



LILLEHAMMER  
KOMMUNE

# Områdeprogram Strandtorget

Lillehammer Kommune

Vedtatt 07.12.2023



Nordic  
Office of  
Architecture

Norconsult 



Figur: Historiske kart planområdet (1961)

# Forord ordfører

Områdeprogrammet for Strandtorget representerer en storstilt sentrumsnær utvikling i Lillehammer. Programmet gir kommunens innbyggere, kommunens administrasjon og beslutningstakere et viktig verktøy for å styre utviklingen mot den samme visjon og de samme mål.

Arealbruken på Strandtorget-området har tilpasset seg ressurstilgang og samfunnets behov gjennom tidene. Transformasjonen går fra industri, via kjøpesenter og i fremtiden til en ny attraktiv og flerfunksjonell bydel – en bydel som skal komplettere Lillehammer sentrum og være en attraksjon som tiltrekker seg både tilreisende, nye og eksisterende innbyggere.

Områdeprogrammet bygger på vedtatt kommunedelplanen, tar for seg helheten og gir føringer for videre planinitiativer. Det viser retning, men gir samtidig fleksibilitet. Initiativtakere i programområdet kan videreutvikle sine planer i fellesskap eller uavhengig av hverandre. Intensjonen med programmet er å få utviklingen i gang, og å legge til rette for at kommende planleggingsfaser kan gå smidigere.

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 Scala CC Strandtorget AS.

Samarbeidspartnerne har organisert en grundig medvirkningsprosess der det har vært viktig med dialog med grunneierne, statlige og regionale myndigheter og andre interessenter. Alle har fått anledning til å si sin mening og gå i dialog med kommunen gjennom en åpen Bylab og medvirkningsportal.

Jeg vil gjerne takke Scala CC Strandtorget AS for å ha bidratt til dette arbeidet, for å ha stilt ressurser til disposisjon og gjennomført områdeprogrammet i samarbeid med kommunen. En spesiell takk til konsulentteamet Nordic Office of Architecture og Norconsult som har utarbeidet områdeprogrammet. Videre vil jeg takke alle som har bidratt med sin mening, sine innspill og konstruktive innlegg gjennom medvirkningsprosessen og diskusjoner.

Områdeprogrammet er første trinn i prosessen for å realisere de målene og mulighetene som Byplanen legger opp til for dette området. Jeg håper at vi i det videre arbeidet kan fortsette den gode samhandlingen og den konstruktive dialogen vi har hatt så langt.

Lillehammer, desember 2023



Hans Olav Sundfør

Ordfører



# Introduksjon og bakgrunn

Områdeprogrammet er et strategisk program for å tilrettelegge og sikre ønsket utvikling av Strandtorget-området. Programmet er et ikke juridisk dokument som fastlegger overordnede prinsipper for helhetlig og langsiktig utvikling av området. Det skal ligge til grunn for etterfølgende reguleringsplaner og utbyggingsprosjekter.

Arbeidet med områdeprogrammet er initiert og forankret i Kommunedelplan for Lillehammer by – Byplanen 2020-2023 (2030). Strandtorget omfattes av Byplanens gjennomføringssone for byomforming og transformasjon (H820\_02). Området er definert som kombinert bebyggelse og anleggsformål K5: Strandtorget-området. Arealene har stort potensiale for utvikling og fortetting.

Planavgrensning for områdeprogrammet er definert gjennom Byplanens gjennomføringssone, men utvidet med arealer langs dagens E6 (figur 1). Disse arealene er inkludert i avgrensning til Kommunedelplan E6 Vingrom – Ensby og detaljreguleringsplan for avlastet E6.

Områdeprogrammet har blitt utarbeidet i et offentlig-privat samarbeid, der kommunen har samarbeidet med Scala CC Strandtorget AS. Dokumentet er resultatet av en prosess med dialog og medvirkning fra statlige og regionale fagmyndigheter, grunneiere, politikere, næringsliv, interessegrupper og innbyggere. Medvirkningsprosessen har bidratt til ny kunnskap og synspunkter for utviklingen av planområdet. Det er hovedsakelig tre temaer som har vært gjenstand for omfattende faglige diskusjoner og som har vært premissgivende i utforming av hovedkonseptet for utvikling av planområdet. Temaene er grunnforurensning, flom og mobilitet/trafikk. Vurderingene knyttet til disse er oppsummert i et separat notat.

Organisering av arbeidet, prosess og medvirkning beskrives i prosjektplan vedtatt 16.02.2023.

*Målet for utviklingsarbeidet er å transformere Strandtorget til en attraktiv bydel som komplementerer Lillehammer og bidrar til å bygge oppunder visjonen i Byplanen:*

***Lillehammer – den attraktive og levende byen.***

# Leseveiledning

## **Situasjonsbeskrivelse**

Kapittelet beskriver dagens situasjon og identifiserte utfordringer innen arealbruk, miljøforhold og mobilitet, med de kjente utfordringene. Det gis også en kort innføring i den historiske utviklingen for området.

## **Overordnede planer og føringer**

Kapittelet omtaler relevante overordnede planer og føringer, som danner premisser og rammebetingelser for foreslått utviklingskonsept for planområdet.

## **Mål og muligheter**

Kapittelet beskriver hovedmål for utviklingsarbeidet i planområdet, med konkrete delmål.

## **Utformingsprinsipper og krav**

Kapittelet angir hvilke utformingsprinsipper som skal ligge til grunn for alle reguleringsplaner og utbyggingsprosjekter innenfor planområdet, og hvilke krav gjelder for kommende reguleringsplaner. Planområdet er delt i tre delområder og det er separate prinsipper og krav som skal ligge til grunn for utvikling av hvert av disse.

## **Program for planområdet**

Kapittelet presenterer et sett med mulige løsninger for helhetlig utvikling av planområdet, som er utarbeidet på bakgrunn av mål, utformingsprinsipper og innenfor mulighetsrommet gitt av overordnede planer, føringer, nåværende situasjon, identifiserte utfordringer og premisser.

# Innhold

Forord ordfører	3
Introduksjon og bakgrunn	5
1. Situasjonsbeskrivelse	9
1.1. Beskrivelse av dagens situasjon	9
1.1.1. Arealbruk	9
1.1.2. Miljøforhold	11
1.1.3. Mobilitet	11
2. Overordnede planer og føringer	13
2.1. Statlige og regionale føringer	13
2.2. Kommunale føringer	13
3. Mål og muligheter	17
3.1. Hovedmål	17
3.2. Delmål	18
4. Utformingsprinsipper og krav	21
4.1. Strandtorget	21
4.2. Strandpromenaden	23
4.3. Nedre Busmoen	23
5. Program for planområdet	25
5.1. Hovedkonsept for utvikling	25
5.2. Arealbruk	30
5.3. Mobilitet	31
6. Veien videre	33
Referanser	35





# 1. Situasjonsbeskrivelse

## 1.1. Beskrivelse av dagens situasjon

Planområdet ligger øst for E6 og utløpet av Gudbrandsdalslågen i Lillehammer. Eneboligbebyggelse og høydeforskjeller skiller området fra Lillehammer sentrum i øst. Landskapet karakteriseres av Mjøsa/Lågen, skogkledte åser som omgir byen og tverrgående bekke- og elvedrag. Ved Strandtorget er terrenget flatt, og området er preget av store asfalterte flater og bilbasert arealbruk. Med nærhet til sentrum og lokalisering ved strandlinjen, er det her et stort potensial for transformasjon og byutvikling.

