

Detaljregulering for skystasjonsområdet

Oppsummering av høringsuttalelser til varsel om planoppstart med forslagsstillers kommentarer (04.04.2024)

Hvem	Dato	Prosess	Oppsummering	Kommentar
Overordnede myndigheter				
Bane NOR SF	31.10.23	Varsel om planoppstart	<ol style="list-style-type: none"> 1) Planen må sikre tilstrekkelig areal for trafikk-sikre og godt orienterbare overganger mellom tog og buss (klasse III) ved avvik i togtrafikken og bruk av alternativ transport for tog. Både overgang mellom tog og buss i rute og tog og buss i avvikssituasjoner må fungere samtidig. 2) Planarbeidet må legge til rette for framtidige kapasitetsøkninger på jernbanenettet. I et lengre perspektiv betyr det fire spor til plattform med tilkomst fra undergang og ny jernbanebru over Mesnadalsvegen. Planarbeidet må ivareta areal for ny plattform mot dagens parkering og tilhørende adkomst på vestsiden. Det må også sikres tilstrekkelige arealer slik at jernbanetiltakene er anleggsteknisk gjennomførbare. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Det er planlagt for oppstillingsplasser «Buss for tog» langs Jernbanegata, 4 stk. Dette er sikret i plankart og bestemmelser og vist i illustrasjonsmaterialet. Planforslaget tilrettelegger for gode og tydelige overganger og gangforbindelser mellom tog og buss både i normalsituasjon og avvikssituasjon. 2) Planforslagets avgrensning er i henhold til avklaring med kommunen. Det forutsettes ikke tiltak på den del av planområdet som det vises til i innspillet, eller planlegges tiltak som er til hinder for framtidig kapasitetsøkning på jernbanenettet. Det er eksisterende situasjon som ligger til grunn for reguleringsplanen.
		Planprogram	<ol style="list-style-type: none"> 1) Sikre tilstrekkelig areal for buss for tog-avvikling 2) Sikre tilstrekkelig areal for framtidig kapasitetsøkning jernbane 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Løsninger for håndtering av buss for tog er del av utredningstemaene. 2) Følgende er tilføyd under utredningstema trafikkale forhold i planprogrammet under hva som skal undersøkes og beskrives for temaet

				kollektivtrafikk: <i>I hvilken grad planforslaget påvirker muligheten for framtidig kapasitetsøkning på jernbanen.</i>
Innlandet fylkeskommune	06.11.2023	Varsel om planoppstart	<ol style="list-style-type: none"> 1) På knutepunktet må det være lett å orientere seg, attraktivt og tilrettelagt for universell utforming. 2) Virkning på og tilpasning til landskap og omgivelser vil kreve grundige utredninger/analyser i det videre planarbeidet. 3) Grundige utredninger for skala, volum og høydevurderinger må vektlegges i det videre arbeidet. 4) Det må stilles strenge krav til at informative og relevante illustrasjoner utarbeides fra viktige byrom og ståsteder i tillegg til illustrasjoner fra stasjonsområdet, f.eks. Stortorget, gutua, plassen foran biblioteket i krysset Wiesesgate, Ny-mosvingen og Kirkegata. 5) Skysstasjonen må i illustrasjonene ses i sammenheng med de andre delområdene i Sentrum vest. 6) Høyde på opptil 8 etasjer bryter med Lillehammers skala og bør ikke videreføres i dette området. Viser til Byanalysen fra 1989, hvor Kirkegata 76-78 er beskrevet som en negativ kontrast som bryter uønsket med stedets ønskede karakter og dimensjonene er negative i forhold til byens fjernvirkning. Byanalysen foreslår at det negative uttrykket dempes med ny bebyggelse i moderate høyder mellom dette bygget og 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Ved utforming av skysstasjonsområde og ny bebyggelse er nevnte temaer vektlagt. Det vises til illustrasjonsmateriale og tilhørende utredninger for synliggjøring av kvalitet, prinsipper og løsninger. Planbestemmelser sikrer at universell tilgjengelighet skal ivaretas. 2) Temaet er grundig dokumentert og redegjort for som del av planmaterialet. Det vises særlig til vedleggene <i>Kvalitetsprogram, Illustrasjonsprosjekt, Illustrasjoner fjern- og nærvirkning, Utredning Byform og Landskap, Utredning Byutvikling, Utvikling Byrom.</i> 3) Se pkt. 2) 4) Se pkt. 2) 5) Se pkt. 2) 6) Planforslaget tilrettelegger for bebyggelse opp til 7 etasjer. I henhold til Planprogrammet er det gjort konsekvensutredning for høydealternativene Dagens situasjon, 4-6 etasjer og Planforslaget (inntil 7 etasjer); ref. <i>Utredning Byform og Landskap</i>. I konsekvensutredningen er det vurdert at planforslaget (3-7 etasjer) vil gi en bedre tilpasning til omgivelsene enn alternativ 4-6 etasjer. 7) Planforslaget tilrettelegger for trygg ferdsel for fotgjengere og god kvalitet på uterom og møteplasser.

