

## Områdeprogram Sentrum vest

### Oppsummering meninger, ideer (innspill) og kommentar

Innsender	Mening	Kommentar
Vegard Kjøsnes	<ul style="list-style-type: none"><li>Arkitekturen til kommende bygg bør bli av klassisk type, kommunen bør sette krav til estetikk og byggehøyde</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Innspill fører delvis til endringer. Sentrum vest er tatt inn i Byplanen som transformasjonsområde hvor omforming og fornyelse tillates. Dette begrunner fortetting med ekstra bebyggelse. Det gjelder hovedsakelig delområdene Skysstasjon og Lurhaugen og i mindre grad delområde Sorgendal. Vernet og spesiell bebyggelse vil innarbeides. Nye bygninger vil være i harmoni med strøkets karakter. Det betyr imidlertid ikke at alle nybygg vil være av klassisk type.</li></ul> <p>Byggehøyder og lignende skal defineres konkret i reguleringsplanfasene. Byplanen definerer ingen områdetyper for Sentrum vest, men i prinsippet vil Byplanens områdetyper for sammenlignbare bydeler tas som utgangspunkt. Likevel vil mer tydelighet om byggehøyden tas med i områdeprogrammet for delområdene Skysstasjon og Lurhaugen. I delområdet Skysstasjon skal ny bebyggelse bidra til videreutvikling av kvartalsstrukturen. Bebyggelsen skal oppføres med varierte høyder og videreføre byplanens intensjon om 4-6 etasjer.</p>