Figur: Planområdet og Lillehammer Sentrum

### 1.1.1. Arealbruk

Området domineres av eksisterende kjøpesenter Strandtorget, andre handel- og næringsvirksomheter (bl.a. Strandparken, McDonald's, Plantasjen, Elkjøp, Circle K), samt store grå flater med overflateparkeringsplasser og øvrig vegareal. Næringsarealene består i hovedsak av større volumer, med både plasskrevende og kundeintensiv handel, bensinstasjon og serveringstilbud. Kjøpesenteret Strandtorget er nylig oppgradert med aktive fasader og en arkitektonisk utforming som i større grad henvender seg ut mot omgivelsene.

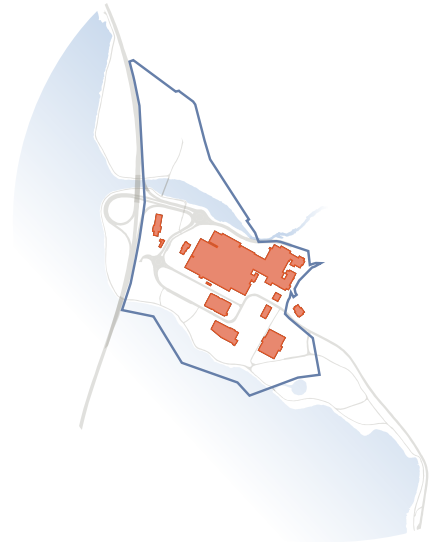
Strandpromenaden er et svært viktig friluftslivsområde, og utgjør en sammenhengende turveg langs Mjøsa og Lågen. Strandparken sørøst i området er opparbeidet med blant annet badestrender, skatepark, sandvolleyballbaner, treningsapparater, toalett og parkering. Areal nord for Mesnælva er opparbeidet som friområde.



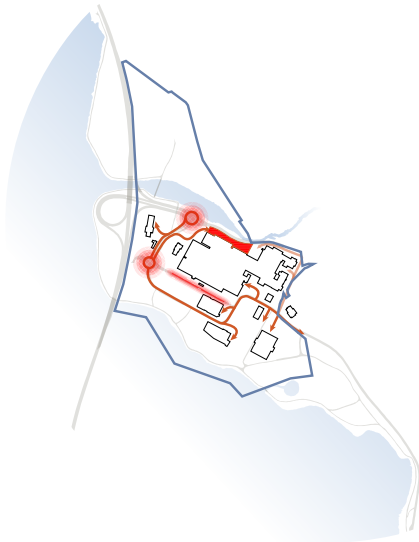
Grønnstruktur (inkl. Lågendettaet naturreservat)



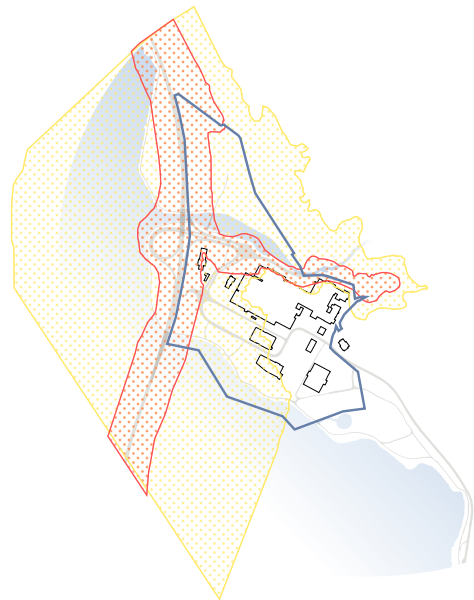
Eksisterende bygninger



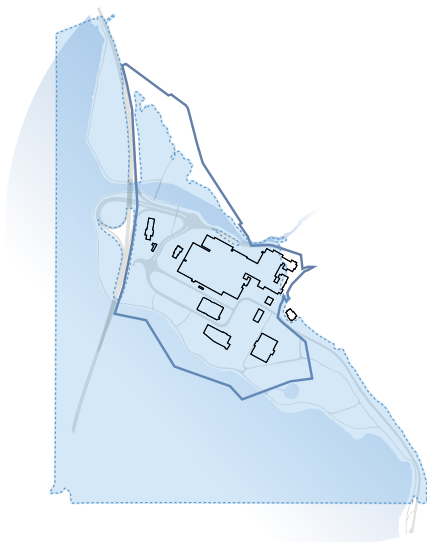
Eksisterende Mobilitet (flaskehals bil)



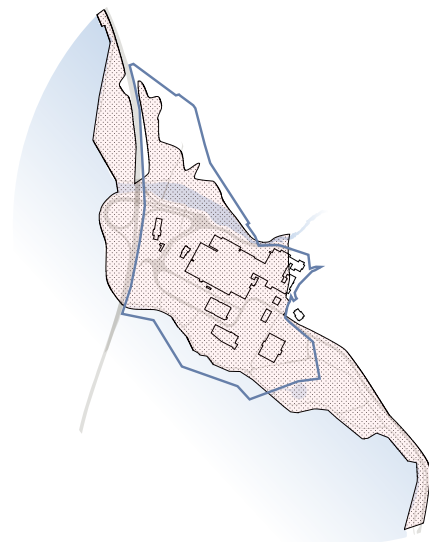
Støy (dagens E6)



Flom (200-års flom)



Forurenset grunn



1958



2004



Strandtorget-området ble først utbygget med Mesna kartongfabrikk i 1915, som var en del av byens industrihistorie langs Mesnaelva fra 1800-tallet. Området har i dag få spor av tidligere arealbruk, med unntak av postindustrielle bygninger.

I 1985 ble E6 lagt utenom bysentrum over Lillehammer bru og på utfylte masser forbi Strandtorget. Kjøpesenter ble etablert i 1990, og har i dag en viktig funksjon for lokalbefolkningen i Lillehammer og for gjennomreisende fra E6. Senteret er et naturlig stoppested for besøkende til et av Norges største hytteområder i Lillehammer og Øyer kommune. Deler av vegstrekningen Mesnadalsarmen, som knytter E6 mot Lillehammer sentrum, er fredet som strekning med samferdselshistorisk verdi. Det foreligger forslag om å innskrenke fredningsomfanget ved å ta ut to delstrekninger – kryssområdene i sentrum og ved E6.

#### Utfordringer:

Handel på Strandtorget kjøpesenter må sees i sammenheng med handel i sentrum. Med ekspansiv og bilrettet arealbruk (overflateparkering) er det ikke tilrettelagt for byliv og gode møteplasser mellom byggene. Strandtorget mangler gode koblinger mot byen, og kan fremstå som en barriere mot strandlinjen og friområder.

### **1.1.2. Miljøforhold**

Strandtorget grenser til Lågendeltaet naturreservat, som strekker seg fra nedre deler av Lågen og til munningen av Mjøsa. Området er vernet som et spesielt og viktig våtmarksområde med et rikt fugleliv.

Det er gjort store utfyllinger på Strandtorget og nord for Mesna, delvis med avfall og masser med høyt organisk innhold. Her er det påvist forurenset grunn. Ved Strandparken er det i 2020 påvist masser opp til tilstandsklasse 4 med behov for tiltak. Det er i lengre tid blitt påvist omfattende setninger på utfylt område.

Det er registrert høye støynivåer i nærhet til E6 og innfartsvegen til bysentrum. Hele området ligger innenfor faresone for 200-årsflom. Store deler av området ligger innenfor soner med moderat til lav aktsomhet for radon, samt noen mindre soner med høy aktsomhet.

