

# Jernbanetorget 1, 3 og 5

## Planinitiativ til oppstartsmøte



FORSLAGSTILLER	Jernbanetorget Lillehammer AS v/Kristoffer Ringerud
FAGKYNDIG	LPO Arkitekter AS v/Ørjan Høyer-Farstad og Hans E. Fausa
ADRESSE(R)	Jernbanetorget 1, 3 og 5, 2609 Lillehammer
GNR/BNR	200/1068, 200/1955, 200/217, 200/218, 305/28, 200/223, 201/2 og 301/8
KOMMUNE	Lillehammer kommune
TOMTESTØRRELSE	4 630 m <sup>2</sup>
STØRRELSE NY BEBYGGELSE	Ca. 16 000m <sup>2</sup>
OMFATTET AV VERN	Nei – Det er to SEFRAK-registrerte bygg innenfor foreslått planområde
DAGENS FORMÅL	Forretning/Kontor
GJELDENDE REGULERINGSFORMÅL	S1 – Sentrumsformål (fremtidig) (Kommunedelplan for Lillehammer by)



## Innhold

1	Introduksjon .....	3
1.1	Formålet med planen.....	3
1.2	Forslag til planavgrensning.....	3
2	Konkrete føringer fra overordnede planer .....	4
2.1	Nasjonale føringer og retningslinjer .....	4
2.2	Kommunale føringer for planarbeidet.....	5
2.3	Gjeldende regulering .....	9
2.4	Relevante pågående planarbeid i området .....	10
3	Dagens situasjon – overordnet stedsanalyse og temakart .....	11
3.1	Planområdets plassering i Lillehammer .....	11
3.2	By- og bebyggelsesstruktur .....	13
3.3	Temakart – samfunnssikkerhet.....	15
3.4	Temakart – Støy og luftforurensing .....	16
3.5	Temakart – Kulturminner .....	16
4	Forslagsstillers beskrivelse av planinitiativet .....	17
4.1	Planinitiativets nøkkelopplysninger.....	17
4.2	Eieropplysninger .....	17
4.3	Forslagsstillers beskrivelse av planinitiativet.....	18
4.4	Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet.....	20
4.5	Vurdering om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger .....	20
4.6	Tabell for temaer som skal undersøkes som del av planarbeidet .....	21
5	Medvirknings- og samarbeidsprosesser .....	23
6	Fremdriftsplan .....	23

# 1 Introduksjon

## 1.1 Formålet med planen

Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for ny bebyggelse innenfor planområdet med varierte høyder, formål og funksjoner. Planinitiativet har som mål å være et forbildeprosjekt innenfor utviklingen stasjonsområdet. Gjennom planarbeidet er det ønskelig å undersøke varierte høyder som tilpasses terrenget og planområdets sentrale plassering på Lillehammer. Aktive fasader med utadrettet virksomhet skal henvendes mot Jernbanetorget/Mesnadalsvegen, mens dagens grønne kvaliteter i øst og nord skal videreføres og tilføres nye kvaliteter for nærområdet.

## 1.2 Forslag til planavgrensning

Foreslått planavgrensning, omfatter Jernbanetorget 1, 3 og 5, parken og tilliggende fortausarealer og. Planavgrensningen overlapper delvis med detaljregulering for skysstasjonen (PlanID 2023p134e03).



Figur 1: Forslag til planavgrensning.

Vi ønsker å diskutere planavgrensning i oppstartsmøtet. Endelig planavgrensning vil avklares og samstemmes med detaljregulering for skysstasjonen.

## 2 Konkrete føringer fra overordnende planer

### 2.1 Nasjonale føringer og retningslinjer

#### **Statlige planretningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen**

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planlegging har som mål å ivareta barn og unges interesser i planleggingen. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot støy, trafikkfare og annen helsefare. Ved omdisponering av areal brukt eller egnet for lek skal det skaffes fullverdig erstatning.

#### **Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging**

Hensikten med retningslinjene er å oppnå bedre samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Planlegging skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

#### **Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene**

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagasser, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).

#### **Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023 (14.05.2019)**

Regjeringen legger hvert fjerde år fram nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet. Regjeringen legger vekt på at vi står overfor fire store utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

De regionale og lokale myndighetene har sentrale oppgaver med å håndtere disse utfordringene.

