

Planinitiativ for gbnr 201/2, 200/183, 200/184, 200/1459, 200/1580 m.fl. (Skysstasjonen)

Fagkyndig: DRMA arkitekter AS

Forslagsstiller: Torggutua AS (under etablering, et samarbeid mellom Bane Nor Eiendom AS og Lillehammer kommune eiendomsselskap AS)

Utarbeidet: 23.06.2023

Innhold

A.	Planområdet – dagens situasjon.....	3
B.	Planavgrensning	3
C.	Overordnede planer og retningslinjer	4
	Kommunedelplan for Lillehammer by 2020-2023 (2030).....	4
	Vedtatte reguleringsplaner i planområdet og nærområdet	4
	Reguleringsplaner under arbeid i nærområdet.....	4
	Eventuelt andre særskilt relevante overordnede retningslinjer og føringer.....	4
	Andre pågående relevante prosjekter.....	5
D.	Planinitiativet.....	5
	Bakgrunn og hensikt	5
	Planlagt formål, bebyggelse, anlegg og andre tiltak	6
	Utbyggingsvolum og byggehøyder	6
	Funksjonell og miljømessig kvalitet	8
	Virkning på og tilpasning til landskap og omgivelser	10
	Samfunnssikkerhet	11
E.	Berørte interesser av planinitiativet	11
	Trafikk.....	11
	Kulturmiljø.....	12
F.	Samarbeid og medvirkning	13
G.	Vurdering av behov for konsekvensutredning	13

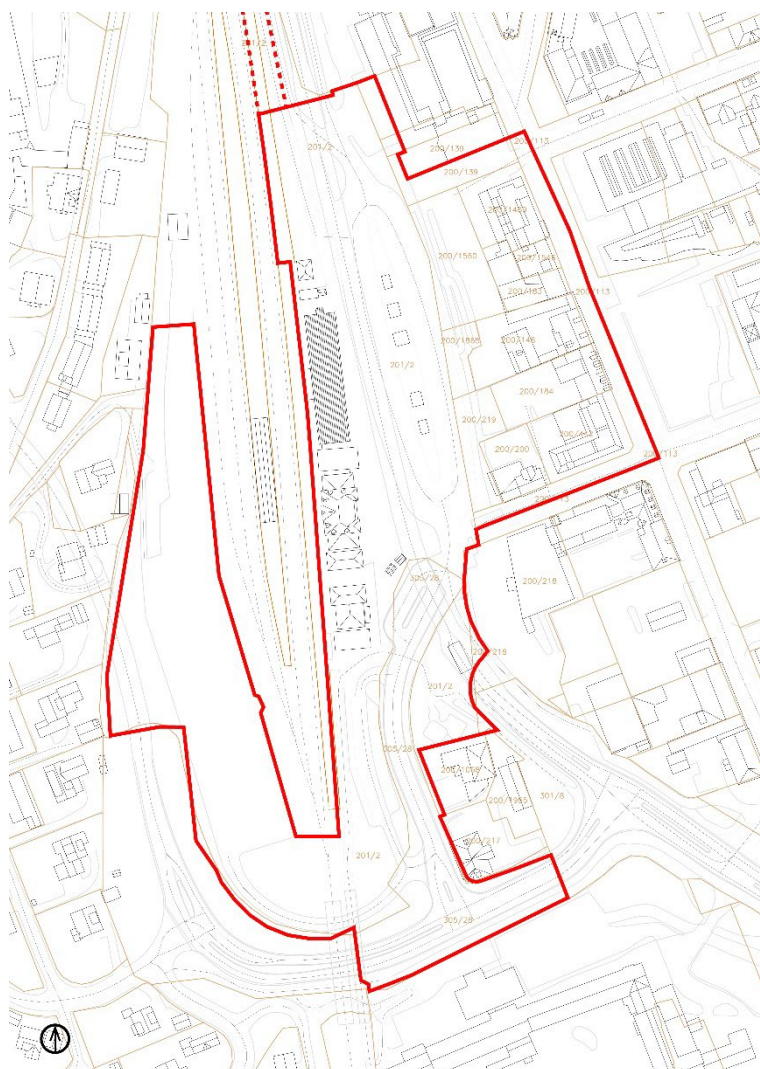
A. Planområdet – dagens situasjon

Planområdet ligger i sentrum av Lillehammer, og omfatter skysstasjonen med jernbanestasjon og bussterminal, samt kvartalene mellom Jernbanetorget og Kirkegata. Bebyggelsen i kvartalene benyttes til forretning, tjenesteyting, kultur, kontor og bolig.

Mellom Kirkegata og Jernbanetorget er det en høydeforskjell på ca. 8 meter, som tas opp av en høy mur mot bussterminalen.

Bussterminalen er utformet som en oval med mulighet for å kjøre rundt. Holdeplass for taxi er plassert på taket over tunnelen i Brufoss gate.

