



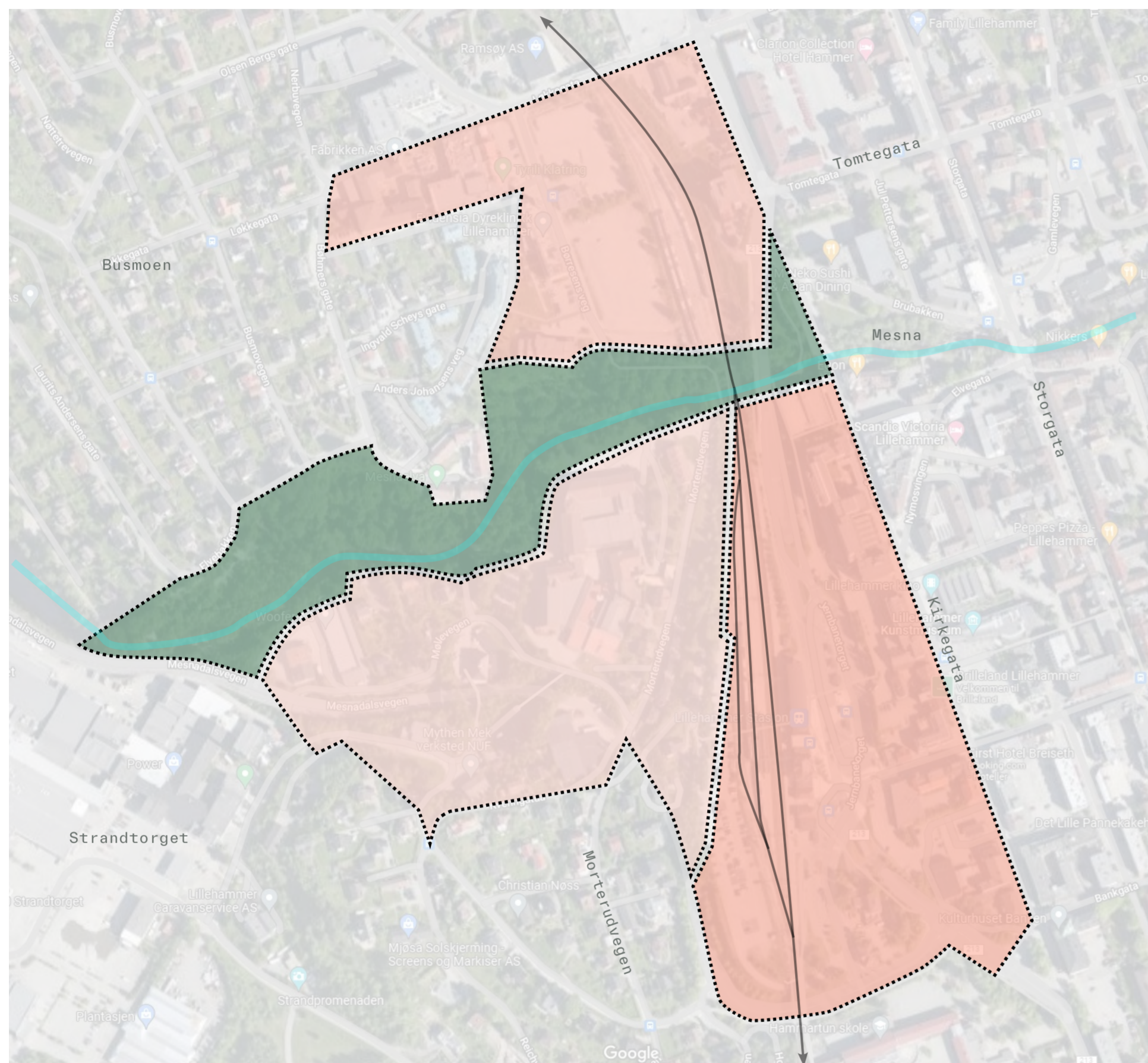
# Områdeprogram Sentrum vest

Lillehammer kommune

vedtatt 30.03.2023

59.7391° N, 10.2005° E

DRMA°



## Sentrum vest omfatter de fire delområdene:

1. Mesnadalen
2. Skysstasjonen
3. Lurhaugen
4. Sorgendal

Områdeprogrammet for Sentrum vest representerer en storstilt sentrumsutvikling i Lillehammer. Programmet gir kommunens innbyggere, kommunens administrasjon og beslutningstakere et viktig grunnlag for å styre utviklingen i ønsket retning. Det gir grunneiere og interessenter mulighet for å gjennomføre sine prosjekter, der alle skal styre mot den samme visjon og de samme mål.

«Sentrum vest skal romme det beste av Lillehammer, være ambisiøs og ha mennesker og naturen i sentrum».

Det er programmets visjon for fremtiden. Vi vil bruke ulike strategier for å oppnå denne visjonen.

Områdeprogrammet tar for seg helheten og gir føringer som må tas hensyn til. Det viser retning, men gir samtidig fleksibilitet der det trengs. Initiativtakere i programområdet kan videreutvikle sine planer i fellesskap eller uavhengig av hverandre. Intensjonen med programmet er å få utviklingen i gang, og å få kommende planleggingsfaser til å gå mer smidig.

Arbeidet med områdeprogrammet er initiert og forankret i Kommunedelplan for Lillehammer by – Byplanen 2020-2023 (2030).

Programmet er utarbeidet gjennom et offentlig-privat samarbeid, der kommunen har samarbeidet tett med Lurhaugen utvikling (Bane NOR og LIKE). Samarbeidspartnerne har gjennomført en omfattende medvirkningsprosess der det har vært viktig med dialog med grunneierne i gjeldende område. Hele befolkningen, alle interessenter, statlige og regionale myndigheter har fått anledning til å si sin mening og gå i dialog med kommunen gjennom en åpen-kontordag og andre møter.

Ordføreren takker Lurhaugen Utvikling for å ha bidratt til resultatet av dette arbeidet, for å ha stilt sine ressurser til disposisjon og gjennomført områdeprogrammet i samarbeid med kommunen. En spesiell takk til konsulentteamet DRMA Arkitekter, Urban Creators og 1:1 Landskab. De har oversatt all informasjon og ideer til et områdeprogram som vi kan være stolte av. Ordføreren takker også alle som har bidratt med sin mening, sine innspill og konstruktive innlegg gjennom medvirkningsprosesser og diskusjoner.

Områdeprogrammet er ikke endestasjonen. Derfor oppfordres alle med initiativ til å realisere visjonen i programmet gjerne i samarbeid med flere aktører og alltid i dialog med kommunen.

Lillehammer, mars 2023

Ingunn Trosholmen  
Ordfører

## Leseveiledning

### Innledning

Kapitlet beskriver bakgrunn, hensikt og grunnlag for områdeprogrammet.

### Stedet i byen

Kapitlet gir en kort oversikt over den historiske utviklingen og sammenhengen for sentrum vest med Lillehammer sin utvikling, og beskriver dagens situasjon.

### Visjon, overordnede mål, strategier og scenarier

Kapitlet beskriver visjonen for utviklingen av sentrum vest og hvilke overordnede mål som gjelder for området. Videre gir kapitlet en oversikt over hvilke strategier som skal benyttes i utviklingen for å oppnå visjonen og målene, og beskriver de viktigste mulige framtidige scenariene for utviklingen.

### Prinsipper for utvikling av sentrum vest

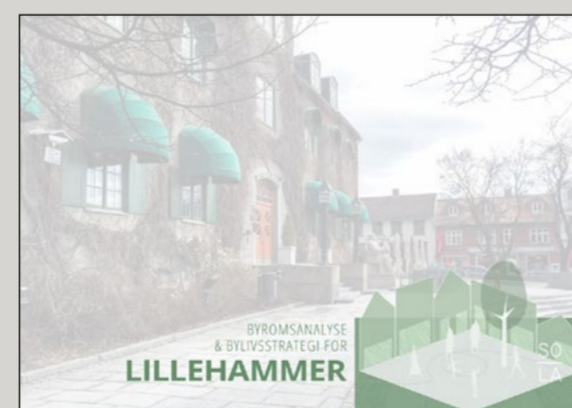
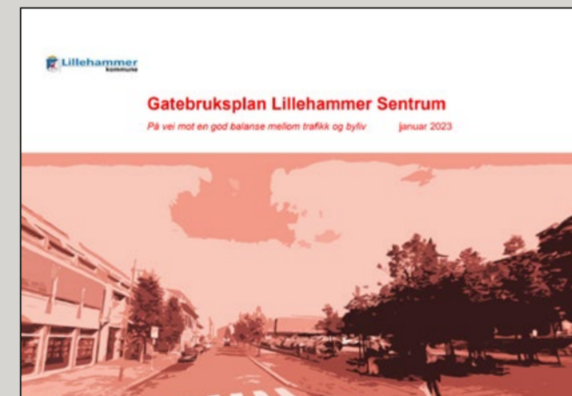
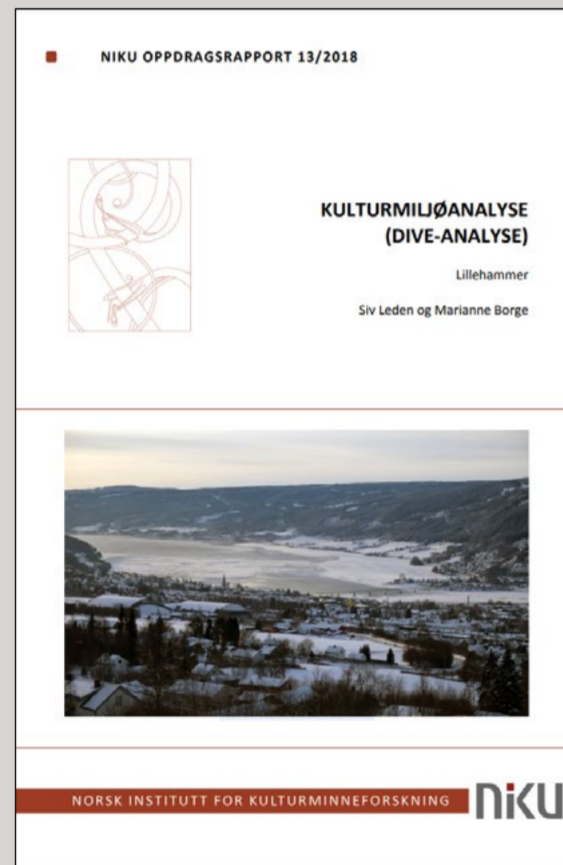
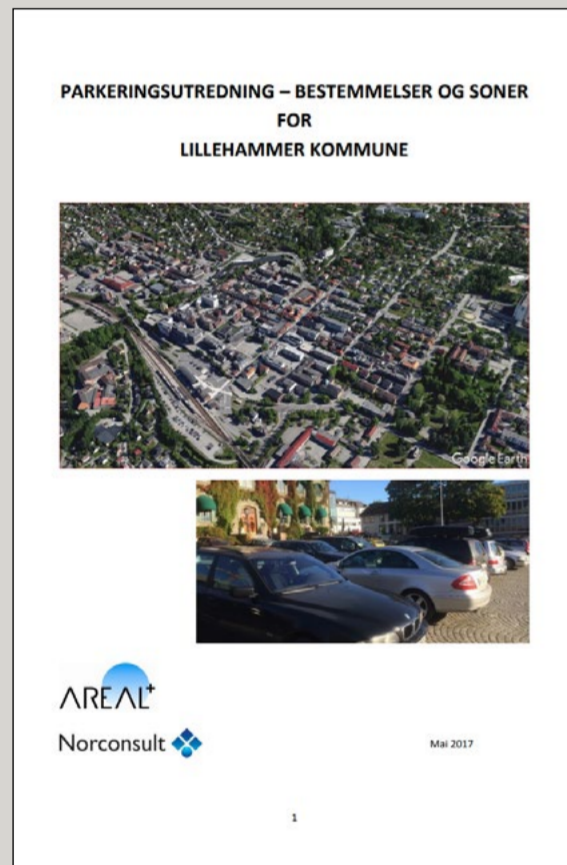
Dette kapitlet angir hvilke prinsipper som skal ligge til grunn for utviklingen for alle reguleringsplaner og utbyggingsprosjekter innenfor programområdet. Kapitlet er delt i to. Den første delen handler om overordnede prinsipper for plan og prosess som gjelder for hele sentrum vest.

Den andre delen handler om delområdene. For hvert delområde er det en analyse og beskrivelse av muligheter for framtidig utvikling. Det er illustrerte prinsipper som skal ligge til grunn for utvikling av hvert av de fire delområdene, og spesielle krav til planprosessene innenfor delområdet.

Innledning	9
Stedet i byen	15
Visjon, overordnede mål, strategier og scenarier	21
Prinsipper for utvikling av sentrum vest	31

# Innledning





## Bakgrunn

Byplanen for Lillehammer legger opp til at områdene Skysstasjonen, Lurhaugen, Mesna og Sorgendal skal utvikles gjennom et helhetlig grep som sikrer en tett, flerfunksjonell bystruktur med høy bykvalitet.

### Byplanen pkt 4.20.2.4 a.:

”Prinsipp/intensjon

Områder innenfor hensynssonen skal omformes til tett, flerfunksjonell bystruktur med en blanding av kontor/forretning/tjenesteyting og bolig. Skysstasjons.-området skal utvikles videre med regionalt trafikk-knutepunkt.”

Byplanen legger opp til at områdeprogrammet minimum skal omhandle:

- i. Bebyggelsesstruktur - skala og volum, bygningenes orientering (skisseprosjekt)
- ii. Funksjon i bebygd struktur
- iii. Sammenhengende og funksjonell grønn infrastruktur, byrom, forbindelser og bruk av strandsonen
- iv. Sammenhengende og funksjonell infrastruktur for trafikk (gange, sykkel og bil), transport, logistikk og parkering
- v. Trafikkutredninger som viser trafikkbelastning internt i delområdene og for tilstøtende vegnett
- vi. Trasé for og konsekvens av bybane/gondol

## Hensikt

Områdetprogrammet er et strategisk program for langsiktig utvikling av sentrum vest.

Områdeprogrammet fastlegger overordnede prinsipper for utvikling av områdene, som skal ligge til grunn for etterfølgende reguleringsplaner og utbyggingsprosjekter.

## Grunnlag:

### Overordnede kommunale planer og føringer

Områdeprogrammet er utarbeidet med grunnlag i følgende planer, strategier og utredninger:

Kommuneplanens samfunnsdel Lillehammer 2022-2040, vedtatt 29.09.2022

Kommunedelplan Lillehammer by - byplanen 2020-2023 (2030)

Gatebruksplan for Lillehammer sentrum, vedtatt 30.03.2023

Parkeringsstrategi Lillehammer sentrum, datert 23.04.2021, Norconsult for Lillehammer kommune

Innledende alternativvurderinger, trafikkvurderinger Sorgendal, 2021, Norconsult for Lillehammer kommune

Mulighetsstudie for fortetting og sammenkobling av Lillehammer sentrum, aksene Strandtorget - Lilletorget, utarbeidet av 3RW Arkitekter for Lillehammer kommune

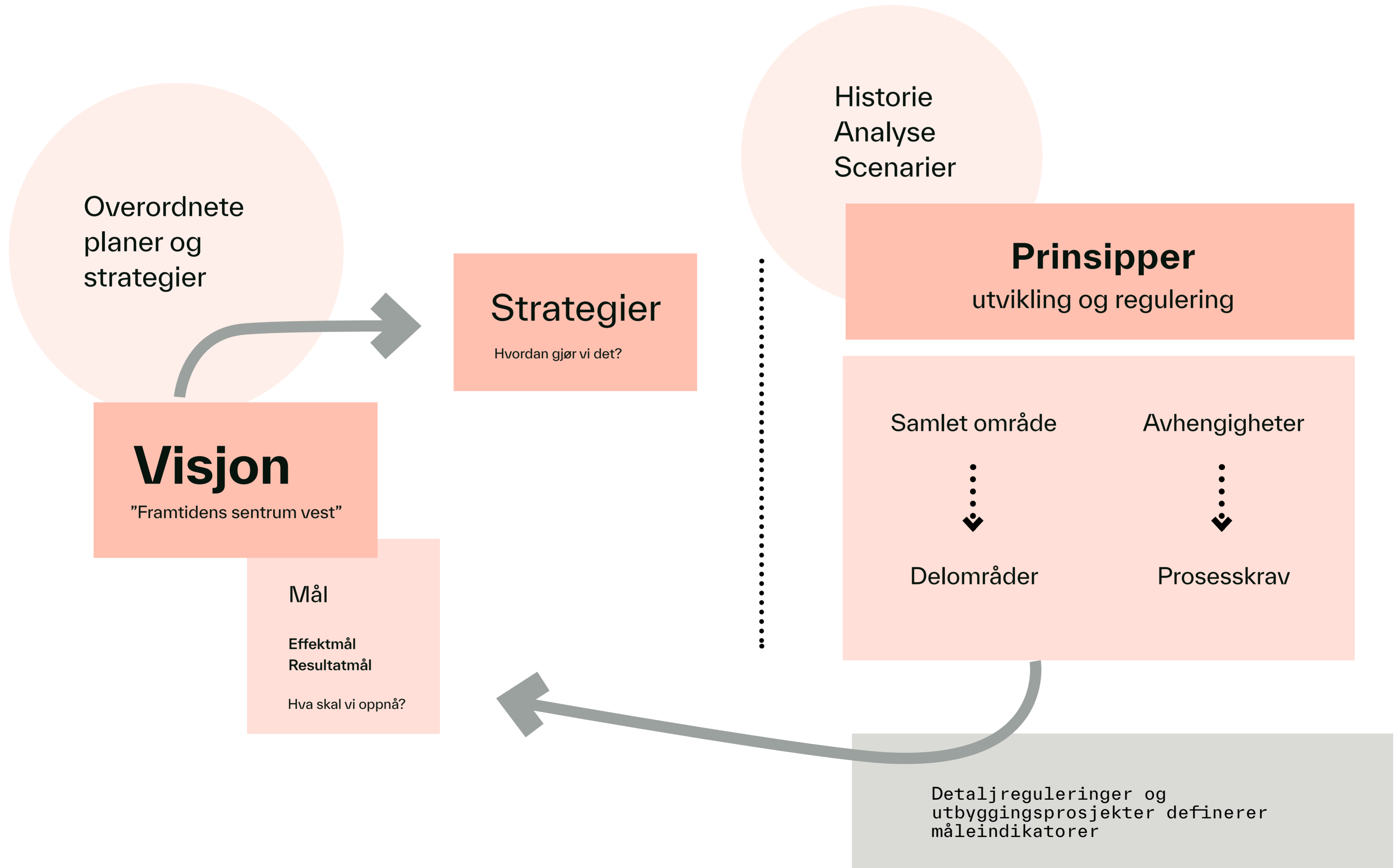
Prosjektplan Områdeprogram Sentrum vest, datert 06.07.2020, behandlet i planutvalget 20.08.2020

Byromsanalyse og bylivsstrategi for Lillehammer, Studio Oslo Landskapsarkitekter for Lillehammer kommune, 2017

Kulturmiljøanalyse (DIVE-analyse) Lillehammer, NIKU 13/2018

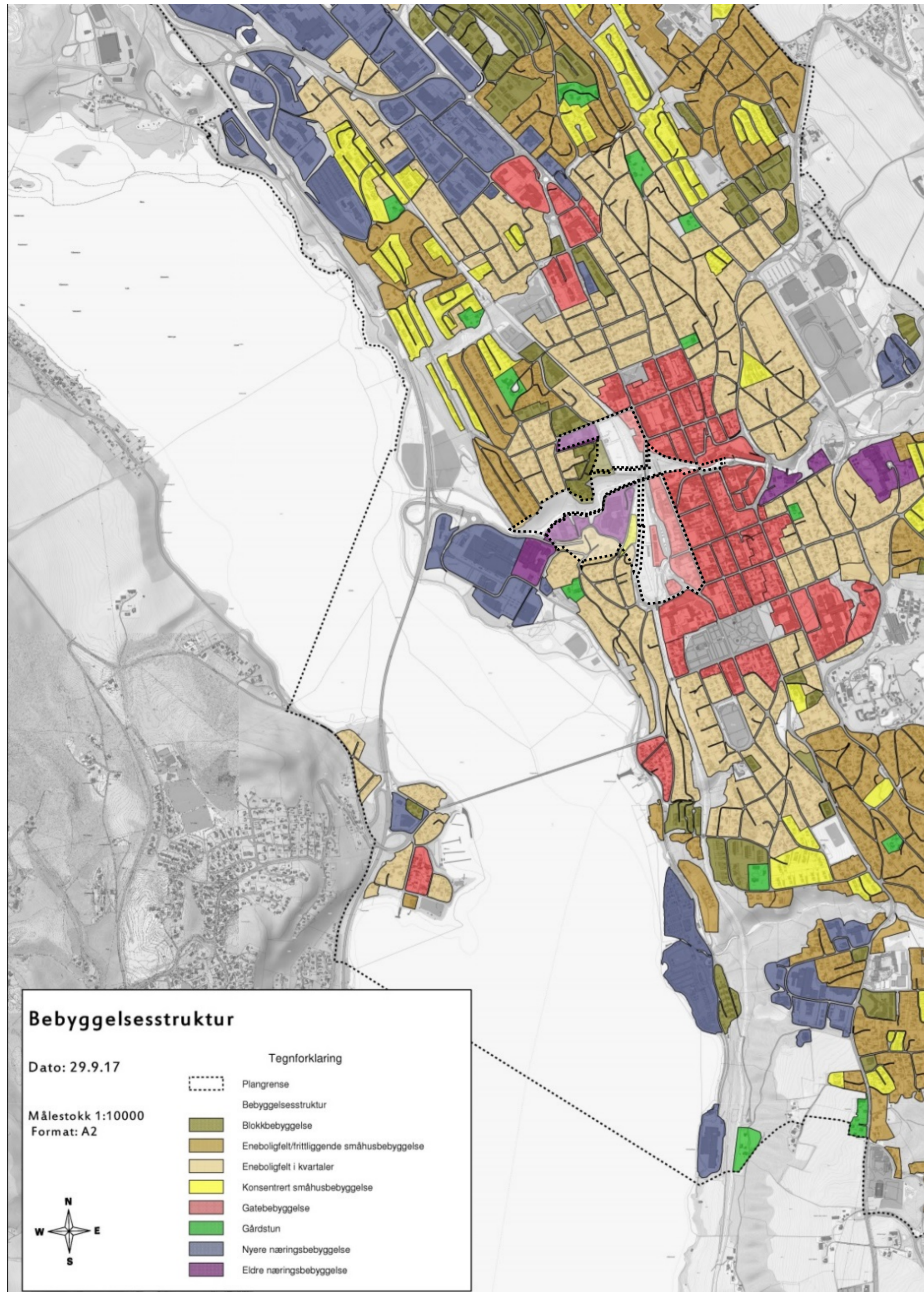
Parkeringsutredning - bestemmelser og soner for Lillehammer kommune, mai 2017

Byutvikling 2044 - strategi for fremtidens areal- og transportløsninger, Lillehammer 10-minuttersbyen, vedtatt 22.06.2016.