Regjeringen har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, også i Norge. Det er derfor viktig at bærekraftmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen.

#### **FNs Bærekraftsmål**

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. FNs bærekraftsmål består av 17 mål og 169 delmål. Målene skal fungere som en felles global retning for land, næringsliv og sivilsamfunn.

#### **Andre aktuelle retningslinjer og veiledere**

- Plan- og bygningsloven (27.06.2008)
- Forskrift om konsekvensutredning (21.06.2017)
- Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven (feb. 2020)
- Forurensningsloven (13.03.1981)
- Veglova (21.06.1963)
- Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven) av 24. november 2000
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- Flaum- og skredfare i arealplaner (NVE, retningslinje nr. 2/2011)
- Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven) av 20. juni 2008

## 2.2 Kommunale føringer for planarbeidet

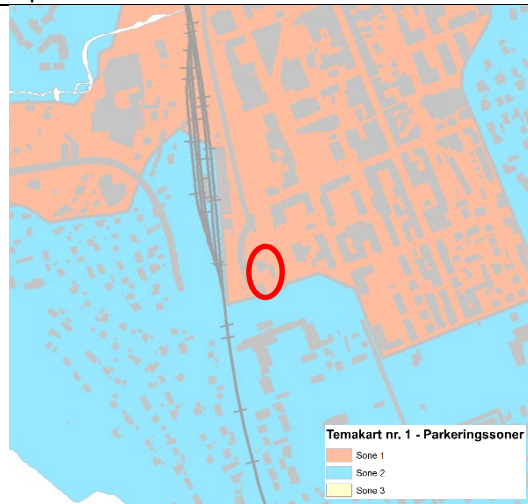
### 2.2.1 Kommunedelplan for Lillehammer by, Byplanen (vedtatt 26.03.20)

Byplanen har flere temakart (TK) som er relevante for planområdet.

#### **TK 1 - Parkering**

Planområdet ligger innenfor parkeringszone 1. Krav til parkering følger av Byplanens bestemmelse 1.5. Parkeringskravene i kommunedelplanen stiller krav til antall biloppstillingsplasser innenfor feltet.

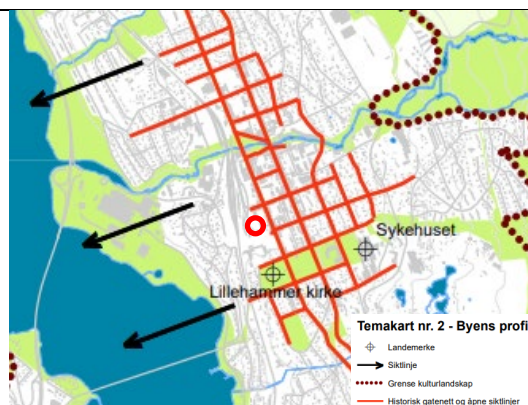
Planen vil ta utgangspunkt i gjeldende parkeringsnorm, men det skal også undersøkes mobilitetsløsninger i tråd med områdeprogrammet for sentrum vest. Løsningen for feltet vil bli vurdert senere i planprosessen i dialog med kommunen.



#### **TK 2 - Byens profil**

Ved regulering og tiltak skal det følge en redegjørelse for arkitektonisk kvalitet og tilpasning til landskap og byens profil som er definert i byplanens bestemmelse 1.21 og basert på *temakart nr. 2 - Byens profil*.

Planområdet ligger utenfor det historiske gatenettet og åpne siktlinjer.



### **TK 3 - Kombinerte formål og handel**

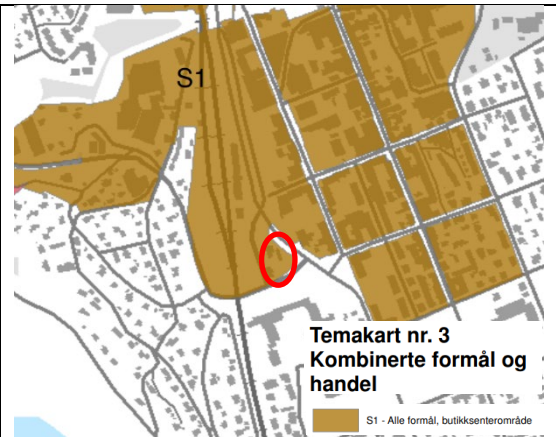
Planområdet er avsatt til Sentrumsformål – område S1 – Bysentrum. Byplanens bestemmelse 2.2 gir føringer og retningslinjer for formålet:

