



Planprogram

Detaljregulering for Skysstasjonen

2023.09.25

DRMA^o

Innholdsfortegnelse

Innledning	3
Bakgrunn	3
Hensikten med planarbeidet	3
Beskrivelse og avgrensning av området	3
Rammer for detaljreguleringen	4
Mål for planarbeidet	4
Nasjonale og regionale rammer	4
Kommunale rammer	6
Dagens situasjon	7
Eiendomsstruktur	8
Mobilitet	9
Byromsnettverk	10
Bebyggelsesstruktur, byform og arealbruk	10
Plangrep og prinsipper for utvikling	11
Plangrep	11
Prinsipper for utvikling	11
Temaer i planarbeidet	11
Konsekvensutredning	13
Krav til konsekvensutredning	13
Plan- og utredningsalternativer	13
Nullalternativet	13
Metode for konsekvensutredning	14
Utredningstema	14
FNs bærekraftsmål	15
Byutvikling	15
Byform og landskap	16
Byrom, byliv, møteplasser og sammenhenger	17
Kulturminner og kulturmiljø	17
Trafikale forhold	17
Barn og unges interesser	19
Energibehov og -løsninger, sirkularitet og klimagassutslipp	19
Miljøforhold	19
Trinnvis utvikling	20
Teknisk infrastruktur - VA	21
Beredskap og sikkerhet	21
Risiko og sårbarhet	21
Planprosessen	22
Medvirkning og samskaping	22
Forventet framdrift	22

Innledning

Bakgrunn

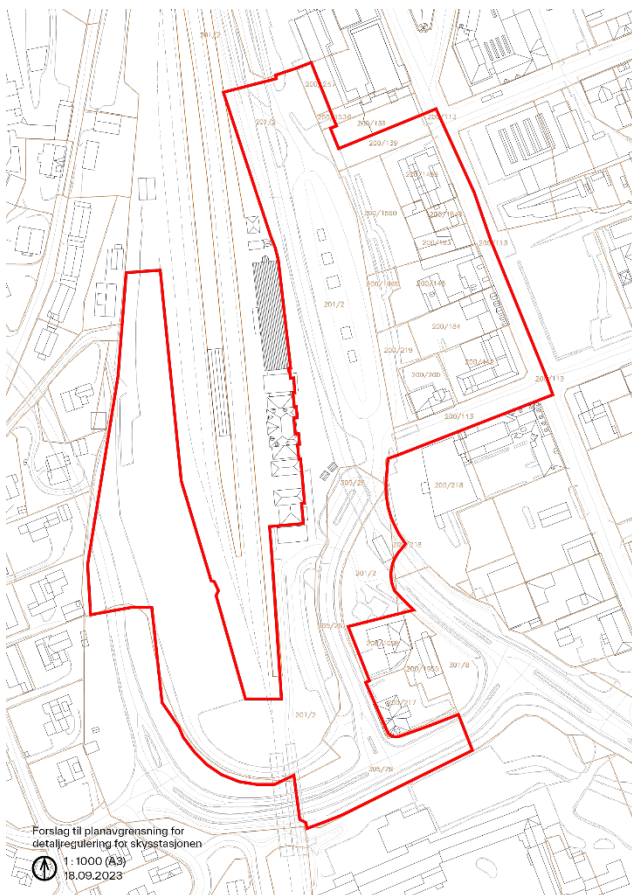
Forslagsstiller er Torggutua AS (u.s.), et samarbeid mellom Bane Nor Eiendom AS og Lillehammer kommunale eiendomsselskap AS. Plankonsulent er DRMA AS.

Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for byutvikling og transformasjon av området, med en urban gateterminal for buss og flerfunksjonell, bymessig bebyggelse.

Beskrivelse og avgrensning av området

Planområdet omfatter skysstasjonen og kvartalene mellom Jernbanegata, Kirkegata og forlengelsen av Wieses gate. Avgrensningen av området følger opp områdeprogram for sentrum vest gjennom at både bussterminalen og kvartalene betegnet 3A og 3B er del av planområdet.



1 Kart som viser planavgrensningen med rød linje.

Planavgrensningen følger avgrensningen for «Endring av reguleringsplan for Lillehammer skysstasjonen» mot stasjonsbygningene. For øvrig areal på skysstasjonen følger avgrensningen eiendomsgrenser eller avgrensningen mellom samferdselsformål og jernbaneformål i gjeldende planer.

Mot nord ved gang- og sykkelveg langs rampen fra Brufoss gate grenser planen til ny detaljregulering for Lurhaugen. Detaljregulering for Lurhaugen utarbeides i egen planprosess.

Rammer for detaljreguleringen

Mål for planarbeidet

Detaljreguleringen skal bidra til å oppnå byplanens mål om en urban, attraktiv og bærekraftig by for bolig- og arbeidsplassutvikling. Det innebærer:

- En by å høre til i og som er god å bo i
- En attraktiv og levende by
- En by der kulturminner og kulturmiljøer er en ressurs til nyskaping og byliv
- En by der menneskene møtes, trives og hører hjemme
- En by med funksjonell trygg og miljøvennlig infrastruktur for gående, syklende og kollektivreisende

Nasjonale og regionale rammer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Regjeringen legger vekt på at vi står overfor fire store utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom bl.a. offensiv klimapolitikk og forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

Regjeringen har videre bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, også i Norge. Bærekraftsmålene skal derfor være en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen.

Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjen er å oppnå en bedre samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, 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, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Rikspolitisk retningslinje for barn og unges interesser i planlegging

Retningslinjen skal bidra til å styrke barn og unges interesser i planleggingen og setter blant annet krav til gode oppvekstforhold i nærmiljøet, samt krav til utformingen av arealer og anlegg. Arealer og anlegg som brukes av barn skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Ved omdisponering av arealer avsatt til fellesareal eller friområder som er i bruk, skal det skaffes fullverdig erstatning.

