



LILLEHAMMER KOMMUNE

REFERAT FOR OPPSTARTSMØTE – REGULERINGSPLAN

| | |
|------------------|--|
| Planens navn: | Detaljregulering for Jernbanetorget 1, 3 og 5 |
| PlanID: | 2024p190e25 Detaljreguleringsplan for Jernbanetorget 1-5 |
| Saksbehandler: | Lieneke Bekkema |
| Møtedato, -sted: | 10. januar 2024 |
| Møtedeltagere: | Kristoffer Ringerud, Ørjan Høyér-Farstad, Hans Erlend Fausa, Gunhild Stugaard, Wenche Haug Almestrand, Ingvill Helset, Lieneke Bekkema |
| Referent: | Lieneke Bekkema |

| Kontaktinformasjon | Forslagstiller | Konsulent |
|--------------------|-------------------------------|--|
| Navn: | Kristoffer Ringerud | Ørjan Høyér-Farstad Hans Erlend Fausa |
| Firmanavn: | Jernbanetorget Lillehammer AS | LPO Arkitekter AS |
| E-post: | kristoffer@ringerudinvest.no | of@lpo.no hef@lpo.no |
| Tlf: | +47 92 04 98 90 | +47 91 62 63 26 +47 23 32 71 00 |

Bakgrunn for å igangsette planarbeidet

Formålet med planinitiativet er å legge rette for ny bebyggelse med innenfor planområdet. Planinitiativet har som mål å være et forbildeprosjekt innenfor utviklingen av stasjonsområdet med varierte høyder, formål og funksjoner. Planarbeidet skal undersøke varierte høyder som tilpasses terreng og planområdets sentrale plassering på Lillehammer. Bebyggelse skal ha aktive fasader med utadrettet virksomhet skal henvendes mot Jernbanetorget/Mesnadalvegen, mens dagens grønne kvaliteter i øst og nord skal videreføres og tilføres nye kvaliteter for nærområdet.

Type reguleringsplan

Detaljregulering

Dagens situasjon

Planinitiativet er lokalisert i sentrum av Lillehammer kommune, og omfatter hovedsakelig Jernbanetorget 1, 3 og 5. I nord ligger regulert park, og i øst ligger et belte med grønnstruktur/trær regulert som forretning/kontor. Eiendommene avgrenses av Jernbanetorget i vest, Mesnadalsvegen i sør, og Kirkegata /Jernbanetorgtunnelen i nord og øst.

Tomten har en sentral beliggenhet ved skysstasjonsområdet i Lillehammer, langs Jernbanetorget. Eiendommene ligger tett på jernbanen og hovedvegnettet og E6. Beliggenheten er gunstig når det kommer til forbindelser til og fra eiendommene. Eiendommenes sentrale plassering i Lillehammer gir også god tilgang til byens urbane tilbud og kvaliteter.

Innenfor Lillehammers kvartalsstruktur består hovedsakelig bebyggelsen av kvartals- og bygårdsbebyggelse, med flere bygg som representerer bysentrums historiske og stedegne kvaliteter. Langs jernbanen er det i større grad nyere bebyggelse i form av lamell- eller punktbebyggelse med større høyder i forhold til kvartalsbebyggelsen i sentrum.

Eiendommene var tidligere del av Bankgata 1 og starten av aksene i Bankgata. Etter byggingen av Brufossgata og Jernbanetorgtunnelen er eiendommene skilt fra den øvrige kvartalsstrukturen. Planområdet vurderes ikke lenger som en del av byens opprinnelige kvartalsstruktur, men heller som en del av bebyggelsen langs jernbanen. Eiendommene oppleves nå om fristilt mellom bystrukturen og jernbanen/ småhusbebyggelsen.