*Viktige utformings- og funksjonskrav for dette prosjektet:*

- Samlokalisering av funksjoner og flerbruk av bygninger skal vektlegges.
- Mot sentrale gater og byrom skal det være publikumsrettet virksomhet og aktive fasader på gateplan. Virksomheter skal ha inngang fra gateplan.
- Ny bebyggelse skal skape variasjon i gateløpet og bidra til attraktive byrom.
- Parkering skal samordnes og primært anlegges under bakken. Logistikk for varetransport skal samordnes.

*Relevante retningslinjer:*

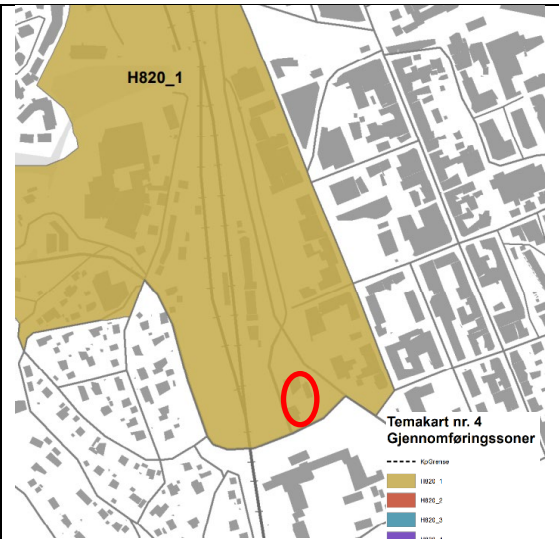
- Besøks- og kulturellet virksomhet, kontor og kompetansebedrifter bør lokaliseres til sentrum.
- Bebyggelse i sentrum bør utformes på bylivets premisser, slik at de ikke er til hinder for fremtidig aktivitet og bymessig utvikling.
- Ny bebyggelse planlegges i en menneskelig skala, med sammenhengende byromsforløp der menneskets opplevelse fra gateplan gir premisser for bygningsutformingen.
- Nye tiltak bør ha god tilknytning til eksisterende og fremtidig bystruktur.
- Grønne strukturer, byrom og kulturstier/løyper/snarveger bør sikres. Nye reguleringsplaner bør i tillegg sikre nye områder og åpne barrierer der de finnes.



#### **TK 4 – Gjennomføringssoner**

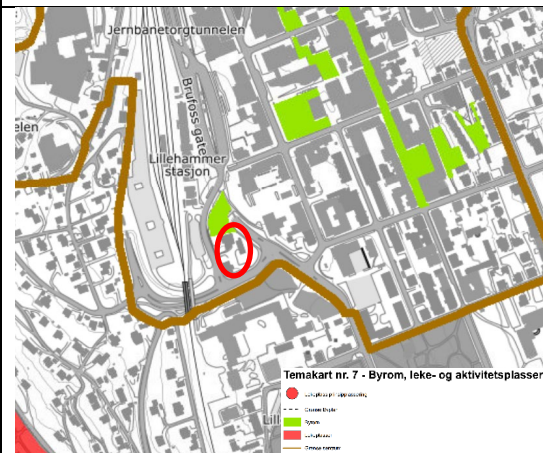
Planområdet ligger innenfor gjennomføringszone H820 #1 Kirkegata/Skysstasjonen/Lurhaugen-Mesnadalen. Byplanens bestemmelse 4.20.2 gir føringer for prosjektet. Viktige føringer er at mulighetsstudiet for «Lilletorget-Strandtorget» og områdeprogram skal legges til grunn for reguleringer.

Bestemmelsen viser også til prinsipper om at området skal omformes til tett, flerfunksjonell bystruktur med en blanding av kontor/forretning/tjenesteyting og bolig. Skysstasjons-området skal utvikles videre som regionalt trafikk-knutepunkt, og at utover nødvendige funksjoner for jernbane og buss, prioriteres innfartsparkering, pendlerparkering og sykkelparkering.



