

## Områdeprogram Strandtorget

### Oppsummering innspill og kommentar

Dato: november 2023

Det har vært en bred medvirkningsprosess knyttet til arbeidet med områdeprogrammet for Strandtorget. I perioden mars – september 2023 har ulike interessenter vært involvert på ulike måter. Informasjonen og tilbakemeldingene som ble innhentet under medvirkningsprosessen ble brukt til å komme frem til et utkast til områdeprogrammet.

Utkastet versjon 2.2 av områdeprogrammet ble lagt ut på kommunens hjemmeside på 13. september og alle som ønsket kunne gi sin mening til konseptet i løpet av 5 uker. Halveis i denne 5-ukers perioden ble det organisert en Bylab, hvor folk kunne få mer informasjon og stille spørsmål til prosjektteamet. I tillegg ble det holdt orienteringer om utkastet på ulike arenaer i løpet av denne 5-ukers perioden. Frist for å sende inn innspill var 17. oktober.

Oversikten under inneholder en oppsummering av alle innspill kommunen har mottatt på utkastet versjon 2.2 i form av eposter og formelle møtereferater. Alle innspill er kommentert. Dersom innspill har, helt eller delvis, ført til justering av områdeprogrammet, angis det hva som er justert. Dersom innspill ikke har ført til endringer, blir dette forklart.

| Innsender og dato                         | Mening/ide   | Kommentar  |
|---|--|--|
| <b>Svein Klausen</b><br><b>19.09.2023</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>Lage en enkel byplanskisse med:<ol style="list-style-type: none"><li>1) Strandtorget farget grønn (og blå) for Park og idrett ved Mjøsa/Lågen</li><li>2) Nye E6 i grønn korridor fra Lågen til HIL</li><li>3) Gamle E6 som tett GATE (50km/t) for Næring og industri fra Strandtorget til Hovemoenkrysset ny E6</li><li>4) Nyutvikling byområde Nordre Ål (Byplan Nord) med kvartaler fra Rosenlund og nordover</li><li>5) Langsiktig byutviklingsområde rundt Fåberg tettsted (jernbanen i tunnel som ny E6).</li></ol></li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>1) Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Strandtorget-området er avsatt i Byplanen som transformasjonsområde hvor omforming og fornyelse tillates. Dette begrunner fortetting med ny bebyggelse og funksjoner i delområde «Strandtorget». Delområdene «Nedre Busmoen» og «Strandpromenaden» beholdes som grønnstruktur, hvor det legges til rette for rekreasjon og friluftsliv.</li></ul> |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  |   | <p>2) Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Arealet er utenfor planområdet.</p> <p>3) Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Dagens E6 (framtidig avlastet E6) er utenfor planområdet og er allerede regulert. Kommunen er ikke vegmyndighet til dagens E6 (framtidig avlastet E6).</p> <p>4) Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Arealet er utenfor planområdet.</p> <p>5) Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Arealet er utenfor planområdet.</p>  |
| <p><b>Synnøve Lien</b><br/><b>20.09.2023</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ser ut som noen butikker skal bort til fordel for det nye planen.</li> <li>• Virker litt rart at det skal bygges over parkeringen og la flomutsatt parkeringen ligge som før.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Hovedkonseptet for utvikling legger til grunn en arealbruk til varehandel som i dag. Noen av bygningene med handelsfunksjoner skal rives for å legge til rette for en urban, bymessig struktur. Disse funksjonene kan reetableres. Områdeprogrammet har ikke som formål å angi detaljert hvilke firmaer og butikker er lokalisert i området eller kommer til å etablere seg der..</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet forholder seg til dagens regelverk som krever at bygg for personopphold må være</li> </ul> |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Folk som bor sør fra Strandtorget må få en trygg adkomstveg. De opplever allerede køer for å komme til byen eller hjem i de mest trafikkerte tidene i dagens situasjon. Bekymret for hvordan det skal bli med 350 flere boenheter.</li> <li>• Føler at prosjektet ikke er mulig på grunn av forurenset grunn. Lurer på om hva skjer med forurenset grunn og hva slags tiltak en skal gjøres med alt det som forurenser bakken i området.</li> <li>• Ønsker gatelys mellom Strandtorget og Renseanlegget, samt bussforbindelse. For noen år siden hadde kommunen planer for</li> </ul> | <p>over 200-års flomnivå og parkering må være over 20-års flomnivå.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. I reguleringsplanfasen skal veinettet utformes i detalj. Det skal sikres og påvises at veinettet har tilstrekkelig kapasitet og god fremkommelighet for alle trafikanter, både de som kjører gjennom området fra tilstøtende områder og de som har området som mål (beboere og besøkende). Det skal også foreligge en mobilitetsplan ved utarbeidelse av reguleringsplan.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet har storfokus på dette temaet fordi det er et tema som er spesielt knyttet til Strandtorget-området. Områdeprogrammet er imidlertid ikke på et slikt detaljnivå at det angir hvilke tiltak som trengs og om det er spesifikke steder som ikke er egnet for visse funksjoner. For å avdekke dette må kartlegging av forurenset grunn gjennomføres, og det skal utarbeides en plan for avslutning av deponiet. Begge elementer er tatt med i områdeprogrammet som krav for reguleringsplanfasen.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. En stor del av den</li> </ul> |
|--|--|--|