#### Utfordringer:

Med pågående setningsutvikling i området må det vurderes setningsreducerende tiltak ved utbygging. Masser med høy forurensingsgrad må håndteres ved utvikling av boliger. Grå, impermeable flater skaper utfordringer i forhold til håndtering av overvann. Flomproblematikken i området må håndteres i planlegging og utbygging. Strandlinjen er utsatt for årvisse oversvømmelser som begrenser bruk av området. Det vil være nødvendig med nærmere undersøkelser og prøvetaking av området for å dekke kunnskapsmangler om miljøforhold og klimatilpasning.

### **1.1.3. Mobilitet**

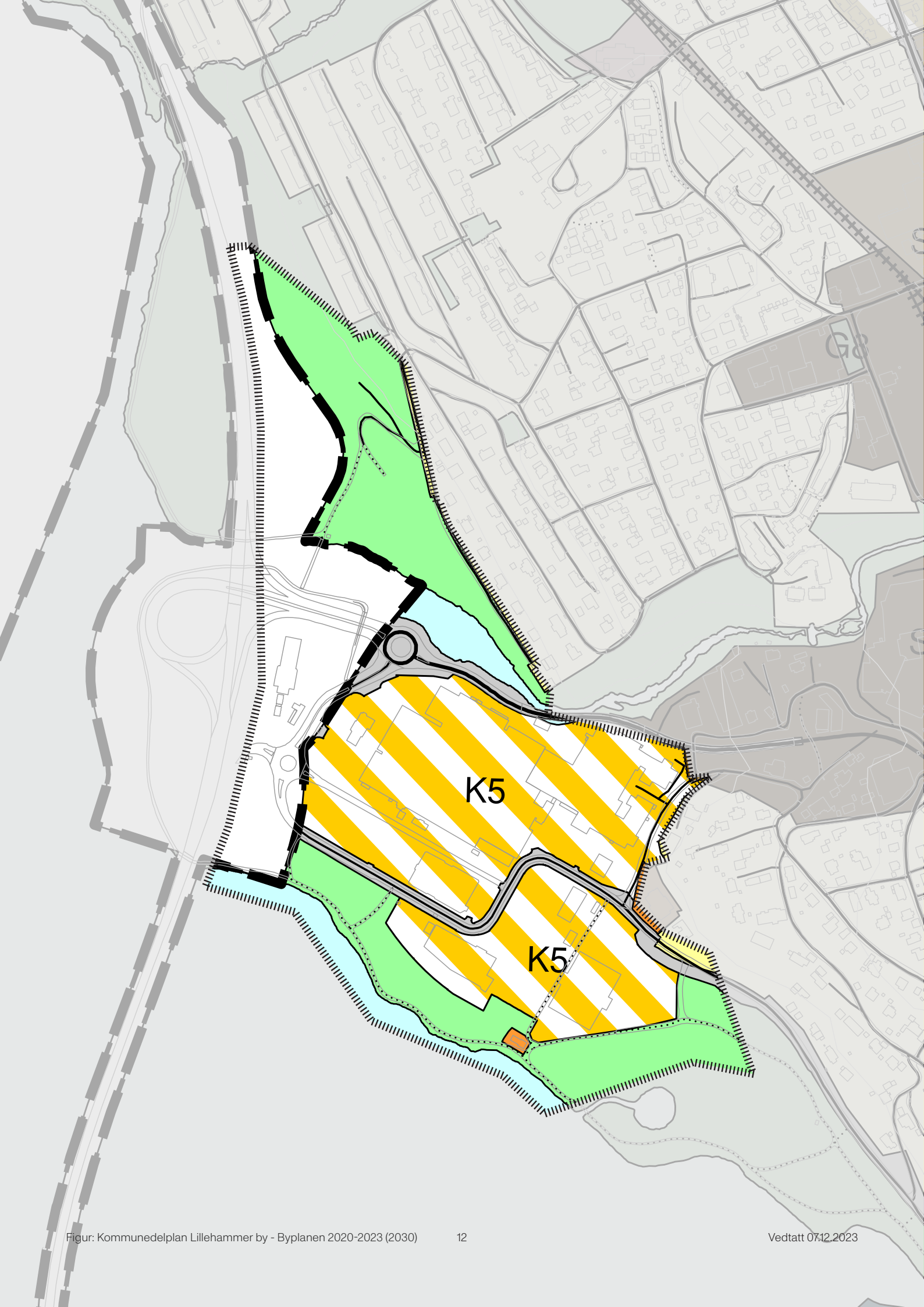
Som gående og syklende er det vanskelig å orientere seg i området, hvor kjøreareal, parkering og varelogistikk er dominerende. Strandtorget ligger innenfor 10 minutters gangavstand til skysstasjonen, men det er mangel på merkede forbindelser og stigningen er bratt. Det er anlagt bussholdeplass vest for kjøpesenteret.

Strandtorget har et stort kundetilfang med 2,3 millioner besøkende årlig, og sammen med øvrig handelstilbud, er et attraktivt handelssted for gjennomreisende og hytteturister. Fra Mesnadalsvegen er det også mange biler som tar av til bensinstasjonen rett ved innkjøring til området, i tillegg til gjennomkjøring til boligområder, campingplass og renseanlegg syd for området.

Det er i Byplanen lagt inn hensynssone for fremtidig bybane/gondol fra Strandtorget og Mjøsa til Birkebeineren Skistadion via sentrum. Dette vil kunne være en del av kollektivsystemet som binder Lillehammer sammen på tvers av høydekotene, og samtidig bli en turistattraksjon.

#### Utfordringer:

Forbindelser mellom strandlinjen, Strandtorget og sentrum er lite tilrettelagt og vanskelig å finne. Området er bilbasert og har dårlig tilrettelegging og fremkommelighet for fotgjengere og syklistere. Den trafikale situasjonen er sammensatt med store trafikkvariasjoner. I perioder med mest trafikk, kan det være dårlig fremkommelighet for biltrafikk.



# 2. Overordnede planer og føringer

Kapitlet omtaler relevante overordnede planer og føringer, som danner premisser og rammebetingelser for foreslått utviklingskonsept for planområdet. Områdeprogrammet tilsidesetter ikke gjeldende overordnede planer, men konkretiserer disse med anbefalte utformingsprinsipper, krav og føringer til kommende reguleringsplaner.



Strandtorget Lillehammer - oktober 2022

## 2.1. Statlige og regionale føringer

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, 2018
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, 2023-2027
- Regional plan for verdiskaping 2018-2030
- Strategisk Næringsplan for Lillehammer-regionen 2021
- Regional plan for samferdsel 2018 - 2030
- Regional plan for Gudbrandsdalslågen med sidevassdrag
- Regional plan for samfunnstryggleik, 2023-2035
- Det grønne Innlandet: regional plan for klima, energi og miljø

## 2.2. Kommunale føringer

### Kommunedelplan Lillehammer by - Byplanen

I Byplanen legges det opp til utarbeiding av områdeprogram for Strandtorget-området før nye reguleringsplaner eller tiltak kan iverksettes. Dette framgår av planbestemmelser til Byplanen for gjennomføringssone for transformasjon H820\_02. Arbeidet med områdeprogrammet er forankret i handlingsprogrammet til Byplanen. Områdene er regulert fra før, men det stilles krav om ny regulering før gjennomføring av større bygge- og anleggstiltak.