#### **TK 7 – Byrom, leke- og aktivitetsplasser**

Planområdet ligger innenfor grense for sentrum, og det er markert byrom på nordre del av planområdet (i dag regulert park).



Planområdet er ikke berørt av TK 5- Butikksentersone S1 – Bysentrum og TK 6 – Overordna grønnstruktur.

## 2.2.2 Mulighetsstudiet Lilletorget-Strandtorget

Planområdet ligger innenfor området omtalt som Skysstasjonen i kommunedelplanens planbeskrivelse og i mulighetsstudiet Lilletorget-Strandtorget. Mulighetsstudiet gir føringer og anbefalinger for utviklingen av området. Intensjonene er at å oppnå høy arealutnyttelse gjennom en gradvis transformasjon. Området er tenkt utviklet til å bli et sterkt kollektivknutepunkt med høy utnyttingsgrad med byggehøyder 4-6 etasjer. Bytilpasset næringsliv bør bestå av publikumsrettet og/eller arbeidsplassintensiv virksomhet.

## 2.2.3 Områdeprogram Sentrum vest

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

Områdeprogrammet er et strategisk program for langsiktig utvikling av sentrum vest. Områdeprogrammet fastlegger overordnede mål og prinsipper for utvikling av området, som skal ligge til grunn for etterfølgende reguleringsplaner og utbyggingsprosjekter. Områdeprogrammets hovedmål er at Lillehammer skal bli en urban, attraktiv og bærekraftig by for bolig- og arbeidsplassutvikling.

Mål for Skysstasjonen:

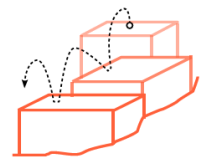
- å utvikle skysstasjonen slik at den integreres i byveven og kollektivknutepunktet forsterkes, med gode forbindelser for mange trafikanter.
- At utbyggingen av området videreutvikler Lillehammerskalaen
- å skape attraktive byrom og koblinger mellom kollektivknutepunktet og Kirkegata
- å videreutvikle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

Områdeprogrammet gir også føringer for volumoppbygging og utforming, funksjoner og bruk, grønnstruktur og forbindelser. Planområdet er vist som kvartal 5, med tilhørende prinsipper. En framtidig transformasjon av kvartalet bør gi funksjoner og tilbud om knytter feltet til skysstasjonen og bidrar til å utvikle et flerfunksjonelt knutepunkt. Kvartalet skal utvikles med urbane kvaliteter og har potensial for utvikling av mobilitetshus, næring, tjenesteyting, kontor, forretning og bolig eller kombinasjon av disse.

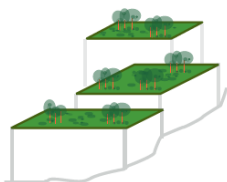
Kvartalets plassering tett på hovedvegnettet og eksisterende avkjøring til skysstasjonen er ideell for utvikling av et mobilitetshus som ivaretar funksjoner som parkering for bil og sykkel, deleordninger for bil, sykkel og elsparkesykler, vareleveringspunkt, pakkebokser, sykkelverksted, utleie av transportmidler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



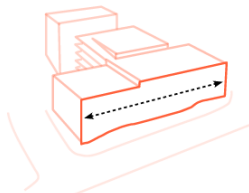
Skysstasjonsområdet skal utvikles med vekt på å styrke nettverket av forbindelser for gående, syklende og kollektivtrafikk slik at området er tett koblet til byveven og det er enkelt og attraktivt å bevege seg gjennom området, til kollektivtrafikken og til sentrum.



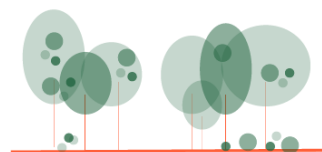
Bebyggelsen skal trappes ned mot sør for å avdemppe volumvirkningen og skape variasjon i høydevirkning.



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



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



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



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



## 2.2.4 Gatebruksplan for Lillehammer sentrum, vedtatt 30.03.2023

Planområdet er omfattet av gatebruksplan for Lillehammer sentrum. Gatebruksplanen beskriver de overordnede hovedgrepene for å oppnå endret transportmiddelfordeling slik at Lillehammer når nullvekstmålet for personbiltrafikken og for at Lillehammer skal være en attraktiv og levende by gjennom å sikre tilgjengelighet til sentrum.