		<p>Arkitektonisk utforming og byggehøyder skal tilpasses terrenget, omkringliggende bebyggelse og bygningenes funksjoner. I delområdet Lurhaugen kan bebyggelsen 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. Skillet mellom bebyggelse i dette delområdet og delområdet skysstasjon og avstanden til sentrums kvartalsstruktur er grunnen for en byggehøyde opp til 8 etasjer.</p> <p>Områdeprogrammet stiller krav gjennom overordnede prinsipper for plan og prosess at det skal utarbeides kvalitetsprogram for hver detaljregulering. Kvalitetsprogram viser hvordan prinsippene for landskap, mobilitet og bebyggelse følges opp i detaljreguleringen og hvordan de skal følges opp i byggeprosjektene. Arkitektur/estetikk vil være tema i disse kvalitetsprogrammene.</p>
<p><b>INN Høgskolen i Innlandet</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En eventuelt ny lokalisering av campus skal være i nærheten av kollektivknutepunkt. Lurhaugen oppfyller dette kravet perfekt, men andre lokasjoner kan også være aktuelle (det er ikke gjort tomtevalg ennå).</li> <li>• I videre planlegging av campus i sentrum må det tas høyde for fremtidig behov for utvide campus i løpet av leieperioden på 30 – 40 år.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Områdeprogrammet har ingen innflytelse på leieperioder.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prinsippene i områdeprogrammet er i stor grad i tråd med høgskolens føringer. Utformingen må både bidra til campusidentitet og invitere til samspill med byen; både kobling Lurhaugen-Skysstasjon og Lurhaugen-Stortorget er viktig.</li> <li>• Områdeprogrammets miljøambisjoner er i tråd med høgskolens overordnede målsetninger.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører til endringer. Strategien er at det er et samspill mellom høyskolen og byen. Høyskolen kan bruke lokaler i byen. Målet er en integrert campus på en hybrid måte. Dette vil bli tatt med i teksten.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer</li> </ul>
<b>Eidsiva</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Har planer for fjernvarme til Strandtorget gjennom Sentrum vest (delområde Sorgendal), eventuelt med levering til Skysstasjonen. Området faller innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Anmodning om å gjøre fremtidig bebyggelse i området egnet for tilknytning til fjernvarme.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører til endringer. Miljøambisjonen inkluderes i teksten.</li> </ul>
<b>SGF</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planen vil gi et stort løft for Lillehammer, både i form av skole- / og arbeidsplasser, men også spennende boområder.</li> <li>• Hammartun skole / området hadde kunne vært med som en del av områdeplanen for Sentrum vest. Skolefunksjonen kunne flyttes til Lurhaugen hvor det er bedre luftkvalitet og en tryggere trafikksituasjon. Dagens skoleområde kan brukes til å forbedre Bankenkryssene og en transformasjon til flere arbeidsplasser.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Hammartun skole er utenfor av programområdet. Det andre scenarioet for Lurhaugen fokuserer imidlertid på en flerfunksjonell utvikling med hovedvekt på bolig og utelukker ikke etablering av en skole. Bankenkryssene vil bli ivarettatt i andre planprosesser.</li> </ul>
<b>Lillehammer Næringsforening</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Glade for ekstra kompetansearbeidsplasser i sentrum.</li> <li>• Påpeker viktigheten av parkering i fjell prosjekt og bybanegondol prosjekt for Lillehammer. Områdeprogrammet bør beskrive hvordan man tenker disse løst.