Byplanen legger føringer om at området skal



transformeres flerfunksjonelt og med høy arealutnytting (jf. bestemmelser pkt. 4.20.3.4). Innenfor området tillates følgende:

«bolig, kjøpesenter, forretning til detaljvarehandel, store handelsformater, areal- og transportkrevende handel, offentlig eller privat tjenesteyting, fritids- og turistformål, bytilpasset næring.» (jf. pkt. 2.5.6)

Byplanen legger føringer om at områdeprogrammet minimum bør 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

I forbindelse med Byplanen er det utarbeidet en rekke underlagsdokumenter som er benyttet som grunnlag for områdeprogrammet. Dette er blant annet:

- Trafikkanalyse
- Byromsanalyse
- Mulighetsstudie Strandtorget – Lilletorget
- Nærings- og handelsanalyse

Områdeprogram Sentrum Vest

Områdeprogram Sentrum Vest omfatter arealer på Lurhaugen, stasjonsområdet og Mesnadalen/Sorgendal. Arealene grenser til planområdet for Strandtorgetområdet. Avhengigheter mellom disse arealene, som trafikk løsninger eller koblinger langs og til Mesnaelva, ivaretas i utviklingskonseptet for planområdet.

Kommunestyret vedtok Områdeprogram Sentrum vest 30.03.2023





# 3. Mål og muligheter

## 3.1. Hovedmål

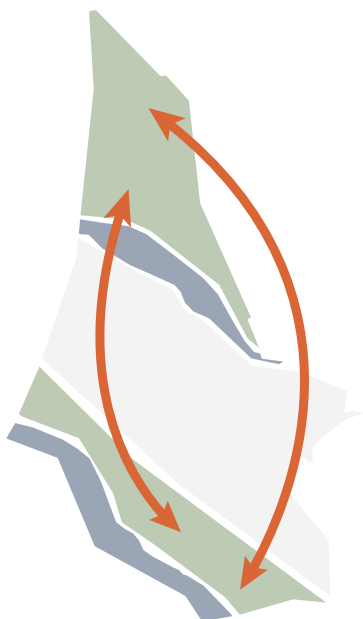
Målet for utviklingsarbeidet er å transformere Strandtorget til en attraktiv bydel som komplementerer Lillehammer og bidrar til å bygge oppunder visjonen i Byplanen:

*Lillehammer – den attraktive og levende byen.*

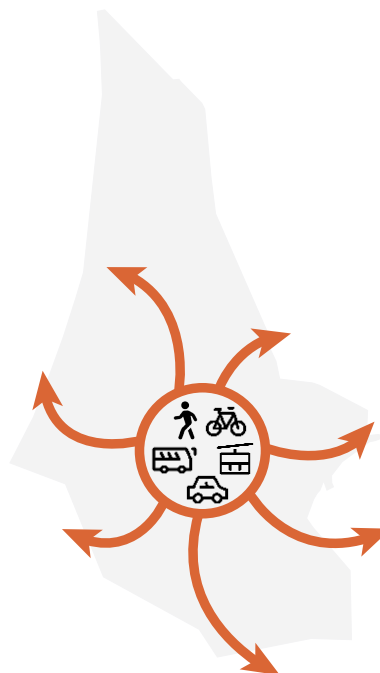


## 3.2. Delmål

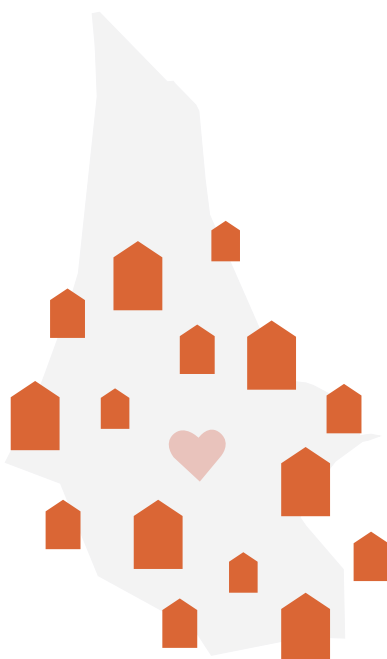
Arbeidet skal bidra til å:



1. Sikre blå-grønne strukturer, friluftsliv, lek og byrom.
  - Gode forbindelser til Mjøsa, Lågen og Mesnaelva
  - Beholde friluftsområder nord for Mesnaelva



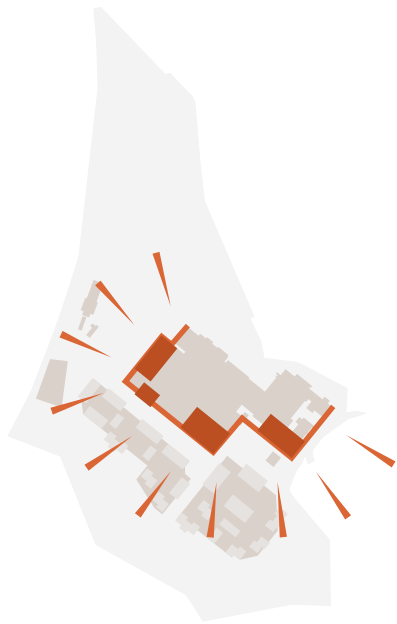
2. Sikre transportårer for alle trafikantgrupper, herunder omtale overgangsområder til tilgrensende områder (koblingspunkt).



3. Sikre at området blir attraktivt som boligområde og at det blir en variasjon av boligtyper og i befolknings sammensetning.



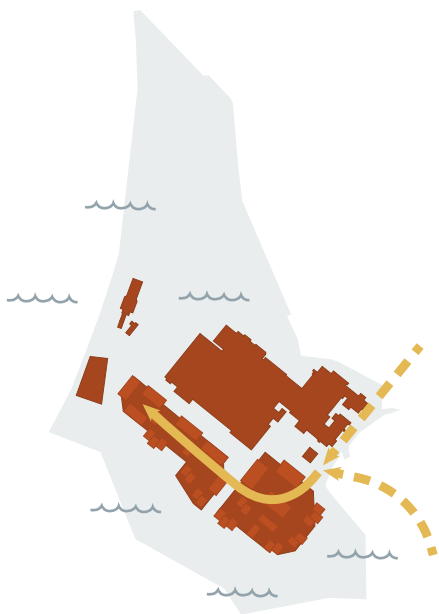
4. Tilrettelegge for at ny bebyggelse gis mulighet for opprustning og utvikling som kjennetegnes ved blandet arealformål, høy arealutnyttelse og helhetlige arkitektoniske grep.



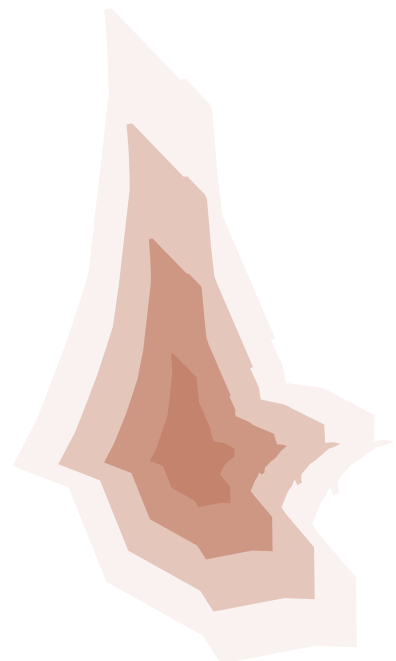
5. Få fram de ressurser og muligheter som finnes i eksisterende strukturer i området.