## 2.2.5 Andre relevante kommunale planer

- Kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelse
- Kommunedelplan for oppvekst 2018 – 2028
- kommunedelplan for Miljø 2016 – 2025
- Hovedplan for vann og avløp (2021-2024)
- Overvannsplan for Lillehammer kommune
- Kommunedelplan 2006-2025 for trafikk og transport

## 2.3 Gjeldende regulering

Planområdet er regulert gjennom PLAN – 190 Lillehammer sentrum.

Formål innenfor planområdet består av:

- Kvartal 79 B: Bebyggelse og anleggsformål – Forretning, kontor og bensinstasjon
- Grønnstruktur – Park
- Samferdselsarealer – Fortau

Bebygd areal, BYA, for hver eiendom (netto tomt): Maks. 70 %.

Gesimshøyder Maks. 10,5 m  
Mønehøyder Maks. 14,5

Bygningen i Jernbanetorget 1 er regulert til bevaring. Jf. egne bestemmelser om «Bygninger som skal bevares». *Retningslinje: Dette vernet kan revurderes i forbindelse med dispensasjon eller reguleringsendring hvis kommunen i samråd med fylkeskommunen anser det nødvendig av hensyn til viktige samfunnsnyttige funksjoner.*



## 2.4 Relevante pågående planarbeid i området

### 2.4.1 PlanID 2023p134e03 – Detaljregulering for Skysstasjonen

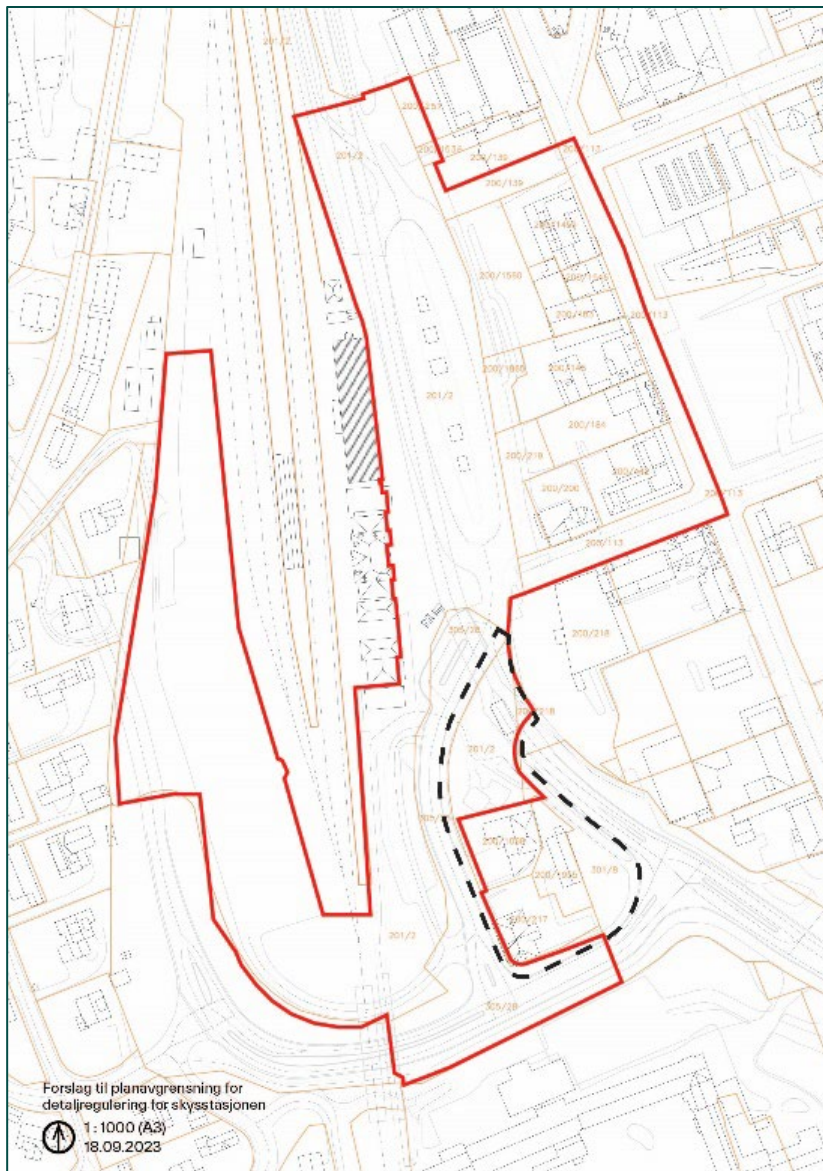
Forslagsstiller for Skysstasjonen er Torggutua AS (u.s.), som er et samarbeid mellom Bane Nor Eiendom AS og Lillehammer kommunale eiendomsselskap AS. Plankonsulent er DRMA AS.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for byutvikling og transformasjon av området, med en urban gateterminal for buss og flerfunksjonell, bymessig bebyggelse.