Gjeldende planer

Kommunedelplan Lillehammer By – Byplanen 2020 – 2023 (2030), vedtatt 26.03.2020

Arealformål

- Sentrumsformål – nåværende og fremtidig, område S1 – Bysentrum (bestemmelse 2.2.1)
- Veg - nåværende

Hensynssoner

- Konesjonsområde for fjernvarmeanlegg: H410 (bestemmelse 4.10)
- Friluftsliv: H530 (bestemmelse 4.12)
- Kulturminner – Båndlagt: H730_02 (bestemmelse 4.17.4)
- Gjennomføringssone: H820_01 (bestemmelse 4.20.2)

Byplan: Illustrasjonskart

- Områdetype:
 - delvis Bygårdsbebyggelse
 - delvis udefinert
- Bygningsvern og kulturmiljø:
 - Vernede bygninger i planområdet og i nærheten, noen av dem med sikringsone
 - Kulturmiljø nr. 09 i nærheten

Områdeprogram Sentrum vest, vedtatt 30.03.2023 (heretter «områdeprogrammet»)

- Planområdet ligger i delområde Skysstasjonen, kvartal 1 og 5.
- Områdeprogrammet gir overordnede prinsipper for bynatur og landskap, for mobilitet, for bebyggelse og for prosess som gjelder hele Sentrum vest (side 36 – 39).
- I tillegg gir områdeprogrammet prinsipper for delområdet skysstasjonen og stiller krav til detaljreguleringer og prosess (side 49). Noen av prinsippene handler tydelig om andre deler i delområdet skysstasjonen og er ikke relevante for dette planinitiativet.
- Til slutten gis det prinsipper spesielt for kvartalet 5 (side 54).
- Bemerkes at planområdet ligger delvis i kvartal 5 og delvis i kvartal 1, men prinsippene for kvartal 1 er ikke relevante fordi de handler om bussterminalen.
- Områdeprogrammets prinsipper og krav som er relevante for planinitiativet må følges, men er ikke juridisk bindende. Avvik må være begrunnet.

Reguleringsplaner:

- Plan-190 - Lillehammer Sentrum, vedtatt 24.3.2010 (kombinert formål – forretning/ kontor og bensinstasjon, kvartal 79B; friområder – park; offentlig trafikkområder; felles områder)

Nærliggende pågående planprosesser

- Skysstasjonsområdet, utvikling og transformasjon, knutepunktutvikling

Nærliggende initiativ (ingen pågående lovfestede planprosesser (ennå)):

- Øya parkeringshus, utvidelse
- Prosjekt Parkering i fjell
- Strandtorget, transformasjon til flerfunksjonell bydel, områdeprogrammet ble vedtatt
- Mobilitetsstrategi (inkl. Bankenkryssene)
- Prosjekt Bybane
- Prosjekt Stortorget (på vent)

Relevante tematiske kommunedelplaner:

- 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
- Gatebruksplan Lillehammer Sentrum, d.d. januar 2023, vedtatt 30.03.2023

Fylkesplaner:

- Kulturstrategi for Innlandet Fylkeskommune 2022-2026 (2031)
- Innlandsstrategien 2020-2024
- Regional plan for det inkluderende innlandet 2023-2026 (2030)
- Saman om ei tryggere fylke - Regional Plan for samfunnstryggleik 2023-2035

- Det grønne Innlandet 2023-2030 - Regional plan for klima, energi og miljø
- Regional plan for samferdsel 2018-2030

Statlige bestemmelser og retningslinjer:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Konsekvensutredning

Planinitiativet ble vurdert opp mot plan- og bygningsloven § 12-10 første ledd og §§ 4-1 og 4-2 med tilhørende forskrift.

Planinitiativet foreslår å legge til rette for flere formål, herunder næring, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting med et samlet bruksareal på ca. 16 000m². Forskrift om konsekvensutredning § 6b stiller krav til konsekvensutredning og planprogram for reguleringsplaner som omfatter tiltak i forskriftens vedlegg I. Det ble vurdert om planinitiativet utløser krav til konsekvensutredning jf. Forskrift om konsekvensutredning vedlegg I, nr. 24 «Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15.000 m²». Planinitiativet legger til rette for ca. 11 700 - 12 500 ny BRA som benyttes til næringsformål, og faller derfor ikke inn under forskriftens vedlegg I punkt 24.