			<p>jernbanen, og Innlandet fylkeskommune støtter denne vurderingen.</p> <p>7) Det må være trygg ferdsel for fotgjengere internt i området. Arealer som opparbeides til uterom, lekeplasser og møteplasser skal prioriteres og sikres kvaliteter som sol, ly, beplantning m.m.</p> <p>8) Gode bestemmelser for universell utforming av uteområder som gangveier, møteplasser og parkeringsplasser, i tilknytning til bebyggelsen er viktig.</p> <p>9) Planbeskrivelsen må gjøre rede for medvirkningsopplegget og hvordan man har lagt til rette for medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging for å kunne delta.</p> <p>10) Det er positivt at det legges opp til å bevare verneverdig bebyggelse og videreføring av verneverdig formål fra gjeldende regulering.</p> <p>11) Det bør vurderes om øvrig bebyggelse langs Kirkegata innenfor planområdet skal reguleres til bevaring.</p> <p>12) Det er viktig at den verneverdige bebyggelsen får tilstrekkelig rom rundt seg og at det skapes gode overganger mellom eksisterende og ny bebyggelse mot stasjonsområdet.</p> <p>13) Det er ikke kjente automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet og vi ser det ikke som nødvendig med arkeologisk befaring. Følgende tekst bes likevel innarbeidet i reguleringsbestemmelsene: <i>Dersom det i forbindelse med tiltak i marken og oppdages automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal</i></p>	<p>8) Det er medtatt planbestemmelser som sikrer universell utforming.</p> <p>9) Det er redegjort for gjennomført medvirkning i planmaterialet, planbeskrivelsens pkt. 3.3.</p> <p>10) Tas til orientering.</p> <p>11) Bebyggelse langs Kirkegata er regulert i henhold til avklaringer med kommunen.</p> <p>12) I planarbeidet er forholdet nøye vurdert og i planmaterialet ivaretatt på en god måte.</p> <p>13) Innspillet er innarbeidet i planbestemmelsene.</p> <p>14) Det vises til omfattende dialog og drøfting av foreslått løsning, samt dokumentasjon som følger planforslaget, særlig V_18_ Redegjørelse for Bussterminal. Forslagsstiller mener ikke at endret arealbruk er til ulempe, men heller en robust og fremtidsrettet løsning tilpasset et bymiljø.</p> <p>15) Som del av Reguleringsplanen skal det ikke tas stilling til fordeling av kostnader for byggetiltakene.</p> <p>16) Planforslaget tilrettelegger for 14 samtidige busser pluss 2-3 venteplasser og 4 plasser til buss for tog.</p> <p>17) Se pkt. 16)</p> <p>18) Snumuligheter for buss samt vintervedlikehold skal være godt ivaretatt, det henvises til dokumentasjon vedlagt plansaken.</p> <p>19) Det er gjort grundig utredning knyttet til arealbehov og kjørefrekvens som del av planarbeidet, det henvises til dokumentasjon vedlagt plansaken.</p>
--	--	--	--	---

			<p><i>arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter. Det er viktig at også de som utfører arbeidet gjøres kjent med denne bestemmelse. Melding om funn skal straks sendes Innlandet fylkeskommune v/Kulturarv, jf. lov om kulturminner § 8, annet ledd.</i></p> <p>14) Innlandet fylkeskommune mener endringene i arealbruken som planlegges på skystasjonen i utgangspunktet er til ulempe for kollektivtransporten og forventer at utbygger strekker seg langt for å finne løsninger som ivaretar kollektivtrafikken og passasjerene best mulig framtiden.</p> <p>15) Forventer at utbygger tar alle kostnader ved ombyggingen av skystasjonen, også tiltak som isolert sett kan ses på som en oppgradering fra dagens standard.</p> <p>16) Dimensjonering for oppstilling av syv busser i hver retning ser vi på som et absolutt minimum. Det bør tilstrebtes større kapasitet dersom dette er mulig.</p> <p>17) Fordi vi ikke kjenner framtidens mobilitetsløsninger, er det ønskelig å ha areal tilgjengelig for fremtidig utvikling. Vi ønsker derfor at de to oppstillingsplassene sør for søndre rundkjøring tas med. De gjør det mulig å skille kommersielle ekspressbusser fra Innlandstrafikk busser og mulighet for av- og påstigning for turistbusser.</p> <p>18) Snumulighetene i begge ender av bussgata må fungere godt ved manøvrering av bussene (spøringskurver) og vintervedlikehold må ivaretas med nødvendig areal for snøopplag.</p>	<p>20) Digitale løsninger er et tema i utførte utredninger, se pkt. 19).</p> <p>21) Planforslaget foreslår 4 stk. parkering «buss for tog» i Jernbanegata.</p> <p>22) Planforslaget tilrettelegger for god sammenheng for gang-/sykkelforbindelser.</p> <p>23) Planforslaget tilrettelegger for trygg kryssing på nevnte sted.</p> <p>24) Planforslaget tilrettelegger for totalt tre trygge og logiske kryssinger over bussterminalen.</p> <p>25) Nevnte forhold er ivaretatt i planforslagets kart og bestemmelser.</p> <p>26) Dagens løsning for korttidsparkering og bringe/hente videreføres uendret.</p> <p>27) Varelevering og renovasjonshenting til ny bebyggelse skal skje fra Jernbanegata. Varelevering til skystasjonsområdet forutsettes å skje på bussenes kjøreareal med tidsbegrensninger.</p> <p>28) Planforslaget tar ikke stilling til p-anlegg i fjell og evt. inn-/utkjøring, det henvises til Områdeprogram Sentrum Vest.</p> <p>29) Det forutsettes ikke personbiltransport i bussgaten. For varelevering se pkt. 27).</p> <p>30) Planforslaget forutsetter at dagens pendlerparkering vest for sporområde videreføres. Det planlegges ikke for bilparkering for ny bebyggelse innenfor planområdet. Det forutsettes at evt. kjørende benytter eksisterende tilbud i sentrum hvor det er vurdert å være kapasitet.</p> <p>31) Som del av planarbeidet er det utarbeidet grundige trafikk- og mobilitetsutredninger som utsvarer etterspurte temaer.</p>
--	--	--	---	---