# Stedet i byen





Kart utarbeidet av Lillehammer kommune 2017

Området sentrum vest ligger mellom den planlagte kvartalsstrukturen i sentrum og villa- og industribebyggelsen nedover mot Mjøsa. Mesna deler området i øst-vestlig retning, mens jernbanen deler området i nord-sør-retning. Området utgjør ikke en ensartet del av byen, men består av fire svært ulike områder. Fellesnevneren er at mye av de åpne, ubebygde flatene brukes til infrastruktur og overflateparkering. På grunn av endringer i arealbehov og teknologi har området et potensial for transformasjon og fortetting til byutvikling.

Det er et tydelig skille mellom området vest for jernbanen, som framstår som den grønne byen, mens området øst for jernbanen er tettere og preges av mer harde flater.

Mesna har vært nerven for utviklingen av Lillehammer. Elva danner grunnlag for etablering av både jordbruk og industri. På 1800-tallet var elva sentral da Lillehammer hadde stor etablering av industri basert på vannkraften. I Sorgendal ligger Gudbrandsdalens Uldvarefabrikk, som er eneste gjenværende industri som baserer seg på Mesna.

## Landskapet

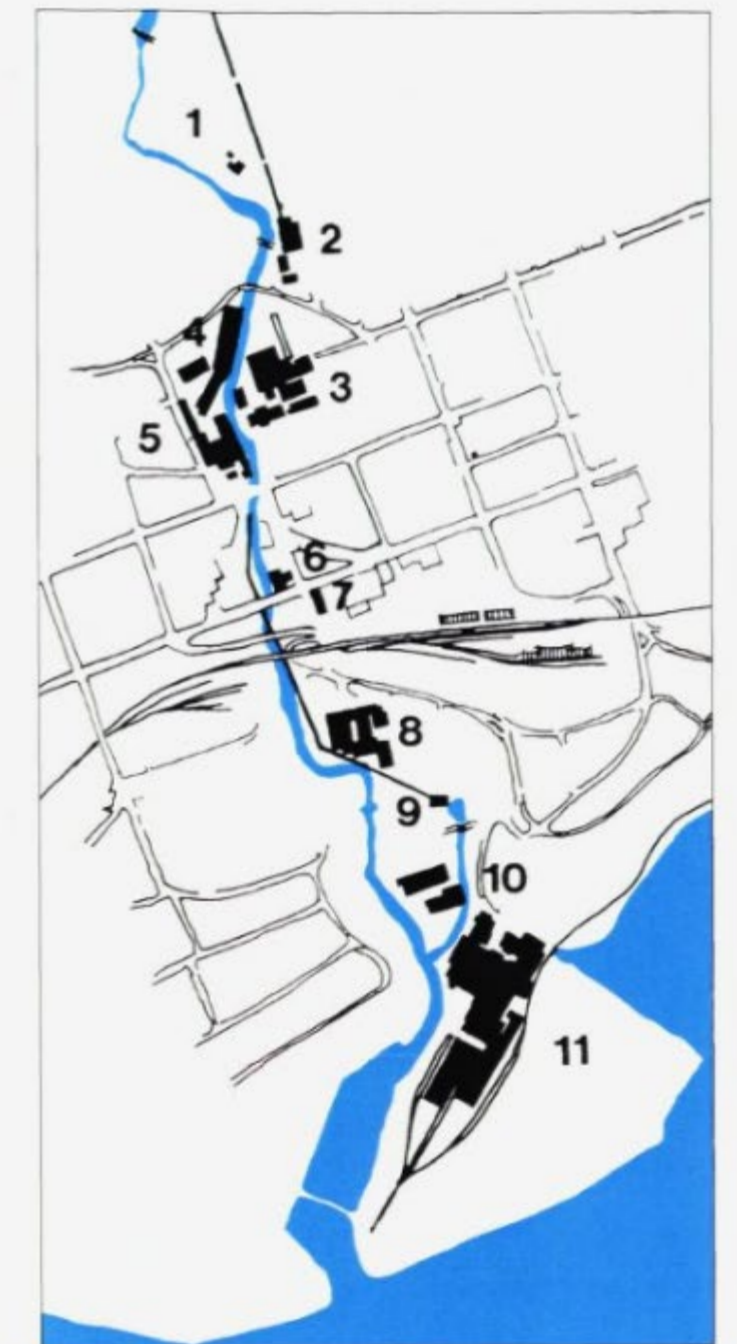
Landskapet i sentrum vest er terrassert og faller fra øst nedover mot vest og Mjøsa. De lange gatene ligger langs høydedragene. Det store landskapsrommet er preget av Mjøsa og sikt mot fjell- og dalområdene rundt.

Landskapet rundt Mesna har store høydeforskjeller mot den omkringliggende byen, og elvelandskapet er preget av etableringen av vegger og bruer på tvers av elveløpet som danner flere lag av vegforbindelser. Mesna er utnyttet til kraftproduksjon og delvis lagt i rør.

Innenfor programområdet har Mesnadalen et stinettverk på nordsiden og noen, men mangelfulle stiforbindelser på sørsiden. Området er grønt, men er også preget av grå arealer spesielt i forbindelse med kjørebroene over Mesna.

## Mobiliteten

Den gamle Kongeveien mellom Oslo og Trondheim, som krysser Mesna der Lilletorget ligger i dag, gikk gjennom sentrum vest. Allerede på kart fra 1750 er det



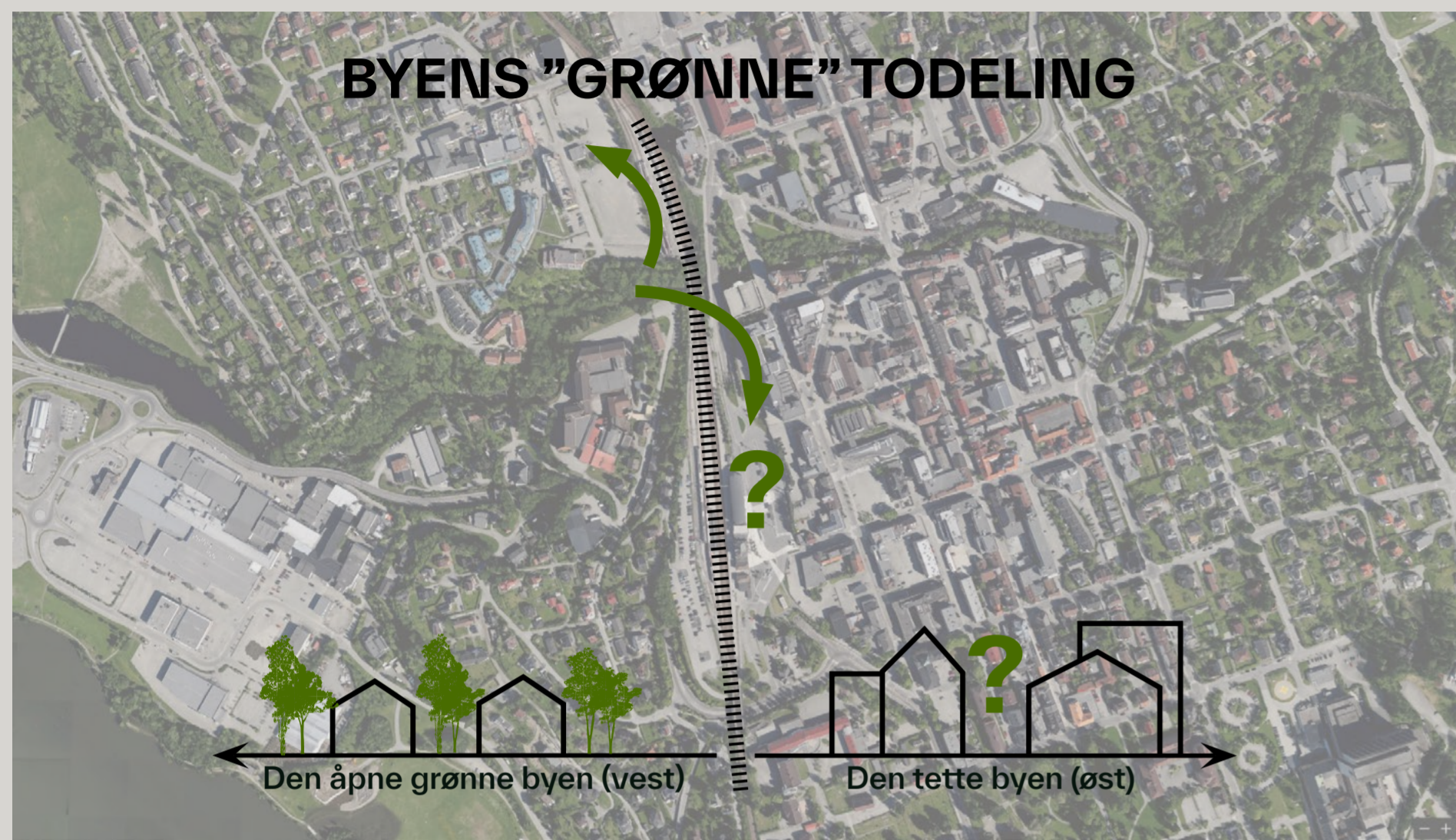
Industri langs Mesnaelvas nedre del omkring 1970.

1. Niagara Møbelfabrikk.
2. Mesna Kraftselskaps øvre stasjon.
3. Lillehammer Brenneri og Bryggeri.
4. Det gamle bomullspinneriets bygning.
5. Mesna Brug.
6. Lillehammer Aktiemølle.
7. G. Larsens Pipefabrik.
8. Gudbrandsdalens Uldvarefabrik.
9. Mesna Kraftselskaps nedre stasjon.
10. Den Norske Knappefabrikk.
11. Mesna Kartonfabrik.

I dag er det bare Gudbrandsdalens Uldvarefabrik som fortsatt er i drift av fabrikkene.

Kilde: Ola Matti Mathisen, 1998: Mesnaelva, elva i våre hjerter, Mesna kraftselskap - 75 år. Thorsrud lokalhistorisk forlag.





## Lillehammers skala og identitet

Sentrum vest og omgivelsene har et stort mangfold av bebyggelsestyper, -struktur og by- og gaterom. Spennet er stort fra områdene i gågata med lav trehusbebyggelse og intime gaterom, villa- og industribebyggelse, til det store, åpne byrommet som bussterminalen utgjør, med høy og dominerende bebyggelse og store, harde flater. Alle disse



områdene representerer ulike skalaer og identiteter i Lillehammer. Når sentrum vest transformeres må landskapsgrep og ny bebyggelse harmonere med og bygge videre på de eksisterende strukturene. Samtidig vil transformasjonen tilføre nye lag til Lillehammerskalaen, tilpasset dagens areal- og bygningsbehov og idealer for by- og gaterom.



vist bru over Mesna på dette stedet.

Kirkegata er anlagt etter kvartalsplanen fra 1827.

Jernbanen åpnet i 1894. Den gjorde det vesentlige enklere og raskere å frakte både gods og mennesker. Det var få overganger på jernbanelinjen og den førte til at byen ble fysisk adskilt fra Mjøsa. Skysstasjonen og bussterminalen ble ombygget i forbindelse med Lillehammer-OL.

På 1980-tallet ble E6 lagt i ny trasé og Mesnadalsarmen fra E6 ved Strandtorget til Skysstasjonen/Bankenkrysset ble anlagt til OL i 1994. Mesnadalsarmen ble fredet i 2009.

## Bebyggelsen

Bebyggelsen i sentrum vest er mangfoldig og variert. Den representerer alle de historiske lagene fra etableringen av kvartalsstrukturen gjennom industri- og samferdselsutviklingen til 2000-tallet. Bebyggelsen består av bygninger innenfor et stort alders-, stil- og funksjonsspenn.

Den opprinnelige bebyggelsen i sentrum vest var spredt gårdsbebyggelse i tilknytning til Mjøsa, Mesna og ferdssårene.

Den eldste bebyggelsen i Kirkegata er ensartet og oppført etter kvartalsplanen fra 1827 med fasader i gatelinjen, brutte hjørner i kryssene og byggehøyde maksimalt 1:1 i forhold til gatebredden.

Inne i kvartalene er bebyggelsen mer variert og følger i større grad eiendomsgrensene og omkranser indre gårdsrom. Bebyggelsen fra 1800-tallet er hovedsakelig empire eller sveitserstil og var opprinnelig kombinerte bolig- og forretningsgårder. I de brattere tverrgatene trappes bebyggelsen med fallet i gaten, som i Jernbanegata.

Etableringen av jernbanen førte til store fysiske endringer i bybildet. Stortorget ble anlagt og Norges Bank bygget sin filial på østsiden av torget.

I 1912 tegnet Ingeniør Dahl en plan for utvidelsen av Lillehammer, utifra hagebyidealene med kurvede gateløp for å tilpasse utbyggingen til terrenget. Villaområdet i Sorgendal er bygget ut etter denne planen.

Velstandsutviklingen i etterkrigstiden førte til at flere moderne forretningsbygg ble bygget i bysentrum, blant annet fylkeshuset mellom Kirkegata og Skysstasjonen.

Lurhaugen har vært kullopplag, grustak og utstillingsplass under Lillehammer-utstillingen i 1937. Tyskerne bygde brakker på området under andre verdenskrig, som ble brukt til boliger etter krigen. Under OL i 1994 var det øltelt med underholdning for de frivillige på plassen. Området har siden vært brukt som oppstillingsplasser for busser og til bilparkering.

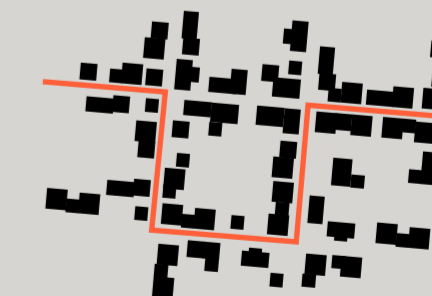
## Utvikling av bystruktur i Lillehammerskala



Byen oppstod som en lineær by, med punkter langs hovedferdselsåren mot Trondhjem.



Punkter utviklet seg til tun og gater. En rettlinjert langstrakt byform ble gradvis mer avansert.



Dagens by er en kompleks sammensetning av bebyggelse fra ulike deler av historien. Noen spor er bevart, noe er endret og tilpasset samfunnets nye forutsetninger.

# Visjon, mål, strategier og scenarier

## Visjon

**Sentrum vest skal romme det beste av Lillehammer, være ambisiøs og ha mennesker og naturen i sentrum**

### Om visjonen

I sentrum vest vil du oppleve nye Lillehammer.

#### **Sentrum vest skal være en bydel som rommer det beste av Lillehammer!**

Her skal fortid og fremtid flettes sammen. Gjennom å kultivere de eksisterende kvalitetene i sentrum vest, skal byområdet utvikles og fortettes i en fornyet Lillehammerskala.

#### **Sentrum vest skal være ambisiøs!**

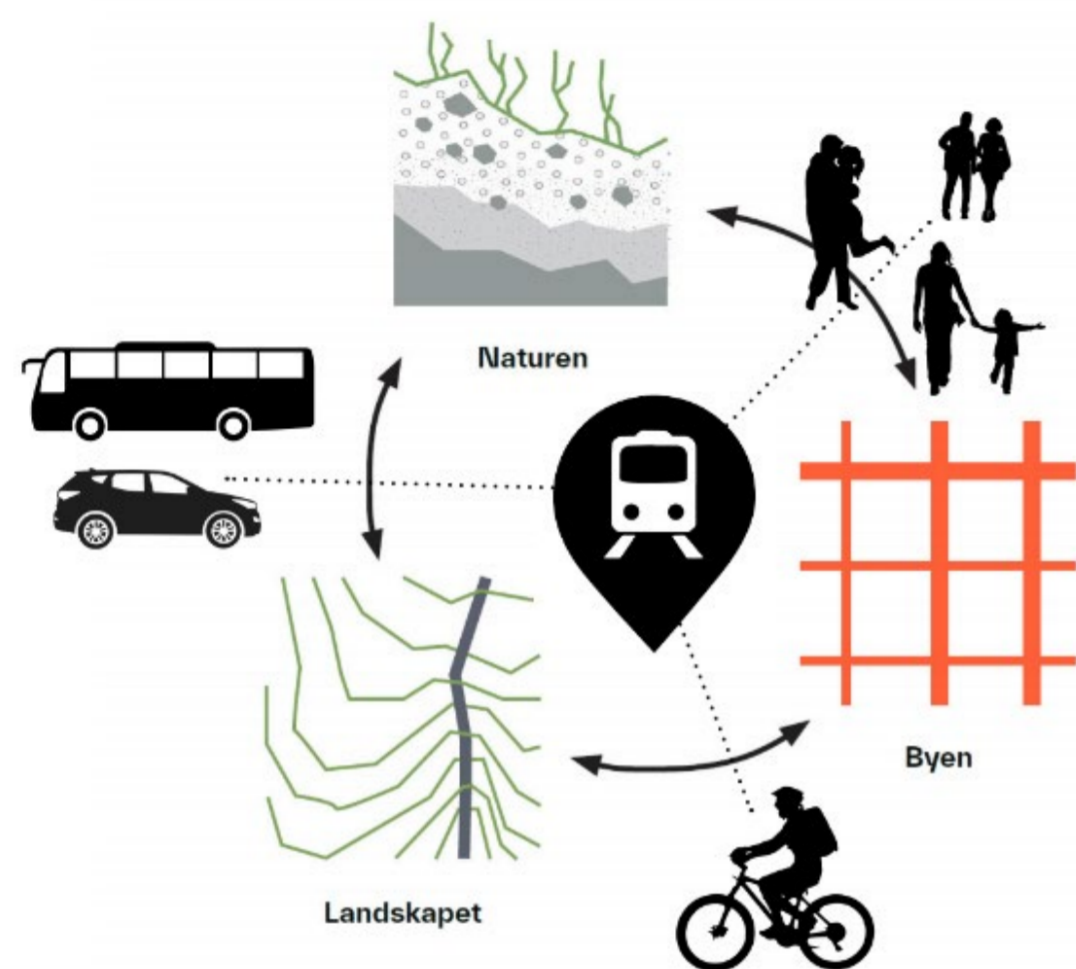
Bydelen skal være grønn, sunn, klimabevisst og nytenkende, med høy bevissthet rundt felleskaper, lokal produksjon og verdiskaping.

Her skal potensialet for utvikling av en levende og attraktiv bydel utnyttes gjennom fortetting som gir grunnlag for å utvikle flere funksjoner og større tilbud av både boliger, arbeidsplasser, servicetilbud og klima- og miljøvennlig transport.

#### **Sentrum vest skal ha mennesker og naturen i sentrum!**

Bydelen skal være et godt sted å bo, arbeide og leve. Byrommene skal ha en menneskelig skala og innby til opphold, aktivitet, bevegelse og rekreasjon, der landskapet og naturen er tett integrert i byveven.

Her skal byens kreative og kulturelle DNA flettes sammen med naturmangfold og biodiversitet for økt livskvalitet. Her skal det være kompakt og grønt, med korte avstander og attraktive forbindelser.



Integrere bevegelse av mennesker og natur

Kultivere byen

Intensivere et aktivt byliv

## Overordnete mål

De overordnete målene for byutviklingen i Lillehammer fram mot 2030 er definert i Byplanen. Utviklingen av sentrum vest skal bidra oppfyllelse av kommunens mål for byutviklingen. De vesentlige målene for transformasjonsområdet sentrum vest er gjengitt nedenfor.

### Hovedmål

En urban, attraktiv og bærekraftig by for bolig- og arbeidsplassutvikling.

I Byplanen er målet knyttet til byvekst innenfra og ut, at det legges vekt på arealeffektiv utnyttelse, løsninger i mulighetsrommet mellom bruk og vern og transformasjon av sentrumsnære arealer.

### Delmål

En by å høre til i og bo godt i:

- o en attraktiv boligby som fremmer folkehelse og livskvalitet.

En attraktiv og levende by:

- o en livlig handelsby med et mangfoldig tilbud innen handel, service og tjenester
- o den mest attraktive Mjøsbyen innen arrangementer, idrett- og kulturopplevelser - et samlingssted lokalt, regionalt og nasjonalt
- o den mest attraktive Mjøsbyen innen reiseliv og turisme
- o den mest attraktive Mjøsbyen innen nye næringer - kunst, kultur, film, media og reiseliv.