Tiltaket faller inn under oppfangskriteriet i vedlegg II, pkt. 10 b, fordi prosjektet kan vurderes som et utviklingsprosjekt. Ifølge forskriftens § 8 må det vurderes nærmere etter forskriftens § 10 «om kriterier for vurderingen av om en plan kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn» slår inn i denne saken for at det skal bli krav til konsekvensutredning. §10 lister opp ulike kriterier, herunder om lokalisering og påvirkning på omgivelsene kan medføre eller komme i konflikt med nærmere angitte verdier. Det er to bygninger som er SEFRAK-registrert, der en er regulert til bevaring i gjeldende reguleringsplan. Som følge av en utvikling av eiendommene foreslås de revet. Bygningene er ikke del av kulturmiljø som er fredet etter kulturmiljøloven, eller som kan vurderes som verdifulle kulturminner av regional eller nasjonal interesse jf. hhv. tredje ledd bokstav a, eller b. Selv om bygningene kan en viss kulturminneverdi, vurderes rivning av byggene å ikke utløse krav om konsekvensutredning. Likevel vil forslagsstiller dokumentere bebyggelsen, og redegjøre for at ny bruk vil ha viktige samfunnsnyttige funksjoner, jf. retningslinje i sentrumsplanen for kvartal 79B. Det er ikke registrert naturverdier i nærområdet, jf. hhv. tredje ledd bokstav a, eller b, og dette planinitiativet vil ikke komme i konflikt med statlige- eller rikspolitiske retningslinjer, jf. bokstav c.

Etter gjennomgang av forskrift om konsekvensutredninger er vurderingen at planinitiativet ikke utløser krav til konsekvensutredning med planprogram. Det er likevel flere temaer som skal utredes i planarbeidet. Disse temaene blir listet opp i planinitiativet (kapittel 4.6). Det anbefales å bruke metodikken for Konsekvensutredning i dette videre planarbeidet.

Viktige utredningsbehov for planarbeidet – foreløpig vurdering

Følgende tema bør vurderes (ikke uttømmende):

- Barn og unge (sjekk [barnetråkk](#))
 - Skal ivaretas
- Infrastruktur for gående, syklende og biler (internt og til viktige målpunkt), kollektivtrafikk og passasjer