B. Planavgrensning



1 Forslag til planavgrensning for Skysstasjonen er vist med rød linje. Tilgrensende foreslått planavgrensning for Lurhaugen er vist med rød stiplet linje.

Foreslått planavgrensning omfatter skysstasjonen med jernbanestasjonen til og med stasjonsbygningene, og bussterminalen, inkludert parkeringsareal og krysset mellom Jernbanetorget og

Mesnadalsvegen i sør. Mot vest omfatter forslaget til planavgrensning pendlerparkeringen med innkjøringen fra Jernbanetorget.

Videre inkluderer planavgrensningen kvartalene avgrenset av bussterminalen (Jernbanetorget), forlengelsen av Wieses gate, Kirkegata og Jernbanegata og grøntområdet over Brufoss gate.

Mot nord ved tunnelen for Brufoss gate omfatter planavgrensningen vestre del av gbnr 200/225 til fasadeliv og den går kant i kant med reguleringsplan for Mesnadalsarmen.

C. Overordnede planer og retningslinjer

Kommunedelplan for Lillehammer by 2020-2023 (2030)

I kommunedelplan for Lillehammer by er planområdet avsatt til sentrumsformål. Innenfor formålet er det tillatt med alle formål, unntatt areal- og transportkrevende handel.

Planområdet ligger innenfor gjennomføringssone H820_1 Kirkegata/Skysstasjonen/Lurhaugen-Mesnadalen, hvor det er krav om utarbeidelse av felles områdeprogram før detaljregulering. Det er krav om at reguleringen skal avklare arealbehov for jernbane og at det skal gjennomføres trafikkutredninger.

Deler av planområdet er omfattet av hensynssone H710 Bybane/gondol, med bestemmelse om at det ikke tillates tiltak som er til hinder for framtidig framføring av gondol/bybane.

Vedtatte reguleringsplaner i planområdet og nærområdet

Reguleringsplan for Lillehammer sentrum, vedtatt 24.3.2010, er gjeldende reguleringsplan for kvartalene mellom Jernbanetorget, Wieses gate, Kirkegata og Mesnadalsvegen. Planavgrensningen omfatter kvartalene 78 og 79 B, deler av 79 A og grøntområde mellom 79 A og B.

Reguleringsplan 3405 Plan -134-01 – Endring ved Lillehammer skysstasjon, vedtatt 18.2.1993, er gjeldende reguleringsplan for trafikkarealene på skysstasjonen.

Reguleringsplan 3405 Plan-134-02 - Mindre endring av Lillehammer Skysstasjon, vedtatt 6.12.2010, er gjeldende reguleringsplan for bygningen på stasjonen. Bygningene er avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål: forretning/offentlig eller privat tjenesteyting/kontor/hotell/bevertning.

Reguleringsplaner under arbeid i nærområdet

Det pågår ikke annet planarbeid i nærområdet.

Eventuelt andre særskilt relevante overordnede retningslinjer og føringer

Områdeprogram for sentrum vest

Planområdet er omfattet av områdeprogram for Sentrum vest, vedtatt 30.03.2023.

Områdeprogrammet er et strategisk program for langsiktig utvikling, og fastlegger overordnede prinsipper for utvikling av områdene, som skal ligge til grunn for reguleringsplaner og utbyggingsprosjekter.

Områdeprogrammet for Sentrum vest skal følge opp byplanens mål for utvikling av en urban, attraktiv og bærekraftig by for bolig- og arbeidsplassutvikling.

Gatebruksplan for Lillehammer sentrum

Planområdet er omfattet av gatebruksplan for Lillehammer sentrum, vedtatt 30.03.2023.

Gatebruksplanen beskriver de overordnede hovedgrepene for å oppnå endret transportmiddelfordeling slik at Lillehammer når nullvekstmålet for personbiltrafikken og for at Lillehammer skal være en attraktiv og levende by gjennom å sikre tilgjengelighet til sentrum.

Andre pågående relevante prosjekter

Parkering i fjell

Planområdet er omfattet av områdene hvor det vurderes å etablere parkering i fjell under Lillehammer sentrum. Plassering av opp/nedgang til parkeringsanlegget vil potensielt påvirke utviklingen av planområdet, og det vil være viktig at en opp/nedgang innenfor planområdet får en god sammenheng med byromsnettverket og funksjonene i kvartalene.