|   |   |  |
|---|---|--|
|   | <p>oppgradering av veg og snuplass til buss, men disse ble kansellert til fordel for utvidelsesmuligheter for campingplassen.</p>   | <p>beskrevne vegstrekningen ligger utenfor planområdet, så områdeprogrammet kan ikke inneholde prinsipper og krav til dette. For planområdet gjelder at koblinger mellom Strandtorget og omkringliggende områder skal sikres og effektivitet og framkommelighet for kollektivtrafikken skal vektlegges. Vegnettet innenfor planområdet utformes i detalj i reguleringsplanfasen. Belysning og muligheter for buss er en del av dette.</p>  |
| <p><b>Tor Marsteintredet<br/>28.09.2023</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• En 3D-modell av prosjektet er nødvendig for å kunne visualisere tydeligere hvordan utbyggingen vil se ut. Er positiv til at det gjøres noe for å forskjønne området, men 6-8 etasjer er ganske høyt fra vannflaten.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. En 3D-modell har ingen merverdi i denne planleggingsfasen (områdeprogram). Områdeprogrammet beskriver kun et konsept. Plassering av bygg er ikke bestemt ennå. Det er derfor ikke tilstrekkelig kunnskap på dette stadiet til å lage en 3D-modell. Ved oppstart av reguleringsplanprosesser er hvorvidt slike verktøy skal brukes eller ikke, et standard diskusjonspunkt, så det vil bli diskutert i neste planfase. Det bemerkes at noen varianter for bygningsvolum og plassering av bygg blir tatt med i områdeprogrammet. Målet med disse illustrasjonene er å synliggjøre at konseptet for utvikling ikke er en endelig plan og at utviklingen kan løses på ulike måter.</li> </ul> |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p><b>Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne</b><br/><b>10.10.2023</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Rådet savner at begrepet universell utforming blir brukt i planen og at dette blir hensyntatt.</li> <li>Rådet stiller seg spørsmålet om det i det hele tatt er mulig for personer med funksjonsnedsettelse å bo i dette området. Spørsmålet bygger på følgende forhold:<br/>Boforhold: Heis, parkering, tilgang til/fra egen transport, tilgang til/ fra kollektivtransport. Uten tilrettelegging vil disse forholdene være utilgjengelige ved flom.<br/>Friarealer: nettverk av stier, gangveier i området, både mellom kjøpesenter og Mjøsa, Nedre Busmoen og gågata/torg må være tilrettelagt for alle.<br/>Trafikale forhold: rådet har ikke fått informasjon om tilrettelegging med hensyn til den trafikkveksten som vil komme med denne utbyggingen.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Innspillet fører til presisering i områdeprogrammet. Tilrettelegging med universell utforming inngår i reguleringsplanprosesser da dette er lovfestet. Begrepet universell utforming blir likevel tatt med i prinsippene i kapittel 4 i områdeprogrammet.</li> <li>Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Dette er et tema som skal utvikles og vurderes i detalj i reguleringsplanfasen. Dette sikres ekstra ved å inkludere et prinsipp om universell utforming i områdeprogrammet (se over).</li> </ul> |
| <p><b>Lillehammer Næringsforening</b><br/><b>16.10.2023</b></p>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ved utvikling av Strandtorget som ny og attraktiv bydel, er det viktig at det i bydelen legges til rette for å opprettholde et fortsatt attraktivt sentrum med gågata som byens hjerte.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Innspillet fører delvis til justeringer i områdeprogrammet. Å ha attraktive forbindelser mellom Strandtorget og sentrum er viktig i denne sammenhengen. Dette er nevnt i kapittel 1 og er vist i kapittel 5.3. Det legges til i kapittel 4.1 at koblinger mot sentrum skal sikres. Det bemerkes at forbindelser mellom Strandtorget og sentrum ligger for en stor del utenfor planområdet.</li> </ul>   |

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aksentorget – sentrum må styrkes med gode og attraktive muligheter til å flytte seg mellom de to «bydelene». Hyppigere kollektive avganger, korteste gangforbindelse bør styrkes og synliggjøres, parkeringstilbud i sentrum styrkes (parkering i fjell).</li> <li>• Kartet slik som vist i punkt 5.3. kan være uheldig fordi den antatt viser endelig eller forslagsvis plassering av et gondolstopp. Mener det må tas inn en større sone slik at vi ikke låser oss til en plassering der. Foreslår å ta inn samme tekst som i områdeprogrammet for Sentrum vest som krav for reguleringsplaner. Viktig at gondolstarten bygges inn i øvrig bebyggelse. I forbindelse med gondolstarten bør det vurderes å legge parkering/p-hus sammen med dette for å øke attraktiviteten og tilgjengeligheten til bybanegondolen.</li> <li>• Hensynssonen for bybane må opprettholdes inntil utredning foreligger og en politisk behandling da kan finne sted.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Se kommentaret på første punkt. Områdeprogrammet påvirker ikke en eventuell økning av kollektive avganger. Parkering i fjell er et eget prosjekt og ligger utenfor planområdet. Områdeprogrammet påvirker ikke muligheten for parkering i sentrum.</li> <li>• Innspillet fører delvis til justeringer i områdeprogrammet. Det blir presisert at plassering av stopp for kollektiv er indikativ. Det bemerkes at områdeprogrammet viser et hovedkonsept for utviklingen, ikke en endelig plan. Det blir ikke lagt inn en større sone for bybanen. I reguleringsplanfasen må det tas hensyn til hensynsonene i gjeldende overordnede planer. Det legges til i kapittel 4.1, under krav til detaljreguleringsplan:<br/>«Reguleringsplanarbeid for areal som er omfattet av byplanens hensynssone for bybane/gondol skal vise hvordan planforslaget kan påvirke hensynssonen .»</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Dette kan ikke ordnes via områdeprogrammet.</li> </ul> |
|--|--|