Tilgjengelighet for alle – universell utforming

Prinsippene for universell utforming er nedfelt i plan- og bygningsloven. Universell utforming er en langsiktig nasjonal strategi for å bidra til et inkluderende samfunn med tilgjengelighet for alle. I den fysiske planleggingen skal bygg, transportsystem og uteområder utformes slik at alle, inkludert bevegelseshemmede, orientershemmede og miljøhemmede, kan bruke dem, uten at det skal være behov for spesiell tilpassning.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing (2018)

Kommunen skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpassing). Klimatilpassing og utslippsreduksjoner må sees i sammenheng. Det er viktig å planlegge for løsninger som både reduserer utslippene og reduserer risiko og sårbarhet som følge av klimaendringene.

Ved planlegging av nye områder for utbygging, fortetting eller transformasjon, skal det vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystemer og arealbruk med betydning for klimatilpassing, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering. Gjennom risiko- og sårbarhetsanalyser tidlig i planprosessen, skal det vurderes om klimaendringer gir et endret risiko- og sårbarhetsbilde.

Regional plan for klima, energi og miljø – Det grønne Innlandet

Planen har som mål å gjøre Innlandet forberedt på et klima i endring og sørge for at Innlandet tar vare på miljø, kulturmiljø og naturmangfold gjennom en bærekraftig forvaltning. Forskning, innovasjon, kompetanseheving og utviklingsarbeid framheves som essensielt for omstilling, miljø- og klimavennlig drift og øking av kompetansen innenfor klima, miljø og energibruk. Arealbruken skal bidra til å begrense transportbehovet og stimulere til smartere reisevalg. Gjenbruk og fortetting av eksisterende arealer og byutvikling der hensyn til uteområder, lysforhold og miljøkvalitet blir ivaretatt, skal gjøre Innlandet grønnere. Arealplanleggingen skal bidra til at fare for hendelser som følge av naturfare og klimaendringer reduseres. Naturbaserte løsninger skal prioriteres i arbeidet med klimatilpassing.

Regional plan for samfunnstryggleik – Saman om eit tryggare fylke

Planen har som mål å sikre Innlandet i ei framtid der vi opplever et skiftende trusselbilde, klimaendringer og stor mobilitet i befolkningen. Gjennom en framtidsrettet arealplanlegging og forvaltning skal bedre samfunnssikkerhet oppnås. Kartlegging av naturfarer skal skje tidlig i planprosessen og ligge som premiss for videre arbeid. Infrastrukturen skal utvikles slik at den tåler framtidige utfordringer og tar vare på samfunnet sine grunnleggende behov.

Regional plan for det inkluderende Innlandet

Innlandet skal utvikle attraktive, tilgjengelige og bærekraftige byer og lokalsamfunn for alle, der det bl.a. er høy trivsel i nærmiljøet og god og trygg tilgang til rekreasjonsområder. Det legges vekt på tilgang til aktivitet og friluftsliv, til lokal kulturarv og steder med egenart, samskaping med lokalt kultur- og næringsliv, barn og unge og lag og foreninger i byutviklingen og samlokalisering og samarbeid mellom offentlig, privat og frivillig sektor for å sikre innovasjon og gode tjeneste- og servicetilbud. Møteplasser som inviterer til mangfold, aktivitet og læring vektlegges.

Regional plan for samferdsel (2018-2030)

Planen bygger på prinsippene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. For å gjøre kollektiv- og mobilitetstilbudet tilgjengelig og attraktivt må det bygges attraktive og gode kollektivknutepunkt som legger til rette for sømløse overganger med framtidens fleksible og smarte løsninger for mobilitet.

Kommunale rammer

Kommunedelplan for Lillehammer by - Byplanen 2020-2023 (2030)

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

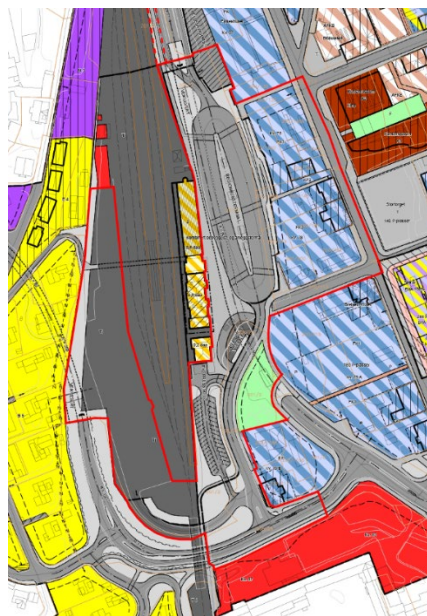
Planområdet ligger innenfor gjennomføringszone H820_1 Kirkegata/Skysstasjonen/Lurhaugen-Mesnaldalen, hvor det er krav om utarbeidelse av felles områdeprogram før detaljregulering. Det er krav om at reguleringen skal avklare arealbehov for jernbane og at det skal gjennomføres trafikkutredninger.

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.
- H410 Konesjonsområde for fjernvarmeanlegg, hvor det er tilknytningsplikt til fjernvarmeanlegg. Det kan gis unntak fra tilknytningsplikten ved dokumentert bruk av alternative energiløsninger som vil være miljømessig bedre.
- H190_03 Kraftverkstunnel med bestemmelse med bestemmelse om at boring av energibrønner innenfor området skal avklares med kraftverkseier.



2 Utsnitt av plankartet for kommunedelplan for Lillehammer by (byplanen). Planavgrensningen er vist med rød linje.



3 Utsnitt av reguleringsplanssituasjonen i området. Planavgrensningen er vist med rød linje.

Gjeldende reguleringsplaner

Plan-190 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.

Plan 134 Reguleringsplan for Skysstasjonen, vedtatt 30.4.1992

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

Plan-134-02 Reguleringsplan - 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.

