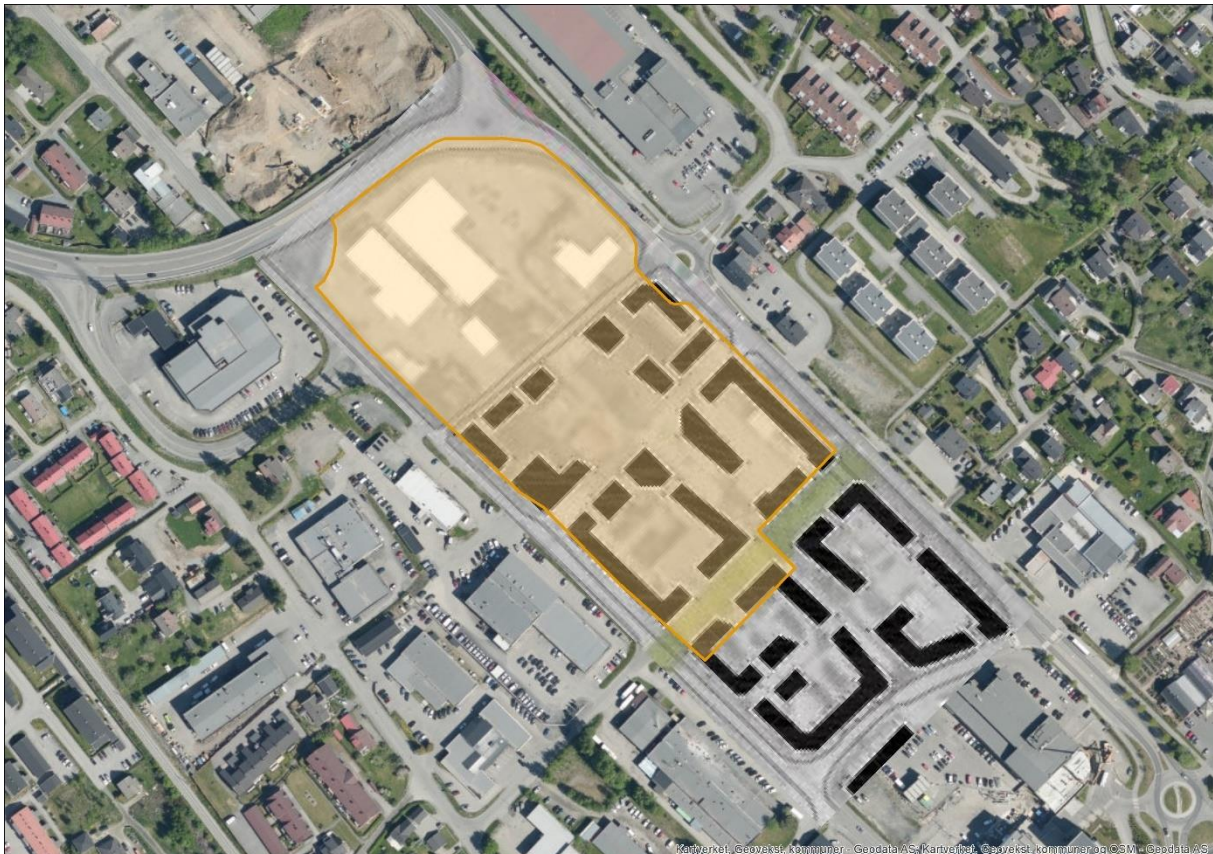




Områdeprogram for K2 – Lillehammer kommune

Lillehammer kommune og Areal⁺ AS

7.3.2022



Vedtatt av planutvalget: 17.03.2022

Høringsdokumentet**Oppdragsgiver:** Snekkervegen 1 AS**Rapportnavn:** Områdeprogram område K2 – Lillehammer kommune**Dato:** 28.5.2021**Prosjektnr:** 12600**Oppdragsleder:** Espen Brustuen**Kvalitetskontroll:** Erik Sollien*Areal+ AS* – www.areaspluss.no**Vedlegg:**

Kart – ulike konsepter

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	4
1.1. Prosess.....	4
1.2. Hvordan bruke områdeprogrammet	4
2. Konklusjon	5
3. Premisser for transformasjonsprosessen	6
3.1. Gjennomføringsmodeller	7
4. Overordnede prinsipper for K2	9
4.1. Bebyggelse.....	9
4.1.1. Strukturering av bebyggelsen	9
4.1.2. Type bebyggelse	11
4.1.3. Tilpasning til terrenget.....	12
4.2. Funksjon i bebygd struktur	14
4.2.1. Flerfunksjonell bydel.....	14
4.2.2. Store handelsformater	15
4.2.3. Utnyttelsesgrad.....	16
4.3. Byrom og blå- grønnstruktur - aktivitets- og møteplasser	16
4.3.1. Overordnede føringer	17
4.3.2. Utforming av grøntstrukturen	19
4.3.3. Blå- grønne flater	22
4.4. Trafikk og logistikk	22
4.4.1. Infrastruktur.....	22
4.4.2. Vurdering av trafikkbelastning.....	26
5. Veien videre	28
5.1. Tiltak på kort sikt	28
5.2. Finansiering	29
6. Dagens situasjon – beskrivelse av området	30
6.1. Geografisk avgrensning	30
6.2. Dagens bruk.....	30
6.3. Eksisterende (blå-)grønnstruktur	31
6.4. Trafikk- og miljøforhold	31
6.5. Gang- og sykkelforbindelser	32
6.6. Bebyggelse, skala og terrengforhold	32
6.7. Eiendomsforhold	33

1. Bakgrunn

Et områdeprogram er ikke en plan i juridisk forstand, og endrer derfor ikke arealformål eller utnyttelsesgrad som overordnede planer har fastlagt. Områdeprogrammet gir utfyllende føringer for planleggingen i området, basert på gjeldende overordnede planer og eventuelt andre utredninger.

Et områdeprogram kan defineres som en «oppskrift» for kommende reguleringsplaner innenfor området. Områdeprogrammet erstatter ikke Byplanen, men presiserer og utdyper den innenfor tema som er spesielt aktuelle for området.

1.1. Prosess

I kommunedelplan for Lillehammer by 2020-2023 (2030) (Byplanen), vedtatt 26. mars 2020, stilles det krav om utarbeidelse av områdeprogram for gjennomføringssone H820 #3. Delområde K2 omfattes av denne gjennomføringssonen.

Områdeprogrammet ble utarbeidet på oppdrag i samarbeid med Lillehammer kommune og var på høring sommeren 2021. Høringsinnspill og videre arbeid med programmet, viste at det var behov for ytterligere presiseringer. Arbeidet har resultert i at områdeprogrammet er omstrukturert og presisert med prinsipper etter høring.

Områdeprogram skal forankres politisk gjennom vedtak. Programmet skal legges til grunn og ved behandling av senere detaljreguleringsplaner. Den juridiske forankringen av føringene vil skje gjennom reguleringsplan.

1.2. Hvordan bruke områdeprogrammet

Områdeprogrammet skal være et verktøy for å ivareta overordnede funksjoner og sette prinsipper for videre planlegging av arealer innenfor området. Programmet kan ses som en «oppskrift» for videre reguleringsplaner, og skal benyttes av tiltakshavere, planleggere, politikere og andre i forbindelse med prosjekter i Bydel nord, K2.

Områdeprogrammet supplerer og konkretiserer Byplanen for arealer innenfor det definerte området K2, men bestemmelser og retningslinjer i Byplanen gjelder fortsatt. I tillegg skal føringer gitt i *Byutvikling Nord* og *Nord mot Null* legges til grunn for videre detaljregulering.

I bestemmelsene og retningslinjene til Byplanen er det listet opp at områdeprogrammet minimum bør omhandle:

- Bebyggelsesstruktur – skala og volum, bygningenes orientering
- Funksjon i bebygd struktur
- Sammenhengende og funksjonell grønn/blå infrastruktur, byrom
- Sammenhengende og funksjonell infrastruktur for trafikk/logistikk, som gange, sykkel og bil, varetransport og parkering
- Trafikkutredninger som viser trafikkbelastning internt i delområdene og for tilstøtende vegnett

Områdeprogrammet er hovedsakelig organisert rundt disse punktene, men tar også for seg et punkt som går på gjennomføring.

2. Konklusjon

Byplanen har bestemmelser mens *Byutvikling Nord* har føringer for K2. *Byutvikling Nord* er gjort juridisk bindende gjennom Byplanens bestemmelser. Områdeprogrammet setter prinsipper for videre detaljplanlegging av arealet. Disse prinsippene har sin bakgrunn i både Byplanen og *Byutvikling Nord*.

Kapittel 4 omhandler prinsippene. Hvert delkapittel lister opp aktuelle prinsipper for bebyggelse, funksjon, byrom og trafikk og logistikk, med påfølgende begrunnelse.

Følgende prinsipper gjelder for område K2:

- Gudbrandsdalsvegen og Industrigata, sammen med Snekkervegen er de overordnede strukturerende elementene for området
- Bebyggelsen skal ha en urban struktur og utformes i kvartals-/gatebebyggelse. Arkitektur og estetikk skal vektlegges.
- K2 bør primært utvikles som bygårdsbebyggelse i kvartalsstruktur
- Bebyggelsen skal plasseres i byggelinje mot tilstøtende hovedgater; 15 meter til Gudbrandsdalsvegen og 13 meter til Industrigata
- Bebyggelsen skal avtrappes med terrenget
- Bebyggelse under to etasjer bør ikke tillates
- Høyere bebyggelse, 6-8 etasjer, kan vurderes i delområde A
- Ved detaljregulering skal det i kombinasjon med arealformålene boligbebyggelse og forretning - til store handelsformater, vurderes alternative formål slik som offentlig/privat tjenesteyting
- Første etasje skal ha aktiv fasade mot hovedgate
- Forretninger med store handelsformater bør plasseres nord for Snekkervegen
- Minimum 70 % BYA på arealene for rene nærings- og handelsbygg
- Grøntstruktur og gangforbindelser skal ha en god sammenheng med omkringliggende omgivelser
- Det skal være en tydelig blå-grønn struktur som i tillegg innehar funksjonen som aktivitets- og møteplass
- Grøntstrukturen skal tilpasses alle aldersgrupper
- Grøntstrukturen skal ha en egenart
- Den blågrønne strukturen skal planlegges helhetlig og fortrinnsvis samtidig
- Det skal være lett å velge mer miljøvennlige transportalternativer
- Sidegatene skal reguleres som gatetun
- Snekkervegen, sammen med ny gate i forlengelse av Hammersengflåa, skal være et strukturerende element i K2
- Krav til utforming av parkeringsarealer for rene næringsbygg kan vurderes

3. Premisser for transformasjonsprosessen

I tillegg til de 20 prinsippene er det to premisser for transformasjonsprosessen:

- Helhetlig planlegging av området – området bør reguleres under ett
- Hvis ikke en regulering av hele området lar seg gjennomføre, er et krav at minimum de ulike delområdene reguleres hver for seg