D. Planinitiativet

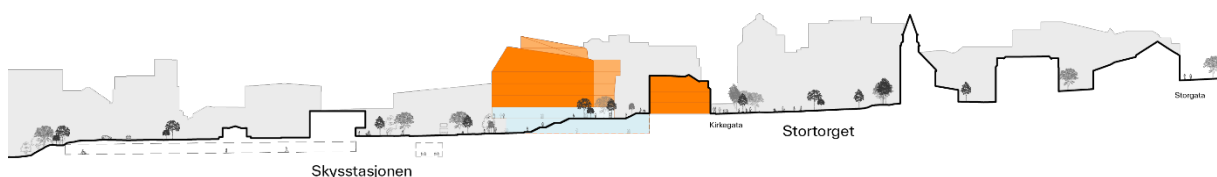
Bakgrunn og hensikt

Hensikten med planinitiativet er å legge til rette for utvikling av knutepunktet, samt transformasjon og byutvikling av kvartalene mellom Jernbanetorget og Kirkegata.

Planen skal legge til rette for knutepunktutvikling og en helhetlig byutvikling, der ny utforming av det trafikale knutepunktet og utvikling av kvartalene mot Kirkegata ses i sammenheng med hverandre og med sentrum og Lillehammer for øvrig. Utviklingen av området skal bidra til et sterkt kollektivknutepunkt med togstasjon og bussterminal i kombinasjon med høy grad av fortetting, med kompetansekrevene arbeidsplasser og utadrettet virksomhet på gateplan som gir grunnlag for økt byliv.

Planforslaget skal følge opp byplanens intensjon om en tett og flerfunksjonell bystruktur.

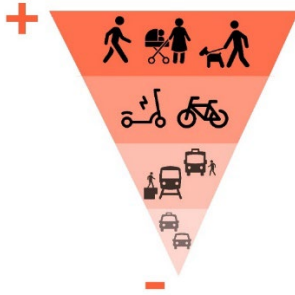
Konsept/strategi - oppfølging av områdeprogram for sentrum vest



2 Grepet for planinitiativet innebærer å arbeide med et sammenhengende inne/ute-bygulfv i flere nivåer og utnytte terrengforskjellene til å skape varierte byrom, med gutua som sentral kobling mellom sentrum og Stortorget og kollektivknutepunktet på Skysstasjonen.

Planforslaget skal følge opp områdeprogram for Sentrum vest sine føringer for utviklingen av området.

Områdeprogrammet legger opp til at utvikling innenfor området skal ta utgangspunkt i stedsidentiteten og gi rom for mobilitetsutvikling i tråd med den omvendte mobilitetspyramiden.



3 Den omvendte mobilitetspyramiden. Illustrasjon fra områdeprogram for sentrum vest.

Områdeprogrammet legger blant annet vekt på å styrke byromsnettverket, med bynatur, grønne kvaliteter og møteplasser, og at ny bebyggelse gjennom volum- og terrengutforming skal gi en menneskelig skala.

Ved å følge opp prinsippene i områdeprogrammet skal planforslaget gi grunnlag for byutvikling med høy arkitektonisk kvalitet, variert byliv året rundt og differensierte byrom. Områdeprogrammets forventninger til en bærekraftig og framtidsrettet transformasjon skal følges opp i planarbeidet.

Planlagt formål, bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Utbyggingsområdet

Det legges opp til at området utvikles som et flerfunksjonelt byområde. Planlagt arealformål for utbyggingsområdet (kvartalene) er sentrumsformål, hvor det innenfor formålet kan legges til rette for tjenesteyting, kontor og hotell/overnatting, samt publikumsrettet næring (forretning, bevertning, tjenesteyting eller annen utadrettet virksomhet) på gateplan mot de viktigste by- og gaterommene i tråd med føringene i byplanen og områdeprogrammet. Det legges opp til at kvartalene skal utvikles som en helhet, med mulighet for trinnvis utvikling.

For å styrke knutepunktet og legge til rette for utbygging av næring som bygger opp under Lillehammer som kunnskaps- og teknologiby, er det ønskelig å legge til rette for utvikling av en forskningspark / næringsklynge for besøks-, arbeidsplass- og kompetanseintensive virksomheter. Det vil legges vekt på å optimalisere næringslokalene med tanke på sambruk internt og med tanke på at de skal virke i samspill med byen for øvrig.

Trafikkterminalen

Planlagt arealformål er samferdselsanlegg, der detaljering vil avklares i planarbeidet.

Bussterminalen planlegges som en bymessig gateterminal, med mulighet for bruk av Jernbanegata for buss for tog. Utforming av terminalområdet skal bidra til effektiv og tilgjengelig kollektivtransport og et godt nettverk for myke trafikanter, som binder skystasjonen og den nye bebyggelsen sammen med byveven.

Parkering

Vurderer muligheten for å inkludere pendlerparkeringen for en helhetlig mobilitetsløsning for knutepunktet i alle faser av utviklingen.