- Områdeprogrammets overordnede prinsipper for mobilitet skal følges opp
 - Områdeprogrammets prinsipper og krav for hele delområde skysstasjonen og prinsipper for kvartal 5 skal følges opp
 - Gatebruksplanens krav om mobilitetsplan skal følges opp og det skal gjennomføres trafikkutredninger som en del av planarbeidet. Temaet må legges til i planinitiativets kapittel 4.6 «Temaer som skal undersøkes som del av planarbeidet». Det anbefales å bruke metodikken for konsekvensutredning.
 - Det skal utarbeides et kvalitetsprogram som viser hvordan prinsippene for landskap, mobilitet og bebyggelse følges opp i detaljreguleringen og hvordan de skal følges opp i byggeprosjektene. Begrepet «kvalitetsprogram» skal defineres og forklares
 - Prosjektet er viktig for å realisere framtidens parkerings- og trafikkkløsninger i Lillehammer
 - Det skal være trafikksikre, universelt utformede gangpassasjer fra parkeringen til hovedinngang
 - Dagens ganglinjer må opprettholdes
 - Sikre nok plass til offentlig gaterom slik at det blir plass for syklende og gående. Unngå konflikt i forbindelse med adkomst til en eventuell mobilitetshub og øvrig kjøring i forbindelse med skysstasjonen (henting/korttidsparkering, taxi og, buss)
 - Det kreves tett samarbeid med utbyggeren for Skysstasjonsområdet når det handler om (felles) løsninger knyttet til mobilitet
- Private/offentlige veier
 - Jernbanetorget er en privat veg
 - Eventuelle nye veger i planen skal ikke overtas av kommunen. Disse skal være private veier
- Parkering
 - Byplanen 1.5, temakart 1: sone 1
 - Det skal være trafikksikre, universelt utformede gangpassasjer fra parkeringsanlegg til hovedinnganger av byggene og av offentlige rom
 - Overordnede prinsipper for mobilitet i områdeprogrammet skal følges opp
 - Områdeprogrammets prinsipper og krav for hele delområde skysstasjonen og prinsipper for kvartalet skal følges opp
 - Gatebruksplanens krav om mobilitetsplan skal følges opp
 - Prosjektet er viktig for å realisere framtidens parkerings- og trafikkkløsninger i Lillehammer. Uansett om det blir i parkering fjell eller på annen måte.
 - Det kreves tett samarbeid med utbyggeren for Skysstasjonsområdet når det handler om (felles) løsninger knyttet til mobilitet
- Renovasjon (Byplanen 1.11)
 - Renovasjonsløsning skal være i samsvar med GLØR sine føringer, se GLØR sin forskrift, finnes på www.glor.no
- Siktlinjer, konsekvenser for landskapsbilde
 - Byplanen 1.21
 - Det er historisk gatenett og åpne siktlinjer i nærheten av planområdet (temakart 2)
 - Bemerkes at planområdet var tidligere del av Bankgata 1 og starten aksene i Bankgata. Etter byggingen av Brufossgata og Jernbanetorgtunnelen er planområdet skilt fra den

Øvrige kvartalsstrukturen. Planområdet oppleves nå om fristilt mellom bystrukturen og jernbanen/ småhusbebyggelsen.

- Kommunen krever redegjørelse med hensyn til estetikk og byggeskikk, skala, høyder, volum og struktur for bebyggelsen i forhold til landskap, topografi og fjernvirkning
- Kommunen krever utfyllende illustrasjoner, 3D modellering, fotomontasje, oppriss e.l., for å synliggjøre konsekvenser av tiltaket
- Områdeprogrammets overordnede prinsipper og prinsipper og krav for delområdet og prinsipper for kvartalet skal følges opp
- Det skal utarbeides kvalitetsprogram som viser hvordan prinsippene for landskap, mobilitet og bebyggelse følges opp i detaljreguleringen og hvordan de skal følges opp i byggeprosjektene
- Utnyttelsesgrad, høyder, lys/skygge, estetikk og arkitektur (stedets karakter)
 - Områdeprogrammets overordnede prinsipper og prinsipper og krav for delområdet og prinsipper for kvartalet skal følges opp
 - Se også krav og retningslinjer til «Bygårdsbebyggelse» (Byplanen, 3.1.1 til og med 3.1.6 og retningslinjer), de gjelder for en del av planområdet (Byplanen, illustrasjonskart 1)
 - Byggehøyde:
 - variert, intensjon 4-6 etasjer ifølge områdeprogrammet
 - maksimal 4 etasjer ifølge byplanen for delen av planområdet som ligger i områdetype «Bygårdsbebyggelse». Tilpasninger over 4. etasjer kan tillates, men må sees i forhold til strøkets karakter
 - planområdet er en del av transformasjonsområdene som skal utvikles til kompakte, tette og urbane strukturer med blanda funksjoner og høy arealutnytting ifølge byplanens planbeskrivelse
 - planområdet tåler økte høyder og utnyttelse, men i det videre planarbeidet må det vises volumstudier med flere alternativer for høyder som viser konsekvenser for nærområdet.
 - kvaliteten på utbyggingen må vurderes i sin helhet. Byggehøyder er en av mange faktorer som bestemmer kvaliteten. Det tiltenkte endelige bildet må først være klart før en vurdering kan tas. Denne vurderingen kan derfor først gjøres når et planforslag foreligger til behandling. Vurdering må gjøres med hjelp av illustrative verktøy (bl.a. 3D-modell).
 - Kotehøyder må defineres
 - Tenkte volumer må illustreres
 - Ny bebyggelse skal tilpasses terreng og landskap
 - Sol-/skyggeskjema for ulike årstider
- Kulturminner/Vern
 - Byplanen 1.22, 3.2 og illustrasjonskart 2
 - Ta hensyn til vernede bygninger i planområdet og i nærheten, noen av dem med sikringszone (Jernbanetorget 1, Jernbanetorget 4, Jernbanegata 5). Det er to SEFRAK-registrerte bygninger innenfor planområdet (Jernbanetorget 1 og 3).
 - Jernbanetorget 1 er regulert til bevaring i gjeldende reguleringsplanen. Dette vernet kan revurderes i forbindelse med dispensasjon eller reguleringsendring hvis kommunen i samråd med fylkeskommunen anser det nødvendig av hensyn til viktige samfunnsnyttige funksjoner. Dette må begrunnes i det videre planarbeidet.