|   |  |   |
|---|--|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen må stille krav gjennom områdereguleringen til maksimalt tillatte magasinhøyde/ vannhøyde, som vil redusere risiko for tilsvarende flomsituasjon. Det kan ikke være slik at kommersielle interesser(kraftselskap), ved lav strømpris, kan holde igjen vann i Mjøsa og derigjennom føre til økt risiko for flom.</li> <li>• Eksisterende operative næringsområdet Strandtorget, samt rekreasjonsmuligheter og båtplasser er viktig for regionen. Disse er bygget og oppført under andre krav. Fremtidens krav til bygging må ikke bli en «sovepute» for overordnet myndighet (NVE) til å regulere Mjøsas vannstand i tråd med fremtidens byggekrav. Ber om at kommunen gjennom områdereguleringen stiller krav til overordnet myndighet (NVE) som reduserer risikoen for tilsvarende flomsituasjon igjen.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Dette kan ikke ordnes via områdeprogrammet.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Dette ligger utenfor kommunalt myndighetsområde. Områdeprogrammet kan stille krav til reguleringsplaner innenfor planområdet, men kan ikke tvinge NVE til å senke vannstanden i Mjøsa (Lågen).</li> </ul>   |
| <p><b>Arkitektene Fossen og Aasen (pva Thon Kjøpesenter Øst) 17.10.2023</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Situasjonsbeskrivelsen bør ha et bredere perspektiv og må omfatte alle aktører i området. Kapittel 1.1.1 er etter vårt syn ufullstendig, det må gås nærmere inn på hvilke aktører og interesser som skal drive videre utvikling i området. I kapittel 1.1.3 – mobilitet, er også kjøpesenteret eneste omtalte aktør.</li> <li>• Tabell 3 i separat notat med oppsummering av temavise vurderinger regner ikke med en utvikling av Thon sin eiendom («Strandparken»)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører til justeringer i områdeprogrammet. Alle aktører blir nevnt. Bruk av navnet «Strandtorget» i områdeprogrammet og et av delområdene forklares med hvordan området er angitt i byplanen.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i notatet. Informasjon om utviklingskonseptet av «Strandparken» ser ikke ut til å være i samsvar (ennå) med dagens regelverk og overordnede planer og er derfor ikke konkret nok. Av denne grunn kan ingen opplysninger tas med i notatet. Vurdering av temaene i notatet gjøres igjen og mer detaljert i reguleringsplanfasen. Utviklinger og</li> </ul> |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er viktig at adkomsten til «Strandparken» er logisk og ikke verre enn dagens situasjon. Alternativet «Indre trasé for alle trafikanter» som beskrevet i notatet med temavise vurderinger er beste løsning. Da blir strandpromenaden bilfri. Uenige i plassering av gågate og kjørevei. Kjøreveien bør legges der gågaten er tenkt, så vil en attraktiv gågate kunne legges ut mot vannet på strandpromenaden, med arealer for lek, rekreasjon, sosial interaksjon med mer.</li> <li>• Ønsker å få belyst en annen trase enn den dagens hensynssone indikerer over «Strandparken». Dersom plasseringen av dagens hensynssone beholdes vil dette bli svært uheldig med tanke på videre utvikling av tomten, sett i forhold til begrenset utnyttelsesgrad og fremtidige båndlegging av tomten.</li> <li>• Om kapittel 5.2: Viktig at andelen handel i en framtidig utvikling tar høyde for flere aktører enn kjøpesenteret. For å utvikle et bærekraftig prosjekt på eiendommen «Strandparken», må det settes av næringsareal på anslagsvis 14.000 m2.</li> </ul> | <p>initiativer i planområdet og omkringliggende områder blir tatt med i vurderinger, dersom de er relevante.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Prinsipper og konseptet med en ytre trasé for gjennomgangstrafikk og en indre trasé som gågate/torg er et resultat av en vurdering av ulike trafikksystemkonsepter.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet kan ikke endre hensynssonene som er avsatt i gjeldende Byplan. I reguleringsplanfasen må det tas hensyn til hensynssonene i gjeldende overordnede planer. Prosjekt Bybane er et eget prosjekt. Det er foreløpig ikke mer konkret informasjon å inkludere i områdeprogrammet enn henvisningen til hensynssonen fastsatt i Byplanen og nevne bybane som eventuelt ekstra tilbud for kollektiv.</li> <li>• Innspillet fører delvis til endringer i områdeprogrammet kapittel 5.2. Eksisterende arealbruk i skjemaet viser arealbruk i hele delområdet Strandtorget, ikke bare arealbruk av Scala sin eiendom. En eventuell utvikling av Thon sin eiendom</li> </ul> |
|--|---|--|