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Parkering i fjell: blir nevnt på side 25, 37 og 47. Informasjon om mulighetsstudien for inn- og avkjøringer til parkering i fjell er tatt med i prosessen. Alternativet med inn- og utkjøring i nordre delen av busstasjonen ble vurdert i samråd med Innlandstrafikk (se innspill Innlandstrafikk). Vurdering er inkludert i områdeprogrammet. Skysstasjonen er ikke et egnet sted for inn- og utkjøring av hensyn til</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitetshus/parkeringshus i delområde skystasjon vil bidra til å svekke parkering i fjell. Det må vurderes en mer omforent satsing på parkering i fjell.</li> </ul>	<p>framkommelighet for busser og fotgjengersikkerheten. Framkommelighet for kollektiv, sykkel og gående har høyeste prioritet i delområde skystasjonen. Hovedmålet er at skystasjon integreres i byveven og kollektivt knutepunkt forsterkes (se også kommentar til innspill fra Lillehammer Parkering AS).</p> <p>Bybane (gondol): blir nevnt på side 11, 37, 47 og 49. (bemerkes at Bybane blir koblet til kollektivt knutepunkt i teksten basert på innspill av Prosjektgruppe Bybane Lillehammer).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitet er et viktig tema for Lillehammer. Mobilitetshuset i delområde skystasjon kan realiseres til fordel for mobilitet i bred forstand; (sykkel)utleie og reparasjonstjenester, parkering for deltransport, et overføringspunkt for varetransport og så videre. Det kan også tenkes å huse et kunnskapsenter for mobilitet der. Ideen med Mobilitetshuset er at det er fleksibelt i seg selv og at det kan gis en annen funksjon i fremtiden. Andre funksjoner i kombinasjon med eller i stedet av et Mobilitetshus blir også tilrettelagt. Mobilitetshuset kan derfor benyttes etter behov og tilpasses øvrige utviklinger og utbygginger i byen.</li> </ul>
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Støtter en flytting av høgskolen til sentrum. Det vil påvirke en god studieopplevelse ved en sterkere interaksjon med næring, sosiale møteplasser og bypuls. Dette styrker Lillehammers posisjon som universitetsby og dette øker sjansen at høykompetente arbeidstakere blir i regionen etter studiene.</li> </ul> <p>I vurdering av plassering er det svært viktig at det er plass nok til fremtidig utvikling og at høgskolen har plass til alle dagens funksjoner og studier. Støtter på ingen måte en eventuell fremtidig nedskalering av HiNN og tilhørende fagmiljøer for å få plass i et bybilde.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Det er opp til INN Høgskolen å bedømme dette.</li> </ul>
<b>Foreningen Minihus Lillehammer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Glad at muligheter for alternative og innovative boformer ble tatt med i programmet.</li> <li>• Ønsker å presisere at mini/mikrohus-type boliger kan bygges oppå hverandre i et fortetningsperspektiv.</li> <li>• Håper at kommunen vil ta i bruk virkemidler i boligpolitisk plan for å stimulere til utbygging av denne boligformen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer.</li> <li>• Alternative bygge- og boformer er et prinsipp for delområde Sorgendal (for utbygginger med flere boenheter). I delområdene Lurhaugen (scenario flerfunksjonell urban utvikling) og Skysstasjon utelukker ikke områdeprogrammet en utbygging med spesifikke boformer. Eventuell avsetning til dette vil komme i påfølgende planfaser.</li> </ul>

**Lillehammer  
Sentrum Drift**

- Ønsker at høgskole etablerer seg på Lurhaugen. Det skaper ny og bedre befolkningsmessig dynamikk og ivaretar en rekke miljømessige hensyn.
- Lurhaugen egner seg godt for høy utnyttelse og litt høyde.
- Lurhaugen bør beholdes boliger og næring (som andre scenario), ikke kontorer. Kontorarealer skal realiseres i delområde Skysstasjonen i forbindelse med enda kortere avstand til kollektivt knutepunkt.
- En forbindelse fra Lurhaugen opp mot sentrum vil være viktig og riktig mobilitetsutvikling i tillegg til styrking av forbindelsene på langs og tvers av Mesnaelva.
- Smalere og høyere bygg med tilstrekkelig uterom mellom seg passer bedre i området mellom Kirkegata og Skysstasjon. Ingen nedtrapping av bebyggelse. Siktlinjer opp mot øvrige deler av byen.