En by der kulturminner og kulturmiljøer er en ressurs for nyskaping og byliv:

- o Lillehammer har sin historiske identitet og er stolt av sin byhistorie

En by med særpreg:

- o framstår som en attraktiv by med tiltalende arkitektur og estetisk god utforming av bygg, gate- og byrom

En by der menneskene møtes, trives og hører hjemme:

- o et sammenhengende nettverk av byrom som skaper trivsel og tilhørighet, inviterer til byliv og gjør byen robust for klimaendringer

En by med funksjonell trygg og miløvennlig infrastruktur for gående, syklende og kollektivreisende:

- o parkeringsanlegg i fjell og ny gatebruk i sentrale byområder

### Måloppnåelse

Utviklingen av sentrum vest skal bidra til at kommunen når sine mål for byutviklingen slik de er definert i byplanen. Strategiene som omtales på neste side skal ligge til grunn for utviklingen i sentrum vest, slik at plangrepene i detaljreguleringene følger opp kommunens overordnete mål for byutviklingen.

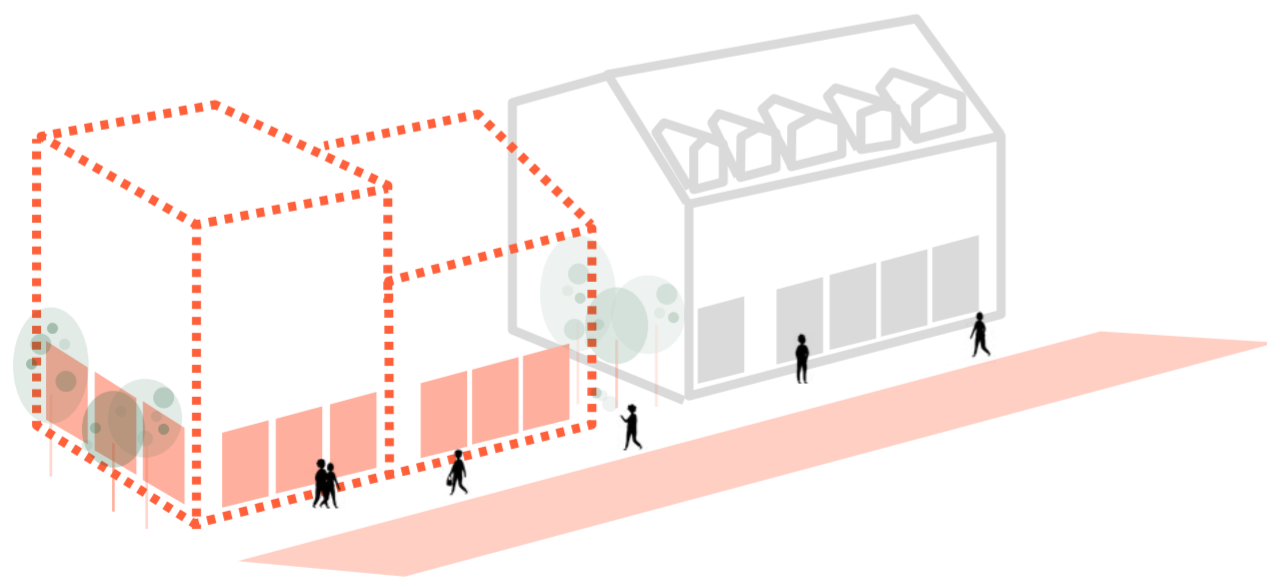
# Strategier

For å skape en levende og attraktiv by, må byen ha rom for at mennesker møtes. Mesna vil være den viktigste møteplassen for både aktivitet, opphold og transport. Gjennom å bygge videre på og utnytte de kvalitetene som ligger i Mesna og trekke disse innover i byen gjennom gater, forbindelser og koblinger skapes det grønne rom hvor byens liv kan foregå og menneskene kan møtes.

Byen må ha et tilbud av funksjoner og arealer som trekker folk og næringsliv til byen. Ved å bygge videre på og utvikle området med struktur og skala som bygger opp om stedsidentiteten og skaper by- og gaterom hvor det er godt å bevege og oppholde seg legges grunnlaget for en kompakt by med korte avstander mellom tilbud og funksjoner, som kan være levende, attraktiv og bærekraftig.

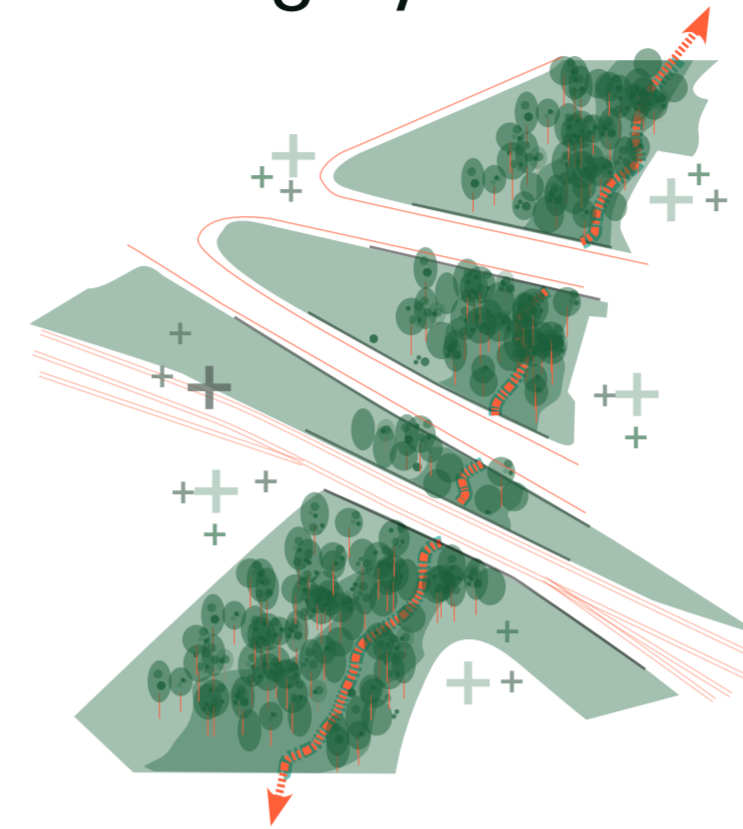
For å oppnå visjonen for utviklingen av sentrum vest skal disse fem strategiene legges til grunn for utviklingen:

## Stedsidentiteten



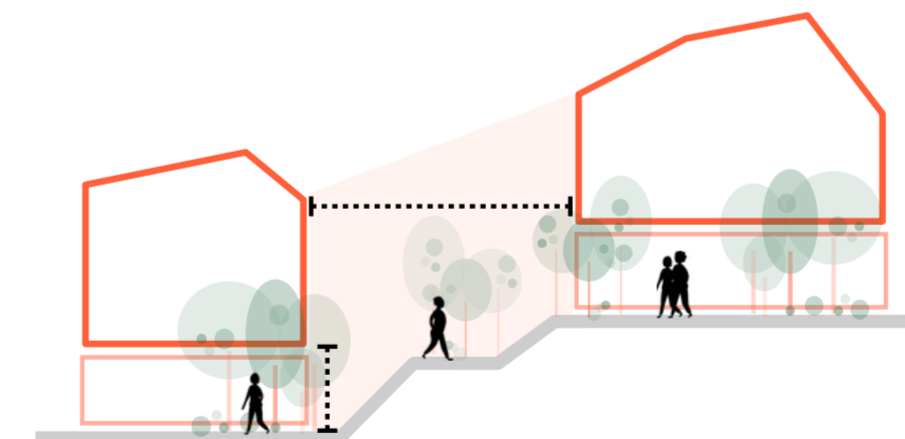
Styrke identitet, særpreg og nabolaget når det transformeres og videreutvikles innenfor den bygde byen.

## Mesna og bynaturen



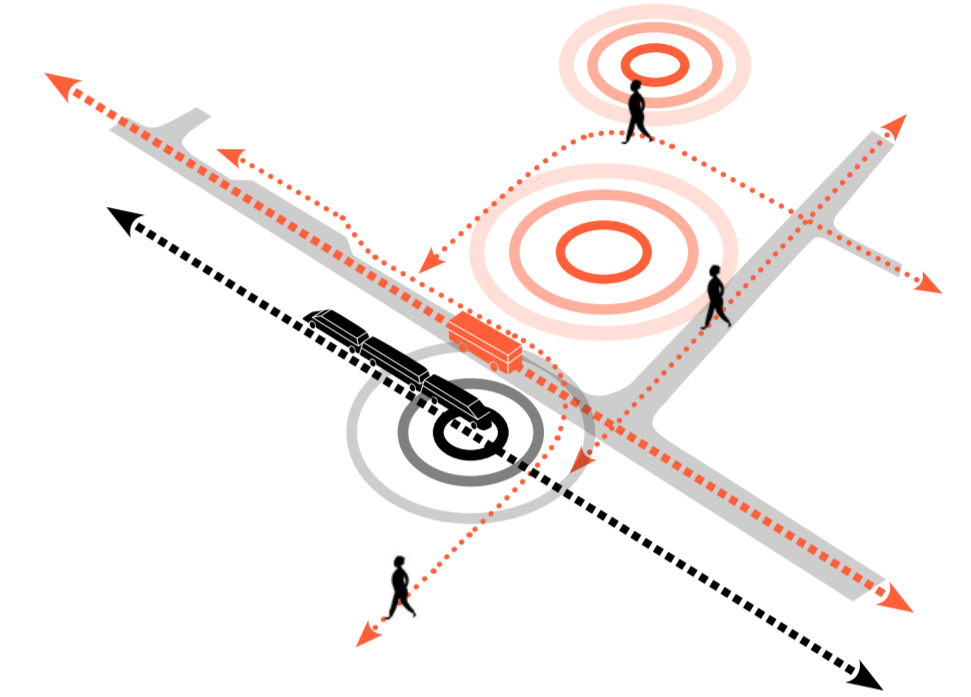
Styrke Mesna som bynatur, transportåre og historisk stedsutvikler, ved å øke kvalitetene langs Mesna og forlenge disse ut i omgivelsene og bystrukturen.

## Menneskelig skala



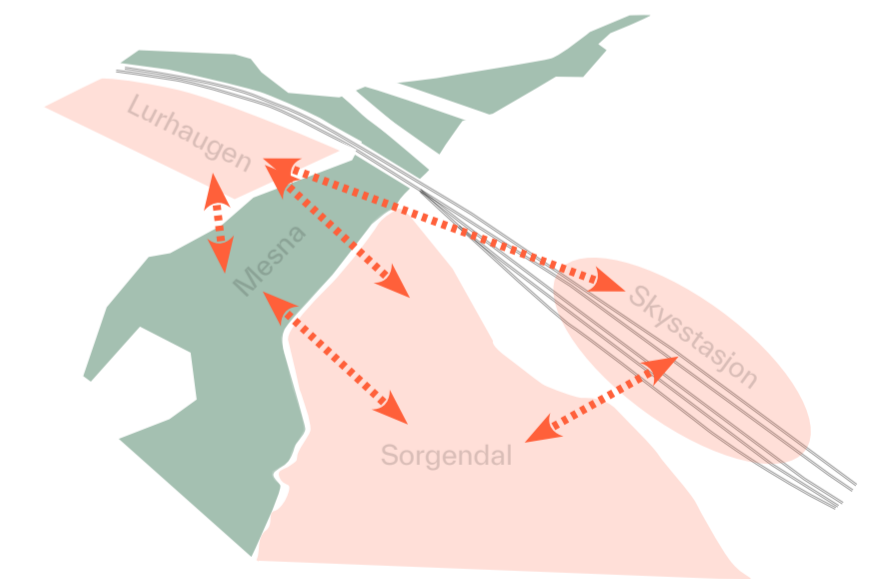
Skape steder med høy kvalitet som har karakter, menneskelig skala og identitet, gjennom bevisst bruk av vegetasjon og beplantning og høyder og avstander som gir ulike typer av by- og gaterom for en variert by.

## Mobilitetsutvikling



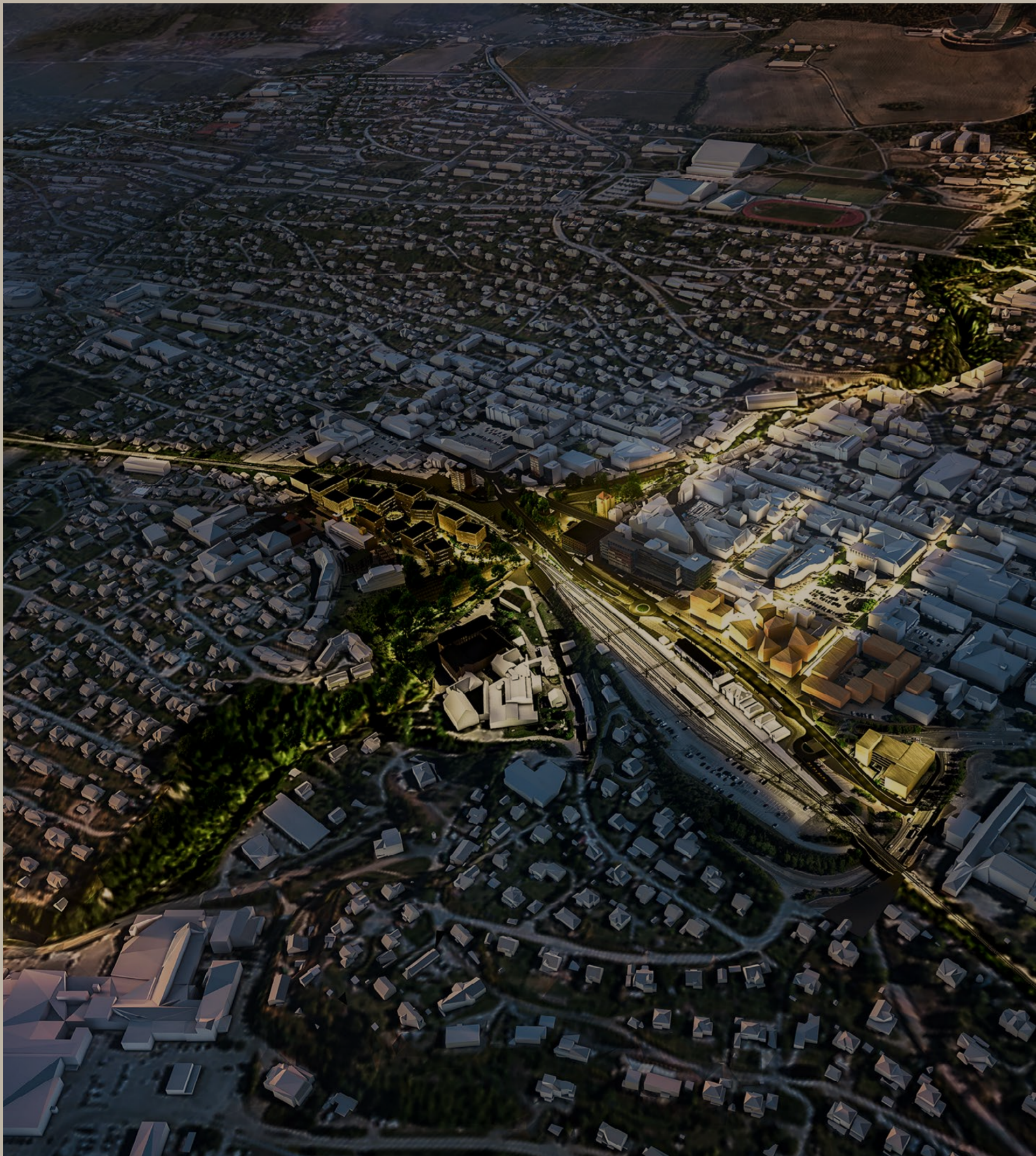
Styrke og komplettere eksisterende forbindelser, gatenett og byromsnettverk, og integrere skystasjonen tettere i byveven med flere attraktive og tydelige forbindelser for myke trafikanter.

## Koblinger over Mesna



Skape attraktive koblinger for myke trafikanter mellom Lurhaugen, Skystasjonen og Sorgendal over Mesna, ved å styrke eksisterende koblinger slik at de blir tryggere, bedre å bruke og mer tilgjengelige for alle.

# Mulige fremtidsscenarier for sentrum vest



## Mulige fremtidsscenarier

Gjennom Byplanen har Lillehammer kommune bestemt at det skal legges til rette for byutvikling i sentrum vest. Området skal transformeres til et tett og flerfunksjonelt byområde. Det skal legges til rette for en urban bystruktur og videreutvikling av det regionale trafikknutepunktet på skysstasjonen.

Det er flere scenarier for hvordan denne utviklingen kan skje.

### Høgskole på Lurhaugen

Plassering i sentrum vil gjøre at høgskolen blir en integrert del av den tette byen og bidrar til en styrket sentrumsutvikling med flere mennesker og kompetansearbeidsplasser tett på knutepunktet. Lurhaugen er et svært aktuelt område for et nytt og byintegrert høgskoleanlegg. Plasseringen er nært på sentrum og skysstasjonen, og muliggjør at høgskolen blir en større del av bynettverket, både når det gjelder klima- og miljøvennlig transport og med tanke på funksjoner. Etablering av høgskole på Lurhaugen vil styrke potensialet for utvikling av tilhørende funksjoner som gründer- og innovasjonsvirksomheter, spin offs og studentboliger i nærheten og i sentrum generelt.

### Byutvikling med boliger på Lurhaugen

Dersom høgskolen ikke flytter til Lurhaugen, vil det være mest aktuelt med et flerfunksjonelt byområde på Lurhaugen, der hovedvekten av arealene benyttes til boligformål. En slik utvikling vil ikke ha det samme potensialet for å trekke folk til området

### Ny utforming av bussterminalen

Byutvikling og transformasjon i umiddelbar nærhet til skysstasjonen, samt videreutvikling av kollektivknutepunktet på skysstasjonen som en integrert del av den tette byen og som et knutepunkt i den grønne mobiliteten vil påvirke utformingen av jernbanetorget og bussterminalen. Mulighetsrommet for endring av bussterminalen vil påvirke graden av byutvikling og fortetting rundt skysstasjonen.

## Prosjekter som kan ha betydning for sentrum vest:

### Strandtorget

Lillehammer kommune har startet arbeidet med å lage områdeprogram for framtidig transformasjon av Strandtorget, i tråd med føringene i byplanen. Strandtorget grenser til Sentrum vest, og forbindelser og sammenhenger mellom disse områdene og sentrum for øvrig, er viktig.

### Stortorget

Lillehammer kommune har vedtatt framtidig utvikling av Stortorget. Det er et pågående prosjekt for utbygging av kunsthall under torget og framtidig oppgradering av torget. Målet er at Stortorget med tilgrensende gater skal bli et attraktivt og pulserende byrom. Det utformes slik at det kan håndtere store folkemasser og slik sett fortsatt være byens samlingspunkt ved store markeringer og høytider.

I hverdagen er Stortorget et viktig knutepunkt for gående mellom ulike målpunkt i sentrum. Framtidig utforming skal legge til rette for gode gangbaner og invitere til opphold.

### Byjubileet 2027

I 1827 fikk Lillehammer kjøpstadsrettigheter, som den første av byene rundt Mjøsa. Denne hendelsen dannet grunnlaget for Lillehammers 100-års- og 150-årsjubileum. Nå er det duket for 200-årsjubileum! Planlegging av jubileet har startet. Jubileet skal markeres med alt fra små feiringer til store prosjekt som skal prege byen også etter jubileet. Prosjekter på bakgrunn av områdeprogrammet for sentrum vest vil være sentrale i denne sammenheng. Byjubileet er ikke bare en anledning til å se bakover i historien, men i enda større grad et verktøy for lokalsamfunnet for å kunne skimte byen som en dag skal feire både 250 og 300 år.

# Prinsipper for utvikling av sentrum vest



Illustrasjonsplan 1:5000

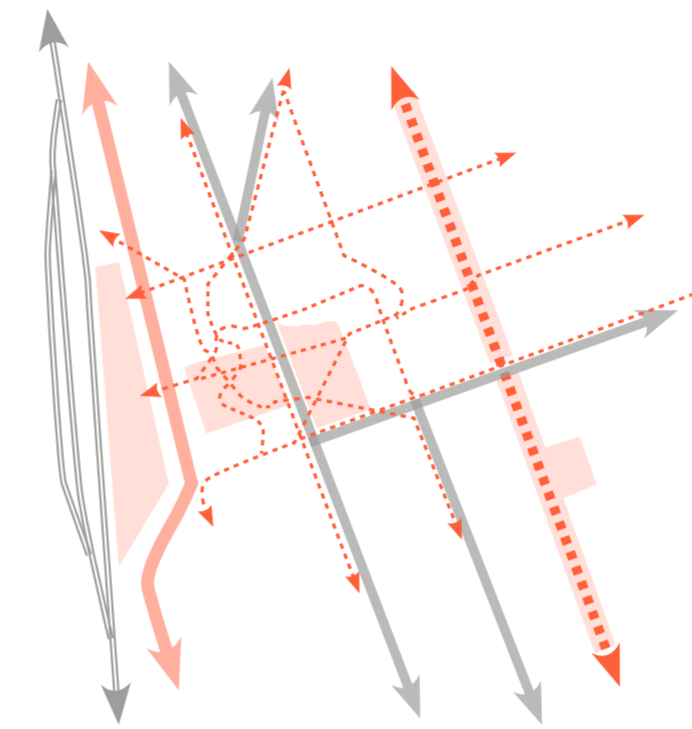




# Hovedprinsipper for sentrum vest

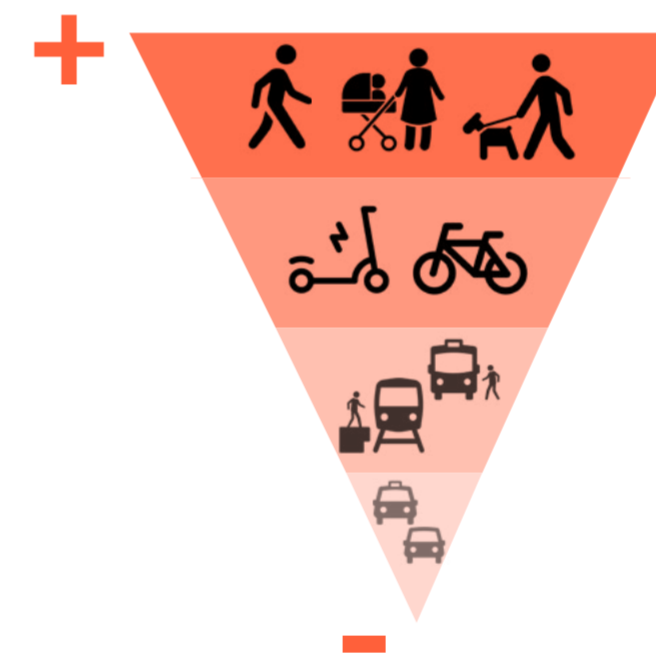
## 1 Byromsnettverk

Gater, veger, plasser, og byrom skal utgjøre et finmasket nettverk av forbindelser med ulike kvaliteter for mennesker som beveger og oppholder seg, som kobler sentrum vest sammen med byveven.