Hensikt

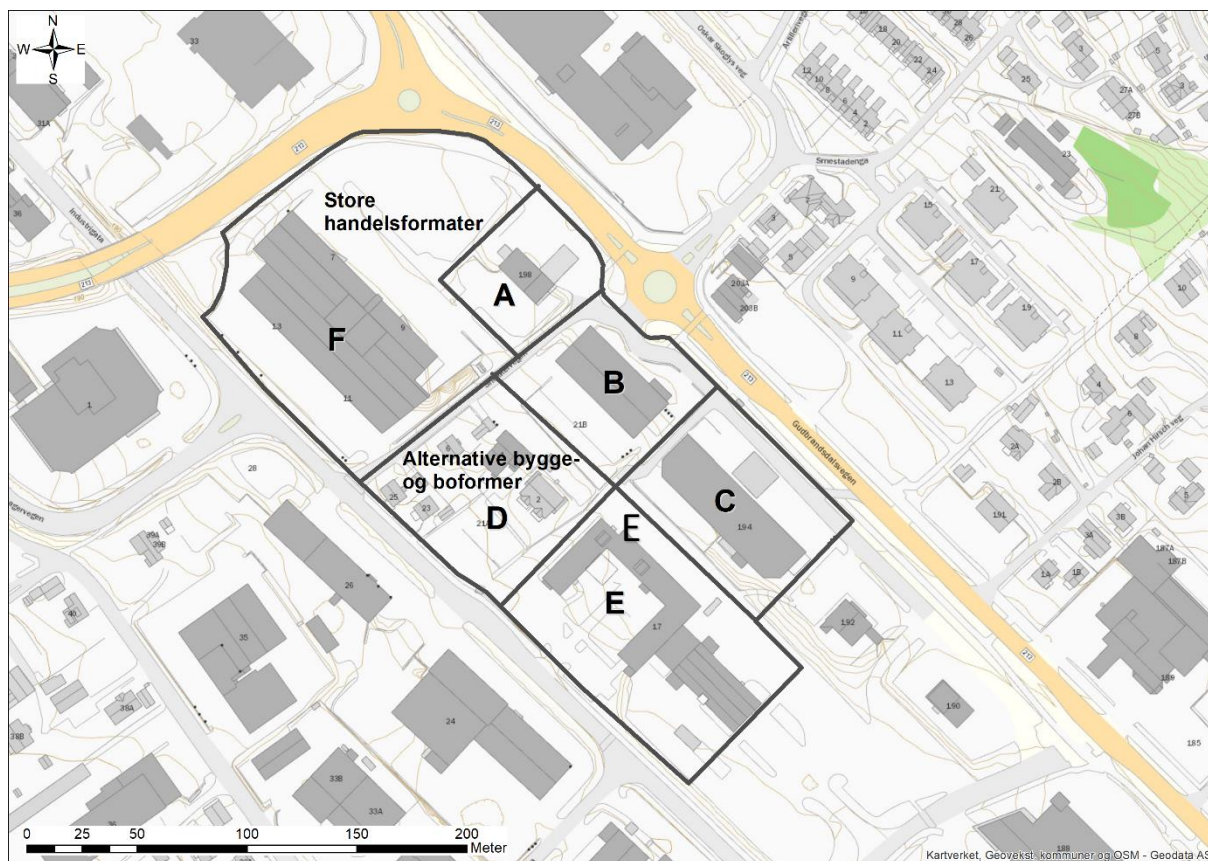
Transformasjonsområder krever helhetlig planlegging og en langsiktig prosess med byomforming og byfornyning. Transformasjon av Bydel Nord er et prinsipp som har vært lagt til grunn over lengre tid, og ble forsterket gjennom å avsette store arealer for transformasjon og fortetting i kommuneplanens arealdel 2011-2024. Fortetting av næringsarealene i Bydel Nord er videreført i Byplanen. Det er vedtatt at arealet betegnet som K2 skal transformeres mot boligformål i kombinasjon med blanda funksjoner knyttet til store handelsformater.

Områdeprogrammet er basert på tidligere føringer og analyser fra Byplanen (herunder byromsanalysen), mulighetsstudiene *Byutvikling Nord* og *Nord mot Null*, og andre analyser og rapporter gjennomført de siste årene. For å sikre forutsigbarhet og ivareta overordnede strukturer, skal områdeprogrammet utarbeides før det kan utarbeides detaljreguleringer.

Arealet som utgjør området K2 er på flere eierhender og det er flere aktører i området. Det er forskjellige interesser i området og aktørene har ulikt tidsaspekt for når en transformasjon skal gjennomføres. Områdeprogrammet må søke å finne en løsning som både gir utbyggere og kommunen en nødvendig forutsigbarhet.

En transformasjon vil ta tid, og vil kunne foregå over år og tiår. Det er derfor viktig at de prinsipper programmet legger til grunn tar høyde for dette sånn at de første byggetrinnene sikres bokvalitet, samtidig som sluttresultatet danner en helhet. Målet med transformasjonen er å skape sosialt velfungerende områder, gode steder for mennesker å oppholde seg. For å oppnå dette må nødvendig infrastruktur være på plass når første boenhet tas i bruk. Et viktig premiss har derfor vært at hvert enkelt delområde kan fungere mest mulig selvstendig, og ikke nødvendigvis måtte utvikles samtidig med et eller flere andre. Helheten i området dannes av kvartalsstrukturen med byggelinjer og plassering av en blågrønn struktur.

Ved å gjøre noen strukturelle grep vil hvert enkelt delområde kunne bli mer autonom, og dermed i større grad kunne utvikles uavhengig av øvrige delområdene innenfor K2. Det er viktig at tilstrekkelig med nødvendig infrastruktur etableres samtidig med boligbebyggelsen for å gi nødvendig bokvalitet. Med bokvalitet i denne sammenheng menes tilgang på uteoppholdsarealer som møte- og oppholdsarealer og kvartalslekeplasser. Hovedgrepet vil være å endre den blågrønne strukturen og definere hva som skal være gatetun. Strukturen det legges opp til er søkt utformet slik at delområdene ikke behøver å bygges ut i en gitt rekkefølge. En fullstendig autonomi er dog ikke mulig å oppnå for alle områder. De ulike delområdene innenfor K2 gitt en benevnning fra A-F.



Figur 1: Delområdene er navngitt fra A til F. Grå linjer avgrens delområdene.

3.1. Gjennomføringsmodeller

Felles planlegging

Området er i dag fordelt på flere eierhender. Byplanens krav er et områdeprogram, men det er ikke krav til felles regulering. Det legges til grunn at transformasjonen kan gå over en lengre tidsperiode. Det er en del infrastruktur som er nødvendig for utviklingen av alle delområdene, og hvordan infrastrukturen etableres vil være avhengig av transformasjonsprosessen. En helhetlig planlegging og trinnvis utbygging gir flere fordeler, og gir en større grad av forutsigbarhet. Derfor er en slik prosess å foretrekke.

Eksempler på vellykkede transformasjoner finnes flere steder i Norge. Felles for flere av prosjektene har vært et sterkt grunneiersamarbeid. I flere tilfeller er det opprettet selskaper som har stått for utviklingen. Hvordan eierstrukturen av et slikt selskap løses, med fordelingsnøkler og utbytte er ikke et anliggende for kommunen. Det som kommunen derimot anser som positivt med et felles eiendomsselskap er fordelene dette gir med et helhetlig blikk på området. Når et selskap står for utviklingen av området vil eiendomsgrensene ha mindre betydning. Plassering av elementene som blågrønn struktur, alternative bygge- og boformer, områder med variert utnyttelsesgrad og parkeringsarealer vil ha mindre betydning mht. avkastning da det er et selskap som utvikler. Ut fra disse perspektivene anses det som en klar fordel om et selskap utfører transformasjonen av K2.

På den andre siden må det åpnes for en transformasjon som ikke baserer seg på felles regulering og utvikling, da dagens eierstruktur ikke tilsier at det nødvendigvis blir slik. Prosesskrav kommunen vil ha til kommende transformasjon vil avhenge av hvilken utbyggingsmodell hjemmelshaverne velger.

Områdevis planlegging

Ved en områdevis utbygging, uten felles regulering, vil transformasjonen måtte gjennomføres ut fra flere hensyn. For å sikre en god helhet for området når transformasjon er gjennomført, kan den enkelte detaljregulering ikke omhandle mindre enn ett delområde.

Det er skissert tre utformingskonsepter; «gårdsrom», «allmenning» og «gatetun». Utviklingen må skje rundt ett av konseptene. Hva den første velger å regulere og utvikle vil legge føringer for senere prosjekter. Konsekvensen blir en form for «første mann til mølla»-prinsipp.

Selv om konseptene har hatt som utgangspunkt at områdene skal være autonome, er det noen avhengigheter som gjør dette utfordrende;

- Gudbrandsdalsvegen 194, delområde C og Gudbrandsdalsvegen 196, delområde B har adkomst via en parallellvei til Gudbrandsdalsvegen. Hvis område B utvikles før C forsvinner adkomsten til C. Om B skal kunne transformeres før C, må B vise og sikre en annen hensiktsmessig til område C.
- Delområde C har ny skissert adkomst fra veg som skal etableres i sør, inntil område E. Skulle område C transformeres før område E må midlertidig adkomst løses fra sør via S2.
- Delområde A vil ikke fungere selvstendig og er avhengig av at et av de andre utvikles først, da det er det eneste området som ikke ligger i tilknytning til skissert grønnstruktur. Dette delområdet kan vanskelig transformeres til boligområde før noen av de andre boligområdene er etablert.

Det kan være ytterligere avhengigheter som man nå ikke har oversikt over, og som man ikke ser rekkevidden av. Eventuelle ytterligere avhengigheter må løses slik at en transformasjon ikke er til hinder for videre drift av eksisterende næringsvirksomhet innenfor K2.

4. Overordnede prinsipper for K2

K2 ligger innenfor gjennomføringssoen H820_03 og har felles bestemmelser med gjennomføringssoene H820_04, K3 (området vest for Industrigata) i Byplanen. Områdene har mange felles karaktertrekk, men er ikke identiske. De påfølgende delkapitler starter med prinsippene som transformasjon av gjennomføringssoen H820_03, K2 skal basere seg på.

4.1. Bebyggelse

Prinsipper:

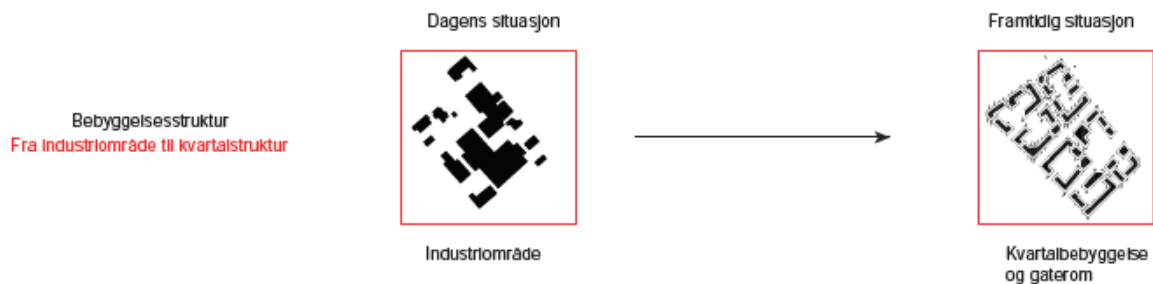
- Gudbrandsdalsvegen og Industrigata, sammen med Snekkervegen er de overordnede strukturerende elementene for området.
- Bebyggelsen skal ha en urban struktur og utformes i kvartals/-gatebebyggelse. Arkitektur og estetikk skal vektlegges.
- Bebyggelsen skal plasseres i byggelinje mot tilstøtende hovedgater; 15 meter til Gudbrandsdalsvegen og 13 meter til Industrigata
- K2 bør primært utvikles som bygårdsbebyggelse i kvartalsstruktur
- Bebyggelsen skal avtrappes med terrenget
- Bebyggelse under to etasjer bør ikke tillates
- Høyere bebyggelse, 6-8 etasjer, kan vurderes i delområde A

4.1.1. Strukturering av bebyggelsen

Bebyggelse må plasseres langs gatene og utformes slik at den bidrar til å definere kvartalet og understreke gaterommene. Innen i kvartalene skal det være større frihet til å løse prosjekter slik at det blir rom for ønsket funksjonalitet og bokvalitet. Utearealer og gater skal danne en sammenhengende byromsstruktur, der gaterommet er hovedelement. Gaterommets plassering og utforming er et resultat av bebyggelse, sammenhengende grønnstruktur, veggeometri og hvilke funksjoner gaterommet skal ivareta.

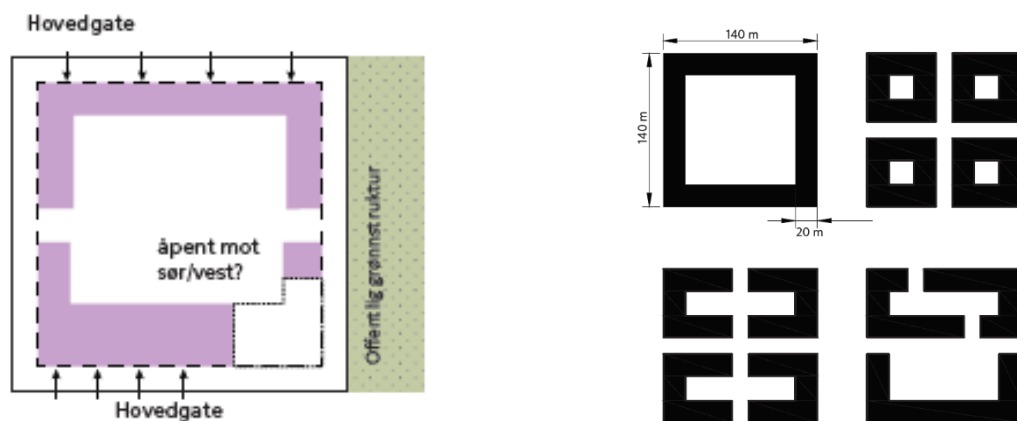
I *Byutvikling Nord* er et av hovedprinsippene at bebyggelsen skal forholde seg til en bymessig kvartalsstruktur – med store kvartaler. Et sentralt karaktertrekk i Lillehammer sentrum er kvartalsstrukturen. Kvartalene i sentrum er på ca. 140 x 140 meter. Dette er store kvartaler som er delt opp i mindre enheter. Området mellom Snekkervegen og sørlige avgrensingen av K2 er på om lag 160 meter. Størrelsen på området tilsier at det kan anses som et stort kvartal med Gudbrandsdalsvegen og Industrigata, sammen med Snekkervegen, som de strukturerende elementene i område.