			<p>19) Arealbehov i bussgata vil avhenge av oppholdstid for bussene på skystasjonen, det må ses i sammenheng med reguleringsareal og vil derfor være viktig å få avklart i planprosessen.</p> <p>20) Det må legges til rette for digitale løsninger som skjermer på hver oppstillingsplass og lokale opprop av avganger. Slike løsninger kan øke fleksibiliteten i et system som i utgangspunktet blir mindre fleksibelt enn det vi har i dag og må kostnadmessig inngå i utbyggers prosjekt.</p> <p>21) Jernbanegata kan være aktuell både for buss for tog og reguleringsparkering for Innlandstrafikks busser, det må vurderes opp mot gatebruksplanen.</p> <p>22) Det må oppnås en god sammenheng i gang- og sykkelforbindelser</p> <p>23) Gang- og sykkeltrafikken fra sør (Hammartun skole, sykkelhotellet, sørlige delen av lange tog i spor 1) må ha en trygg og tilrettelagt kryssing over til Jernbanegata.</p> <p>24) Det må være trygge og logiske kryssinger for de som kommer ut fra begge utgangene på stasjonsbygningen.</p> <p>25) Taxi, sykkelparkering og parkering for elsparksykler, utleiesykler og framtidige mobilitetsløsninger må få en god og logisk plassering.</p> <p>26) Må være en god og gjennomtenkt løsning for bringing og henting og korttidsparkering for å unngå opphopning av personbiler som hindrer fremkommelighet for bussene.</p> <p>27) Varelevering må løses og skiltes på en god måte der en unngår kjøring på fortau slik det er i dag.</p>	<p>32) Planforslaget forutsetter ikke tiltak i nevnte område og plankartet forholder seg til eksisterende vei og kryssutforming.</p> <p>33) Det er medtatt hensynsone og tilhørende bestemmelse som sikrer at tiltak i grunnen over tunneler (eks. Brufoss gate) skal avklares med tunneleier.</p> <p>34) Det tilrettelegges ikke for støyfølsomme formål som vil kreve støyttiltak.</p> <p>35) Det har vært dialog og flere møter i prosessen mellom aktørene for å drøfte løsninger, blant annet er det gjennomført samhandlingsverksted med fylkeskommunen.</p> <p>36) Det forutsettes at masser innenfor planområdet skal ivaretas på en måte som hindrer uønsket spredning av evt. fremmedarter.</p> <p>37) Forholdet til overordnede forvaltningsplaner og forskrifter skal være ivaretatt i planforslaget.</p> <p>38) Det er gjort innledende vurderinger og anbefalinger som del av planarbeidet, som legges til grunn for videre utviklingsfaser.</p>
--	--	--	---	--

			<p>Generelt bør varelevering og renovasjon planlegges slik at man unngår rygging med større kjøretøy der myke trafikanter ferdes. Bruk av en definert bussholdeplass kombinert med begrensning til tider på døgnet kan være en mulighet.</p> <p>28) Vi presiserer som tidligere uttalt at inn- og utkjøring til p-anlegg i fjell ikke kan legges til bussterminalen (trafiksikkerhet og framkommelighet må vektlegges ved lokalisering og utforming av adkomst til parkering i fjell).</p> <p>29) Det må ikke legges opp til personbiltransport eller varelevering via framtidig bussgate.</p> <p>30) Innfartsparkering er viktig ved kollektivknutepunkt. Man bør unngå flateparkering til fremtidsplanlagt byutvikling. Parkeringstilbudet i stasjonsområdet bør ses i sammenheng med øvrig parkeringstilbud i byen. Det bør ses på sambruk av parkeringsanlegg ved byutvikling rundt stasjonen.</p> <p>31) Vi forventer at det gjøres tilstrekkelige trafikale og trafiksikkerhetsmessige vurderinger, både når det gjelder virkninger innenfor planområdet og utover i transportsystemet. I forslaget til planprogram er det beskrevet et opplegg for trafikkutredning som vi vurderer som et godt utgangspunkt. Vi viser spesielt til dagens framkommelighetsutfordringer i Bankenkrysset, det må vurderes om utbyggingen vil kunne påvirke trafiksituasjonen her. Nødvendige trafikale tiltak må tas inn i reguleringsplanen som rekkefølgekrav.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>32) Vi forutsetter at trafikkarealer og frisisiktsoner knyttet til fv. 213 Brufoss gate utformes i samsvar med Statens vegvesens håndbok N100. Vi ber om at frisisiktsoner tegnes ut i plankartet og at det knyttes bestemmelser til sonene.</p> <p>33) Som vegeier skal vi ha byggeplaner for tiltak som berører fylkesveg oversendt i god tid før gjennomføring, og tiltak skal avklares med fylkeskommunen før det kan gis igangsettingstillatelse. Vi ber om at det gis opplysning om dette i plandokumentene.</p> <p>34) Planforslaget ligger delvis i gul og rød støysone langs fylkesvegen. Vi forutsetter at gjeldene støyregler legges til grunn og at eventuelle støyskjermingstiltak mot fylkesvegen må bekostes av forslagsstiller.</p> <p>35) Det er viktig at utviklingen av knutepunktet skjer i tett samarbeid med relevante aktører. Vi ønsker å kunne delta aktivt i planarbeidet med involvering på et tidlig tidspunkt. Vi har behov for å samordne og koble på relevante fagmiljøer på tvers av avdelinger.</p> <p>36) Det er innenfor og/eller i nærheten av planområdet registrert flere forekomster av fremmede planter som utgjør en stor eller svært stor risiko for norsk naturmangfold. Ved arbeid innenfor plangrensa må det sikres at videre spredning av disse unngås, og muligens fastsettes retningslinjer for hvordan dette best gjøres.</p> <p>37) Plangrensa ligger snaue 100 meter fra Mjøsa. Viser til regional vannforvaltningsplan for Innlandet og Viken vannregion og bestemmelser og</p>	
--	--	--	--	--