|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hvis det kan bygges opp mot 8 etasjer, med nedtrapping mot strandsonen er noen av byggene til Scala foran «Strandparken» for høye i forhold til utviklingskonseptet «Strandparken».</li> <li>• I kap. 5.2 står: «Konstruksjoner som plasseres i flomutsatte områder skal dimensjoneres og konstrueres slik at de tåler belastningene og at skader unngås (f.eks. parkering under lokk). Det kan tilrettelegges for funksjoner som har midlertidig karakter i slike områder». Slik det står nå kan man ut ifra første setning tolke det som at et vanntett teknisk rom er ok, men andre setning motsier det ved at bruken skal være av midlertidig karakter. Det bør være mulig med permanente vanntette løsninger her hvis det lar seg gjøre.</li> <li>• Kollektivtraseen må justeres slik at bussen stopper på et hensiktsmessig sted, også for «Strandparken».</li> <li>• Det er av stor betydning at kjøretrase fram til varemottak kan skje fra baksiden av CC og videre fram til «Strandparken».</li> </ul> | <p>tas med i skjemaet som viser framtidig arealbruk.</p> <p>Det påpekes at det er ikke i samsvar med Byplanen (kapittel 2.5.6) å øke areal til varehandel i området. Ifølge Byplanen tillates <i>totalt</i> 50.000 m<sup>2</sup> til varehandel. Et minimum eller maksimum for andre tillatte funksjoner er ikke angitt i Byplanen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører til presiseringer i områdeprogrammet i kapittel 4.1 og 5.2.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet forholder seg til dagens regelverk (TEK 17). Konkrete løsninger blir en del av reguleringsplanfasen.</li> <li>• Innspillet fører til presisering i områdeprogrammet. Plassering av stopp for kollektiv er indikativ, dette presiseres. Det bemerkes at områdeprogrammet viser et konsept for utvikling, ikke en endelig plan.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet hindrer dette ikke.</li> </ul> |
|--|---|--|

|   |  |  |
|---|--|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utvid programområdet så områdegrense følger eiendomsgrenser.</li> <li>• Informasjon om utviklingskonsept av Thon Kjøpesenter Øst («Strandparken»). Dette bør være en vesentlig del av områdeprogrammet.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Planavgrensningen forholder seg til hensynssone som er avsatt i Byplanen (gjennomføringszone for transformasjon H820_02). Bemerkes at reguleringsplaner kan ha planavgrensninger som også ligger utenfor planområdet for områdeprogrammet.</li> <li>• Innspillet fører til justeringer i områdeprogrammet. Utviklingskonseptet for «Strandparken» blir tatt med i hovedkonseptet for utviklingen (kapittel 5) i tråd med dagens regelverk, overordnede planer og utviklingsprinsippene til delområde Strandtorget.</li> </ul> |
| <p><b>Regionalt planforum</b><br/>(deltakende myndigheter: Innlandet Fylkeskommune, Statsforvalteren Innlandet, NVE, Statens vegvesen, BaneNOR)<br/><b>19.10.2023</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Områdeprogrammet følger ikke saksgang knyttet til juridisk bindene reguleringsplaner, som følger plan- og bygningsloven med tilhørende høringsprosess. Dette er utfordrende for regionale myndigheter bl.a. med tanke på regionale myndigheters medvirkning.</li> <li>• Positivt at kommunen ønsker å fortette og utvikle grå arealer, men dette er et stort og komplekst område. Bekymret for om detaljreguleringer kan ivareta intensjonene i områdeprogrammet som bare er veiledende. Behov for en helhetlig, juridisk bindende plan.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet som verktøy er forankret i Kommunedelplan Lillehammer by – Byplanen 2020 – 2023 (2030) (bestemmelse 4.20.3). Byplanen ble vedtatt. Myndigheter ble involvert på flere måter underveis i prosessen for områdeprogrammet. Og i kommende reguleringsplanprosesser vil medvirkning videreføres.</li> <li>• Innspillet fører delvis til endringer i områdeprogrammet. Hensikten med et områdeprogram er at initiativtakere kan utvikle sine planer i sitt eget tempo og at</li> </ul>                             |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er ønske om illustrasjoner som viser relevante terrengsnitt i ulike målestokk.</li> <li>• I veiledningen til Byggeteknisk forskrift (TEK17) § 7-2 2.ledd, står det at garasjeanlegg med atkomst skal ha sikkerhet mot 200-års flom (sikkerhetsklasse F2). Det er en forutsetning at veisystemet, beredskapssystemet og adkomstene skal fungere under flom. flommen i Mjøsa er spesiell og dette er derfor en stor utfordring, den er ikke nødvendigvis akutt farlig, men vannet blir stående lenge. Dette kan videre øke forurensningsfaren, byggetekniske ødeleggelser mm. Kommunen er her forvalter av byggeteknisk forskrift, men det er betenkeligheter med å bygge i et område som er så flomutsatt, men har forståelse for ønske om byutvikling i området. Gode løsninger må synliggjøres tidlig.</li> </ul> | <p>helhetlig tankegang sikres i områdeprogrammet. Områdeprogrammets føringer gjør at det ikke må lages en felles reguleringsplan for hele området. Områdeprogrammet som verktøy er forankret i Kommunedelplan Lillehammer by – Byplanen 2020 – 2023 (2030) (bestemmelse 4.20.3). Byplanen ble vedtatt.</p> <p>Det vil imidlertid bli lagt til mer helhetlig sikring for temaet grunnforurensning. Det legges til som krav til reguleringsplaner (kapittel 4.1 og 4.2) at det skal foreligge en helhetlig tiltaksplan for avslutning av deponiet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet har ikke dette detaljnivået. Snitt og illustrasjoner må lages i reguleringsplanfasen.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet forholder seg til dagens regelverk. Detaljerte løsninger er en del av reguleringsplanfasen. Kommunen vurderer dette som hensiktsmessig. Kommunen veier ulike interesser og må finne en god balanse. Betydningen av fortetting veier tungt i denne saken.</li> </ul> |
|--|---|--|

