



LILLEHAMMER KOMMUNE

REFERAT FOR OPPSTARTSMØTE – REGULERINGSPLAN

Planens navn:	Detaljregulering for Skysstasjonen
PlanID:	2023p134e03 Detaljreguleringsplan for Skysstasjonen
Saksbehandler:	Lieneke Bekkema
Møtedato, -sted:	30.08.2023, Rådhus Lillehammer
Møtedeltagere:	På vegne av forslagsstiller: Audun Amdahl, Per Atle Tufte, Nora Christine Hjelme, Petter Grimm, Solveig Bergstrøm På vegne av kommune: Gunhild Stugaard, Wenche Haug Almestrand, Lieneke Bekkema
Referent:	Lieneke Bekkema

Kontaktinformasjon	Forslagstiller	Konsulent
Navn:	Per Atle Tufte (Bane Nor) Audun Amdahl (LIKE)	Solveig Bergstrøm
Firmanavn:	Torggutua AS (under etablering, et samarbeid mellom Bane Nor Eiendom AS og Lillehammer kommune eiendoms-selskap (LIKE) AS)	DRMA AS
E-post:	per.atle.tufte@banenor.no audun.amdahl@lillehammer.kommune.no	solveig@drma.no
Tlf:		984 63 175

Bakgrunn for å igangsette planarbeidet

Tilrettelegge for transformasjon av trafikkterminalen og transformasjon av kvartalene mot Kirkegata til et flerfunksjonelt byområde. Oppfølging av områdeprogrammet for Sentrum vest.

Type reguleringsplan

Detaljregulering

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. De ubebygde arealene i kvartalene langs

Kirkegata benyttes i hovedsak til overflateparkering. Planområdet preget av harde, grå overflater og det er lite vegetasjon og beplantning i området. Mellom Kirkegata og Jernbanetorget er det en høydeforskjell på ca. 8 meter, som tas opp av en høy mur mot bussterminalen.

Bygningsmassen i delområdet er variert og mangfoldig, med stor stil- og tidsdybde. Mot Kirkegata er det flere verneverdige bygninger fra ulike tidsepoker som representerer flere viktige historiske lag i Lillehammers byutvikling. Skysstasjonen er det sentrale kollektivknutepunktet i Lillehammer med jernbanestasjon, bussterminal for både by- og regionbusser og sykkelhotell. Bussterminalen er utformet som en oval med mulighet for å kjøre rundt. Bussene har innkjøring fra både nord og sør. Holdeplass for taxi er plassert på taket over tunnelen i Brufossgate. Korttidsparkering og kiss & ride for privatbiler er plassert langs togskinnene i den sydlige enden av området. Det er ikke gjennomkjøring for privatbiler gjennom skysstasjonen. Fotgjengere som skal mellom skysstasjonen og sentrum kan gå Jernbanegaten eller på rampene opp til kvartalene i Kirkegata.

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

- Kraftverkstunnel: H190_03 (bestemmelse 4.3)
- Konesjonsområde for fjernvarmeanlegg: H410 (bestemmelse 4.10)
- Bybane/gondol: H710 (bestemmelse 4.19)
- Gjennomføringszone: H820_01 (bestemmelse 4.20.2)

Byplan: Illustrasjonskart

- Områdetype:
 - delvis Bygardsbebyggelse (kvartalene mellom Jernbanetorget og Kirkegata)
 - delvis udefinert, på grensen til Bygardsbebyggelse og Småhusbebyggelse
- Bygningsvern og kulturmiljø:
 - Vernede bygninger i planområdet og i nærheten, noen av dem med sikringszone
 - Bevaringsverdig bygning i nærheten
 - Historisk gutu i planområdet
 - Planområdet ligger delvis i kulturmiljø nr. 10 og grenser til kulturmiljø nr. 13

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

- Delområde Skysstasjonen. Kvartal 1, 3A, 3B og 6 (gjelder foreslått planavgrensning, kanskje blir kvartal 5 legget til)
- Områdeprogrammets prinsipper må følges, men er ikke juridisk bindende. Avvik må være begrunnet.