Anses området som et kvartal, vil det være naturlig å dele det opp i mindre delområder. En fordel med å betrakte området som ett stort kvartal er at man står friere i utformingen av den gjennomgående aksene, i nordvestlig-sørøstlig retning. Innen i et kvartal vil det ikke være krav til byggelinjer, og aksene med tilliggende bebyggelse kan utformes mer dynamisk. På den andre siden er det mulig å etablere fire kvartaler sør for Snekkervegen, men dette forutsetter en høy grad av grunneiersamarbeid. For å muliggjøre en transformasjon over tid, med autonome delområder, anbefales det at arealet mellom Gudbrandsdalsvegen og Industrigata og sør for Snekkervegen anses som et kvartal med delområder. For at kvartalet skal ha en tydelig avgrensing i sør skal det anlegges en veg i forlengelsen av Hammersengflåa.



Figur 2: Illustrasjon fra Byutvikling Nord (2014).

Boligbebyggelsen kan struktureres på forskjellige måter, men det skal legges til rette for urbane bygningstypologier. I *Byutvikling Nord* er det illustrert eksempler som fortsatt er aktuelle. Som illustrasjonene viser skal bebyggelsen langs gaterommene være sammenhengende, slik at disse blir godt definert. En godt strukturert bebyggelse med en definert fasadelinje rettet mot gaten, vil øke den visuelle interessen og samtidig skape mer aktivitet og et bedre bymiljø som er interessant for mennesker. For å oppnå dette skal bebyggelsen plasseres i byggelinje mot tilstøtende hovedgater. Det vil si 15 meter til Gudbrandsdalsvegen og 13 meter til Industriegata. En lav bebyggelse vil vanskelig bidra til å definere gaterom og kvartaler, derfor bør ikke bebyggelsen være lavere enn to etasjer. Ny bebyggelse skal ha hovedfasade mot tiliggende hovedgate, og første etasje skal være aktiv. Det bør i tillegg være fokus på å få et klart skille mellom privat og offentlig areal i overgang mot gater og byrom.



Figur 3: Anbefalt kvartalsstruktur/bebyggelsesstruktur for kvartaler med bolig – Byutvikling Nord (2014).

I nord avgrenses området av Lillehammervegen som er en fylkesveg og fungerer som en av hovedfartsårene inn til Lillehammer. Arealet, delområde F, mellom Lillehammervegen og Snekkervegen er i områdeprogrammet foreslått utviklet med forretninger med store handelsformater. Transformasjon av dette delområdet ble påbegynt før ny Byplan var vedtatt, med påfølgende krav om områdeprogram. Den nyere bebyggelsen nordvest i dette delområdet er derfor ikke nødvendigvis i tråd med prinsipper og føringer gitt i områdeprogrammet. Arealet i delområde F er planlagt helhetlig sammen med eksisterende og fremtidig bebyggelsen i nordøst, og for den kommende utviklingen må området funksjon til store handelsformater vektlegges, samtidig som tiltak må forholde seg til prinsippene gitt her. Dette er særlig viktig da dette delområdet markerer begynnelsen på transformasjonsområdet sett fra innfartsårene til byen, Lillehammervegen og Gudbrandsdalsvegen.

4.1.2. Type bebyggelse

Områdetype

Byplanen slår fast at byveksten, i form av fortetting og transformasjon, skal skje i Lillehammer-skala og med høy kvalitet i det bygde miljøet. Det vil si at fortettingen skal ta hensyn til Lillehammers egenart og identitet. K2 er avsatt til transformasjon, og i dette ligger det en forståelse av at området skal forandres gjennom en omdanning. Det vil derfor være nærliggende å se på hvilke typer områder arealet grenser til, og hvilke føringer som ligger til grunn i tidligere studier.

Mye av arealet som er i direkte tilknytning til K2 er ikke definert i Byplanen mht. områdetype. Tilgrensende areal i øst er blokkbebyggelse, mens vest for K2 er transformasjonsområde K3, som igjen grenser til områdetypene småhus i felt og kvartaler. I sørøst ligger bydelscenter Rosenlund med sentrumsformål. K2 og K3 ligger i et skjæringspunkt mellom blokkbebyggelse og småhusbebyggelse i felt og kvartaler.

Byutvikling Nord anbefaler en byggehøyde på 3-5 etasjer. Dette prinsippet er videreført i Byplanens bestemmelser og retningslinjer. I henhold til Byplanen skal boligbebyggelsen være konsentrert småhus- og blokkbebyggelse på mellom 3-5 etasjer med varierte boligtyper som kjedehus, rekkehus og lavblokk, særlig tilrettelagt for barnefamilier. Med en transformasjon av K2 og K3 sett under ett, er det anbefalt at ny bebyggelse innpasses mot eksisterende bebyggelse. Volum og høyder må avta mot småhusbebyggelse i felt og kvartaler i vest. K3 er det vestlig område av de to og grenser mot denne bebyggelsen. Det vurderes derfor at K2 egner seg godt til bebyggelsestypen lavblokk. Derimot er K2 planlagt som en ny og urban bydel mellom Rosenlundsenteret i sør og næringsbebyggelse i nord. Kvartalsstrukturen som er godt fra sentrum skal også videreføres i K2. På grunn av områdets plassering i forhold til omkringliggende omgivelser og skissert utvikling vil det være riktig å se til Byplanens bestemmelser for bygårdsbebyggelse.

Alternative bygge- og boformer

I tillegg er det iht. Byplanen foreslått et areal til alternative bygge- og boformer, definert som en eksperimentell sone/et byøkologisk forsøksområde for alternative boformer. Med alternative bygge- og boformer menes f.eks. bokollektiv, minihus, økogrend, bærekraftige boliger og boformer som bygger på «connected living»-prinsipper. Den eksperimentelle sonen er plassert i delområde D. Byplanen åpner for at byggetekniske krav kan fravikes i dette området dersom det medfører en mer miljøvennlig arkitektur. Hvilke krav dette eventuelt skal gjelde for må avklares i en detaljregulering.

Ved felles planlegging av hele området kan den eksperimentelle sonen flyttes til et annet delområde innenfor K2. Da kan man gjennom reguleringsplan vurdere om eksisterende bygningsmasse eventuelt kan gjenbrukes. De alternative bygge- og boformene må forholde seg til de øvrige prinsippene vedtatt i områdeprogrammet.



Kilde: FME ZEB (Zero Emission Buildings)

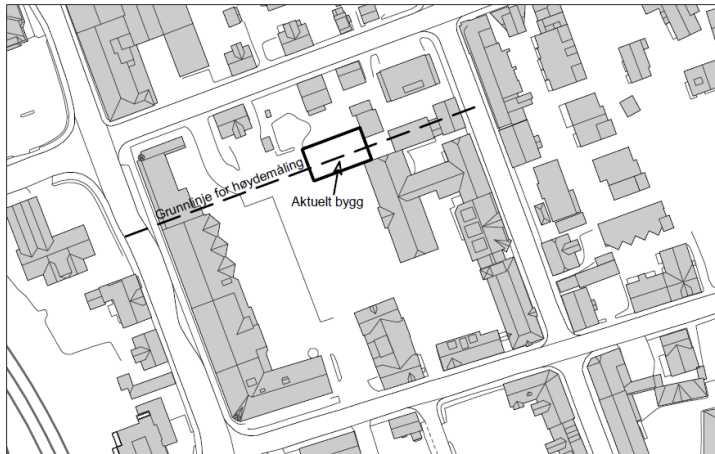
Figur 4: Figuren viser prinsippet for en trinnvis definisjon av klimanøytralitet, der fokuset p.t. ligger på driftsfasen og materialbruk (Nord mot Null, 2017).

Forretning store handelsformater

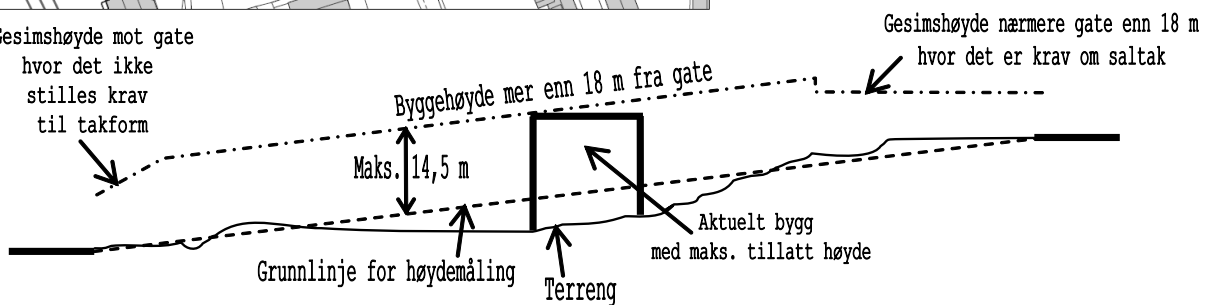
Storvarehandelskonsepter har tradisjonelt forutsatt en bygningskonstruksjon, arkitektur og arealbruk som er vanskelig å forene med tett bymessig struktur. Utbyggere utfordres til å finne løsninger der konseptene kan innpasses i en struktur der gaterommet spiller en viktig rolle. Estetikk og arkitektonisk utforming av næringsbygg må også tillegges vekt, og det bør vurderes bruk av tre i fasade og konstruksjon.

4.1.3. Tilpasning til terrenget

Terrenget faller fra øst mot vest. Gudbrandsdalsvegen ligger på ca. 198 moh., mens Industrigata ligger på om lag 193 moh., en høydeforskjell på ca. 5 meter. De to gatene utgjør faste punkter i planen. Byplanen slår fast at god terrengetilpasning skal vektlegges. Kontakten med omkringliggende landskap er viktig, og for å oppnå dette bør gesimshøyden avtrappes med terrenget. Det er vedlagt illustrasjoner som viser prinsippet, se Figur 5.



Gesimshøyde mot gate
hvor det ikke
stilles krav
til takform



Figur 5: Figurene viser en skisse på hvordan bebyggelsen skal avtrappes i terrenget. Grunnlinja er tegnet inn i et kvartal i sentrum, og tverrsnitt gjengir ikke virkeligheten i kvartalet. Figurene er brukt for å illustrere prinsippet for beregning av høyde. Eksempelet er hentet fra bestemmelsene til reguleringsplan for Lillehammer sentrum.

Byplanens bestemmelser tillater bebyggelse i 3-5 etasjer. *Byutvikling Nord* utelukker ikke bruk av høyere bebyggelse, men presiserer at høyhus vurderes som vanskelig å innpasse i en tett bymessig kvartalsstruktur. Om større høyder enn angitt i Byplan skal kunne tillates, må momenter listet opp i *Byutvikling Nord* utredes¹ og krav satt i Byplanen følges. Av blant annet hensyn til det omkringliggende landskapet og de strukturerende gatene, vurderes nordlige del av K2, delområde A, som best egnet til høyere bebyggelse, 6-8 etasjer. Høyder kan utfordres, men skal likevel tilpasses Lillehammer-skalaen og bør ikke danne store kontraster til omkringliggende områder.

¹ *Byutvikling Nord*, side 30.

4.2. Funksjon i bebygd struktur

Prinsipper:

- Ved detaljregulering skal det i kombinasjon med arealformålene boligbebyggelse og forretning til store handelsformater, vurderes alternative formål slik som offentlig/privat tjenesteyting
- Første etasje skal ha aktiv fasade mot hovedgate
- Forretninger med store handelsformater bør plasseres nord for Snekkervegen
- Minimum 70 % BYA på arealene for rene nærings- og handelsbygg

4.2.1. Flerfunksjonell bydel

Målet har lenge vært å utvikle en kompakt, flerfunksjonell og dynamisk bydel med nærhet til arbeid, skole/barnehage og daglige gjøremål. Et av virkemidlene for å oppnå dette er samlokalisering av arbeidsplasser og boliger. Deler av K2 er i de senere år bygd ut. Utbyggingen har vært næring, uten en sammenblanding av andre funksjoner. Utgangspunktet i *Byutvikling Nord* var en større grad av funksjonsblanding enn den retningen utviklingen har tatt, og de premisser Byplanen legger for området. Byplanen setter i dag klare rammer for hva som tillates innenfor området, næring i form av store handelsformater inntil 15 000m² BRA og boliger.