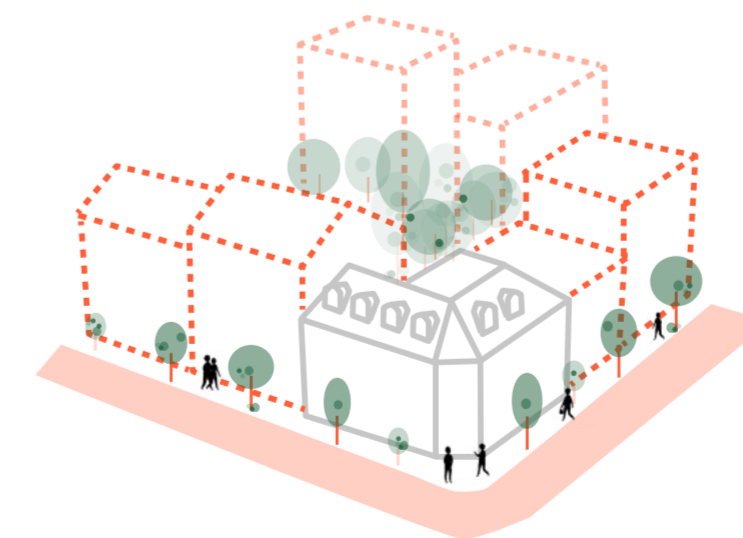
## 2 Mobilitet

Det skal prioriteres løsninger for mobilitet som gjør det mer attraktivt å benytte gange, sykkel og kollektivtransport framfor personbil.



## 3 Bebyggelse

Ny bebyggelse skal utformes med høy arkitektonisk kvalitet, ta hensyn til strøkets karakter, skape gode omgivelser og by- og gaterom som er gode å oppholde og bevege seg i og legger til rette for et variert byliv.



# Overordnede prinsipper for bynatur og landskap

- Mesna som bynatur skal styrkes og det skal etableres biodiversitetskorrider til og fra Mesna for å øke det biologiske mangfoldet
- Det skal etableres flere nye byrom og forbindelser med grønne kvaliteter i form av vegetasjon, beplantning og åpen overvannshåndtering, som brukes aktivt itil å skape opplevelser, vanne beplantning og skape biodiversitet.
- Byrommene skal ha høy kvalitet i utforming og brukbarhet, og være tilpasset terrenget. De skal trekke fram og bevare eksisterende natur- og kulturarv og gi stedet perspektiv på historien.
- Byrommene skal være bærekraftige på alle plan
- Det skal prioriteres å anlegge byrom som har grønne kvaliteter og demokratisk utforming med menneskelig skala, der det er tilrettelagt for at alle mennesker kan møtes og oppholde seg.
- Vegetasjon og beplantning skal brukes aktivt i utformingen av byrommene for å skape identitet og menneskelig skala



Grønne forbindelser mellom grønne og aktive byrom



Det overordnede grønne nettverket knyttes sammen med grønne forbindelser

# Overordnede prinsipper for mobilitet

- Fotgjengerforbindelser skal ha høy kvalitet og det skal prioriteres løsninger som gjør det attraktivt å gå hele året
- Det skal legges vekt på forbindelser for syklist som gjør det attraktivt og lett å velge sykkel som transportmiddel
- Kollektivtransporten skal være kompakt og effektiv, det skal være lett å bytte mellom transportformer og god tilgjengelighet til kollektivknutepunktet for gående og syklende
- Det skal legges vekt på løsninger som bidrar til delvis bilfrie områder der fotgjengere, syklist og kollektivtrafikk prioriteres og som bidrar til lav fart på bilene slik at det oppleves som trygt og trafiksikkert å ferdes i området.
- Parkering for bil og sykkel skal utnyttes som et byrom med muligheter, slik at HC-parkering plasseres nært innganger til tjenester og servicefunksjoner og øvrig personbilverkøyning samlokaliseres med annet tjenestetilbud som delebilordninger, pakkebokser i mobilitetshus.
- Det skal legges vekt på forbindelser for gående og syklende fra sentrum vest til Strandtorget gjennom Sorgendal som bidrar til trygge og effektive forbindelser mellom områdene.

## Mulige scenarier

Dette avsnittet omtaler tre av flere mulige scenarier innenfor mobilitet - parkering og transportmidler, i sentrum vest.

### Mobilitetshus

Mobilitetshus kan ha ulike størrelser og plasseres i utkanten av sentrumsgatene og samtidig tett på kollektivknutepunktet. I tillegg til tradisjonell bilparkering rommer de sykkelparkering, deleløsninger for ulike transportmidler, hente- og bringepunkt for varer og ulike aktivitets- og oppholdsarealer. De bidrar til flerfunksjonalitet i byveven og kan transformeres til nye funksjoner når behovene for parkering og tjenester endrer seg.

### Parkering i fjell

Det pågår utredning av mulighetene for etablering av et større parkeringsanlegg i fjell med inn- og utkjøring og opp- og nedganger tett på kollektivknutepunktet og sentrumsgatene.

### Bybane

I kommuneplanens arealdel er det angitt hensynssone for gondol/bybane over området. Områdeprogrammet forutsetter derfor at bybane avklares ved detaljreguleringer av områder innenfor hensynssonen.

# Overordnede prinsipper for bebyggelse

- Bebyggelsen skal utformes og plasseres slik at den er med på å styrke de historiske lagene i byen.
- Bebyggelsens utforming og plassering skal bidra til at det dannes et nettverk av differensierte byrom for folk og natur.
- Det skal legges til rette for et variert byliv året rundt.
- Bebyggelsen skal bidra til å skape identitet gjennom arkitektonisk utforming, materialbruk og plassering.
- Det skal legges vekt på å utvikle bebyggelse som er bærekraftig og framtidsrettet når det kommer til utforming, funksjoner, materialbruk og klimabudsjett. Det bør tas i bruk miljøsertifiseringsordninger som bidrar til bærekraftige løsninger.



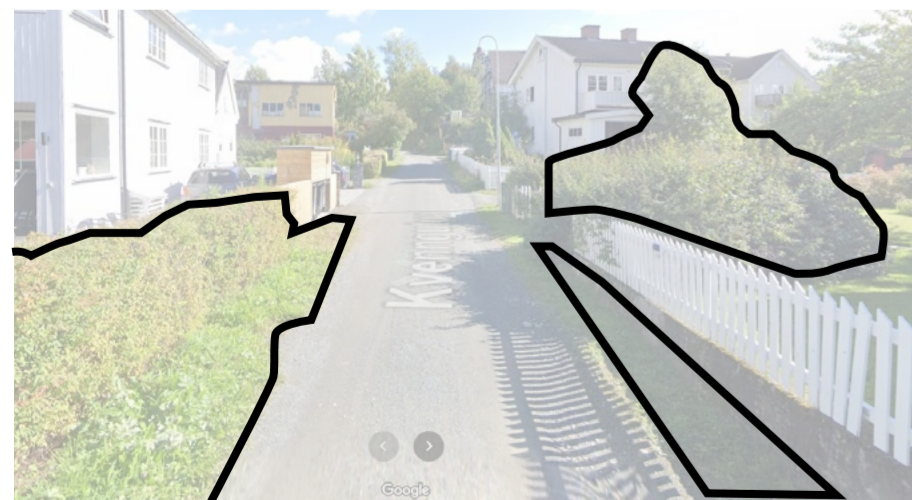
Forplasser og mellomrom



Vinterbyen



Stolt tømmerhistorie



Frodig solhelling



Historie og byliv

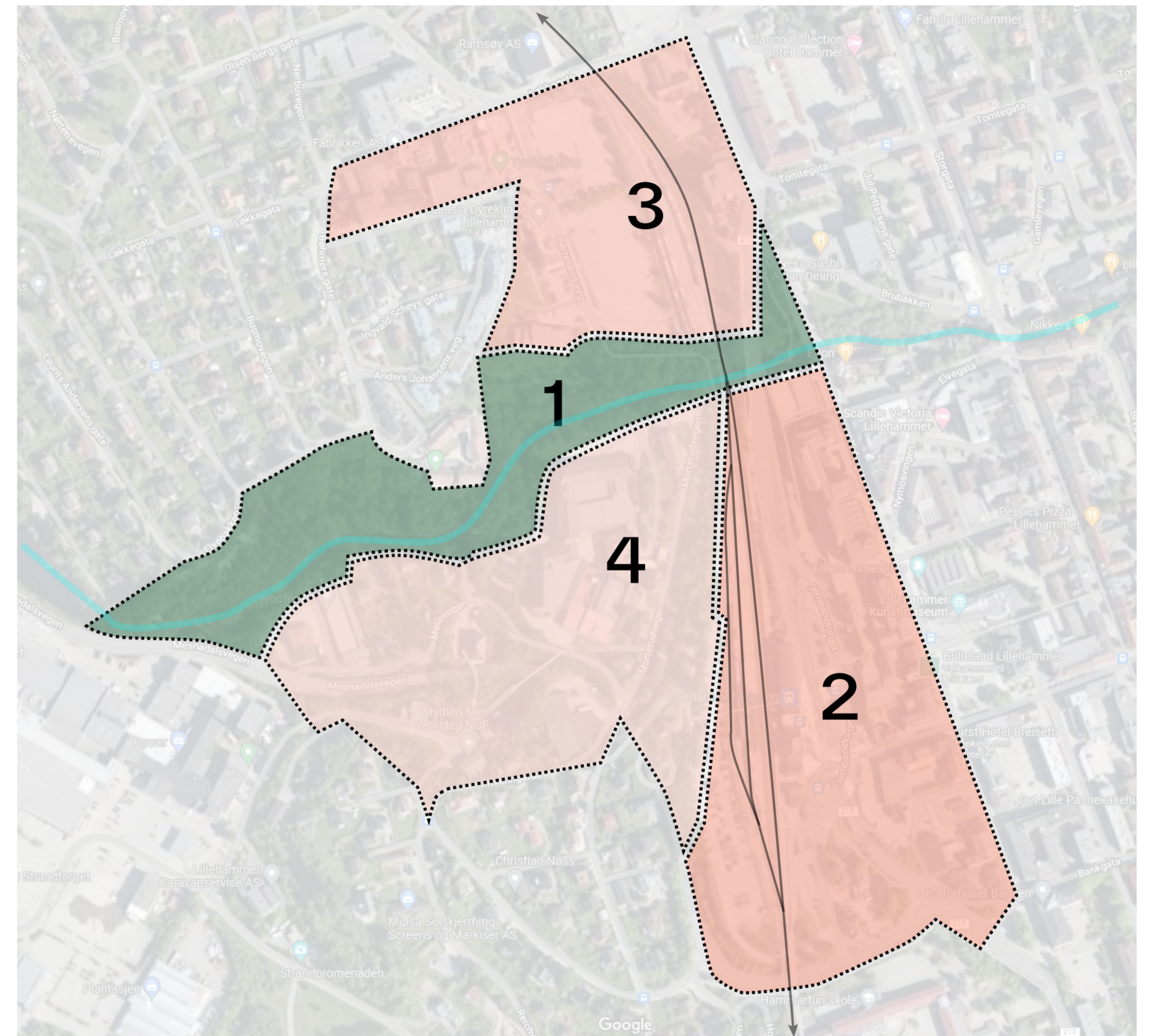


Byen i helning

# Overordnede prinsipper for plan og prosess

- Det skal utarbeides detaljreguleringer for byggeprosjekter innenfor programområdet, hvor det dokumenteres hvordan områdeprogrammets visjon, mål, strategier og prinsipper er fulgt opp.
- Det skal utarbeides kvalitetsprogram for hver detaljregulering, som viser hvordan prinsippene for landskap, mobilitet og bebyggelse følges opp i detaljreguleringen og hvordan de skal følges opp i byggeprosjektene.
- Gatebruksplanens krav om mobilitetsplan skal følges opp i forbindelse med reguleringsplanarbeid innenfor sentrum vest.

# Delområdene



1. Mesnadalen
2. Skysstasjonen
3. Lurhaugen
4. Sorgendal

# Mesnadalen



## Analyse og scenarier

Mesnadalen er dominert av store høydeforskjeller og mange broer på kryss og tvers. De større broene påvirker hvordan området oppleves å ferdes i. Det er mange forbindelser på tvers av Mesna for både kjøretøy og gående og syklende. At forbindelsene er i ulike høydenivåer på tvers av elverommet er med på å gjøre opplevelsen for fotgjengere og syklister mindre trygg.

Bruparken har en sentral plassering, men framstår som delvis overgrodd. Kan styrkes og aktiveres som en del av sentrumsstrukturen og som del av det grønne byromsnettverket.

Styrking av forbindelsene langs og på tvers av Mesna, med økt tilrettelegging, tilgjengeliggjøring, landskapskvaliteter og belysning vil bidra til at forbindelsene oppleves som mer attraktive. Det vil styrke sammenhengene i sentrum vest og med de øvrige omgivelsene.

Området oppleves som en viktig grønn åre gjennom Lillehammer og representerer en stor kvalitet når det

gjelder natur- og landskapskvaliteter, naturmangfold, tilgjengelighet til vann og bynær, men lite tilrettelagt natur.

### Utvikling på Lurhaugen

Dersom høgskolen flytter til Lurhaugen, vil det føre til et vesentlig økt antall myke trafikanter som vil bevege seg på tvers av Mesna mellom Lurhaugen og skystasjonen, sentrum og Sorgendal.

En boligbasert utvikling på Lurhaugen vil også føre til økt bruk av forbindelsene på tvers av Mesna, men ikke med like stor økning i brukere som ved utbygging av Høgskole.



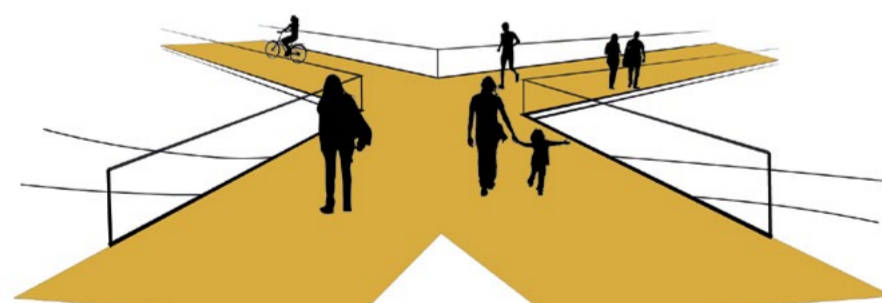
## Utviklingsprinsipper



Mesnadalen skal utvikles slik at tilknytningen til og tilgjengeligheten til vannet forsterkes. Der det er mulig å komme ned til vannet skal tilgangen for alle søkes økt. Tilgang til vannet for mennesker skal balanseres mot behovet for å sikre biologisk mangfold og natur som holdes fri for tilretteleggingstiltak.



Attraksjoner og målpunkter langs Mesna skal utvikles slik at området oppleves som et attraktivt rekreasjonsområde for byens innbyggere og bidrar til å heve opplevelseskvalitetene i Lillehammer sentrum.



Eksisterende broforbindelser over Mesna for myke trafikanter skal videreutvikles slik at de kan være forbindelser hele året og gir gode koblinger mellom bydelene på tvers av Mesna.



Det skal legges vekt på trygge forbindelser hele året med belysning og tilrettelegging for vinterdrift.



Forbindelser for myke trafikanter skal vektlegges i Mesnadalen, slik at området oppleves som et forbindelses-, park- og naturlandskap som det er attraktivt å ferdes i uten biltrafikk.



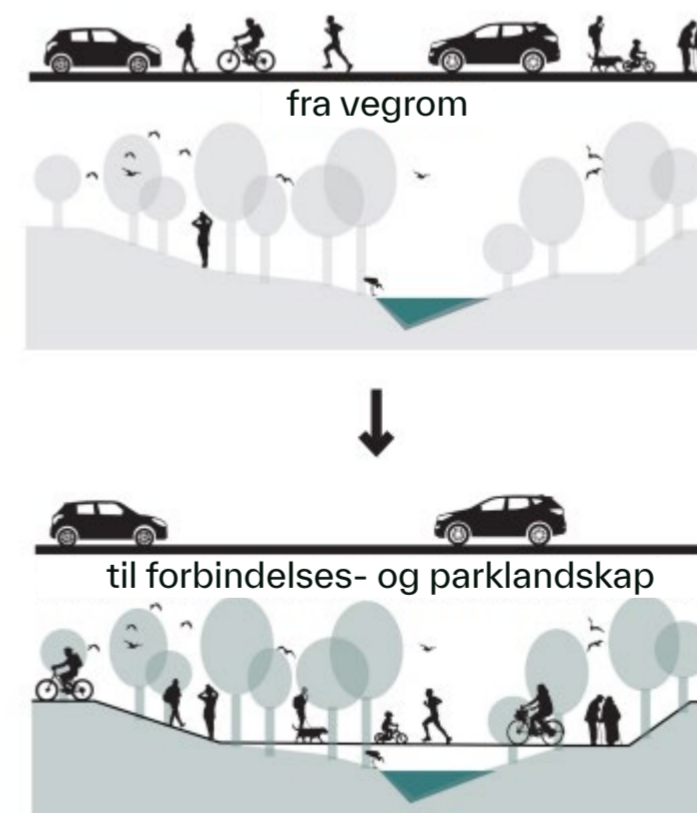
Området skal utvikles med fokus på naturkvaliteter. Mesnadalen skal utvikles som bynær park og naturområde, der eksisterende kvaliteter skal videreutvikles og forsterkes.

- Parkeringshuset i Kirkegata skal kobles til gang- og sykkelsti på bakkenivå ved Mesna
- Det skal være sammenhengende forbindelser på begge sider av Mesna fra Strandtorget til Lilletorget. Forbindelsen på nordsiden mellom Strandtorget og Lurhaugen skal være en sti. Forbindelsen på sørsiden mellom Strandtorget og parkeringshuset i Kirkegata skal ha høyere kvalitet mht stigningsforhold, bredde og dekke.
- Det skal legges vekt på å foredle de naturlige kvalitetene, styrke naturmangfoldet og biodiversiteten ved utvikling i eller grensende til Mesnadalen.
- Eksisterende etablerte broforbindelser og stier/veger skal utvikles og forbedres framfor å etablere nye.
- Eventuelle nye bygninger og konstruksjoner innenfor delområdet skal ha sammenheng med og styrke Mesnadalen som allment tilgjengelig bynært naturområde.

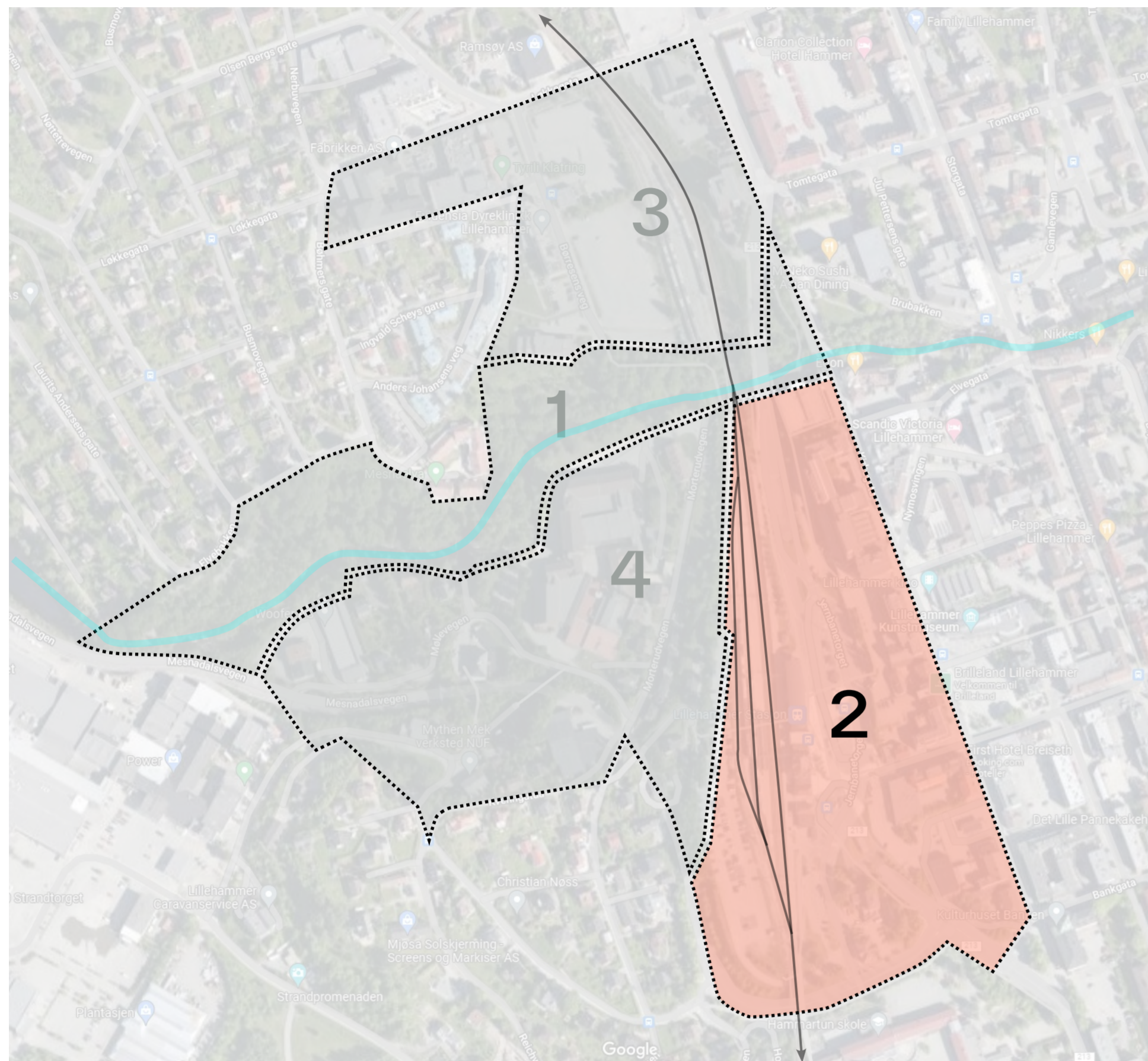
## Krav til detaljreguleringer og prosess

Detaljreguleringer som omfatter ny bebyggelse på Lurhaugen og Gudbrandsdalens Uldvarefabrikk skal inkludere forbindelser på tvers av Mesna som kobler planområdet til eksisterende infrastruktur og kollektivtrafikk.