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 relevante kommunale planer

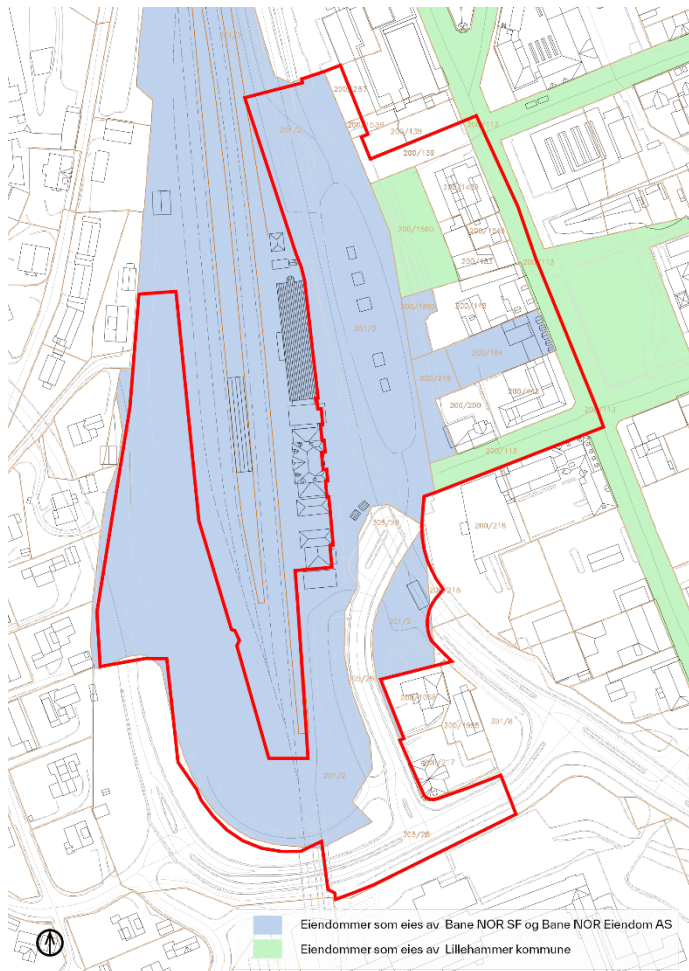
- Kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelse
- Kommunedelplan for oppvekst 2018 – 2028
- Kommunedelplan for Miljø 2016 – 2025
- Hovedplan for vann og avløp (2021-2024)
- Overvannsplan for Lillehammer kommune
- Kommunedelplan 2006-2025 for trafikk og transport

Dagens situasjon

I dette kapittelet beskrives situasjonen i planområdet med fokus på temaer som er relevante for videre planarbeid og utredninger.

Eiendomsstruktur

Planområdet er hovedsakelig i offentlig eie av Bane NOR SF, Bane NOR Eiendom AS, Lillehammer kommune og Innlandet fylkeskommune. I tillegg er det noen private eiendommer i kvartalene mot Kirkegata.



4 Illustrasjon som viser hvilke eiendommer som eies av Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS (blå) og Lillehammer kommune (grønn) innenfor planområdet og i planområdets omgivelser.

Eiendommer innenfor planområdet	
Gnr./bnr.	Eier
200/113	Lillehammer kommune
200/139	Kirkeg 74 AS
200/148	Torbjørn Monset
200/183	Peroni AS
200/184	Nicolai-Ajahn St C Brown, Anton Beck Dahlum, Lilian Muusmann Beck og Bane NOR Eiendom AS
200/200	Bjørn Roven
200/218	Host Breiseth Lillehammer AS

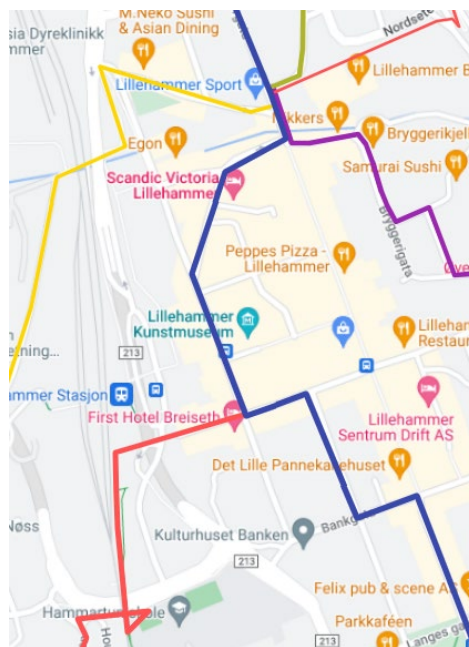
200/219	Bane NOR Eiendom AS
200/257	Kirkeg 74 AS og Normisjon Lillehammer
200/442	Skarpsno Mesna AS, Erik Svarstad, Lilly G Pedersen Svarstad og Ragnvald Svarstad
200/1459	Kirkeg 70 AS
200/1536	Kirkeg 74 AS
200/1546	Peroni AS
200/1560	Lillehammer kommune
200/1865	Bane NOR Eiendom AS
201/2	Bane NOR SF
305/28	Statens Vegvesen

Mobilitet

Skysstasjonen er det sentrale kollektivknutepunktet i Lillehammer med jernbanestasjon, bussterminal for by-, region- og langdistansebusser, pendlerparkering, korttidsparkering, taxiholdeplass og sykkelhotell. Jernbanetorget domineres av bussterminalen, som er to-veiskjørt på to sider av et elliptisk og langstrakt område med plattformøy i midten. Bussene har innkjøring både fra nord og sør med gjennomkjøring og snumulighet på terminalen. Taxier har holdeplass i den sørlige enden av trafikkplassen ved sykkelhotellet. Korttidsparkering og kiss & ride for privatbiler er plassert langs togskinnene i den sydlige enden av området. Pendlerparkeringen ligger vest for jernbanelinjen, med innkjøring fra Jernbanetorget ved Mesnadalsvegen. Det er ikke gjennomkjøring for privatbiler gjennom skysstasjonen.



5 Holdeplasstruktur, slik den er vist i Gatebruksplan for Lillehammer



6 Utsnitt fra kartet "Hovedruter for sykkel"

Fotgjengere som skal mellom skysstasjonen og sentrum kan gå Jernbanegata eller på rampene opp til kvarteralene i Kirkegata. Fra toppene av rampene går Gutua, også kalt «Kulturpassasjen», som går videre fra Kirkegata forbi Stortorget og opp til Storgata.