Planinitiativet foreslår mobilitetsløsninger som kommunens planavdeling vurderes som samfunnsnyttig i tråd med områdeprogrammet, så det er en grunn til å diskutere om temaet med fylkeskommunen i det videre planarbeidet.

- Planområdet ligger i nærheten av kulturmiljø nr. 09 i Byplanen (Bygårdsmiljøet Bankenkrysset, se vedlegg 8 i Byplanens bestemmelser og retningslinjer), men planområdet selve er ikke en del av kulturmiljøet. Bemerkes at planområdet oppleves som fristilt mellom bystrukturen og jernbanen
 - Deler av vegstrekningen Mesnadalsarmen, som knytter E6 mot Lillehammer sentrum, er fredet som strekning med samferdselshistorisk verdi (fredningsomfanget ble innskrenket ved å ta ut to delstrekninger – kryssområdene i sentrum og ved E6). Informasjon finnes på <file:///E:/TO/Plan%20og%20milj%C3%B8/Areal/1.%20Reguleringsplaner/23-9668%20Reg.plan%20Jernbanetorget%201-5/Vedlegg-29.48-Mesnadalsarmen.pdf>
 - Områdeprogrammets overordnede prinsipper og prinsipper og krav for delområdet og prinsipper for kvartalet skal følges opp
- Bokkvalitet, støy og luftkvalitet
 - Byplanen 1.13 og 1.14
 - Planområdet ligger i rød og gul støysone.
 - Nye boenheter i rød støysone tillates innenfor Byplanens sentrumsformålet S1, dersom boenhetene er gjennomgående og har en stille side hvor uteoppholdsareal kan plasseres. Minst halvparten av rom for varig opphold og minst ett soverom skal vende mot stille side.
 - I gul støysone tillates arealfølsom bruk dersom avbøtende tiltak tilfredsstiller grenseverdiene i de til enhver tid gjeldende retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen
 - Byggegrenser
 - Byplanen 1.12
 - Ifølge byplanen er byggegrense langs jernbane 30 m fra spormidte
 - Ifølge byplanen 30 m byggegrense til fv. 213 (Brufossgate). Et eventuelt avvik må begrunnes.
 - Ved fravik søkes det dispensasjon til aktuell vegmyndighet
 - Andre veger: se regulerte byggegrenser i reguleringsplan for Lillehammer sentrum
 - Uteoppholdsarealer og lekeplasser
 - Byplanen 1.6 og 1.7, gjelder ved ny bebyggelse og ved ombygging/bruksendring som gir 5 eller flere nye boenheter
 - Parken i Jernbanetorget 7 (Jernbaneparken) bør oppgraderes til attraktiv park/byrom. Se også «Friluftsliv»
 - Uteoppholdsarealer og lekeplass må ha gode solforhold
 - Ta hensyn til universell utforming. Ifølge planinitiativet kan det indre gårdsrommet kun nås via trapper. Dette er en utfordring til noen.
 - Områdeprogrammets overordnede prinsipper og prinsipper for delområdet og kvartalene skal følges opp
 - Grønnstruktur og trær bør reguleres inn. Det må settes av tilstrekkelig plass til jordvolum. Det er vanskelig å gjennomføre intensjoner om grønne byrom, dersom

