



# DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

*Kommunal- og moderniseringsministeren*

Statsforvalteren i Innlandet  
Postboks 987  
2604 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref  
20/3862-9

Dato  
10. mars 2021

## **Lillehammer kommune - innsigelse til kommunedelplan for Lillehammer by - byplanen 2020 - 2023**

**Kommunal- og moderniseringsdepartementet godkjenner kommunestyret i Lillehammer sitt vedtak av 26. mars 2020 av kommunedelplan for Lillehammer by – Byplanen 2020 – 2023, med noen endringer. Avgjørelsen innebærer at kommunedelplanens definisjon av handel i store formater godkjennes, men at det på K5 Strandtorget ikke tillates mer detaljhandel, herunder store handelsformater, enn i dagens situasjon. Innsigelsene fra Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Innlandet er delvis tatt til følge.**

### **Bakgrunn for saken**

Kommunedelplanen for Lillehammer by (heretter kalt Byplanen) er oversendt fra Fylkesmannen i Innlandet (nå Statsforvalteren i Innlandet) i brev av 3. juni 2020. Saken er oversendt for behandling etter plan- og bygningsloven § 11-16 andre ledd, grunnet uløste innsigelser fra Oppland fylkeskommune (nå Innlandet fylkeskommune), Statens vegvesen og Fylkesmannen i Innlandet. Innsigelsene gjelder handel i store formater, og manglende krav om trafikkutredninger.

Kommunedelplanen utdyper kommuneplanens visjon, mål og strategier for det sentrale byområdet, og fastlegger prinsipper for fortetting og byform. Avgrensningen er noe endret fra tidligere byplan, blant annet ved at Strandtorget er tatt inn i planen. Kommunedelplanen gjelder for 2020-2023, med et langsiktig perspektiv fram mot 2030. Planens hovedgrep er at byvekst skal skje innenfra, med fortetting og transformasjon i Lillehammerskala. Det legges vekt på bydelssentrene som viktige møtesteder for daglige gjøremål.

Fylkesmannen i Innlandet, Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune har fremmet innsigelse fordi de mener byplanens styring av varehandel er i strid med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland. De regionale myndighetene mener at planen legger opp til økt detaljvarehandel utenfor sentrumsområdene, og at Byplanens definisjon av handel i store formater i seg selv er i strid med regional planbestemmelse. Ovennevnte definisjon og bestemmelser om arealformål, åpner for en handelsutvikling i strid med nasjonale og regionale mål.

Innsigelsene som gjelder varehandel er knyttet til to områder, Strandtorget (K5) og Bydel Nord (K2). For Strandtorget er øvre grense for samlet handel redusert fra 60.000 m<sup>2</sup> BRA til 50.000 m<sup>2</sup> BRA. Tillatt detaljvarehandel økes fra dagens 28.000 til 32.000 m<sup>2</sup> BRA, store handelsformater tillates på inntil 11.000 m<sup>2</sup> BRA, og areal- og transportkrevende handel tillates på inntil 7.000 m<sup>2</sup> BRA. I Bydel Nord legges det opp til nytt formål store handelsformater på inntil 15.000 m<sup>2</sup> BRA. For bydelssentrum Rosenlund (S2), som ligger like ved, er øvre grense for detaljvarehandel videreført som tidligere, avklart og er på 12.000 m<sup>2</sup> BRA.

Det går fram av planmaterialet og supplerende informasjon fra Lillehammer kommune, at størsteparten av arealene allerede er utbygd. Potensialet for ny utbygging på Strandtorget (K5) er anslått til ca. 2.000 m<sup>2</sup> BRA for store handelsformater, og 1.600 m<sup>2</sup> BRA for øvrige detaljvarer. Ubenyttet potensial for areal- og transportkrevende varer er anslått å være 2.100 m<sup>2</sup> BRA. Potensialet for varer i store handelsformater i Bydel Nord (K2) er anslått til ca. 1.500 m<sup>2</sup> BRA.

**Fylkesmannen i Innlandet** fremmet innsigelse i brev av 8. mars 2019. Fylkesmannen mener planen legger opp til etablering av varehandel i bydelssenter og eksterne kjøpesentre, langt utover de grensene som er gitt i regional planbestemmelse for lokalisering av varehandel. Fylkesmannen kan ikke se at avviket er begrunnet, eller utredet tilstrekkelig når det gjelder konsekvenser for sentrum og transportsystem. Fylkesmannen viser til at kommunen innfører en kategori for varehandel som ikke er definert i Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland.