6. Bidra til kommunens nullvekstmål for personbiltransport (all økning i persontransport skal tas med gange, sykkel og kollektiv).



7. Sikre overordnede prinsipper for klimatilpasning, overvann og flom.



8. Gi forutsigbarhet for kommende reguleringsplaner og utviklingsinitiativer.

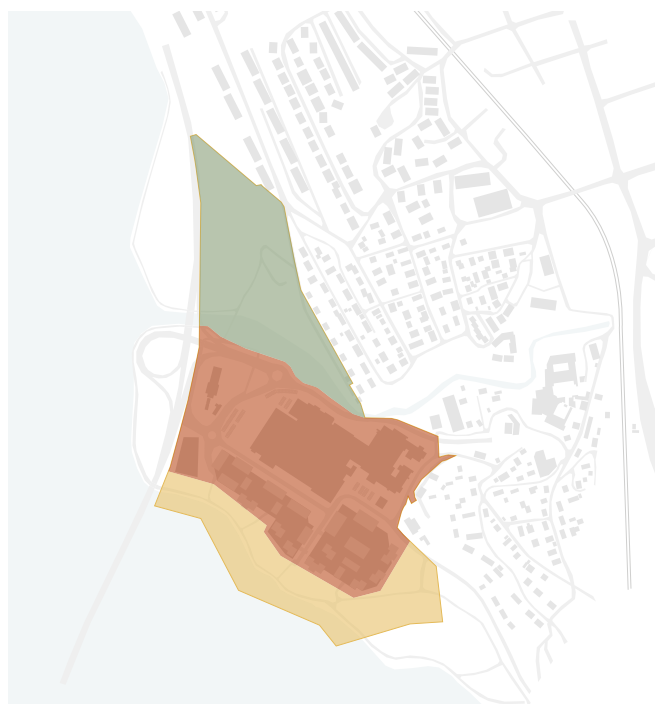


# 4. Utformingsprinsipper og krav

Planområdet er delt inn i tre ulike delområder:

- Strandtorget (rød)
- Strandpromenaden (gul)
- Nedre Busmoen (grønn)

Figur: Tre delområder - Busmoen (grønn), Strandtorget (rød), Strandpromenaden (gul)



Delområdene er av forskjellig karakter, med ulike funksjoner og forhold som berøres. Det er derfor hensiktsmessig å beskrive utformingsprinsipper og eventuelle krav separat for de ulike delområdene.

## 4.1. Strandtorget

### Utformingsprinsipper

Strandtorget skal transformeres til en flerfunksjonell og urban bydel. Majoriteten av eksisterende bebyggelse og funksjoner skal ivaretas.

Lovpålagte kravene for 200 års flom og universell utforming skal være førende for plassering og utforming av ny bebyggelse og funksjoner.

### Bebyggelse

Området skal utvikles med helhetlige arkitektoniske grep. Arkitektoniske virkemidler som utforming, høydesprang, materialbruk og plassering av bygg skal brukes for å unngå at bygningsfasadene oppleves massive og monotone.

Bebyggelsens utforming skal tilpasses omgivelsene og byggets funksjon. Høyder skal tilpasses Lillehammer-skalaen. Bebyggelsen skal trappes ned ytterst mot Strandpromenaden.

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

Det skal legges til rette for varierte boligtyper tilpasset beboere i ulik alder og livssituasjon.

Boliger og andre funksjoner bør legges slik at de fører til positiv sosial kontroll med uteoppholdsareal for aktiviteter.

Første etasje mot gågate skal ha bevisst utforming, som tilrettelegger for aktive fasader og permanent eller midlertidig utadrettet virksomhet. Grepene skal bidra til kontakt mellom bygningenes førsteetasjer og livet på gaten.

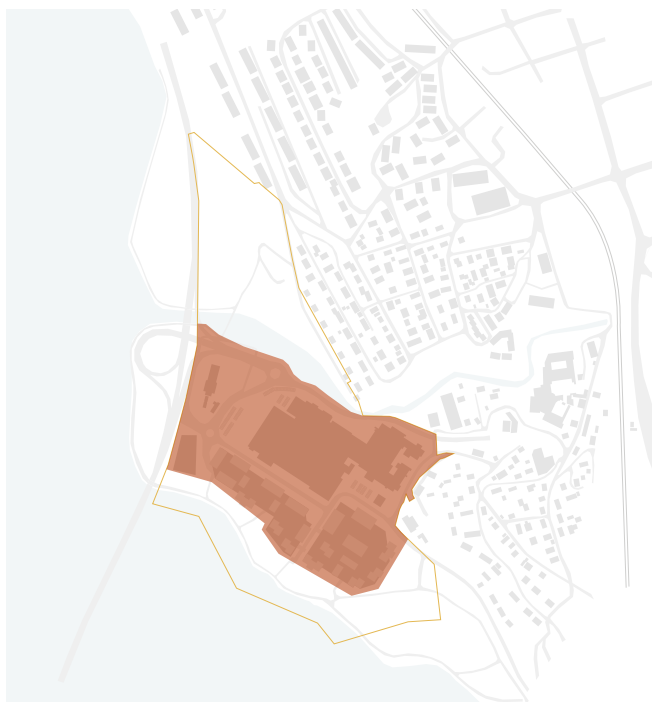
Delområdet kan deles opp i ulike felt, som kan utvikles samtidig eller hver for seg, der inndelingen skal ivareta viktige siktlinjer.

### **Mobilitet**

Transportårene skal utformes som gater.

Gatene skal sikre tilgjengelighet for personer og varer til boliger, forretninger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser med mer. Gatene skal hovedsakelig forholde seg til bygninger eller vegetasjon (f.eks. trerekker) som danner vegger i gaterommet.

Figur: Avgrensning av delområde Strandtorget



Figur: Sikres adkomst som tar høyde for 200-års flom



Arealene mellom Strandtorget kjøpesenter og den nye bebyggelsen skal utvikles som en bilfri gågate/torg, med en sosial funksjon som arena for lek, rekreasjon, møteplass, handel, sosial interaksjon med mer. Gata/torget skal forholde seg til bygninger som danner vegger i byrommet.

Området skal utvikles slik at det etableres et nettverk av forbindelser for gående og syklende. Det skal etableres trygge krysningspunkter for myke trafikanter i tilknytning til hovedinnganger for publikumsrettede funksjoner, uteoppholdsarealer og passasjer. Minst én passasje gjennom uteoppholdsarealer i utbyggingsområdet, som forbinder Strandtorget med Strandpromenaden, skal utformes slik at den oppleves som offentlig tilgjengelig.

Det skal være sammenhengende forbindelser fra Strandtorget til Nedre Busmoen. Koblinger mellom Strandtorget og omkringliggende områder, samt koblinger mot sentrum skal sikres.

Effektivitet og framkommelighet for kollektivtrafikken skal vektlegges. Myke trafikanter tilgjengelighet til kollektivholdeplasser skal prioriteres. Etablering av bybane kan styrke kollektivtilbudet.

Boligbebyggelse skal sikres adkomst som tar høyde for 200-års flom. Utrykningskjøretøy skal ha tilgang ved 200-års flom.

### **Uteoppholdsarealer**

Uteoppholdsarealer skal utformes som grønne byrom med vegetasjon og variert beplantning.

Uteoppholdsarealer for boligene skal inngå i et helhetlig grep for uteoppholdsarealene i området.