- Innspill fører ikke til endringer.
- Ivaretatt. Innspill fører ikke til endringer.
- Innspill fører ikke til endringer. Muligheten ligger innenfor flerfunksjonell urban utviklingen. En mer detaljert utdyping vil følge i senere planfaser.
- Ivaretatt. Innspill fører ikke til endringer.
- Innspill fører delvis til endringer. Nedtrapping av bebyggelsen med fallet i Jernbanegata er et viktig overordnet prinsipp for Lillehammer kommune. Likevel bør dette prinsippet nyanseres for kvartal 3 og 4 til å gjelde opplevd gesims fra gate, slik at det gis rom for fortetting og transformasjon i tråd med intensjonene i Byplanen for transformasjonsområdene, samtidig som bebyggelsen utformes med Lillehammerskala. Dette henger sammen med det overordnede prinsippet for bebyggelsen om byen i helning og strategien om menneskelig skala. Det gir grunnlag for å legge vekt på andre forhold, som kantsoner, takt og inndeling og ikke bare høyder når det gjelder kvalitet i gate- og byrommene. Diagrammene for nedtrapping i kvartal 3 og 4 og den tilhørende teksten justeres, slik at det blir tydeligere at nedtrappingen gjelder hvordan bebyggelsen oppleves fra gaten og at det er ment for å skape den menneskelige skalaen i gaterommene og

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Delområdet Skysstasjon må sees på som knutepunkt for all trafikk, også bilen. Derfor vesentlig at parkering i fjell innlemmes i områdeprogrammet</li> <li>• I forhold til adkomst sørfra, bør det etableres tilknytning til en ny opptreksarm fra Strandtorget. Det vil også bidra til en sterkt ønsket reduksjon av trafikkbelastningen gjennom Bankenkryssene. Må ses i sammenheng med planene for Strandtorget og for Bankenkryssene.</li> </ul>	<p>bygge opp under den historiske strukturen, og ikke nødvendigvis som en begrensning i muligheten for transformasjon og fortetting inne i kvartalene.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Områdeprogrammet tar ikke stilling til parkering i fjell. Men det peker på konflikten mellom kombinasjonen av innkjøring til parkering i fjell og områdets funksjon som skysstasjon (se også kommentar til innspill fra Lillehammer Parkering AS). Pendlerparkering er lagt inn i områdeprogrammet samt mulighet for mobilitetshus hvor parkering kan være mulig blant annet.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Ivaretatt i andre planprosesser.</li> </ul>
<p><b>Host Breiseth Lillehammer</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønsker et bredere formål på eiendommen enn bare hotell (dagens reguleringsplan).</li> <li>• Områdeprogrammet gir ingen informasjon om bestemmelser, arealutnyttelse eller byggehøyde. Mener at nederste delen av hotellområdet (kvartal 4) tåler bebyggelse av 6 etasjer med inntrukken toppetasje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Allerede ivaretatt i områdeprogrammet.</li> <li>• Innspill fører delvis til endringer. Bestemmelser, høyder og arealutnyttelse skal defineres konkret i reguleringsplanfasen, I områdeprogrammet er det gitt overordna føringer/prinsipper for delområdene. I delområdet Skysstasjon skal 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</li> </ul>

- Eksisterende bebyggelse med kulturhistorisk verdi skal bli inkludert på en god måte. Men prinsippet at bebyggelse skal trappes ned ved Jernbanegata slik at den blir tradisjonelt utformet kan være en stor utfordring i forbindelse med behov for et realistisk utbyggingsareal. Ønsker å beholde samme mønehøyde som eksisterende hjørnebygg helt ned til Jernbaneparken og Skysstasjon.

byggehøyder skal tilpasses terrenget, omkringliggende bebyggelse og bygningenes funksjoner.