Barn og unge som skal til Hammartun skole som ligger motsatt side av Mesnadalsvegen for planområdet, bruker Jernbanetorget som skoleveg, med forbindelse over Mesna i nord og gangbru over Mesnadalsvegen langs togsjennene i sør.

Det er relativt stor trafikk på Mesnadalsvegen, med ÅDT 14000 vest for kryss med Jernbanetorget og ÅDT 16200 øst for krysset (vegkart.atlas.vegvesen.no), mens Jernbanetorget har ÅDT 2000. Brufoss gate nord for Brufoss-tunnelen har ÅDT 9500. Brufoss-tunnelen går under Jernbanetorget.

Hovedrutene for sykkel (Vingnesruta og Nasjonal rute 7) går i Kirkegata langs planområdet, i Jernbanegata over Jernbanetorget og gang- og sykkelbrua over Mesnadalsvegen.

Byromsnettverk

I byromsnettverket – infrastrukturen av gater, plasser, parker, blågrønne strukturer og gang- og sykkelforbindelser, er Jernbanetorget det viktigste byrommet i planområdet med stort antall reisende. Torget har enkelte sitteplasser, høytstammede trær og noe kunst, men er i hovedsak lite tilrettelagt for opphold og er preget av harde, grå overflater. Det er generelt lite vegetasjon og beplantning i området.

Stasjonsbygningen har publikumsrettet virksomhet med kiosk, serveringssted og overnatting. I kvartalene opp mot Kirkegata er det publikumsrettet virksomhet i første etasje i de fleste bygningene. Planområdet grenser til Stortorget og Lillehammer Kunstmuseum i Kirkegata. Kunstmuseet er en viktig møteplass som trekker folk til området og Stortorget fungerer som møteplass ved arrangementer, men er ellers i bruk til parkeringsplass. Mellom Jernbanetorget og bebyggelsen langs Kirkegata og Jernbanegata er bakgårdene i bruk til overflateparkering. Det er lite vegetasjon og ikke tilrettelagt for opphold i området.

Mot Mesnadalsvegen er det grøntrabatter med trær. Det er en trekke som strekker seg fra stasjonsbygningene mot Mesna.

Bebyggelsesstruktur, byform og arealbruk

Planområdet ligger i det vide og åpne dallandskapet som faller fra øst nedover mot vest og Mjøsa. Det er et terrassert og urbanisert landskap. Gatene ligger langs høydedragene. I nord faller planområdet mot Mesna og i sør faller planområdet mot Brufoss gate og Banken-krysset.

Planområdet ligger i brytningen mellom den strengt regulerte kvartalsstrukturen i sentrum av Lillehammer, de store infrastrukturområdene for jernbane og kjøretøy og villa- og industriområdet vest for jernbanen. Mot Kirkegata og Jernbanegata er bebyggelsesstrukturen en tydelig kvartalsstruktur. Mot Skysstasjonen er høydeforskjellene store og bebyggelsen har ikke fasade mot Jernbanetorget. I tillegg til betydelig terrengmessig høydeforskjell mellom Kirkegata og Jernbanetorget, er bygningene nord i Kirkegata betydelig høyere enn bygningene sørover i Kirkegata, med høyder opptil 5 næringsetasjer og høye støttemurer i tillegg mot Jernbanetorget. Innenfor planområdet varierer bebyggelsen mot Kirkegata fra trehusbebyggelse i 1-2 etasjer til forretningsgårder i 4 etasjer.

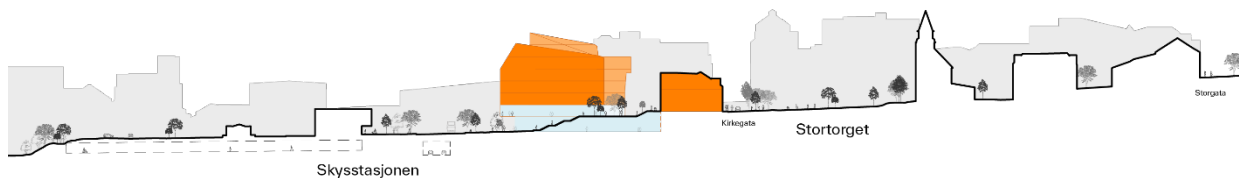
Bebyggelsen i området består av bygninger innenfor et stort alders-, stil- og funksjonsspenn. Den eldste bebyggelsen i Kirkegata er ensartet og oppført etter kvartalsplanen fra 1827 med fasader i gatelinjen, brutte hjørner i kryssene og byggehøyde maksimalt 1:1 i forhold til gatebredden. Inne i kvartalene er

bebyggelsen mer variert, med ulike side- og bakgårdsbygninger som omkranser gårdsrom. I tverrgaten Jernbanegata trappes bebyggelsen med fallet i gaten. Stasjonen ble oppgradert i 2011 og fikk blant annet en tydeligere markert hovedinngang i midtbygget.

Plangrep og prinsipper for utvikling

I dette kapittelet beskrives plangrepet, hvilke prinsipper for utvikling som planforslaget skal bygge på og temaer som blir viktige i planarbeidet.

Plangrep



7 Snitt som viser plangrepet / konseptet.

Prinsipper for utvikling

Mål for planarbeidet:

- Et sammenhengende byromsnettverk med blågrønne strukturer, byrom og forbindelser som bidrar til å styrke kollektivknutepunktet og koblingene til sentrum, Mesna, Lurhaugen og tiliggende områder.
- Et byområde med omgivelseskvaliteter som bidrar til å styrke områdets by- og nærmiljøkvaliteter og attraktivitet som sentrum.