Byplanens bestemmelser sier at funksjonsblandingen med boligbebyggelse skal være i samme bygg, kvartal eller delområde. Dette åpner opp en mer områdevis inndeling av funksjonene. Dette kan ha sine fordeler mht. blant annet trafikk og støy. Støyutsatte arealer nær hovedveger bør for eksempel forbeholdes nærings- og tjenestevirksomhet, mens indre kvartaler og arealer mot grøntstruktur bør ha en stor boligandel. Tilrettelegging for barnefamilier bør også være spesielt aktuelt inn mot disse indre arealene.

Det er rimelig å anta det vil bli et betydelig antall boenheter innenfor K2 og tilgrensende S2, og det anbefales derfor at det åpnes opp for ytterligere et formål innenfor planen; offentlig og privat tjenesteyting. Ved å åpne opp for dette formålet vil det kunne etableres en barnehage som vil kunne dekke behovet til de omkringliggende boligene. Det anbefales at det åpnes opp for at en barnehage kan etableres i en førsteetasje på boligbebyggelsen som ligger i tilknytning til den overordnede blågrønne strukturen. Barnehagens uteoppholdsarealer er ikke offentlige og allment tilgjengelige, slik at disse må komme i tillegg til den blågrønne strukturen, men en barnehage vil kunne nyttiggjøre seg av den øvrige infrastruktur.

For å skape den levende bydelen, som er intensjonen i *Byutvikling Nord* og Byplanen, er det sentralt å skape gode byrom som inviterer til aktivitet. Måten førsteetasjer i boligkvartalene utformes på og fylles med vil få konsekvenser for bylivet. Selv om Byplanen kun tillater bolig, er det viktig at det tilstrebes at førsteetasjer har et forhold til gateliv og byrom, spesielt ut mot Industrigata og Gudbrandsdalsvegen. Også med hensyn til bokvalitet, bør det i hver enkelt detaljreguleringsplan vurderes om det skal tillates annen virksomhet i første etasje, som for eksempel offentlig/privat tjenesteyting. Skulle det åpnes for dette formålet kan det gis en begrensning i bruksareal. Avhengig av type boligprosjekt og plassering, bør felles nabolagsfunksjoner som aktivitetsrom/treningsrom, fellesverksted, arbeidsrom, kjøkken, ski- og sykkelverksted, uteoppholdsareal/selskapslokaler etc. plasseres i første etasje. Det anbefales at K2 etableres med følgende føringer:

a. Samlokalisering av funksjoner og flerbruk av bygninger skal vektlegges.

b. Mot sentrale gater og byrom skal det være publikumsrettet virksomhet og aktive fasader på gateplan. Virksomheter skal ha inngang fra gateplan.

4.2.2. Store handelsformater

Tradisjonelt sett er handel med areal- og transportkrevende varegrupper vært ansett som vanskelig å etablere i kombinasjon med boligbebyggelse. Byplanen har definert hva som menes med både *areal- og transportkrevende handel* og *store handelsformater*². Med definisjonen av store handelsformater², vil formålet kunne la seg kombinere med boliger. Derimot vil en kombinasjon av arealformålene kreve at utbyggere av storvarehandel utfordres til å finne løsninger der konseptene kan innpasses i en gateromsstruktur.

Områdeprogrammet anbefaler å legge store handelsformater i området nærmest Lillehammervegen og krysset Lillehammervegen x Gudbrandsdalsvegen. Anbefalingen baseres på at området er utsatt for støy, og egner seg dårlig til boligformål. Videre er det en eksisterende næringsklynge her, og eksisterende næringer og nyetableringer vil kunne dra nytte av hverandre.

Sentrale arealer er en knapphetsressurs og det er derfor viktig å utnytte arealene effektivt. Dette tar Byplanens bestemmelser opp ved å blant annet presisere at virksomheter innenfor samme område skal løse adkomst, parkering og logistikk i fellesskap. Det vil derfor være en klar fordel å samle næringsarealer i samme delområde. Et annet grep som vil være arealeffektivt er å bygge flere etasjer. Ved å åpne opp for andre formål, som kontor, offentlig og privat tjenesteyting, vil dette kunne plasseres i en eventuell 2. og 3. etasje på næringsbebyggelsen.

Dispensasjon

Byplanen åpner for 15.000 m² BRA med store handelsformater. Av dette er mye allerede etablert, eller låst i en dispensasjon. I planutvalgsmøte den 4.12.19 ble det gitt dispensasjon til Industrigata 17 AS for bygging av 2000 m² BRA storvarehandel innenfor K2, på nordsiden av Rosenlundvegen. Vedtaket ble påklaget av Statens vegvesen, og klagen ble imøtekommet. Dispensasjon med endrete vilkår ble gitt den 11.6. 2020 i sak 32/20. Dispensasjon er gitt midlertidig inntil tiltaket innarbeides i en reguleringsplan. Tiltaket er ikke gjennomført.



Figur 6: Bildet viser plasseringen av bygget som det er innvilget dispensasjon for.

² Pkt. 2.4.2: Med store handelsformater menes enkeltforretninger med minimum 1500 m² BRA per forretning/enhet. Hovedandelen skal være publikumstilgjengelig butikkareal. Salget skal gå gjennom ett felles kassapunkt per forretning/ett foretak. Vareutvalget skal være bredt og inneholde bl.a. varegrupper som hvitevarer, brunevarer og/eller møbler.

Angitt plassering av bygget er ikke i tråd med den overordnede strukturen i områdeprogrammet. Reguleringsplanen som dispensasjonen skal innarbeides i må forholde seg til de føringer og prinsipper gitt i områdeprogrammet.

I tilfelle dispensasjonen ikke blir benyttet er det viktig at det finnes en annen plassering av de resterende 2000 m² BRA. Det foreslås at det åpnes for kombinert formål i alle delområdene. På grunn av støy er det fortrinnsvis ønskelig å plassere næringsbebyggelsen i delområde A, men også B og C anses som gode alternativer. Ved å benytte delområde A til storvarehandel vil all aktivitet tilknyttet dette formålet være samlokalisert nord for Snekkervegen, noe som anses som en fordel da flere virksomheter kan løse infrastruktur i fellesskap. Delområde B og C vurderes som gode alternativer på grunn av sin nærhet til Gudbrandsdalsvegen, se Figur 1.

4.2.3. Utnyttelsesgrad

Arealet definert som delområde sør i *Byutvikling Nord*, som K2 ligger innenfor, har en utnyttelsesgrad (bebygd areal) på om lag 18 %. Byplanen har ikke gitt føringer for utnyttelsesgraden i K2 på samme måte som andre områder med kombinert næring og forretning. Det vil derfor være naturlig at arealet som kun blir benyttet til næring skal se til Byplanens bestemmelser for andre tilsvarende arealer innenfor Byplanen. Aktuelle punkter er;

a. Nye reguleringsplaner og nye tiltak skal ha min. 70 % BYA pr. tomt. Utomhusarealer som er en nødvendig del av virksomheten, slik som manøvreringsareal for varetransport og parkering regnes inn i BYA.

b. Ny bebyggelse skal planlegges og plasseres slik at det ikke er til hinder for å oppnå minimum 70 % BYA pr. tomt ved fremtidig fortetting. Det kreves illustrasjon som viser at dette kan oppnås.

Når det gjelder etasjehøyder er dette fastsatt i bestemmelsene for K2: *For rene nærings- og handelsbygg tillates ikke etasjehøyde over 5,5 m.* Disse punktene vil sørge for en god arealutnyttelse av arealet.

Det er bestemt i Byplanen at boligandelen må være minst 40 % av totalt bruksareal (BRA) for arealet som omfattes av gjennomføringssonen. Dette er et minimumskrav og Byplanen slår fast at arealutnyttelsen skal være høy. Siden det per d.d. ikke er åpnet for andre funksjoner enn bolig og store handelsformater, legges det til grunn at boligene fordeles på de resterende arealene, slik at fire kvartaler blir rene boligkvartaler.

4.3. Byrom og blå- grønnstruktur - aktivitets- og møteplasser

Prinsipper:

- Grøntstruktur og gangforbindelser skal ha en god sammenheng med omkringliggende omgivelser
- Det skal være en tydelig blå-grønn struktur som i tillegg innehar funksjonen som aktivitets- og møteplass
- Grøntstrukturen skal tilpasses alle aldersgrupper
- Grøntstrukturen skal ha en egenart
- Den blågrønne strukturen skal planlegges helhetlig og fortrinnsvis samtidig

4.3.1. Overordnede føringer

K2 har ingen byrom som innbyr til opphold, aktivitet og lek i dag. Mesteparten av området er bebyggt og/eller dekket av harde flater. I byromsanalysen er det definert en overordnet grønnstruktur som er vist med hensynssone grønnstruktur i det juridiske plankartet. Strukturen viser et byromsnettverk bestående av langsgående og tverrgående akser, med knutepunkter der disse aksene krysses. I tilknytning til K2 er det kun Gudbrandsdalsvegen som har et kontinuerlig grønt preg som kobler området til den øvrige grønnstrukturen, se Figur 8.

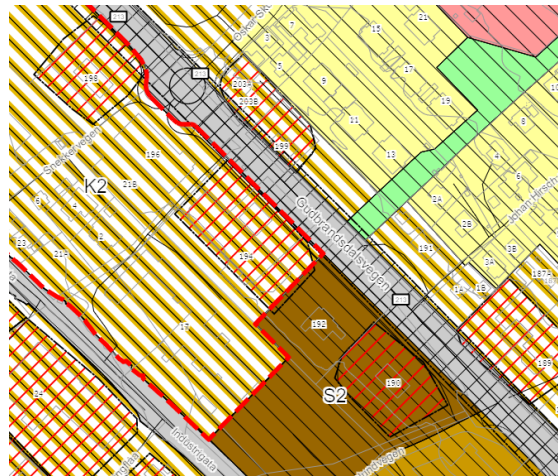


Figur 7: Illustrasjon fra Byutvikling Nord (2014).

I tillegg til den overordnede grønnstrukturen, er det i Byplanen avsatt en grøntkorridor forbi Hammermo terrasse som grenser til K2 på østsiden av Gudbrandsdalsvegen. Det er et krav i Byplanen at det skal avsettes areal til sammenhengende langsgående og tverrgående grøntdrag med attraktive byrom i K2. Denne blå-grønne strukturen skal sammen med de offentlige gateromme og de private felles uterommene danne et nettverk av grøntarealer, som skal knytte K2 sammen med omkringliggende områder og forsterke gang- og sykkelnett.



Figur 8: Temakart nr. 6 for overordna grønnstruktur til Byplanen.



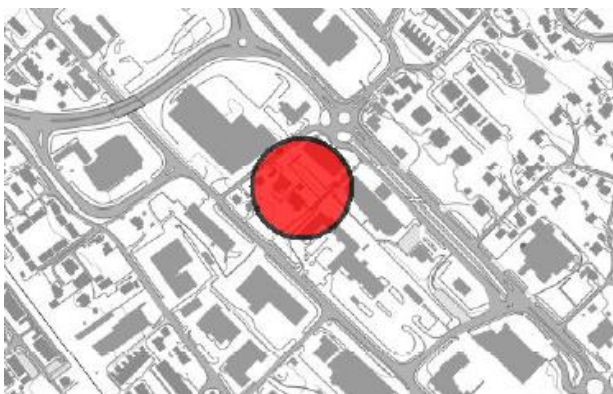
Figur 9: Avsatt grøntkorridor ved Hammermo terrasse i Byplanen.

Både i *Byutvikling Nord* og *Byromsanalyse og bystrategi for Lillehammer* er det plassert et overordnet grøntdrag gjennom K2. Grønnstrukturen er strategisk plassert i øst-vestlig retning gjennom området. Strukturen skal være en forbindelse til Mjøsa fra øst, og det er derfor viktig at grøntstrukturen har en kobling utover områdets avgrensning.



Figur 10: Figuren er et utsnitt, hentet fra Byutvikling Nord, som viser overordnet byrom med gatenett og grønnstruktur.

Byplanens Temakart nr. 7 – Byrom, leke- og aktivitetsplasser er en kartlegging av sentrale grønne byrom, aktivitetsområder og områdelekeplasser innenfor planen. Kartleggingen viser at det i Bydel nord er mangelfull dekning av aktivitets- og møteplasser, og en aktivitets- og møteplass er derfor prinsipp-plassert innenfor delområde K2. Ved 200 eller flere boenheter utløser dette krav om aktivitets- og møteplass, med minimumsstørrelse på 5000 m², som ev. kan deles i to. Ytterligere krav til denne finnes i byplanens bestemmelser. Det legges til grunn at det vil bli 200, eller flere, boenheter innenfor området, inkludert tilgrensende areal S2.



Figur 11: Prinsipp-plassering av ny områdelekeplass i Bydel nord.