Detaljregulering som omfatter parkeringshuset i Kirkegata skal inkludere forbindelse fra bakkeplan/terreng mot Mesna til gang- og sykkelforbindelsen langs Mesna.



# Skysstasjonen



## Dagens situasjon

### Landskapet

Det er stor høydeforskjell fra bussterminalen til Kirkegata, med størst forskjell i nord og lavere i sør. Det er høye støttemurer som vender mot skysstasjonen, og de ubebygde arealene i kvartalene langs Kirkegata benyttes i hovedsak til overflateparkering. Delområdet preget av harde, grå overflater og det er lite vegetasjon og beplantning i delområdet.

### Mobilitet

Skysstasjonen er det sentrale kollektivknutepunktet i Lillehammer med jernbanestasjon, bussterminal for både by- og regionbusser og sykkelhotell.

Skysstasjonen domineres av bussterminalen, som:

- o er to-veiskjørt på to sider
- o er et elliptisk og langstrakt område
- o har 17 bussholdeplasser
- o har en plattform-øy i midten

## Analyse og scenarier



Verdensteaterets fasade mot vest og bakgården.

Bussene har innkjøring fra både nord og sør med gjennomkjøring og snumulighet på terminalen. Taxier har holdeplass i den sørlige enden av trafikkplassen ved sykkelhotellet. Korttidsparkering og kiss & ride for privatbiler er plassert langs togs�kinnene i den sørlige 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.

### Bebyggelse

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. Bevaring av bebyggelsen vil bidra til å forsterke stedsidentiteten.

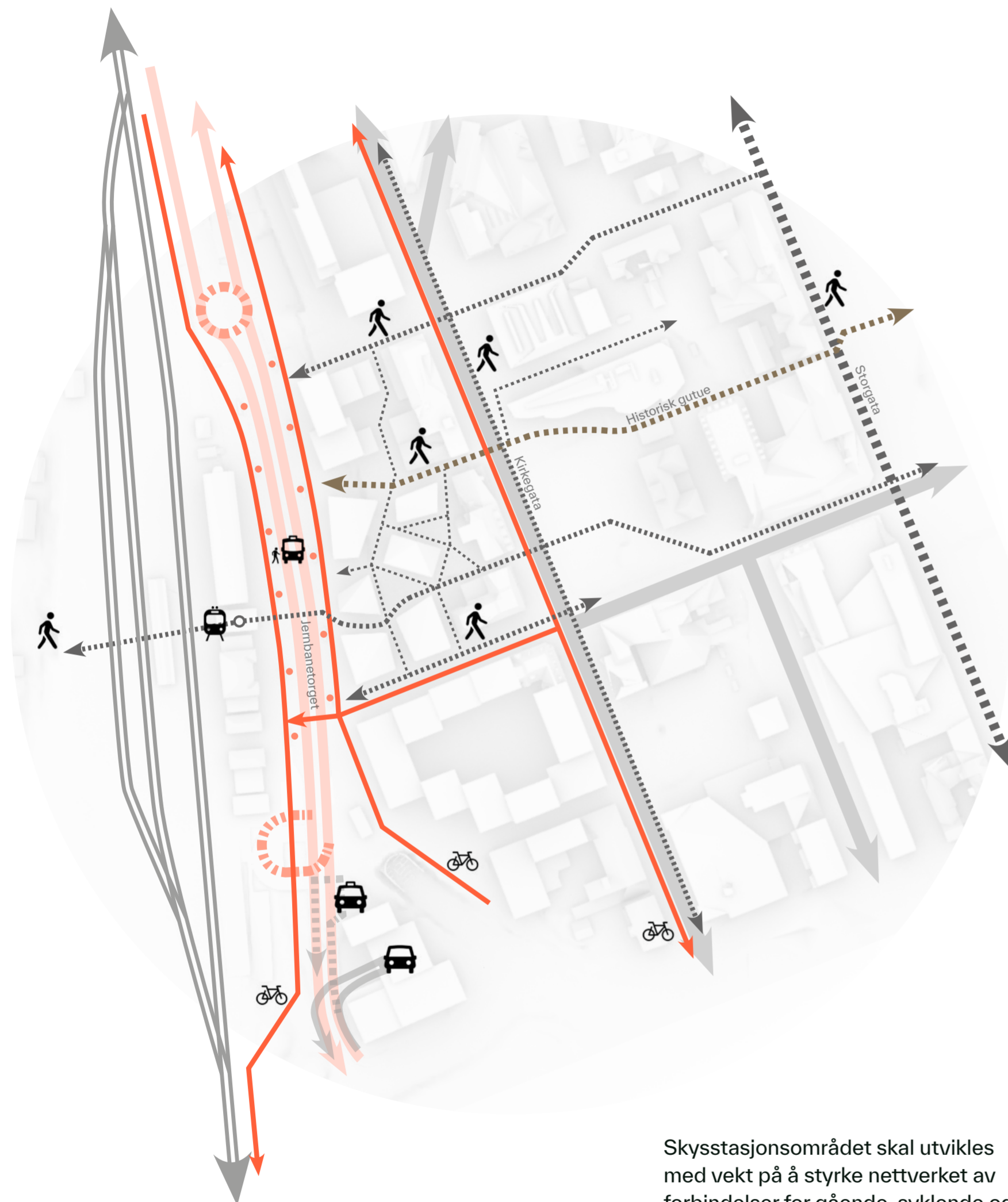
## Framtidig utvikling

Området skal transformeres til et tett byområde der kollektivknutepunktet er en sentral del som effektiv transporthub for Lillehammer.

Det pågår arbeid med prosjekter for etablering av bybane med stopp ved skysstasjonen og etablering av et stort offentlig parkeringsanlegg i fjell med mulig inn- og utkjøring nord i delområde skysstasjonen. Mulighetsstudien for parkering i fjell inkluderer blant annet en koblet inn- og utkjøring i nordre del av bussterminalen, cirka i forlengelsen av Wieses gate. I kombinasjon med ideene for bussterminalen innenfor sentrum vest, skaper en innkjøring på dette stedet en potensiell konflikt. Det gjelder også for dagens utforming av busstasjonen. Biltrafikk som krysser busstrafikken, vil kunne utgjøre et hinder for bussenes framkommelighet. Prosjektet parkering i fjell vil derfor kunne komme til å muliggjøres gjennom andre alternative løsninger, for eksempel gjennom å legge innkjøring og utkjøring på ulike steder. Hvor opp- og nedgang til parkeringsanlegget plasseres vil ha betydning for om parkeringsanlegget er attraktivt for brukere av skysstasjonen og tilbudene i byen.



Den verneverdige bebyggelsen i Kirkegata sett fra parkeringsplassen på Stortorget.



Skysstasjonsområdet skal utvikles med vekt på å styrke nettverket av forbindelser for gående, syklende og kollektivtrafikk slik at området er tett koblet til byveven og det er enkelt og attraktivt å bevege seg gjennom området, til kollektivtrafikken og til sentrum.

Skysstasjonen skal sørge for effektiv kollektivtransport, og området skal utvikles til en tett og urban by tett og urban bebyggelse som gir grunnlag for byliv og sterke koblinger til sentrum gjennom et mangfold av forbindelser med grønne kvaliteter.

### Målet er:

- Å utvikle skysstasjonen slik at den integreres i byveven og kollektivknutepunktet forsterkes, med gode forbindelser for myke trafikanter.
- At utbyggingen av området videreutvikler Lillehammerskalaen
- Å skape attraktive byrom og koblinger mellom kollektivknutepunktet og Kirkegata
- Å videreutvikle den tette byen og legge grunnlaget for byliv, arbeidsplasser, godt bomiljø og aktivitet

### Prinsipper for hele skysstasjonsområdet

- Effektivitet og framkommelighet for kollektivtrafikken skal vektlegges og prioriteres foran personbiler.
- Prioritere framkommelighet og tilbud for gående og syklende og myke trafikanters tilgjengelighet til kollektivtrafikk foran personbiler.
- Området skal utvikles slik at det etableres et nettverk av forbindelser for gående, syklende og kollektivtrafikk som knytter den nye bebyggelsen og bussterminalen til byveven.
- Etablering av bybane skal styrke kollektivknutepunktet med holdeplass i direkte tilknytning til skysstasjonen.
- Passasjen fra Stortorget gjennom Kirkegata 66 og til stasjonen (kulturpassasjen) skal styrkes som forbindelse for gående.
- Bevare bebyggelse av kulturhistorisk verdi i Kirkegata og innarbeide den i ny bebyggelsesstruktur for kvartalene.
- Vektlegge å oppnå en menneskelig skala og høy arkitektonisk kvalitet, gjennom bevisst

bruk av virkemidler som utforming, detaljering, materialbruk og vegetasjon/beplantning.

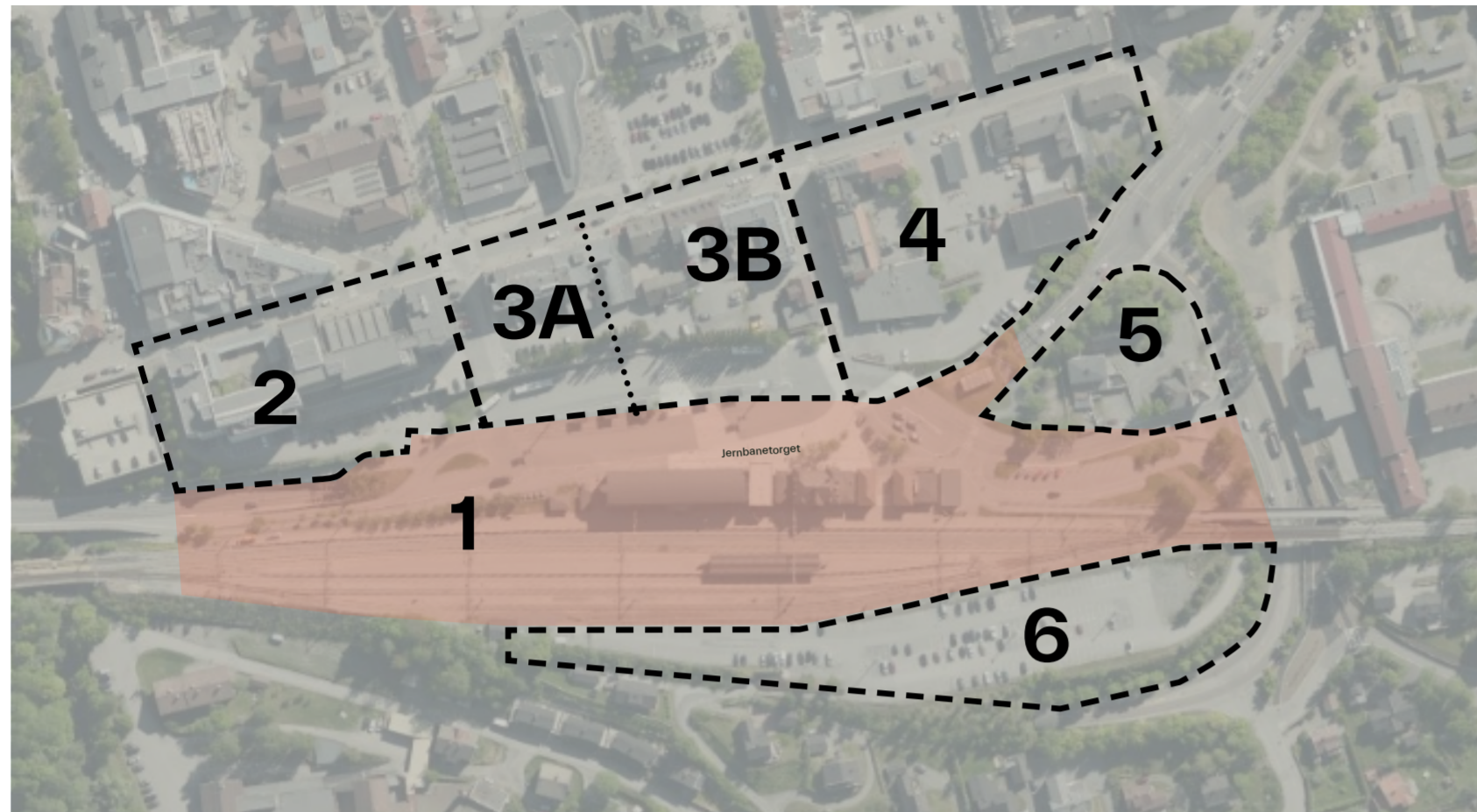
- Området skal være flerfunksjonelt når det gjelder bebyggelsens arealformål. På bakkeplan skal det primært etableres publikumsrettede funksjoner som kan bidra med åpne, aktive og funksjonelle fasader som kobler førsteetasjene sammen med byrommene. Forretninger skal ha inngang fra offentlig gate eller byrom. Boliger kan ikke anlegges på bakkeplan. I delområdet skal det være en miks av næring (kontor, forretning, tjenesteyting) og bolig slik at bolig ikke utgjør mer enn halvparten av arealene.
- Ny bebyggelse skal bidra til videreutvikling av kvartalsstrukturen. Bebyggelsen skal oppføres med varierte høyder og videreføre byplanens intensjon om 4-6 etasjer. Arkitektonisk utforming og byggehøyder skal tilpasses terrenget, omkringliggende bebyggelse og bygningenes funksjoner.

### Krav til detaljreguleringer og prosess

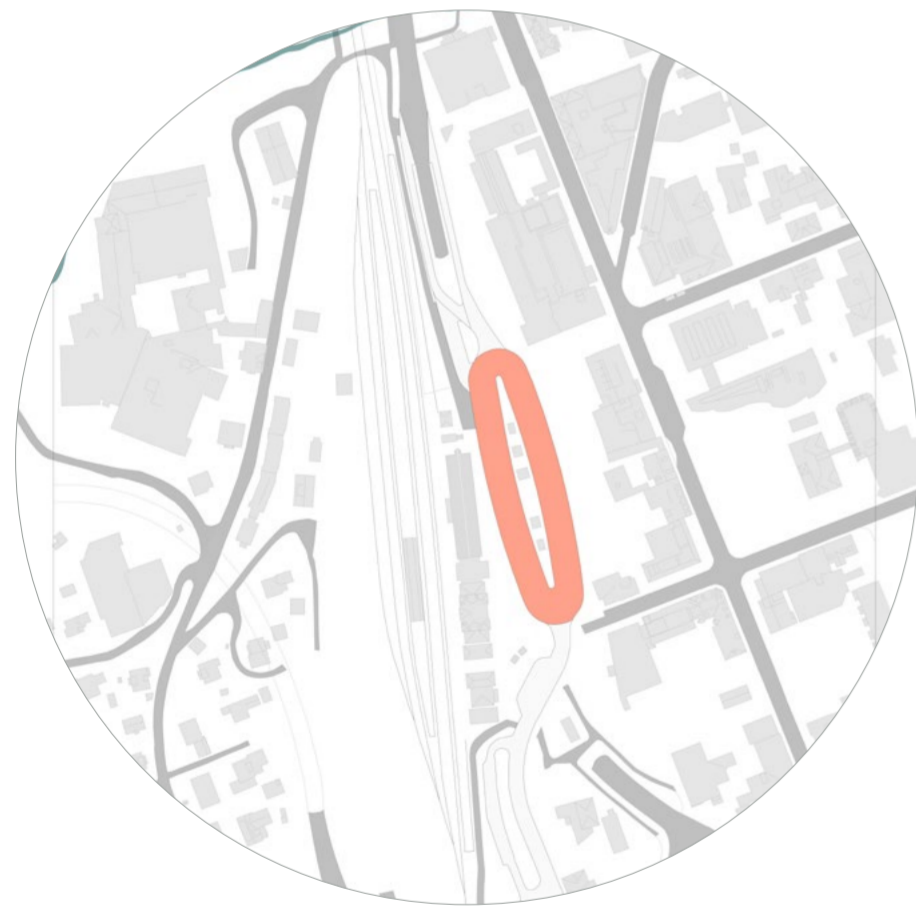
- Det skal utarbeides detaljregulering for etablering av ny utforming av bussterminalen. Det skal gjennomføres trafikkutredninger som del av planarbeidet.
- Det skal utarbeides felles detaljreguleringsplan for kvartal 3A og 3B.
- I kvartal 5 er Jernbanetorget 1 regulert til bevaring. Dersom det gjennom planarbeid vurderes tiltak som ikke er i tråd med bevaringen, skal det dokumenteres at tiltakene har viktige samfunnsnyttige funksjoner, ref. retningslinje i sentrumsplanen for kvartal 79B.
- 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.
- Detaljregulering som omfatter parkeringshuset i Kirkegata skal inkludere forbindelse fra bakkeplan/terreng mot Mesna til gang- og sykkelforbindelsen langs Mesna.



## Inndeling av delområdet skysstasjonen i kvartaler



### Prinsipper for kvartal 1



Eksisterende utforming av skysstasjonen med bussterminal som oval rundkjøring.

- Bussterminalen skal transformeres til en gateterminal med snumulighet i hver ende. Gateterminalen skal gi plass til utvikling av ny bebyggelse i område 3 og 4.
- Bussterminalen skal utformes slik at forbindelser med høy kvalitet for gående og syklende prioriteres.



Skysstasjonen transformert til gateterminal med områder for byutvikling mot Kirkegata.

- Det skal etableres fotgjengerforbindelse mellom hovedinngangen til stasjonen og Jernbanegata.
- Bussterminalen skal ikke ha gjennomkjøring for privatbiler.

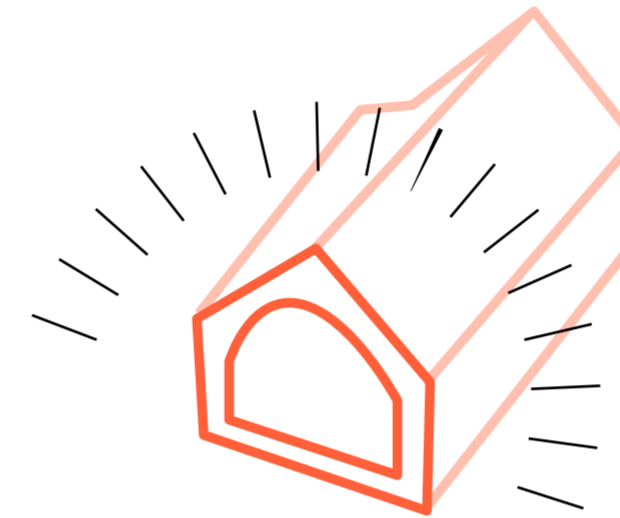
### Prinsipper for kvartal 2

- Mot skysstasjonen skal området ha fasader og innganger som bidrar til å forsterke bussterminalen som byrom og kobler området tettere sammen med skysstasjonen i bruk og funksjon.
- Ubebygde områder skal transformeres til grønne

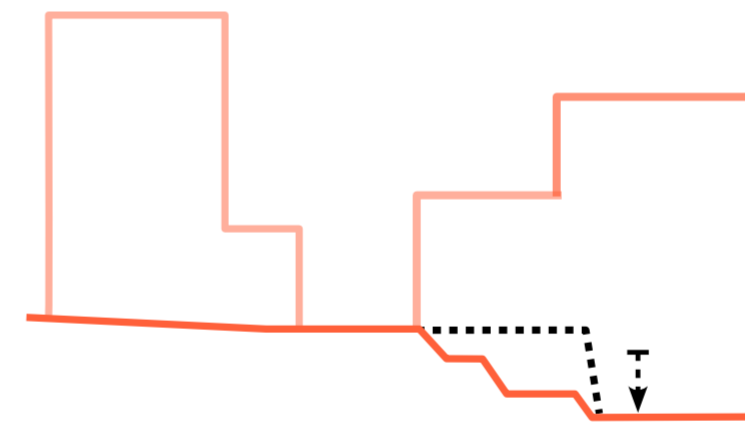
byrom med vegetasjon og beplating.

- Ny bebyggelse skal tilpasses terrenget og ha innganger fra bakkeplan på skysstasjonen.