Storvarehandel er i planbestemmelsen til planregional plan (5.4) definert som følger:

*Storvarehandel er handelsvirksomhet der den dominerende delen av vareutvalget når det gjelder omsetning, er møbler, hvitevarer, brunevarer og deler og utstyr til motorkjøretøy, og hvor virksomheten er over 1500 m<sup>2</sup> BRA.*

Kommunen har i byplanen erstattet storvarehandel med handel i store formater, som i planbestemmelse 2.4.2 er definert som følger:

*Med store handelsformater menes enkeltforretninger med minimum 1500 m<sup>2</sup> BRA per forretning/enhet. Hovedandelen skal være publikumstilgjengelig butikkareal. Salget skal gå gjennom ett felles kassapunkt per forretning/ett foretak. Vareutvalget skal være bredt og inneholde bl.a. varegrupper som hvitevarer, brunevarer og/eller møbler.*

**Oppland fylkeskommune** fremmet innsigelse gjennom vedtak i fylkesutvalget 19. mars 2019. Fylkeskommunen mener inndelingen av handelsgrupper er i strid med regionale planbestemmelser for varehandel gitt i Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland (vedtatt 2016). Innsigelsen er begrunnet i at planforslaget vil medføre at det tillates salg av detaljvarer utenfor sentrumsområder og kjøpesentre. Fylkeskommunen hadde også innsigelse til at areal til detaljvarehandel på Strandtorget (K5) var økt fra 28.000 m<sup>2</sup> BRA til 32.000 m<sup>2</sup> BRA.

**Statens vegvesen** fremmet i brev 28. februar 2019 innsigelse til at Byplanen ikke i tilstrekkelig grad har bestemmelser som sikrer at det blir gjennomført trafikkutredninger før ny eller endret arealbruk iverksettes i områder som er særlig sårbare for trafikkøkning (Strandtorget, Mesnadalen og Lurhaugen).

Statens vegvesen har også fremmet innsigelse til bestemmelsene som gjelder definisjonen av handel i store formater. Bestemmelsen er i strid med regional planbestemmelse i Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland, og nasjonale mål om redusert transportbehov gitt blant annet i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

**Første mekling** ble gjennomført 24. juni 2020. Meklingen førte ikke fram for temaet varehandel, mens det ble avtalt at krav om trafikkutredninger skulle innarbeides i planbestemmelsene.

**Fylkesmannen i Innlandet** opprettholdt sin innsigelse i brev av 5. november 2019. Fylkesmannen begrunner innsigelsen med at byplanens definisjoner av handel åpner for å selge detaljvarer utenfor definerte sentrumsområder, i områdene K2 og K5. Fylkesmannen mener dette vil medføre en økning i bilbasert handel i store enkeltstående enheter, såkalte «Big box»-lokaler, utenfor sentrum. Det vil også åpne opp for etablering av handel som konkurrerer direkte mot sentrumshandelen.

Fylkesmannen viser til at eksisterende butikker på Strandtorget fyller opp mye av de totale rammene for areal for detaljvarehandel og handel i store formater som tillates i Byplanen for dette området. Fylkesmannen peker imidlertid på at flere av disse forretningene, som blant annet Plantasjen, kan flytte til andre steder uten at dette vil være i strid med regional planbestemmelse. Dermed kan mer plass frigjøres til handelskonsepter i store handelsformater på Strandtorget som konkurrerer med sentrum. I Bydel Nord tillates handelskonsepter i store formater, som også konkurrerer direkte med butikker med tilsvarende vareutvalg i sentrum.

**Oppland fylkeskommune** opprettholdt sin innsigelse gjennom vedtak i fylkesutvalget 26. november 2019. Innsigelsen til store handelsformater gjelder alle deler av planen hvor dette er definert, herunder Bydel Nord (K2) og Strandtorget (K5). Fylkeskommunen mener videre at det er uheldig å endre betingelsene for handel i bydelssenteret Rosenlund, som tidligere er fastsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Dette kan medføre spredning av handel, og en fragmentert utvikling av handelen i Bydel Nord. Fylkeskommunen mener derfor at Bydelssenteret Rosenlund må ses i sammenheng med arealbruken i Bydel Nord.