Utbyggingsvolum og byggehøyder

I henhold til områdeprogrammet skal ny bebyggelse bidra til videreutvikling av kvartalsstrukturen og den skal ha varierte høyder og videreføre byplanens intensjon om 4-6 etasjer. Videre skal arkitektonisk

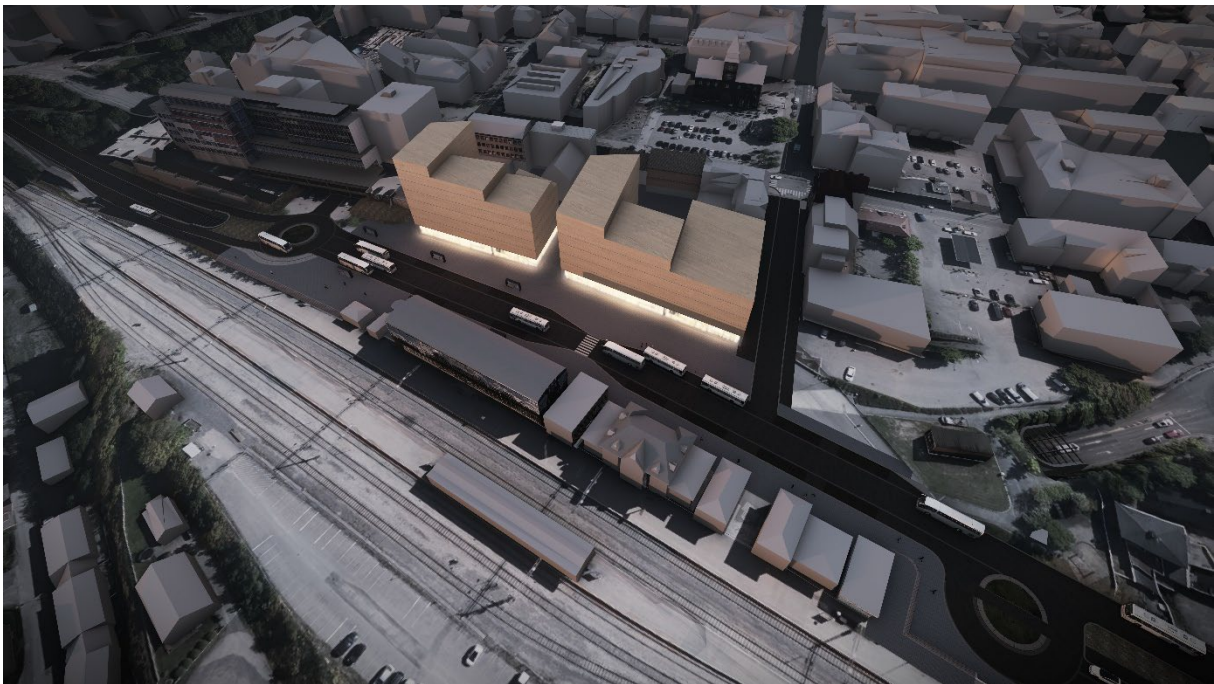
utforming og byggehøyder tilpasses terrenget, omkringliggende bebyggelse og bygningenes funksjoner. Områdeprogrammets prinsipper vil følges i planarbeidet, hvor det ønskes utredet et utbyggingsvolum opp mot BTA 20 000 m² og byggehøyder opp mot 8 etasjer. Det er ønskelig å legge til rette for varierte byggehøyder innenfor kvartalet for å skape menneskelig skala, variasjon i bebyggelsen og rom for framtidsrettet næringsvirksomhet.

Utbyggingsvolumet skal gi mulighet for å tiltrekke bedrifter med kompetansearbeidsplasser og legge til rette for sambruk av funksjoner og positive synergier mellom ulike virksomheter og med byen for øvrig. I planarbeidet skal det arbeides med hvordan behovet for sammenhengende næringsareal kan løses sammen med behovet for å tilpasse utbyggingsvolumet til terreng og landskap.

Det er ønskelig å legge til rette for utbygging med et dynamisk inne/ute-bygulv som skaper møteplasser, møter skysstasjonen på gateplan og bidrar til flyt mellom nivåene opp til Kirkegata. I planarbeidet vil forholdet til omgivelsene bli vektlagt, og hvordan ny bebyggelse både kan bidra til å utvikle stedsidentiteten og særpreget, samtidig som viktige kvaliteter i eksisterende bebyggelse og byrom videreføres, spesielt i områder med kulturminneverdier. I planarbeidet vil det legges fokus både på de store byrommene/gaterommene og på de indre byrommene i kvartalene.

Illustrasjoner som viser utredningsspenn i planarbeidet for volum / bebyggelse

Illustrasjonene nedenfor viser spennet i bebyggelsesstruktur, utbyggingsvolum og høyder som det er ønskelig å utrede i planarbeidet.