Planen skal:

- Gi rammer for helhetlig sammenheng og grep for bebyggelsesstruktur, formål (arealbruk), tetthet og høyder
- Sikre gode omgivelses- og bykvaliteter
- Sikre et helhetlig grep for mobilitet, byromsstruktur, blågrønn struktur og teknisk og sosial infrastruktur
- Definere de viktigste offentlige og allment tilgjengelige rommene og møteplassene og variasjon i deres rolle og funksjon
- Sikre god klimatilpasning og håndtering av klimasårbarhet

Temaer i planarbeidet

Bærekraft

Bærekraft skal være integrert i alle deler av utviklingen av Skysstasjonsområdet. Det skal utarbeides en plan/strategi for bærekraft og et klimaregnskap for planforslaget som synliggjør hvordan planforslaget skal bidra til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig utvikling. Det legges vekt på å fremme et

helhetlig grep, der variasjon, sambruk og aktive grensesnitt i bygulvet brukes for å koble bærekraftsidealer til praktisk implementering.

Området skal utvikles slik at det tilpasser seg til forventede klimaendringer. Sentrale temaer er løsninger for håndtering av vann på avveie/urban flom, grønn mobilitet, blågrønn struktur, omdisponering av masser og energiløsninger.

Mobilitet

Skysstasjonen skal utvikles til et sterkt og effektivt kollektivknutepunkt. Utviklingen av hele planområdet skal vektlegge å styrke nettverket av forbindelser for gående, syklende og kollektivtrafikk slik at området er tett koblet til byveven og det er enkelt og attraktivt å bevege seg gjennom området, til kollektivknutepunktet og til sentrum. Utviklingen skal fremme gang-, sykkel- og kollektivtransport ved å tilrettelegge for trafikksikre og attraktive reiseruter og fasiliteter. Myke trafikanters tilgjengelighet til stasjonsområdet og kollektivtilbudet skal prioriteres foran personbiler. Gutua fra Stortorget gjennom Kirkegata 66 og til stasjonen (kulturpassasjen) skal styrkes som forbindelse for gående. Utviklingen av Skysstasjonsområdet skal ta høyde for at bybane kan etableres med holdeplass i direkte tilknytning til skysstasjonen.

Byromsnettverk

Området skal utvikles til en tett og urban bystruktur som gir grunnlag for byliv og sterke koblinger til sentrum gjennom et mangfold av forbindelser og møteplasser med grønne kvaliteter. Planområdet skal ha en tett, variert og funksjonell infrastruktur av gater, plasser, parker, blågrønne strukturer, gang- og sykkelforbindelser. Flere grønne områder og beplantning vil myke opp de harde overflatene, forbedre luftkvaliteten og skape mer visuelt tiltalende og helsefremmende omgivelser. Et variert byromsnettverk skal styrke grunnlaget for byliv, arbeidsplasser, godt nærmiljø og aktivitet. Bygulvet i flere nivåer gjennom skysstasjonskvartalet skal ha en sterk kobling mellom inne og ute, hvor aktivitet på gateplan bidrar til bylivet. Utformingen skal naturlig knytte området til Stortorget, Lillehammer Kunstmuseum og andre nærliggende at- traksjoner.

Byromsnettverket dimensjoneres i en menneskelig skala for å skape gode oppholds-kvaliteter og intime byrom. Multifunksjonalitet i byrommene prioriteres slik at de kan tjene ulike formål. Jernbanetorget skal sitte-plasser, skjerming og mulighet for sosial interaksjon. Vegetasjon, beplantning og kunst integreres i utfor- mingen av byrommene for å berike opplevelsen og tiltrekke besøkende.

Bebyggelse av kulturhistorisk verdi i Kirkegata skal bevares og innarbeides i den nye bebyggelsesstruktu- ren for kvartalene. Menneskelig skala og høy arkitektonisk kvalitet skal oppnås, gjennom bevisst bruk av virkemidler som utforming, detaljering, materialbruk og vegetasjon.

Bebyggelsesstruktur, byform og arealbruk

Området skal være flerfunksjonelt når det gjelder arealformål. På bakkeplan skal det primært etableres publikumsrettede funksjoner som kan bidra med åpne, aktive og funksjonelle fasader som kobler førsteeta- sjene sammen med byrommene. Bygningenes funksjon skal være en miks av ulike typer næring - kontor, forretning, hotell, tjenesteyting og bevertning. Mot skysstasjonen skal området ha fasader og innganger som bidrar til å forsterke Jernbanetorget som byrom og kobler området tettere sammen i bruk og funksjon. Ny bebyggelse skal tilpasses terrenget og ha innganger fra bakkeplan.

Ny bebyggelse skal bidra til videreutvikling av kvartalsstrukturen. Bebyggelsen skal oppføres med varierte høyder, som kan spenne fra 4-8 etasjer. Arkitektonisk utforming og byggehøyder skal tilpasses terrenget

slik at høydeforskjeller tas opp i bygningsutformingen, omkringliggende bebyggelse og bygningenes funksjoner.

Bebyggelse av kulturhistorisk verdi skal inkluderes og fremheves. Ny bebyggelse skal tilpasses i struktur og utforming, slik at viktige bygningselementer får tilstrekkelig lys og luft. Det skal bidra til stedsidentitet, synlig tidsdybde og variasjon i bebyggelsen og gatemiljøet. Taklandskapet skal tilpasses helningen i terrenget og viktige siktlinjer.

Kvalitetsprogram

Det skal utarbeides et kvalitetsprogram for planforslaget. Dette skal vise hvordan prinsippene for byromsnettverk, mobilitet og bebyggelse og hvordan prinsippene for det aktuelle planområdet i områdeprogram for sentrum vest er fulgt opp i detaljreguleringen og hvordan de skal følges opp videre i byggeprosjektene. Kvalitetsprogrammet skal struktureres etter og kobles til planbestemmelsene.

Konsekvensutredning

Krav til 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.».

Plan- og utredningsalternativer

Det utarbeides ingen planalternativer.

Alternativer

Utredningsalternativet tilsvarer planforslaget. Konsekvensutredningen skal utrede konsekvenser av utredningsalternativet sammenliknet med 0-alternativet.

Det kreves ikke redegjort for alternativer ut over dette.