			<p>retningslinjer i denne som ivaretar vannforskriften, og forutsetter at den legges til grunn for videre planlegging og arbeid.</p> <p>38) Det må sørges for god avrennings- og overvannshåndtering for å unngå forurensning av vassdrag. Det er positivt at dette er satt opp som temaer som skal utredes i videre planarbeid.</p>	
		Planprogram	<p>1) Konsekvensutredningen må vise alternative utbyggingsvolum og typologier for best mulig stedstilpasning til omgivelsene. Fylkeskommunen forutsetter at det i tillegg til dagens situasjon (0-alternativet), utredes et alternativ med en bebyggelse som tar utgangspunkt i Byplan og områdeprogram på 4-6 etasjer og et alternativ som viser planforslaget med opptil 8 etasjer.</p>	<p>1) Områdeprogrammet har som prinsipp at byplanens intensjon om 4-6 etasjer skal følges. Med bakgrunn i terrengforskjellene i utbyggingsområdet, utformingen av omgivelsene og potensialet for arbeidsplass- og kompetanseintensive virksomheter er det ønskelig å utrede byggehøyder opp til 8 etasjer.</p> <p>Innspillet tas til følge. Følgende endring er innarbeidet i planprogrammet under plan- og utredningsalternativer, alternativer: <i>For høyder (tema byform og landskap) skal det utredes to alternativer. Ett alternativ med byggehøyder 4-6 etasjer tilsvarende byplanen og ett alternativ med inntil 8 etasjer (planforslaget).</i> Under utredningstema byform og landskap, høyder, volum og skala er følgende setning lagt til: <i>I tillegg til 0-alternativet og utredningsalternativet (planforslaget) skal det utredes et alternativ med byggehøyder 4-6 etasjer.</i></p>
Statsforvalteren i Innlandet	07.11.2023	Varsel om planoppstart	<p>Konsekvensutredningen / planforslaget må særlig ta hensyn til nasjonale mål og føringer når det gjelder:</p> <p>Barn og unge:</p>	<p>1) Barn og unge som kollektivreisende og ferden i området er hensyntatt i planforslaget.</p> <p>2) Det legges ikke opp til etablering av boliger innenfor planlagt byggeområde (SF1). Det legges</p>

			<p>1) Barn og unge er også kollektivreisende og det er viktig at en sikrer gode trafikk sikre løsninger for disse.</p> <p>Luftkvalitet</p> <p>2) Boliger og lekeplasser bør ikke etableres i områder der luftkvaliteten overskrider grenseverdiene for gul og rød sone.</p> <p>Samfunnssikkerhet</p> <p>3) Vi forutsetter at Kommunal- og distriktsdepartementets rundskriv H-5/18 <i>Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling</i> blir lagt til grunn</p> <p>4) Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn. Vi forutsetter at føringer gitt i lovverk og forskrifter blir overholdt.</p> <p>Plankart</p> <p>5) Vi forutsetter at plankartet blir lagt inn i kommunens kartløsning senest når planen legges ut for høring.</p>	<p>opp til ulike typer næring som kontor, forretning, hotell, tjenesteyting og bevertning, i tillegg byrom og møteplasser. Nytt gårdsrom vil ligge godt avskjermet fra jernbane- og trafikkstøy. Mulighet for bolig innenfor eksisterende byggeområder SF2 og SF3 er videreført/medtatt fra eksisterende reguleringsplan for området.</p> <p>3) Nevnte rundskriv er hensyntatt som grunnlag i planarbeidet.</p> <p>4) Som del av planforslaget er det utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse hvor relevante temaer behandles.</p> <p>5) Dette følges opp i forbindelse med offentlig ettersyn.</p>
		Planprogram	<p>Konsekvensutredningen / planforslaget må særlig belyse nasjonale mål og føringer når det gjelder:</p> <p>Gateterminal og parkering:</p> <p>1) Det må sikres tilstrekkelig parkeringskapasitet i området, slik at det er mulig å komme med bil til skyssstasjonen også i framtida.</p> <p>2) Utredningene bør vurdere alternative utviklingsbaner for antall kollektivreisende og med bakgrunn i det vurdere hva slags terminal som best kan betjene det.</p>	<p>1) Følges opp i planarbeidet. Parkering er angitt som utredningstema i planprogrammet.</p> <p>2) Følges opp i planarbeidet. Mobilitet og kollektivtrafikk, herunder effektivitet og fremkommelighet for kollektivtrafikken, er angitt som utredningstema i planprogrammet.</p> <p>3) Følges opp i planarbeidet. Mobilitet og kollektivtrafikk, herunder effektivitet og fremkommelighet for kollektivtrafikken, er angitt som utredningstema i planprogrammet.</p>

