

Prosjektplan for Mobilitetsstrategi Lillehammer



8. mai 2024

Innhold

1	Innledning.....	2
1.1	Oppdrag.....	2
1.2	Bakgrunn	2
1.3	Prosjektplanens funksjon	2
2	Mål for mobilitetsstrategien	3
2.1	Konklusjoner som kan trekkes på kunnskapsgrunnlaget.....	3
2.2	Mål og konkrete problemstillinger	6
3	Prosess og framdrift.....	8
3.1	Trinnvis tilnærming.....	8
3.2	Fase 0: datainnsamling og tilnærming.....	8
3.3	Fase 1: gjennomføring av prosjektplanen – å lage en mobilitetsstrategi.....	9
3.4	Fase 2: realisering/implementering	10
4	Organisasjon	11
4.1	Prosjektorganisasjon.....	11
4.2	Oppgaver og mandat	12
4.3	Samarbeid med flere aktører	13
4.4	Medvirkning.....	13
4.5	Den lærende organisasjonen.....	13
5	Beslutning	14
6	Kommunikasjon	15
7	Ressursbehov og økonomi	16
	Vedlegg 1 – Kunnskapsgrunnlag.....	18
	Vedlegg 2 – oversikt over noe tallgrunnlag og tidligere utredninger	40
	Kolofon	60

1 Innledning

1.1 Oppdrag

Det skal utarbeides en mobilitetsstrategi for Lillehammer. Strategien skal vise hvordan Lillehammer kommune skal jobbe med mobilitet for å nå vedtatte målsettinger som er å løse fremkommelighet for alle trafikantgrupper og nullvekstmål for personbiltrafikk¹. Strategien må forholde seg til en rekke konkrete byutviklingsprosjekter, innenfor byens bredere kontekst. Strategien må se dette i sammenheng med trafikale utfordringer i Bankenkryssene. Denne prosjektplanen er første steg i prosessen.

1.2 Bakgrunn

Lillehammer kommune har sett på muligheten for en bedre trafikkavvikling i Bankenkryssene for alle trafikantgrupper. Innenfor samarbeidsprosjektet Byutvikling Lillehammer ble det vurdert kortsiktige enkle tiltak som kan bedre forholdene. Disse er allerede iverksatt og at det er vanskelig å forbedre situasjonen ytterligere med enkle tiltak. I sammenheng med langsiktige løsninger, har Styringsgruppa Byutvikling Lillehammer bestemt seg for å ikke se på Bankenkryssene som en isolert oppgave. Det er flere pågående byutviklingsinitiativer som har effekt på trafikk, og flere er i planleggingsfasen. Det er derfor hensiktsmessig å se disse pågående prosessene i sammenheng for å finne gode og framtidsette løsninger for mobilitet og infrastruktur. Mange av disse prosjektene påvirker trafikken som går gjennom Bankenkryssene. Og alle påvirker mobilitet generelt.

1.3 Prosjektplanens funksjon

Målet med denne prosjektplanen er å fastsette arbeidsmåten, prinsippene og faser i prosessen med sikte på prosjektet: å lage en mobilitetsstrategi. Prosjektplanen beskriver oppgavene, de involverte partenes ansvar, medvirkningsstrukturen og metoden for beslutningstaking i prosessen. På denne måten er det tydelig for interessentene hvordan arbeidet gjøres, og de kan forplikte seg til det. Prosessen skal komme fram en bredt støttet mobilitetsstrategi.

Denne prosjektplanen tar utgangspunkt i situasjonen slik den er kjent i dag. I løpet av prosessen kan det etableres nye planer og vedtak som kan påvirke innholdet i mobilitetsstrategien, prosessen og framdriften.

¹ Veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange («nullvekst mål»), Byutvikling 2044 – Strategi for areal- og transportutvikling

2 Mål for mobilitetsstrategien

Leseveiledning

Det er ulike dokumenter og kunnskap som er viktige for å utvikle mobilitetsstrategien. I vedlegg 1 finnes en oppsummering av de viktigste planene og føringer i kronologisk rekkefølge. Det angis hvilke (formelle) krav og prinsipper de stiller på tema mobilitet. I tillegg har det blitt gjort en innsamling av eksisterende data. Figurer, grafer og en første analyse av dem finnes i eget vedlegg 2.

Begge vedlegg er et kunnskapsgrunnlag for videre arbeidet med Lillehammers mobilitetsstrategi. Dette kapittelet beskriver konklusjonene som kan trekkes på kunnskapsgrunnlaget, på prosessen så langt og på datainnsamlingen. Basert på disse konklusjonene defineres flere mål og trafikale problemstillinger for mobilitetsstrategien.

2.1 Konklusjoner som kan trekkes på kunnskapsgrunnlaget

Styringsgruppa Byutvikling Lillehammer har bestilt en mobilitetsstrategi for Lillehammer. Styringsgruppen støtter utarbeidelse og politisk forankring av en prosjektplan som grunnlag for arbeidet.

Overordnede planer beskriver retningen og formulerer tydelige mål for hvordan Lillehammer skal utvikle seg de kommende årene. Lillehammer kommune er i vekst. Flere innbyggere, besøkende og arbeidsplasser betyr flere reiser. Mobilitetsstrategien konkretiserer hvordan det skal arbeides strategisk, og foreslår tiltak for å nå vedtatte målsettinger. Det må tas hensyn til nye byutviklingsprosjekter som er i gang eller vil bli mer konkret i nær fremtid. I tillegg er utviklingene i samfunnet viktig. For eksempel har beslutning om dimensjonering av den kommunale barnehagesektoren, grunnskolesektoren og omsorgstjenestene, betydning for mobilitetsstrategien.

Mobilitetsstrategi skal gjelde for alle, for alle transportformer og grupper. Tilbudet for trafikanter skal tilstrebes universelt utformet. Behovene for persontransport og næringsrelatert transport vil være ulike. Mobilitetsstrategien bygger på mål om nullvekst i personbiltrafikken (nullvekstmål) og på mål om Lillehammer som levende og attraktive by. Næringsrelatert transport og transport for tjenester må gis forhold som gjør det mulig å betjene byen og befolkningen. Ifølge dokumentasjon i vedlegg 1 vil nullvekstmålet ha positive konsekvenser for folkehelse, økonomi og miljø.

I arbeidet med Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2040 har kommunen fastsatt at samfunns- og arealplanlegging skal bidra til *gode hverdagsliv og en attraktiv kommune*. Det er 4 hovedmål og 5 delmål relevante for arbeidet med mobilitetsstrategien (se figur 1).

Mobilitetsstrategien skal bygge på nullvekstmålet for personbiltrafikk. Ifølge Byutvikling 2044, strategi for areal- og transportutvikling er det registrert 41.000 bilturer pr. dag i 2016. 2016 er 0-punkt året, dvs. at det er måltallene fra 2016 som skal legges til grunn for å oppnå null vekst i 2040 der antall bilreiser skal være konstant og at all økning bør tas i form av gange, sykkel eller kollektivt. Men hva betyr dette faktisk for Lillehammer kommune? Hvordan oppnå nullvekstmålet? Skal vi legge til rette for gange, sykkel og kollektivtrafikk likt? Er dette forskjellig fra sted til sted? Er det forskjell per sesong? Hva skal faktisk gjøres? Eller gjør vi nok allerede?

I dokumentasjonen i vedlegg 1 er byområdet avgrensningen for nullvekstmålet. I den ferskeste dokumentasjon for Mjøsbyen gjelder nullvekstmålet for hele avtaleområdet (dvs. alle kommuner som er med i Mjøsby-samarbeid). Samtidig beskrives det noen reiser som målsetningen må rettes inn mot. Hvordan håndtere dette på kommunalt nivå? Dette bør konkretiseres i mobilitetsstrategien. Når det blir tydeligere hva nullvekstmålet betyr for Lillehammer, blir det også mer gjennomførbart.

Figur 1 Relevante hovedmål og delmål i Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2040

GODE HVERDAGSLIV	
Hovedmål	Dette må gjøres (delmål)
Lillehammer har livskraftige grender og bydeler	Legge til rette for at flere kan gå, sykle og bruke kollektivt transportmiddel
Lillehammer innbyggere tar gode klima- og miljøbevisste valg	Legge til rette for at det skal være enkelt for innbyggeren å treffe klima- og miljøvennlige valg i hverdagen Legge til rette for at Lillehammer samfunnet kan nå netto null i 2050
ATTRAKTIV KOMMUNE	
Hovedmål	Dette må gjøres (delmål)
Lillehammer er et samfunn som flere ønsker å være en del av	Utvikle et konsentrert og levende bysentrum med gode byrom og grøntarealer, og aktive grender og attraktive bydeler
Lillehammer er et samfunn som folk ønsker å besøke og være en aktiv del av på fritiden	Gjøre Lillehammer lett tilgjengelig for besøkende og fritidsbeboere

Gatebruksplanen handler om en fysisk inndeling/bruk av gater og gjelder kun Lillehammer sentrum. Trafikkanalyser som må gjøres i reguleringsplanprosesser gjelder kun reguleringsområder. Mobilitetsplaner og trafikkanalyser som skal utarbeides for byutviklingsprosjekter og reguleringsplaner fokuserer kun på prosjektområdene. Det trengs en helhetlig mobilitetsstrategi som kan sette disse planene i sammenheng og gi føringer for detaljerte løsninger for framtidige planer og tiltak.

Gatebruksplanens handlingsprogram krever en mobilitetsplan som del av planmaterialet for noen byutviklingsprosjekter. Kravet stilles også for noen delområder i områdeprogrammer for Sentrum vest og for Strandtorget. Følgende står i Gatebruksplanens handlingsprogram: «Nye eller omregulerte bygg over en viss størrelse bør pålegges å utarbeide mobilitetsplaner som en del av planmaterialet. En mobilitetsplan skal sikre at virksomhetene fastsetter mål for reisemiddelfordeling som er i tråd med kommunens vedtatte transport-politiske mål, og at tiltak for å sikre måloppnåelse beskrives. Dette temaet trenger videre utvikling. Derved må det fastslås nøyaktig hva en mobilitetsplan inneholder, for hvilke utbygginger det er nødvendig, hvilket område den skal dekke og på hvilket stadium av prosessen den skal utarbeides.». Mobilitetsstrategien er ideelt egnet for å følge opp behovet for å videreutvikle dette temaet. Inspirasjon kan finnes i hvordan andre kommuner har gjort dette.

Mobilitetsstrategien skal være veiledende for prosjekterrelaterte mobilitetsplaner som skal utarbeides i fremtiden. I tillegg må det sikres at mobilitetsplaner som allerede er under utarbeidelse samsvarer med eller ses i sammenheng med mobilitetsstrategien og vise versa. Dette er et oppmerksomhetspunkt for innholdet og prosessen. Mer om dette i kapittel 4.3.

Kravet til å utarbeide en prosjektrelatert mobilitetsplan gjelder formelt kun for prosjektene innenfor sentrum, Sentrum vest (delområde Lurhaugen og Skysstasjonen) og Strandtorget (delområde Strandtorget). Kravet kunne være av merverdi for andre områder. Dette vurderes i mobilitetsstrategien for hele kommunen. Hvis det viser seg at kravet er hensiktsmessig for andre områder, kan mobilitetsstrategien bli det formelle grunnlag for å stille kravet.

Utvikling og initiativ knyttet til nye miljøvennlige reisemåter kan utfylle eksisterende muligheter. Det er derfor viktig å vurdere disse typer initiativer. Et eksempel er initiativet for å utvikle Bybane/Gondol. Lillehammer kommune har tatt inn en hensynssone for bybane/gondol i sin Kommunedelplan for Lillehammer by – Byplanen 2020 – 2023 (2030). Bybanen/Gondolen mellom Strandtorget og Skistadionsområdet, via sentrum (skysstasjonsområdet) kan integreres i kommunens kollektivsystem. Et slikt prosjekt er omfattende og vidtrekkende. Mange aktører er involvert. Det er nødvendig med utredning av konsekvensene før det kan tas stilling til om et slikt prosjekt er gjennomførbart eller ikke. Som det kommer frem i kunnskapsgrunnlaget (vedlegg 1), vil en bybane/gondol kunne bidra til å løse flere av utfordringene og besvare ulike spørsmål knyttet til mobilitet. Per nå eksisterer det imidlertid ikke et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om bybanen og dette er til hinder for en tilstrekkelig belysning gjennom arbeidet med utarbeidelse av mobilitetsstrategi.

Nullvekstmålet betyr ikke at bilkjøring ikke lenger er tillatt. Det vil alltid være mennesker, bedrifter og tjenester som er avhengige av bilen. Tilrettelegging for biler er derfor fortsatt viktig, inkludert parkeringsmuligheter. Behovet for parkeringsplasser i sentrum er undersøkt i Parkeringsstrategi Lillehammer sentrum som er knyttet til Gatebruksplanen. En beleggkartlegging viser ledig kapasitet i eksisterende parkeringsanlegg fra 2015 og 2020. Men på grunn av de ekstraordinære tiltakene i forbindelse med pandemisituasjonen, er det utfordrende å avgjøre hvorvidt beleggkartleggingen fra 2020 er representativ for en normalsituasjon. I tillegg skjer det en rekke utbygginger og utviklinger i og rundt sentrum som påvirker tilgjengelig kapasitet.

Når det gjelder parkering i Lillehammer sentrum er policyen å delvis erstatte parkering i gatene med andre parkeringsløsninger og samtidig å redusere behovet med å legge til rette for en endret reisemiddelfordeling. Gatebruksplanens strategi er flere parkeringsanlegg omkring sentrum, med et begrenset antall parkeringsplasser i gatene. Parkering i fjell under sentrum inngår i Gatebruksplanen som et alternativt scenario. Det er behov for at arbeidet med parkering i fjell-prosjektet utredes for å avklare om dette kan være en realistisk del av mobilitetsstrategien, med sikte på å anbefale og etter hvert beslutte en overordnet innretning av parkering for Lillehammer.

Å løse utfordringen i Bankenkryssene må tas med i mobilitetsstrategien som en konkret problemstilling. Det er interessant å følge med saken om dimensjonering av den kommunale barnehagesektoren, grunnskolesektoren og omsorgstjenestene, da Hammartunskolene ligger mot Bankenkryssene. En annen konkret problemstilling kan være å forbedre koblingen mellom Strandtorget og sentrum. Koblingen går via Sentrum vest, delområde Mesnadalen og delområde Sorgendal. En bybane/gondol som komplementere kollektivtransport er en måte koblingen kan forbedres på, men ytterligere utredning er nødvendig for å vite om dette initiativet er gjennomførbart. I tillegg skal det også tas hensyn til koblingene for flere trafikanter på bakkenivå. Det finnes ikke konkrete byutviklingsprosjekter der akkurat nå, som kan ta hensyn til dette.

Mobilitetsstrategien er ment å gi økt innsikt i både hvordan mobiliteten internt mellom ulike deler av kommunen og mobiliteten inn og ut av kommunen fungerer i dag. Dette skal inngå som grunnlaget for analysene av hvordan og hvilke behov som må ivaretas og løses i og for Lillehammer-samfunnet fremover.

Det vil være ønskelig med følgende mobilitetsanalyser:

- Analyser av mobilitetsstrømmene internt og mellom grender og bydeler i kommunen
- Analyser av mobilitetsstrømmene inn og ut av kommunen

- Analyser av hvilke konsekvenser ulike mobilitetstiltak påregnelig vil kunne få på mobilitetsmønsteret fremover
- Analyser av mobilitetsbehov og -effekter bolig- og næringsutvikling i ulike deler av kommunen vil utløse

Det er ulike (plan)prosesser pågående i regionen som kan påvirke mobiliteten i Lillehammer. For eksempel prosjekter knyttet til Mjøsby samarbeidet, mobilitetsprosjektet Entré Øyer og etablering av et nytt Mjøssykehus i Moelv (Ringsaker kommune). Strategien skal belyse disse, men intensjonen er ikke å lage en mobilitetsstrategi for hele regionen.

Vedlegg 2 viser at det finnes en del datagrunnlag for trafikk og mobilitet i Lillehammer. Det er flere trafikkellepunkt i byen, både med kontinuerlig telling og periodiske tellinger. Tellepunktene gir oversikt over biltrafikken i enkeltpunktene. Tellepunktene viser en trafikkøkning fra 2016 i flere punkter, mindre økning i andre punkter. Det mangles likevel oversikt over trafikkstrømmene. Hva er lokalt generert trafikk og hva kommer utenfra? Hvor er det potensiale for økt kollektiv, sykling og gåing? Likeledes mangler gode tall for syklende og gående. Manglende tall og data som er nødvendig for å utarbeide mobilitetsstrategien må suppleres underveis i prosessen. Det pågår reisevaneundersøkelser 2023-24 med utvidet utvalg i Lillehammer etter initiativ fra Mjøsbyen, for eksempel. Tall herfra vil kunne være tilgjengelig våren 2024 og vil gi relevant informasjon.

2.2 Mål og konkrete problemstillinger

Basert på konklusjonene kan det formuleres fem mål for mobilitetsstrategien.

Strategien må:

1. beskrive neste skritt på veien mot sikker, trygg, miljøvennlig, sunn og tilgjengelig mobilitet for alle for å ivareta *gode hverdagsliv*.
2. bidra til at mobiliteten er tilrettelagt på en måte som styrker *Lillehammer som en attraktiv kommune* å bo i, besøke og etablere seg i.
3. være konkret om hva nullvekstmålet betyr for Lillehammer kommune.
4. konkretisere kravet for å utarbeide prosjektrelaterte mobilitetsplaner og at de blir et viktig arbeidsverktøy i kommunal planlegging. Sørg for at mobilitetsplaner fra utbygger samhandler med mobilitetsstrategi
5. være et strategisk dokument som gir føringer for mobilitets-utviklingen i Lillehammer og som er et kunnskapsgrunnlag for kommende kommune(del)planer og temaplaner

Konkrete trafikale problemstillinger er:

- Foreslå løsninger for utfordringen i Bankenkryssene.
- Vurdere hvordan mobiliteten mellom sentrum og Strandtorget (gjennom Sorgendal og Mesnadalen) kan forbedres.
- Avklare fremtidens parkeringsbehov med hensyn til utviklingen i og rundt sentrum.

Nye omstendigheter og/eller nye politiske vedtak underveis i prosessen kan kreve endring eller utvidelse av mål. Dette vil i så fall forelegges styringsgruppen (se kapittel 4, organisasjon). Styringsgruppen tar stilling og vurderer om det er nødvendig politisk vedtak ved eventuell endring.

Det kan være at vedtakelsen av mobilitetsstrategien eksplisitt overstyrer tidligere politiske vedtak. Dette skal i så fall fremgå av saksframlegget.

Geografisk avgrensning

Mobilitetsstrategien skal gjelde hele kommunen. Strategien skal tydeliggjøre hvilken tilnærming som benyttes for de ulike typer områder. I eksisterende dokumenter er det hovedsakelig fokus på Lillehammer by. Dette arbeidet skal også ivareta tettsteder og områder med spredt bebyggelse på en god måte.

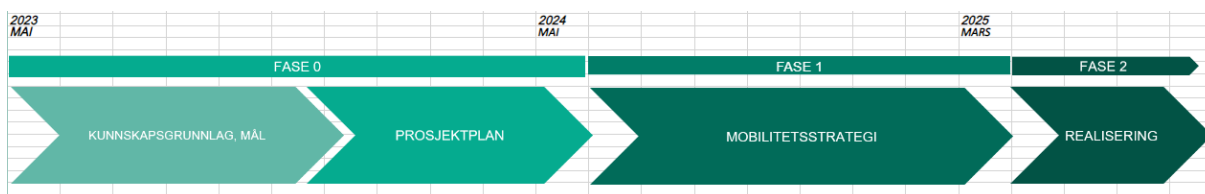
3 Prosess og framdrift

3.1 Trinnvis tilnærming

Proessen deles inn i ulike faser med hver sin hensikt. Hver fase avsluttes med et sluttprodukt og/ eller milepæl. For å kunne oppfylle oppgaven med å lage en mobilitetsstrategi, foreslås det å gå gjennom følgende faser:

- Fase 0: Kunnskapsgrunnlag og prosjektplan
- Fase 1: Mobilitetsstrategi
- Fase 2: Realisering/implementering

Figur 2 viser prosessen og en veiledende framdriftsplan. Fremdriften i figuren er indikativ og må bestemmes mer nøyaktig i fase 1.



Figur 2 *Prosess og veiledende framdriftsplan*

Aktivitetene innenfor hver fase finner ikke nødvendigvis sted etter hverandre. Noen ganger går disse parallelt, noen ganger er det en sekvens.

Proessen, trinnene, produktene og aktivitetene som skal utføres er nærmere forklart nedenfor. Ved slutten av hver fase vil dokumentene forelegges styret (styringsgruppe/kommunale utvalg/kommunestyre) for godkjenning, hvoretter neste planfase kan startes. Fase 0 er (nesten) fullført. Denne prosjektplanen er resultatet av fase 0.

3.2 Fase 0: datainnsamling og tilnærming

Fase 0 består av 4 deler:

- a. Identifisere mål og krav
- b. Data-innsamling og analyse
- c. Konkretisere ressursbehov og økonomi
- d. Prosjektplan

Ad. a, b og c

Det formuleres mål og krav som mobilitetsstrategien må oppnå. Omfanget av prosjektet blir bestemt. Samtidig innsamles relevant kunnskap og data og det gjøres en innledende analyse. Budsjett og kostnader konkretiseres. Dette dreier seg om kapasitet og økonomi. Det vurderes hvilken intern og ekstern kunnskap prosjektet krever. Fasen er gjennomført. Informasjonen er innarbeidet i denne prosjektplanen og er et kunnskapsgrunnlag for fase 1.