- Innspill fører delvis til endringer. Nedtrapping av bebyggelsen med fallet i Jernbanegata er et viktig overordnet prinsipp for Lillehammer kommune. Likevel bør dette prinsippet nyanseres for kvartal 3 og 4 til å gjelde opplevd gesims fra gate, slik at det gis rom for fortetting og transformasjon i tråd med intensjonene i Byplanen for transformasjonsområdene, samtidig som bebyggelsen utformes med Lillehammerskala. Dette henger sammen med det overordnede prinsippet for bebyggelsen om byen i helning og strategien om menneskelig skala. Det gir grunnlag for å legge vekt på andre forhold, som kantsoner, takt og inndeling og ikke bare høyder når det gjelder kvalitet i gate- og byrommene. Diagrammet for nedtrapping og den tilhørende teksten justeres, slik at det blir tydeligere at nedtrappingen gjelder hvordan bebyggelsen oppleves fra gaten og at det er ment for å skape den menneskelige skalaen i gaterommene og bygge opp under den historiske strukturen, og ikke nødvendigvis som en begrensning i muligheten for transformasjon og fortetting inne i kvartalene.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viktig at formuleringen og plasseringen om grønne områder ikke blir for spesifikt. Det kan hindre en god og helhetlig utvikling av kvartalet.</li> <li>• De fleste gjester av hotellet ankommer med buss eller tog. Det burde gi et lavt krav for antall parkeringsplasser. Enten senke parkeringskrav for sentrumshotell, eller gå helt vekk fra krav.</li> <li>• Parkering i fjell vil bidra til en god parkeringskapasitet i sentrum. Tidligere foreslått løsning med parkering under ny bebyggelse kan være et godt alternativt for parkering i fjell.</li> <li>• Skysstasjonsområdet egner seg godt for bilutleie, bildeling og eventuelt et godt sentralt anlegg for byen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. En diskusjon om konkret utforming og plassering kan skje i reguleringsfasen.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. En diskusjon om parkeringsplasser skjer i reguleringsfasen. Mobilitetsplanen kan gi grunn til å se annerledes på parkeringsnormer for sentrumshotellet.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Områdeprogrammet utelukker ikke en slik løsning.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Mobilitetshuset gir den muligheten.</li> </ul>
<b>Lillehammer Parkering AS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Føringerne som legges i områdeprogrammet og som muliggjør mer arealer til utbygging på stasjonsområdet fremstår i all hovedsak gode og framtidsrettede.</li> <li>• Stiller seg undrende til at det i arbeidet med områdeprogrammet ikke har vært interesse for å involvere inn- og utkjøring til parkering i fjell og gondolprosjektet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer.</li> <li>• Innspill fører til endringer. Parkering i fjell: Er nevnt på side 25, 37 og 47. Informasjon om mulighetsstudien for inn- og avkjøringer til parkering i fjell er vurdert i prosessen. Alternativet med inn- og utkjøring i nordre delen av busstasjonen ble vurdert i samråd med Innlandstrafikk (se også innspill Innlandstrafikk). Vurdering er inkludert i områdeprogrammet. Skysstasjonen er generelt ikke et egnet sted for inn- og utkjøring av hensyn til framkommelighet for busser og fotgjengersikkerheten. Framkommelighet for kollektiv, sykkel og gående er høyeste prioritet. Hovedmålet er at skysstasjon integreres i byveven og</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Områdeprogrammets forslag til utforming av stasjonsområdet setter i realiteten en stopper for en inn- og utkjøring til parkering i fjell fra dette området.</li> <li>• Ikke har hatt anledning til å være med å vurdere ulike løsninger for inn- og avkjøringer til parkering i fjell</li> </ul>	<p>kollektivt knutepunkt forsterkes. Dette blir understreket i teksten.</p> <p>Bybane (gondol: Er nevnt på side 11, 37, 47 og 49. (bemerkes at Bybane blir koblet til kollektivt knutepunkt i teksten basert på innspill av Prosjektgruppe Bybane Lillehammer).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Innkjøringen i den nordre delen av skysstasjonen skaper konflikt. Denne konflikten er omtalt i områdeprogrammet. Bemerkes at denne konflikten allerede gjelder dagens situasjon (se innspill Innlandstrafikk). Det er ikke områdeprogrammet for Sentrum vest som forårsaker konflikten, men funksjonen skysstasjon. Løsninger hvor mange biler må krysse busser og fotgjengere skaper en konflikt uavhengig av utforming av skysstasjonen. Der parkering i fjell prosjektet har pekt på det beste alternativet for en kombinert inn- og utkjøring i nordre delen av byen, er denne ingen god løsning av hensyn til fremkommelighet for busser og trygghet for sakte trafikk på stasjonsområdet.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Det har vært konsultasjoner med prosjektleder for parkering i fjell.</li> </ul>
--	---	---