			<p>3) Utredningen må vise hvilken kapasitet dagens terminal har og en gateterminal vil ha, og hvordan disse sikrer muligheten for en framtidig økning av kollektivreisende.</p> <p>Støy</p> <p>4) Det må ses på muligheter for avbøtende tiltak, og krav om dette må tas inn i planbestemmelser og ev. kart. Ved støy fra flere kilder må en se på samlet støybelastning. Støy og luft må ses i sammenheng.</p> <p>Luftkvalitet</p> <p>5) Det må ses på muligheter for eventuelle avbøtende tiltak og krav om eventuelle avbøtende tiltak må tas inn i planbestemmelser og kart.</p> <p>6) Samspillseffektene mellom luftforurensning og støy må utredes.</p> <p>Samfunnssikkerhet</p> <p>7) Analysen skal utarbeides i tråd med veileder <i>Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging</i> som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ga ut i 2017.</p> <p>8) Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimagramskrivninger legges til grunn.</p>	<p>4) Tas til følge. Følgende er lagt til og skal undersøkes og beskrives under utredningstema støy: <i>Hvilke eventuelle avbøtende tiltak som er nødvendige for å oppfylle grenseverdier og kvalitetskriterier for støvfølsom bebyggelse og anlegg.</i></p> <p>5) Følges opp i planarbeidet. Luftkvalitet skal utredes ihht retningslinje T-1520.</p> <p>6) Tas til etterretning.</p> <p>7) Tas til etterretning.</p> <p>8) Tas til etterretning.</p>
Statens vegvesen	07.11.2023	Varsel om planoppstart	<p>1) I et levende sentrumsmiljø er boliger et viktig innslag. Vi ber om at boliger vurderes som arealformål og at eventuelle konsekvenser av ikke å legge opp til boliger/leiligheter beskrives.</p> <p>Trafikale forhold</p> <p>2) Av hensyn til overgang fra tog til buss for tog bør det ikke være langt å gå fra tog til buss eller</p>	<p>1) Planinitiativet er i tråd med Byplanen og områdeprogrammet. Det legges ikke opp til etablering av boliger innenfor planlagt byggeområde (SF1). Det legges opp til ulike typer næring som kontor, forretning, hotell, tjenesteyting og bevertning, i tillegg byrom og møteplasser. Mulighet for bolig innenfor eksisterende</p>

			<p>omvendt. Det kan være langt å gå fra buss for tog i Jernbanegata til togstasjonen.</p> <p>3) En eventuell gateterminal må ha kapasitet til at alle busser kan kjøre inn og ut uavhengig av hverandre og med tilstrekkelig bredde til at busser kan kjøre i begge retninger samtidig.</p> <p>4) Å bygge over bussterminalen kan være en mulighet dersom utredning viser at nedbygging av terminalen ikke tar tilstrekkelig høyde for fremtidig arealbehov for kollektivtrafikken.</p> <p>5) Bussterminalen brukes som skoleveg, både fordi som passerer terminalen på vei til skolen og for de som tar buss til skolen. Terminalen må være et sikkert sted for alle barn.</p> <p>6) Lesbarhet og gode kryssinger på terminalen er viktig.</p> <p>7) Lillehammer skysstasjon betjener et omland som har behov for å parkere bil ved stasjonen for å kunne benytte tog og buss. Pendlerparkering er derfor viktig for å kunne øke kollektivandelen.</p> <p>8) Mobilitetsplanen må gi gode svar på hva som kan bidra til endret transportmiddelfordeling i denne planen og at aktuelle krav nedfelles i bestemmelsene.</p> <p>9) Økt trafikk som følge av tiltaket må beregnes og ev. nødvendige tiltak utenfor planområdet må tas med.</p>	<p>byggeområder SF2 og SF3 er videreført/medtatt fra eksisterende reguleringsplan for området.</p> <p>2) Planforslaget tilrettelegger for buss for tog i Jernbanegata. Det tilrettelegges med godt merket og tydelig forbindelse for gående. Det vurderes at det ikke blir økt gangavstand i forhold til dagens løsning og at det samlet blir en forbedring i forhold til dagens situasjon/praksis.</p> <p>3) Det vises til omfattende dialog og drøfting av foreslått løsning, samt dokumentasjon som følger planforslaget. Det har vært og er en god dialog med Innlandstrafikk, som er bruker av terminalen, om utforming av gateterminalen og de konkrete løsningene. Det vises til foreslått løsning som ligger til grunn for planforslaget som ivaretar totalt 14 busser samtidig pluss venteplasser og buss for tog-plasser.</p> <p>4) Prinsippet om gateterminal som ny utforming følger av områdeprogram for sentrum vest. Overbygging over terminalen er tidligere vurdert, men forslagsstiller har ikke ønsket å gå videre med denne løsningen. Det er på bakgrunn av at gateterminal som prinsipp vurderes bedre til å oppfylle byplanens intensjoner om utvikling av transformasjonsområdet med urban struktur og tettere kobling av skysstasjonen til byveven.</p> <p>5) Bussterminalen som skolevei skal være godt ivaretatt i planforslaget.</p> <p>6) Forholdet er ivaretatt med tre godt plasserte kryssingspunkter.</p> <p>7) Planforslaget forutsetter at dagens pendlerparkering videreføres.</p>
--	--	--	--	--