ikke plassen settes av i tidlig planfase. Og, at dette ikke kommer i konflikt med alt annet av infrastruktur som skal under bakken.

- Friluftsliv (skiløyper, stier, bynære friområder, grønne lunger, parker etc.)
 - Jernbaneparken ligger innen planområdet og er et byrom ifølge Byplanen (temakart 7)
 - Jernbaneparken eies av Bane NOR, men driftes i dag av Lillehammer kommune. Parken bør oppgraderes til attraktiv park/byrom. Det må vurderes om temaet bør inngå i utbyggingsavtale.
 - Park/byrom må ha gode solforhold.
 - Områdeprogrammets overordnede prinsipper og prinsipper og krav for delområdet og prinsipper for kvartalet skal følges opp
 - Grønnstruktur og trær bør reguleres inn (se også «uteoppholdsarealer og lekeplasser»)
 - Paviljong med kunstverket «Menneske i moderskipet» må ivaretas på en god måte.

- Blå/grønn struktur
 - Planområdet er ikke en del av den overordnede grønnstrukturen (Byplanen, tematkart 6).
 - Park/grønnstruktur må ses i sammenheng med planprosjektet Skysstasjonsområdet, slik at det blir en helhetlig plan for grønnstrukturen.
 - Vurdere om grønnstrukturen kan ha en funksjon i overvannsplan.
- Naturmangfold
 - Byplanen 1.20
 - Det er registrert fremmede arter i planområdet. De miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 må vurderes
- Overvannshåndtering
 - Byplanen 1.16
 - Overvann skal håndteres lokalt
 - Overvann må ivaretas i henhold til kommunens Overvannsplan
 - Det skal utarbeides en overvannsplan
 - Blågrønne løsninger med f.eks. permeable flater, regnbed og blågrønne tak må vurderes (eksempel: kollektivterminalprosjekt, Sandnes kommune. Alt overvann er samlet i enten grønne løsninger eller i permeable dekker. Kun brukt en sluk på et svært område)
 - Vurdere om grønnstrukturen kan ha en funksjon i overvannsplan.
 - Områdeprogrammets overordnede prinsipper og prinsipper og krav for delområdet og prinsipper for kvartalet skal følges opp
- Vann og avløp
 - Byplanen 1.17
 - Det er ikke beskrevet noe om VA i planinitiativet, så dette kan kun vurderes når planinitiativet har kommet noe lengre.
 - Kommunens VA avdeling har eldre VA ledninger som går i Mesnadalsarmen, opp gjennom Bankgata. Det er sett på ulike løsninger for å unngå å ha ledninger i krysset, men ikke noe konkret løsning ennå.