**Statens vegvesen** opprettholder i brev at 28. oktober 2019 sin innsigelse om manglende trafikkutredninger. Vegvesenet peker på at bestemmelsene ikke har krav om trafikkberegninger for tiltak som ikke krever reguleringsplan. Dette kan være situasjoner hvor en tar i bruk tomme arealer, eller endrer bruk av lokaler innenfor de arealformål som tillates. Bestemmelsene må derfor suppleres til å gjelde enhver utvidelse av arealene ut over dagens bruk. Statens vegvesen mener det er svært viktig å se på konsekvensene av økt trafikk på Strandtorget, både på grunn av de trafikale utfordringene knyttet til Mesnadalsarmen og trafikken i Bankenkrysset, og faren for trafikkblokkering inn mot E6.

Vegvesenet opprettholdt også sin innsigelse til bestemmelsene som gjelder definisjonen av handel i store formater.

**Ny mekling** ble gjennomført 17. februar 2020, uten at det ble oppnådd enighet mellom partene.

**Innlandet fylkeskommune** sendte 19. mai 2020 et supplerende brev, der det ble pekt på at endring av handelsdefinisjon i regional plan må gjøres gjennom en prosess hvor resten av kommunene er delaktige, og hvor konsekvensene av endringen blir kartlagt. Fylkeskommunen mente også at å endre juridisk bindende planbestemmelser gjennom behandling av enkeltkommuners planer, ikke gir forutsigbarhet for verken kommunene, innbyggere eller næringsdrivende.

Fylkeskommunen peker på at det kan være grunnlag for å revidere regional plan, bl.a. ut fra den raske endringen av handelsmønster, og fordi forslag til regional planstrategi for Innlandet peker på behovet for en felles areal- og transportplan for hele fylket. Inntil regional plan er revidert, mener fylkeskommunen at kommunen må forholde seg til gjeldende plan.

**Lillehammer kommune** v/kommunestyret vedtok Byplanen 26. mars 2020, uten å imøtekomme innsigelsene. Kommunen skriver i sin oversendelse av saken til fylkesmannen, at innsigelsene ikke er tatt hensyn til fordi kommunen mener at planbestemmelsene om store handelsformater er bedre egnet til å styre handelsetableringer og lokalisering av handelsareal, enn bestemmelsen om storvareutvalg i den regionale planen. Kommunen mener at grepene i byplanen vil gjøre Lillehammer mer robust mot handelsendringer, og styrke konkurranseevnen i forhold til handelssentrene langs E6. Kommunen ønsker å styrke Lillehammer som regionalt handelssenter, og samtidig styrke og bevare attraktivitet og aktivitet i Lillehammer sentrum.

Lillehammer kommune legger vekt på at de ønsker å møte utfordringene med lokalisering av varehandel med mer håndterbare og effektive styringsverktøy. Kommunen mener at definisjonen av handel i store formater, samt bestemmelser om hvor og i hvilken størrelsesorden slik handel kan tillates, vil gi kommunen mer egnede styringsparametere. Kommunen presiserer at handel i store formater vil inneholde detaljvarehandel i tillegg til storvareutvalg, men for øvrig ha en bred varesammensetning. Kommunen viser her til at bestemmelser om lokalisering og totalt handelsareal (BRA) er lettere å styre etter enn bestemmelser om ulike varegrupper. Dette begrunnes med at bransjeglidning og stadige endringer av varesammensetning, er vanskelig å kontrollere og ha styring på. Handel i store formater begrenses til to definerte områder; Bydel Nord (K2) og Strandtorget (K5), og det settes en øvre grense for totalt handelsareal.

Kommunen viser til at det er gjennomført flere næring- og handelsanalyser som kunnskapsgrunnlag for revisjon av Byplanen og kommuneplanens arealdel, og at kommunens vurderinger støtter seg på disse analysene.