Planområdet omfatter skysstasjonen og kvartalene mellom Jernbanegata, Kirkegata og forlengelsen av Wieses gate. Avgrensningen av området følger opp områdeprogram for sentrum vest gjennom at både bussterminalen og kvartalene betegnet 3A og 3B er del av planområdet.

Det var avholdt oppstartsmøte 30.08.2023, det ble varslet oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogram 07.10.2023.

Deler av planområdet overlapper med dette prosjektets forslag til planavgrensning. Jernbanetorget 1, 3 og 5 har allerede gått i dialog med Skysstasjonen. Særlige punkter som krever tett dialog mellom prosjektene er endelig planavgrensning, trafikk og samferdsel og samarbeid.



Figur 2: Varslet planavgrensning for skysstasjonen i rødt, og planinitiativets avgrensning med sort stipling.

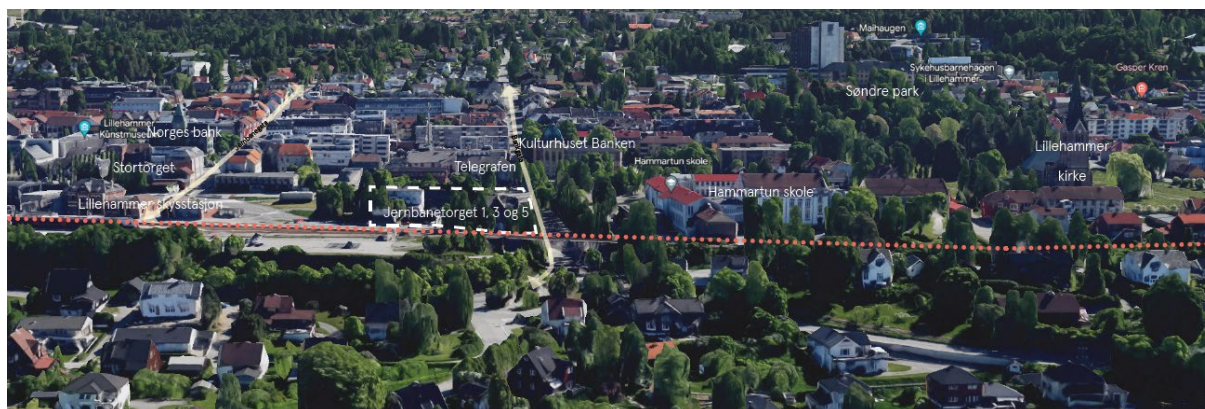
### 3 Dagens situasjon – overordnet stedsanalyse og temakart

Dette er vår vurdering av det mest karakteristiske ved stedet og viktige hensyn som skal undersøkes i arbeidet med detaljreguleringen.

#### 3.1 Planområdets plassering i Lillehammer

Planinitiativet er lokalisert i sentrum av Lillehammer kommune, og omfatter hovedsakelig Jernbanetorget 1, 3 og 5. I nord ligger regulert park, og i øst ligger et belte med grønnstruktur/trær regulert som forretning/kontor. Eiendommene avgrenses av Jernbanetorget i vest, Mesnadalsvegen i sør, og Kirkegata / Jernbanetorgtunnelen i nord og øst.