Ad. d

Basert på det foregående utarbeides det en prosjektplan. Prosjektplanen beskriver hva vi vil, hva vi gjør for å oppnå dette, hvordan vi gjør det, når vi gjør det og hvem som gjør det. Prosjektplanen skal godkjennes før fase 1 av prosjektet kan starte. Dette er et viktig «go-no go moment». Prosjektplanen er grunnlaget for videre handlinger. Det er også et nyttig verktøy for å forklare andre hva prosjektet innebærer og hvilke grep/trinn som skal tas.

3.3 Fase 1: gjennomføring av prosjektplanen – å lage en mobilitetsstrategi

Fase 1 består av 4 deler:

- a. Konstituering prosjektorganisasjon
- b. Detaljert prosessplan
- c. Kommunikasjonsplan
- d. Mobilitetsstrategi

Ad. a – konstituering prosjektorganisasjon

Prosjektorganisasjonen som vises i kapittel 4 konstitueres og starter med arbeidet. En prosjektleder er ansvarlig for den daglige ledelsen.

Ekstern kompetanse trengs for gjennomføring av prosjektplanen. En av prosjektlederens første oppgavene består derfor av å ansette en eller flere konsulent(er). Dette inneholder definering av oppdraget, utvelgelsen og oppdragsavtale(r). Eksterne konsulent(er) blir en del av prosjektorganisasjonen.

Det er behov for ekstern bistand for følgende aktiviteter:

- Utarbeide en prosess som passer oppgaven.
- Utførelse av deler av prosessen som handler om retning, (politisk) forankring og medvirkning
- Supplere manglende data og kunnskap
- Utarbeide strategirapporten (konsultasjon om innholdet, eventuelt produksjon av deler av rapporten)

På dette stadiet er det ikke mulig å anslå kostnadene for ønsket ekstern bistand. Det må derfor vurderes om tilgjengelig budsjett er tilstrekkelig under utvelgelsesprosessen (før oppdragsavtalen!). Hvis det viser seg at budsjettet er for lite, må dette tas opp i Styringsgruppa. Da må det bestemmes om ekstra budsjett skal gis eller om oppdraget skal endres. Dette forbeholdet må fremgå tydelig i definering av oppdraget.

Ad. b – detaljert prosessplan

Det utarbeides en mer detaljert plan for prosessen for utarbeidelse av en mobilitetsstrategi. Dette krever bistand fra en ekstern konsulent som har kunnskap og erfaring med prosesser for slike strategier. Prosessplanen tar hensyn til medvirkningsprosessen, den politiske beslutningsprosessen og framdrift.

Ad. c – kommunikasjonsplan

Det utarbeides en kommunikasjonsplan som på en tydelig og inspirerende måte følger med utformingen av en mobilitetsstrategi. Kommunikasjonsplanen tar hensyn til mulighetene for å informere innbyggere, næringslivet, samarbeidsgrupper, interessenter, kommunale avdelinger og konkrete målgrupper. Kommunikasjonsplanen og prosessplanen henger tett sammen.

Ad. d – mobilitetsstrategi

Strategien skal adressere de målene som er beskrevet i kapittel 2. Strategien må forholde seg til en rekke konkrete byutviklingsprosjekter, innenfor byens bredere kontekst. Og den må søke å løse noen konkrete problemstillinger: utfordringen i Bankenkryssene, parkeringsbehov i sentrum og koblingen mellom sentrum og Strandtorget og utdypning av prosjektbaserte mobilitetsplaner.

Prosesen har flere tidspunkter hvor ideer, meninger og synspunkter samles inn. Retningen fastsettes for strategidokumentet. For eksempel møter med referansegrupper, styringsgruppa og politikerne.

Innsamlet data og informasjon i første fasen er et grunnlag for utarbeidelsen av mobilitetsstrategien. Denne kunnskapen er sannsynligvis ikke fullstendig eller ikke spesifikk nok ennå. Det forventes at kunnskapen må suppleres.

Det kan være hensiktsmessig med en analyse av tiltakene som allerede er tatt og som er knyttet til trafikk og mobilitet (f.eks. tiltakene som er gjort på grunnlag av Gatebruksplanen eller sykkelbyarbeid). Hva fungerte, og hva fungerte ikke i Lillehammer? Hva gjør at det fungerer bra eller ikke?

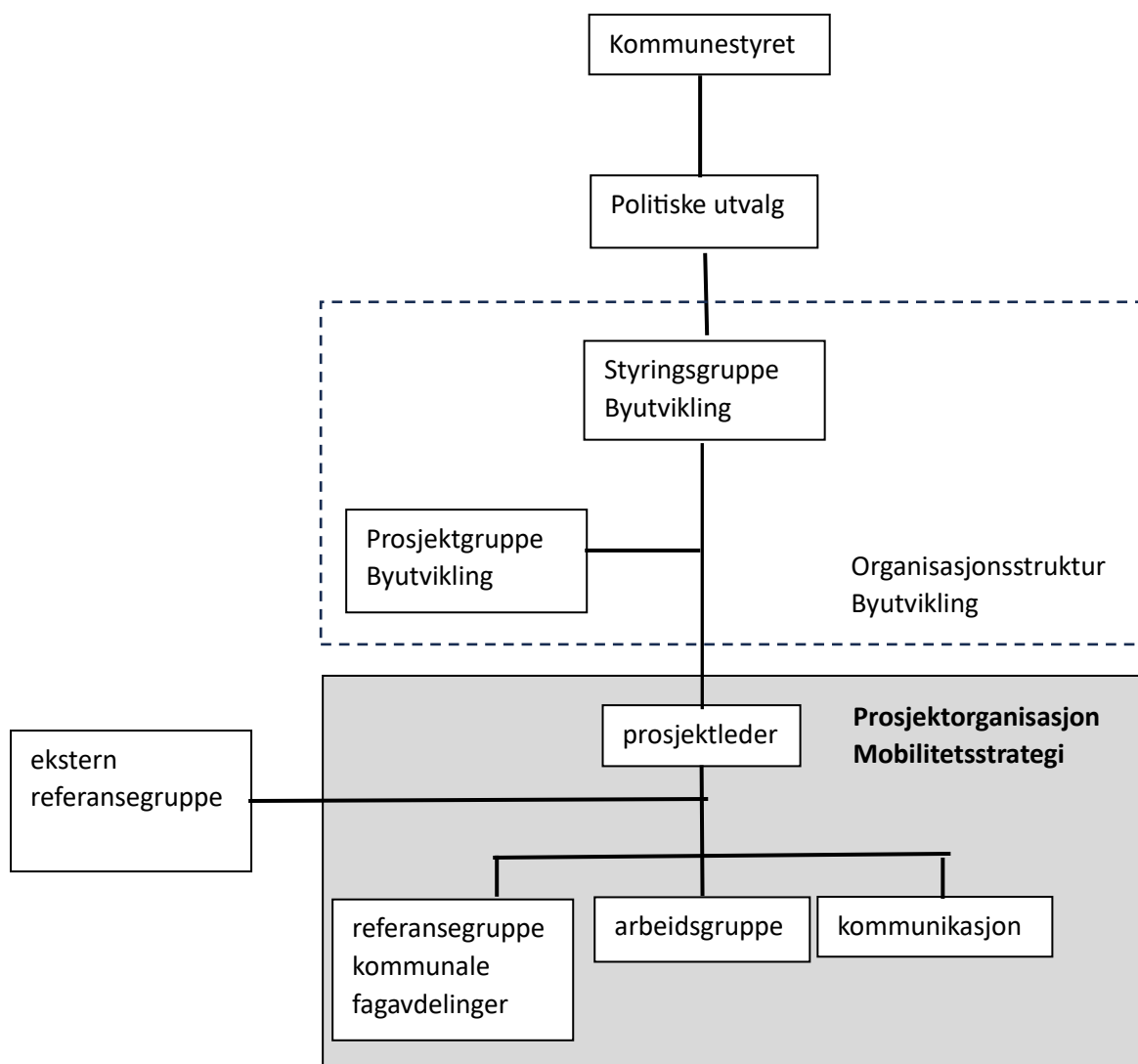
3.4 Fase 2: realisering/implementering

Strategien i seg selv er ikke slutt målet. Etter politisk forankring kommer implementeringsfasen. Strategien skal synliggjøre hvordan strategien følges opp og hvilke tiltak som må iverksettes. Det må være tydelig hvordan strategien skal benyttes i forhold til andre planer og om strategien vil føre til konkrete prosjekter og tiltak.

4 Organisasjon

4.1 Prosjektorganisasjon

Kommunen er hovedansvarlig for prosjektet. Det skal etableres en prosjektorganisasjon for koordinert utvikling og gjennomføring. Prosjektet og prosjektorganisasjonen ledes av prosjektleder fra kommunen. De ulike kommunale fagavdelingene vil bidra i prosjektet i regi av og i samråd med prosjektlederen. Prosjektorganisasjonen blir koblet til den eksisterende organisasjonsstrukturen innenfor samarbeidsprosjektet Byutvikling Lillehammer. Figur 3 viser organisasjonsstrukturen.



Figur 3 Organisasjonsstruktur

4.2 Oppgaver og mandat

Innenfor organisasjonsstrukturen har alle grupper sin egen rolle, ansvar og mandat. Nedenfor finnes en oppsummering og beskrivelse.

Styringsgruppe Byutvikling Lillehammer

Styringsgruppa Byutvikling Lillehammer styrer oppfølgingen av Byutvikling 2044 – Strategi for areal- og transportutvikling. Styringsgruppa gir den administrative samarbeidsgruppen (prosjektgruppe Byutvikling) mandat og oppgaver og drøfter utredninger og forslag som fremmes. Gruppen består av Lillehammer kommune, Lillehammer næringsforening, Statsforvalteren i Innlandet, Statens vegvesen Region øst og Innlandet fylkeskommune og ledes av Lillehammer kommune.

Styringsgruppa har bestilt en helhetlig mobilitetsstrategi. I videre prosessen gir styringsgruppa retning for innhold, prosess og styring inntil politisk vedtak har funnet sted. Her diskuteres dokumenter, fremdriften og eventuelle avvik fra prosjektplanen. På denne måten utveksles informasjon og det skapes forankring. Styringsgruppa avsetter midler (ATP-midler) for prosjektet og følger framdrift og økonomi.

Prosjektgruppe Byutvikling Lillehammer

Prosjektgruppen Byutvikling er den administrative samarbeidsgruppen innenfor samarbeidsprosjektet Byutvikling Lillehammer. Gruppen ledes av Lillehammer kommune og består av Lillehammer kommune, Lillehammer Sentrum Drift AS, Statsforvalteren i Innlandet, Statens vegvesen Region øst og Innlandet fylkeskommune. Prosjektgruppen Byutvikling stiller med representanter til arbeidsgruppen, informeres og spørres om råd underveis i prosessen. Dokumenter som videresendes til styringsgruppa behandles/diskuteres i prosjektgruppen Byutvikling Lillehammer før oversendelse.

Prosjektleder

Prosjektlederen har ansvar for å holde framdrift og budsjett og for å organisere kommunikasjon og medvirkning. Personen styrer arbeidsgruppen, referansegruppen og kommunikasjonsgruppe. Det gis skriftlig eller muntlig oppdatering av status til styringsgruppa og prosjektgruppen Byutvikling Lillehammer med jevnlig mellomrom. Prosjektlederen konsulterer styringsgruppa og prosjektgruppa Byutvikling Lillehammer ved behov. Prosjektlederen fremmer forslag til styringsgruppen etter samråd med prosjektgruppe Byutvikling. Prosjektleder kan komme med forslag til styringsgruppen som avviker fra prosjektgruppens råd, men skal opplyse om dette og forklare hvorfor avviket er gjort.

Arbeidsgruppe

Arbeidsgruppen består av noen medlemmer av prosjektgruppen Byutvikling: kommunens Byutvikler, Fylkeskommunen og Statens vegvesen. Ved siden av det vil arbeidsgruppen suppleres med personer fra kommunale fagområder underveis i prosessen, for eksempel når spesifikke temaer blir sett nærmere på. Eksterne konsulent(er) blir en del av arbeidsgruppen. De ulike dokumentene produseres i eller i samråd med arbeidsgruppen. I tillegg spiller arbeidsgruppen en rolle i (forberedelse av) medvirkning. Dette gjelder spesielt kommunens byutvikler og konsulent(er).

Referansegrupper

Referansegrupper har verdifull ekspertise for prosjektet og blir innkalt ved behov. Gruppene er rådgivende. Det settes sammen både en intern referansegruppe med kommunale fagavdelinger og en ekstern referansegruppe med flere aktører og representanter.

Kommunikasjon

Se kapittel 6.

4.3 Samarbeid med flere aktører

Det er viktig å få informasjon og tilbakemeldinger fra samfunnet, næringsliv og aktører i mobilitets- og byutviklingsfeltet ved utforming av mobilitetsstrategien. Dette gjøres gjennom en bred medvirkningsprosess der alle har mulighet til å bidra med ideer eller gi innspill. Videre gjennom målrettede møter med en (eller flere) «ekstern referansegruppe» som inkluderer en rekke representanter fra ulike grupper. For eksempel representanter fra råd, grendeutvalg, studenter, eiere av parkeringshus, varelevering, kollektiv, næringsliv, FAU, aktører i byutviklingsprosjekter, og så videre.

En prosjektrelatert mobilitetsplan viser hvordan transport og mobilitet skal løses i et område, en utbygging eller i en virksomhet. Mobilitetsplanen skal begrunne løsninger for transport og fleksibel mobilitet, og trafiksikkerhet i regulering, byggesaker og for utbyggere eller andre aktører. Når en kommunal mobilitetsstrategi er etablert, gir den føringer for prosjektrelaterte mobilitetsplanene, i tillegg til andre (kommunale) føringer.

Noen av planinitiativene er allerede på stadiet hvor prosjektrelaterte mobilitetsplaner er under utvikling. Her går prosessene for en prosjektrelatert mobilitetsplan og den kommunale mobilitetsstrategien parallelt. Disse prosjektrelaterte mobilitetsplanene blir en informasjonskilde for den kommunale mobilitetsstrategien og omvendt. Mobilitetsplanene og mobilitetsstrategien må være i samsvar med hverandre. Dette krever presis koordinering og samarbeid underveis, fordi mobilitetsstrategien ikke automatisk er førende for disse tidlige mobilitetsplanene.

4.4 Medvirkning

Ideer, meninger og innspill innhentes fra samfunnet, næringsliv og aktører i mobilitets- og byutviklingsfeltet underveis i prosessen. Dette gjøres dette gjennom en bred medvirkningsprosess der alle har mulighet til å bidra og gjennom målrettede møter med en (eller flere) ekstern referansegruppe(r). Medvirkningsprosessen utarbeides i mer detalj i fase 1 (detaljert prosessplan, se kapittel 3.3).

4.5 Den lærende organisasjonen

Et delmål i prosjektplanen er overføring av kunnskap og kompetanse til organisasjonen. Det vil være kontinuerlig fokus på å øke kunnskap og kompetanse innen organisasjonen. Dette innebærer at metodikken for prosjektbasert arbeid innføres i den kommunale arbeidsorganisasjonen på en oversiktlig måte.

5 Beslutning

Prosjektet styres Styringsgruppa Byutvikling. Styringsgruppa fastsetter prosjektplanen og påfølgende detaljert prosessplan og mobilitetsstrategi. Styringsgruppa behandler dokumenter som sendes inn til utvalget og/eller rådet. Beslutningen (i kommunen) er som følger:

Fase 0:

- Prosjektplan (inkludert vedlegg) fastsettes av styringsgruppa, politisk forankring i Plan- og Miljøutvalget og Formannskapet
- ATP-midler avsettes av styringsgruppa
- Øvrig budsjettering avsettes

Fase 1:

- Detaljert prosessplan fastsettes av styringsgruppa
- Mobilitetsstrategi vedtas av kommunestyret

Oversikten handler om beslutningsprosess i kommunen. Medlemmer av samarbeidsprosjekt Byutvikling Lillehammer har selv ansvar for hvordan strategien forankres i sine organisasjoner.

6 Kommunikasjon

Å lage en mobilitetsstrategi er delvis en kommunikasjonsoppgave. Måten strategien og prosessen som følges presenteres for omverdenen har innflytelse. Kommunikasjonsplanen må derfor utarbeides i sammenheng med prosessplanen, og følges opp i prosessen av byutvikler i tett samarbeid med prosjektleder og medvirker kommunikasjon.

Det bør tas hensyn til hvilke kommunikasjonsmidler som brukes gjennom prosessen og hvordan man kommuniserer med ulike interne og eksterne grupper. Kommunikasjonsplanen henger tett sammen med prosessplanen (se kapittel 3.3).

Følgende kommunikasjonsmidler er åpenbare:

- Samtaler og møter
- Kommunens nettside
- Papirmedier
- Sosiale medier
- Bylab (og tilhørende kommunikasjonsmidler)

7 Ressursbehov og økonomi

Dette kapitlet handler kun om ressursbehov og økonomi for fase 1 av prosjektet: å utarbeide en mobilitetsstrategi.

Fase 0 er gjennomført. Kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen har brukt kapasitet (arbeidstimer) for å samle informasjon, gjennomføre en data-analyse og utarbeide denne prosjektplanen. Det er ikke innleid ekstern ekspertise i fasen 0. Kostnader for kapasitet (arbeidstimer) dekkes hver for seg av egne midler.

Ressursbehov og økonomi for fase 2 av prosjektet (realisering/implementering) er ikke en del av prosjektplanen. Dette har sammenheng med mobilitetsstrategien som ennå ikke er utarbeidet.

Ressursbehov og kostnader

Kommunen

Ansatte fra ulike avdelinger innenfor kommunen vil være involvert i fase 1 av prosjektet. Figur 4 viser hvilke avdelinger eller funksjoner som blir involvert og omtrentlig hvilken kapasitet (arbeidstimer) som kreves. Dette forutsetter at fase 1 tar cirka 9 måneder. Arbeidstimer for møtesykluser som skjer på jevnlig basis, for eksempel Internt planforum, er ikke inkludert.

Mobilitetsstrategi - kapasitetsbehov Lillehammer kommune						
Rolle	Arbeidsfunksjon	Forventet tidsbruk (gjennomsnittlig)				
		timer / måned	antall måneder	timer totalt		
Daglig ledelse	Plan - Prosjektleder	48	9	432		
Arbeidsgruppe	Plan - Byutvikler	12	9	108		
Kommunikasjonsgruppe	Kommunikasjon			18		
Internt referansegruppe	Plan - Arealarkitekt			12		
	Plan - Samfunsrådgiver			12		
	Veg og trafikk - strategi			12		
	Veg og trafikk - medarbeider Sykkelen			12		
	Park og idrett			12		
	Spesialrådgiver overvann, klima, miljø			12		
	Kultur			12		
	Eiendom			12		
	Strategisjef			12		
	Næringssjef			12		
	Helse			12		
	Utdanning			12		
Forberedelse til politiske orienteringer og vedtak	Byplansjef			28		
	Sektorleder (sektor By- og samfunnsutvikling)			14		
						744

Figur 4 Estimat av nødvendig kapasitet innenfor Lillehammer kommune for fase 1

Samarbeidspartnere

Det kreves ingen ekstra kapasitet fra styringsgruppa og prosjektgruppen Byutvikling. Prosjektet behandles i de vanlige møtesykluser. Kapasitet fra samarbeidspartnere som deltar i arbeidsgruppa blir gjennomsnittlig ca. 8 timer hver måned.

Ekstern kompetanse

Det er behov for ekstern bistand i flere delaktiviteter (se kapittel 3.3). På dette tidspunktet er det ikke mulig å gjøre et estimat av kostnader. Det er behov for bistand på flere fagfelt (se kapittel 3.3). Et estimat kan gjøres i starten av fase 1, basert på tilbudene fra konsulenter på et definert oppdrag som er basert på den godkjente prosjektplanen. Dette har høy prioritet og er det første prosjektlederen må gjøre i fase 1.

Dekning og oppfølging

Kostnader dekkes via midler for samarbeidsprosjektet Byutvikling Lillehammer (ATP midler), egne midler, eventuelle Klimasatsmidler og eventuelle ekstra midler fra de samarbeidende partnerne.

Styringsgruppa Byutvikling avgjør hvor mye ATP midler som skal avsettes for mobilitetsstrategien ved fastsetting av prosjektplanen. Styringsgruppa følger økonomi.

Miljødirektoratet har satt av 220 millioner kroner til Klimasats-ordningen for 2024. Ordningen skal bidra til at kommunene innlemmer klimahensyn i alle sine aktiviteter. Dette skjer ved at prosjekter som bidrar til å redusere utslipp av klimagasser og omstilling til lavutslippssamfunnet får tilskudd. Videre skal ordningen bidra til at kommunen styrker rollen som samfunnsutvikler og pådriver. Lillehammer kommunen har sendt inn en søknad for mobilitetsstrategien. Miljødirektoratet tar sikte på å svare på søknader innen sommeren 2024. Så på dette tidspunktet er det usikkerhet om kommunen får tilskudd. En basis-tilnærming som også kan dekkes uten tilskuddet må derfor regnes med.