### **Krav til detaljreguleringsplan:**

- Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal kartlegging av forurensing i grunn gjennomføres.
- Helhetlig tiltaksplan for avslutning av deponiet skal utarbeides av regulantene/grunneiere og Lillehammer kommune og godkjennes av rett forurensningsmyndighet. Den skal foreligge som grunnlag for en detaljert tiltaksplan for hvert reguleringsområde.
- Ved utarbeidelse av hver reguleringsplan skal det foreligge en detaljert tiltaksplan for håndtering av forurensede masser innenfor reguleringsplanens planavgrensning.
- Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det foreligge en mobilitetsplan. Mobilitetsplan kan utarbeides for hvert reguleringsområde eller som en samlet plan for flere områder.
- Reguleringsplanarbeid for areal som er omfattet av byplanens hensynssone for bybane/gondol skal vise

Figur: Avgrensning av delområde Strandpromenaden



hvordan planforslaget kan påvirke muligheten for gjennomføring av hensynssonen.

- Ved regulering og utbygging skal tilgang til nærturområder, stier og løyper utredes - både for eksisterende og nye boliger.

## 4.2. Strandpromenaden

### Utformingsprinsipper

Strandpromenaden skal være offentlig tilgjengelig og den skal oppleves som tilgjengelig fra tilgrensende delområder.

Delområdet skal beholdes som grønnstruktur, hvor det legges til rette for rekreasjon og friluftsliv. Det skal legges vekt på at alle vil få mulighet til å komme ned til vannet der det er mulig.

Tilrettelegging i delområdet skal ikke gå på bekostning av verneverdiene i Lågendeltaet og andre naturkvaliteter.

Eksisterende stier skal utvikles og forbedres. Det skal være godt og enkelt å bevege seg for myke trafikanter.

Nettverk av forbindelser på tvers av delområder skal opparbeides. Disse kan ha ulik grad av tilrettelegging og kvalitet, slik at de utfyller hverandre i tilbud og bruk.

### Krav til detaljreguleringsplan:

- Området må tilrettelegges som oversvømmingsareal og flomvern ved flomepisoder og forhøyet vannstand i Mjøsa.
- Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det foreligge en plan for plassering av tiltak som tilrettelegger for rekreasjon og friluftsliv.

- Helhetlig tiltaksplan for avslutning av deponiet skal utarbeides av regulantene/grunneiere og Lillehammer kommune og godkjennes av rett forurensningsmyndighet. Den skal foreligge som grunnlag for en detaljert tiltaksplan for hvert reguleringsområde.
- Ved utarbeidelse av hver reguleringsplan skal det foreligge en detaljert tiltaksplan for håndtering av forurensete masser innenfor reguleringsplanens planavgrensning.

## 4.3. Nedre Busmoen

### Utformingsprinsipper

Området skal beholdes som grønnstruktur, tilrettelegges for rekreativ aktivitet og integreres med Strandpromenaden og Mesnadalen.

Program og aktiviteter skal tilrettelegges for differensierte brukere.

Det skal opparbeides nettverk av forbindelser på tvers av delområdet og i tilknytning til Strandpromenaden og Mesnadalen, disse kan ha ulik grad av tilrettelegging og kvalitet, slik at de utfyller hverandre i tilbud og bruk.

### Krav til detaljreguleringsplan:

- Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det foreligge en plan for plassering av tiltak som tilrettelegger for rekreasjon og friluftsliv.

Figur: Avgrensning av delområde Busmoen





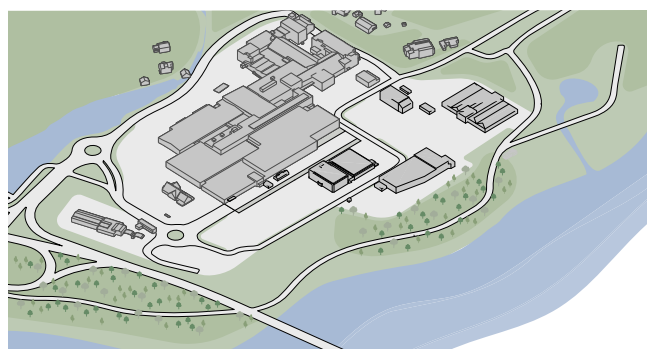


# 5. Program for planområdet

## 5.1. Hovedkonsept for utvikling

Det er utarbeidet et sett med mulige løsninger for helhetlig utvikling av planområdet. Løsningene er anbefalt på bakgrunn av mål, utformingsprinsipper og innenfor mulighetsrommet gitt av overordnede planer, føringer, nåværende situasjon, identifiserte utfordringer og premisser, som for eksempel flom.

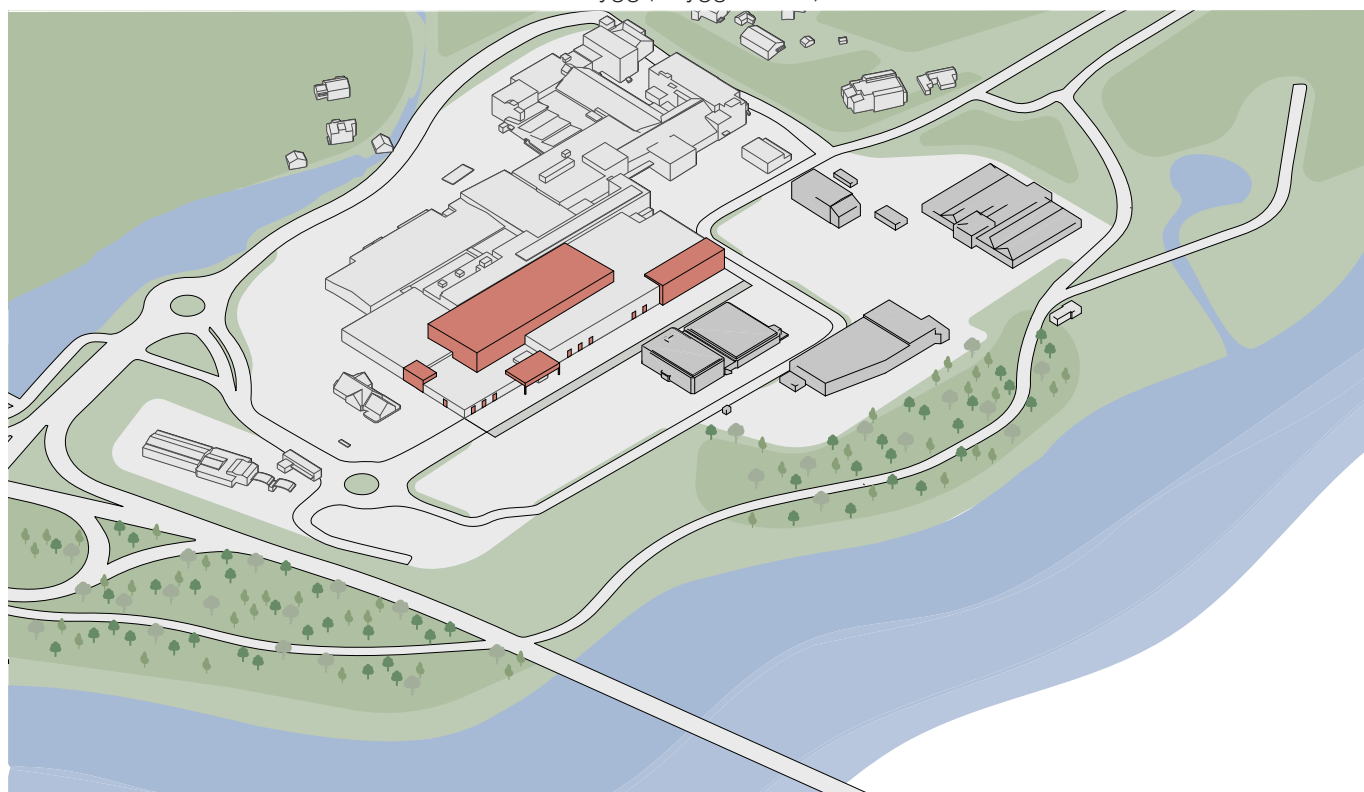
Hovedkonseptet er grunnlag for utforming av området. Elementer kan fravikes gjennom kommende planprosesser.