- Det må lages tilstrekkelig hensyn til Lågendeltaet naturreservat i videre planlegging. Den totale belastningen må synliggjøres.
- Hvordan er koblingen til miljøvennlig transportformer opp mot byen tenkt?
- Det er viktig at kvaliteten og opplevelsesverdien for friluftsliv ivaretas for allmennheten ved utbygging av område. Det gjelder spesielt å opprettholde turveien som går langs Mjøsa; Strandpromenaden-Strandtorget- Busmoen.
- Støtter opp om grønne korridorer byen-Strandpromenaden-Strandtorget, dette for å gjøre det enkelt og attraktivt å gå/sykle i tillegg til tilgang til Mjøsa som et rekreasjonsområde
- Det vil bli krav om ROS analyse.

- Innspillet fører delvis til presiseringer i områdeprogrammet. Naturreservatet blir tatt med i bildet med grønnstruktur (kapittel 1). Å synliggjøre belastningen er sikret gjennom gjeldende lovverk og er en del av reguleringsplanfasen.
- Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Det henvises til kapittel 4 og 5 i områdeprogrammet.
- Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Delområdene Nedre Busmoen og Strandpromenaden beholdes (og forbedres) som grønnstrukturer og arealer for friluftsliv. Områdeprogrammet beskriver ingen detaljerte løsninger, disse er en del av neste planfaser. Det bemerkes at turvegen ligger delvis utenfor planområdet for områdeprogrammet.
- Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet legger til rette for dette, i den grad det ligger innenfor planområdet.
- Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Det vil i kommende reguleringsplanprosesser bli krevd de analyser og utredninger som ansees som nødvendig utover de som er lovpålagt

- Flomutfordringen er sentral. Kommunenes fokus på adkomstveier er bra, men sikkerhetsklasser for garasjeanlegg mm. må avklares.
- En helhetlig tiltaksplan må sikres før første reguleringsplan utarbeides. Det må dokumenteres at forurensning, samt gassdannelse og setningsproblematikk kan håndteres. Det omfatter også å dokumentere dagens situasjon med hensyn til utlekking til resipienten, samt hvordan utlekkings situasjonen vil kunne påvirkes og håndteres ved en større utbygging av området. Det vil være behov for å utføre flere grunnundersøkelser.

- Innspillet fører delvis til presisering i områdeprogrammet. Det legges til i kapittel 5.1 at hovedkonseptet er grunnlag for utforming av området, men at elementer kan fravikes gjennom kommende planprosesser. Avklaring av detaljerte løsninger er en del av reguleringsplanfasen.
- Innspillet fører delvis til presisering i områdeprogrammet. Det legges til som krav til reguleringsplaner (kapittel 4.1 og 4.2) at det skal foreligge:
  - en helhetlig tiltaksplan for avslutning av deponiet. Denne skal foreligge som grunnlag for en mer detaljert tiltaksplan for hvert reguleringsområde
  - ved utarbeidelse av hver reguleringsplan en detaljert tiltaksplan for håndtering av forurensede masser innenfor reguleringsplanens planavgrensningDen helhetlige tiltaksplanen utarbeides i samarbeid med Lillehammer Kommune og godkjennes av rett forurensningsmyndighet. Den detaljerte tiltaksplanen er en del av reguleringsplanprosessen og er forslagstillers ansvar. Grunnforurensning blir et tema i eventuelle konsekvensutredninger.