Kostnader for de involverte fra de samarbeidende parter dekkes innenfor egen organisasjon ifølge samarbeidsavtalen for Byutvikling Lillehammer.

Ved fastsetting av prosjektplanen eller underveis i prosessen bestemmer de samarbeidende partnerne om de vil avsette ekstra egne midler utenom ATP-midler.

Ut fra tilbudene fra konsulenter skal det fremgå om det er tilstrekkelig dekning for ønsket ekstern bistand. Hvis ikke vil Styringsgruppa Byutvikling avklare hvilke justeringer som må gjøres i gjennomføring av prosjektplanen (for eksempel justere ambisjonsnivå, endre tilnærming, endre prosjektets framdrift, eller finne ekstra dekning). Det skal gis etappevis oppdrag eller deloppdrag slik at det er mulig å gjøre justeringer underveis i prosessen.

Dekning innenfor avsatte ATP midler omfatter ikke konkrete prosjekter som eksempelvis bybane/gondol, alternative løsninger for parkering i fjell eller prosjektrelaterte mobilitetsplaner.

Vedlegg 1 – Kunnskapsgrunnlag

Vedlegget gir en oversikt over de viktigste eksisterende planer og vedtatte dokumenter (i kronologisk rekkefølge), både på statlig, regionalt og kommunalt nivå. For hver plan og dokument beskrives hvilke (formelle) krav og prinsipper de stiller på tema mobilitet, som er relevant for mobilitetsstrategien. I tillegg gis en enkel liste av dokumenter som inneholder kunnskap som kan være av verdi til å ha med i den videre prosessen. Til slutt tas spesielt hensyn til prosessen for prosjektet Bankenkryssene.

1 Statlige føringer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Fastsatt ved kongelig resolusjon, 26 september 2014

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. Retningslinjene gjelder for planlegging i hele landet. Praktisering av retningslinjene må tilpasses regionale og lokale forhold. Retningslinjene skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven. Statlige organer, fylkeskommuner og kommuner bør bruke retningslinjene i sin øvrige virksomhet innenfor de rammene vedkommende sektorlov gir.

Målene er:

- Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.
- Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og ange.
- Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

Det gis retningslinjer for:

- samordning av bolig-, areal- og transportplanlegging
- beslutningsunderlaget
- samarbeid og ansvar for gjennomføring.

Evaluering

Kommunal- og distriktsdepartementet har sett i gang arbeidet med å fornye planretningslinjene. Det er gjennomført en evaluering av de planretningslinjene («Evaluering av Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging», 10. august 2022). Hovedspørsmålet er om de har virket etter mål og hensikt for de temaer som retningslinjene omhandler. Evalueringen dreier seg i første rekke om hvordan de planretningslinjene har fungert og fungerer som planfaglig bevisstgjøring og prosessuelt verktøy i plansystemet. Det gjøres 10 anbefalinger om endringer i rapporten.

Veileder for helhetlig knutepunktutvikling

Statens vegvesen, 1. februar 2018

Som en del av oppfølgingen av Regjeringens handlingsplan for kollektivtransport har Statens vegvesen fått i oppdrag å utvikle et rammeverk for knutepunktutvikling. I veilederen beskrives prosessen for å utvikle et knutepunkt fra start til mål. I veilederen brukes begrepet knutepunkt om steder i kollektivnettet der kollektivlinjer krysser eller tangerer hverandre, og hvor det foretas omstigning eller bytte mellom kollektive transportmidler. Utvikling av knutepunkter betyr at man binder sammen transportsystemet bedre og sikrer mer sømløse overganger mellom ulike transportmidler.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027

Kommunal- og distriktsdepartement, vedtatt ved kongelig resolusjon, 20. juni 2023

Dokumentet beskriver 72 nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet. Forventningene skal følges opp i regionalt og kommunalt planarbeid etter plan- og bygningsloven og legges til grunn for statens deltaking. Bemerk at mobilitetsstrategien ikke er lovpålagt. Det er likevel interessant å nevne forventningene som har med mobilitet å gjøre. Disse er:

- Sykling og gange og kollektivtrafikk prioriteres i byer og tettsteder gjennom planlegging av helhetlig infrastruktur som er sammenhengende, tilgjengelig, attraktiv og trygg.
- Det legges til rette for trygge skoleveier og aktivitetsvennlige nærmiljøer med varierte tilbud for lek og opphold for ulike aldersgrupper. Deltakelse i samfunnet for flest mulig sikres gjennom universell utforming av nye bygninger og uteområder
- Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres ved å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, effektiv arealbruk og avgrensede sentrumsområder og tettsteder.
- Det legges til rette for en god ladeinfrastruktur, blant annet ved å avsette tilstrekkelige arealer til etablering av hurtiglading for både lette og tunge kjøretøy

Nasjonal transportplan 2025-2036

Tilråding fra Samferdselsdepartementet 22. mars 2024, godkjent i statsråd samme dag (Regjeringen Støre)

Nasjonal transportplan 2025-2036 er en plan for hvordan man de neste tolv årene skal arbeide i retning av det overordnede målet for transportsektoren, som er: *et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050*. Transportplanen beskriver de transportpolitiske rammer, mål og politikktutvikling og regjeringens prioriteringer.

Det overordnede målet uttrykker det grunnleggende formålet med transportpolitikken og peker ut den langsiktige retningen for utviklingen av transportsystemet. Om vi går i retning av det overordnede målet i planperioden vil være avhengig av utviklingen i de fem hovedmålene:

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene

Regjeringens prioriteringer skal bidra til et fremtidsrettet transportsystem, der vi ta vare på det vi har, utbedrer og utnytter kapasiteten bedre der vi kan og bygger nytt der vi må.

Regjeringen vil utvikle effektive transportkorridorer som binder landet sammen og gir gode bo- og arbeidsmarkedsregioner. Oslo–Trondheim, med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund er en av disse transportkorridorer. Satsingen på Dovrebanen vil legge til rette for flere og raskere togavganger mellom

Hamar og Oslo. Det legges også opp til tiltak for kombigods på jernbane og oppgradering av Hamarstasjon, i tillegg til veiprosjekter.

Det siste tiåret har nullvekstmålet vært sentralt for areal- og transportpolitikken i byområdene. Målet er, med noen justeringer, lagt til grunn i de tre foregående nasjonale transportplanene, og det er godt forankret i det lokale arbeidet i byområdene. Nullvekstmålet dekker flere viktige hensyn, og er formulert som følger: Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Hovedindikatoren for oppfølgingen av nullvekstmålet er utviklingen i personbiltrafikken (byindeks), som måles mot et referanseår.

Byvekstavgiftene skal bidra til bedre samordning i areal- og transportpolitikken, og er statens viktigste virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Regjeringen vil videreføre dette arbeidet. Samtidig vil et redusert økonomisk handlingsrom få innvirkning på arbeidet i byområdene. Ressursbruken må i større grad rettes mot å ta vare på og utnytte eksisterende infrastruktur. Regjeringen vil fortsette satsingen på å utvikle et bedre kollektivtilbud og sammenhengende nett for gående og syklende, men en større del av innsatsen må dreies fra store prosjekter til mindre investeringstiltak, omdisponering av veiareal fra biltrafikk til sykkel og gange, og økt satsing på drift og vedlikehold som gjør det enklere og tryggere å gå og sykle hele året rundt. Lokale virkemidler som bom penger, redusert tilgang på parkeringsplasser og høyere parkeringskostnader gjør det mindre attraktivt å bruke bilen. Sammen med fortetting rundt kollektivknutepunkter og realisering av kompakte tettsteder er dette kostnadseffektive tiltak med høy måloppnåelse, som blir enda viktigere fremover.

De ni byområdene der det enten er inngått, eller arbeides med sikte på å inngå, byvekstavgifter er Nedre Glomma, Oslo-området, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansandsregionen, Nord-Jæren, Bergens-området, Trondheims-området og Tromsø.

Enkelte andre byområder har mange av de samme utfordringene, men i mindre skala. For å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i mindre byområder fortsetter regjeringen med tilskuddsordningen som er etablert i forrige Nasjonal transportplan. Tilskuddet avgrenses geografisk til byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/ Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Flere byer kan være aktuelle for tilskudd i planperioden hvis de oppfyller kriteriene, som bl.a. er knyttet til at byområdet må forplikte seg til å følge opp nullvekstmålet og ha en bypakke som er behandlet i Stortinget.

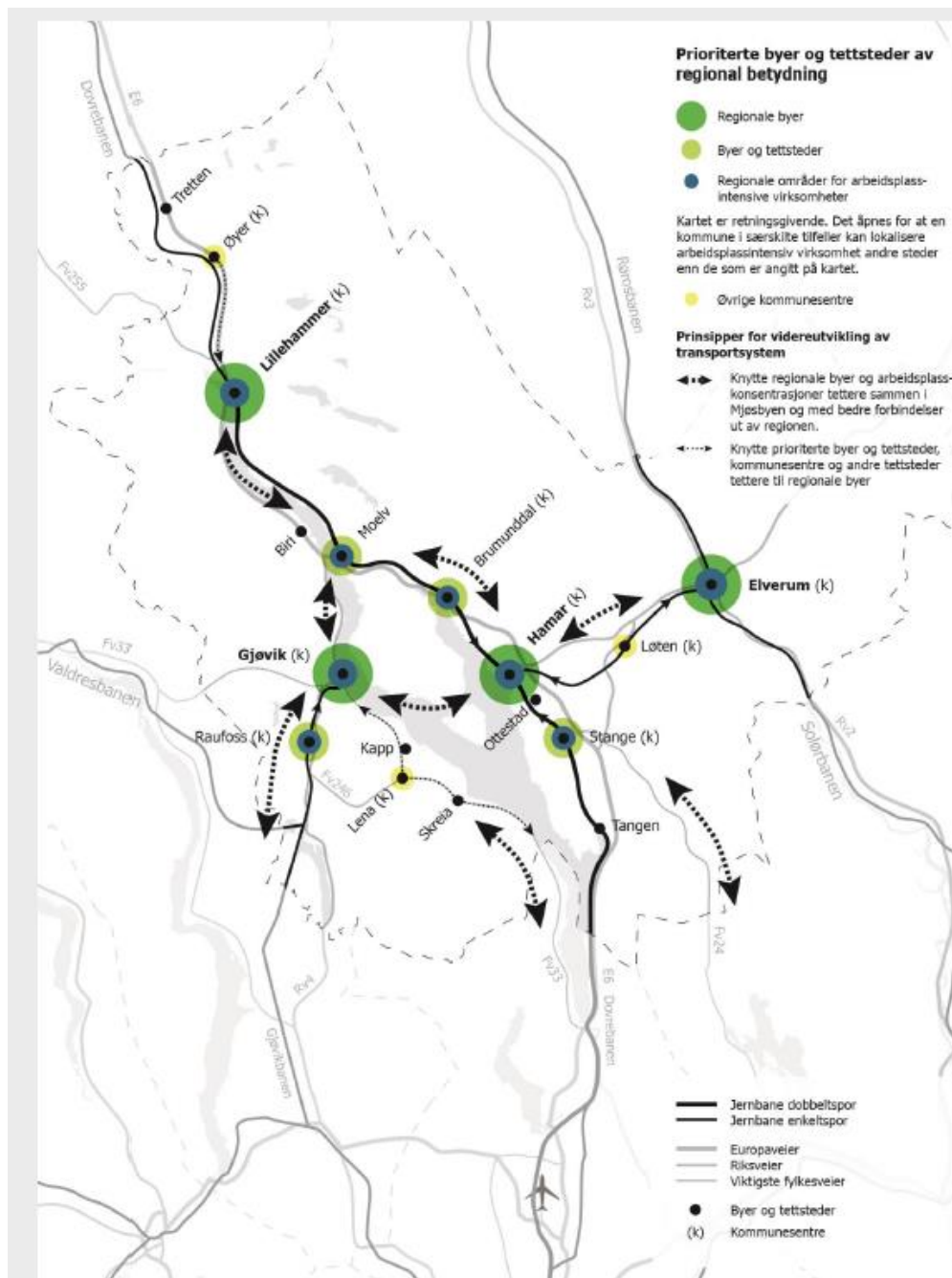
Lillehammer har ikke byvekstavgift og er ikke innenfor avgrensningen for det nye tilskuddordningen. Det samme gjelder andre byområdene i regionen. Men Mjøsbyregionen, som Lillehammer er en del av, har ambisjonen til å komme inn i byvekstavgiftene.

2 Regionale føringer

Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen

Vedtatt av Fylkestinget i Innlandet, april 2020

Mjøsbyen er et samarbeid og en felles utviklingsarena for areal- og transportplanlegging i området rundt Mjøsa. Felles areal- og transportstrategien skal bidra til utvikling av en mer konkurransedyktig og bærekraftig region, med attraktive og levende byer og tettsteder, og «grønne reiser». Strategien er ikke juridisk bindende, men skal legges til grunn for framtidig arbeid med samordnet areal-, bolig- og transportplanlegging i regionen. Strategien har et langsiktig perspektiv (2050), mens handlingsprogrammet følger opp strategiene på kort sikt (2019-23) og mellomlang sikt (2024-2033).



Kilde: Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen

Ifølge strategien må framtidig vekst prioriteres til noen utvalgte byer og tettsteder. En slik desentralisert sentralisering vil kunne gi økt tiltrekningskraft for innbyggere, arbeidstakere og næringsliv. En oppgradering av infrastruktur og forbedring av transporttilbudet styrker distriktenes attraktivitet for bosetting og muligheten for økt verdiskaping og næringsutvikling. Strategien bygger opp under eksisterende by- og tettstedsstruktur. Lillehammer er en av de prioriterte byer.

Byer og tettsteder i Mjøsbyen skal utvikles etter prinsipper om kompakt og miljøvennlig stedsutvikling med boliger i gangavstand til kollektivtilbud, arbeidsplasser, handel og tjenester, kultur- og fritidstilbud. For at flest mulig skal kunne gå, sykle eller reise kollektivt til arbeidsplassen bør framtidig lokalisering av arbeidsplassintensive virksomheter (typisk kontorvirksomheter) i hovedsak lokaliseres nær kollektivknutepunktene i de 8 prioriterte byene og tettstedene.

Mjøsbyregionen har ambisjonen til å komme inn i de statlige byveksttalenene.

Innlandsstrategien 2020 - 2024

Vedtatt av fylkestinget i Innlandet, 23. september 2020

Innlandsstrategien viser hvordan fylkeskommunen skal møte fremtidens utfordringer og realisere sine muligheter. Ambisjonen er å realisere Innlandets eventyrlige muligheter og utnytte Innlandets fortrinn. For å realisere eventyrlige muligheter i Innlandet legges følgende til grunn:

- Bærekraftig ressursforvaltning som gir utvikling og nye arbeidsplasser.
- Levende lokalsamfunn med bærekraftige byer, tettsteder og bygder.
- At aktører i fylket får større nasjonal betydning og synlighet

Infrastruktur er en av de fire satsingsområder i strategien. Det handler om å sikre grønn mobilitet, nye møteplasser og tilgjengelighet. Det handler også om å innfri langsiktig mål innen klima og miljø. Digital infrastruktur er nødvendig for å sikre god utvikling i lokalsamfunn i et spredtbygd fylke.

Befolkningen i Innlandet har mindre tilgang til, og bruker vesentlig mindre, kollektivtransport enn landsgjennomsnittet. Det er behov for større satsing på kollektive tilbud og en tydelig og sterk knutepunktstruktur for kollektivtransport. Finansieringen av infrastruktur og kollektivtilbud over store arealer er utfordrende på grunn av tilreisende i høytider og ferier i kombinasjon med befolkningsnedgang.

Det ble utarbeidet tre regionale planer og flere langsiktige strategier for å nå målene i Innlandsstrategien. Hvert fjerde år etter at nytt fylkesting er valgt, skal Innlandsstrategien rulleres. Fylkeskommunen jobber nå med å lage Innlandsstrategi 2024-2028. Tidsplanen er at fylkestinget vedtar den nye Innlandsstrategien i oktober 2024.

Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021-2030

Vedtatt av fylkestinget i Innlandet, desember 2021

Mobilitetsstrategien konkretiserer hvordan Innlandet fylkeskommune skal følge opp Innlandsstrategiens (2020 – 2024) visjon, mål og føringer for mobilitetsområdet. Strategiens visjon er at alle skal kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt. Mobilitetsstrategien er en strategi for å løse personers transportbehov i tråd med denne visjonen. Det beskrives to langsiktige utviklingsmål for mobilitet i Innlandet:

- Å tilrettelegge for gode og sømløse reiser innad i Innlandet og på tvers av fylkes- og landegrenser.
- Å redusere klima- og miljøbelastningene fra persontransport vesentlig.

For å nå de langsiktige utviklingsmålene for mobilitet, er det fastsatt 11 strategier for arbeidet. En handlingsplan følger opp strategiene på kort sikt (2022 – 2025) og lang sikt (2026 – 2030).

Handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport 2023 – 2026

Vedtatt av fylkestinget i Innlandet, 18. oktober 2022

Handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport 2023 – 2026 er utarbeidet som en oppfølging til vedtatt mobilitetsstrategi for Innlandet. Del 1 av handlingsplanen inneholder mål, føringer, økonomiske forutsetninger, prinsipper og satsingsområder for kollektivtransporten. Del 2 angir de konkrete konsekvensene for rutetilbudet ved ulike økonomiske forutsetninger. Del 1 og del 2 må sees i sammenheng. Fylkestinget har som mål å i det minste opprettholde kollektivtilbudet på nivå av 2022 og helst øke, slik at alle innbyggere i Innlandet har et kollektivtilbud.

Regional plan for det inkluderende Innlandet 2023-2026 (2030)

Vedtatt av fylkestinget i Innlandet, februar 2023

Planen har sin bakgrunn i Innlandsstrategien 2020 – 2024. Planen er 4-årig med perspektiv fram til 2030. Den fastsetter mål, satsingsområder og veier til målene. Handlingsprogrammet viser hva skal gjøres for at Innlandet skal være et inkluderende samfunn for alle. Dette fornyes hvert år i tilknytning til budsjett- og økonomiplan.

Planen har tre prioriterte satsingsområder:

- kompetanse og livslang læring
- arbeidsliv og arbeidsplassutvikling
- lokalsamfunn, møteplasser og kultur

God mobilitet er en forutsetning for deltakelse og inkludering. I denne regionale planen betyr mobilitet muligheten for innbyggere, deltidsinnbyggere og besøkende til å forflytte seg for å kunne delta i samfunnsliv, arbeidsliv og fritidsaktiviteter. Det er utarbeidet en egen mobilitetsstrategi for Innlandet. Den konkretiserer satsinger for økt mobilitet og tilgjengelighet.

Nullvekstmål i Mjøsbyen - Hva vil det bety?

Notat datert 25. mai 2022, behandlet av Formannskapet i Lillehammer kommune, 25. april 2023

Mjøsbyen ønsker å bli en del av tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet. For å bli en del av denne tilskuddsordningen, er det en forutsetning at partene i Mjøsbyen forplikter seg til å følge nullvekstmålet for persontransport. Det er også en forutsetning at Mjøsbyen gjennomfører tiltak innenfor egne ansvarsområder. Mjøsbyen utarbeidet derfor et notat om nullvekstmål i Mjøsbyen i 2022.

Rapporten beskriver hva nullvekstmålet er, og hva målet vil bety for Mjøsbyen. Nullvekstmålet betyr at veksten i persontransporten blir tatt med kollektiv, sykkel og gange. Dette innebærer at det ikke skal kjøres mer personbil enn i dag selv om befolkningen øker. Persontransport med bil i byområdet omfattes av nullvekstmålet. Elbiler bidrar også med behov for infrastruktur og parkering, køer, ulykker, støy og svevestøv og er derfor også omfattet av nullvekstmålet. Gjennomgangstrafikk og næringstrafikk er unntatt fra det og kan vokse. Dette vil ha positive konsekvenser for folkehelse, økonomi og miljø. I rapporten kommer det frem at nullvekstmålet betyr at cirka 38.000 reiser per dag i 2037 skal fordeles på gange, sykkel og kollektiv. Bil er den dominerende transportformen i Mjøsbyen i dag, og vil fremdeles være det selv om nullvekstmålet nås. Måloppnåelse krever samtidig vilje til satsing på helhetlig virkemiddelbruk, dvs. en kombinasjon av gang-, sykkel- og kollektivtiltak, regulering av biltrafikken og arealpolitikk.



Kilde: Notat Nullvekstmål i Mjøsbyen – Hva vil det bety?

Styringsgruppa i Mjøsbyen har anbefalt at kommunene slutter seg til nullvekstmålet for persontransport med bil, og legges til grunn for den videre politiske behandlingen i kommunene og Innlandet fylkeskommune. Dette for å oppnå målsettingen i strategien og som grunnlag for å bli en del av gjeldene statlige tilskudds- og belønningsordninger.

I Lillehammer kommune vedtok Formannskapet 25. april 2023 at Lillehammer kommune slutter seg til nullvekstmål for persontransport med bil i Mjøsbyen. Ifølge saksfremlegget vil nullvekstmålet gjelde for hele avtaleområdet med alle deltakende kommuner, men det er i byområdene, reisene mellom regionbyene og fritidsreiser at innsatsen og målsettingene bør rettes inn mot. For disse reisene er potensiale størst knyttet til grønne reiser.

Regional plan for klima, energi og miljø

Vedtatt av fylkestinget i Innlandet, 13. juni 2023

Planen ble utarbeidet i tråd med Innlandsstrategien 2020–2024 sine føringer. Planen har en varighet fram til 2030, mens handlingsplanen med tiltak vil bli vurdert rullert hvert år.