Dersom K2 skal bli et attraktivt bomiljø, sammen bydelscenteret Rosenlund, må grønne og rekreative områder bli en sentral del av planleggingen. For at området skal oppleves som tilrettelagt for barnefamilier er det viktig at faktorer som blant annet trivsel, trygghet og nærmiljøkvaliteter legger føringer for utviklingen.

4.3.2. Utforming av grøntstrukturen

Introduksjon av nye grøntdrag tilfører området lys, luft og grønne kvaliteter som bidrar til å skape et godt bomiljø. Den overordna grønnstrukturen skal være allment tilgjengelig og offentlig, men bør også ses i sammenheng med felles/private utearealer.

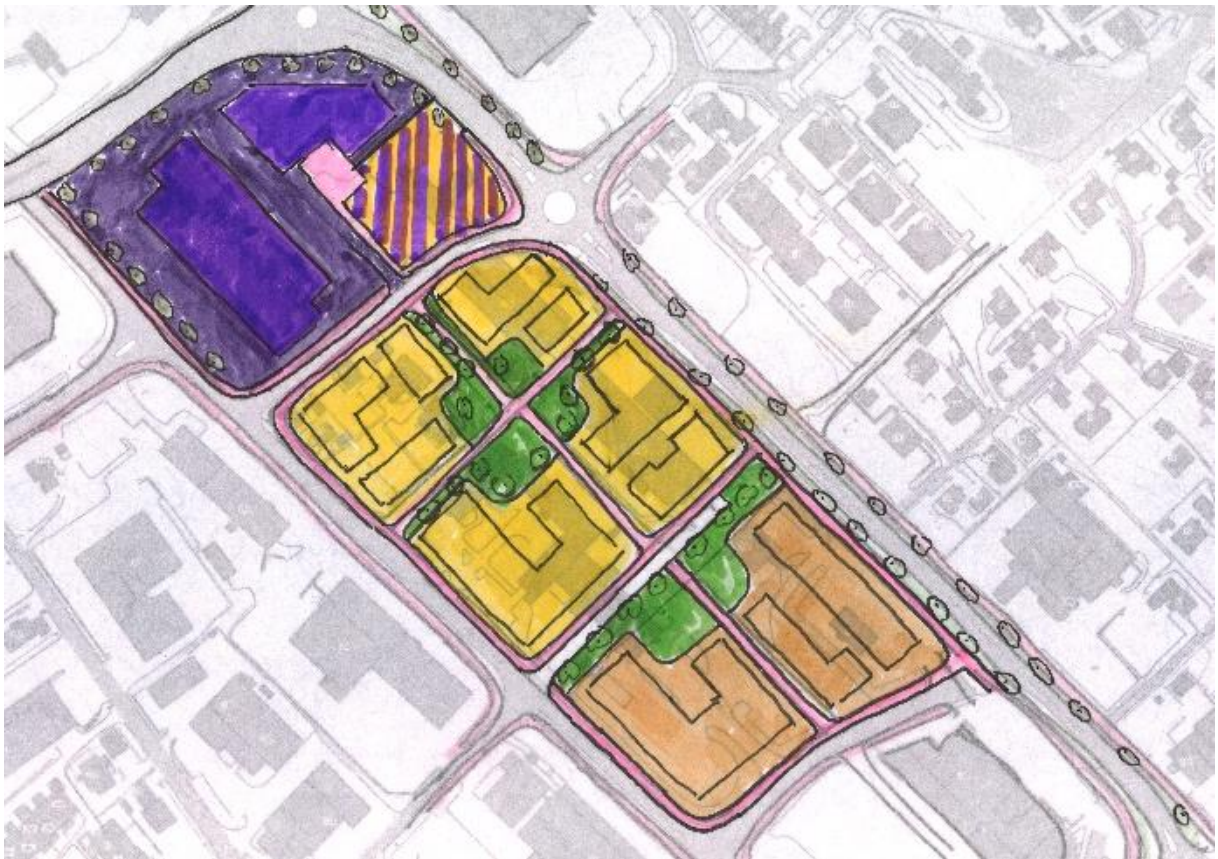
Til høring av områdeprogrammet var det laget ett forslag til plassering av grøntstrukturen. Høringsrunden viste et behov for å legge til rette for større fleksibilitet i transformasjonen av K2. Forslaget som lå til grunn for høringsrunden krever stor grad av samarbeid og felles regulering da aktivitets- og møteplassen hovedsakelig er plassert i den ene enden av området, i sør. Det er etter høring utarbeidet tre alternative konsepter for grøntstrukturen.



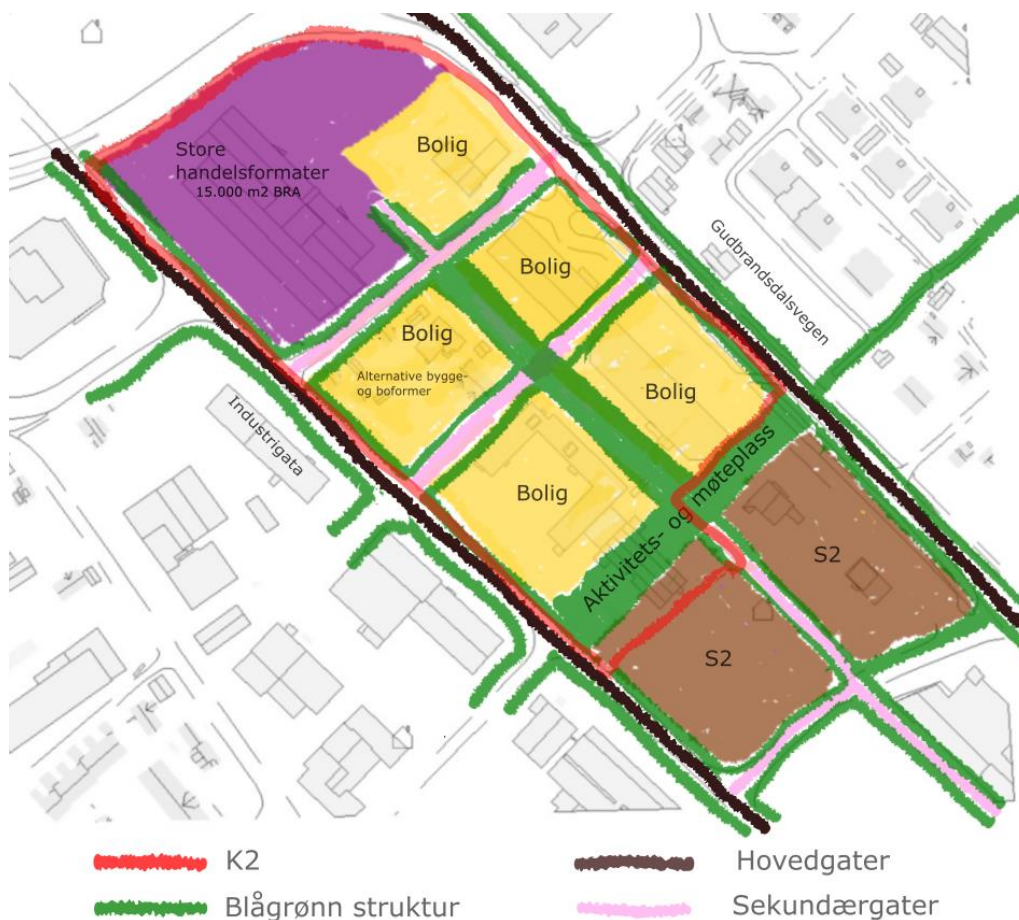
Figur 12: Konsept «Gatetun».



Figur 13: Konsept «Allmenning».



Figur 14: Konsept «Gårdsrom».



Figur 15: Konseptet som ble hørt.

De tre konseptene har fått navnene «Gatetun», «Allmenning» og «Gårdsrom». Felles for dem er den skisserte øst-vestlig akse med grøntstruktur i grensen mellom K2 og S2. Hvordan den interne blå-grønne strukturen i K2 er varierer mellom konseptene, men prinsippet er at alle delområder er tilknyttet en grøntstruktur. Grøntstrukturen er delt av gangpassasjer, som skal ha formålet gatetun. I gatetun er arealene primært forbeholdt mennesker, med mulighet for varelevering, renovasjon og ev. begrenset korttidsparkering. Åpnes det for parkering i gatetunene kan ikke arealet innregnes i det som skal utgjøre aktivitets- og møteplassen.

Ved at det enkelte delområde kan etablere en blå- grønn struktur gjør det at delområdene kan utvikles separat. Det er likevel viktig at de ulike prosjektene sørger for at grøntstrukturen i delområdene henger sammen, både fysisk og visuelt. Når alle delområder er utbygd, skal det være en klar helhet i området. For å sikre helheten i den blå- grønne strukturen, bør denne reguleres først.

I dag fungerer Nordre park som en møteplass i bydelen. Området er utformet som en kvartalslekeplass og er hyppig benyttet. I tillegg til det mer tradisjonelle innholdet for leke- og møteplasser bør K2 søke å fylle arealet med et innhold som gir stedet en egenart, noe som ikke finnes andre steder. Særlig viktig er det at aktivitets- og møteplassen rommer behovene til alle brukergrupper. Utearealene skal stimulere til lek, rekreasjon og sosialt liv. Områdene skal utformes og møbleres slik at de har høy bruksverdi i alle årstider.

4.3.3. Blå- grønne flater

Det legges opp til høy arealutnyttelse i K2 og området har i dag en stor andel harde flater. Når området transformeres, må den blågrønne faktoren økes betydelig. En høy andel blågrønne elementer bidrar til bedre luftkvalitet og et grønnere bymiljø. I tillegg bidrar en høy blågrønn faktor til at bakken kan absorbere mer overflatevann og dermed ha en fordøyende effekt. Basseng, vannspeil, regnbed og fordrøyningsbasseng kan være fine visuelle og estetiske innslag i uteområdene, samtidig som de bidrar til å redusere dimensjonering av overvannsløsninger. Innenfor K2 må slike løsninger opparbeides i forbindelse med grøntstrukturen og gatetunene. I tillegg skal det vurderes bruk av blå- grønne tak. Overvannsløsningene i de ulike prosjektene må ta høyde for og tilpasses dette.

Det må stilles strenge krav til kvaliteten og utformingen av blågrønne flater, spesielt i parker og byrom, som skal fremstå frodige og grønne. For alle planer og byggetiltak må det sikres at blågrønne kvaliteter blir ivaretatt. Det skal avsettes tilstrekkelig areal for lokal overvannshåndtering, infiltrasjon til grunn og stedstilpasset vegetasjon. Bruk av grønne tak vil kunne være et viktig tiltak. Arealbruksendringer skal ikke medføre økt overvannsbelastning på eksisterende system.

4.4. Trafikk og logistikk

Prinsipper:

- Det skal være lett å velge mer miljøvennlige transportalternativer
- Sidegatene skal reguleres som gatetun
- Snekkervegen, sammen med ny gate i forlengelse av Hammersengflåa, skal være et strukturerende element i K2
- Krav til utforming av parkeringsarealer for rene næringsbygg kan vurderes