4 Større, samlet bygningsvolum med gutu som sentral forbindelse mellom skysstasjonen og Kirkegata.



5 Oppdelt bygningsvolum med to forbindelser gjennom kvartalet.



6 Oppdelt bygningsvolum med flere forbindelser gjennom kvartalet mot Kirkegata, der gutua er den sentrale.

Funksjonell og miljømessig kvalitet

Som en del av planarbeidet skal det i tråd med forventningene i områdeprogrammet utarbeides et kvalitetsprogram som viser hvordan prinsippene for landskap, mobilitet og bebyggelse følges opp i detaljreguleringen og hvordan de skal følges opp i byggeprosjektene. Kvalitetsprogrammet vil være prinsipielt og struktureres opp mot bestemmelsene.

Bærekraft og miljø

I tråd med kravene i byplanen skal planarbeidet ivareta bærekraftige løsninger med hensyn til materialvalg, energiløsninger, overvannsløsninger, vann- og avløpsløsninger og lokalisering av funksjoner. Bærekraftige løsninger og materialbruk blir tema i planarbeidet.

Som del av planforslaget er det planlagt å utarbeide et program for miljø, klima og bærekraft. I planarbeidet vil det arbeides med en form for klima- og miljøregnskap for planforslaget og det vil vurderes hvordan BREAAAM-sertifisering eller tilsvarende skal/kan benyttes for prosjektet.

Samspill med byen og synergieffekter

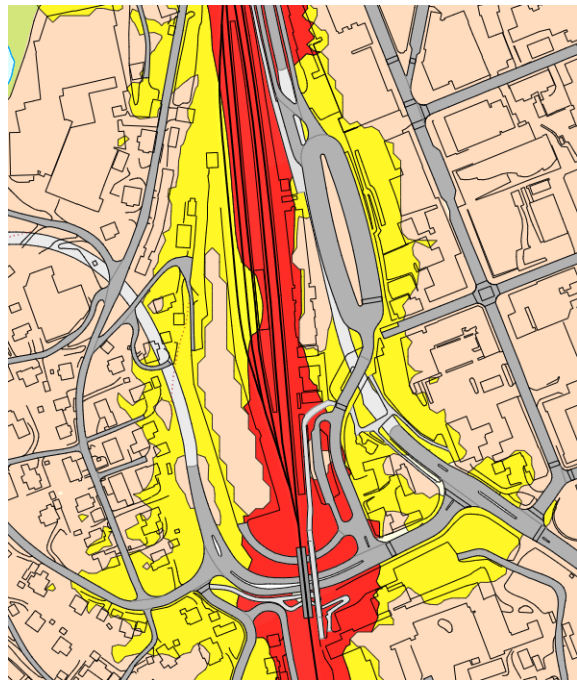
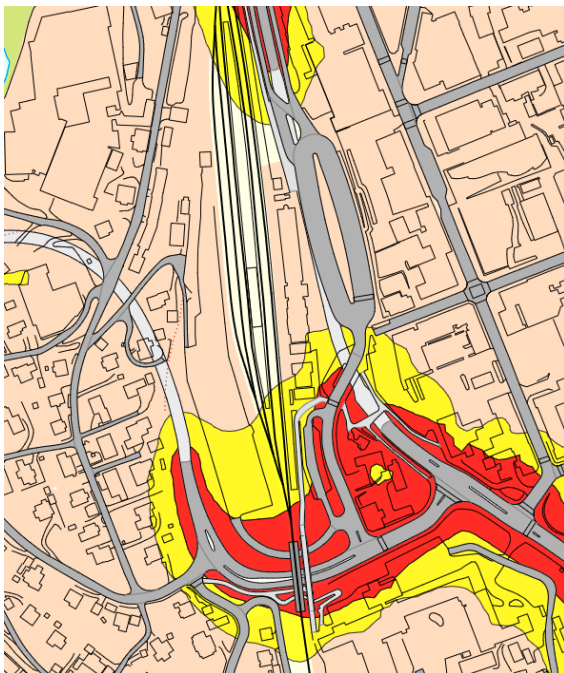
Planforslaget skal legge til rette for et grønt byromsnettverk som spiller sammen med eksisterende byromsnettverk.

Ny arealbruk vil bidra til å forsterke knutepunktet og framheve området som en attraktiv destinasjon med flere ulike kvaliteter som sammen bidrar til et styrket byliv i området og knytter skystasjonen tettere på Kirkegata og oppover mot Storgata. I sammenheng med utvikling på Lurhaugen, med mulig flytting av høgskolen til sentrum, vil transformasjonen bidra til at økt areal for kompetansekrevene arbeidsplasser i sentrum. Det vil kunne gi synergieffekter og styrke sentrum og knutepunktet.

Universell utforming / tilgjengelighet

I planarbeidet skal det undersøkes hvordan utformingen av utbyggingsområdet best mulig kan legge til rette for gode bevegelser mellom Kirkegata/Stortorget og Jernbanetorget. Det inkluderer mulighet for universelt utformet forbindelse gjennom kvartalene, samt trapper som bidrar til hurtigere kommunikasjon mellom skystasjonen og sentrum.