**Fylkesmannen i Innlandet** har oversendt saken til Kommunal- og moderniseringsdepartementet ved brev av 30. juni 2020, og anbefaler at innsigelsene tas til følge. Fylkesmannen viser til at utfordringene med nye handelsformater og bransjegliding var kjent allerede da gjeldende regional plan fra 2016 ble utarbeidet. Regional planbestemmelse ble utformet på bakgrunn av et omfattende kunnskapsgrunnlag, og i tett dialog med berørte aktører. Storvarehandel ble tatt inn i regional planbestemmelse på slutten av prosessen, for å imøtekomme særlige arealbehov fra Lillehammer og Gjøvik. At kommunen har utarbeidet handelsanalyse er positivt, men denne gir ikke de opplysninger som skal til for å kunne vurdere avvik fra regional plan. Fylkesmannen forstår behovet for enkle og klare bestemmelser å styre varehandel etter, men mener endring av regional planbestemmelse må skje ved revidering av regional plan, med utredning av konsekvenser og bred involvering. Det er ifølge fylkeskommunen stor sannsynlighet for at en revisjon blir prioritert.

Fylkesmannen deler ikke kommunens vurdering av at potensialet for nyetableringer i tråd med Byplanens formål og bestemmelser er relativt små. Fylkesmannen mener at planen på lengre sikt kan realiseres ved gjenbruk av gamle lokaler, eller ved å rive eller bygge nytt på brukte arealer. I dette perspektivet innebærer Byplanen store endringer, særlig når det gjelder detaljvarehandel. Å øke detaljvarehandelen utenfor sentrumsområdene uten å vurdere konsekvensene for videre by- og sentrumsutvikling, er etter fylkesmannens vurdering ikke tilrådelig. Siden det også er i strid med gjeldende regional plan, anbefaler fylkesmannen at departementet tar innsigelsene til følge.

Fylkesmannen mener det er positivt at kommunen arbeider for å binde Strandtorget og Bysentrum tettere sammen, ved å legge til rette for økt sykkel, gange og kollektivtransport. Fylkesmannen ser samtidig behovet for å utrede trafikale konsekvenser ved nye bygge- og anleggstiltak i disse områdene, som er sårbare for trafikkøkninger. Fylkesmannen viser til at vegvesenet vurderer at Byplanen ikke sikrer gjennomføring av nødvendige trafikkutredninger før det gjøres endringer i arealbruk i områdene Strandtorget, Mesnadalen og Lurhaugen. Fylkesmannen anbefaler derfor at innsigelsen fra Statens vegvesen tas til følge.

**Møte og befaring** ble holdt 2. oktober 2020, med representanter fra Lillehammer kommune, Fylkesmannen i Innlandet, Innlandet fylkeskommune, Statens vegvesen, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Klima- og miljødepartementet og Miljødirektoratet deltok digitalt.

**Samferdselsdepartementet** tilrår i sin uttalelse 5. november 2020 at innsigelsen knyttet til planens definisjon av store handelsformater, tas til følge. Departementet mener at Byplanens styring av varehandel er i strid med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland. Planen legger opp til økt detaljvarehandel utenfor sentrumsområdene, og byplanens definisjon av handel i store formater anses i seg selv å være i strid med definisjonen av storvarehandel i regional planbestemmelse. Departementet viser til at det er viktig at regional plan som styringsverktøy ikke undergraves, og at det er nødvendig med forutsigbare planprosesser.

Samferdselsdepartementet mener derfor at kommunen bør forholde seg til gjeldende regionale plan inntil den er revidert.

Samferdselsdepartementet anbefaler at innsigelsen om manglende trafikkutredning ikke tas til følge. Departementet viser til at kommunedelplanen har bestemmelser med krav til trafikkutredninger ved videre utvikling og planlegging av Mesnadalen/Lurhaugen og til Strandtorget. Når det fremmes nye reguleringsplaner for områdene, skal trafikale konsekvenser dokumenteres.

**Klima- og miljødepartementet** tilrår i sin uttalelse av 27. januar 2021 at innsigelsen knyttet til store handelsformater tas til følge. Klima- og miljødepartementet ser at det lokalt har vært gjennomført et grundig planarbeid og gjort forsøk på å finne gode løsninger. Etter Klima- og miljødepartementets vurdering innebærer Byplanens definisjon av store handelsformater likevel at Lillehammer sentrum får svekket sin rolle som handels- og bysenter, og at det legges opp til en transportskapende og bilbasert arealutvikling. Departementet viser til at selv om det er lite potensial for nye forretninger i Bydel Nord og Strandtorget, så vil nåværende virksomheter i fremtiden kunne flytte til andre steder, og frigjøre betydelige arealer til store handelsformater med detaljvarehandel. Departementet mener videre at handelen bør styres slik at detaljhandel legges til sentrum og bydelssenter. Dette vil styrke sentrum og redusere biltransport for alle som bor i gang-/ sykkelavstand til sentrum. Departementet mener at Byplanens planbestemmelser om definisjon av store handelsformater, og som åpner for dette i områdene K2 Bydel Nord og K5 Strandtorget, strider mot den regionale planbestemmelsen.