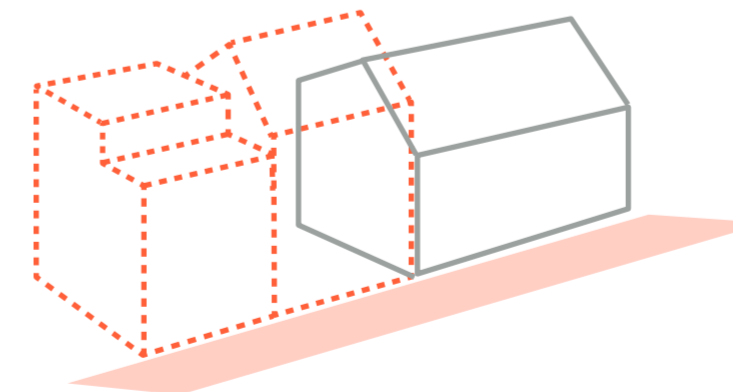
### Prinsipper for kvartal 3A



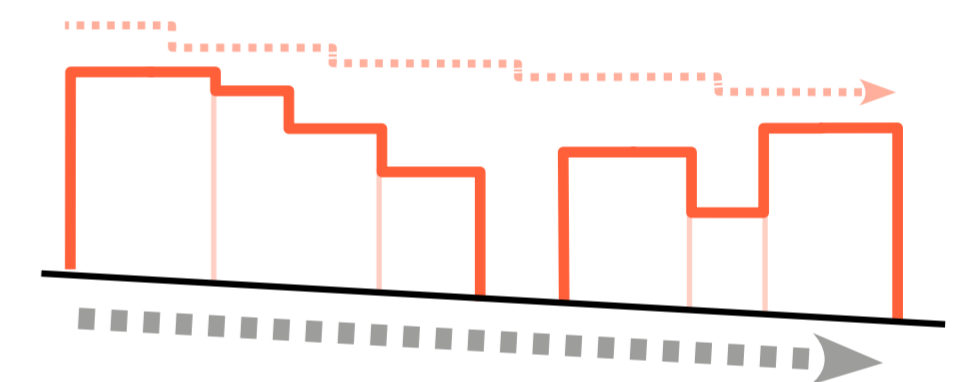
Vernet bebyggelse skal framheves og ny bebyggelse skal tilpasses i struktur og utforming skal at viktige bygningsdetaljer får tilstrekkelig lys og luft.



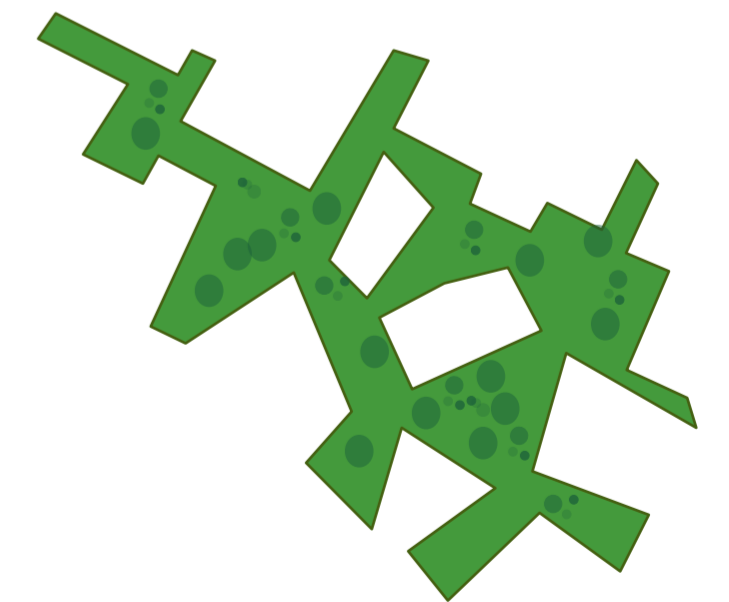
Ny bebyggelse skal utformes slik at den tar opp høydeforskjellene i terrenget. Tilpasning av terrenget skal benyttes framfor høye og store støttemurer.



Eksisterende bebyggelse skal inkluderes ved utbygging av kvartalet. Det skal bidra til stedsidentitet, synlig tidsdybde og variasjon i bebyggelsen og gatemiljøet.

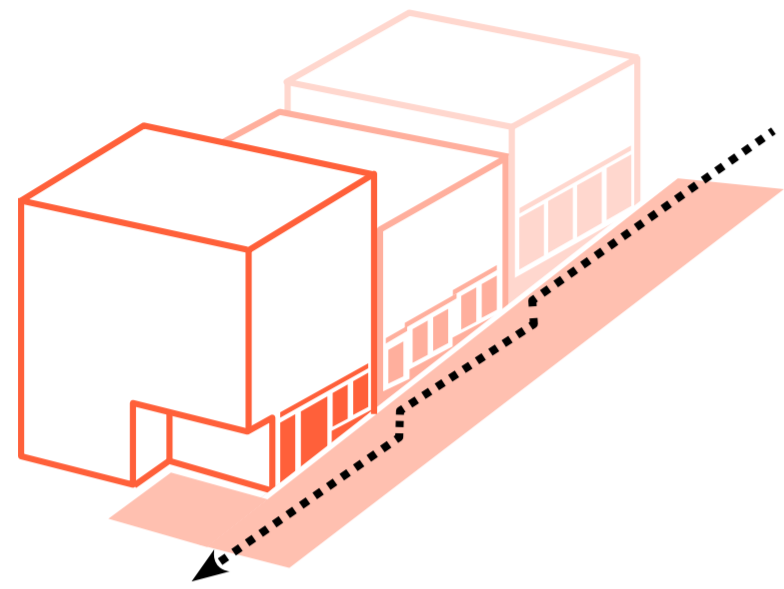


Taklandskapet skal tilpasses helningen i terrenget og trappes med terrengefallet.

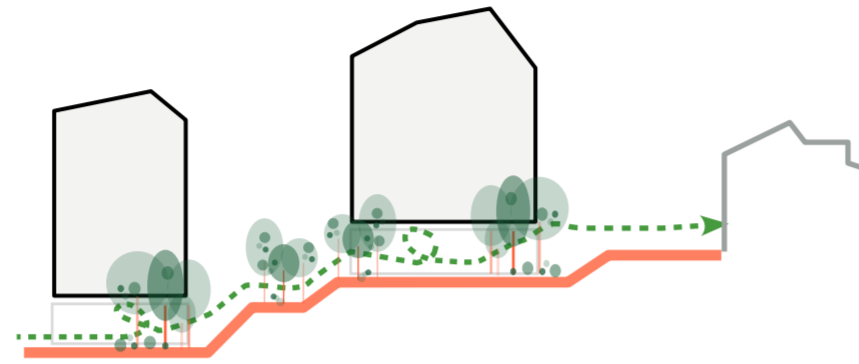


I kvartalet skal bygulvet utformes som et grønt byrom med variert beplantning og vegetasjon som bidrar til biodiversitet og økt biologisk mangfold. Det grønne bygulvet skal gi opplevelseskvaliteter og bidra til en menneskelig skala i byrommet.

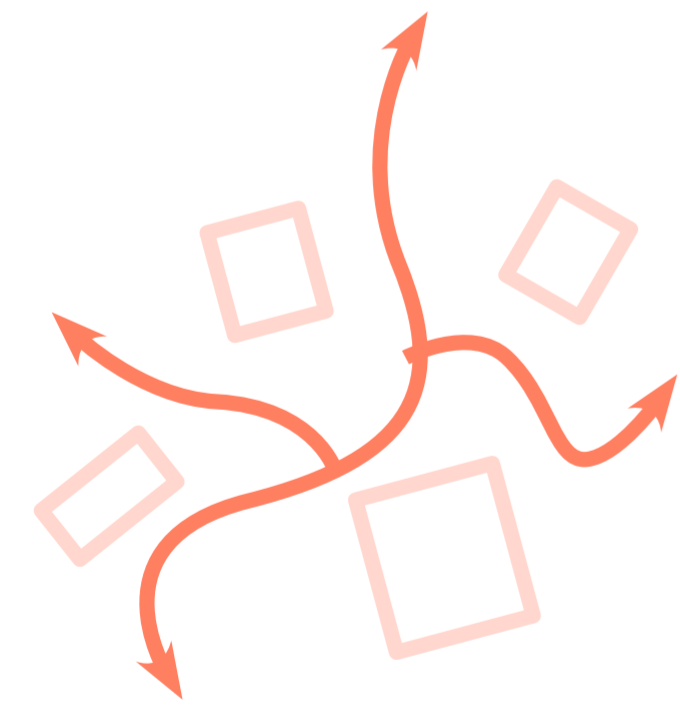
## Prinsipper for kvartal 3B



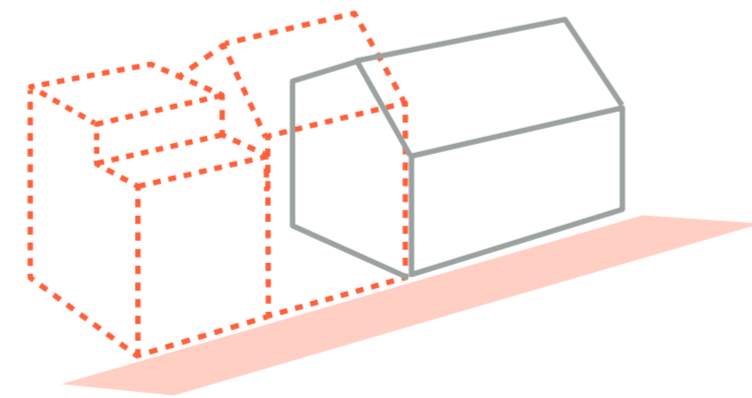
Bebyggelsen skal utformes slik at den følger helningen i gata gjennom bevisst utforming av kantsone og første etasje, og plassering av gesims mot gaten. Bebyggelsen kan være høyere mot gårdsrom enn mot gaten. Bebyggelsen skal bidra til en menneskelig skala i gaterommet og følge opp det tradisjonelle bebyggelsesmønsteret i fallende gater innenfor kvartalsstrukturen.



Bygulvet i kvartalet skal utformes med god kontakt til omgivelsene. Det skal være grønt med variert beplantning og vegetasjon. I utformingen av bygningen skal det legges vekt på å etablere god kontakt mellom ute og inne for å skape et bygulv som er sammenhengende og kan brukes hele året.

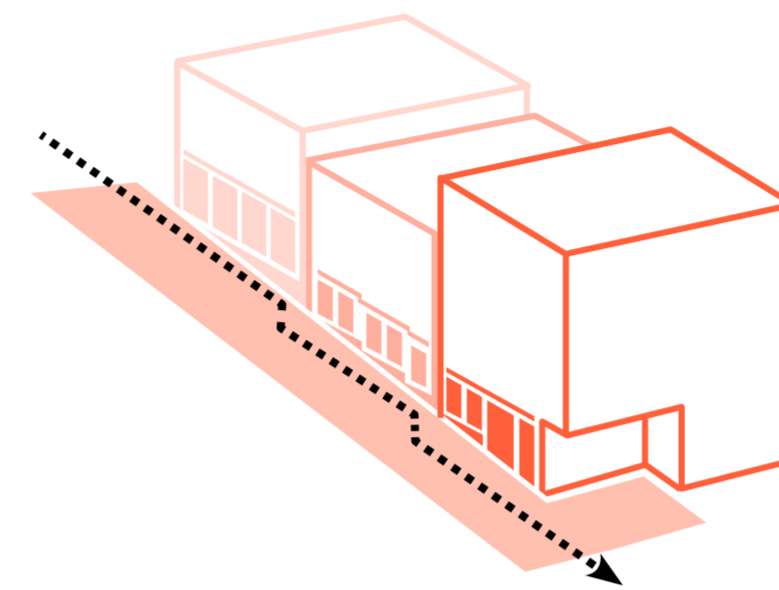


Utformingen av det indre bygulvet i kvartalet skal legge vekt på et hierarki av byrom med ulike passasjer og forbindelser som binder kvartalet sammen.

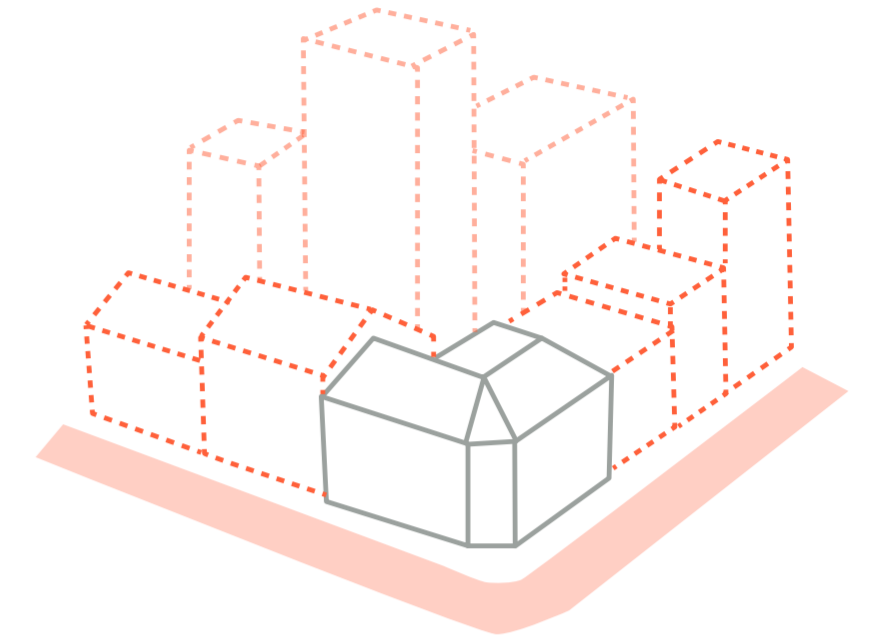


Eksisterende bebyggelse skal inkluderes ved utbygging av kvartalet. Det skal bidra til stedsidentitet, synlig tidsdybde og variasjon i bebyggelsen og gatemiljøet.

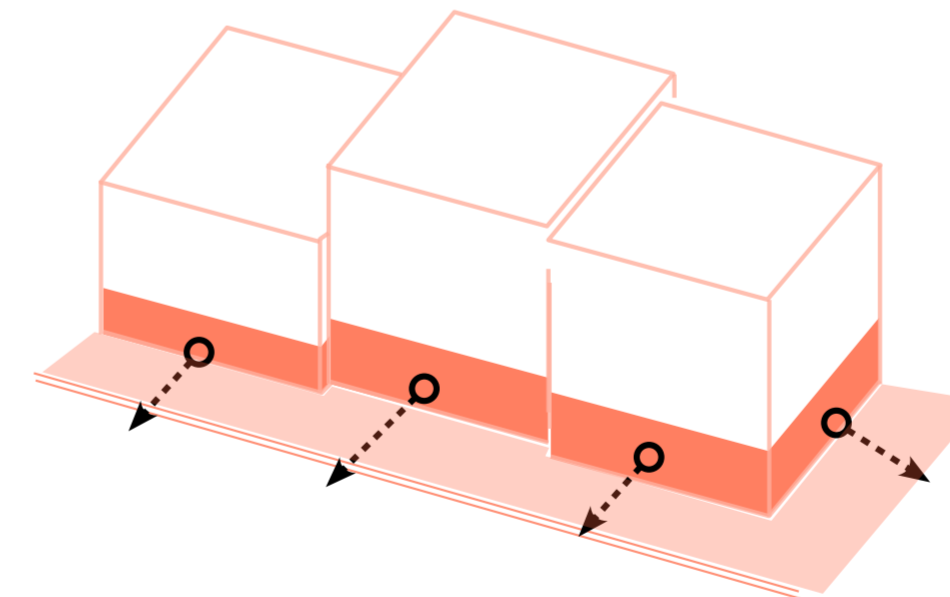
## Prinsipper for kvartal 4



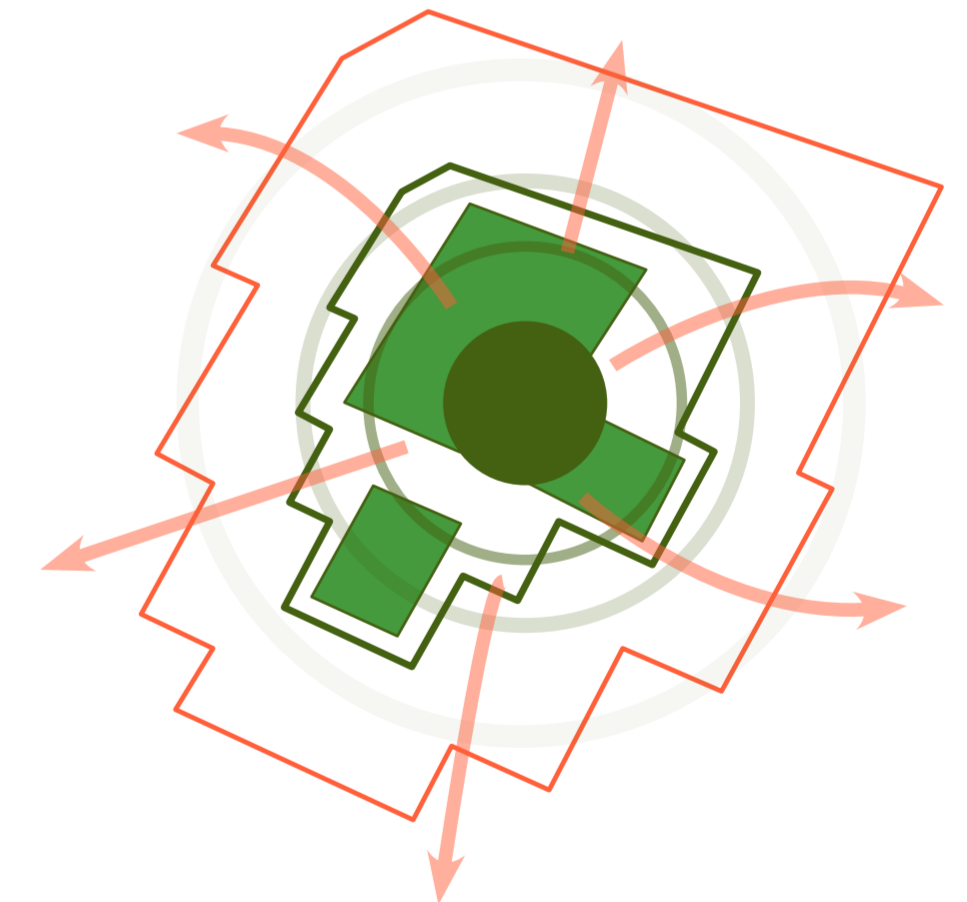
Bebyggelsen skal utformes slik at den følger helningen i gata gjennom bevisst utforming av kantsone og første etasje, og plassering av gesims mot gaten. Bebyggelsen kan være høyere mot gårdsrom enn mot gaten. Bebyggelsen skal bidra til en menneskelig skala i gaterommet og følge opp det tradisjonelle bebyggelsesmønsteret i fallende gater innenfor kvartalsstrukturen.



Eksisterende bebyggelse som har kulturhistorisk verdi skal inkluderes i nye prosjekter, slik at de blir en del av en ny helhet der nytt og gammelt harmonerer. Byggehøyden skal varieres og kan være høyere innad i kvartalene enn mot gaten.



Førsteetasjer mot gateplan skal ha utadrettet virksomhet, åpne fasader og aktive fasader som bidrar til kontakt mellom bygningenes førsteetasjer og livet på gaten.

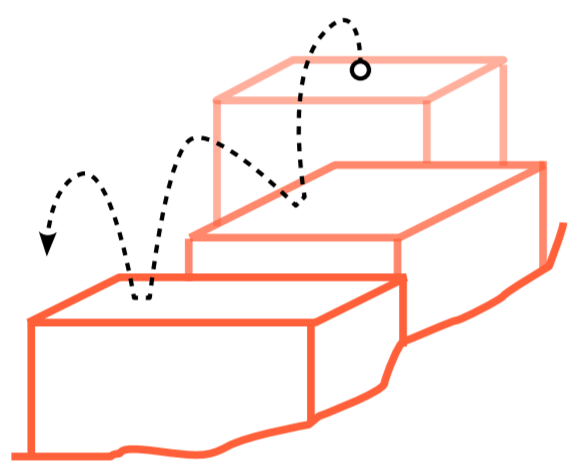


Bebyggelsen skal utformes slik at den danner et kvartal med et grønt indre gårdsrom. Gårdsrommet skal knyttes til gatene rundt gjennom forbindelser (åpninger mellom bygninger, portrom el.l.) som bidrar til kontakt mellom gata og kvartalet.

## Prinsipper for kvartal 5

En framtidig transformasjon av kvartalet bør gi funksjoner og tilbud som knytter feltet til skystasjonen og bidrar til å utvikle et flerfunksjonelt knutepunkt. Kvartalet skal utvikles med urbane kvaliteter og har potensial for utvikling av mobilitetshus, næring, tjenesteyting, kontor, forretning og bolig eller kombinasjon av disse.

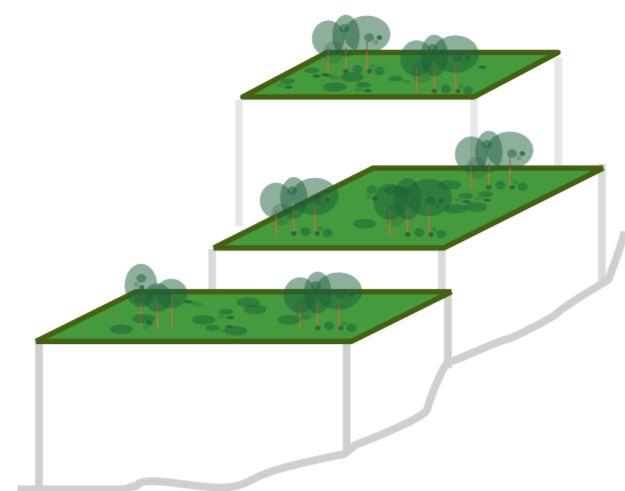
Kvartalets plassering tett på hovedvegnettet og eksisterende avkjøring til skystasjonen er ideell for utvikling av et mobilitetshus som ivaretar funksjoner som parkering for bil og sykkel, deleordninger for bil, sykkel og elsparkesykler, vareleveringspunkt, pakkebokser, sykkelverksted, utleie av transportmidler og mindre forretninger.