<p><b>Fabrikken AS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verken Fabrikken eller Tyriliseret – som begge representerer viktige aktører og aktivitet i Lurhaugen-området er medtatt i beskrivelsen av dagens situasjon eller i framtiden.</li> <li>• Tilrettelegge småskala næringsvirksomhet, kulturarenaer og møteplasser i begge scenarier for delområde Lurhaugen. Fabrikken som næringscenter, coworkingsted og kulturarena vil og kan spille en rolle og være en bidragsyter i utviklingen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Områdeprogrammet er ikke til hinder for at eksisterende virksomheter innenfor området skal få vokse og utvikle seg.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Områdeprogrammet støtter opp om og legger til rette for ulike aktiviteter og virksomheter i programområdet. Nærmere detaljer kommer i reguleringsfasen. Synergier med Fabrikken er kun positivt og de kan spille en interessant rolle, uten at dette er spesielt omtalt områdeprogrammet.</li> </ul>
<p><b>Norconsult på vegne av Scala CC Strandtorget AS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dersom Lillehammer skal åpne seg mot Mjøsa, er det viktig at områdeprogram Sentrum Vest viser flere og tydeligere koblinger gjennom område 2 og 4. Eksisterende koblinger har mangler i forhold til universell tilrettelegging</li> <li>• Kvartal 6 i delområde 2 Skystasjonen er lite konkret og uferdig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører til endringer. Områdeprogrammet legger til rette for dette, og det vil være en kopling mellom dette programmet og områdeprogram for Strandtorget-området som er igangsatt. Må detaljeres i kommende prosjekter/reguleringsplaner. Ved et prosjekt på dette området er universell utforming et fokuspunkt; ambisjon må være at det blir minst 1 sti universell utformet. Dette legges til i overordnede prinsipper for plan og prosess og under prinsipper for delområde Sorgendal. Den samme må tas med i områdeprogrammet for Strandtorget.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Kvartalet er både tilstrekkelig konkret og tilstrekkelig fleksibel.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Delområde 4 Sorgendal har lite konkrete utviklingsmål, og områdeprogrammet dokumenterer mer eksisterende kunnskap enn retningslinjer for videre utvikling.</li> <li>• Både rekkefølgekrav til utbedring og konkret tilrettelegging for oppgradering av Møllevegen ser ut til å mangle i plandokumentet. Dette gjelder også akse langs Mesnaelva helt fra Mesnakvartalet til elvas utløp ved Strandtorget.</li> <li>• Områdeprogrammet for Strandtorget skal forholde seg til påkoblingspunkt i områdeprogram Sentrum Vest for å sikre gode akser for gående og syklende mellom sentrum og Strandtorget. Slik områdeprogrammet for Sentrum Vest foreligger nå, kunne dette vært ivaretatt bedre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Delområde Sorgendal er ivaretatt.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Områdeprogrammet hindrer ikke at dette blir løst. Må løses i eventuelle prosjekter/reguleringsplaner i fremtiden. Bemerk at den beskrevne akse langs Mesnaelva faller delvis utenfor programområdet.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Ivaretatt på side 65.</li> </ul>
<p><b>Prosjektgruppe Bybane Lillehammer</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visjonen og målene i områdeprogrammet er ambisiøse, men det er flott at det er fokus på at det skal være grønn, klimabevisst og nytenkende. Gode hovedmål og delmål.</li> <li>• Savner tydelige scenarier både for helheten og for mobilitet. Anbefaler en helhetlig tilnærming til mobilitet med 2050 som perspektiv og med fokus på nullvekstmål innenfor bykjernen. Må ta for seg hele systemet og hele byen og må inneholde virkningsberegninger for de ulike scenarier og tiltak.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Helhetlig visjon på mobilitet som omfatter hele byen er ikke en oppgave som kan løses i områdeprogrammet for Sentrum vest, dette overskrider Sentrum vest prosjektet. Kommunen vurderer anbefaling. Utredning av Bybane må komme som et eget prosjekt, og kan spille en rolle i videre planfaser, for eksempel i forbindelse med mobilitetsplaner for prosjekter i programområdet (overordnede prinsipper for plan og prosess, se side 39).</li> <li>• Innspill fører til endringer. Bybane kobles til kollektivt knutepunkt i teksten.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gir informasjon og status om bybaneprojekt. Synes at bybane er en av de viktigste tiltak for å oppnå 0 vekst mål. Ønsker at områdeprogrammet har med mer rundt bybane som mobilitetsløsning.</li> <li>• I områdeplanen må det med at en fremtidig bybane/gondol nå gjelder strekningen mellom Strandtorget og Kanthaugen.</li> <li>• Innenfor hensynssonen til Byplanen, mellom vestgrensen av stasjonsområdet og østgrensen av Jernbanetorget, skal det være en mulighet for å realisere en bybanestasjon. Planlegging og utvikling i den samme område bør ikke gjøre dette fremtidige behovet umulig.</li> <li>• Ønsker at hensynssonen for bybane/Gondol utvides i gyldighet med nye 4 år, og ber om at hensynssonen helt til den treffer Nordsetervegen ved Skurvbrua opprettholdes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Områdeprogrammet viser til hensynssone som er inkludert i Byplanen. Strekningen (hensynssone) vil ikke formelt endres ved et områdeprogram. En del av strekningen og ønsket forlengelse av strekningen ligger utenfor programområdet for Sentrum vest. Utredning av Bybane må komme som et eget prosjekt.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Områdeprogrammet er ikke til hinder for det. Nærmere detaljer må komme i egen prosess og detaljreguleres.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Dette kan ikke arrangeres i områdeprogrammet for Sentrum vest.</li> </ul>
<b>Framtiden i våre hender</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tar sikte på en sentrumsnær minigjenbruksstasjon. Nøkkelfaktorene for suksess kan være offentlige og private aktører som drivere og tilgang til rimelige lokaler som er lett tilgjengelige for folk. Mener at området rundt Skysstasjonen ville være ideelt for et slikt konsept, og ber derfor Lillehammer kommune som planmyndighet om å ta i bruk sin påvirkningskraft som samfunnsutvikler dersom det dukker opp søknader om utvikling i kvartal 3 A/B, 4 eller 5.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Prinsipp for en flerfunksjonelt urban utvikling gir muligheter. Etablering av slike konsepter må utredes i videre utviklingsfaser.</li> </ul>
<b>Areal+ på vegne av Romsås Prosjekt AS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet gjelder Jernbanetorget 1-5</li> <li>• At det i områdeprogrammet legges opp til en høy utnyttelse er positivt. Hovedsakelig enige i de arkitektoniske prinsippene som er lagt til grunn for kvartalet. Det bør åpnes for en kombinasjon av flate tak og skråtak, slik at en utbygging kan tilpasse seg byens topologi.</li> <li>• Parkering og mobilitetsfunksjoner for skysstasjonen og sentrum bør fordeles på flere områder. Parkering i fjell/byparkering kan løses under ny bybebyggelse øst for skysstasjonen. Innkjøring kan skje ved tunnellinnslaget i sør ved Mesna Fargehandel og inn- og utkjøring kan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Områdeprogrammet er ikke et hinder for bruk av forskjellige takformer.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Områdeprogrammet legger grunnlag for alternative løsninger for parkering og mobilitet.</li> </ul>