- Det er vesentlig at eldre ledninger blir sanert og nye blir lagt på en slik måte at utskifting kan foretas uten store trafikale ulemper.
- Det er nå lagt nytt VA anlegg inne på tomten til Hammartun skole, forbindelser fra denne bør legges i varerør under Mesnadalsarmen.
- VA avdelingen vil i svært mange planer ha tilstøtende arbeider og interesser. Vedlagte kart viser hva VA skal sanere i nær fremtid. Konkret er det områder som er markert på vedlagte kart som det foreligger planer for pr nå. Det er et prosjekt som skal ta hånd om vannforsyning til noen eiendommer ved Bliksethjørnet m.fl.. Informasjon kan innhentes fra VA prosjektledelse underveis i den videre prosessen.
- Forurensning (jord, vann, luft)
 - Planområdet ligger i rød og gul støysone (se «bokkvalitet, støy og luftkvalitet»)
- Flom, ras, radon
 - Høyt radon aktsomhet
 - Foreslått planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for flom.
- Brann
 - Brannvesenet minner om behovet for adkomst og etablering av tilstrekkelig slokkevann:
 - Adkomst i henhold til gjeldende regelverk i plan- og bygningslovgivningen Pbl. §27-4 og vår veileder tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap. Se kap. 2.3 i veileder Tilrettelegging for slokke- og innsatsmansker.
 - Slokkevann i henhold til, Tek.17 §11-17 og vannforsyning til brannsløkking i henhold til gjeldende regelverk i plan- og bygningslovgivningen Pbl. §27-1 Når det gjelder vannforsyning og eventuelt behov for flere uttak så ber Lillehammer Region brannvesen om at det monteres hydranter.
 - Veileder for tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap finnes her: www.lrbv.no
 - Forhold rundt atkomst og slokkevann er erfaringsmessig gunstig å avklare i tidlig fase. Brannrådgiver/utbygger anmodes å kontakte brannvesenets forebyggende avdeling for innhenting av ytterligere informasjon eller avklaringer rundt tilrettelegging.
- Næringsformål (definisjoner i KPA/byplan)
 - Innenfor Sentrumsformålet tillater arealer for handel, unntatt areal- og transportkrevende handel (Byplanen 2.2)
 - Kartforskriftene bør være tydelig om hva menes med «næring»
 - Områdeprogrammets overordnede prinsipper og prinsipper og krav for delområdet og prinsipper for kvartalet skal følges opp

Eiendomsgrenser

Det er noen usikre eiendomsgrenser i planområdet. Hjemmelshaver for eiendommen må rekvirere oppmåling, kontaktperson er Jan Gunnar Nyfløt v/ oppmåling og delesak.

Planavgrensning

Kommunens generelle anbefaling er at det varsles et tilstrekkelig areal og heller reduserer området ved utarbeiding av planforslaget.

De anbefales å inkludere Jernbanetorget innenfor planavgrensning i forbindelse med tenkt innkjøring til planområdet via denne vegen.

Det krever tett samarbeid med utbyggeren for skystasjonen når det handler om avklaringen og samstemming av plangrenser.

Utbyggingsavtale

Utbyggingsavtale skal sikre opprustning, etablering og drift av nødvendig infrastruktur/felles service, inklusive friområder. Også andre tiltak som er nødvendig for at området skal fungere hensiktsmessig bør vurderes. Kommunen ønsker i utgangspunktet utbyggingsavtaler, jf. Byplanens 1.3.

Behovet for utbyggingsavtale avklares. Anbefales avklart med kommunen før høring av planforslaget. Kontaktperson for utbyggingsavtaler er Jørn Gaukerud (jorn.gaukerud@lillehammer.kommune.no).

Framdrift

Oppstartsvarsel skal ha høringsfrist på min. 3 uker.

Innsendt planforslag vil normalt bearbeides i dialog mellom kommunen og konsulent. Plan- og Miljøutvalget vedtar høring av reguleringsplaner. Kommunens interne frist for ferdigstilling av saksframlegg til politisk behandling er 2 uker før møtet. Politisk møtekalender finnes her: <https://www.lillehammer.kommune.no/politiske-moeter.395684.no.html> . Offentlig ettersyn skal ha frist på min. 6 uker.

Ferier, bearbeiding av planmaterialet, annonsering mm. kan forlenge vår behandling.

Total saksbehandlingstid vil variere ut fra omfanget og kompleksiteten til saken. Det må regnes med en saksbehandlingstid av cirka 1 år. Det kan ikke gis garantier.

Forslagsstillerens mål er at planforslaget sendes til førstegangsbehandling før sommer 2024. Det må regnes med noe tid for saksbehandleren til å vurdere dokumentene.