Reguleringsplaner:

- Plan 134 - Skysstasjon, vedtatt 30.4.1992
- Plan-134-01 - Endring ved Lillehammer Skysstasjon, vedtatt 18.2.1993, gjelder for trafikkarealene på skysstasjonen
- Plan-134-02 - Mindre endring av Lillehammer Skysstasjon, vedtatt 6.12.2010, gjelder for bygningen på stasjonen (kombinert bebyggelse og anleggsformål – forretning/ offentlig eller privat tjenesteyting/ kontor/ hotell/ bevertning)
- Plan-190 - Lillehammer Sentrum, vedtatt 24.3.2010, gjelder for kvartalene mellom Jernbanetorget og Kirkegata (kombinert formål – forretning/ kontor, kvartal 78; friområder – park; offentlig trafikkområder; felles områder)

Nærliggende pågående planprosesser

- Lurhaugen, utvikling og transformasjon (ifm. eventuelt flyttingen av Lillehammer høghskolen)

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

- Jernbanetorget 1-5, riving og transformasjon
- Øya parkeringshus, utvidelse
- Prosjekt Parkering i fjell
- Strandtorget, transformasjon til flerfunksjonell bydel, arbeid med områdeprogram pågående
- 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 (stryk det som ikke er relevant):

- 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

Forskrift om konsekvensutredning § 6b stiller krav til konsekvensutredning og planprogram for reguleringsplaner som omfatter tiltak i forskriftens vedlegg I. Planinitiativet utløser krav til/ om konsekvensutredning, jf. Forskrift om konsekvensutredning vedlegg I, nr. 24 «Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilrettelegging med et bruksareal på mer enn 15.000 m²».

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
 - Overordnede prinsipper for mobilitet i områdeprogrammet skal følges opp
 - Prinsipper for hele delområde skystasjonen og prinsipper for kvartal 1, 3A, 3B og 6 i områdeprogrammet skal følges opp
 - Reguleringsplanarbeid for areal som er omfattet av byplanens hensynssone for bybane/gondol skal avklare framtidig bybane og dokumentere hvordan planforslaget påvirker muligheten for gjennomføring av bybane
 - Gatebruksplanens krav om mobilitetsplan skal følges opp og det skal gjennomføres trafikkutredninger som en del av planarbeidet
 - 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. «Kvalitetsprogram» skal defineres og forklares
 - Prosjektet er viktig for å realisere framtidens parkerings- og trafikkløsninger i Lillehammer
 - Det skal være trafikksikre, universelt utformede gangpassasjer fra parkeringen til hovedinngang
 - Planinitiativet nevner bruk av Jernbanegata til buss for tog. Jernbanegata (mellom Kirkegata og skystasjonen) har i dag sykkelparkering, tovegs trafikk til hotellets plass (samt 6 plasser i gata) og er forbeholdt taxi fra/til Skystasjonen. Her er vegen ca. 7 m bred i tillegg til fortau som er ca. 1,5- 2,0 i bredde. Dagens vegbredde er så vidt tilstrekkelig bredde for parkering og tovegs trafikk, spesielt om vinteren. En buss med bredde på 2,55 pluss speil vil nok bli for bred for å kunne opprettholde tovegstrafikk for taxi. Det er derfor tvil om slikt en løsning. Det må i så fall vises at Jernbanegata har nok plass til buss for tog (i alle årstider). Det skal påvises at dette går hånd i hånd med en trygg løsning for fotgjenger og syklister. Det skal også påvises at en god fremkommelighet for fotgjenger, syklister og taxier til kollektivt knutepunkt beholdes
- Private/offentlige veier

- Jernbanetorget er en privat veg
- Nye veger i planen skal ikke overtas av kommunen. Dette skal være private veier
- Parkering
 - Byplanen 1.5, temakart 1: sone 1
 - Det skal være trafikksikre, universelt utformede gangpassasjer fra parkeringen til hovedinnganger av byggene og av offentlige rom
 - Overordnede prinsipper for mobilitet i områdeprogrammet skal følges opp
 - Prinsipper for hele delområde skysstasjonen og prinsipper for kvartal 1, 3A, 3B og 6 i områdeprogrammet skal følges opp
 - Gatebruksplanens krav om mobilitetsplan skal følges opp
 - Prosjektet er viktig for å realisere framtidens parkerings- og trafikkløsninger i Lillehammer. Uansett om det blir i parkering fjell eller på annen måte
- 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 planområdet (temakart 2)
 - 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 for delområdet og kvartalene 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 for delområdet og kvartalene 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 kvartal 3A og 3B (Byplanen, illustrasjonskart 1)
 - Byggehøyde:
 - variert, 4-6 etasjer ifølge områdeprogrammet
 - maksimal 4 etasjer ifølge byplanen for delene av kvartal 3A og 3B som ligger i områdetype «Bygårdsbebyggelse» (tilpasninger over 4. etasjer kan tillates, men må sees i forhold til strøkets karakter)
 - Kotehøyder må defineres
 - Tenkte volumer må illustreres
 - Ny bebyggelse skal tilpasses terreng og landskap
 - En del av planområdet ligger innen kulturmiljø nr. 10 i Byplanen (se vedlegg 8 i Byplanens bestemmelser og retningslinjer). Området viser utvikling over lang tid og har stor opplevelsesrikdom. Variasjonen som følger av større endringer er en kvalitet. Sårbarheten er knyttet til hvorvidt arkitektonisk utforming og detaljering ivaretas videre