				<p>8) Det vises til utarbeidet Trafikk- og mobilitetsplan for drøfting av nevnte temaer.</p> <p>9) Det vises til utarbeidet Trafikk- og mobilitetsplan for nevnte beregninger og vurdering av tiltak.</p>
		Planprogram	<p>1) I planarbeidet må konsekvensene av høyder som avviker fra høydebegrensningene i byplanen utredes. Det er viktig å fortette ved knutepunkt som bidrag til en endret transportmiddel-fordeling. Området må fremstå attraktivt med en menneskelig skala og være et bindeledd mellom kollektivknutepunkt og sentrum.</p> <p>Trafikale forhold</p> <p>2) Vi mener at en beslutning om hvordan terminalen for buss skal være i framtiden må komme etter en nærmere utredning av fremtidens kollektivreiser og ikke være forhåndsbestemt i et planarbeid.</p> <p>3) Kollektivbruk i framtiden må utredes, ikke bare ut fra dagens behov, men i en framtid der flere skal bruke kollektiv som reisemiddel.</p> <p>4) Vi er svært skeptiske til å bygge ned kapasiteten for buss på dagens skysstasjon.</p> <p>5) Konsekvensene for omkringliggende gatenett må vises, inkluder Bankenkrysset, Mesnadalsarmen og Kirkegata/Fåberggata.</p> <p>Støy og luft</p> <p>6) Temaene må utredes i planarbeidet og det må settes krav til avbøtende tiltak i planbestemmelsene.</p>	<p>1) Følgende endring er innarbeidet i planprogrammet under plan- og utredningsalternativer, alternativer: <i>For høyder (tema byform og landskap) skal det utredes to alternativer. Ett alternativ med byggehøyder 4-6 etasjer tilsvarende byplanen og ett alternativ med inntil 8 etasjer (planforslaget).</i> Under utredningstema byform og landskap, høyder, volum og skala er følgende setning lagt til: <i>I tillegg til 0-alternativet og utredningsalternativet (planforslaget) skal det utredes et alternativ med byggehøyder 4-6 etasjer.</i></p> <p>2) Trafikale forhold er angitt som utredningstema i planprogrammet, med undertema mobilitet, hvor «I hvilken grad planforslaget påvirker effektiviteten og framkommeligheten for kollektivtrafikken» er et utredningsspørsmål. I tillegg er kollektivtrafikk angitt som eget undertema som skal undersøkes og beskrives. Virkningene for kollektivtrafikken vil dermed bli tilstrekkelig belyst i planarbeidet. Området er i gjeldende plan allerede regulert til samferdselsformål. Planarbeidet innebærer videreføring av dagens bruk og følger samtidig opp prinsippene i områdeprogram for sentrum vest. I tråd med føringene i planbeskrivelsen til Byplanen skjer</p>

				<p>videreutviklingen av stasjonsområdet i tett dialog med Bane NOR og Innlandstrafikk, samt med involvering av andre relevante brukergrupper, slik at området tilpasses framtidige behov.</p> <p>3) Kollektivtrafikk er angitt som utredningstema i planprogrammet og det skal utarbeides trafikk-analyse.</p> <p>4) Tas til orientering.</p> <p>5) Er ivare tatt i planprogrammet: <i>I hvilken grad planforslaget påvirker transportsystemene i planområdet og omkringliggende vegnett skal utredes.</i></p> <p>6) Følges opp i planarbeidet.</p>
Grunneiere, naboer og andre interessenter				
Anton Beck Dalum	05.11.2023	Varsel om planoppstart	<ol style="list-style-type: none"> 1) De tre parkeringsplassene som tilhører seksjon 1 og 2 i Kirkegata 64 må bestå. 2) Dersom det oppføres et bygg på 4-6 etasjer mellom stasjonen og Kirkegata vil Kirkegata 64 miste betydelig med naturlig sollys og all utsikt. Manglende sollys vil ha negativ effekt på helse og trivsel, i tillegg til økonomisk tap. 3) Kan ikke godta støy og luftforurensning fra byggearbeidet siden soveromsvindu er ut mot stasjonen. 4) Kan på bakgrunn av forholdene over ikke godta at det bygges på vår tomt. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Eksisterende forhold (parkering) som potensielt kommer i konflikt med planlagte tiltak forutsettes løst i dialog med forslagsstiller. 2) Området er avsatt til transformasjonsområde i Byplanen som åpner for økte høyder og høy arealutnyttelse. Planforslagets forslag til høyde vurderes til å gi en god tilpasning til omgivelser og landskap. Det er laget sol/skyggeillustrasjoner som del av planmaterialet som viser ny situasjon. 3) Det forutsettes at håndtering av støy og forurensning i anleggsperioden avklares som del av videre prosess. 4) En reguleringsplan innebærer en mulighet, ikke en privatrettslig rettighet, til utbygging. Privatrettslige forhold om bygging løses utenfor reguleringsplan i form av egne avtaler.
		Planprogram	Innspillet har ingen forslag til endringer i planprogrammet.	Innspillet fører ikke til endringer i planprogrammet.