4.4.1. Infrastruktur

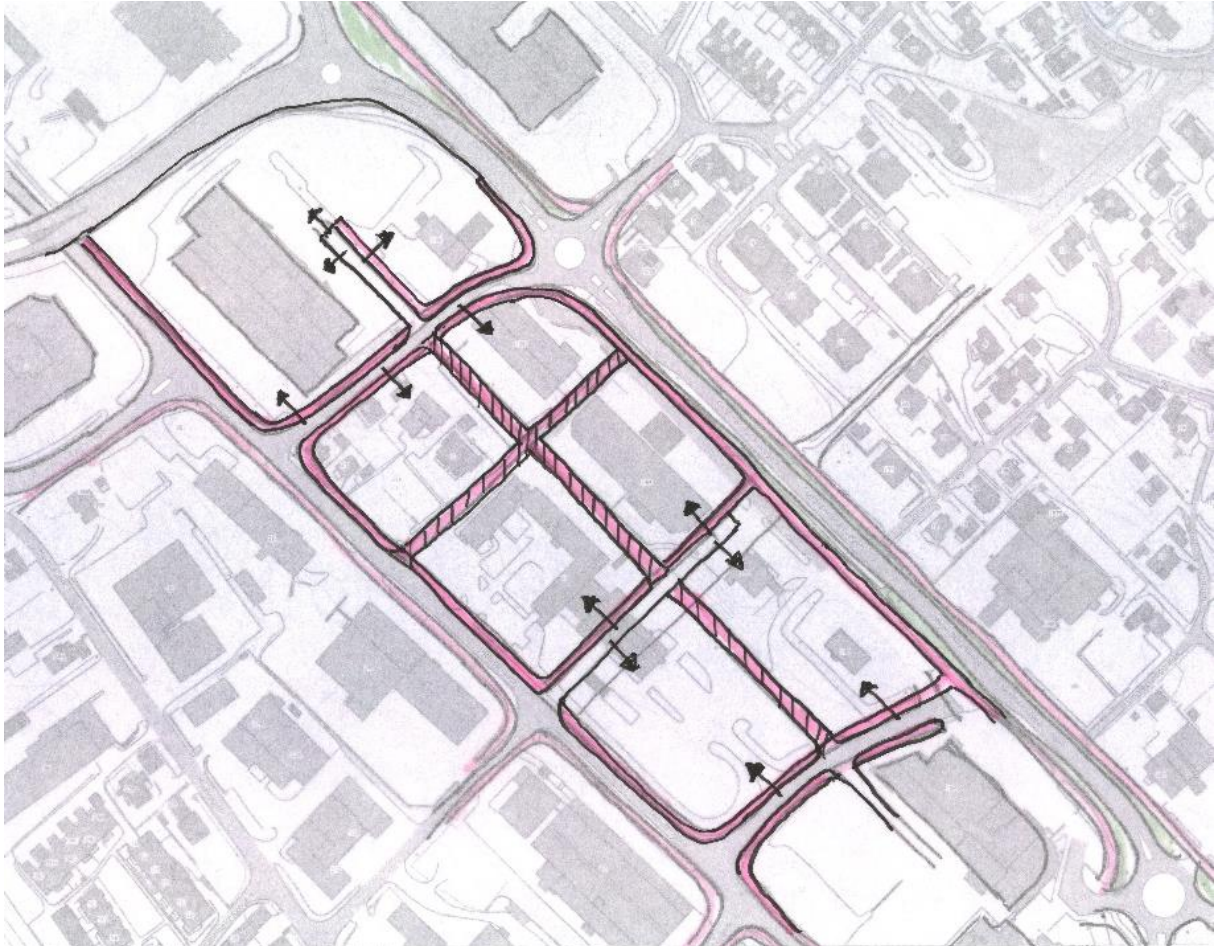
Det må anlegges snarveger, tverrgater og forbindelser som gjør at gatenettet blir mer sammenkoblet og orientert mot myke trafikanter. Gangforbindelser må knyttes bedre sammen i en bymessig struktur. Den nye hovedsykkelvegen langs Gudbrandsdalsvegen, som er under opparbeidelse, blir et viktig element i det nye gatenettet.



Figur 16: Illustrasjon fra Byutvikling Nord (2014).

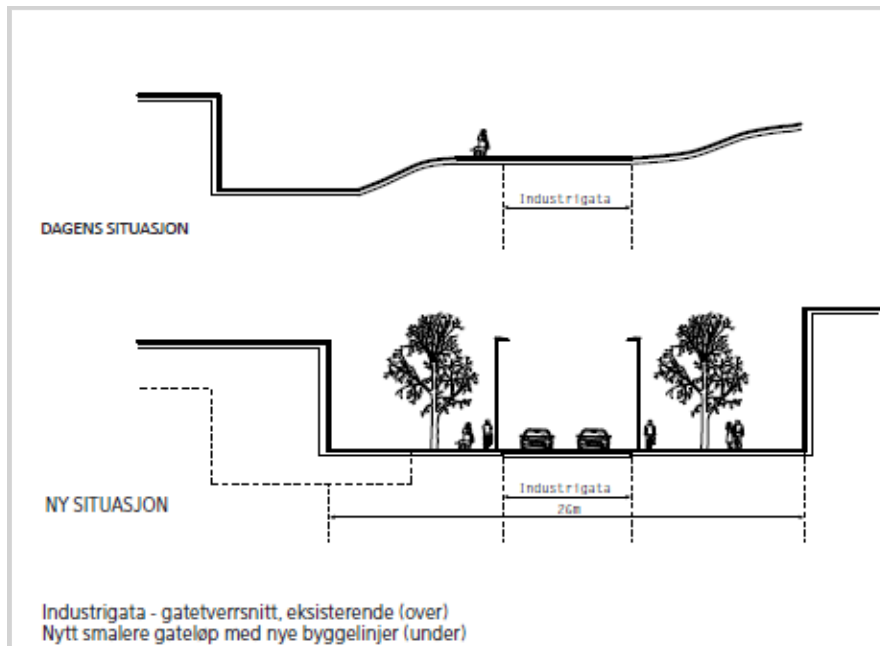
For å nå målet med en klimanøytral bydel, bør et hovedmål være å både redusere transportbehovet og å legge til rette for at gjenværende transport kan gjøres på en klimavennlig måte. Utviklingen går raskt og man bør derfor være varsom med å trekke frem konkrete tiltak slik at fremtidig planer ikke blir låst i gammel teknologi/tankesett. Samtidig er det klart at gange og sykkel skal ha en sentral plass

i fremtidig planlegging. Det er derfor viktig at myke trafiktaner blir særlig i hensyntatt i områdeprogrammet. Skissen under viser fremtidige gangforbindelser (markert med rosa), og feltene med skravur er tenkt som gatetun. Det er viktig at gangforbindelsen fra Rosenlundsenteret i sør til næringsområdet nord i K2 blir god og tydelig.

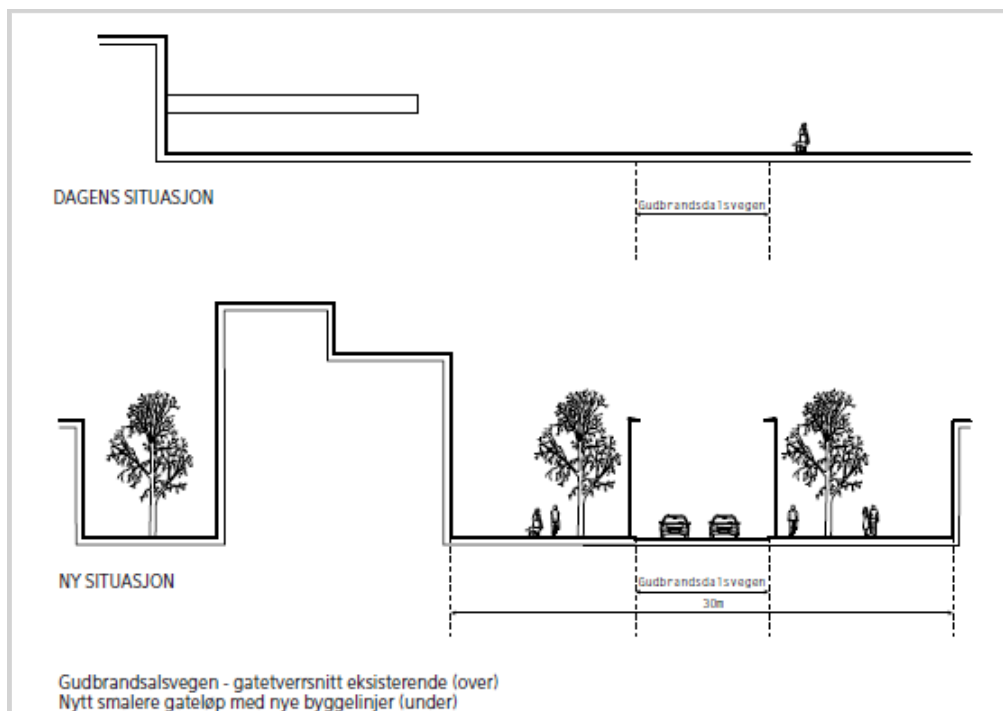


Figur 17: Skissen viser de gangforbindelsene som er tenkt inn i K2. Skraverte gater skal reguleres som gatetun.

Gaterommene må gjøres bymessige, smalere og mer definerte. Bebyggelsen skal gå helt ut til en gitt byggelinje og definere gaterommet. Derfor må hovedgatene Industrigata og Gudbrandsdalsvegen bygges om fra kjøreveger til gater, med brede tosidige fortau, plass til kollektivholdeplass, sykkelveg, treplantinger og enkel kryssing av kjørebanen. For å muliggjøre dette må gatebredden økes. I tverrprofilene fra *Byutvikling Nord* er det vist en bredde mellom 25-30 meter for Gudbrandsdalsvegen og Industrigata. Det må legges til rette for en møbleringssone på fortausnivå. Denne kan inneholde sykkelparkering, grønt, benker o.l. Sekundærgatene kan ha gaterom ned mot 15 meter, noe som tilsvarer gatenettet i sentrum. Nytt gatesystem bør utformes med en fleksibilitet der det er rom for sambruk av gata og mulig tilbakeføring til bilfrie byrom – på sikt.



Figur 18: Prinsipp for gateutforming av Industrigata - Byutvikling Nord (2014).



Figur 19: Prinsipp for gateutforming av Gudbrandsdalsvegen - Byutvikling Nord (2014).

Snekkervegen gis en sentral posisjon mht. definering av kvartalsstrukturen i området. Veggen er i dag smal og med ensidig fortau. Da Snekkervegen blir hovedadkomst til det meste av næringsarealet innenfor K2, må veggen dimensjoneres for tunge kjøretøy og møtende trafikk. Det må også tilrettelegges for myke trafikanter ved å regulere tosidig fortau.

I krysset Industrigata x Snekkervegen må det reguleres inn siktzone, og kurvaturen må utbedres. Det er også et kritisk punkt i krysset Snekkervegen x Gudbrandsdalsvegen. Her er det i dag et uoversiktlig trafikkbilde, og det må søkes å finne en justert løsning for koblingen opp mot rundkjøringen. Dette må også ses opp mot avkjøring til dagens bensinstasjon. Med mer næring nord for Snekkervegen er det forventet en økt trafikk på denne veien. Snekkervegen må utbedres før ny næringsbebyggelse tas i bruk. Det skal ikke tillates kantparkering i Snekkervegen.

Med unntak av Snekkervegen skal sidegatene ha adkomst fra Industrigata, nye veier skal ikke kobles direkte på Gudbrandsdalsvegen. Eventuelt areal lengst mot øst, som ikke er nødvendig som adkomst til kvartalene, etableres og møbleres som attraktive plasser for mennesker å oppholde seg på.

Parkering

I henhold til Byplanen skal parkering være overbygd eller under terreng og ikke plasseres foran bygning mot tilliggende veg. Innkjøring til parkering bør ikke legges i hovedgatene Gudbrandsdalsvegen eller Industrigata, men i sekundærgatene, Snekkervegen og ny veg sør for Vegvesenbygget. I utgangspunktet bør innkjøring til parkering være fra nord for å ikke bruke de solfylte delene av gaterommet. Av hensyn til den interne strukturen inne i boligkvartalet er dette prinsippet fraveket enkelte steder, se Figur 17. Ved å tillate noen innkjørsler fra sør bidrar dette til å skjerme den interne strukturen, og gatetunet vil bli et bedre sted å oppholde seg. Plassering av innkjørsler skal utformes og være slik at de ikke skaper brudd i offentlige byrom eller reduserer brukbarheten til fotgjengerarealer og oppholdsarealer. Inne i kvartalene (mellom delområdene) kan det vurderes å sette av mindre arealer for parkering på dagtid, f.eks. besøksparkering. Det kan tilrettelegges for korttidsparkering som kantparkering både i hovedgatene og sekundærgatene – men dette må koordineres med andre funksjoner i gaten.

Parkeringsbestemmelsen i Byplanen gjelder uavhengig av formål. Der store handelsformater er i kombinasjon med andre formål, eller ligger i tilknytning til bolig skal Byplanens bestemmelser om parkering følges. Føringene i områdeprogrammet samler store deler av næringen i nord. Dermed skiller dette området seg noe fra de øvrige arealene i K2. I dette området kan kravet til parkering vurderes. Vurderingen skal vektlegge:

- a) Prosjektets funksjon
- b) Prosjektets størrelse
- c) Fremtidig byutvikling

Ved en eventuell parkering på bakkeplan skal vegetasjon brukes for å bryte opp arealene og bedre det visuelle inntrykket i parkeringsområdene. Parkeringen må anlegges på en slik måte at arealet kan brukes til andre formål på et senere tidspunkt. Der næringsbebyggelse grenser mot boligbebyggelse, bør boligene skjermes mot varelevering og støyende virksomhet.

Klimanøytral bydel og transport

Skal man oppnå kommunens vedtatte klimamål, må det tilrettelegges for at trafikkveksten i hovedsak tas som gange, sykkel og kollektiv. Parkeringspolitikken bør være restriktiv, og det bør bygges felles parkeringsanlegg med sambruk mellom ulike funksjoner. Ved slik sambruk kan antall parkeringsplasser reduseres. Det må sikres god kapasitet på ladestasjoner, og man bør stille krav til at en høy andel av nye parkeringsplasser har lademulighet. Det må også være god tilgang på sykkelparkering ved bolig og næring, både på gateplan og innendørs.