For å nå planens ambisjoner om å konkretisere en offensiv klima-, energi- og miljø-politikk, er det utarbeidet et hovedmål og delmål for hvert av de tre områdene klima, energi og miljø. For å nå planens hovedmål er det valgt ut seks satsingsområder. Innenfor disse satsingsområdene beskriver planen strategier for hvordan målene skal nås. Strategier knyttet til mobilitet:

- Fylkeskommunen ser utbyggingsmønstre og transportbehov i sammenheng. Gjennom en samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging begrenses transportbehovet og legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Tettsted- og byutvikling skjer med god kvalitet, der hensyn til uteområder, eksisterende bygningsmiljøer, lysforhold og miljøkvalitet ivaretas. Samtidig ivaretas de bostedskvaliteter som god plass og spredt bosetning gir.
- Fylkeskommunen er pådriver for å halvere utslippene fra vegtrafikken i Innlandet. Dette gjøres ved å stimulere til smartere reisevalg, få flere til å gå, sykle og reise kollektivt, og ved å legge til rette for grønn nyttetransport, transportterminaler og -korridorer

Saman om eit tryggare fylke. Regional plan for samfunnstryggleik 2023-2035

Vedtatt av fylkestinget i Innlandet, 14. juni 2023

Planen er forankret i Innlandsstrategien 2020 – 2024. Målet er å sikre Innlandet i ei framtid der det oppleves et skiftende trusselbilde, klimaendringer og stor mobilitet i befolkningen. Planen påpeker at E6 og jernbanen er viktige transportkorridor. Også nevner planen utfordringen at mange kommuner opplever nedgang i antall innbyggere, mens antall personer som oppholder seg midlertidig der øker. Dette gjør dimensjonering og finansiering av tjenester mer krevende. Planen har et handlingsprogram.

3 Kommunale planer og vedtak

Byutvikling 2044 – Strategi for areal- og transportutvikling

Vedtatt av kommunestyret, 22 juni 2016

Lillehammer kommune, Oppland fylkeskommune (dagens Innlandet fylkeskommune), Statens vegvesen og Lillehammer næringsforening har i 2014-2015 gjennomført samarbeidsprosjektet «Byutvikling 2044 – utvikling av strategier for fremtidens areal- og transportløsninger i Lillehammer». Målet med prosjektet har vært å etablere et felles kunnskapsgrunnlag og strategier om langsiktig utvikling av Lillehammer by. Strategidokumentet oppsummerer arbeidet og konklusjonene fra prosessen, herunder visjon, mål, strategier og aktuelle tiltak på kort og lang sikt. Videre inneholder rapporten en samarbeidsavtale mellom partene som sikres den videre oppfølgingen av arbeidet.

Strategiens visjon er: *Lillehammer 2044: 10-minutters-byen – den levende og kompakte byen der det viktigste kan nås innen 10 minutter (fra Storgata og Skysstasjonen)*. Det påpekes at utvikling av kompaktbyen Lillehammer skal ikke stå i veien for stedlige kvaliteter (vakre byrom, grønne strøk og plasser samt blanding av bevaringsverdig trehusmiljø med tradisjonell og ny arkitektur som signaliserer byens historie, kreativitet og dynamikk). Visjonen utdypes gjennom tre hovedmål:



1. Vekst i boliger og arbeidsplasser skal i hovedsak skje innenfor «10-minutters-byen».
2. Transportsystemet skal være miljøvennlig, trafikksikkert og skal samtidig tilrettelegge for 10-minutters-byen, dvs. kompakt / tett by- og tettstedsutvikling.
3. Veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange («nullvekst mål»).

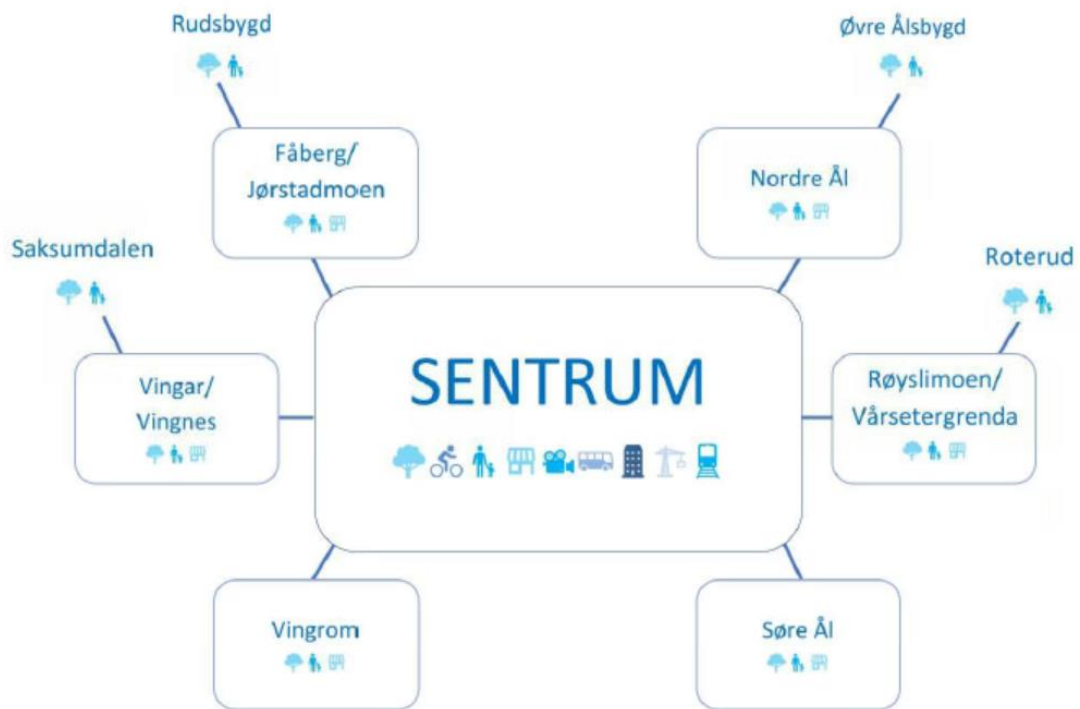
Kommuneplanens Arealdel 2020 – 2023 (2030)

Vedtatt av kommunestyret, 26. mars 2020

Kommuneplanens arealdel er forankret i plan- og bygningsloven kapittel 11, og angir hovedtrekkene i kommunens arealpolitikk. Den gir rammer og betingelser for ny arealbruk og videre detaljplanlegging. Den viser hvilke viktige hensyn som må ivaretas ved disponeringen av arealene. Kommuneplanens arealdel bygger på visjonen: arealpolitikk for framtidens Lillehammer. Dette innebærer en arealpolitikk som:

- bygger opp under flerkjernestrukturen slik den er definert for Lillehammer – med tett utbygging i bykjernen og bydelssentra.
- ivaretar utvikling i grendene.
- sikrer en kompakt byutvikling som er attraktiv for nærings- og boligutvikling, som har gode byrom og møteplasser.
- tilrettelegger for gående, syklende og økt bruk av kollektiv.
- legger til rette for næringsutvikling – som sikrer eksisterende og legger til rette for nye arbeidsplasser.
- legger til rette for reiselivs- og hytteutvikling.
- sikrer bruk og vern av fjell- og naturområder, herunder vassdragsnatur og friluftsområder.

Planens hovedgrep er fortetting i Lillehammer-skala og en flerkjerne struktur.



Prinsippskisse flerkjernestruktur i Lillehammer

Kilde: Kommuneplanens Arealdel 2020-2023 (2030)

Planbeskrivelsen gir flere fokusområder i arealpolitikken og i forhold til dem nevnes blant annet følgende mål som er relevante for mobilitetsstrategien:

- I 2030 er skystasjonen byens knutepunkt for kommunikasjon og fortetting av boliger og arbeidsplasser.
- I 2030 er det vanlig å gå, sykle eller ta kollektivtransport til jobb og daglige gjøremål.
- I 2030 har Lillehammer byparkering som har frigjort gater og byrom til sosiale og kulturelle møteplasser.

Kommunedelplan Lillehammer by – Byplanen 2020 – 2023 (2030)

Vedtatt av kommunestyret, 26. mars 2020

Planen er utarbeidet samtidig og i prosess med kommuneplanens arealdel for å oppnå en helhetlig arealpolitikk med langsiktig perspektiv fram til 2030. Planen legger til rette for at vekst og utvikling skal skje i den definerte flerkjernestrukturen (bysentrum, bynære områder og bydelssentrene). Fokus er også på en tilpasning til strøkets karakter og en sammenhengende grønnstruktur – byromsveven. Byens arealpolitikk bygger opp under målet om at vekst i personbiltrafikken skal tas med sykkel, gange og bybuss. Det skal skapes gode nærmiljøer med funksjoner som gjør at hverdagen er enkel. En tett by- og bydelstruktur er viktig. Lillehammer bys identitet må ivaretas og det må opprettholdes et levende bysentrum. Samtidig må næringsliv gis mulighet til etablering og videreutvikling. Byplanen er blant annet et politisk styringsverktøy for utvikling av byen. Planens hovedgrep er fortetting og transformasjon ved byvekst innenfra.

Biltrafikk og parkering er en av de fokusområdene. Målet er at Lillehammer by er en funksjonell, trygg og miljøvennlig infrastruktur for gående, syklende og kollektivreisende i 2030. Og at Lillehammer har parkeringsanlegg i fjell og ny gatebruk i sentrale byområder i 2030. Planen inneholder flere plangrep til å nå målene.



Byplanens planavgrensning

Kilde: Kommunedelplan Lillehammer by 2020-2023 (2030)

Byplanen for Lillehammer avsetter flere områder som transformasjonsområde. Transformasjonsområdene kan transformeres til en tett, flerfunksjonell bystruktur med høy bykvalitet. I tillegg krever Byplanen at det skal utarbeides et områdeprogram for disse transformasjonsområdene. Et områdeprogram er et strategisk program for langsiktig utvikling som sikrer helheten, gir forutsigbarhet i en tidlig fase og samtidig beholder fleksibilitet der det trengs.

Sykelbyavtale for Lillehammer kommune 2022-2025

Signert, 15 september 2022

Trepartsavtale mellom Lillehammer kommune, Statens vegvesen og Innlandet fylkeskommune. Hensikten med samarbeidsavtalen er å sikre en bred sykkelbysatsing gjennom sykkelbynettverket og sykkelbyene lokalt. Ambisjonen er at samarbeid, kompetansebygging, erfaringsoverføring, motivasjonsarbeid og kampanjer skal bidra til økt sykkelbruk på kort og lang sikt.

Sykelbyens visjoner:

- Å legge til rette for sykkel som et urbant framkomstmiddel i byen og nærområdene

- Å bidra til å utvikle en kultur der sykling blir et naturlig valg i hverdagen for flere enn i dag

Målsetninger er at flere velge sykkel og at det er trygt og enkelt og praktisk å bruke sykkel i byen. Gjennomføringsplan med konkrete prosjekter og tiltak rulleres årlig.

Kommuneplanens Samfunnsdel 2022 - 2040

Vedtatt av kommunestyret, 29. september 2022

Kommuneplanens samfunnsdel skal gi retning, og bidra til at kommunen kan holde et overordnet fokus på hva kommunen er særlig opptatt av for Lillehammer-samfunnet fremover. Samfunnsdelen er en plan for hele Lillehammer og for kommunen som organisasjon. For å møte de viktigste utfordringene fram mot 2040 er det valgt to satsingsområder for Lillehammer-samfunnet som helhet: *Gode hverdagsliv* og *Attraktiv kommune*. Underliggende mål – «slik vil vi ha det», og strategier – «dette må gjøres», peker på de områdene som skal ha ekstra oppmerksomhet og ressurser i planperioden. Det er fire hovedmål som er viktig for arbeidet med mobilitetsstrategien.

GODE HVERDAGSLIV	
Hovedmål	Dette må gjøres (delmål)
Lillehammer har livskraftige grender og bydeler	Legge til rette for at flere kan gå, sykle og bruke kollektivt transportmiddel
Lillehammer innbyggere tar gode klima- og miljøbevisste valg	Legge til rette for at det skal være enkelt for innbyggeren å treffe klima- og miljøvennlige valg i hverdagen
	Legge til rette for at Lillehammer samfunnet kan nå netto null i 2050

ATTRAKTIV KOMMUNE	
Hovedmål	Dette må gjøres (delmål)
Lillehammer er et samfunn som flere ønsker å være en del av	Utvikle et konsentrert og levende bysentrum med gode byrom og grøntarealer, og aktive grender og attraktive bydeler
Lillehammer er et samfunn som folk ønsker å besøke og være en aktiv del av på fritiden	Gjøre Lillehammer lett tilgjengelig for besøkende og fritidsbeboere

Hvordan planen følges opp i ulike deler av kommuneorganisasjonen vil bli konkretisert og komme frem av underliggende planer for de kommunale sektorene (kommunedelplaner og temaplaner). Handlings- og økonomiplanen – styringsdokumentet – er samfunnsdelens handlingsdel.

5-årig samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Lillehammer by, 01.01.2022 – 31.12.2026

Signert av avtalepartene, 12. desember 2022

For å videreføre arbeidet med Byutvikling 2044 – Strategi for areal- og transportutvikling i Lillehammer by, inngikk partene en 5-årig samarbeidsavtale i 2017 for å sikre den videre oppfølgingen. Samarbeidsavtalen er videreført for 5 nye år. Samarbeidsavtalen beskriver mål, oppgaver, organisering, økonomi og rapportering og avtalepartenes ansvar og forpliktelser. Intensjonen er å forlenge avtalen igjen etter 5 år.

Mulighetsstudie Parkering i fjell Lillehammer – inn- og utkjøring

Tatt til orientering av Formannskapet, 7. februar 2023

Lillehammer kommune og andre aktører har tatt initiativ til et parkeringsanlegg i fjell beliggende under sentrumsområdet i byen. Det jobbes fra 2018 med oppgaven i selskapet Lillehammer Parkering AS, som har flere eiere. Det ble vurdert flere muligheter for inn- og utkjøring underveis i prosessen. De fire mest lovende alternativene har blitt utdypet ytterligere i en mulighetsstudie. Grunnprinsippet er at det skal realiseres en inn- og utkjøring til parkeringsanlegget i nord (Skysstasjon eller Jul Pettersens gate vurderes) og en i sør (Bankgata eller Storgata ved Søndre park vurderes). Alternativene er veid opp mot ulike temaer i mulighetsstudien.

Formannskapet vedtok følgende:

1. «Mulighetsstudie Parkering i fjell Lillehammer – inn- og utkjøringer» tas til orientering.
2. Mulighet for realisering av konsepter med parkering i fjell under bysentrum skal ivaretas i videre kommunalt planarbeid der det er relevant innen planområdet for «Kommunedelplan Lillehammer by – Byplanen 2020-2023 (2030)».
3. Kommunedirektøren ber Parkering Lillehammer AS i samarbeid med planavdelingen om innen utgangen av første kvartal 2024 å utarbeide en konseptutredning som detaljerer en realiserbar løsning for konseptet parkering i fjell under Lillehammer by. Konseptutredningen forventes å inkludere finansieringsplan, plan for eierskapsløsning og plan for driftsorganisering.
4. Kommunedirektøren bes fremme kandidater til styret i Parkering Lillehammer AS som kan bidra til at styret får en sammensetning med tilstrekkelig kompetanse innen utarbeidelse av konsepter med vekt på operasjonell detaljering, finansiering og økonomistyring.
5. I forbindelse med Områdeprogram sentrum vest, utarbeides det en særskilt analyse av mulighetene for å kombinere inn- og utkjøring til parkering i fjell med aktiviteten på skysstasjonen

Eventuell inn- og utkjøring til parkering i fjell på skysstasjonen er belyst i områdeprogrammet for Sentrum vest, som ble vedtatt 30. mars 2023. Områdeprogrammet konkluderer at en koblet inn- og utkjøring i nordre del av bussterminalen, slik det er tenkt i mulighetsstudien, skaper en potensiell konflikt i kombinasjon med ideene for bussterminalen. Konflikten gjelder også for dagens utforming av busstasjonen (se teksten om Områdeprogram Sentrum vest). Dette er grunnen for at det undersøkes alternativer.

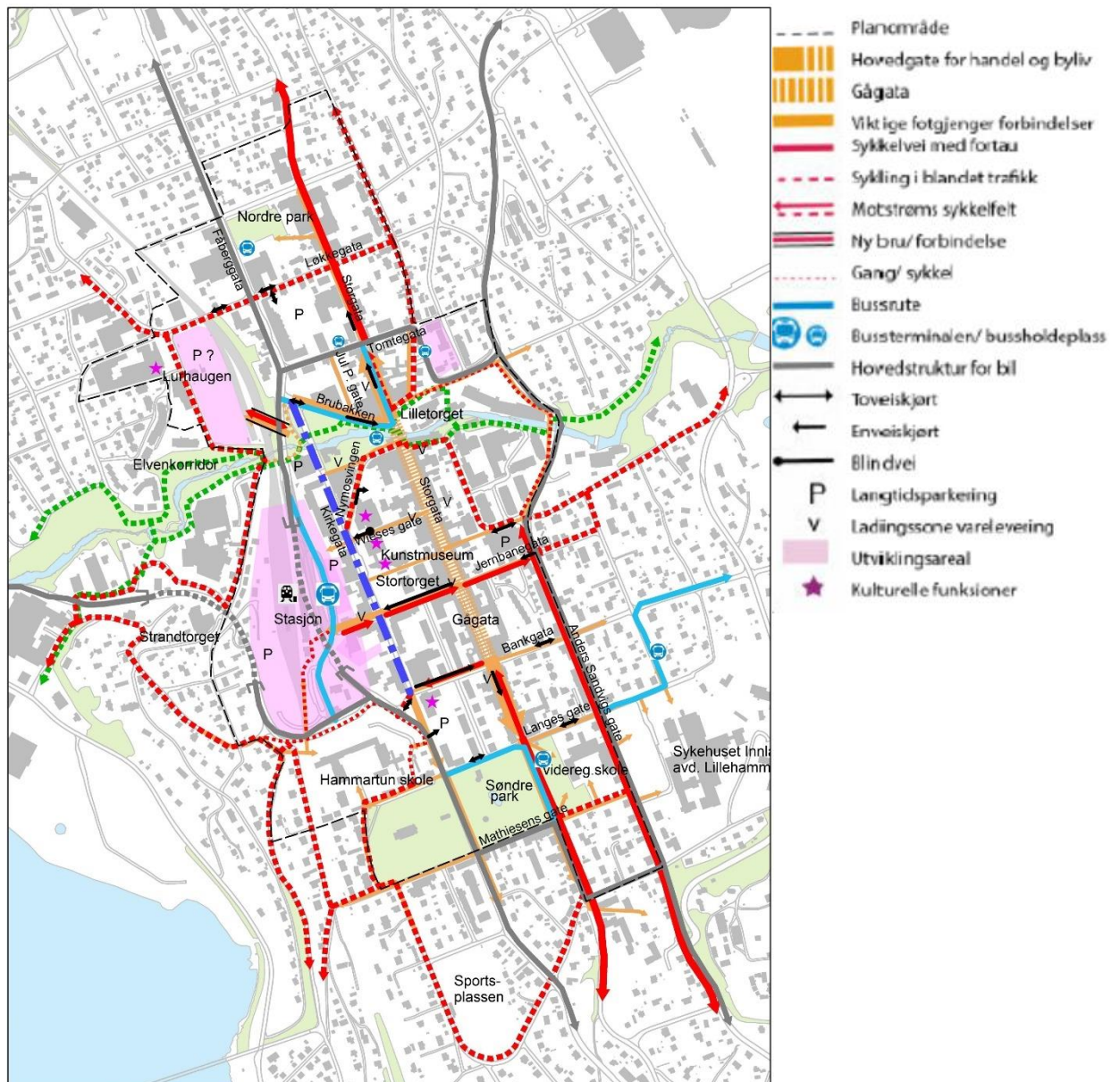
Gatebruksplan Lillehammer Sentrum

Januar 2023, vedtatt i Kommunestyret, 30. mars 2023

Gatebruksplanen er en oppfølging av Byutvikling 2044. Planen skal bidra til å nå nullvekstmål i personbiltrafikken, samtidig opprettholde Lillehammer som en attraktiv og levende by. Planen har fokus på gode løsninger for gående, syklende, kollektivtransport, biltrafikk og varelevering. Den inneholder både enkle inngrep og mer utfordrende tiltak og idéer. Planen også viser noen varianter og scenarier. Planen inneholder et handlingsprogram med tiltak på kort og tiltak på mellomlang/lang sikt. Gatebruksplanen er et styrende dokument for videre utvikling av gatenettet i sentrum.

I 2017/2018 ble det utarbeidet en «Byromsanalyse» og en «Gå-strategi». Ga-strategien identifiseres prioriterte ganglinjer og utfordringer i gatenettet. Begge dokumentene har vært viktige grunnlag for arbeidet med Gatebruksplanen. Parallelt med arbeidet med Gatebruksplanen ble det utarbeidet en parkeringsstrategi.

Nullvekstmålet betyr ifølge Gatebruksplanen at all vekst i persontransporten skal tas av gange, sykkel og kollektivtrafikken. Gjennomgangstrafikk (dvs. trafikk som verken starter eller stopper i kommunen) og næringstrafikk kan vokse.