skje ved å etablere en rundkjøring nord i eksisterende tunnel. Feil at hovedprinsippet for kvartal 5 i områdeprogrammet er etablering av et mobilitetshus.

- Savner dokumentasjon og konsekvensutredninger som gir grunnlag for påstanden om at «plasseringen er ideell for utvikling av et mobilitetshus», utover at det er plassert nært et kollektivknutepunkt.
- Kvartal 6 åpnet for utvikling av mobilitetshus i kombinasjon med næring og bolig. Kvartal 5 må være også åpne for en slik kombinasjon, i stedet av kun for mobilitetshus.
- Kvartal 5 er det første man ser av byen når man kommer kjørende opp Mesnadalsarmen. Førsteintrykket bør ikke være et monotont mobilitetshus/parkeringshus, men heller et kombinasjonsbygg med aktivitet hele døgnet

- Mobilitet er et viktig tema for Lillehammer. Mobilitetshuset i delområde skysstasjon kan realiseres til fordel for mobilitet i bred forstand; (sykkel)utleie og reparasjonstjenester, parkering for deltransport, et overføringspunkt for varetransport og så videre. Men det kan også huse et kunnskapssenter for mobilitet. Ideen med Mobilitetshuset er at det er fleksibelt i seg selv og at det kan gis en annen funksjon i fremtiden. Andre funksjoner i kombinasjon med eller i stedet av et mobilitetshus blir også tilrettelagt. Mobilitetshuset kan derfor benyttes etter behov og tilpasses øvrige utviklinger og utbygginger i byen.
- Innspill fører til endringer. En kort argumentasjon inkluderes.
- Innspill fører til endringer. Alternativer for en mobilitetshus tas med.
- Innspill fører ikke til endringer. Områdeprogrammet stiller krav i overordnede prinsipper for plan og prosess, og at det skal utarbeides kvalitetsprogram for hver detaljregulering. Kvalitetsprogram viser hvordan prinsippene for landskap, mobilitet og bebyggelse følges opp i detaljreguleringen og hvordan de skal følges opp i byggeprosjektene. Arkitektur/estetikk vil være et emne i disse kvalitetsprogrammene.

<p><b>Innlandstrafikk</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Støtter formuleringene på side 47 om potensiell konflikt med innkjøring til parkering i fjell og framkommeligheten for buss. Presiserer at konflikten med busstrafikken er der også med dagens utforming av bussterminalen. Mye gangtrafikk som krysser terminalområdet, uavhengig av utforming av terminalen. Nok at trafiksikkerheten allerede er en utfordring om det ikke også skal være en kryssende strøm av personbiler nord for terminalområdet.</li> <li>• Behov for minimum 8 oppstillingsplasser i hver retning. I tillegg kommer behov for eventuelt kortvarig regulering, rom for fremtidig økning av kollektivtilbud, rom for eventuelle kommersielle busser, turistbusser og buss for tog. Oppstillingsplasser utenfor bussterminal for turistbusser koblet til tog, og buss for tog er nevnt.</li> <li>• Fordi parkeringsplass Lurhaugen forsvinner, må reguleringsbehov for kortere tid enn 15 minutter kunne løses på skystasjonen. Eller på annet areal i nærheten som stilles til disposisjon.</li> <li>• Innlandstrafikk ønsker å være tett involvert i prosessen med utforming av bussterminalen helt frem til ny terminal står ferdig bygd. Viktig at det skal være trygt og attraktivt til å ta bussen.</li> <li>• Før en kan regulere eller disponere areal fra dagens skystasjon til andre formål, må det vises at busstrafikkens behov kan ivaretas på en god måte innenfor det gjenstående arealet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører til endringer. I teksten nevnes at denne konflikten også gjelder dagens situasjon.</li> <li>• Innspill fører til endringer. Antall plasser fjernes fra teksten. Presisering av behov og løsninger kommer i den videre dialog med Innlandstrafikk.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Det skal være en fremtidig dialog om behov og løsninger.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Innlandstrafikk blir tett involvert i den videre prosessen.</li> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Det skal være en fremtidig dialog om behov og løsninger og Innlandstrafikk blir tett involvert i den videre prosessen.</li> </ul>
<p><b>Håvard Blekastad</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viktig at områdeprogrammet legger opp til strenge krav i detaljregulering for utformingen av fasader. Viktig at man bygger videre på den sterke merkevare Lillehammer har som by. Merkevaren er i stor grad basert på småbypreget. Om noe kommer inn som bryter må kvaliteten av utforming være desto høyere.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspill fører ikke til endringer. Områdeprogrammet stiller krav i overordnede prinsipper for plan og prosess, at det skal utarbeides kvalitetsprogram for hver detaljregulering. Kvalitetsprogram viser hvordan prinsippene for landskap, mobilitet og bebyggelse følges opp i detaljreguleringen og hvordan de skal følges opp i byggeprosjektene. Arkitektur/estetikk vil være et emne i disse kvalitetsprogrammene.</li> </ul>

<b>Mesna Fargehandel AS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Uenig med indre gårdsrom i kvartal 4 av delområde skystasjon. Det er for spesifikt og dette kan hindre en god og helhetlig utvikling av området.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Innspill fører ikke til endringer. Programmet viser kun prinsipper. En diskusjon om konkret utforming og plassering kan skje i reguleringsfasen.</li></ul>
-----------------------------	--	--