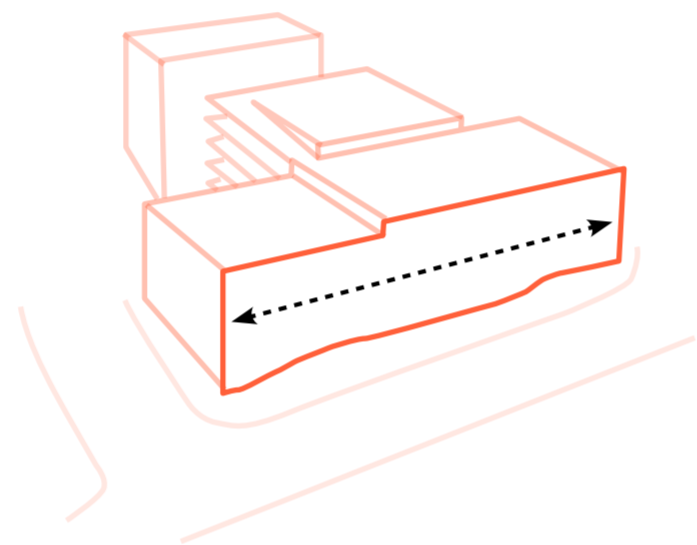
Bebyggelsen skal trappes ned mot sør for å avdempe volumvirkningen og skape variasjon i høydevirkning.



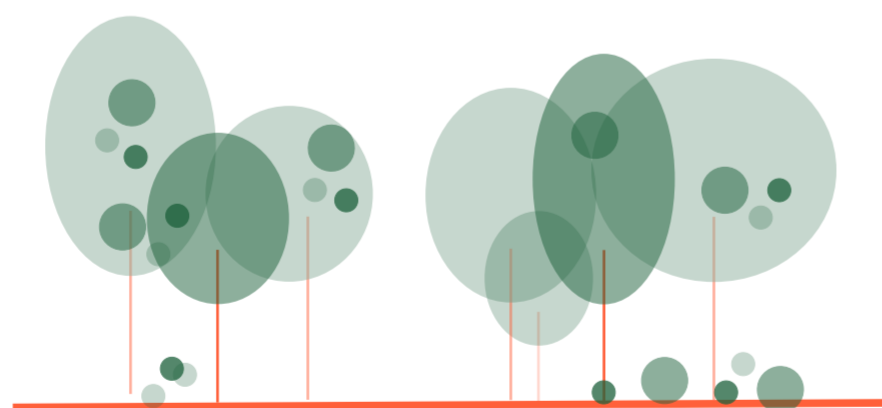
Ny bebyggelse på tomten skal ha allsidig bruk som bygger opp om kollektivknutepunktet og legger til rette for bærekraftige og klimavennlige transportformer. Bebyggelsen bør ha aktive fasader på gateplan mot skystasjonen, kvartal 3 og kvartal 4, med funksjoner som bidrar til økt byliv.



Flate tak skal opparbeides med grønne kvaliteter og kan benyttes til opphold, aktivitet, overvannshåndtering eller energiproduksjon.



For å unngå at bygningsfasadene skal oppleves massive og monotone, skal arkitektoniske virkemidler som sprang i høyde, inntrekkinger og utkrageringer, rytme og gramatikk brukes i utformingen av bygningene.



Det skal etableres grøntarealer med variert beplantning på de ubbygde delene av kvartalet, ved forbindelser for gående og syklende og i kantsonene. Grøntarealene skal inngå i et helhetlig grep for grøntstruktur innenfor skystasjonområdet som sikrer at området får varierte grønne kvaliteter.

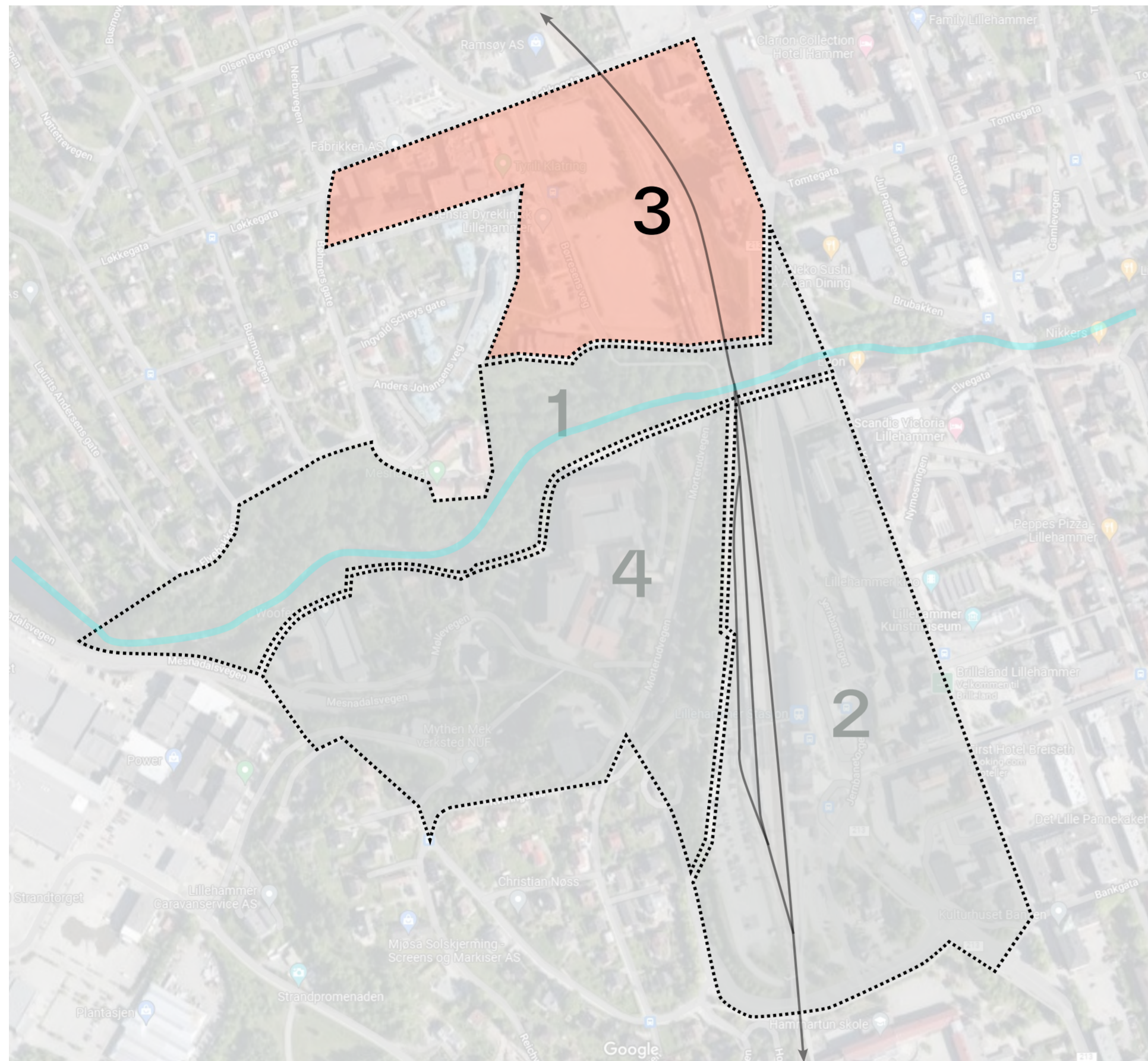
## Prinsipper for kvartal 6

En framtidig transformasjon av kvartalet bør gi funksjoner og tilbud som knytter feltet til skystasjonen og bidrar til å utvikle et flerfunksjonelt knutepunkt. Kvartalet har potensial for utvikling av mobilitetshus, næring og bolig eller kombinasjon av disse.

- Området skal utvikles med en bymessig struktur, hvor som bidrar til å forsterke forbindelsen mellom Sorgendal, Mesna og skystasjonen.
- Bebyggelsens høyde og plassering må tilpasses viktige siktlinjer vestover fra sentrum.
- Bebyggelsen må utformes slik at den harmonerer med og megler mellom den tette byen ved Skystasjonen og villabebyggelsen i Sorgendal.

# Lurhaugen

## Analyse og scenarier



### Dagens situasjon

Lurhaugen brukes til overflateparkering og bussoppstillingsplasser. På østsiden av jernbanen grenser området til bymessig kvartalsbebyggelse, men bebyggelsen er preget av utbygginger med fokus på framkommelighet for bil.

### Landskapet

Lurhaugen utgjør et platå/terrasse som i dag

er preget av store åpne flater som benyttes til overflateparkering av biler og busser. Mot Mesna faller terrenget kraftig. Det er et stort potensial for å knytte Lurhaugen bedre til Mesna og skystasjonen gjennom å trappe terrenget på Lurhaugen noe mer ned mot Mesna slik at områdene kobles bedre sammen. Det vil også kunne bidra til bedre overvannshåndtering og gjøre det lettere å trekke naturkvalitetene fra Mesna opp på Lurhaugen.

### Mobilitet

Lurhaugen ligger i nær tilknytning til kvartalsstrukturen med bro i Løkkegata over togsporene og med gang- og sykkelveg ned til Mesna i forlengelsen av Børresens veg. Videreutvikling av disse forbindelsene med økt standard og kvalitet vil gjøre området mer tilgjengelig for myke trafikanter. Utvikling av området med ny bebyggelse vil føre til økt bruk av de eksisterende forbindelsene og gi grunnlag for å utbedre disse.

### Bebyggelse

Bebyggelsen innenfor delområdet er differensiert og fra ulike tidsepoker. På østsiden av jernbanen er området del av kvartalsstrukturen, men bebyggelsen forholder seg i liten grad til denne.

På vestsiden av jernbanen er det hovedsakelig boliger og noe næringsvirksomhet.

### Scenarier

Lurhaugen er aktuell for lokalisering av høgskolen, dersom høgskolen bestemmer seg for å flytte fra eksisterende plassering.

Dersom høgskolen ikke flytter til Lurhaugen er området aktuell for en flerfunksjonell, urban utvikling med hovedvekt på bolig.





By- og gårdsrommene på Lurhaugen skal være fri for privatbiler, men det skal være mulig med nød- og nyttekjøring internt i området. Transformasjonsområdet skal kobles til byveven gjennom forbindelser for myke trafikanter mot vest og over eksisterende jernbanebru i Løkkegata.

Lurhaugen skal være en tett og urban bydel med sterk kobling til Mesna.

### Målet er:

- o forbindelser for alle arter: effektive og kvalitative gang- og sykkelforbindelser og økologisk korridor
- o tilgjengelige byrom, hvor fokuset er terrengtilpasning, behaglig bevegelse og klimahåndtering
- o tilpasset skala, både når det gjelder størrelse og inndeling
- o at byutvikling med høgskole skal gi en byintegret campus med høy grad av samvirkning med sentrum

### Utviklingsprinsipper

#### Prinsipper ved byutvikling med høgskole

- o Høgskolen skal være koblet til omkringliggende byområder gjennom attraktive forbindelser for gående og syklende over Mesna til skystasjonen og sentrum.
- o Det skal være åpne, aktive og funksjonelle førsteetasjer.

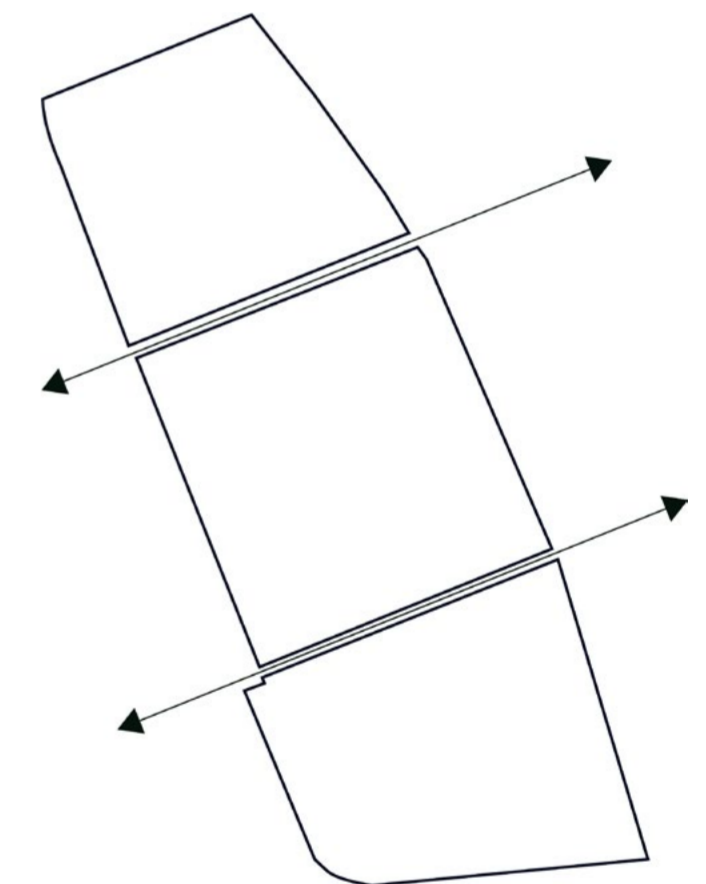
#### Prinsipper ved byutvikling med bolig

- o Uteoppholdsarealer for boligene skal inngå i et helhetlig grep for uterommene i området.
- o Det skal tilstrebes åpne og aktive fasader i første etasje. Aktive fasader med utadrettet virksomhet skal plasseres mot de viktigste gate- og byrommene, gjerne på hjørner.
- o Bebyggelsen skal utformes og plasseres slik at den bidrar til å redusere støy fra biltrafikk og tog på uterommene.

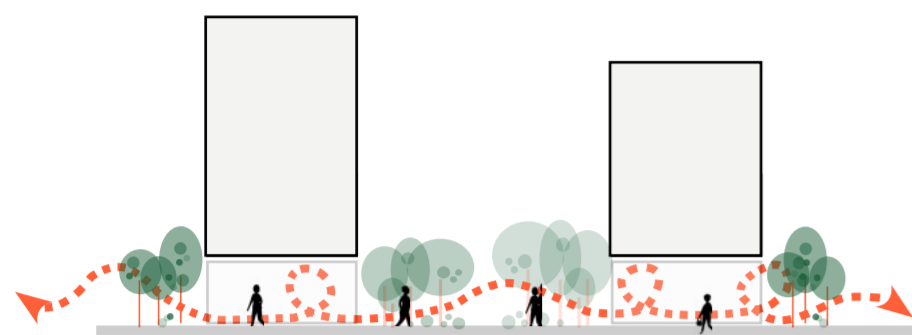
### Generelle prinsipper

Prinsippene fungerer som et rammeverk for viktige kvaliteter, uavhengig om det skal transformeres til et område med høgskole, eller til et flerfunksjonelt byområde med boliger.

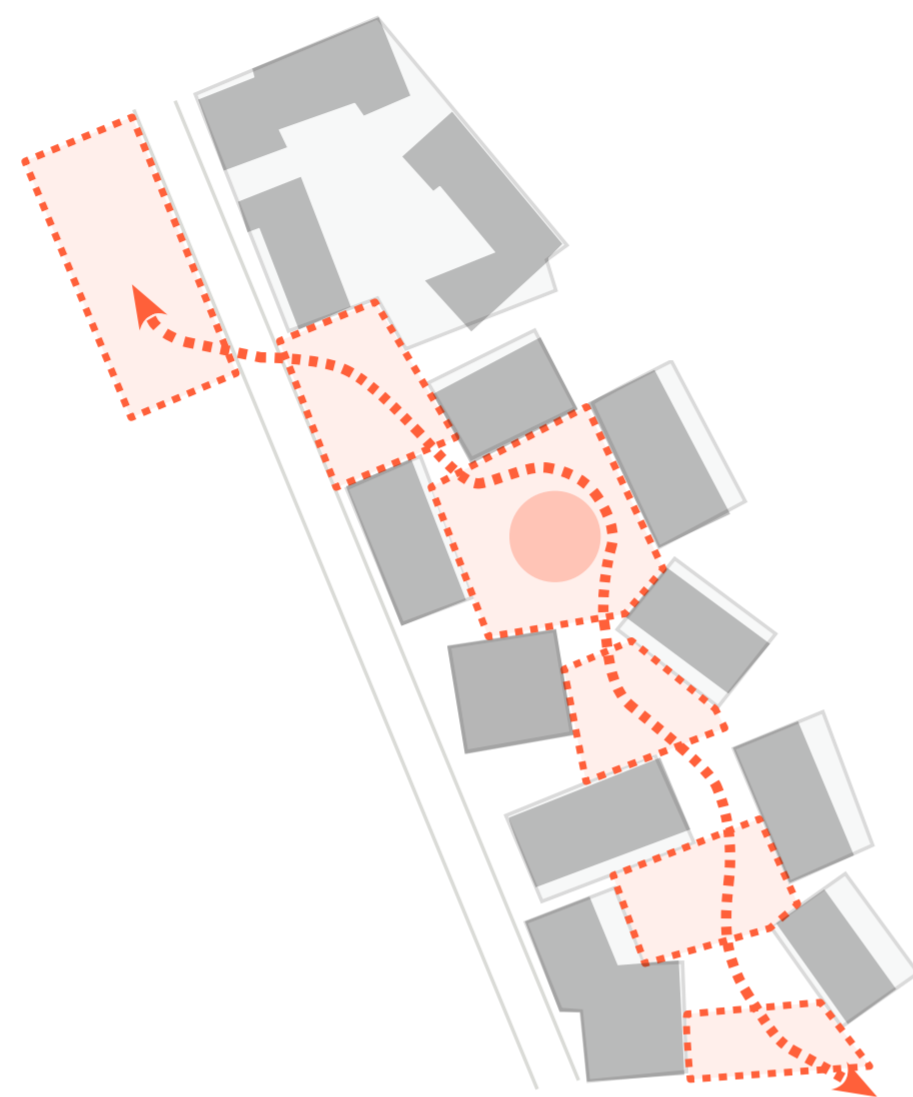
- o Bebyggelsen skal ha varierte høyder opp mot 7-8 etasjer. Fordeling av høyder i området skal ses i sammenheng med og tilpasses terreng, siktlinjer, arkitektonisk utforming, funksjoner og omkringliggende bebyggelse.



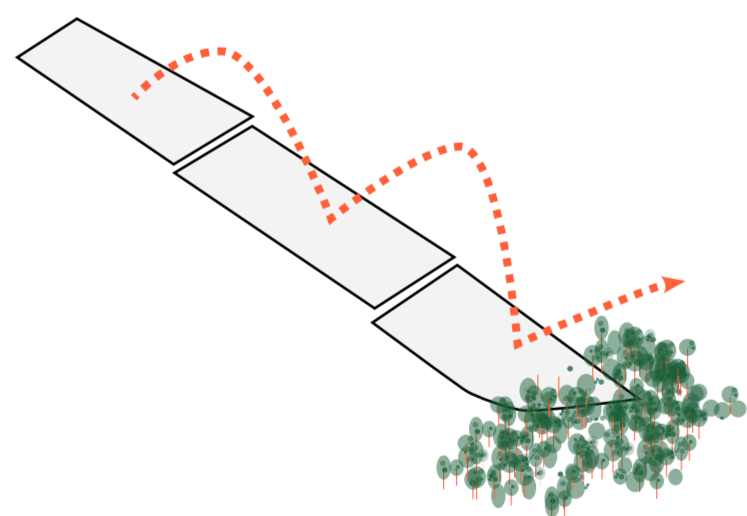
Lurhaugen skal deles opp i tre felt, som kan utvikles samtidig eller hver for seg, der inndelingen ivaretar viktige siktlinjer.



Bebyggelsen skal utformes med åpne førsteetasjer som kobler ute og inne sammen. Førsteetasjene skal programmeres slik at de henger sammen med byrommene og bidrar til attraktivitet.

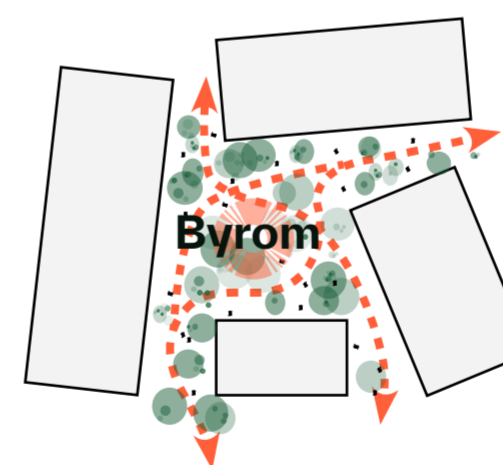
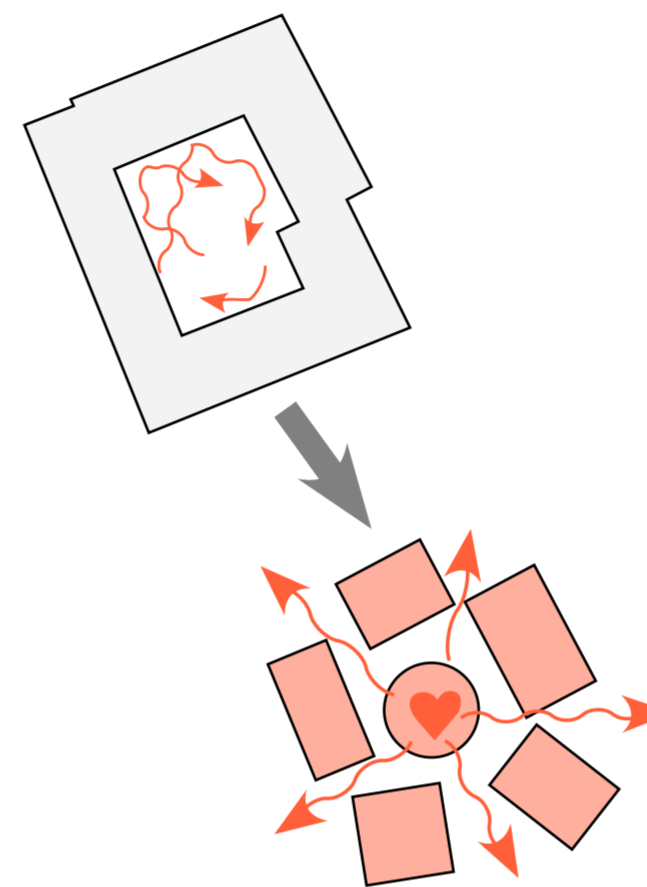


Det skal etableres en sammenhengende diagonal gjennom de tre feltene på Lurhaugen, som forbinder Mesnaparken med plassrommet foran Tyriliseret gjennom det sentrale byrommet på Lurhaugen. Diagonalen skal koble sammen byrommene og gårdsrommene i området på bakkeplan. Diagonalen skal være åpen for allmenn ferdsel.