Tomten har en sentral beliggenhet ved skystasjonsområdet i Lillehammer, langs Jernbanetorget. Eiendommene ligger tett på jernbanen og hovedvegnettet og E6. Beliggenheten er derfor svært gunstig når det kommer til forbindelser til og fra eiendommene, både til nærområdet og i regional kontekst. Eiendommenes sentrale plassering i Lillehammer gir også god tilgang til byens urbane tilbud og kvaliteter, med bl.a. handel, gågater og sosiale tilbud.

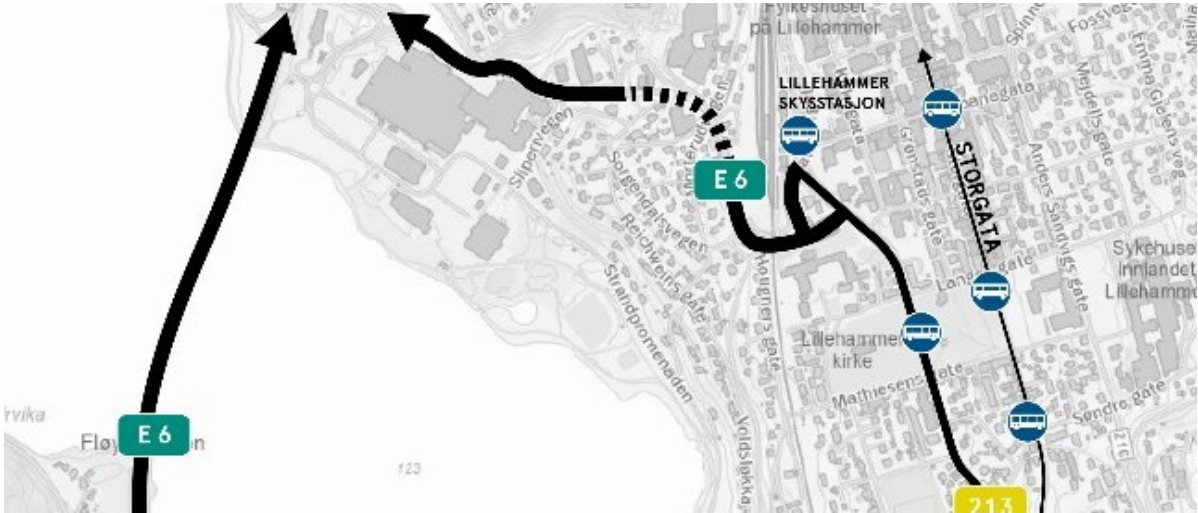


Figur 3: Planområdet ligger i Lillehammers stasjonsområde, der terrenget faller 1-2 etasjer mot sørøst.



Figur 4: Planområdet ligger skjermert i sørvestlige del av Lillehammer sentrum

Planområdet ligger sentralt ved Lillehammers stasjonsområde, og det fallende terrenget mot sørøst gjør at planområdet er skjermert i bildet.



Figur 5: Planområdet ligger sentralt ved skyssstasjonen og viktige forbindelser i Lillehammer.

### 3.1.1 Bilder fra nærområdet



Figur 6: Til venstre: Jernbanetorget 1 sett fra sør.



Til høyre: Fra gangoverfelt i sørøst



Figur 7: Til venstre: Paviljong i parken sett fra nord – Jernbanetorget. Til høyre: Utsyn fra Bankgata mot vest.

## 3.2 By- og bebyggelsesstruktur



Figur 8: Oversikt over Lillehammers gate- og bebyggelsesstruktur med relevante bygninger.

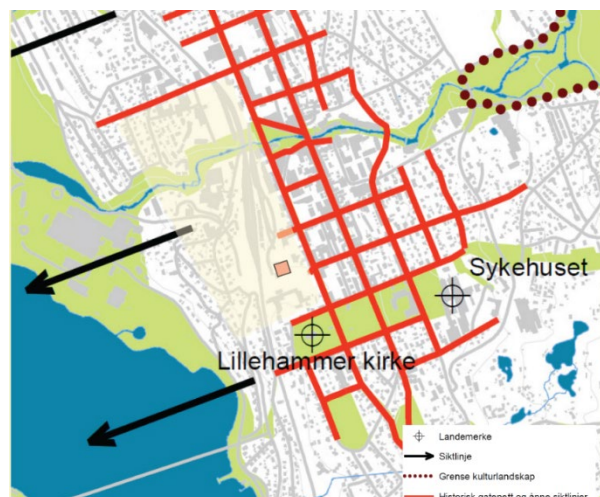
Innenfor Lillehammers kvartalsstruktur består hovedsakelig bebyggelsen av kvartals- og bygårdsbebyggelse, med flere bygg som representerer bysentrums historiske og stedegne kvaliteter.