#### **Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurdering**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet skal ta stilling til om Byplanen kan godkjennes, eller om innsigelsene fra Oppland fylkeskommune, Fylkesmannen i Innlandet og Statens vegvesen skal tas til følge. Etter plan- og bygningsloven § 11-16 andre ledd avgjør departementet om innsigelsen skal tas til følge, og kan i den forbindelse gjøre de endringer i kommunedelplanen som finnes påkrevd. Departementet har tatt stilling til innsigelse knyttet til innføring av ny handelskategori "store handelsformater", hvorvidt kommunedelplanen tillater for mye detaljvarehandel utenfor sentrumsområdet, og om kravene til når det skal gjennomføres trafikkutredninger er mangelfulle.

Departementet har vurdert saken med bakgrunn i nasjonal arealpolitikk. Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre opphørte 01.07.2018, men hensynene som den rikspolitiske bestemmelsen ivaretok, er videreført i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. I henhold til retningslinjene er det et mål at regional og kommunal planlegging 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 og tettsteder, redusere transportbehovet, og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Lillehammer kommune har i brev av 15. februar 2021, gjort oppmerksom på at Innlandet fylkeskommune 8. februar 2021 sendte Regional plan for attraktive byer og tettsteder på høring, med sikte på å legge fram en sak om å oppheve planen. Dette er i tråd med fylkestingets behandling av regional planstrategi 23. september 2020. Da den regionale

planen utgjør en vesentlig del av innsigelsesgrunnlaget, og planen foreløpig ikke er opphevet, har departementet lagt føringene i planen til grunn for vurderingene. Den regionale planen har som mål at sentrum i byer og tettsteder skal være attraktive for varehandel, med handelsvirksomhet dimensjonert etter nivå i senterstrukturen. Regional planbestemmelse skal sikre at nye handelsvirksomheter lokaliseres innenfor eller i tilknytning til eksisterende by- og tettstedssentre, og med god kollektivdekning og tilgjengelighet med sykkel og gange. Det langsiktige målet er å oppnå mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling og begrense klimagassutslippene, og å unngå etablering på dyrket mark.

### Store handelsformater

Byplanen er tydelig på at store handelsformater defineres som detaljvarehandel. Byplanens definisjon av store handelsformater omfatter samtidig et krav om minimumsareal på 1.500 m<sup>2</sup> BRA for enkeltforretninger. Det er det samme kravet som stilles til storvarehandel i den regionale planen. Den regionale planens betingelse om at storvarehandel skal inneholde bl.a. varegrupper som hvitevarer, brunevarer og/eller møbler, gjelder også for Byplanens definisjon av store handelsformater. Bestemmelsen i byplanen åpner imidlertid for å tillate salg av flere detaljvarer, som i regional plan er forbeholdt Lillehammer sentrum og bydelssentra. I byplanen er det også satt krav om at vareutvalget skal være bredt.

Kommunen viser til at innføring av store handelsformater skal gi kommunen mulighet til å styre nye handelsformater som hverken faller inn under definisjonen av plass- og/eller transportkrevende varer eller storvarehandel, slik dette er definert i planbestemmelsene til regional plan. Store handelskonsepter skal være begrenset til Strandtorget (K5) og Bydel nord (K2), i tillegg til sentrum.