Lilian Muusmann Beck	05.11.2023	Varsel om planoppstart	<ol style="list-style-type: none"> 1) Kirkegata 64 har utsikt, vinduer og verandaer ut mot skysstasjonen. 4 til 6 etasjers bygg rett foran oss vil få negative konsekvenser for vår trivsel. Vi vil miste den flotte utsikten og alt av naturlig sollys. Bruken av verandaene vil bli sterkt påvirket. Byggingen vil medføre betydelig verditap for leilighetene. 2) Vi vil beholde de 3 parkeringsplassene i bakgården med direkte adkomst fra Jernbanegata. Vi er avhengige av parkering nært inngangsdøren. Uten parkeringsplassene vil leilighetene synke i verdi. 3) Vi er bekymret for støy i anleggsperioden og mener det vil ha negativ påvirkning på oss som bor i Kirkegata 64. 4) Sterkt imot den planlagte utbyggingen fordi den vil endre Lillehammers særpreg. Å bygge moderne næringsbygg/leiligheter i 4-6 etasjers høyde rundt stasjonsområdet vil ta bort sjarmen man forbinder med Lillehammer og stå i stor kontrast mot gågata og øvrig bebyggelse. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Området er avsatt til transformasjonsområde i Byplanen som åpner for økte høyder og høy arealutnyttelse. Planforslagets forslag til høyde vurderes til å gi en god tilpasning til omgivelser og landskap. t . Det er laget sol/skyggeillustrasjoner som del av planmaterialet som viser ny situasjon. 2) Eksisterende forhold (parkering) som potensielt kommer i konflikt med planlagte tiltak forutsettes løst i dialog med forslagsstiller. 3) Det forutsettes at håndtering av støy og forurensning i anleggsperioden avklares som del av videre prosess. 4) Tas til orientering.
		Planprogram	Innspillet har ingen forslag til endring av planprogrammet.	Innspillet fører ikke til endringer i planprogrammet.
Peroni AS	30.10.2023	Varsel om planoppstart	<ol style="list-style-type: none"> 1) Framtidig utbygging må tilpasses Kirkegata 68 på en måte som sikrer tilfredsstillende sol- og lysforhold for eksisterende bygningsmasse. Det må tilstrebes tilstrekkelig luft og avstand mellom bygningene, for at bruksverdien og den økonomiske verdien av eksisterende bygningsmasse ikke forringes. 2) Byggehøyder opp mot 8 etasjer vil slik vi oppfatter det være i strid med byplanens bestemmelser og områdeprogrammets prinsipper. Mener 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Området er avsatt til transformasjonsområde i Byplanen som åpner for økte høyder og høy arealutnyttelse. Planforslagets forslag til høyde vurderes til å gi en god tilpasning til omgivelser og landskap. Det er laget sol/skyggeillustrasjoner som del av planmaterialet som viser ny situasjon. 2) Som del av planarbeidet er det utført vurderinger og utarbeidet illustrasjoner som viser alternative situasjoner: Planforslaget (inntil 7