Kilde: Gatebruksplan Lillehammer sentrum

Gatebruksplanen er i sin helhet et viktig kunnskapsgrunnlag for arbeidet med mobilitetsstrategien, selv om det handler bare om Lillehammer sentrum. Planen og handlingsprogrammet inkluderer for eksempel en «shared space» løsning for Kirkegata som må utarbeides og vurderes. Dermed åpner Gatebruksplanen for å se på utformingen av gater på en annen måte. En annen tiltak i handlingsprogrammet er at det må utarbeides en «Mobilitetsplan» for nye utbygginger av en viss størrelse. Mobilitetsplanene skal blant annet utdype ønsket reisemiddelfordeling, tilbudet for gående, sykkel, kollektivtransport og bil inkludert parkeringsløsningen. Gatebruksplanens handlingsprogram påpeker at temaet trengs videre utvikling. Boksen på side 15 viser et eksempel på hvordan kravet stilles mer konkret i en annen kommune.

Eksempel på bestemmelse om krav til mobilitetsplan fra kommuneplanens arealdel i en annen kommune.

Transportsystem og mobilitet

PBL § 11-9 nr. 3 og 8

- a) Gående, syklende og kollektivtransport skal prioriteres ved planlegging av transportsystemet. Hovedruter for sykkel skal sikres og etableres i samsvar med hovednett for sykkel. Nye utbyggingsområder skal tilrettelegges med effektive sykkelforbindelser til hovedsykkelnettet. Korte og trafikksikre gangforbindelser til viktige målpunkt, herunder lokale tjenestetilbud og kollektivholdeplass, skal ivaretas i all arealplanlegging.
- b) Ved utarbeidelse av reguleringsplaner for bebyggelse på mer enn 5000 m² BRA skal det, tilpasset tiltakets omfang, utarbeides mobilitetsplan.

Retningslinjer:

Mobilitetsplan skal analysere muligheter for minst mulig bilavhengighet og gi føringer for utforming og valg av planløsninger som sikrer mål for ønsket reisemiddelfordeling. I tillegg skal planen vurdere og dokumentere følgende:

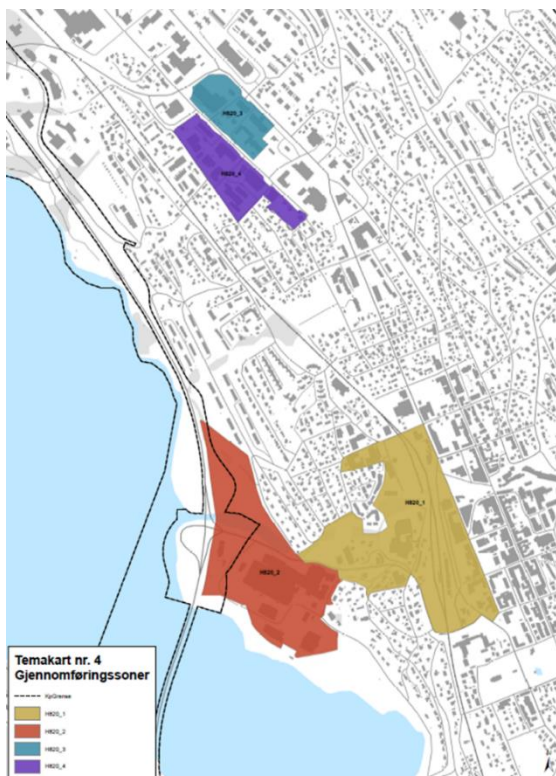
<i>Bolig</i>	<i>Næring</i>
<i>Antall boenheter</i>	<i>Antall ansatte</i>
<i>Antall beboere</i>	<i>Besøksintensitet</i>
<i>Fordeling av transport gjennom døgnet</i>	<i>Omfang av vareleveranser og ev. godstransport</i>
<i>Fordeling av boligprosjektets samlede transport per transportmiddel</i>	<i>Transport inn og ut av virksomheten: personreiser til/fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser, varelevering, godstransport</i>
<i>Tiltak for å nå ønsket reisemiddelfordeling</i>	<i>Fordeling av transporten gjennom døgnet</i>
	<i>Fordeling av virksomhetens samlede transport per transportmiddel</i>
	<i>Tiltak for å nå ønsket reisemiddelfordeling</i>

Områdeprogram Sentrum vest (2023)

Vedtatt i Kommunestyret, 30. mars 2023

Det er utarbeidet et områdeprogram for Sentrum vest fordi området er en av de transformasjonsområdene i Byplanen (se forklaring under Kommunedelplan Lillehammer by – Byplanen 2020 – 2023 (2030)).

Planområdet Sentrum vest blir delt opp i fire delområder (Lurhaugen, Skystasjonen, Mesnadalen og Sorgendal). Områdeprogrammet for Sentrum vest fastlegger bade overordnede prinsipper og krav for utvikling av Sentrum vest og spesifikke prinsipper og krav for hvert delområde. De prinsippene og krav skal ligge til grunn for etterfølgende reguleringsplaner og utbyggingsprosjekter innenfor områdeprogrammets planområdet.



Transformasjonsområdene som trenger et områdeprogram før regulering.

Beige: Sentrum vest

Oransje: Strandtorget

*Kilde: Kommunedelplan Lillehammer by –
Byplanen 2020-2023 (2030)*

Områdeprogrammet legger til rette for, blant annet, knutepunktutvikling på skystasjonen med en endret utforming av busstasjonen, utvikling av et mobilitetshus og utvikling av en ny flerfunksjonell bydel. På Lurhaugen legger områdeprogrammet til rette for ny flerfunksjonell bydel med etablering av høgskolen som mulighet. I Sorgendal er det mulig med noen mindre byutviklingsprosjekter. Rutene gjennom dette delområdet er viktig og krever forbedring. Mesnadalen ses som viktig område som kobler sammen delområdene med hverandre og Sentrum vest med resten av byen, både fysisk og sosialt. Funksjonene må forsterkes og gjøres mer attraktiv.

Områdeprogrammet sier følgende om parkering i fjell: Mulighetsstudien for parkering i fjell inkluderer blant annet en koblet inn- og utkjøring i nordre del av bussterminalen, cirka i forlengelsen av Wieses gate. I kombinasjon med ideene for bussterminalen innenfor sentrum vest, skaper en innkjøring på dette stedet en potensiell konflikt. Det gjelder også for dagens utforming av busstasjonen. Biltrafikk som krysser busstrafikken, vil kunne utgjøre et hinder for bussenes framkommelighet. Prosjektet parkering i fjell vil derfor kunne komme til å muliggjøres gjennom andre alternative løsninger, for eksempel gjennom å legge innkjøring og utkjøring på ulike steder. Hvor opp- og nedgang til parkeringsanlegget plasseres vil ha betydning for om parkeringsanlegget er attraktivt for brukere av skystasjonen og tilbudene i byen.

Områdeprogrammet krever blant annet for delområde Lurhaugen og Skystasjonen at Gatebruksplanens krav om mobilitetsplan skal følges opp i reguleringsplanarbeid.

Bybane/Gondol

Ideen om å etablere en bybanegondol på Lillehammer er et byutviklingstiltak og bærekraftsprosjekt med et stort potensial for næringsutvikling som styrker attraksjonskraft og grønn mobilitet. Prosjektet har vært igjennom en ideutviklingsfase støttet av Grønn Framtid. Idefasen var under ledelse av Lillehammer Industriforening. Neste fasen med arbeid for koordinering og finansiering ledes av Lillehammer Næringsforening.

Kommunedelplan Lillehammer by – Byplanen 2020-2023 (2030) beskriver at Bybane/gondol i trasé mellom Strandtorget/Mjøsa og Skistadionområdet via sentrum, vil i tillegg til å være en turistattraksjon, kunne integreres i byens kollektivsystem. Som en del av byens kollektivløsning vil en bybane, på en miljøvennlig og rask måte knytte Lillehammer sammen på tvers av høydekotene. Traséen til en mulig fremtidig bybane/gondol er forankret i Byplanen som en hensynssone og må følges opp med videre utredninger av trasé-alternativer gjennom konsekvensutredning og detaljplan. Hensynssonen er inkludert i både områdeprogrammet for Sentrum vest og for Strandtorget.

I høst 2023 søkte Lillehammer Næringsforening om støtte fra blant annet Lillehammer Kommune til utredning utført av nøytral part med kompetanse for dette. Lillehammer Næringsforening reiste selv delfinansiering. Men av både miljømessige, estetiske og økonomiske hensyn ønsket ikke Formannskapet i Lillehammer kommune å gå videre med et prosjekt om bybanegondol. Formannskapet avsto derfor søknaden om støtte til videre utredning av bybanegondol i Lillehammer (vedtak Formannskapet, 3. oktober 2023, sak FS 53/2023).

Det er pågående et parallelt prosjektarbeid i Øyer kommune («Entré Øyer») der bruk av gondol for å ivareta deler av lokalsamfunnets, næringslivets og tilreisendes mobilitetsbehov, utredes. Prosjektet Entre Øyer har allerede medfinansiering fra Innlandet fylkeskommune.

Områdeprogram Strandtorget (2023)

Vedtatt i Kommunestyret, 7. desember 2023

Strandtorget-området er i likhet med Sentrum vest avsatt i Byplanen som transformasjonsområde. Områdeprogram Strandtorget ligger til grunn for etterfølgende reguleringsplaner og utbyggingsprosjekter innenfor området. Planområdet er delt i tre delområder (Strandtorget, Strandpromenaden og Nedre Busmoen) og det er separate prinsipper og krav som skal ligge til grunn for utvikling av hvert av disse. Områdeprogrammet legger til rette for utvikling av en ny flerfunksjonell bydel og forsterket friluftsområder.

Områdeprogrammet definerer 3 utfordringer spesielt knyttet til Strandtorget, blant annet mobilitet. Området skal utvikles slik at det etableres et nettverk av forbindelser for myke trafikanter og gode koblinger mellom delområdene og mellom området og omkringliggende områder. Koblinger mot sentrum skal sikres. Områdeprogrammet stiller krav om mobilitetsplan ved utarbeidelse av reguleringsplaner innenfor delområde Strandtorget.

I kommunestyrets vedtak ble det tatt med at «kommunedirektøren bes vurdere hvordan man forbedrer mobiliteten mellom Strandtorget og Sentrum» (vedtakspunkt 4 i sak 107/2023).

Økonomi og handlingsplan – Styringsdokument 2024 - 2027

Vedtatt i Kommunestyret 7. des. 2023

Kommunedirektørens styringsdokument og grunnlag for påfølgende års budsjett og økonomiplan legges fram i slutten av oktober hvert år. Økonomiplanen, eller også kalt styringsdokumentet, omfatter en periode på fire år som rulleres hvert år. Mobilitetsstrategien er nevnt som et oppdrag Lillehammers planavdelingen skal ta vare på. I tillegg knyttes to punkter angående varelevering fra Gatebruksplanens handlingsprogrammet til mobilitetsstrategien.

Konseptutredning for dimensjonering av den kommunale barnehagesektoren, grunnskolesektoren og omsorgstjenestene 2024 - 2040

Proessen pågår

Kommune-Norge har utfordringer med framtidens tjenester og det gjelder også Lillehammer. Vi blir flere eldre og mange vil også utvikle demens med påfølgende behov for omsorg og pleie. Samtidig fødes det færre barn i kommunen og prognosene viser at dette kommer til å fortsette i årene som kommer. I tillegg er antall barn skjevt fordelt på barnehagene og skolene vi har til rådighet og flere av kommunens bygg er nedslitte. Vi vet også at det blir mindre tilgang på arbeidskraft.

De samlede utfordringene gjør det nødvendig med omstilling, strukturering og riktig dimensjonering av kommunens tjenester. Etter oppdrag fra kommunestyret har kommuneadministrasjonen utredet hvordan kommunen kan se de ulike behovene i sammenheng og tilpasse tjenestene deretter. Dokumentet belyser fire ulike konsepter for dimensjonering av fremtidens tjenester. Konseptutredningene ble sendt på høring og legget ut til offentlig ettersyn. Det jobbes mot sluttbehandling i mai 2024.

Planstrategi for Lillehammer kommune 2024 - 2027

Proessen pågår

Kommunestyret skal minst én gang i hver valgperiode og seneste innen ett år innen konstituering, utarbeide en kommunal planstrategi. Kommunedirektøren igangsatte våren 2023 det forberedende arbeidet med revisjon av Lillehammer kommunes planstrategi.

Kommunedirektørens vurdering er at planstrategien særlig bør søke å redegjøre for -og avklare, følgende:

- Hvilken planfilosofi bør kommunens samlede planportefølje bygge på?
- Hvilket kunnskapsgrunnlag bør legges til grunn for å identifisere kommunens langsiktige utfordringer både som lokalsamfunn og som organisasjon?
- Hvilke planemaer bør inngå i kommunens planportefølje?

Proessen er nå kommet til fasen der råd og utvalg bes medvirke til å identifisere temaer som bør belyses i kunnskapsgrunnlaget samt hvilke temaer rådene og utvalgene vurderer som relevante for behandling i kommunens planportefølje. Det jobbes mot sluttbehandling i sommer 2024.

Trafikk- og mobilitetsplan Skysstasjonen (utkast)

4. april 2024, del av planforslaget for detaljreguleringsplan Skysstasjonsområdet, planprosessen pågår

Det jobbes med et prosjekt på skysstasjonen. Prosjektet handler om å utvikle et sterkt knutepunkt ved å oppgradere kollektivterminalen og transformasjon av kvartalene mellom Kirkegata og Jernbanetorget til flerfunksjonell bydel med høy arealutnyttelse og høy kvalitet. Planprosessen pågår. Som del av planforslaget er det utarbeidet en trafikk- og mobilitetsplan. Trafikk- og mobilitetsplanen beskriver vurderinger og trafikale konsekvenser av planforslaget, herunder:

- Nyskapt trafikk som følge av tiltaket
- Estimert reisemiddelfordeling for reiser som tas til/fra planområdet
- Trafikale konsekvenser for fremkommelighet i veinett og kryss
- Vurdering av fremtidig situasjon for parkering (for sykkel og bil)
- Forhold for gående og syklende
- Trafikksikkerhet
- Forhold for varelevering og renovasjon
- Vurdering av ny kollektivterminal, samt fremkommelighet for buss i veinettet

Videre presenterer planen tiltak som kan gjennomføres for å tilrettelegge for ønsket reisemiddelfordeling. En slik plan kan være grunnlaget for å skape mer bærekraftige reiser for ny generert trafikk som kommer av etableringen av nye bygg. Dette kan oppnås blant annet ved at bruken av bærekraftige transportformer gjøres mer attraktive enn privatbilen, noe som utløser et behov for tilrettelegging for alternative transportformer. En mobilitetsplan bør sees i sammenheng med en målsetting om hvilke endringer knyttet til reduksjon av klimagassutslipp i transportsektoren som virksomheten innad i planområdet skal jobbe mot.

Planen påpeker blant annet at deler av veinettet i Lillehammer sentrum er overbelastet, og dette er en utfordring både Lillehammer kommune og Innlandet fylkeskommune kjent med. Bankenkryssene er blant de mest belastede kryssene med dagens trafikk, og fremkommelighetsutfordringer vil forsterkes med økt fremtidig trafikk fra ulike prosjekter rundt i byen. For å løse eksisterende kapasitetsproblemer på veinettet i Lillehammer sentrum, er det ifølge planen viktig at kommunen jobber med en overordnet plan for å redusere biltrafikken inn/ut av sentrums, samt tilrettelegge for økt byliv.

4 List av øvrige planer

Følgende planer er ikke utdypet nærmere fordi de er brukt som kunnskapsgrunnlag for planer som blir beskrevet, eller fordi det vil gå for langt for denne prosjektplanen. Likevel kan planene være til nytte i videre planprosessen:

- Kommunedelplan Trafikk og transport 2006-2025 (vedtatt 15. juni 2006)
- Kommunedelplan for Miljø med hovedtema klima og energi 2016-2025 (vedtatt 10. desember 2015)
- Byromsanalyse & Bylivsstrategi for Lillehammer (2017)
- Gå-strategi for det sentrale byområdet i Lillehammer (2017/2018)
- Kommunedelplan E6 Vingrom – Ensby (vedtatt 21. juni 2018)
- Parkeringsstrategi Lillehammer sentrum (2021)
- Nasjonal transportplan 2022 – 2033 (godkjent mars 2021)
- Strategisk Næringsplan Lillehammer regionen 2021 – 2031 (vedtatt 25. mars 2021)
- Innledende alternativvurderinger. Trafikkvurderinger Sorgendal, Lillehammer (2021)
- Detaljreguleringsplan avlastet E6 Lillehammer (vedtatt 8. september 2022)
- Sykkelby-prosjektets årlige gjennomføringsplaner

5 Prosjekt Bankenkryssene

Bankenkryssene har i mange år vært et trafikalt vanskelig punkt i sentrum. Krysset skal håndtere hovedtyngden av trafikk fra E6 inn til byen i via Mensadalarmen, samtidig som fv. 213 Fåberggata/Kirkegata er en hovedforbindelse mellom sør og nord i byen. Mange av bybussrutene kjører gjennom Bankenkryssene. Mange fotgjengere ferdes i krysset, deriblant skolebarn. Trafikksikkerhet og trygghetsfølelse for skolebarn i og rundt Bankenkryssene er en tilbakevendende problemstilling. Kødannelser i krysset gir mye klimagassutslipp, og området rundt har tidvis høye verdier av forurensning.



Kilde: Google maps

Lillehammer kommune ønsker en bedre trafikkavvikling i Bankenkryssene for alle trafikantgrupper. Styringsgruppa i samarbeidprosjektet Byutvikling Lillehammer har gitt oppdrag å foreslå løsninger på kort og eventuell lang sikt som kan bedre trafikkavviklingen. Prosjektgruppen har igangsatt følgende prosessen:

Trinn 1: vurdering av kortsiktige enklere tiltak som kan bedre forholdene

Trinn 2: vurdering av større kryssutbedringer dersom mindre tiltak ikke er mulig (eller ikke er nok)

Trinn 3: ny opptreksarm; bør omtales i prosjektet, men betraktes ikke som del av prosjektet

Trinn 1 er gjennomført. Konklusjonen er at noen enkle tiltak allerede er iverksatt og at det ikke er mulig å forbedre situasjonen ytterligere med enkle tiltak. Styringsgruppa ble oppdatert på dette på møtet 12. desember 2022. Ordfører ønsket fortgang i det videre arbeidet med Bankenkryssene. Prosjektgruppa fikk i oppdrag om å iverksette trinn 2.

Ombygging til rundkjøring ble vurdert i 2006 i Kommunedelplan for trafikk og transport 2006-2025 og i 2020. Forslagene ble da forkastet på grunn av arealkonflikt med Holtlienbygget (bevaringsverdig), Bankenplassen eller en del av lekeområdet ved Hammartun skole.

Ifølge Byplanen vil vekst i Lillehammer medføre økt belastning på Bankenkryssene, selv om det lykkes å få flere til å gå, sykle og ta kollektiv.

Ny bestilling Styringsgruppa Byutvikling Lillehammer (20.februar 2023)

Prosjektgruppa har skrevet et notat (datert 15. februar 2023) for å kunne ha en diskusjon med styringsgruppa om hvordan man oppnår et resultat som er fremtidsrettet. Anbefalingen var om å ikke se på Bankenkryssene som en isolert oppgave. Grunnen er at det pågår eller planlegges for flere store byutviklingsprosjekter i Lillehammer som har effekt på trafikk og på Bankenkryssene. Det er utvilsomt hensiktsmessig å se disse pågående prosessen i sammenheng når det gjelder å finne gode og framtidsette løsninger for mobilitet og infrastruktur. I notatet bes det om tilslutning til prosjektgruppas konklusjon om å utarbeide en helhetlig mobilitetsplan der Bankenkryssene inngår. Styringsgruppa støttet seg bak det.

Medio 2023 sette en arbeidsgruppe seg i gang med oppgaven. Arbeidsgruppen har definert mål, har samlet inn kunnskap og begynte å skrive en prosjektplan. Styringsgruppa ble orientert om status og prosess 15. januar 2024. Styringsgruppa støttet seg bak veien videre:

- Ferdigstille prosjektplanen
- Orientering og diskusjon
- Godkjenning i Styringsgruppa
- Politisk forankring
- Gjennomføring av prosjektplanen: å lage en mobilitetsstrategi

Vedlegg 2 – oversikt over noe tallgrunnlag og tidligere utredninger

Mobilitet skal gjelde for alle, for alle transportformer og grupper og tilbudet for trafikanter skal tilstrebes universelt utformet. Mobilitet er både for persontransport og for varetransport der behovene vil være ulike. Mobilitetsstrategien bygger på mål om nullvekst i personbiltrafikken, men der varetransporten må gis forhold som gjør det mulig å betjene byen og befolkningen.

En endret transportmiddelfordeling der vekst i personbiltrafikken tas av gange, sykkel og kollektiv vil gi mer rom for nødvendig kjøring for bylogistikk, utrykningskjøretøy og de som må kjøre bil. En endret transportmiddelfordeling vil gi et mer attraktivt og levende sentrum, mindre utslipp og bedre folkehelse.