Etter departementets vurdering er det viktig å ikke begrense Lillehammer kommunes handlingsrom til å styre detaljvarehandelen mer enn nødvendig. Etter departementets vurdering er Byplanen godt gjennomarbeidet fra Lillehammer kommune sin side, med klare grenser for hvor mye areal som kan avsettes til varehandel på Strandtorget og Bydel Nord. Planbestemmelsen angir også hvordan handelen skal fordeles mellom areal- og transportkrevende varer og detaljhandel innenfor disse områdene. Departementet mener heller ikke at det i vesentlig grad strider med regional plan, når kommunen ønsker å innføre en inndeling av detaljvarehandel i store handelsformater i tillegg til øvrige detaljvarer. Departementet har lagt vekt på at kommunen mener at definisjonen kan bidra til bedre styring av arealbruken i kommunedelplanen. Departementet har etter dette kommet til at kommuneplanens foreslåtte definisjon av varehandel i store formater, kan godkjennes.

### Omfang av detaljvarehandel

Strandtorget ble etablert før planbestemmelsene i regional plan ble vedtatt, og består av detaljvarehandel både i kjøpesenteret og på egne arealer. I Byplanen er samlet areal for handel på Strandtorget foreslått redusert fra 60.000 m<sup>2</sup> BRA til 50.000 m<sup>2</sup> BRA. Samtidig er arealet for detaljvarer foreslått økt fra 28.000 m<sup>2</sup> BRA til 43.000 m<sup>2</sup> BRA, hvorav 11.000 m<sup>2</sup> BRA er forbeholdt store handelsformater og 32.000 m<sup>2</sup> er avsatt til øvrig detaljvarehandel.

Omfanget av detaljvarehandel på Strandtorget er i dag 39.000 m<sup>2</sup>. Av dette er handel som kommunen definerer som handel i store formater, på ca. 9000 m<sup>2</sup>, mens øvrig

detaljvarehandel er på ca. 30.000 m<sup>2</sup>. Arealet som i dag benyttes til handel med areal- og transportkrevende varegrupper, er på 7.000 m<sup>2</sup> BRA.

Hvis areal- og transportkrevende varehandel flytter fra Strandtorget, vil dette åpne for inntil 4.000 m<sup>2</sup> mer detaljvarehandel på Strandtorget, sammenliknet med dagens situasjon. En utvidelse av det samlede handelsarealet for detaljvarer på Strandtorget, vil kunne føre til økt konkurranse overfor sentrumsområdene. Dette vil være i strid med nasjonale mål og regional plan. Etter departementets vurdering bør omfanget av detaljvarehandel på Strandtorget, inkludert handel i store formater, ikke utvides i forhold til dagens situasjon. Departementet beslutter derfor at minst 11.000 m<sup>2</sup> av handelsarealet skal være forbeholdt areal- og transportkrevende handel. Kommunens foreslåtte grense for samlet handelsareal på 50.000 m<sup>2</sup> opprettholdes.

For Bydel Nord godkjenner departementet detaljvarehandel i store handelsformater på inntil 15.000 m<sup>2</sup>. I henhold til opplysninger gitt fra kommunen, er de endringene som planen åpner for begrenset, sett i forhold til handelsarealene som allerede er etablert.

#### Trafikkutredning

Byplanen har bestemmelser om krav til trafikkutredninger ved videre utvikling og planlegging av Mesnadalen/Lurhaugen og Strandtorget, når det fremmes nye reguleringsplaner i disse områdene. Dette vil etter departementets vurdering gi et godt grunnlag for at trafikale konsekvenser dokumenteres i tilstrekkelig grad. Departementet legger likevel til grunn at det er god dialog mellom Lillehammer kommune og Statens vegvesen også i saker som ikke krever reguleringsplan. Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser for øvrig til Samferdselsdepartementets vurdering, og tar ikke innsigelsen fra Statens vegvesen til følge.

#### **Vedtak**

**I medhold av plan- og bygningsloven § 11-16 andre ledd, godkjenner Kommunal- og moderniseringsdepartementet Lillehammer bystyre sitt vedtak av 26. mars 2020 av kommunedelplan for Lillehammer by – byplanen 2020 - 2023, med følgende endringer: Minst 11.000 m<sup>2</sup> av totalt 50.000 m<sup>2</sup> handelsareal på Strandtorget (K5) skal være forbeholdt areal- og transportkrevende handel.**

Departementet ber om at kommunen endrer planen i tråd med vedtaket. For kunngjøring av planen gjelder plan- og bygningsloven § 11-15 andre ledd.

Med hilsen



Nikolai Astrup



Kopi:  
Lillehammer kommune  
Samferdselsdepartementet  
Klima- og miljødepartementet  
Innlandet fylkeskommune

KOPPI