Figur: Dagens situasjon

Utviklingskonsept for planområdet er:

1. Fortsette å forbedre utseendet til eksisterende bygg (tilbygg/fasade)



2. Innføre gågate/torg.



3. Etablere attraktive og grønne uteoppholdsarealer over 200-årsflomnivå med parkering under.



4. Tilrettelegge for trafikksikre løsninger for myke trafikanter og fotgjengerforbindelser gjennom uteoppholdsarealer som forbinder Strandtorget med vannet.



5. Nye bygninger for personopphold plasseres over 200-årsflomnivå. Uteoppholdsarealer rundt bygninger utformes parkmessig, som tilgjengelige gårdsrom. Eksisterende friluftsarealer ivaretas og videreutvikles.





6. Det skal være muligheter å tilføre flere funksjoner i området, som bolig, service, tjenesteyting og kontor.



## 5.2. Arealbruk

Det foreslåtte konseptet bygger på at dagens funksjoner og «handelsbalanse» med sentrum opprettholdes. Noen av bygningene med handelsfunksjoner vil rives for å legge til rette for en urban, bymessig struktur. Disse funksjonene kan reetableres. Ny bebyggelse skal struktureres på forskjellig måte for å tilpasse seg de varierte funksjoner de skal romme. Balansen mellom de nye funksjonene og totalt bruksareal skal være fleksibel, og vil vurderes i de kommende reguleringsplanene.

Konseptene som illustrerer en fremtidig arealutnyttelse sør og øst for dagens kjøpesenter, er vist i eget diagram som synliggjør en mulig fordeling mellom de nye funksjonene.

Bygningene kan ha en høyde på 6-8 etasjer, inkludert parkeringsetasjer over bakken. Bygg skal trappes ned ytterst mot Strandpromenaden for å oppnå en gradvis overgang mellom bebyggelsen og den ubebygde

sonen ned mot Lågen, Mjøsa og strandsonen. Høyere punkthus/signalbygg kan tillates. Plassering, tilpasning, utforming og funksjon må illustreres og begrunnes.

Gjeldende krav om sikkerhet mot flom (TEK17 § 7-2 andre ledd) er retningsgivende for den kommende utviklingen av arealene. For å oppnå nødvendig sikkerhet mot 200-års flom skal bygninger beregnet for personopphold etableres over dagens overflateparkering, på opphevet terreng og/eller lokk, eller i områder som ikke er flomutsatt. Strukturene som plasseres på lokk skaper et flomsikkert nivå også for andre funksjoner, som uteoppholdsarealer.

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.

Det legges vekt på at uteoppholdsarealer har parkmessig preg og skaper forbindelser til eksisterende friluftarealer i Strandpromenaden.

### Eksisterende (m<sup>2</sup> BRA)

Varehandel - 50.000 m<sup>2</sup>

Parkering - 25.000 m<sup>2</sup>

Detaljvarehandel  
30.000 m<sup>2</sup>

Store handelsformater  
9.000 m<sup>2</sup>

Areal- og transportkrevende handel  
11.000 m<sup>2</sup>

### Framtid (m<sup>2</sup> BRA)

Varehandel - 50.000 m<sup>2</sup>

Parkering - ca. 42.500 m<sup>2</sup>

Nye funksjoner - ca. 108.500 m<sup>2</sup>

Detaljvarehandel  
30.000 m<sup>2</sup>

Store handelsformater  
9.000 m<sup>2</sup>

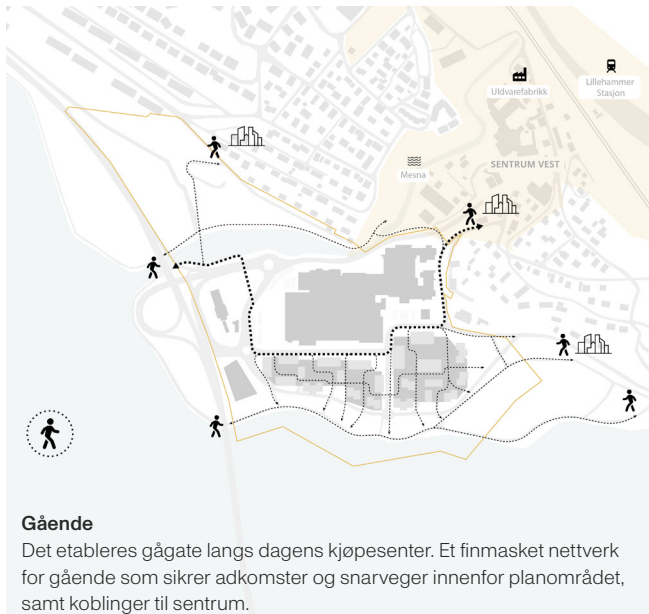
Areal- og transportkrevende handel  
11.000 m<sup>2</sup>

Ombygging av eksisterende parkering  
(parkeringsbehov iht. SINTEF byggforsklad  
parkering 2023)  
ca. 42.500 m<sup>2</sup>

Bolig (inkl. evt. studentbolig)  
ca. 61.000 m<sup>2</sup>

Næring og tjenesteyting (kontor, helse, hotell,  
aktivitetssenter etc.)  
ca. 47.500 m<sup>2</sup>

## 5.3. Mobilitet



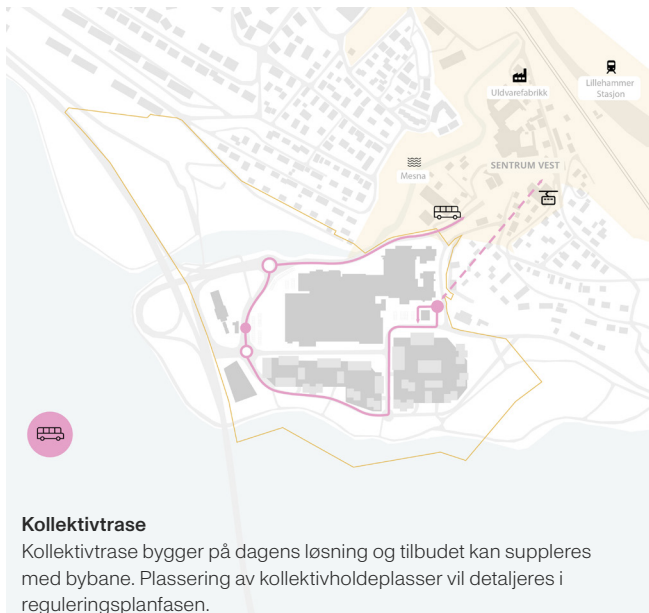
### Gående

Det etableres gågate langs dagens kjøpesenter. Et finmasket nettverk for gående som sikrer adkomster og snarveger innenfor planområdet, samt koblinger til sentrum.