Medvirkning

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 skal i hvert fall varsles ved planoppstart:

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

- Lillehammer Næringsforening (ifm. næring)
- Lillehammer Sentrum Drift
- Torggutua AS (Bane NOR Eiendom + LiKE)

Lillehammer kommune vil oppfordre til å organisere en Bylab underveis i prosessen. Det kan kombineres med nabomøtet. Det er behov for orienteringer i Regionalt planforum, prosjektgruppe og styringsgruppe Byutvikling, kommunale råd og flere utvalg underveis i prosessen. Behov for befaring i planområdet med Planutvalget før høring/sluttbehandling skal vurderes.

Samarbeid med Torggutua AS (utbygger Skystasjonsområdet) er viktig i planprosessen.

Kommunen må organisere et dialogmøte med fylkeskommunen om tema kulturminner etter at planoppstart ble varselet.

Krav til varsel om oppstart

Forslagsstiller varsler selv oppstart av planarbeidet. Før planarbeidet varsles igangsatt, skal varslingsmaterialet, inkl. SOSI-fil (i nyeste SOSI-versjon) oversendes kommunens saksbehandler for godkjenning.

Varsel om oppstart skal inneholde:

- Kart som viser varslingsgrense for ny plan.
- Oversendelsesbrev som orienterer om hensikten med planarbeidet, dagens arealbruk, gjeldende planstatus og ønsket reguleringsformål.

Kommunen settes som kopimottaker ved utsending av oppstartsvarselet.

Krav til planforslag

Lista nedenfor viser hvilke forventninger kommunen har til komplett materiale på bakgrunn av det vi er kjent med på oppstartsmøtet. Forslagsstiller er ansvarlig for å vurdere behov for ytterligere dokumentasjon som et resultat av tilbakemeldinger ved varsel om oppstart og eventuelt seinere i prosessen.

Dette skal alltid foreligge:

- Målestokkriktig plankart som PDF
- Digitalt plankart i SOSI-format (nyeste SOSI-versjon)
- Bestemmelser
- Planbeskrivelse
- Innkomne merknader ved varsel om oppstart
- Vurdering/kommentarer til merknadene
- ROS-analyse

Vurderes i den enkelte sak:

- Illustrasjoner, fotomontasjer, perspektivtegninger
- Byggetegninger

- Modell
- Vegprofil
- Andre analyser, f.eks. flom, støy, biologisk mangfold eller annet

Krav til teknisk infrastruktur

Teknisk infrastruktur må bygges i henhold til de til enhver tid gjeldende kommunale normer for teknisk infrastruktur. Dette gjelder eksempelvis veg, veglys, vann og avløp. Kommunen bruker Statens vegvesens normer for veg.

Kommunen vil kreve dokumentasjon på at tekniske infrastruktur er utført iht. kommunens normer før overtakelsesforretning.

Gebyr

Detaljregulering er gebyrbelagt i Lillehammer kommune. Gebyrregulativ finnes på kommunens hjemmeside: <https://www.lillehammer.kommune.no/avgifter-og-gebyrer-a-aa.286280.no.html>

Andre tema diskutert i møtet

- En analyserapport for foreslått planområde (DOK-analyse) er vedlagt
- Tett samarbeid med Torggutua AS er avgjørende i prosjektet. Det kan handle blant annet om å finne (felles) løsninger til oppgaver knyttet til trafikk og mobilitet, planavgrensningene funksjoner, grønnstruktur og framdrift.

Bekreftelser

Prioriterte utredningsbehov for planarbeidet er angitt så langt dette har vært mulig på grunnlag av tilgjengelige opplysninger under oppstartsmøtet.

Verken oppstartsmøtet eller referatet gir rettigheter i den senere saksbehandlingen. Naboprotester, protester fra beboerorganisasjoner, krav fra offentlige myndigheter mv. vil kunne føre til krav om endring av planforslaget, evt. endring av fremdriften på behandlingsprosessen.