For å likestille transportformer, kan et tiltak være at felles parkeringsanlegg har lik eller lengre gangavstand til målpunkter som holdeplass for kollektivtransport - i den grad det lar seg gjøre. For å gjøre kollektivtilbudet attraktivt, må det utformes godt plasserte holdeplasser med enkel tilgang til fots. Dette gjelder i hovedsak langs Gudbrandsdalsvegen, som er hovedbussrute i området og kobler K2 med Høgskolen i nord og sentrum i sør. Et mobilitetspunkt kan inneholde flere funksjoner, og bør ha en strategisk plassering innenfor området K2 eller nordlige del av S2. Mobilitetspunktet kan eksempelvis etableres tilknytning til kollektivholdeplass hvor det er mulighet for tilgjengelig bildeling, sykkeldeling, drosjer, samkjøring og lignende.

4.4.2. Vurdering av trafikkbelastning

Som grunnlag til revisjon av Byplanen ble det gjennomført en grov trafikkberegning som tok utgangspunkt i konkrete planer for eiendomsutvikling. Det ble lagt til grunn 5571 nye boliger rundt omkring i Lillehammer, hvorav 1400 av disse er lokalisert innenfor hele transformasjonsområdet Bydel nord. For K2 og Bydel Nord er det forutsatt at hver ny bolig gir en ÅDT på 3,5 og at 40 % av bilturene avvikles i de fire rushtimene 0700-0900 og 1500-1700. Beregningen viser at vegnettet stort sett klarer å håndtere trafikkøkningen i morgenrushet, selv med noe økning i forsinkelsene på strekningen mellom Bankkrysset og rundkjøringen Fåberggata x Industrigata. I ettermiddagsrushet er det derimot dårlig trafikkavvikling på strekningen, og også i boligområdene på nordsiden av Mesna. Selv om beregningene er grove, gir de en klar indikasjon på at det er fare for betydelig dårligere biltrafikkavvikling i ettermiddagsrushet etter hvert som transformasjonen er i gang og befolkningsantallet øker. Beregningene konkluderer med at folk i prinsippet må endre reisevaner i fremtiden for at transportsystemet skal fungere.

Internt på K2 vurderes det at stenging av gjennomkjøringsmulighet mellom Industrigata og Gudbrandsdalsvegen via Rosenlundvegen vil ha liten påvirkning på trafikken i Snekkervegen. Store deler av gjennomgangstrafikken som var i Rosenlundvegen forventes å ha blitt flyttet til rundkjøringen Fåberggata x Industrigata. Det er liten grunn til å tro at man heller velger Snekkervegen som gjennomkjøringsveg i slike tilfeller. Trafikken i området ledes rundt K2, via hovedgatene Gudbrandsdalsvegen og Industrigata, og Lillehammervegen. Det bør ikke legges til rette og dimensjoneres for at sekundærgater i området (herunder Snekkervegen) skal brukes som gjennomkjøringsveger for bil, disse bør kun fungere som adkomstgater til handel og boliger. Dersom man vil reise fra Industrigata til Gudbrandsdalsvegen, eller omvendt, bør dette gjøres via rundkjøringen Fåberggata x Industrigata i sør, eller via Lillehammervegen i nord.

Bydel Nord er Lillehammer kommunes vedtatte «pilot-område» i arbeidet med klimanøytralitet. For å nå dette målet må det tilrettelegges for at trafikkveksten som følge av transformasjon av området i hovedsak tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Gjennom fortetting og transformasjon forventes det redusert transportbehov som følge av den etablerte flerkjernestrukturen og nærhet til barnehage, skole og daglige gjøremål fra boområdene. Nærheten til arbeidsplasser i området og i sentrum gir grunnlag for økte gang-, sykkel-, og kollektivandeler. Kollektivtransport langs Gudbrandsdalsvegen fungerer som en kobling fra området mellom høgskolen og sentrum. Hyppige avganger, spesielt i rushtid, tjener fremtidig transportbehov inn til byen og skystasjonen/jernbanestasjonen.

Transportøkonomisk institutt (TØI) hevder at den mest effektive måten å fremme bruk av miljøvennlig transport på, er å begrense bilen. Økt avstand til parkering, mangel på sikker plass, parkeringstype og kostnad reduserer sannsynligheten for at folk eier og bruker bil. Det bør legges til rette for alternative løsninger, slik som for eksempel mobilitetspunkt, bilkollektiv, god dekning av

sykkelparkering under tak med tilhørende lademuligheter. Basert på K2s plassering i byen er det likevel vanskelig å se for seg at trafikkveksten som følge av transformasjonen kun tas med gange, sykkel og kollektivtransport. I tillegg bør det derfor legges til rette for bruk av nullutslippsbiler, f.eks. gjennom krav til høy tetthet av tilkoblingspunkter etc. i reguleringsplaner.

5. Veien videre

Transformasjonstiltak må skje steg for steg. Kommunen må ha et realistisk mål for hvordan transformasjonen skal gjennomføres. Oppgradering av overordnet (felles) infrastruktur, som veg/gater og grønnstruktur, bør prioriteres tidlig. Økonomi, virkemidler, tidsperspektiv, forankring, samarbeid og involvering spiller viktige roller og må vurderes for det enkelte prosjekt, og i større og mindre tiltak. I de fleste tilfeller er det nødvendig å gå stegvis frem og gjennomføre flere enkelttiltak over en lengre tidsperiode. Det som begynner i det små, kan lett utvikle seg til noe større når lokalsamfunnet ser de positive effektene av transformasjonsarbeidet.

5.1. Tiltak på kort sikt

Byplanens byromsanalyse påpeker at en sentral utfordring i transformasjonen av Bydel Nord blir å snu dagens struktur til en mer utadvendt, menneskebasert bydel, og sikre gode byrom i en transformasjon som vil foregå over lang tid. Byrommene må legges til grunn tidlig, og være førende for kommende transformasjon.

En bydelspark vil være et viktig element i utviklingen av Bydel Nord. En tidlig etablering av aktivitets- og møteplassen vil kunne definere området som et boligområde og være et frempek mot utviklingen som er skissert i dette områdeprogrammet.

Ved hjelp av enkle midler kan man aktivisere og prøve ut tiltak som kan gi innspill til permanent utforming av byrommene. Midlertidige byrom kan bidra til liv og nye aktiviteter på arealer som er lite i bruk og som det vil ta tid før bygges ut. Fordelen med slike kortsiktige tiltak er at de er mulige å gjennomføre uten bruk av store ressurser eller omfattende planlegging, og ikke er til hinder for gjennomføring av en permanent transformasjon/opprustning på et senere tidspunkt. Eksempler på arealer for midlertidige byrom innenfor K2 er eksisterende gater, plasser, rivningstomter eller restområder som brukes til parkeringsplasser. Enkle tiltak som kan skape midlertidige byrom kan være:

- møblering av enkle flyttbare stoler og benker
- hengekøypark
- graffitiegg
- tilrettelegging for lek og andre aktiviteter både sommer og vinter (skatebane og skøyteis f.eks.)
- sauna og badstamper
- matmarked
- trær og blomster plantes i kasser og sekker
- utplassering av bikuber
- urban dyrkning i pallekasser (urbant jordbruk)
- loppemarked/markeds plass
- utendørs kino
- kulturarrangementer/utstillinger

Tiltakene kan bidra til å gi området en identitet, og styrke tilhørigheten blant befolkningen før området er ferdigstilt. Dette kan øke områdets attraksjonsverdi og kan fungere som en «kickstarter» i transformasjonsprosessen. Etablering av tiltak på kort sikt kan bidra til å forsterke området på befolkningens «mentale bykart». Deler av området kan i dag kanskje fremstå som litt glemt, men med aktiviteter, oppgraderinger og annen arealanvendelse kan det få oppmerksomhet.

Initiativet til midlertidige byrom kan komme fra kommunen, innbyggere, utbyggere, grunneiere eller næringslivet. Aktiv bruk av midlertidige byrom kan bidra til en utvikling som ikke låser byrommene til en bestemt type bruk, men som er åpen og inkluderende for forandring og lokale initiativ. For at dette skal bli en realitet, må beslutningstakere samordnes og det må formaliseres et samarbeid mellom kommunen og grunneiere/utbyggere i området.

5.2. Finansiering

Utviklingsområder i byer og tettsteder er ulike med hensyn til utbyggingssituasjon, eiersituasjon og behovet for infrastruktur. Som regel er det behov for samarbeid mellom kommunen og flere private parter om finansiering og ansvar for utbygging av teknisk og blågrønn infrastruktur.

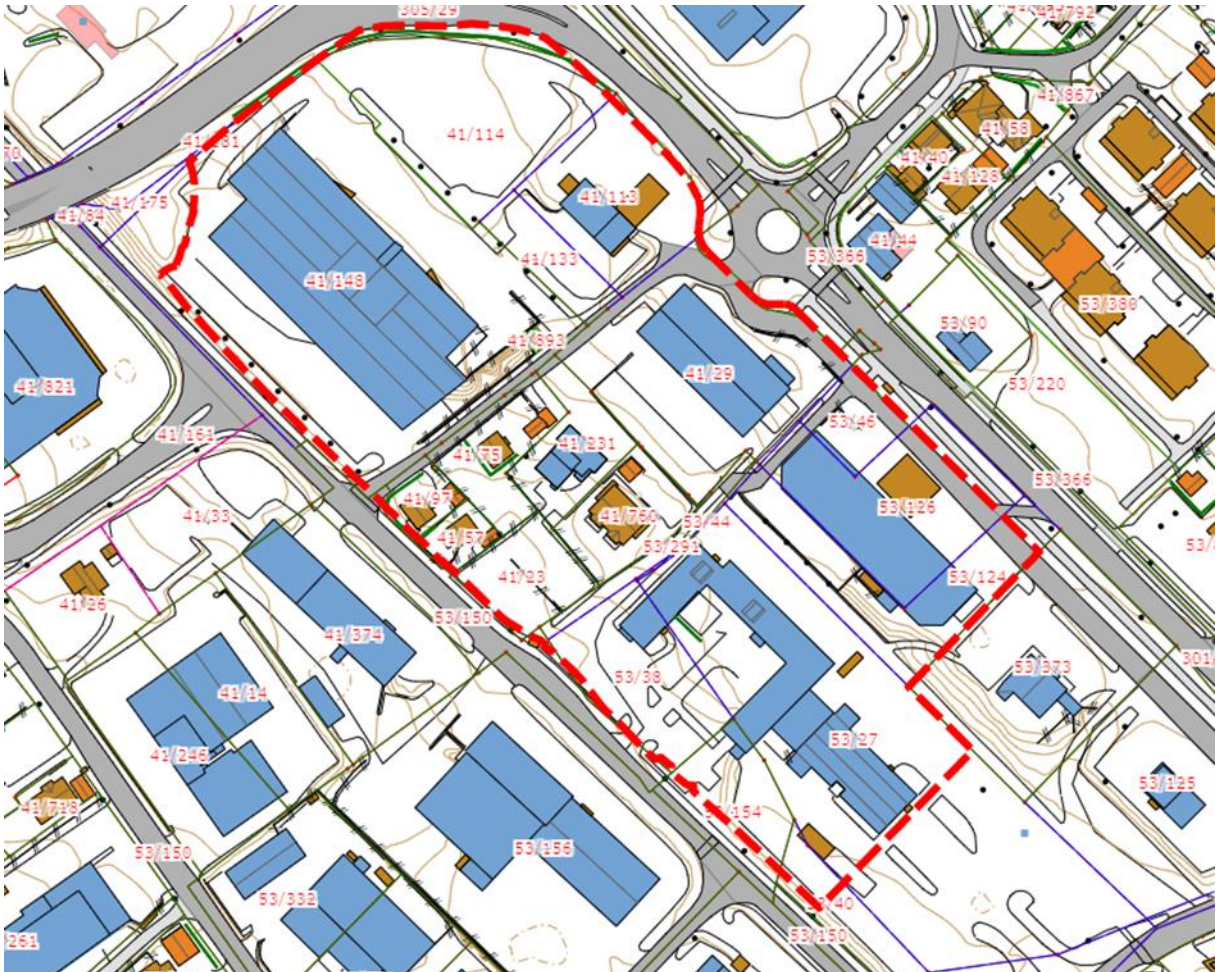
Transformasjon av K2 vil kreve investeringer i infrastruktur. Grunneiere og utbyggere må regne med å bidra til etablering av infrastruktur i forbindelse med utvikling av egne prosjekter. I den videre planleggingen vil noen områder bli regulert til ulike utbyggingsformål, mens andre blir regulert til offentlig grønnstruktur o.l. Areal med formål og utnyttingsgrad som gir høy eiendomsverdi vil sannsynligvis ikke bli jevnt fordelt mellom grunneiere innenfor området.