Det er viktig å følge med på utviklingen i transportmiddelfordelingen. Som bakgrunn gis i det følgende en oversikt over befolkningsstatistikk, aktuelle trafikk tall i Lillehammer kommune og en oversikt over analyser

- Oversikt over noen tidligere utredninger for transport
- Noen data for befolkning, befolkningsvekst og transport
 - Befolkning og befolkningsvekst
 - Næringsliv
 - Pendling inn og ut av Lillehammer
 - Reiseliv
 - Reisevaneundersøkelser (RVU)
 - Trafikktellinger utvalgte punkt
 - Kollektiv
 - Sykkel og sykkeltegn
 - Gåing
- Hva trenger vi av ytterligere datagrunnlag og vurderinger

Sammendrag

Det finnes en del datagrunnlag for trafikk i Lillehammer. Det er flere trafikktellepunkt i byen, både med kontinuerlig telling og periodiske tellinger. Tellepunktene gir oversikt over biltrafikken i enkeltpunktene. Tellepunktene viser en trafikkøkning fra 2016 i flere punkter, mindre økning i andre punkter. Vi mangler likevel oversikt over trafikkstrømmene i dag, men en del finnes i tidligere utredninger. Hva er lokalt generert trafikk og hva kommer utenfra? Hvor er det potensiale for økt kollektiv, sykling og gåing?

Likeledes mangler gode tall for syklende og gående.

Det pågår reisevaneundersøkelser 2023-24 med utvidet utvalg i Lillehammer etter initiativ fra Mjøsbyen. Tall herfra vil kunne være tilgjengelig våren 2024 og vil gi relevant informasjon i tillegg til hva som oppsummeres i dette dokumentet.

Tidligere trafikkutredninger i Lillehammer – oversikt hva sier de?

Det er utført flere trafikkutredninger i Lillehammer, blant annet i forbindelse med prosjekter.

Nedenfor listes flere av dem opp med en kort kommentar, og flere kan være interessante i forbindelse med arbeidet med en mobilitetsstrategi. Lista er ikke nødvendigvis uttømmende. De fleste utredninger omhandler biltrafikk og konsekvenser for vegnettet. Det finnes lite tall på gående og syklende.

Kommunedelplan for trafikk og transport 2006

Kommunedelplanen omhandlet hele kommunen, men det ble også sett på konkrete utfordringer, blant annet en vurdering av kryssløsninger langs Fåberggata/Kirkegata og rundkjøringer ble vurdert, også for Bankenkryssene. Det ble den gangen konkludert med at det var usikkerhet med om ombygging til rundkjøring ville gi bedre trafikkflyt og videreføring av lyskryss ble anbefalt den gangen-

Contrammodellen 2009

Contrammodellen ble etablert i Lillehammer av Cowi i 2009. Modellen beskriver og beregner hvordan trafikken mellom forskjellige områder (soner) fordeler seg på vegnettet. Det var blant annet fokus på Bankenkryssene og kjøpesenterutvikling på Strandtorget. En av konklusjonene var at Bankenkryssene vil være overbelastet ved en utbygging på 50.000 m² på Strandtorget

Skiltnummerregistrering 2013.

I forbindelse med prosjektet Lillehammer 2044, senere Bystrategi Lillehammer, ble det utført en skiltnummerregistrering og postkortundersøkelse i 2013 for å få en bedre oversikt over reiser en dag. Resultatet viste blant annet mange reiser fra nord til sør i byen.

Trafikkutredning 2015 i forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel

I forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel ble contrammodellen oppgradert med nye trafikk tall. Det ble videre kjørt beregninger for å undersøke kapasitet på vegnettet, konsekvenser av ny E6, vurdering av nye avlastningsveger, tiltak for å overføre mer trafikk til Sigrid Undsets veg og mer miljøvennlig varelevering.

Lillehammer 2044

I denne strategien for samordnet areal og transport for en endret transport middelfordeling, la man vekt på firetrinnsmodellen, der tiltak for å endre transportmiddelfordelingen må gå foran og før tiltak for å utvide vegnettet for kjøretøy.

Trafikkutredning og parkeringsstrategi Gatebruksplanen

I forbindelse med gatebruksplanarbeidet ble det utført en trafikkutredning for å se konsekvensen av blant annet envegskjorte gater.

Mjøsbyen

Gjennom samarbeidsprosjektet Mjøsbyen foregår prosesser som reisevaneundersøkelser (RVU) med utvidet utvalg (2023-2024), Trafikkindeks og Virkemiddelanalyse for Mjøsbyen mm.

På Mjøsbyens hjemmesider kan en også finne faktagrunnlag og utredninger som omhandler transport – blant annet RVU 2013-14 og 2018.

Trafikksikkerhetsplan Lillehammer kommune

Her kan en blant annet finne oversikt over usikre punkter og oversikt over behov i skolekretsene.

Sykkelby Lillehammer

Nettside Lillehammer kommune

Gjennomføringsplaner

Gå-strategi

Omtales under gange – gir både en status for dagens forhold for gående og forslag til forbedringer

Barnetråkk

Det er gjennomført barnetråkk ved barneskolene i Lillehammer, og disse gir verdifull informasjon om hvordan barn opplever skolevegen.

Hjertesone

Lillehammer kommune ønsker at barneskolene i Lillehammer skal arbeide med hjertesone. Viktig med tanke på mobilitet i bydelene.

Befolkningen i Lillehammer og befolkningsvekst (SSB):

Nullvekst i personbiltrafikken betyr at prosentandelen personbiler må gå ned for at antall bilturer ikke skal øke, når befolkningen vokser. Det er vekst i befolkningen i Lillehammer, nedenfor tall og statistikker henter ut fra SSB:

	Framskrevet 2050				
	Registrert per 31.12.2016	Registrert per 01.01.2022	Hovedalternativet	Lav nasjonal vekst	Høy nasjonal vekst
Lillehammer	27779	28425	31885	28441	35165

Befolkning



Forventet utvikling



11668: Framskrevet folkemengde 1. januar, etter region, statistikkvariabel og år

✓ Informasjon om tabellen

✓ Endre visning

✓ Rediger og beregne

✓ Lagre data som

✓ Lagre spørring

✓ Figurinnstillinger

Rotér mot venstre

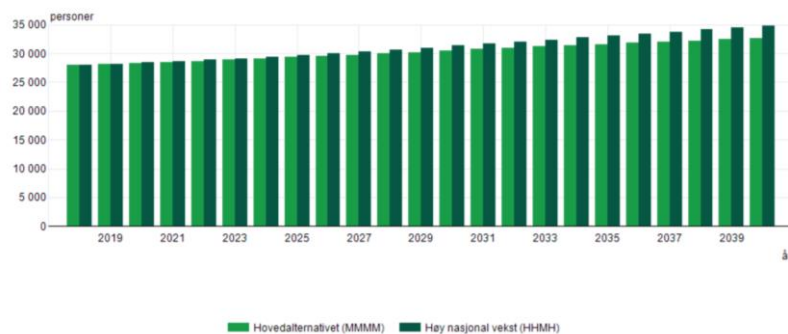
Rotér mot høyre

Rotér manuelt

Excel (xlsx)

Fullskjerm

11668: Framskrevet folkemengde 1. januar, etter statistikkvariabel og år. Lillehammer (-2019).



Tabell 2a. Oppland. Befolkningsframskrivninger for kommuner etter alder (alt. MMMM) og ulike alternativer. Folkemengden 1. januar. Registrert 1999. Framskrevet 2000-2020.

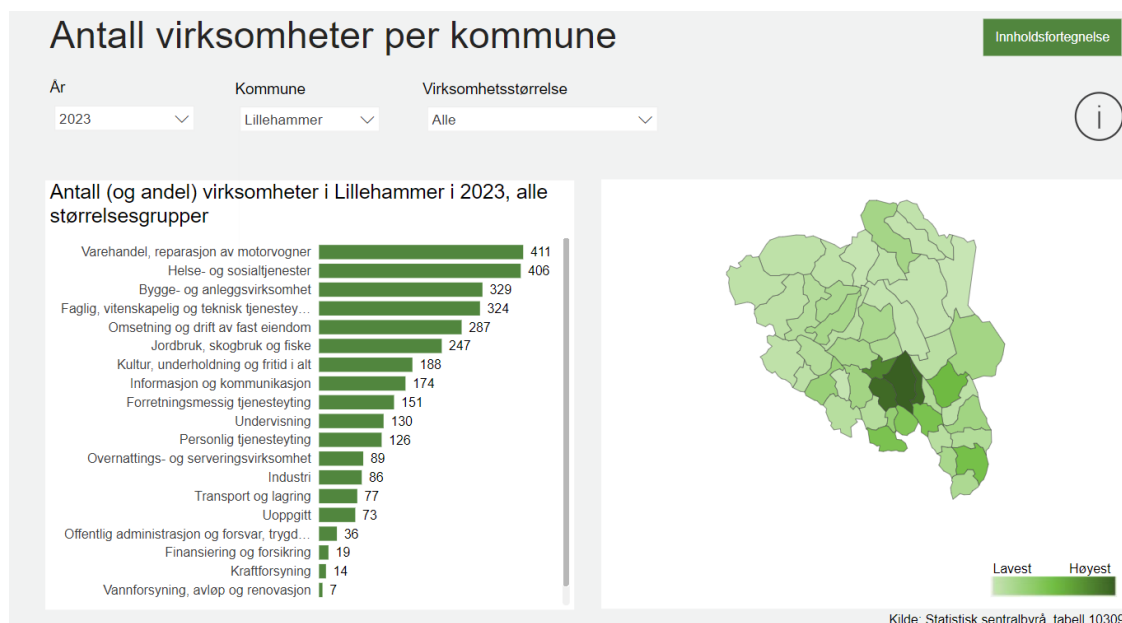
		Middels nasjonalt vekst										
		MMMM										
		I alt	0 år	1-5 år	6-12 år	13-15 år	16-19 år	20-44 år	45-66 år	67-79 år	80-89 år	90 år og eldre
Hele landet	1999	4 445 329	58 282	304 284	414 815	156 866	213 381	1 608 964	1 069 027	431 289	163 973	24 448
	2000	4 473 575	58 161	303 585	422 544	159 715	212 255	1 608 225	1 091 301	427 375	165 079	25 335
	2001	4 500 207	58 018	302 164	429 086	163 509	211 852	1 605 209	1 116 840	416 472	170 985	26 072
	2002	4 525 060	57 737	299 989	432 565	169 797	212 382	1 600 098	1 143 362	407 789	174 398	26 943
	2005	4 592 006	56 372	292 194	431 874	187 220	224 996	1 582 174	1 217 572	389 428	180 743	29 433
	2010	4 692 393	54 364	281 069	418 935	188 216	252 151	1 564 920	1 323 874	400 608	175 125	33 131
05 Oppland	2015	4 789 645	54 891	275 860	403 742	180 889	250 963	1 550 646	1 379 777	492 928	162 402	37 557
	2020	4 893 266	57 214	283 046	394 145	174 641	241 166	1 544 805	1 420 117	577 264	164 754	36 114
	1999	182 239	2 063	10 902	15 645	6 178	8 525	61 398	47 072	21 369	7 960	1 127
	2000	182 462	2 036	10 926	15 919	6 187	8 452	60 949	47 729	21 154	7 964	1 146
	2001	182 873	2 020	10 930	16 193	6 248	8 359	60 440	48 727	20 570	8 196	1 190
	2002	183 451	1 991	10 873	16 365	6 441	8 328	60 088	49 643	20 161	8 359	1 202
0501 Lillehammer	2005	185 134	1 933	10 631	16 424	7 178	8 608	59 002	52 429	18 833	8 781	1 315
	2010	187 805	1 847	10 101	16 040	7 241	9 836	57 853	55 783	19 078	8 602	1 424
	2015	190 500	1 854	9 853	15 305	7 091	9 754	57 087	57 198	22 905	7 782	1 671
	2020	193 515	1 941	10 089	14 838	6 786	9 430	56 452	58 217	26 441	7 709	1 612
	1999	24 533	292	1 477	2 154	769	1 105	8 559	6 327	2 753	969	128
	2000	24 628	275	1 498	2 188	795	1 084	8 527	6 421	2 740	966	134
0501 Lillehammer	2001	24 768	275	1 513	2 211	819	1 071	8 486	6 580	2 665	1 010	138
	2002	24 935	272	1 500	2 229	884	1 071	8 458	6 725	2 605	1 046	145
	2005	25 395	265	1 455	2 264	966	1 190	8 321	7 153	2 461	1 131	169
	2010	26 116	254	1 387	2 215	999	1 386	8 289	7 702	2 597	1 112	175
	2015	26 775	256	1 356	2 113	985	1 393	8 259	8 045	3 138	1 009	221
	2020	27 410	269	1 392	2 049	950	1 342	8 224	8 372	3 562	1 042	208

Næringsliv

Tabellen nedenfor (Innlandsstatistikk) viser oversikt over virksomheter i Lillehammer. Gjennom kommuneplanens arealdel er det lagt opp til et ABC-prinsipp.

Detaljvarehandel legges primært til sentrum og det er satt begrensninger på areal for detaljvare i bydelsstretene og kjøpesenter. Sammen med flere boliger i sentrum er dette et virkemiddel for at flere kan gå og sykle og kjøre kollektivt.

Fremkommeligheten for varetransporten må ivaretas og bylogistikk er et viktig tema. Varetransport er også omhandlet i gatebruksplanen.



<https://www.innlandsstatistikk.no/naringsliv/naringsstruktur/>

Pendling inn og ut av Lillehammer

Oversikt over pendling inn og ut av Lillehammer fra SSB:

Pendling



Pendler ut av kommunen

2022

3 905 personer



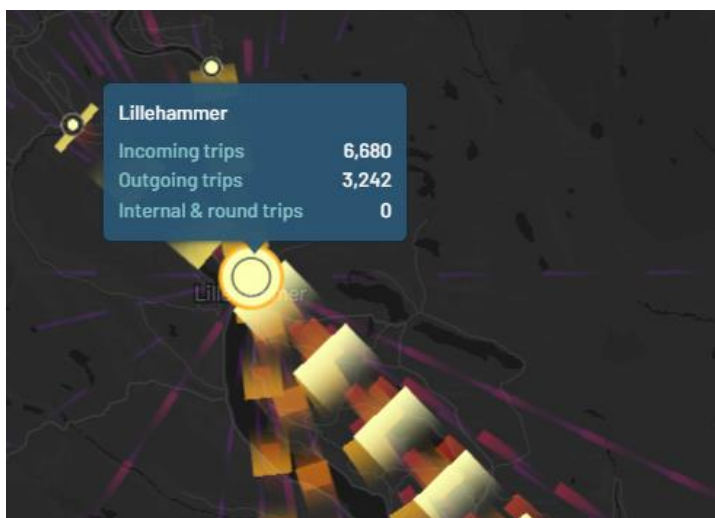
Pendler inn til kommunen

2022

5 971 personer

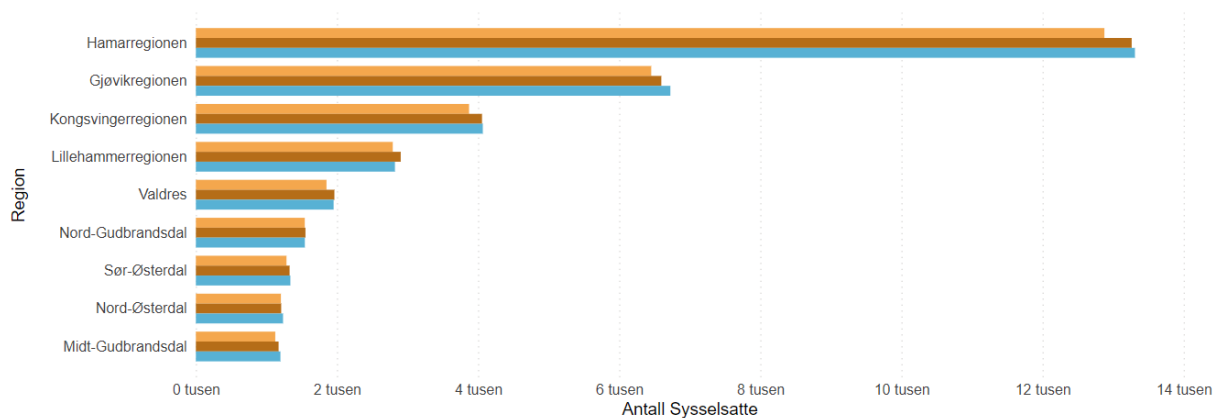
Kilde

[Syssetsetting, registerbasert, Statistisk sentralbyrå](#)



Total pendling innad regionen,

År ● 2020 ● 2021 ● 2022



<https://www.innlandsstatistikk.no/befolkning/pendling/>

Virkemiddelanalyse i Mjøsbyen vil gi mer informasjon på sonenivå.

Reiseliv

Fra Innlandsstatistikk:

Innlandet er blant de fylkene som tiltrekker seg flest tilreisende hvert år, og spesielt nordmenn legger turen hit. Verdiskapingen i denne sektoren øker stadig.

Viktig for Innlandets verdiskaping

Reiselivsnæringene i Innlandet bidro med omtrent 6 milliarder kroner i verdiskaping i 2018. Det utgjør om lag 4 prosent av den totale verdiskapingen i Innlandet.

Siden 2011 har det vært en stadig vekst i verdiskapingen.

Reiselivet skaper mange arbeidsplasser

I Innlandet jobber cirka 8 % i reiselivsnæringene. De fleste jobber innen serverings- og overnattingsbransjen.

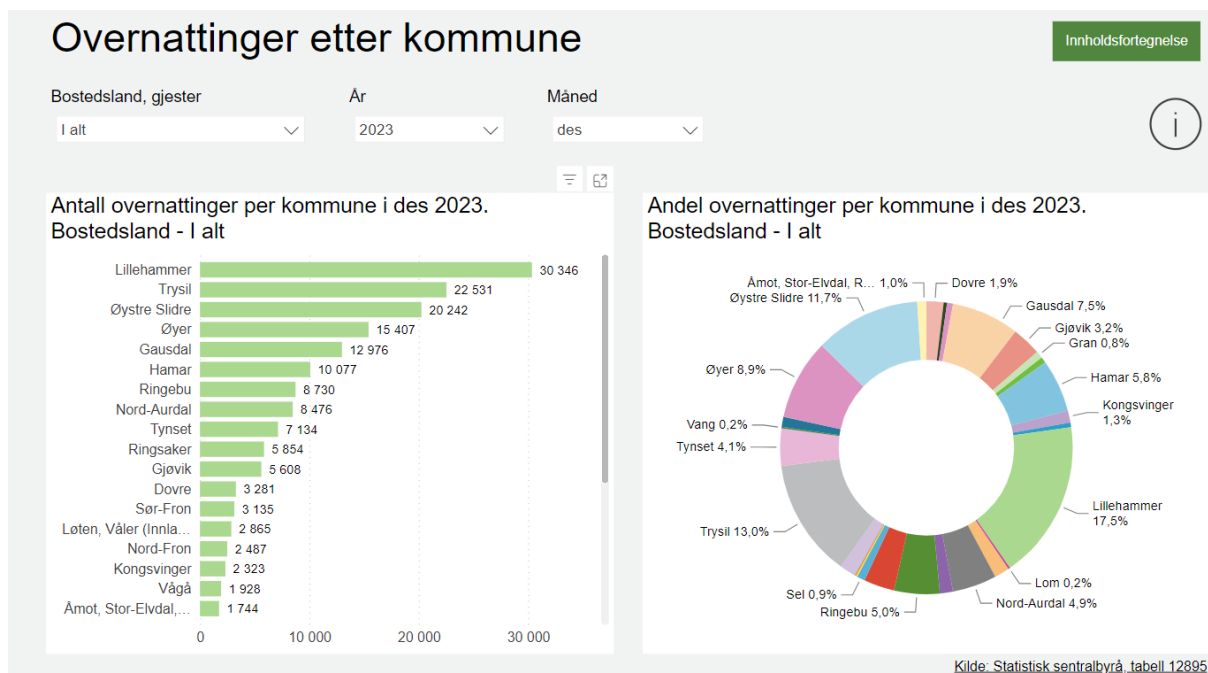
Flere millioner overnattinger i året

I 2022 var det 3,3 millioner registrerte overnattinger i Innlandet.

“ Nordmenn stod for cirka 94 prosent av overnattingene.

Tyskland var det største utenlandske markedet i Innlandet i 2022. Deretter kom Sverige og Danmark.

Lillehammer er Innlandskommunen med flest overnattingsturister, og i 2022 hadde Lillehammer over 375 000 registrerte overnattinger. Kun 93 000 av disse overnattingene var av utenlandske gjester.



Innlandet er det fylket i landet med flest fritidsboliger og i mange av kommunene bygges det langt flere fritidsboliger enn boliger. Kommunene bestemmer i stor grad over arealbruken og fritidsboligutviklingen, både antallet, lokalisering og type utbygging. Kommunene kan derfor også påvirke hvilke virkninger fritidsboligene gir.

Det pågår nå et arbeid for å få bedre kunnskap om, og oversikt over, virkningene av fritidsboligutbygging. Dette arbeidet utføres av fylkeskommunen i samarbeid med fire av de største fritidsboligkommunene i Innlandet (Ringebu, Trysil, Øyer og Øystre Slidre), i tillegg til Mjøsbysamarbeidet.

Nullvekst og endret transportmiddelfordeling

Byutvikling 2044, Strategi for areal- og transportutvikling for Lillehammer ble vedtatt i 2016 med mål om nullvekst i trafikken. I dette notatet tar vi derfor utgangspunkt i 2016 og ser på utviklingen i trafikken.