Støy



7 Støy fra vegtrafikk til venstre og støy fra jernbane til høyre

Utbyggingsområdet er utsatt for trafikkstøy fra jernbanen og fra fv. 213 Brufoss gate, og ligger i sin helhet i gul og rød støysone. I planarbeidet skal det utredes hvordan boliger og annen støyfølsom bruk skal sikres akseptable støyforhold, inkludert behov for eventuelle avbøtende tiltak, i samsvar med kravene i kommunedelplan for Lillehammer by og veileder T-1442.

Mobilitet: trafikale forhold, transport og tilgjengelighet

Områdeprogrammets prinsipper om vektlegging av effektivitet og fremkommelighet for kollektivtrafikken og om prioritering av framkommelighet og tilbud for gående og syklende skal følges opp i planarbeidet. Det vil utarbeides en mobilitetsstrategi for detaljreguleringen.

I planarbeidet skal gatebruksplanens forventninger til utvikling av Kirkegata som hovedgate for kultur følges opp. Det skal også avklares hvordan gatebruksplanens forventninger til mobilitetsplan for hele sentrum vest skal håndteres i planarbeidet.

Planområdet ligger innenfor sone 1 for parkering i henhold til Byplanen. For kontor og forretning innebærer det at krav til bilparkering er 0 og krav til sykkelparkering er 1-1,5 per 100 m² BRA. For hotell/overnatting er parkeringskravet 0,5 bil og 0,1 sykkel per gjesterom og for forsamlingslokale/kino/teater er kravet 0,2 bil og 0,5 sykkel per plass.

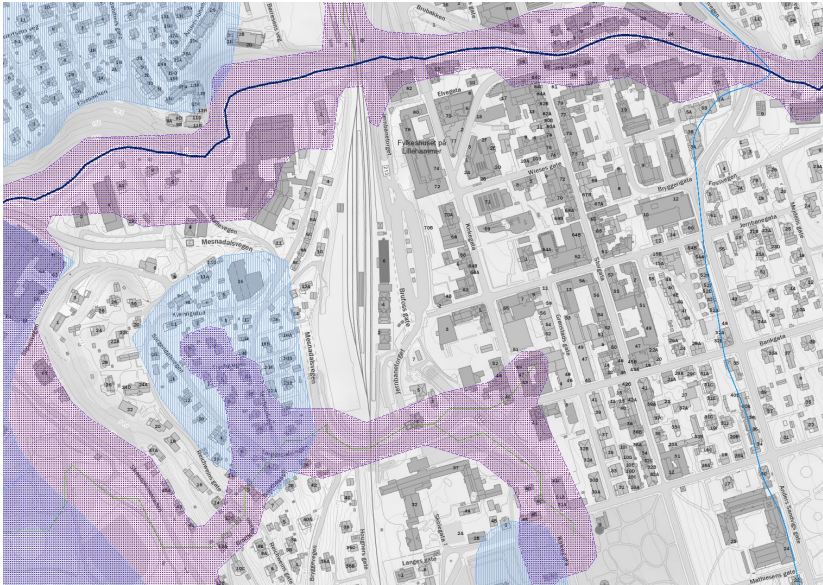
I planarbeidet vil det ses på ulike løsninger for mobilitetsanlegg/mobilitetshus, i sammenheng med andre pågående prosesser, både på kort og lang sikt.

Det vil utarbeides trafikk/transportanalyse som blant annet utreder behov for trafikale løsninger og beskriver virkninger av endringene av trafikkterminalen og økt antall gående, syklende og kollektivreisende som følge av utbyggingen. I tillegg vil konkrete løsninger for utbyggingen som shared space, løsninger for myke trafikanter, nød- og nyttetransport og parkeringsbehov utredes.

Virkning på og tilpasning til landskap og omgivelser

Mellom Kirkegata og Jernbanetorget er det en høydeforskjell på opptil 8 meter. I planarbeidet skal det utredes hvordan terreng, ny bebyggelse og eksisterende bebyggelse i samspill kan sørge for et gate- og byromsnettverk som er godt å bevege og opphold seg i, der ute og inne danner en sammenheng/helhet. I planarbeidet skal områdeprogrammets prinsipper følges opp ved at det skal legges vekt på å arbeide med terrenget innenfor planområdet til å skape kvaliteter i byrommene, både de indre i kvartalene og i de større by- og gaterommene, og gode sammenhenger med eksisterende bebyggelse og omgivelsene. Videre vil det i planarbeidet legges vekt på at viktige siktlinjer og landskapssilhuetten ivaretas og det vil jobbes med at fasaden mot Kirkegata blir videreutviklet med vekt på kvalitet, karakter og særpreg.