- Kulturminner/Vern
 - Byplanen 1.22, illustrasjonskart 2
 - Ta hensyn til vernede bygninger i planområdet og i nærheten, noen av dem med sikringszone (Jernbanetorget 1, Jernbanetorget 4, Jernbanegata 5, Kirkegata 64 – 68)
 - Ta hensyn til bevaringsverdig bygning i nærheten (Jernbanegata 4)
 - Ta hensyn til historisk gutu (går mellom Kirkegata 66 og 68)
 - Planområdet ligger delvis i kulturmiljø nr. 10. Byplanens bestemmelse 3.2 og vedlegg 8 gjelder
 - Deler av vegstrekningen Mesnadalsarmen, som knytter E6 mot Lillehammer sentrum, er fredet som strekning med samferdselshistorisk verdi (det foreligger forslag om å innskrenke fredningsomfanget ved å ta ut to delstrekninger – kryssområdene i sentrum og ved E6)
 - Planområdet grenser til kulturmiljø av nasjonal interesse (NB!-registeret), kulturmiljø nr. 13 i Byplanen (Byplanens vedlegg 8);
 - Områdeprogrammets overordnede prinsipper og prinsipper for delområdet og kvartalene 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)
 - Ved fravik søkes det dispensasjon til aktuell vegmydighet
 - 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
 - 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.)
 - Parken i Jernbanetorget 7 ligger innen planområdet og er et byrom ifølge Byplanen (temakart 7)

- Planområdet ligger i nærheten av Mesnadalen og Stortorget som er byrom ifølge Byplanen (temakart 7). Mesnadalen er også en del av den overordnede grønnstruktur (temakart 6, se «blå/grønn struktur»)
- Områdeprogrammets overordnede prinsipper og prinsipper for delområdet og kvartalene skal følges opp
- Grønnstruktur og trær bør reguleres inn (se også «uteoppholdsarealer og lekeplasser»)
- Blå/grønn struktur
 - Byplanen 1.19
 - Planområdet ligger i nærheten av Mesnadalen som er en del av den overordnede grønnstrukturen (temakart 6, hensynssone 540_02).
 - Ved planlegging og gjennomføring av tiltak som berører disse områdene bør det utredes/dokumenteres hvordan visuelle hensyn, siktlinjer og fysisk tilknytning/tilgjengelighet til overordnet grønnstruktur ivaretas
 - Områdeprogrammets overordnede prinsipper og prinsipper for delområdet og kvartalene skal følges opp
 - Grønnstruktur og trær bør reguleres inn (se også «uteoppholdsarealer og lekeplasser»)
- Naturmangfold
 - Byplanen 1.20
 - Det er registrert arter av stor forvaltningsinteresse i nærheten av 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)
 - Områdeprogrammets overordnede prinsipper og prinsipper for delområdet og kvartalene skal følges opp
- Vann og avløp
 - Byplanen 1.17
 - Kommunens VA avdeling har en del ledninger innenfor planområdet som må sees nærmere på sammen med utbygger. Ellers så går nok en del av overvannet fra Jernbanegata til skysstasjonen og utløp i Mesnaelva.
 - Kapasiteter må sees nærmere på når dette skal prosjekteres. Men her er vel en del muligheter for å rydde opp i en del eldre systemer i området.
 - VA vil i svært mange planer ha tilstøtende arbeider og interesser. Vedlagte kart viser hva VA skal sanere i nær fremtid. Konkret er det områder markert gult 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
- Det er i tillegg avløp og fellesledninger ned Jernbanegata og ut mot Bankkrysset som blir involvert på en måte. Det vil hentes overvannet som kommer ned Jernbanegata og ta dette sørover mot Bankkrysset og inn på ny OV ledning.
 - I planområdet ligger en kraftverkstunnel (Byplanen 4.3, hensynssone H190_03). Innenfor hensynssonen skal boring av energibrønner avklares med kraftverkseier
- 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 nedenfor marin grense. Utbyggingsområdene ligger ikke innenfor aktsomhetsområde for flom. Foreslått planområdet ligger like på utsiden av aktsomhetsområde for marin leire
 - Brann
 - Veileder «Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskaper» fra Lillehammer region brannvesen
 - Brannvesen regner med at deres behov blir tatt med i den kommende byggeprosessen og at de bli informert underveis i prosjektet
 - Næringsformål (definisjoner i KPA/byplan)
 - Innenfor Sentrumsformålet tillater arealer for handel, unntatt areal- og transportkrevende handel (Byplanen 2.2)
 - Områdeprogrammets overordnede prinsipper og prinsipper for delområdet og kvartalene 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