Lillehammer har befolkningsvekst og med mål om nullvekst i personbiltrafikken må det skje en endring i transportmiddelfordelingen slik at flere går og sykler og kjører kollektivt for at personbiltrafikken ikke skal øke.

Med slike mål og mål om et strategisk og systematisk arbeid for å oppnå målet, er det nødvendig å følge utviklingen for å se om målene kan nås.

Målene må nås ved hjelp av mange tiltak, økt tilrettelegging for de transportformer vi ønsker mer av, kombinert med restriktive tiltak for personbiltransporten, for eksempel kostnader ved parkering kombinert med bedre tilrettelegging for gående og syklende.

Reisevaneundersøkelser og tellepunkter kan gi oss indikasjoner på utviklingen i transporten og om vi lykkes med å oppnå målene.

Pandemien vi har gjennomgått har gitt en midlertidig endring i reisevaner. Det gjenstår å se om endringene er varige. Økt bruk av hjemmekontor for folk med slik type arbeide vil gi færre reiser. Sterk nedgang i kollektivtrafikk under pandemien er forståelig ut ifra smittevernhensyn, og det er spennende å se om passasjertallene vil komme opp på nivå og helst over det det var før pandemien.

I det følgende vil vi gå gjennom noe av det vi har om reisevaner og trafikktegninger. I tillegg henvises det til utredninger og rapporter vist først i notatet der tallmetriale er analysert og det er foretatt beregninger for trafikk.

Reisevaner og transportmiddelfordeling

Reisevaneundersøkelser (RVU) er et viktig virkemiddel for å dokumentere befolkningens reisevaner.

Det er lang tradisjon for å gjennomføre reisevaneundersøkelser i Norge, og det har tidligere vært gjort slike undersøkelser i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/14. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster.

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange.

Det ble utført en landsomfattende reisevaneundersøkelse i 2013-14 og i 2018-19, begge med tilleggsutvalg for flere byer, blant annet Lillehammer, og dette betyr flere respondenter. Det pågår reisevaneundersøkelser 2023-24 med utvidet utvalg i Lillehammer etter initiativ fra Mjøsbyen. Tall herfra vil kunne være tilgjengelig våren 2024.

Ifølge By strategi -Lillehammer 2044 er det registrert 41.000 bilturer pr. dag i 2016. *2016 er 0-punkt året*, dvs. at det er måltallene fra 2016 som skal legges til grunn for å oppnå null vekst i 2040 der antall bilreiser skal være konstant og at all økning bør tas i form av gange, sykkel eller kollektivt, kommunen sett under ett. Tallene for 2016 baserer seg på reisevaneundersøkelsen 2013-14.

Beregning av framtidig antall reiser med ulike transportmidler

I tabellen nedenfor er det beregnet antall turer pr dag for Lillehammers befolkning i 2016, basert på reisemiddelfordelingen fra RVU 2013/14. Tilsvarende verdier er beregnet for 2040, med antatt befolkningsvekst, og samme reisemiddelfordeling som i dag. I tillegg er det beregnet en situasjon der antall bilturer holdes konstant, og der økningen i antall reiser overføres til gåing og sykling. Dette forutsetter en sterk satsing på tilrettelegging for myke trafikanter.

	2016		2040 – samme reise.m.ford.		2040 – ved økt satsing på gåing og sykling		Endring Turer/døgn
	Turer/døgn	Andel	Turer/døgn	Andel	Turer/døgn	Andel	
Til fot	19121	24 %	22372	24 %	25568	28 %	3196
Sykkel	3278	4 %	3835	4 %	9131	10 %	5296
Kollektivtransport	5931	8 %	6940	8 %	6940	8 %	0
Bilfører	41130	53 %	48122	53 %	41130	44 %	-6992
Bilpassasjerer	7805	10 %	9131	10 %	7805	9 %	-1326
Annet	702	1 %	822	1 %	702	1 %	-120
Sum	84935	100 %	91222	100 %	91276	100 %	54

I beregningen er det foreslått en endret transportmiddelfordeling, med økt andel gåing og sykling. Kollektivandelen holdes konstant, mens antallet bilreiser ikke øker på tross av befolkningsveksten. (Kilde: tabellen er hentet fra notat om helseeffekten av økt gange og sykkel i forbindelse med arbeidet med strategi Byutvikling 2044 og tallene er basert på RVU 2013-14).

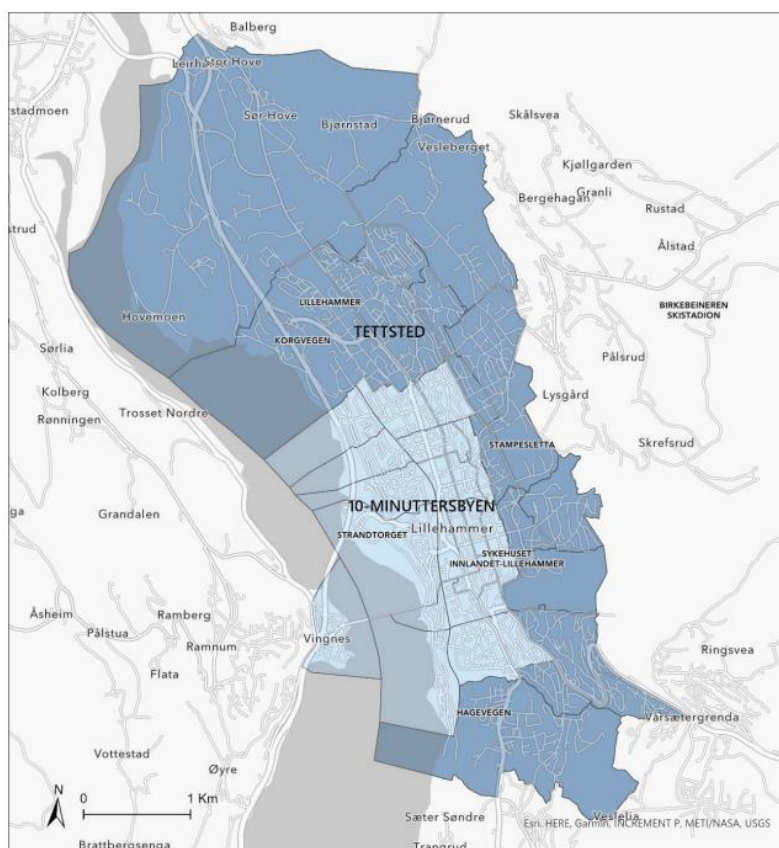
REISEMIDDEL	2016		2018-19		MÅL 2040	
	DAGLIGE REISER	% - andel	DAGLIGE REISER	%-andel	DAGLIGE REISER	%-andel
Til fots	19.000	24		23	25.000	27
Sykkel	3.000	4		6,7	8.000	9
Kollektivt	6.000	8		6,4	9.000	10
Bilfører	41.000	53		50,7	41.000	45
Bilpassasjer	8.000	10		12	8.000	9
Annet	1.000	1		1	1.000	1

Tallene i tabellen over i kolonne 2018-19 er for 1475 respondenter i hele kommunen.

Nedenfor går det fram hvordan disse fordeler seg på reisemidler i sentrum indre sone, ytre sone og utenfor tettsted.

RVU 2018 Lillehammer	Gåing	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet
Indre sone		34	6	6	39	12
Ytre sone		23	8	7	45	14
Utenfor tettsted		15	6	6	63	11

RVU 2018 Lillehammer



Trafikktellinger i utvalgte punkt

Det finnes flere trafikktellere i Lillehammer. Noen av dem er kontinuerlige og gir dermed de sikreste tallene. Noen tellinger er periodiske, og veksten i trafikken beregnes ut ifra dette. Nedenfor vises trafikkveksten i noen utvalgte punkt som har kontinuerlige tellinger. Her er vist årsdøgntrafikk for alle kjøretøy.

Tellepunktene er:

- Lillehammer bru – som viser E6-trafikken sørfra til og forbi Lillehammer
- Mesnadalsarmen – viser trafikken inn til Lillehammer sentrum via Bankenkrysset i den mest trafikkerte atkomstvegen.
- Fåberggata ved Hageland – viktig gate i Lillehammer med tidvis kø om ettermiddagen. Viktig åre for kollektivtrafikken
- Jernbanetunnelen – viser trafikken til og fra Bankenkrysset nordfra
- Sannomvegen – viser trafikken til og fra E6 (og virksomheten i området som Biltema osv) i nordre bydel.

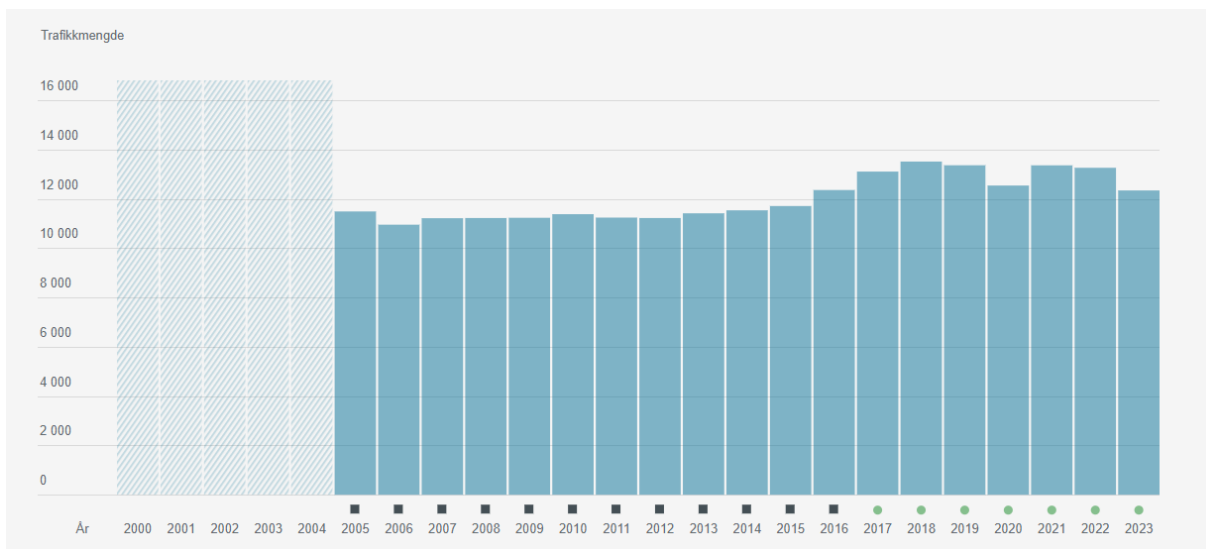
Årsdøgntrafikk ved kontinuerlige tellepunkter – alle kjøretøy					
År	Lillehammer bru	Mesnadalsarmen	Fåberggata Hageland	Jernbanetunnelen	Sannomvegen
2016	15453	13257	-	7695	8707
2017	16862	14052	-	7977	8995
2018	17566	14507	9201	8033	9020
2019	17317	14320	9019	8222	9001
2020	16430	13451	8736	7441	8616
2021	17577	14343	7328	6881	9304
2022	17800	14260	8718	7329	8586
2023	17586	13244	9166	7771	9037

År	Storhove sør	Søre Ål kirke	Roterud fv 2016		
2016	5371	3023	-		
2017	5620	2927	1911		
2018	5819	2948	-		
2019	5878	2977	1910		
2020	5321	2813	1939		
2021	4886	2944	1913		
2022	5580	2903	1874		
2023	5839	2982	1699		

Årsdøgntrafikk ved kontinuerlige tellepunkter – mindre kjøretøy/personbiler					
År	Lillehammer bru	Mesnadalsarmen	Fåberggata Hageland	Jernbanetunnelen	Sannomsvegen
2016	13475	12356		7208	8056
2017	14817	13105		7474	8347
2018	15455	13510	8515	7506	8277
2019	15154	13360	8278	7692	8294
2020	14279	12538	7966	6962	7952
2021	15289	13357	6663	6475	8535
2022	15508	13258	7923	6896	7919
2023	15411		8321	7280	8347

År	Storhove sør	Søre Ål kirke	Roterud fv 2016		
2016	4891	2864			
2017	4856	2729	1756		
2018	4790	2665			
2019	2259	1625			
2020	2086	1519	1777		
2021	1826	1622	1767		
2022	4573	2627	1708		
2023	4894	2747	1563		

For alle tellepunktene ser vi at tallene går ned i 2020 under pandemien og gradvis drar seg opp igjen, men ikke vesentlig høyere enn tall tidligere år, et unntak er E6 Lillehammer bru, der trafikken har økt mest.



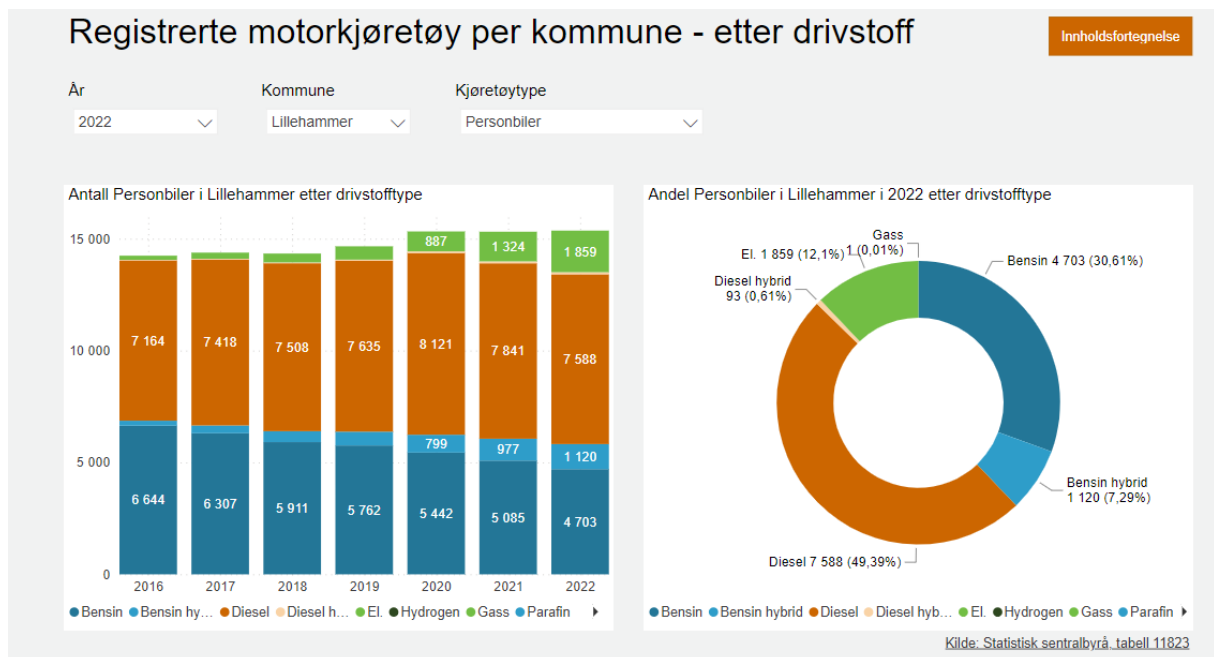
Mesnadalsarmen årsdøgntrafikk biler under 5,6 m

I tillegg til de kontinuerlige tellepunktene, finnes en rekke periodiske tellepunkter, det vil si at tellinger foretas av og til, for eksempel over en uke eller to.

Det er kontinuerlige tellepunkter på vegene inn til Lillehammer både langs Hamarvegen, Messenlivegen og Nordsetervegen, men disse er plassert utenfor tettbebyggelsen for får ikke med seg lokal trafikk fra ytre boligområder inn til sentrum.

Det må vurderes om det er behov for flere tellepunkter, eller om dagnes punkter kombinert med tidligere trafikkutredninger er tilstrekkelig.

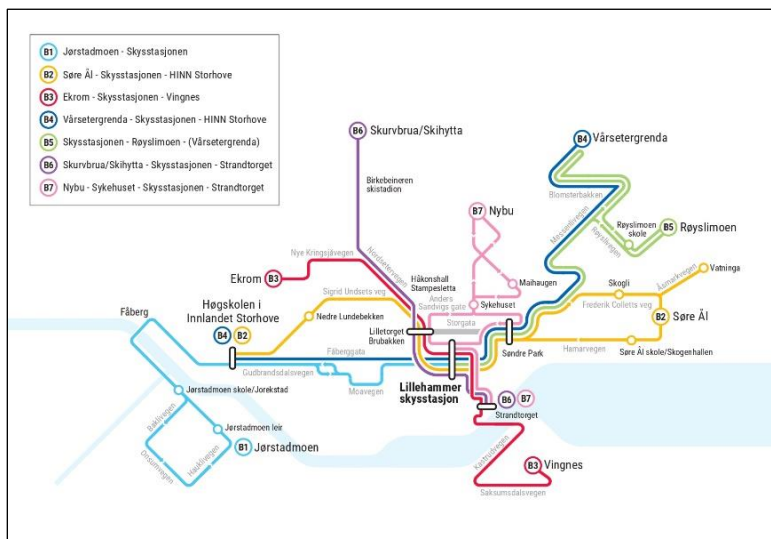
Figuren nedenfor viser oversikt over bilparken i Lillehammer der vi kan se økningen av elektriske kjøretøy.



Kollektiv - buss

Lillehammer har en ganske god kollektivandel, men den har ikke økt de siste årene og etter 2016.

Bybussen har utgangspunkt i skystasjonen, og rutetilbudet er lagt opp med gode muligheter for overganger, og det er også gjennomgående ruter.



Bybussen bruker det samme gatenettet som andre kjøretøy, og de står i de samme køene som øvrig biltrafikk. For å bedre forholdene for kollektivtrafikken er det kollektivprioritering i lyskryssene i Bankenkryssene og i Fåberggata/Løkkegata-Tomtegata. Dette har god effekt og gir bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Nedenfor passasjerstatistikk for bybussrutene 2019-2022.

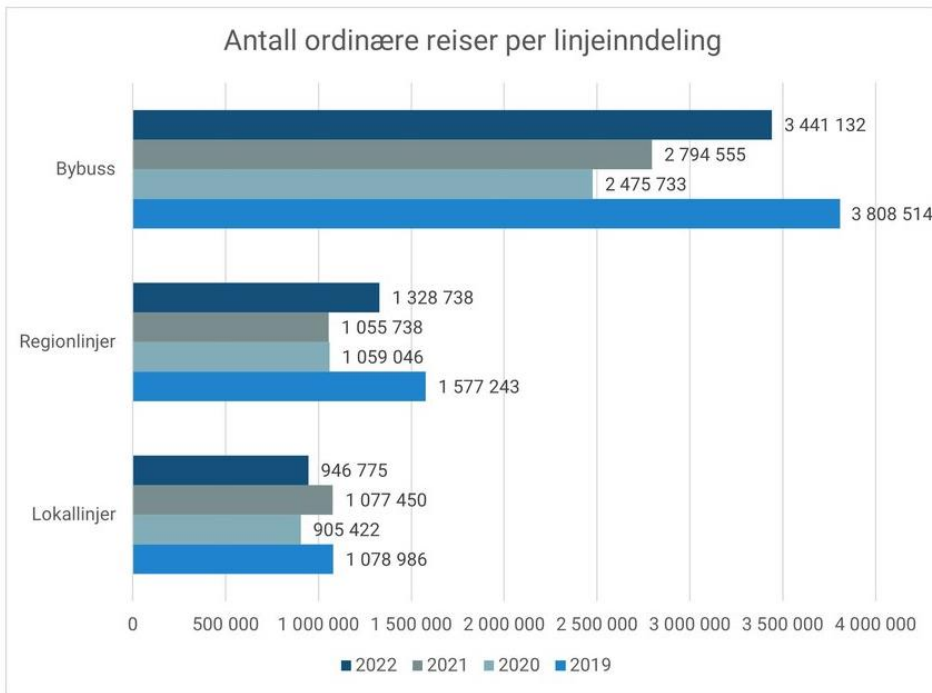
Linje	Linjenavn	Reiser 2019	Reiser 2020	Reiser 2021	Reiser 2022	2019-2022	2019-2022%
102	Gjøvik - Biri - Lillehammer	214 656	146 136	167 487	187 539	-27 117	-12,6 %
140	Lillehammer - Seg Bru - Forset	88 204	63 838	65 147	82 433	-5 771	-6,5 %
141	Lillehammer - Tretten	82 280	60 155	63 362	91 574	9 294	11,3 %
142	Lillehammer - Otta - Bismo	46 705	35 012	36 204	41 768	-4 937	-10,6 %
B1	Jørstadmoen	166 209	100 251	102 938	131 676	-34 533	-20,8 %
B2	Storhove HINN - Søre Ål	302 890	178 963	226 532	296 192	-6 698	-2,2 %
B3	Vingnes - Ekromskogen	164 309	117 763	123 660	138 239	-26 070	-15,9 %
B4	Vårsetergrenda - Storhove HINN	377 300	217 250	205 935	291 726	-85 574	-22,7 %
B5	Skysstasjonen - Røyslimoen	104 878	67 369	72 494	87 710	-17 168	-16,4 %
B6	Strandtorget - Skurvbrua	62 149	47 198	51 676	66 949	4 800	7,7 %
B7	Nybu - Strandtorget	11 470	7 768	21 159	43 805	32 335	281,9 %
B8	Skårsetlia B&S - S.Ål B&S	30 543	20 479	15 868	20 014	-10 529	-34,5 %
						0	
Totals		1 658 593	1 062 182	1 152 462	1 479 625	-178 968	-10,8 %

Statistikken viser en tydelig nedgang i kollektivbruken fra 2019 til 2020, noe som skyldes pandemien. Passasjertallet har tatt seg betydelig opp igjen i 2022, men likevel ikke helt på nivået før pandemien. Det er en nedgang på 10,8 % fra 2019 til 2022 samlet for bussruter.