Utredningen vil i nødvendig grad redegjøre for eventuelle varianter for ulike elementer av valgt grep, eksempelvis høyder, trafikkløsninger, byrom (system- og oppholdskvaliteter) og blågrønnstruktur.

Nullalternativet

For 0-alternativet legges gjeldende kommunedelplan for Lillehammer by - Byplanen og reguleringsplaner til grunn.

Metode for konsekvensutredning

Metodikk er i henhold til nasjonale veiledere for konsekvensutredning; veileder M-1941 Konsekvensutredninger for klima og miljø (Miljødirektoratet) og Håndbok V712 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen).

Metodene som skal benyttes er:

- Redegjørelse (dvs. tekstlig oppsummering av grunnlaget)
- Vurdering (tekstlig vurdering av temaet, eventuelt med illustrasjoner og diagrammer)
- Simulering / beregning (eventuelt ved hjelp av egnet programvare) der det er relevant

Grunnlag / kilder for utredningene kan være:

- Eksisterende data som innhentes
- Ny registrering/ kartlegging
- Eksisterende kunnskap i rapporter/artikler/veiledere/retningslinjer

I konsekvensutredningen skal det redegjøres for hvilke avbøtende eller skadereduserende tiltak som bør eller må iverksettes for å avbøte eventuelle negative virkninger. Avbøtende tiltak som er nødvendige for at planforslaget skal være gjennomførbart, må fremgå klart. Gjennomføring av disse tiltakene sikres gjennom planforslaget. Eventuelle behov for oppfølgende undersøkelser skal foreslås for tema der det er aktuelt.

Konsekvenser av endringer i arealbruk innenfor planområdet skal omtales. Influensområder skal avgrenses og beskrives for hvert tema i henhold til metode.

Konsekvensutredningene skal fremstilles som egne rapporter. Hovedpunktene fra konsekvensutredningen tas inn i planbeskrivelsen. For temaer som ikke skal konsekvensutredes skal de redegjøres for i planbeskrivelsen.

Utredningstema

Tabellen nedenfor gir en oversikt over hvilke temaer som skal konsekvensutredes og/eller hvilke temaer som skal undersøkes og beskrives i planbeskrivelsen.

Tema	Konsekvensutredes	Undersøkes og beskrives i planbeskrivelsen
FNs bærekraftsmål		X
Byutvikling		
Sentrumsutvikling	X	
Næring		X
Sosial bærekraft		X
Byform, bebyggelsesstruktur og landskap	X	X
Byrom og sammenhenger	X	
Kulturminner og kulturmiljø	X	

Trafikale forhold	X	
Kollektivtrafikk		X
Framkommelighet		X
Parkering		X
Barn og unges interesser		X
Energibehov og -løsninger, sirkularitet og klimagassutslipp	X	X
Miljøforhold		
Geotekniske forhold	X	
Støy	X	
Luftforurensning	X	
Grunnforurensning		X
Flom og overvann	X	
Naturmangfold		X
Trinnvis utvikling		X
Teknisk infrastruktur		X
Beredskap og sikkerhet		X

I tabellen nedenfor er det beskrevet hvilke undertema som skal konsekvensutredes og hvilke som skal undersøkes og beskrives innenfor hvert tema, samt hvilken presentasjonsform som skal benyttes.

FNs bærekraftsmål		
Undertema	Hva skal undersøkes og beskrives?	Presentasjonsform
Bærekraftsmålene	Hvordan planforslaget evner å bidra til oppfyllelse av FNs bærekraftsmål.	Tekstlig analyse og beskrivelse, illustrasjoner og diagrammer.

Byutvikling		
Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
Sentrumsutvikling	<p>I hvilken grad planforslaget evner å legge et helhetlig grep for utvikling av området og de samlede virkningene av planforslaget for sentrumsutviklingen.</p> <p>I hvilken grad planforslaget evner å bidra til byliv, aktive førsteetasjer og kvalitative sammenhenger mellom ute og inne.</p> <p>I hvilken grad planforslaget evner å bidra til å knytte planområdet til omgivelsene, øvrige deler av sentrum vest og sentrum, gjennom</p>	Tekstlig vurdering med diagrammer og illustrasjoner, som inkluderer en enkel stedsanalyse.

	byromsnettverk, mobilitetssystem og arealbruk.	
Næring	Hva skal undersøkes og beskrives?	
	I hvilken grad planforslaget tilrettelegger for lokal verdiskaping, lokalt næringsliv og funksjonsblanding. Hvordan planforslaget gir handlingsrom for tilpasninger ved strukturelle endringer i næringslivet.	
Sosial bærekraft	Hvordan planforslaget bidrar til å skape et sosialt bærekraftig byområde.	

Byform og landskap

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
Terreng og landskap	Hvordan planforslaget evner å ivareta et helhetlig landskapsgrep som tilpasser seg til terrenget på stedet og utnytter områdets høydeforskjeller på en hensiktsmessig måte. I hvilken grad planforslaget påvirker landskapskarakteren.	Tekstlig beskrivelse og vurdering med illustrasjoner (terrengsnitt, 3D-modell, oppriss mv.) Illustrasjoner av sol-, lys- og vindforhold Illustrasjoner av nær- og fjernvirkning
Høyder, volum og skala	Hva skal konsekvensutredes? Hvordan byggehøyder og volumutforming påvirker omkringliggende gater, byrom og bebyggelse når det gjelder lokalklimatiske forhold som sol-, lys- og vindforhold, samt topografi, nær- og fjernvirkning.	Illustrasjoner av terrengmessige endringer Landskapspåvirkning skal analyseres ihht veileder M-1941.
Blågrønne strukturer	Hva skal undersøkes og beskrives? I hvilken grad planforslaget påvirker eksisterende og legger til rette for nye grønne og blå strukturer og hvordan disse er integrert i det helhetlige grepet for området.	
Arkitektur og estetikk	Hva skal undersøkes og beskrives? Hvordan planforslaget legger til rette for ivaretagelse og videreutvikling av stedets karakter og kvalitet i den arkitektoniske utformingen.	
Byggehøyder	Hva skal undersøkes og beskrives? Hvordan fordeling av høyder i planområdet spiller sammen med og tilpasses terreng, siktlinjer, arkitektonisk utforming, funksjonaliteter og omkringliggende bebyggelse.	