Samfunnssikkerhet



8 Kartet viser at planområdet ligger nedenfor marin grense (heltrukken lys blå linje). Utbyggingsområdene ligger ikke innenfor aktsomhetsområde for flom (lilla skraver). Planområdet ligger like på utsiden av aktsomhetsområde for marin leire (lys blå skraver)

Det skal ikke tilrettelegges for næringsvirksomhet som krever spesielle hensyn eller utredninger knyttet til samfunnssikkerhet.

Det er ikke påvist kvikkleire i området og planområdet ligger ikke innenfor aktsomhetsområde for marin leire, selv om det ligger nedenfor marin grense.

I planarbeidet skal grunnforhold, flom og overvann utredes.

ROS-analyse

Som en del av planarbeidet vil det gjøres en ROS-analyse som gjør rede for alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for utbyggingen og omgivelsene, og gir forslag til hvordan eventuelle negative virkninger kan håndteres i plan- og byggesak.

E. Berørte interesser av planinitiativet

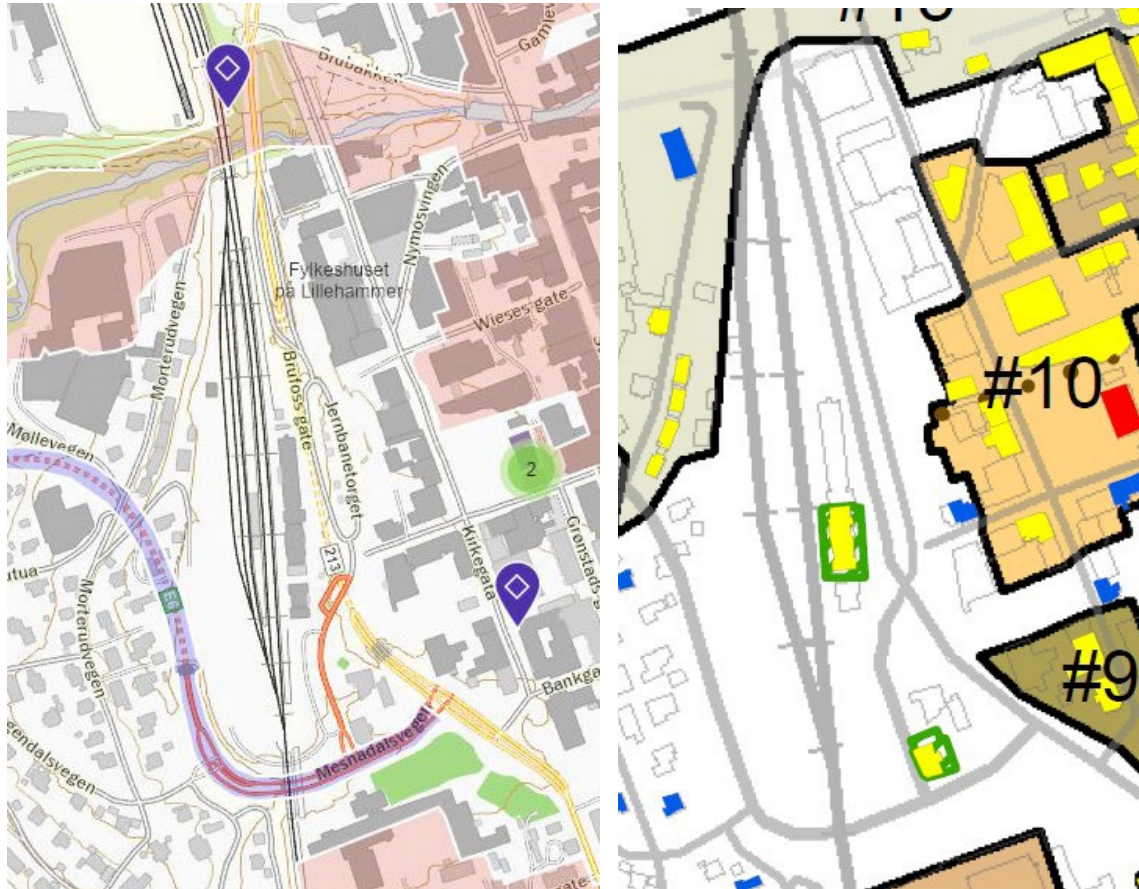
Trafikk

Planinitiativet innebærer transformasjon av det trafikale knutepunktet. Planinitiativet berører lokale, regionale og statlige interesser knyttet til trafikale forhold og transportsystemer.

Dialog og samarbeid med relevante aktører blir en vesentlig del av planprosessen.

Kulturmiljø

Nasjonale kulturmiljø- og kulturminneinteresser



9 Utsnittet til venstre viser fredete kulturminner med lilla skravur og kulturmiljøet av nasjonal interesse med rød skravur. Utsnittet til høyre viser byplanens illustrasjonskart for bygningsvern og kulturmiljøer, hvor de gule bygningene er vernet og de blå bygningene er bevaringsverdige. Fargede områder viser kulturmiljøer, og linja med prikker viser en historisk gutu (bak #10).