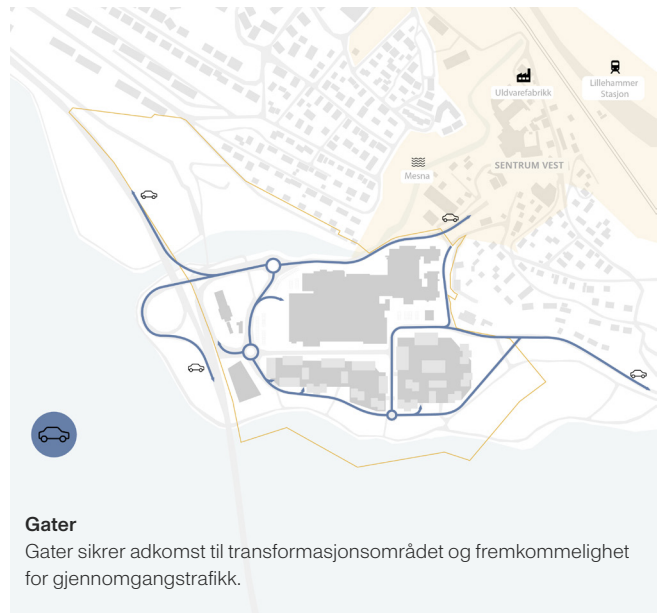
### Syklende

Sykeltrase er planlagt slik at det er gode forbindelser til og gjennom planområdet.



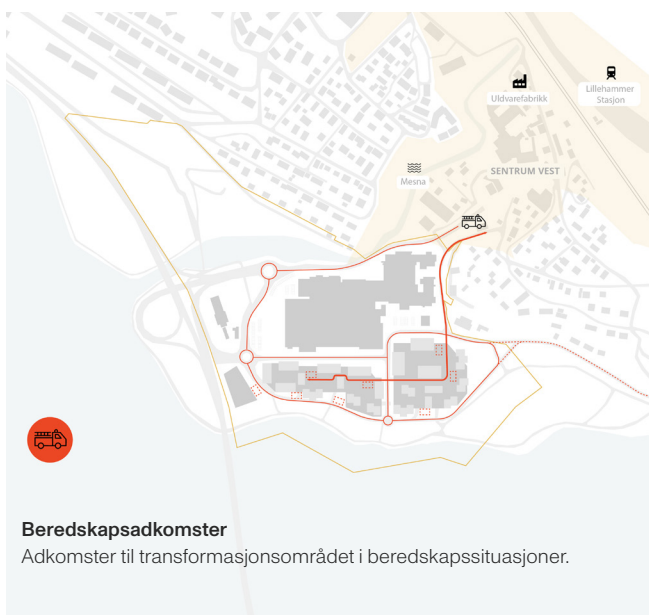
### Kollektivtrase

Kollektivtrase bygger på dagens løsning og tilbudet kan suppleres med bybane. Plassering av kollektivholdeplasser vil detaljeres i reguleringsplanfasen.



### Gater

Gater sikrer adkomst til transformasjonsområdet og fremkommelighet for gjennomgangstrafikk.



### Beredskapsadkomster

Adkomster til transformasjonsområdet i beredskapssituasjoner.



### Varelevering/Lastebiler

Varelevering og renovasjon skal nå sine målpunkter i hele området. Det settes av areal til logistikk-knutepunkt på baksiden av dagens kjøpesenter.

Utformingsprinsipper og krav gitt i kapittel 4 gir rom for at fremtidig utvikling på Strandtorget kan løses på ulike måter. Illustrasjoner viser eksempler på mulig fremtidig utvikling av bygningsvolum - sett fra sørvest og nordøst.



**1:** Basisalternativ er i tråd med de øvrige tegningene og diagrammene i områdeprogrammet. En kombinasjon av større volum mot eksisterende kjøpesenter som trappes ned mot vannet, fra nord til sør.



**2:** I dette alternativet er det subtile endringer på takformene i forhold til basisalternativet. Bygningsvolumene trappes fortsatt ned mot vannet, men de trappes også litt ned fra øst til vest, for å følge landskapet fra sentrum mot vannet.



**3:** Et alternativ hvor nedre blokkbebyggelse mot vannet har større variasjoner i bygningsstørrelser, fasader og takformer. I den sentrale sonen danner den lavere bebyggelsen mot vannet to gårdsrom sammen med høyere blokkbebyggelse.



# 6. Veien videre

Områdeprogrammet gir forutsigbarhet for kommende reguleringsplaner og utviklingsinitiativer. Før gjennomføring av større bygge- og anleggstiltak skal de aktuelle arealene reguleres. Transformasjonsområdet vil utvikles over tid med separate detaljreguleringsplaner og ulikt utbyggingstidspunkt. Det er viktig at tidspunktet for etablering og oppgradering av felles infrastruktur, samt rehabilitering av friluftsområder er tilpasset de ulike utbyggingsetappene.

Det er satt krav til temavise utredninger i videre planfase knyttet til identifiserte utfordringer.



# Referanser

1. NVE, 2022. Flomberegning for Mjøsa/Vorma (002.Z). Rapport, nr. 4/2022.
2. NVE, 2022. Sikkerhet mot flom: Utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak. Veileder, nr. 3/2022
3. Byggteknisk forskrift (TEK17) med veiledning: § 7-2 andre ledd. Hentet 11.09.2023 fra <https://www.dibk.no/regelverk/byggteknisk-forskrift-tek17/7/7-2>
4. Statens vegvesen, 2022. Håndbok N100 Veg- og gateutforming.
5. Statens vegvesen, 2022. Gateveiledning: Planlegging og utforming av gater. Veileder N-V125.
6. Rambøll 2021, Fagrapport Trafikk, Reguleringsplan for avlastet E6 Lillehammer. Nye Veier.
7. Rambøll 2021, Fagrapport Støy, Reguleringsplan for avlastet E6 Lillehammer. Nye Veier.
8. Multiconsult 2022, Strandtorget kjøpesenter tilbygg, Tiltaksplan. Veidekke Entreprenør AS.
9. Multiconsult 2021, Strandtorget elbil-ladere, Tiltaksplan. BKK EnoTek AS/Elvia.
10. Golder Associates 2020: Environmental Site Assessment Strandtorget, Lillehammer. Scala Eiendom.
11. Asplan Viak 2017, Miljøteknisk undersøkelse, E6 Kommunedelplan med KU Vingrom – Ensby med opsjoner. Statens vegvesen.
12. Structor 2016, Overvann Strandtorget, Kartlegging av forurenset grunn. Strandtorget Eiendom AS.
13. Hydro Geo Services AS 2013, Lillehammer kommune, Avfallsfylling Strandtorget. Lillehammer kommune.

## Bilder side 29

- Seimilano - Mario Cucinella Architects
- Karlastaden Göteborg
- ALO Groningen - DELVA Landscape Architecture & Urbanism
- Courtyard City Hall - Atelier Starzak Strebicki
- MST Enschede - Powerhouse Company
- Belle Vue Senior Residence - Morris+Company
- Rebel - Studio Nine Dots
- Hotel Jakarta - SeARCH
- Erdre et Parc - TANK Architects
- Parking House Ejler Bille - JAJA Architects
- Gillespies - Southwater One
- Groothandelsgebouw Rotterdam
- THIS. Amsterdam - DELVA Landscape Architecture & Urbanism
- Mjosas Hager - Nordic Office of Architecture