Styring av offentlige tiltak i området bør skje ved å knytte rekkefølgebestemmelser til reguleringsplanene, som følges opp med utbyggingsavtaler mellom grunneiere/utbyggere og kommunen.

6. Dagens situasjon – beskrivelse av området

6.1. Geografisk avgrensning

Analyseområdet for områdeprogrammet er avgrenset til delområde K2 i Byplanen og er ca. 45 daa. stort. Området er avgrenset av Industrigata i vest, Lillehammervegen i nord, Gudbrandsdalsvegen i øst og parkeringsplassen til vegkontorbygget/sørenden av gamle Power-bygget i sør. Figur 20 viser områdets utstrekning.



Figur 20: Rød stiple linje markerer avgrensning til området K2. Kartet viser også eiendomsgrenser, samt gårds- og bruksnummer.

Området K2 er definert i Byplanen, men det er naturlig at områdeprogrammet ser utover avgrensningen for å sikre en helhetlig struktur. Dette gjelder spesielt langs Gudbrandsdalsvegen og Industrigata og sørover mot Rosenlundsenteret, S2 i Byplanen.

6.2. Dagens bruk

I nordenden av K2 er det en næringsklynge med store handelsformater, i tillegg til en bensinstasjon. Rett sør for Snekkervegen er det blandet arealbruk med en fire-mannsbolig og næringsbygg i

varierende størrelser, hvor det største vender ut mot Gudbrandsdalsvegen. I sør er det et par større bygg og en selvbetjent bensinstasjon.

6.3. Eksisterende (blå-)grønnstruktur

Det er lite helhetlig grønnstruktur i K2 i dag. Det som er, framstår som fragmentert og lite sammenhengende. Vegetasjonen er et resultat av restarealer, eksempelvis langs gjerdelinjer og mellom asfalterte flater. Langs Gudbrandsdalsvegen er det plantet en dobbel trerekke med lind.



Figur 21: Flyfotoet viser bebyggelsesstruktur og mangelen på helhetlig grønnstruktur i området.

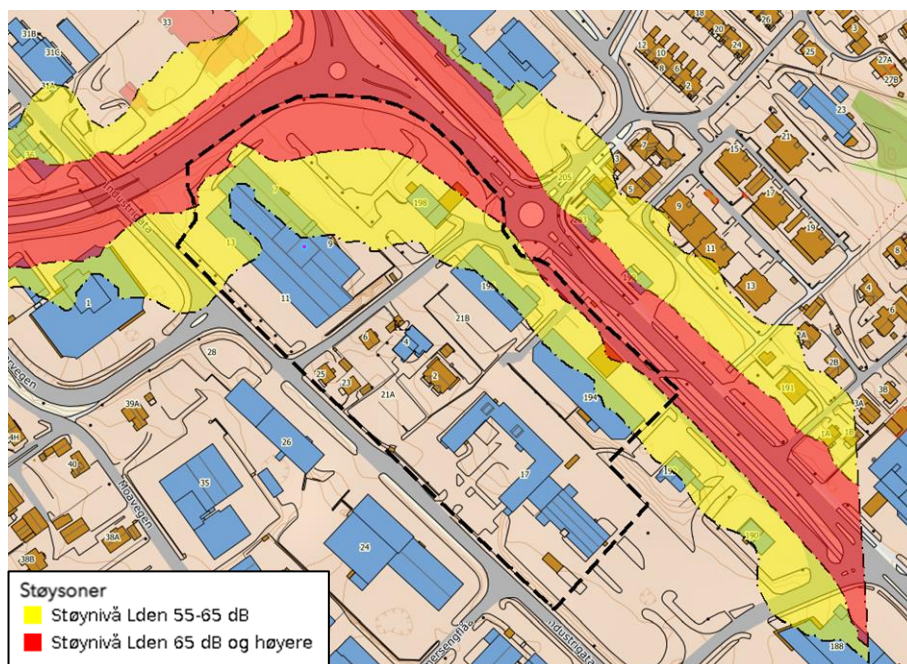
6.4. Trafikk- og miljøforhold

Hovedvegene gjennom området, Gudbrandsdalsvegen og Industrigata, har utdatert veg-geometri, men Gudbrandsdalsvegen har fått en gradvis forbedring gjennom de siste 15 årene, med dobbel trerekke og bygninger som ligger orientert mot gateløpet. Bebyggelsen i K2 er ikke strukturert langs vegen som i et gaterom, men ligger plassert midt på tomtene med relativt stor avstand fra veg og nabogrenser. Bilen har stått i sentrum ved planleggingen med å sikre god fremkommelighet og gode parkeringsløsninger.

Industrigata ble i 2016 forlenget forbi Rosenlundvegen og koblet på Fåberggata ved Statens hus, og i 2021 ble Rosenlundvegen stengt for gjennomkjøring opp til Gudbrandsdalsvegen, i tråd med vedtatte reguleringsplaner.

Forbi K2 har Gudbrandsdalsvegen en årsdøgnstrafikk (ÅDT) på ca. 7000 og Lillehammervegen ca. 7600. Tallene er for 2019 og er beregnet i NorTraf av Statens vegvesen. Oppdaterte tall for Industrigata er ikke tilgjengelig, men reguleringsplanen fra 2007 viser en ÅDT på 3000.

Kartet under viser støysoner fra fylkesveiene Gudbrandsdalsvegen og Lillehammervegen. Støydataba for Industrigata er ikke tilgjengelig. Beregningene viser at områdene i nærheten av rundkjøringen Lillehammervegen x Gudbrandsdalsvegen er klart mest utsatt for støy.



Figur 22: Gule og røde støysoner i K2. Kilde: Statens vegvesen.

6.5. Gang- og sykkelforbindelser

De langsgående gang- og sykkelforbindelsene i området følger Gudbrandsdalsvegen og Industrigata. Langs Gudbrandsdalsvegen er det adskilt gang- og sykkelveg på begge sider frem til Snekkervegen, mens det i Industrigata kun er fortau på østsiden av veien. Forbindelsen langs Gudbrandsdalsvegen og inn til sentrum/ut til høgskolen er godt leselig. På østsiden av Gudbrandsdalsvegen er gang- og sykkelveien nylig oppgradert, hvor gående og syklende er skilt. Dette arbeidet var ferdig sent 2021. Kommunens hovedtrasé for sykkel går i Gudbrandsdalsvegen.

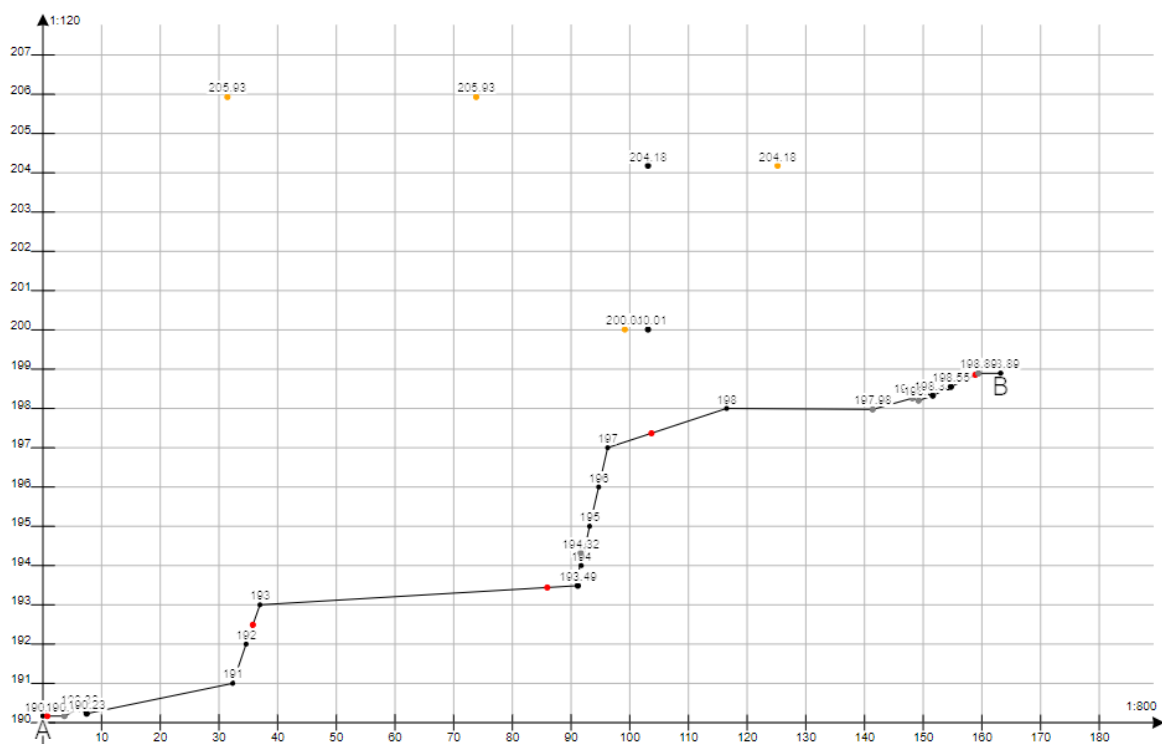
Den eneste opparbeidede tverrgående gang- og sykkelforbindelsen i området er i Snekkervegen, som har fortau på nordsiden. Det er mulig å komme seg øst/vest på andre måter, men disse traséene er ikke opparbeidet/regulert.

K2 ligger ca. 2 kilometer fra Lillehammer stasjon og sentrum. Dette utgjør ca. 25 minutter i gangtid og ca. 10 minutter på sykkel. Området ligger i for stor avstand til sentrum til at det kan regnes som en del av sentrum og «10- minutters byen» sett i gangavstand.

6.6. Bebyggelse, skala og terrengforhold

Bebyggelsen i området danner ingen markert kvartalsstruktur, og ligger «løst» orientert langs adkomstvegene. Type bebyggelse og dens tetthet har stor variasjon, og utnyttelsesgraden (bebyggd areal) er på om lag 18 %. Statens vegvesens gamle lokaler i fem etasjer skiller seg markant ut i området. Dette bygget er ca. 15 meter, mens næringsbygget i Snekkervegen er ca. 11 meter høyt, sett fra Industrigata. Øvrige næringsbygg er oppført i en (høy) eller to etasjer, mens boligbebyggelsen er bygd med to etasjer.

Terrenget er planert i «terrasser», som en følge av at terrenget naturlig skråner mot vest. Fra Gudbrandsdalsvegen til Industrigata er høydeforskjellen ca. 10 meter målt i Snekkervegen. Planeringen gjør at terrenget faller i nivåer fra Gudbrandsdalsvegen og ned til Industrigata.



Figur 23: Terrenget er planert i «terrasser». Målt fra Industrigata (A) opp til Gudbrandsdalsvegen (B).

6.7. Eiendomsforhold

Under følger en oversikt over grunneierne i området, gård- og bruksnummer, adresse og hvilken virksomhet/arealbruk som eiendommene benyttes til. Se Figur 20 for kart av området.

Eier	Eiendom – gnr./bnr.	Adresse(r)	Arealbruk/Virksomhet
Snekkerveien 1 AS	41/114		
Snekkerveien 004 AS	41/148, 41/893	Snekkervegen 7-9-11-13	Bohus, Jula, Jysk, Europris
Industrigata 17 AS (Coop/Møller)	41/75, 41/57, 41/23, 53/291, 53/44, 53/27, 53/38, 53/154, 53/40, 41/231	Snekkervegen 4 Snekkervegen 6 Industrigata 23 Industrigata 21 Industrigata 17	Seksjonert, næring Enebolig Enebolig Gamle Vegvesen-bygget, AVIS bilutleie
Circle K Norge AS	41/133, 41/113	Gudbrandsdalsvegen 198	Circle K
Gudbrandsdalsvegen 196 AS (Tema Eiendom)	41/29	Gudbrandsdalsvegen 196	NorEngros, Trofé
Gudbrandsdalsvegen 194 AS (Roald Holding AS)	53/46, 53/126, 53/124	Gudbrandsdalsvegen 194	Wattlet AS, Uno-X,
Privat	41/175, 41/181, 41/97	Industrigata 25	Enebolig m.m.

Privat	41/760	Snekkervegen 2	Seksjonert 4 leiligheter
Statens vegvesen, Innlandet fylkeskommune	305/29, 301/11 m.fl.	Lillehammervegen, Gudbrandsdalsvegen	Veg
Lillehammer kommune	41/161, 53/150 m.fl.	Industrigata, Snekkervegen	Veg