			<p>at ny bebyggelse må holde seg innenfor rammen på 4-6 etasjer og at vilkårene om variert høyde og tilpasning av taklandskapet til terrenget må følges.</p> <p>3) Bestemmelsene om vern og bevaring av kulturmiljø og bygninger i byplanen må ivaretas.</p>	<p>etasjer) og et alternativ 4-6 etasjer. Materialet følger planforslaget. Planforslaget tilrettelegger for variasjon i høyden for ny bebyggelse med nedtrapping mot syd.</p> <p>3) Byplanens bestemmelser knyttet til eksisterende bebyggelse i kvartalet er videreført med noen mindre justeringer.</p>
			Innspillet har ingen forslag til endringer i planprogrammet.	Innspillet fører ikke til endringer i planprogrammet.
Scala CC Strandtorget AS	03.11.2023	Varsel om planoppstart	<p>1) Planavgrensningen gjør det ikke mulig å ivareta en universelt utformet forbindelse mellom Strandtorget-området og sentrum vest, slik intensjonen er i områdeprogrammet.</p> <p>2) Planlagt utvikling på Skysstasjonen forsterker og utløser behov for utbedret, trafiksikker og universell utformet kobling til Strandtorget-området, som regionalt målpunkt, og til vannet, som viktig friluft- og rekreasjons området.</p> <p>3) Infrastruktur i Sorgendalen må oppgraderes i forbindelse med utbygging av skysstasjonen.</p>	<p>1) Områdeprogrammet har som prinsipp grønne forbindelser mellom sentrum vest og omgivelsene og universelt utformet forbindelse mellom Sorgendal og Strandtorget. Områdeprogrammet stiller ikke krav til at en detaljregulering for delområde skysstasjonen skal ivareta en universelt utformet forbindelse til Strandtorget, kravet er knyttet til delområde Sorgendal.</p> <p>2) Forbindelser til omgivelsene er utredet som del av planarbeidet..</p> <p>3) Planlagt utbygging i kvartalet mot Kirkegata utløser ikke behov for ny infrastruktur i Sorgendalen.</p>
		Planprogram	Innspillet har ingen forslag til endringer i planprogrammet.	Innspillet fører ikke til endringer i planprogrammet.
Torbjørn Monset	24.10.2023	Varsel om planoppstart	<p>1) For å sikre videre drift i næringslokalene i Kirkegata 66 må lager, renovasjon og vareleveranser/parkering sikres. Det er viktig for Stortorget. Planen må vise hvordan en kommer til med renovasjonsbil og vareleveranser. Det bør avsette plass for mindre varebil for vareutkjøring og varelevering.</p> <p>2) Planen må sikre hensiktsmessig lager, kjølerom, garderober og personalrom for virksomhetene</p>	<p>1) Eksisterende forhold (tilgang til lager, renovasjon, vareleveranser/parkering) som potensielt kommer i konflikt med planlagte tiltak forutsettes løst i dialog med forslagsstiller.</p> <p>2) Se pkt. 1)</p> <p>3) Det vises til planforslagets forslag til utforming av Torggutua og gårdsrom.</p> <p>4) Planforslaget ivaretar foreslåtte tiltak.</p> <p>5) Planforslaget ivaretar foreslåtte tiltak.</p>

			<p>dersom eksisterende bygninger som inneholder dette rives.</p> <ol style="list-style-type: none"> Sidebygget langs Torggutua mot Kirkegata 68 utgjør i dag en menneskelig fasade mot Torggutua. Planen bør legge til rette for en full 2. etasje på bygget, som sikrer aktivitet i Torggutua, lys i vinduene og et mer attraktivt gårdsrom. Skysstasjonen må sikres vakre urbane områder, framfor grønne arealer, som frister for opphold med flotte gategulv og flotte fasader. Planen må fokusere på materialkvalitet i fasader og gulv i passasjene som gir fine overflater hele året, i tillegg til grønne innslag. 	
		Planprogram	<ol style="list-style-type: none"> Planprogrammet må sikre at ovenfornevnte forhold blir utredet slik at virksomheten i de vernede lokalene sikres forsvarlig og bærekraftig drift. 	<ol style="list-style-type: none"> Er ivare tatt gjennom at framkommelighet for nød- og nyttekjøretøy skal undersøkes og beskrives.
Vegard Kjørnes	22.10.2023	Varsel om planoppstart	<ol style="list-style-type: none"> Nye bygg må utformes med klassisk arkitektur, det innebærer blant annet utbygging av kvartaler med bakgårder som er tilgjengelige for allmennheten, dekorasjoner på bygg, for eksempel etasjeskillere, dekor rundt dører og vinduskarmer og at flate tak må unngås. 	<ol style="list-style-type: none"> Det vises til planforslagets forslag til utforming. Det planlegges for et allment tilgjengelig gårdsrom med gjennomgående gangforbindelse.
		Planprogram	Innspillet har ingen forslag til endringer i planprogrammet	Innspillet medfører ingen endringer i planprogrammet.
Finn Oddvar Olsen	06.11.2023	Varsel om planoppstart	<ol style="list-style-type: none"> Det er bra at småhusbebyggelsen langs Morterudvegen skal bestå. Ankomsten til skysstasjonen fra sør kunne vært bedre. Mener bygging på areal som i dag er bussterminal vil redusere kapasiteten betydelig. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til orientering Det vises til planforslagets forslag til utforming av skysstasjon og adkomst. Det vises til utredninger og vurderinger rundt fremtidig kapasitet utført som del av planforslaget. Det vises til planforslagets forslag til utforming.

			<p>4) Mener at det estetiske blir borte når man møter store blokker ved ankomst kollektivt til Lillehammer og at foreslått utbyggingsvolum høres brutalt ut.</p> <p>5) Motstand mot gondolstasjon på grunn av økonomiske utfordringer for grunneiere dette berører og ubehaget mange vil føle med gondoler over hodet.</p> <p>6) Det er bra at parkeringsplassen på vestsiden av stasjonen ser ut til å beholdes.</p> <p>7) Tiltakene i Kirkegata høres fint ut, selv om parkeringsareal blir borte.</p>	<p>5) Planarbeidet følger opp og ivaretar krav i byplanen ang. bybane/gondol.</p> <p>6) Tas til orientering.</p> <p>7) Tas til orientering.</p>
		Planprogram	Innspillet har ingen forslag til endringer i planprogrammet.	Innspillet medfører ingen endringer i planprogrammet.