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gode intensjoner om å ivareta alle trafikantgrupper, utarbeide mobilitetsplan og sikre sammenhengende gang- og sykkelforbindelser. Det må stilles konkrete rekkefølgekrav for å ivareta trafikale behov, ev. også utover i vegnettet. Hvordan ivareta realisering av helhetlige løsninger med flere aktører og planprosesser, som også kan ha en tidsmessig forskyvning?</li> <li>• Hvor stort potensiale er det i å unngå økning i personbiltrafikk med de begrensninger som ligger i området i dag i form av arealknapphet, barrierevirkninger og høydeforskjeller. Er det mulig å gjøre noen grep for å gi bussene et fortrinn?</li> <li>• Muligheter for å etablere en bybane/gondol er spennende, og kan være et godt tilbud mellom Strandtorget og sentrum. Det må utredes nærmere hva som skal til for at dette kan bli gjennomførbart og kan fungere som en del av transportsystemet (billettpris?). Vil det også</li> </ul> | <p>Områdeprogrammet stiller allerede krav til reguleringsplanen at kartlegging av forurensing i grunn skal gjennomføres.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet beskriver prinsipp og krav til flere delområder. Ved utarbeidelse av reguleringsplaner i delområdet Strandtorget må det blant annet utarbeides en mobilitetsplan. Dette gjelder alle reguleringsplaner i delområdet. Generelt er målet med områdeprogrammet til å sikre helhetligheten og til å få utviklinger og planinitiativer i gang. Områdeprogrammet har ikke detaljnivået at dette kan svare på spørsmål hvordan løsninger realiseres. Dette avhenger av oppdraget, økonomi, involverte aktører, pågående planprosesser og så videre.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet har ikke dette detaljnivået. Løsninger blir en del av reguleringsplanfasen, blant annet i mobilitetsplanen.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet har ikke dette detaljnivået. I tillegg er bybane et eget prosjekt. Det er foreløpig</li> </ul> |
|--|---|--|

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>være behov for bilrestriktive tiltak for å endre reisemiddelvalg? Hvilke større grep kan man gjøre?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er viktig med kortest mulig kjørerute for bybuss mellom Strandtorget og sentrum. Holdeplasser bør plasseres nærmest mulig Mesnadalsvegen, slik at man ikke må kjøre langt inn i området for å snu. Viktig å sikre god framkommelighet for buss. Det bør planlegges for et vegnett som har tilstrekkelig kapasitet for å begrense opphopning/kødannelse. Mesnadalsvegen er viktig for busstransport som en rask rute til E6 fra sentrum. Er det muligheter for å etablere holdeplasser på Mesnadalsvegen til/fra dagens E6?</li> <li>• Skepsis til foreslått løsning for trafikkavvikling ved flom. Har behov for å vite mer om hvordan framkommelighet er tenkt løst i ulike flomsituasjoner. Mener at flomsikker adkomst bør gå via en hovedveg til et utbyggingsområde av dette omfanget. Sliperivegen kan løse beredskapsveg, men det er viktig at bruken av denne vegen begrenses til det da den er en boliggate som til vanlig er stengt for gjennomkjøring.</li> <li>• Mener at gågate egner seg mindre godt til syklistene. anbefaler at syklende får en egen trasé.</li> </ul> | <p>ikke mer konkret informasjon å inkludere i områdeprogrammet enn henvisningen til hensynssonen fastsatt i Byplanen og nevne bybane som eventuelt ekstra tilbud for kollektiv.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Et prinsipp i områdeprogrammet er at effektivitet og framkommelighet for kollektivtrafikken skal vektlegges og det stilles krav til å utarbeide en mobilitetsplan. Områdeprogrammet viser et konsept for utviklingen, ikke en endelig plan. Detaljerte løsninger er en del av reguleringsplanfasen.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Prinsipp i områdeprogrammet er at utrykningskjøretøy skal ha tilgang ved 200-års flom. Mesnadalsvegen er ikke per i dag sikret på 200-års flomnivå (vegen er sikret på 100 års flomnivå). Konseptet for utvikling viser hvordan det kan ser ut, men dette er ikke en endelig plan og ikke en juridisk bundet løsning. Detaljerte løsninger er en del av reguleringsplanfasen.</li> <li>• Innspillet fører delvis til presisering i områdeprogrammet. Begrepet «gågata» blir endret i «gågate/torg». Målet er at</li> </ul> |
|--|--|--|

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hvordan kan man redusere barrierevirkningene på grunn av høydeforskjeller for å gjøre området mest mulig tilgjengelig og attraktivt for opphold? Med tanke på universell utforming bør man unngå mange trapper og bratte gangveger. Det bør tilstrebes kvaliteter som gjør at man vil oppholde seg lengre i området, dette er indirekte viktig for å gjøre det attraktivt til å sykle eller gå.</li> <li>• Hvordan kan nullvekst i personbiltrafikken løses i praksis?</li> <li>• Viktig å sikre forbindelser for gående og syklende opp mot sentrum, behov for en helhetlig planlegging der også infrastruktur utenom</li> </ul> | <p>denne vegstrekningen blir en bilfri gate hvor det legges til rette for gående og syklende (og beredskapstjenester). Hvordan løsningen faktisk ser ut er en del av neste planfasen.</p> <p>Det bemerkes at begrepet «gågate/torg» blir brukt i områdeprogrammet, men at dette ikke nødvendigvis betyr at samme begrep brukes i reguleringsplanen. Det kan være at det velges et annet begrep i reguleringsplanen som passer bedre til den utarbeidede løsningen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet legger til rette for tilgjengelighet og attraktivitet i området. Detaljerte løsninger er en del av reguleringsplanfasen, områdeprogrammet har ikke dette detaljnivået.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Prinsippene og krav i områdeprogrammet legger til rette for gode forbindelser og fremkommelighet for myke trafikanter og kollektivtrafikk. Det må lages en mobilitetsplan i reguleringsplanfasen der nullvekstmålet blir et tema. Konkrete løsninger er en del av reguleringsplanfasen.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Prinsippene og krav i</li> </ul> |
|--|--|--|