Planområdet grenser til kulturmiljø av nasjonal interesse (NB!-registeret); Lillehammer Sentrum Storgaten (K119).

Om kulturmiljøet heter det «*De industrielle mulighetene som lå i vannkraften i Mesnaelva var et viktig utgangspunkt for plasseringen av den nye innlandsbyen. Kraftkrevende industri ble lagt langs Mesnaelva. Ovenfor Storgata og nord for Mesnaelva ligger bygningene til Mesna Bruk. (...) Sør for Mesna Bruk ligger Brenneriet fra 1842. På nedsiden av Storgata ligger teglsteinsbygningene til Lillehammer Aktiemølle og nedenfor den, Gudbrandsdalen Uldvarefabrik. Lillehammer ble i 1894 Norges tredje by med elektrisitetsverk. Elektrisiteten var i første omgang myntet på industrien. Bygningene til både kraftstasjonens øvre anlegg fra 1917 og nedre anlegg fra 1921 ligger intakt. Omkring i byen ligger også flere transformator kiosker i nybarokk stil fra 1920-tallet.*»

Planområdet omfatter delvis det nasjonalt viktige kulturminnet Mesnadalsarmen.

Lokale kulturminneinteresser

Det er lokale kulturminneinteresser innenfor planområdet.

- Kulturmiljø #10 Stortorget: *Bebyggelsen som omgir Stortorget viser et tverrsnitt av norsk arkitekturhistorie på 1900-tallet. Flere av disse er ikoniske monumentalbygg, tegnet av betydningsfulle arkitekter i sin samtid. Videre er plassen et kulturhistorisk viktig byrom som*

arena for ulike samlinger og arrangementer. Området viser utvikling over lang tid og har stor opplevelsesrikdom. Variasjonen som følger av større endringer er en kvalitet. (Byplanen) Blant viktige enkeltbygninger nevnes *Verdensteateret* og kjøpmannsgårder.

- Stasjonsbygningen, Jernbanegata 4: Bygningen er regulert med hensynssone bevaring.
- Kulturpassasjen: Vist som historisk gutu i byplanen.
- Jernbanetorget 1: Bygningen er regulert med hensynssone bevaring.
- Jernbanegata 4: Bygningen er angitt som «bevaringsverdig bygning og anlegg» i byplanen.

Kulturminner og kulturmiljø i planarbeidet

I planarbeidet skal det utredes hvordan planforslaget kan bidra til å framheve og videreutvikle de nasjonale kulturminneinteressene knyttet til Mesna, i tråd med føringene i byplanen.

Planarbeidet vil ha fokus på hvordan de lokale kulturminneinteressene i området rundt Jernbanegata og Kirkegata ivaretas i den videre utviklingen. Det er et mål å bruke de identitets- og historiebærende elementene som blant annet Verdensteateret, gutua/Kulturpassasjen og Kirkegata 66, til å skape tilhørighet, gjenkjennelse og variasjon i området. Tilpasning av ny bebyggelse og det indre bylandskapet til disse elementene inngår som del av planarbeidet. Det vil bli utarbeidet nødvendig kulturminnedokumentasjon dersom eksisterende kunnskapsgrunnlag ikke er tilstrekkelig og kulturminneinteressene vil bli vurdert som del av utredningsarbeidet.

F. Samarbeid og medvirkning

I planprosessen vil det være tett samarbeid med Innlandet fylkeskommune og Innlandstrafikk om utviklingen av det trafikale knutepunktet. Det legges også opp til tett dialog med både eksisterende og fremtidige aktører i området.

Det legges opp til medvirkning, varsling og høring i tråd med plan- og bygningsloven §§ 5-1, 5-2 og 12-8. Offentlige myndigheter, naboer, gjenboere, grunneiere, festere, interesseorganisasjoner og andre berørte vil bli varslet ved oppstart av planarbeid og høring av planforslag.

Offentlige organer og andre interesserte som er aktuelle å varsle ved planoppstart:

- Innlandet fylkeskommune
- Innlandstrafikk
- Statsforvalteren i Innlandet
- Statens vegvesen
- NVE
- Bane Nor SF
- Brannvesenet
- Elvia
- Barnetalspersonen i plansaker

Øvrig behov for informasjonsmøter og dialog med berørte aktører i nærområdet vil bli vurdert i samråd med planmyndigheten.

G. Vurdering av behov for konsekvensutredning

Planarbeidet faller inn under forskrift om konsekvensutredning § 6 b, som stiller krav til konsekvensutredning og planprogram for reguleringsplaner som omfatter tiltak i forskriftens vedlegg I;

pkt 24 «Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m².».