Byrom, byliv, møteplasser og sammenhenger

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
Byromsnettverk	<p>Hvordan planforslaget evner å skape et nettverk av byrom som binder planområdet sammen med omgivelsene og skaper attraktive møteplasser.</p> <p>I hvilken grad evner planforslaget å legge til rette for tilgjengelige møteplasser inne og ute som inviterer til bruk, opphold og sosiale møter.</p>	Variert faglig analyse og tekstlig redegjørelse, med diagrammer og illustrasjoner.
Byliv og møteplasser	<p>Hva skal undersøkes og beskrives?</p> <p>I hvilken grad funksjonsplassering og programmering av bakkeplan (kantsoner) tilrettelegger for byliv.</p> <p>Hvordan planforslaget bidrar til å skape byrom som kan utformes og programmeres med gode bruks- og oppholdskvaliteter for ulike brukergrupper.</p>	

Kulturminner og kulturmiljø

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
Kulturminner og kulturmiljø	<p>I hvilken grad planforslaget får konsekvenser for områder med kulturhistorisk verdi (kulturmiljø).</p> <p>I hvilken grad planforslaget får konsekvenser for bebyggelse med kulturhistorisk verdi.</p>	Variert faglig analyse, med kart og illustrasjoner, inkludert kartlegging og befaring av kulturminner og kulturmiljø og utarbeiding av kulturminnedokumentasjon dersom eksisterende kunnskapsgrunnlag ikke er tilstrekkelig, ihht metodikk veileder M-1941.

Trafikale forhold

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
Mobilitet	I hvilken grad planforslaget påvirker effektivitet og framkommelighet for kollektivtrafikken	Trafikkanalyse (rapport) med redegjørelse for dagens situasjon (trafikkvolum og

	<p>I hvilken grad planforslaget påvirker og gir mulighet for prioritering av gående og syklende</p> <p>I hvilken grad planforslaget påvirker myke trafikanters tilgang til kollektivtrafikk</p> <p>I hvilken grad planforslaget påvirker transport-systemene i planområdet og omkringliggende vegnett</p>	<p>infrastruktur), beregninger, tekstlige beskrivelser og illustrasjoner, beskrivelse av nødvendig infrastruktur og tiltak.</p> <p>Mobilitetsplan</p>
Kollektivtrafikk	<p>Hva skal undersøkes og beskrives?</p> <p>Hvordan planforslaget ivaretar framkommelighet og effektivitet for kollektivtrafikken.</p> <p>I hvilken grad planforslaget påvirker eventuell framtidig bybane/gondol.</p> <p>Hvordan planforslaget ivaretar løsninger for håndtering av buss for tog på en trafikksikker måte.</p>	
Framkommelighet	<p>Hva skal undersøkes og beskrives?</p> <p>Hvordan ivaretar planforslaget framkommelighet for gange, sykkel, kollektivtrafikk og nød- og nyttekjøretøy.</p> <p>Konsekvenser av adkomstløsninger og hvordan de påvirker tiliggende vegsystem, inkludert gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk.</p> <p>Hvordan planforslaget ivaretar trafikksikker skoleveg.</p>	
Parkering	<p>Hva skal undersøkes og beskrives?</p> <p>Hvilket behov planforslaget utløser for parkeringsplasser for bil og sykkel.</p> <p>Antall bil- og sykkelparkeringsplasser, plassering og utformingen av disse for å redusere bilbruk.</p> <p>Hvordan adkomst og krav til parkering for bil og sykkel løses på en måte som fremmer gode gate- og uterom og grønn mobilitet.</p>	

Barn og unges interesser

Undertema	Hva skal undersøkes og beskrives?	Presentasjonsform
Skoleveg	Hvordan planforslaget ivaretar trafikksikker skoleveg	Tekstlig analyse og beskrivelse, illustrasjoner og diagrammer.

Energibehov og -løsninger, sirkularitet og klimagassutslipp

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
Energibehov og -løsninger	Hvilke energiløsninger det kan være aktuelt å etablere i planområdet og hvilken løsning som er den mest klimavennlige.	Tekstlige analyser og drøftinger.
Sirkularitet, materialbruk og massebalanse	Hva skal undersøkes og beskrives?	Bærekraftstrategi/plan (tilpasset plannivået) Overordnet kostnadsvurdering. Klimagassregnskap (tilpasset plannivået)
	Virkninger og effekt på klimaavtrykk av gjenbruk og bevaring av bebyggelse og materialer. Virkninger og effekt på klimaavtrykk av revet/demontert bebyggelse. Hvilke virkninger realisering av planforslaget får for materialbruk og massebalanse.	
Klimagassutslipp	Hva skal konsekvensutredes?	
	Hvilke konsekvenser realisering av planforslaget får for klimagassutslipp i et livsløpsperspektiv.	

Miljøforhold

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
Geotekniske forhold	Hvilke konsekvenser planforslaget får for områdestabiliteten og ev. hvilke tiltak må gjennomføres for å oppnå områdestabilitet. Hvordan planområdet sikres mot ras og utglidning. Hvilke konsekvenser planforslaget får for omkringliggende bebyggelse og infrastruktur, både innenfor planområdet og i omgivelsene, når det gjelder setninger og stabilitet.	Geoteknisk vurdering med nødvendige grunnundersøkelser. Rapport utført av fagkyndige i henhold til NVEs retningslinje 2/2011 flaum og skredfare i arealplaner og veiledere om utredning av sikkerhet mot skred i bratt terreng og sikkerhet mot kvikkleireskred
Støy	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform

	Hvilke konsekvenser plangrepet får for støy til omgivelsene og hva blir støybelastningen for ny bebyggelse i planforslaget.	Rapport med beskrivelser og beregninger, inkl. støysonekart (ihht retningslinje T-1442/2021).
Luftforurensning	Hva skal undersøkes og beskrives?	Presentasjonsform
	Hvordan planforslaget påvirker luftkvaliteten i planområdet og i nærområdet. Hvordan utformingen av bygningsmassen bidrar til å skjerme mot luftforurensning.	Tekstlig beskrivelse, beregninger og illustrasjoner (ihht retningslinje T-1520/2012).
Grunnforurensning	Hva skal undersøkes og beskrives?	Presentasjonsform
	Om det er forurenset grunn i planområdet og om det må gjennomføres tiltak for å oppnå akseptabel forurensningsgrad	Kartleggingsrapport. Tekstlig beskrivelse og ev. illustrasjoner/kart.
Flom og overvann	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
	Hvordan planforslaget evner å ivareta trygge flomveier (urban flom / ekstremnedbør). Hvordan planforslaget evner å ivareta sikkerhet mot erosjon. Hvordan planforslaget evner å ivareta lokal og åpen overvannshåndtering.	Tekstlig beskrivelse og vurdering, med kart og illustrasjoner. Vurdering skal følge NVEs veileder 3/2022 Sikkerhet mot flom – utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak. Overvannsplan, som ivaretar Lillehammer kommunes krav til slik plan.
Naturmangfold	Hva skal undersøkes og beskrives?	Presentasjonsform
	Hvordan planforslaget påvirker verdifulle naturtyper og naturmangfoldet i planområdet og influensområdet.	Kartlegging av biologisk mangfold og verdifulle naturtyper.
	Hvordan planforslaget tilrettelegger for økt biologisk mangfold. I hvilken grad planforslaget legger opp til at eksisterende trær og vegetasjon i området bevares.	Tekstlig beskrivelse med illustrasjoner. Vurderingen skal svare ut naturmangfoldloven §§ 8-12.

Trinnvis utvikling

Undertema	Hva skal undersøkes og beskrives?	Presentasjonsform
Trinnvis utvikling	Hvordan utbyggingen kan realiseres i etapper.	Tekstlig beskrivelse med illustrasjoner.

	Hvordan utbyggingsrekkefølgen påvirker opparbeidelse av byrom, utearealer og forbindelser.	
Anleggsperioden	Hva skal undersøkes og beskrives?	
	Hvordan anleggsperioden påvirker framkomlighet og sikkerhet i området.	

Teknisk infrastruktur - VA

Undertema	Hva skal undersøkes og beskrives?	Presentasjonsform
Vannforsyning	Kapasitet på forsyning av drikkevann og slukkevann, og ev. hvordan tilstrekkelig kapasitet for realisering av planforslaget kan oppnås.	Tekstlig beskrivelse, beregninger, illustrasjoner og kart.
Avløp	Hva skal undersøkes og beskrives?	Overvannsplan, som ivaretar Lillehammer kommunes krav til slik plan.
	Kapasitet på avløp, og ev. hvordan tilstrekkelig kapasitet for realisering av planforslaget kan oppnås.	
Overvann	Hva skal undersøkes og beskrives?	
	Kapasitet på overvannsledninger, og ev. hvordan tilstrekkelig kapasitet kan oppnås, dersom flom- og overvannsutredning viser at det er behov.	

Beredskap og sikkerhet

Undertema	Hva skal undersøkes og beskrives?	Presentasjonsform
Beredskap og sikkerhet	Risiko- og sårbarhetsforhold som er av betydning for om foreslått arealbruk og planer er egnet til formålet. Endringer i risiko som følge av planforslaget Aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere risiko	ROS-analyse basert på anerkjent metodikk.

Risiko og sårbarhet

Det skal utarbeides ROS-analyse i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3 for å avdekke risiko for uønskede hendelser. ROS-analysen er kvalitativ og skal baseres på tilgjengelig informasjon. Analysen utarbeides i tråd med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017).

Analysen skal vurdere ferdig utbygd planområde. Dersom det er spesielle forhold knyttet til anleggsfasen som avdekkes i analyseringen og som vurderes å ha betydning for samfunnssikkerhet (tredjepart), vurderes disse også i analysen.

Analysen skal beskrive anbefalte og påkrevde risikoreduserende tiltak.

Planprosessen

Medvirkning og samskaping

Torggutua AS ønsker en åpen og inkluderende planprosess. Medvirkningen skal følge planprosessen og knyttes til de formelle høringsfasene.

Formell varsling og kunngjøring

Allmennheten, offentlige myndigheter, interesseorganisasjoner, grunneiere og naboer vil bli informert skriftlig ved høring av planprogram og offentlig ettersyn av planforslaget.

Plan for medvirkning

Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram

Gjennom utsending av brev om og annonsering av oppstart av planarbeid og høring av planprogram:

- Informere om planarbeidet og prosjektet
- Få generelle innspill om behov og ønsker om utvikling i området
- Få innspill til plangrepet, utredningsprogrammet og planen for medvirkning som er beskrevet i forslaget til planprogram

Samskaping når planforslaget utarbeides

- Ha innspillmøter / verksteder og dialogmøter med aktørene som har størst interesse i og innflytelse på temaene i planarbeidet
- Invitere til bylab / åpen kontordag for alle som ønsker å medvirke i planarbeidet. Arrangeres felles bylab med detaljregulering for Lurhaugen. Naboer og grunneiere inviteres spesielt.

Planforslag til offentlig ettersyn

- Informere om planforslaget og hvordan tidligere innspill er fulgt opp
- Få innspill til planforslaget og utredningene

Forventet framdrift

Prosess	Forventet framdrift
Oppstartsmøte	August 2023
Høring av planprogram	September - oktober 2023
Fastsettelse av planprogram	November 2023
Utarbeidelse av planforslag og konsekvensutredning	Tredje kvartal 2023 - første kvartal 2024
Førstegangsbehandling av planforslaget	Første kvartal 2024
Offentlig ettersyn	Andre kvartal 2024
Politisk vedtak av planen	Tredje kvartal 2024