|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>planområdet tas med. Etterlyser sammenhenger/koblinger til tiltak/planer utenfor området for å se helheten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Positivt til ytre kjøreveg og indre gågata.</li> <li>• I mobilitetsplanen må trafikkutredninger og beregninger inngå, beregning av biltrafikken må beregnes med framskrivninger med hvilke konsekvenser det får for Mesnadalsarmen ut på dagens E6 og opp i Bankenkrysset. Nødvendige tiltak i vegnettet som følge av utbyggingen må inngå.</li> <li>• Stiller spørsmål til hvor aktive fasadene kan bli med parkering i etasje en og etasje to. Dette er en utfordring.</li> </ul> | <p>områdeprogrammet legger til rette for gode forbindelser og fremkommelighet for myke trafikanter. Koblinger mellom Strandtorget og omkringliggende områder skal sikres.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Dette er sikret i den overordnede planen (Byplanen, bestemmelse 4.20.3.5) som krav til reguleringsplaner.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Hvordan dette løses er en del av reguleringsfasen. Områdeprogrammet har ikke dette detaljnivået.</li> </ul> |
| <p><b>Eldrerådet</b><br/><b>24.10.2023</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hvordan vil eventuell bebyggelse bli berørt av flom?</li> <li>• I hvilken grad sikrer kommunen seg for utgifter som vil følge av flom? Hvem tar konsekvenser for eventuelle konkurser? Om kommunen får økte utgifter på grunn av flom, vil det føre til økte utgifter til innbyggere.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Ny bebyggelse må forholde seg til gjeldende regelverk. Områdeprogrammet kan ikke forutsi hyppighet og forløp av fremtidige flom.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet er et arealprogram med utformingsprinsipper og krav til reguleringsplaner. Den den nevnte</li> </ul>   |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vil kloaksystemet fra Gausdal blir berørt og kan det føre til forurensning?</li> <li>• Hvordan vil bebyggelsen endre profilen og innsynet til byen?</li> <li>• Hvordan sikrer kommunen større tilgang til fellesområde?</li> </ul> | <p>tematikken ligger utenfor det som kan omfattes av en planprosess. Det bemerkes at i vedtatte Byplanen Strandtorget-området er avsatt som et transformasjonsområde for byomforming og fortetting. Det er også avsatt i Byplanen at det skal utarbeides et områdeprogram før videre regulering innenfor området. Dette områdeprogrammet er derfor en gjennomføring av vedtatte Byplanen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet har ikke dette detaljnivået. Løsninger for vann og avløp og eventuell påvirkning på eksisterende systemer vil inngå som tema i reguleringsplanfasen.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet har ikke dette detaljnivået. Siktanalyser og vurdering av bebyggelse/landskap vil være en viktig del av reguleringsplanfasen. Det bemerkes at i Byplanen er Strandtorget-området avsatt som et transformasjonsområde for byomforming og fortetting, så noe vil endre seg.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Kommunen sikrer dette via prinsipper for utviklingen som legger til rette for et nettverk av forbindelser gjennom området og sikring</li> </ul> |
|--|---|---|

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er det mulig for kommunen å kjøpe opp flere områder til friarealer?</li> <li>• Veinettet og parkeringsløsningen må tas hensyn til de økte behovene.</li> <li>• Opptrekkarm til Søre-Ål må planlegges inn.</li> </ul> | <p>av koblinger til omkringliggende områder. Minst én passasje gjennom uteoppholdsarealer i utbyggingsområdet skal være offentlig tilgjengelig og oppleves sånn. Prinsippene ligger til grunn for neste planfaser. Det bemerkes at i denne kommentaren legges det til grunn at med «fellesområde» menes delområde Nedre Busmoen, delområde Strandpromenaden og uteoppholdsarealene i delområde Strandtorget.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet er et arealprogram med utformingsprinsipper og krav til reguleringsplaner og den nevnte tematikken ligger utenfor det som kan omfattes av en planprosess.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Utviklingsprinsippene og krav til reguleringsplaner sikrer hensyn til temaet på overordnet nivå. Konkrete løsninger er en del av reguleringsplanfasen og blir blant annet et tema i mobilitetsplaner.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Det bemerkes at arealet ligger for en stor del utenfor planområdet, men områdeprogrammet for</li> </ul> |
|--|---|--|