Kommunen ønsker at områdeprogrammets kvartal 5 (Jernbanetorget 1, 3, 5) tas med i planområdet, på grunn av helhetligheten; kvartalet ligger sentralt og er av betydning for mobilitet. I tillegg har eieren av kvartal 5 et initiativ til å transformere sitt areal. Eieren av kvartal 5 vil gjerne samarbeide og har tatt kontakt med både kommunen og Bane Nor om det. Eieren har engasjert en utbygger som nylig også har tatt kontakt med kommunen. Forslagsstilleren påpeker risikoen for at kvartal 5 eier forsinkes eller stopper prosessen, dersom prosessene ikke har samme framdrift, eller om det ikke er mulig å komme til enighet. Å inkludere kombinerte formål og rekkefølgekrav i bestemmelser og retningslinjer kunne tilby en løsning. Det ble avtalt at Bane Nor tar kontakt med utbygger for å undersøke muligheten for samarbeid først. Underveis i prosessen må dette temaet diskuteres på nytt. Merk: dersom planavgrensning utvides med områdeprogrammets kvartal 5, må også områdeprogrammets prinsipper for delområde skystasjonen, kvartal 5, følges opp i det videre planarbeidet.

Eksisterende bygg (Jernbanetorget 2, 4 og 6) ikke tas med i planområdet. På dette stedet legges planavgrensning på planavgrensning til mindre endringen (Plan-134-02 - Mindre endring av Lillehammer Skysstasjon, vedtatt 6.12.2010).

Det ble sendt in et planinitiativ for Lurhaugen samtidig med planinitiativet for skysstasjonen. I likhet med skysstasjonen er Lurhaugen et delområde i områdeprogrammet for Sentrum vest. Mesnadalen ligger mellom de to delområdene og er også et delområde i områdeprogrammet. Mesnadalen knytter sammen alle delområdene og knytter sammen Sentrum vest med byen. Den delen av områdeprogrammets «delområde Mesnadalen», som grenser til områdeprogrammets delområde Lurhaugen og til delområde Skysstasjonen, må tas med i en av de to reguleringsplaner. Det er mest naturlig at den tas med i planområdet av reguleringsplanen for Lurhaugen. Skal diskuteres mer detaljert i oppstartsmøtet for Lurhaugen.

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

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

Innsendt planprogram vil normalt bearbeides i dialog mellom kommunen og konsulent. Planprogrammet vurderes ved Byplansjefen og legges ut på høring samtidig med varsel om planoppstart. Det skal ha høringsfrist på min. 6 uker.

Oppstartsvarsel skal ha høringsfrist på min. 3 uker. Fordi dette gjelder en samtidig høring av oppstartsvarsel og planprogrammet, anbefaler kommunen samme perioden og frist for begge, dvs. min. 6 uker.

Planutvalget vedtar planprogram. 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>

Etter at planprogrammet er vedtatt, utarbeides planforslag. Innsendt planforslag vil normalt bearbeides i dialog mellom kommunen og konsulent. Planutvalget vedtar høring av reguleringsplaner. 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. Fordi det handler om en kompleks sak med krav til planprogram og konsekvensutredning, må det regnes med en saksbehandlingstid av minst 1,5 år. Det kan ikke gis garantier.

Forslagsstillernes mål er å ha et planprogram ut på høring og varsel om planoppstart i løpet av september. 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 planprogram og 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 og prosjekt bybane)
- Lillehammer Sentrum Drift

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 befarung i planområdet med Planutvalget før høring/sluttbehandling skal vurderes.

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
- Forholdet utviklerens mobilitetsplan til kommunens ønske om en mobilitetsstrategi. Mobilitetsplanen for skystasjonen blir en viktig ingrediens for mobilitetsstrategi. Mobilitetsstrategi er i startfasen og har en annen (langsommere) framdrift. Det er ingen intensjon om at utformingen av strategien forsinker planen for skystasjonen.
- Ifølge Bane Nor er det reservert nok plass i Lillehammer for dobbeltspor allerede, derfor påvirker planinitiativet det ikke
- Rekkefølge:
 - busstasjonen bygges om før faktisk utbygging av kvartal 3A og 3B. Ombyggingen av busstasjonen er i samsvar med gjeldende reguleringsplan, det trengs ingen ny reguleringsplan for tiltaket. Men det trengs en ferdig teknisk plan
 - det trengs sikkerhet at fylkeskommunen er enig med planene før det fremmes planforslag

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.