Plassrommet foran Tyriliseret skal utvikles til et sentralt byrom som kobler seg til de nye forbindelsene på Lurhaugen. Plassrommet skal ha vegetasjon og beplantning og myke trafikanter skal prioriteres.

Området skal knyttes til Mesna gjennom bearbeiding av terrenget, som også skal styrke området overvanns- og flomhåndteringskapasitet. Tilpasningen av terrenget mot Mesna skal også gi god kobling til forbindelsene over Mesna for fotgjengere og syklister.



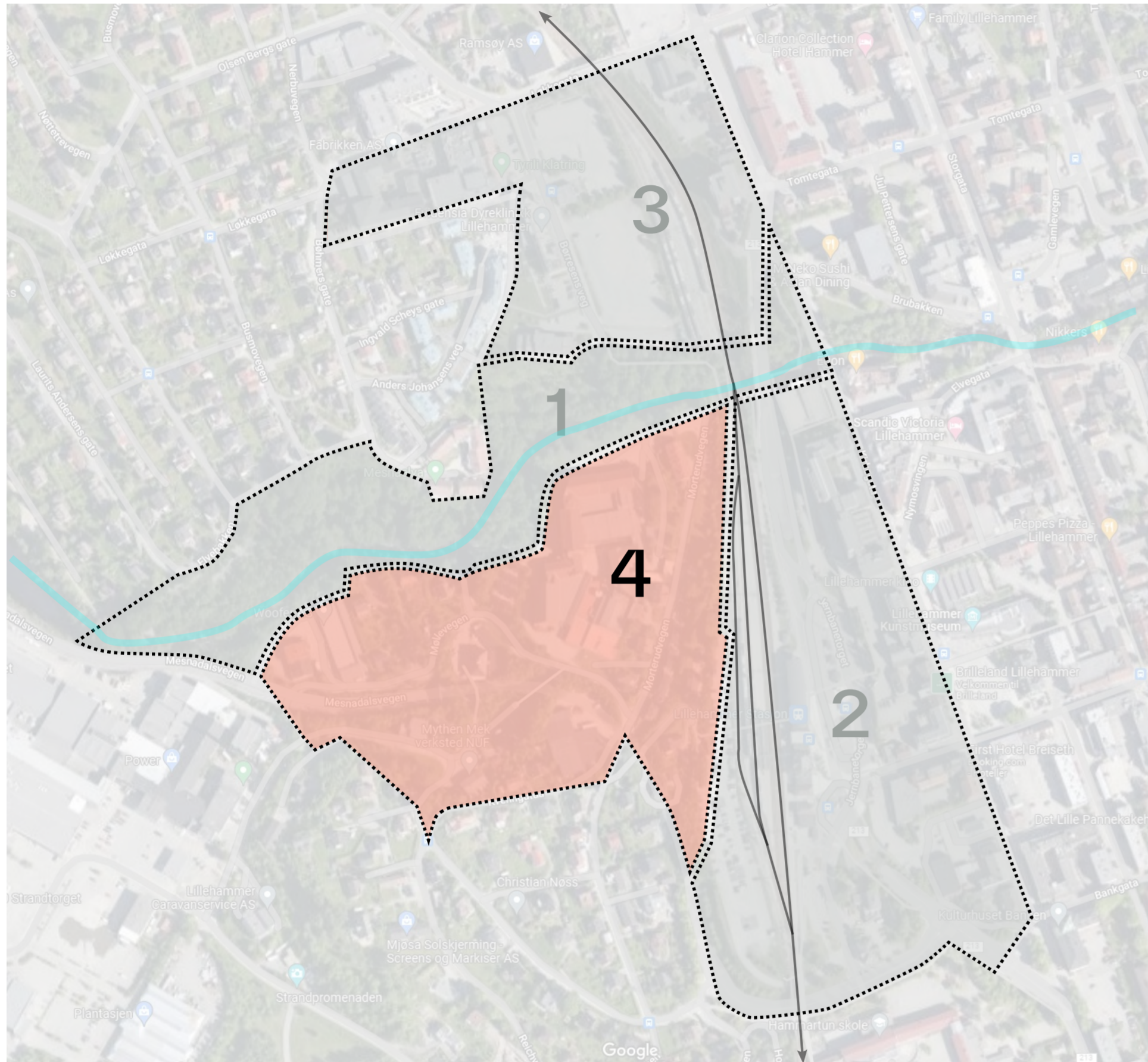
Ny bebyggelse skal bidra til at kvartalene åpner seg mot gatene og skaper attraktive byrom. Vegetasjon og beplantning i byrommene skal bidra til biologisk mangfold og menneskelig skala.

## Krav til detaljreguleringer og prosess

- Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det dokumenteres tilstrekkelig areal til jernbane.
- Det skal utarbeides detaljregulering for hele "parkeringsplass"-området, inkludert kobling over Mesna til Kirkegata og skystasjonen.
- Detaljreguleringer som omfatter ny bebyggelse på Lurhaugen og Gudbrandsdalens Uldvarefabrikk skal inkludere forbindelser på tvers av Mesna som kobler planområdet til eksisterende infrastruktur og kollektivtrafikk.
- Detaljreguleringsplanen for området må ikke avgjøre endelig arealformål. Planen skal ha bestemmelser, mobilitetsplan og kvalitetsprogram som sikrer og ivaretar forhold som er forskjellige for de to scenariene "høgskole" og "byutvikling med bolig", som f.eks. krav til uteoppholdsarealer og parkering.
- Det skal utarbeides en personstrøm-, transport- og reisemiddelanalyse for detaljregulering til høgskole. Analysen skal dokumentere ønsket framtidig reisemiddelfordeling og bidra til å avklare hvordan utbyggingen bidrar til å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken.

# Sorgendal

# Analyse og scenarier



## Dagens situasjon

### Landskap

Sorgendal har et mangfoldig og variert landskap som terraseres mot vest og som preges av store høydeforskjeller. Villahagene gir delområdet et grønt preg. Mesnadalssarmen deler Sorgendal i to.

## Mobilitet

Gudbrandsdalens Uldvarefabrikk har adkomst for varekjøring via villaområdet i Morterudveien.

Det er krevende å etablere ny adkomstløsning for varelevering med semitrailer til Gudbrandsdalens uldvarefabrikk. Terreng- og stigningsforhold sammen med liten kjørebanebredde og kort avstand til bebyggelse på hver side av vegen skaper utfordrende

forhold for større biler, spesielt om vinteren. Det er lite tilrettelagt for myke trafikanter på langs i terrenget og det gjør at myke trafikanter og store kjøretøy deler vegbanen. På tvers av terrenget er det bedre tilrettelagt for myke trafikanter med egne veger, men på grunn av stor stigning er disse ikke universelt utformet og det er utfordringer med drift vinterstid.

## Bebyggelse

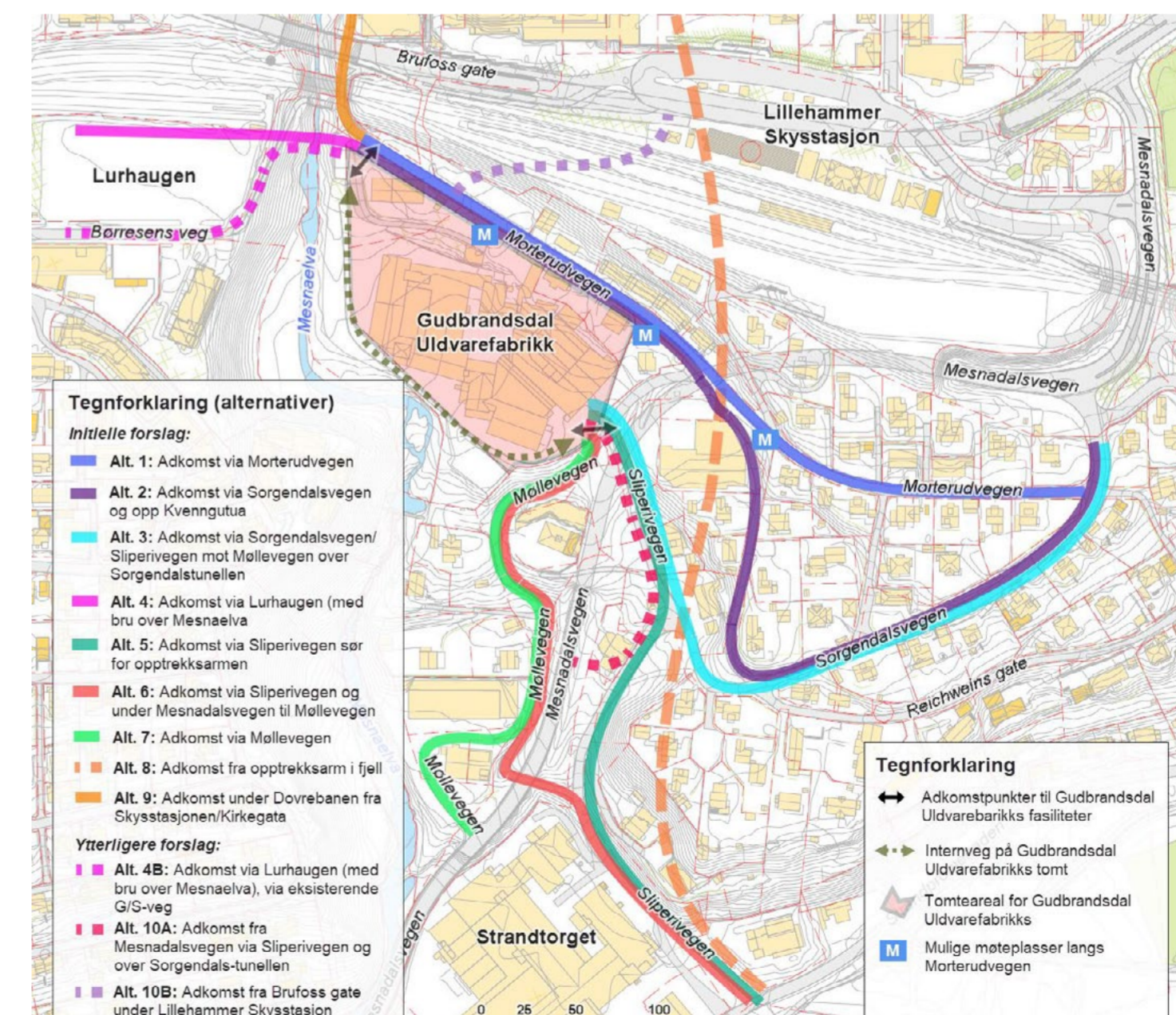
Bebyggelsen i Sorgendal består av industri- og næringsbebyggelse og villa/småhus. Bebyggelsen er hovedsakelig fra 1920-årene og nyere.

Villabebyggelsen er hovedsakelig større boligenheter i hage. I tillegg til eneboliger er det noen bygninger med flere boenheter i Morterudveien.

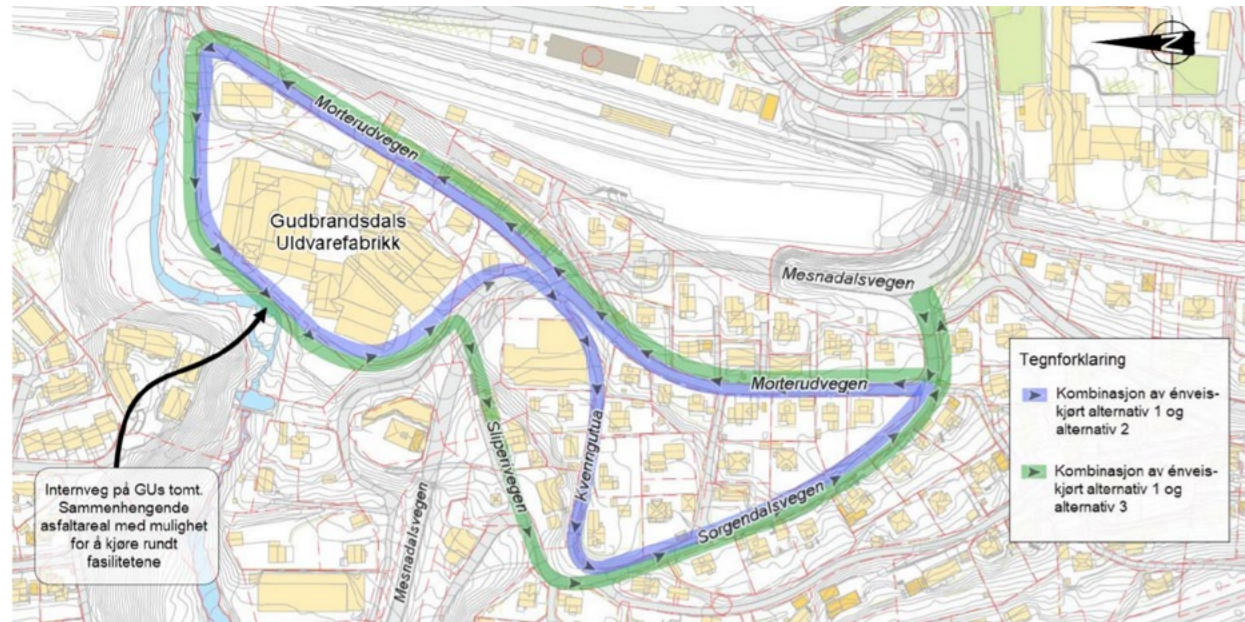
## Scenarier

- o Studentboliger og andre funksjoner i tilknytning til høyskole på Lurhaugen
- o Videreutvikle produksjon/industri med nye virksomheter som kan utnytte plasseringen tett på kollektivknutepunktet og ny teknologi som gjør at produktionsvirksomhetene i liten grad er til ulempe for nærmiljøet med støv, støv og lukt.
- o Flere områder kan være aktuelle å transformere til bolig, men på grunn av utfordringer med terrengforhold og trafikal infrastruktur er dette krevende.
- o Byøkologisk forsøksområde / innovative boligprosjekter med grønn mobilitet som fokusområde.

## Mulige nye kjøreadkomster til Gudbrandsdalens Uldvarefabrikk



Norconsult har på oppdrag fra Lillehammer kommune utredet 12 ulike alternativer for adkomst til Gudbrandsdalens uldvarefabrikk. Utredningen peker på de viktigste fordelene og ulempene ved alternativene, men har ingen anbefalt løsning.



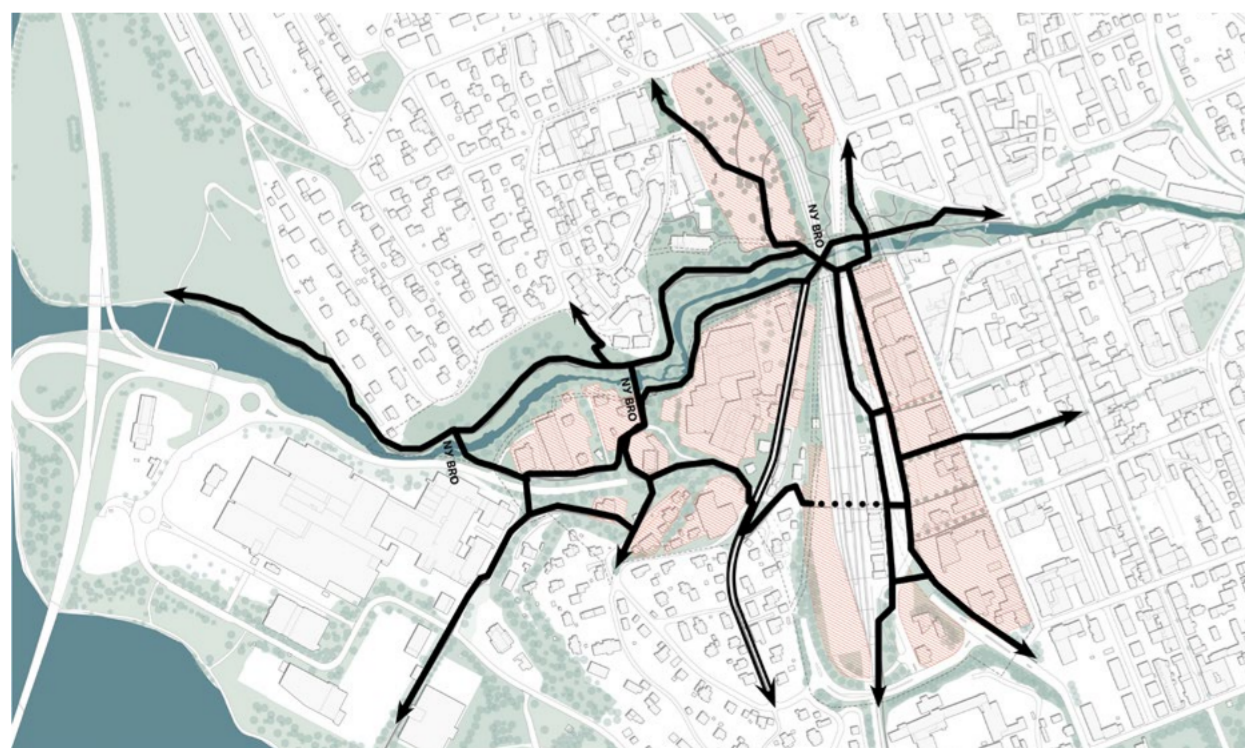
Mulige enveiskjørte løsninger for varelevering/større kjøretøy til Gudbrandsdalens ullvarefabrikk, med ny/utbedret kjøreveg over Mesnadalstunellen i Kvenngutua eller i forlengelsen av Sliperivegen.

## Utbedring av dagens adkomstløsning til fabrikk

Den eksisterende traseen for varekjøring til Gudbrandsdalens Uldvarefabrikk bør utbedres fram til det er avgjort om det er mulig å anlegge ny adkomst over/under fylkesvegen. Utbedring bør skje som strukturering av kjøremønster, oppmerking i gater, utvidelse av kryss/manøvreringsarealer og etablering av møteplasser slik at konfliktene mellom myke trafikanter og større kjøretøy minimeres og det blir lettere for større kjøretøy å manøvrere.



- Eksisterende veg til varekjøring
- - - Eksisterende internveg på fabrikkområdet
- = Utvidelse av eksisterende veg med plass til myke trafikanter
- Eksisterende boligveg med prioritering av myke trafikanter (20 km/t)
- - - Separat ny/eksisterende gang- og sykkelforbindelse



## Nettverk av stier og forbindelser

Eksisterende nettverk av stier og forbindelser videreutvikles og forsterkes, med vekt på at det skal være godt og enkelt å bevege seg for myke trafikanter.

Det bør være stier på begge sider av Mesna, men disse kan ha ulik grad av tilrettelegging og kvalitet, slik at de utfyller hverandre i tilbud og bruk. Det bør være en universelt utformet forbindelse mellom Strandtorget og sentrum vest.

Sorgendal skal være en levende og grønn bydel med rom for å skape og produsere.

## Målet er:

- o at industriarven beholdes (bygg + virksomhet)
- o at ny småskala industri kan etableres
- o å ha plass til utvikling av alternative og innovative boformer
- o videreutvikling og foredling av grønne forbindelser

## Utviklingsprinsipper

- o Gudbrandsdalens ullvarefabrikk skal kunne bli værende og nye utbyggingsprosjekter og tiltak kan ikke forringe adkomst- og vareleveringsløsningene for Gudbrandsdalens ullvarefabrikk.
- o Nye utbyggingsprosjekter skal være nedskalerte, de skal tilpasses steds karakteren i form, funksjoner og størrelse og ha lav turproduksjon.
- o Fortetting i villaområdene skal skje som småhus/villabebyggelse innenfor den eksisterende strukturen.
- o Nye boligprosjekter med flere boenheter skal tilby andre/innovative boformer med fokus på fellesskap, selvbyggeri og grønn mobilitet.
- o Grønne forbindelser for gående og syklende innad i bydelen, til skystasjonen, til Strandtorget og over og langs Mesna skal forsterkes og videreutvikles. Det skal tilstrebes en universelt utformet forbindelse mellom Sorgendal og Strandtorget.

## Krav til detaljreguleringer og prosess

- o Utbygginger kan ikke skje før det er dokumentert trafikksikker skoleveg, adkomst og varelevering til Gudbrandsdalens ullvarefabrikk. Mindre endringer av eksisterende bebyggelse skal vurderes særskilt.
- o Detaljreguleringer som omfatter ny bebyggelse på Lurhaugen og Gudbrandsdalens Uldvarefabrikk skal inkludere forbindelser på tvers av Mesna som kobler planområdet til eksisterende infrastruktur og kollektivtrafikk.
- o Detaljreguleringer skal ivareta forbindelser gjennom Sorgendal til skystasjonen og Strandtorget for gående og syklende.