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bebyggelsen vil bli berørt av trafikkstøy fra E-6.</li> <li>• Området har vært søppeldeponi. Hva er farene for store miljøproblemer?</li> </ul>   | <p>Strandtorget er ikke til hinder for at dette gjennomføres i en annen planprosess. Det kan være aktuelt at dette blir et tema i revisjon av Kommuneplanen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet viser et konsept for utviklingen, men ikke en endelig plan. Områdeprogrammet har ikke et slikt detaljnivået at støy kan utredes. I kommende reguleringsplaner vil nasjonal støyveileder legges til grunn ved all planlegging.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Områdeprogrammet har ikke dette detaljnivået. Dette blir en del av neste planfasen. Områdeprogrammet stiller som krav til reguleringsplaner at det blir gjennomført kartlegging av forurensning i grunn og tiltaksplaner for avslutning av deponiet.</li> </ul> |
| <p><b>Statsforvalteren i Innlandet</b><br/><b>09.11.2023</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Statsforvalteren oppfordre til at det bør legges tydelige føringer for: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kollektiv. Det bør være en målsetning at en større andel av besøkende skal reise kollektivt.</li> <li>2. Parkering brukes restriktivt for å vri reisemidler over til miljøvennlige transportformer.</li> <li>3. Området bør utvides for å omfatte en tydeligere og forbedret forbindelse mellom sentrum og Strandtorget. Dette kan også løses med rekkefølgekrav i den videre planleggingen.</li> </ol> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet punkt 1, 2 og 4 fører ikke til endringer. Innspillet punkt 3 fører til justeringer i områdeprogrammet. <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nevnes allerede i kapittel 3.2 som delmål</li> <li>2. Det må lages en mobilitetsplan i reguleringsfasen der nullvekstmålet blir et tema i. Konkrete løsninger er en del av reguleringsplanfasen.</li> </ol> </li> </ul>  |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>4. Volum for handel er fastlagt gjennom byplanen, men det bør gjøres analyser av hvordan nye arealformål i området utfyller og ikke utkonkurrerer viktige funksjoner i sentrum.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Krever at risiko- og sårbarhetsanalyser skal utarbeides i tråd med veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ga ut i 2017. Uavhengig av dette kreves det av kommunen at planområder er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn, jfr. plan- og bygningsloven § 28-1.</li> <li>• Garasjeanlegg skal sikres mot flom i tråd med kravene til sikkerhetsklasse F2, herunder også innkjøring til anlegget. Understreker også betydningen av flomsikker adkomst til området, dvs. 200-årsflom, slik at hensynet til blant annet utrykningskjøretøyer blir ivaretatt.</li> </ul> | <p>3. Å ha attraktive forbindelser mellom Strandtorget og sentrum er viktig. Dette er nevnt i kapittel 1 og er vist i kapittel 5.3. Det legges til i kapittel 4.1 at koblinger mot sentrum skal sikres. Det bemerkes at forbindelser mellom Strandtorget og sentrum ligger for en stor del utenfor planområdet.</p> <p>4. Fordi områdeprogrammet har ikke dette detaljnivået og det foreligger ikke noen endelig plan ennå, kan en slik analyse ikke gjøres. Dette blir et tema i reguleringsplanfasen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Dette er sikret gjennom gjeldende lovverk og er en del av reguleringsplanfasen.</li> <li>• Innspillet fører delvis til presisering i områdeprogrammet. Det legges til i kapittel 5.1 at hovedkonseptet er grunnlag for utforming av området, men at elementer kan fravikes gjennom kommende planprosesser. Avklaring av detaljerte løsninger er en del av reguleringsplanfasen.</li> </ul> |
|--|--|---|

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er grunnforurensning i området. En helhetlig tiltaksplan må derfor sikres før første reguleringsplan utarbeides, og det må dokumenteres at forurensning og setningsproblematikk kan håndteres. Avklare behov for å utføre flere grunnundersøkelser. Statsforvalteren mener det er hensiktsmessig at de er myndighet.</li> <li>• Lågendeltaet naturreservat og fuglefredningsområde er en del av Lillehammer by og dermed utsatt for et stort press på bruk av areal innenfor og inntil vernegrensa. Boligutbygging på Strandtorget ligger inne i vedtatt byplan. Men omfanget og utformingen av planen vil kunne påvirke naturreservatet. Det må utredes virkninger på naturreservatet. En må videre si noe om forventet bruk av nærområdet som følge av en stor økning av fastboende rett ved naturreservatet. Tiltak for å forhindre at ferdselsforbudet om våren brytes, må innarbeides i videre planlegging. Det må jobbes med avbøtende tiltak for å veie opp for negative virkninger av utbyggingen både innenfor og utenfor arealet som reguleres.</li> <li>• Anbefaler at lokal kompetanse trekkes inn i arbeidet.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innspillet fører delvis til presisering i områdeprogrammet. Det legges til som krav til reguleringsplaner (kapittel 4.1 og 4.2) at det skal foreligge en helhetlig tiltaksplan for avslutning av deponiet. Denne skal foreligge som grunnlag for en mer detaljert tiltaksplan for hvert reguleringsområde. Områdeprogrammet stiller allerede krav til reguleringsplanen at kartlegging av forurensning i grunn skal gjennomføres.</li> <li>• Innspillet fører delvis til presiseringer i områdeprogrammet. Naturreservatet blir tatt med i bildet med grønstruktur (kapittel 1). Å synliggjøre belastningen er sikret gjennom gjeldende lovverk og er en del av reguleringsplanfasen. Vurdering av tiltak er også en del av reguleringsfasen.</li> <li>• Innspillet fører ikke til endringer i områdeprogrammet. Dette er en del av reguleringsplanfasen.</li> </ul> |
|--|---|