Kartet viser bussrutene i Lillehammer (fra Gå-strategi for det sentrale byområde i Lillehammer)

Nedenfor fra Innlandsstatistikk – utvikling i ordinære reiser for hele fylket. Tallene viser også her en nedgang under pandemien, at antall bussreiser har tatt seg opp igjen i 2022, men ikke på samme nivå som før pandemien.



Kollektiv - tog



Regiontogene har fra 12 til 18 avganger daglig mellom Oslo, Oslo Lufthavn og Lillehammer, og 2 til 6 avganger daglig videre nordover Gudbrandsdalen mot Åndalsnes og Trondheim.

Lillehammer er endestasjon for togstrekningen "R10" Drammen/Oslo/Oslo Lufthavn/Lillehammer.

Drosjer

Med totalt 9 maxi-taxier (derav 7 rullestolbiler) og 26 biler, dekkes små og store oppdrag i området Lillehammer, Øyer og Tretten.

06565 Drosjene har en døgnbemannet driftssentral for drosjene i Lillehammer, Øyer og Tretten (Hafjell).

Delemobilitet

TØI: Delemobilitet og bildeling – fra egen og eid til delt og leid

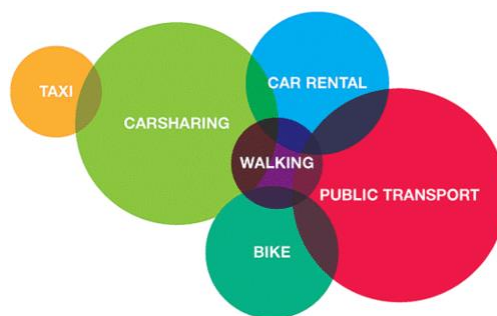
«Målet om nullvekst for biler i byen retter søkelyset mot alternative løsninger til bruk av egen bil. Bildeling innebærer at medlemmer bruker biler som en bedrift eller et bilkollektiv eier - eller at privatpersoner deler biler seg imellom (P2P). Bildeling kan være ett svar på problemet med for mange biler med for mye utslipp og for store inngrep i byene. Når færre biler deles av flere bilbrukere, reduseres antall biler på veiene og miljøbelastningen går ned. For den enkelte kan bildeling tilby bilbrukens fordeler – bil av og til - samtidig som en unngår bilholdets kostnader – herket med å ha bil i by. Privateide biler står stort sett stille og opptar plass, og brukes i snitt bare en halvtime om dagen. Bildelere bruker bil omtrent en tredel mindre enn bileiere og tyr lettere til alternativene - de tar mer kollektivtransport, går eller sykler mer.



Med rask framvekst av smarte mobilitetstjenester som enkelt kobler biler og brukere, kan bildeling komme til å bli et viktig alternativ til bruk av privatbil framover. Bildeling er et enkelt og fleksibelt tilbud, uavhengig av langvarige planprosesser og tunge infrastrukturinvesteringer.

En forutsetning for at bildeling gir en mer miljøvennlig mobilitet, er at bilbruken faktisk reduseres og at det ikke konkurrerer med det å ta kollektivtransport, å gå eller sykle. For at det skal kunne bli en viktig miljøløsning må ordningen bli lagt mer utbredt enn de få tusen bildelere vi har i Norge i dag.» (TØI)

I Lillehammer er bildeling i startfase. I prosjektet Høstmælingen økolandsby legges det opp til bildeling.



Bylogistikk

Næringstransport og varelevering er unntatt fra nullvekstmålet, men er avhengig av fremkommelighet – her vises til gatebruksplanen. En mer miljøvennlig varelevering bør være på dagsorden, og det finnes mye kunnskap på området.

Parkering

En viktig del av transportsystemet er parkering

Parkering for bil er utredet i forbindelse med gatebruksplanen og blir viktig tema i forbindelse med store reguleringsplaner i sentrum. Prosjektet parkering i fjell har pågått i flere år. Utfordringen i tett by er å finne steder der det er mulig å få til inn- og utkjøring.

Her henvises til gatebruksplanen og temaheftet om parkering.

Parkering eller begrensning av parkering er et virkemiddel for å få til en bedre transportmiddelfordeling, samtidig er det viktig å sikre tilgjengelighet også for bil for handel.

Sykkel

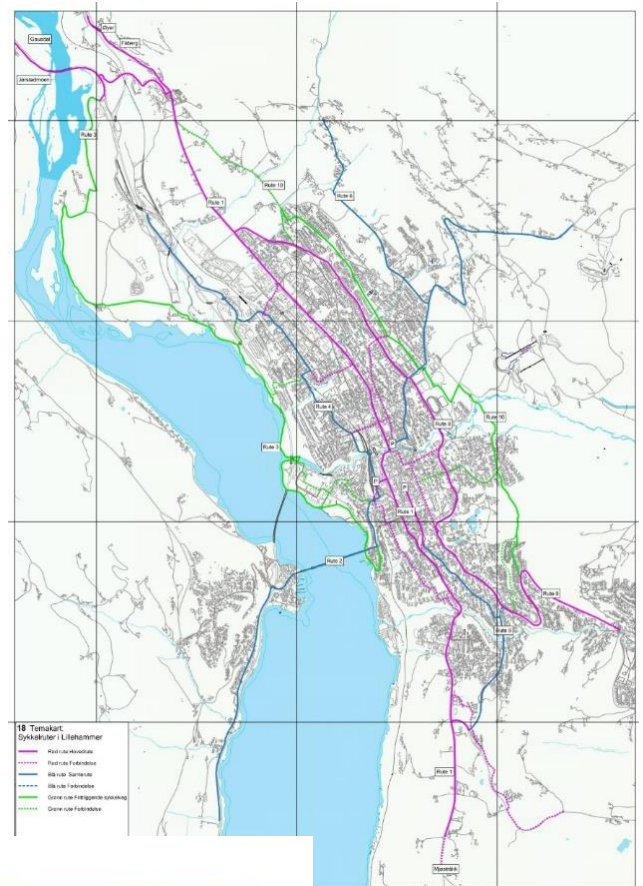
Lillehammer kommune vedtok sin satsing som sykkelby i 2009.

I kommuneplanens arealdel 2011-2024 er det en plan for kommunens hovedsykkelvegnett, vedlegg 18. Det arbeides aktivt med gjennomføring av planen og det er anlagt/vil bli anlagt flere sykkelveger og egne sykkelfelt samt sykkelparkering.

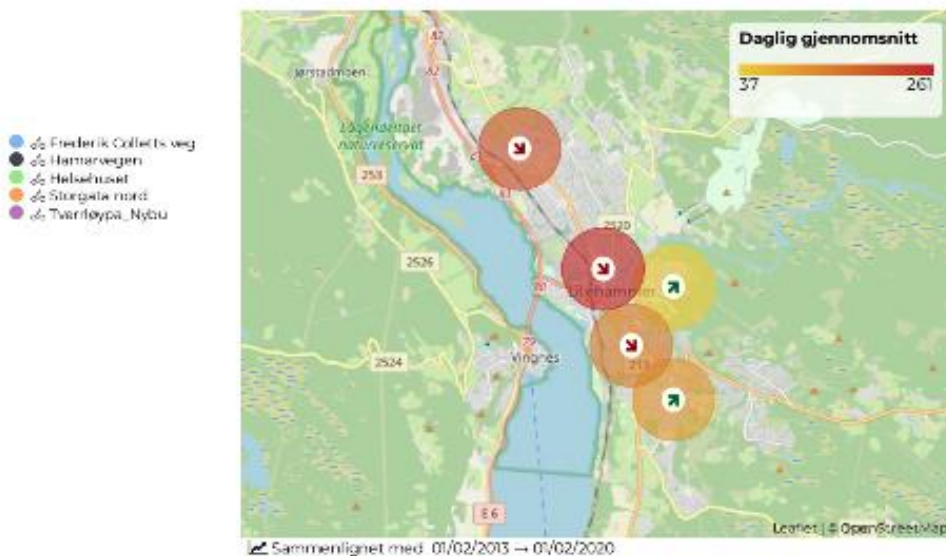
Lagt vekt på fysiske tiltak, mange tiltak er utført

Sykkeltellere er utplassert på strekninger i Lillehammer.

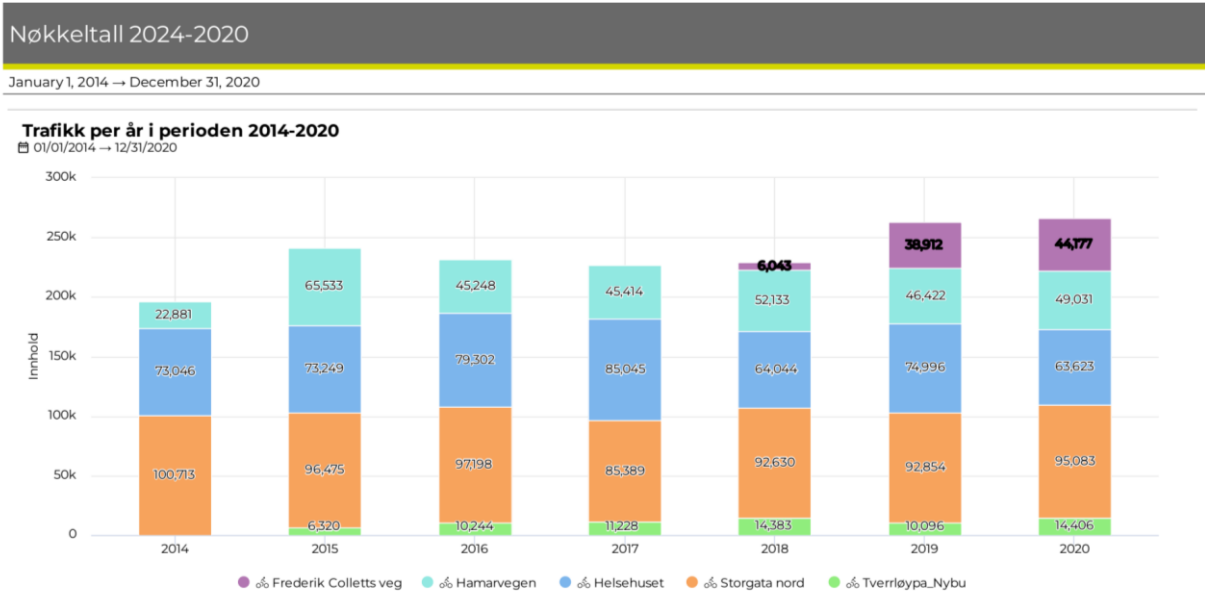
Nøkkeltall fra sykkeltellere finnes for perioden 2014-2020. På grunn av ikke prioritert vedlikehold og nødvendige oppgraderinger av tellerne, er det mangelfulle data etter 2020. I perioden 2020 fram til d.d. er kun telleren i Frederik Colletts veg som har vært i drift.



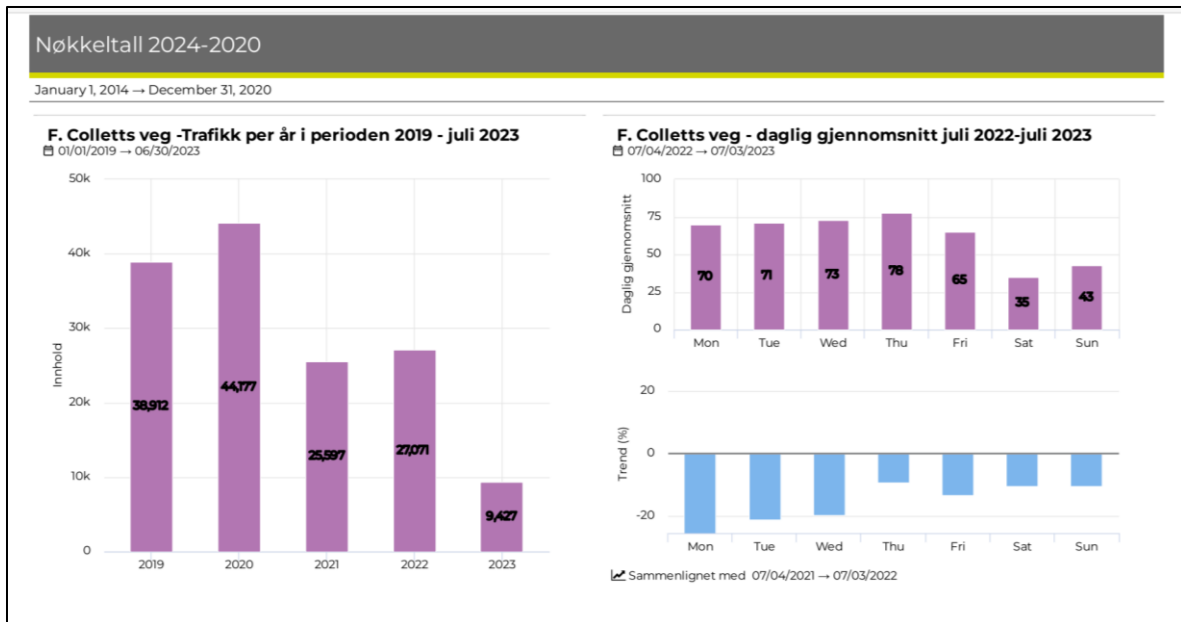
Kart over nøkkeltall



Nøkkeltall alle tellere 2014-20



Nøkkeltall Fredrik Colletts veg 2020-juli 2023



De fleste sykkeltellere er ute av drift både på grunn av utgående teknologi og at driftsansvar er endret.



Sykkelparkering er viktig for økt sykkelbruk, både på arbeidsplasser, skoler, boliger, ved andre målpunkt og ved kollektivknutepunkt.



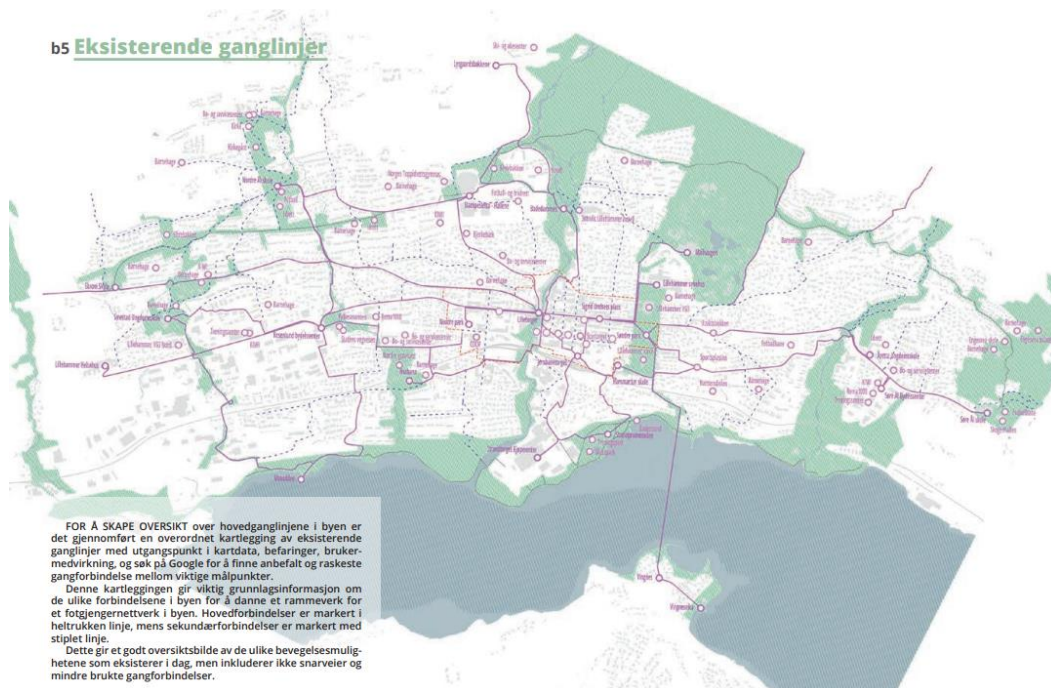
Gange

Gange er en viktig transportform i Lillehammer by, og reisevaneundersøkelsene viser en høy andel med over 34 % i sentrum. Denne andelen vil trolig øke når det kommer mer utbygging i sentrum, nær skystasjonen og på Lurhaugen. Det er viktig å opprettholde gode og trafikksikre forhold for gående i sentrum. det er også viktig å sikre gode forhold for skolebarn slik at de kan gå og sykle til skolen, og Lillehammer kommunes vedtak om å satse på hjertesone er viktig i den sammenhengen. Trygg skoleveg er viktig for å danne gode vaner for barn og unge.

Lillehammers egen gåstrategi viser foreslåtte hovedtraséer for gange i Lillehammer, og det er pekt på snarveger. Gatebruksplanen omtaler også gange og danner et viktig grunnlag for videre arbeid.

«I DENNE RAPPORTEN skisseres det et rammeverk for et fotgjengernettverk 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. Gå-strategien er gjennomført av Studio Oslo Landskapsarkitekter (SOLA), og er en videreførelse av «Byromsanalysen» (2017), også gjennomført av SOLA. Gå-strategien 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»

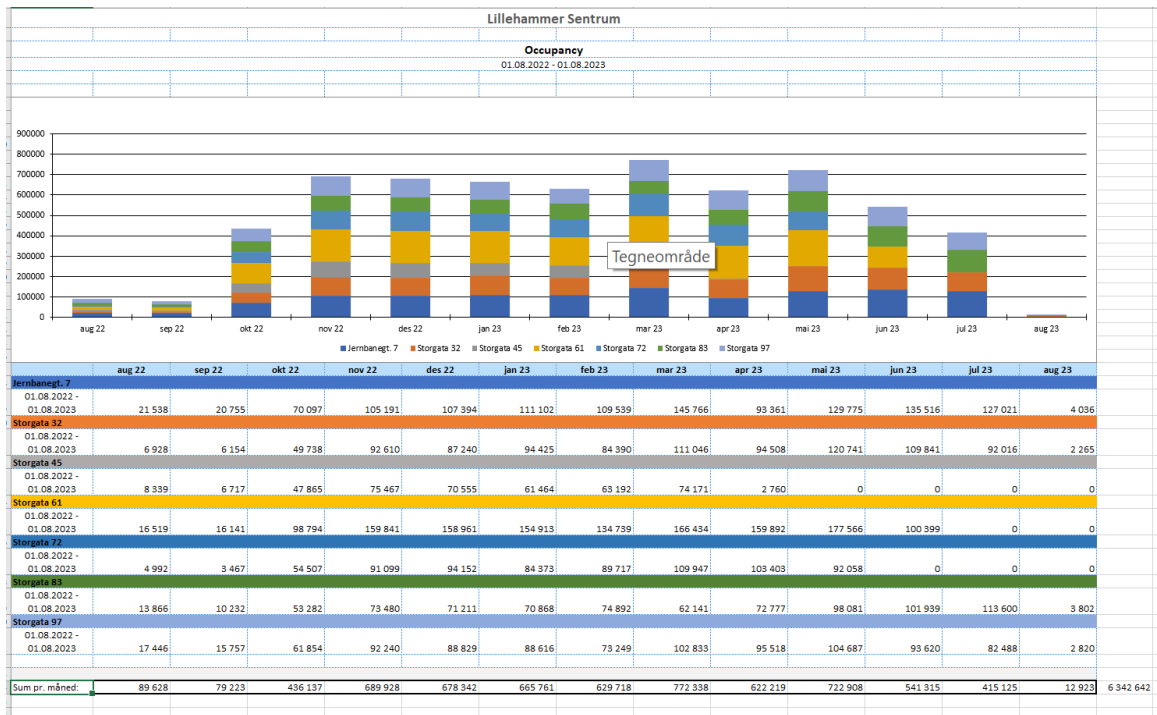


Det er begrenset med tellinger av gående, men det er utviklet systemer med telleapparater som også teller gående i tillegg til syklende. Dette kan være aktuelt i videre oppfølging.

Tellepunkter i sentrum:

I sentrum har Lillehammer sentrum drift har investert i totalt 7 tellepunkter fra Søndre park – Rustadstuen sport, samt en i Jernbanegata.

Skjemaet under viser antall personer som har passert de ulike telle punktene pr. måned i tidsrommet 01.08.22-01.08.23.



Kolofon

Prosjektplanen ble utarbeidet av Lillehammer kommune, i samarbeid med partnere innenfor prosjektgruppa Byutvikling Lillehammer:

Lillehammer kommune

Lieneke Bekkema (prosjektleder/rådgiver)

Wenche Haug Almestrand (byutvikler)

Eirik Haagensen (næringsjef)

Gunhild Stugaard (byplansjef)

Statens vegvesen

Randi Sira

Innlandet fylkeskommune

Stig Floberghagen

Gunhild Tørhaugen

Innlandstrafikk

Jørn Tore Linberg

Statsforvalteren i Innlandet

Philip Mellison

Olav Malmedal

Lillehammer Sentrum Drift

Henning Owren

Styringsgruppa Byutvikling Lillehammer, bestående av representanter fra Lillehammer kommune, Statens vegvesen, Innlandet fylkeskommune, Statsforvalteren og Lillehammer Næringsforening, har fastsett prosjektplanen.

Prosjektplanen ble politisk forankret i Plan- og miljøutvalget (16. mai 2024) og vedtatt i Formannskapet (21. mai 2024).