Langs jernbanen er det i større grad nyere bebyggelse i form av lamell- eller punktbebyggelse med større høyder i forhold til kvartalsbebyggelsen i sentrum.

Byplanens temakart 4 viser byens historiske gatenett og åpne siktlinjer markert med rødt. Vest for det klassiske gatenettet ligger først jernbanen og så småhus- og næringsbebyggelse med et eget og spredt uttrykk.

Eiendommene var tidligere del av Bankgata 1 og starten aksen i Bankgata. Etter byggingen av Brufossgata og Jernbanetortgtunellen er eiendommene skilt fra den øvrige kvartalsstrukturen.

Planområdet vurderes ikke lenger som en del av byens opprinnelige kvartalsstruktur, men heller som en del av bebyggelsen langs jernbanen. Eiendommene oppleves nå om fristilt mellom bystrukturen og jernbanen/ småhusbebyggelsen.



Figur 9: Byplanens TK 4. Planområdet er markert med rosa firkant.



Figur 10: Lillehammer 1968 - FINN KART. Planområdet (tidligere Bankgata 1) var del av det historiske gatenettet og markerer starten av aksen i Bankgata.



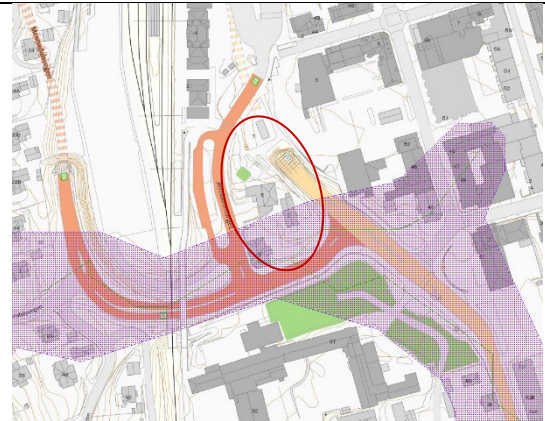
Figur 11: Lillehammer 2004 - FINN KART. Planområdet er ikke lenger del av det historiske gatenettet som følge av byggingen av Mesnadalsvegen og Brufosstunnelen til OL i 1994.

### 3.3 Temakart – samfunnssikkerhet

#### **Flom (aktsonhetskart)**

Planområdet ligger innenfor et område hvor det kan være fare for flom (lilla skravur).

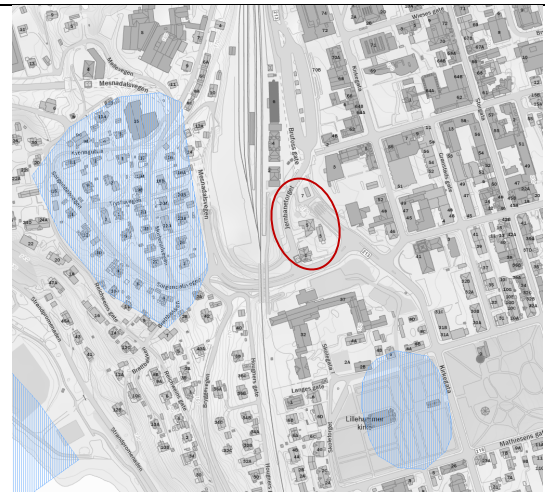
Reell flomfare skal avklares gjennom egne utredninger og ved behov skal det sikres hensynssone og avbøtende tiltak i kart og bestemmelser.



#### **Områdeskred kvikkleire – marin leire**

Kartet til høyre indikerer områder hvor det kan være marin leire i grunnen (blå skravur).

Geoteknikk og grunnforhold er tema som avklares gjennom egne utredninger og ved behov skal det sikres hensynssone og avbøtende tiltak i kart og bestemmelser.



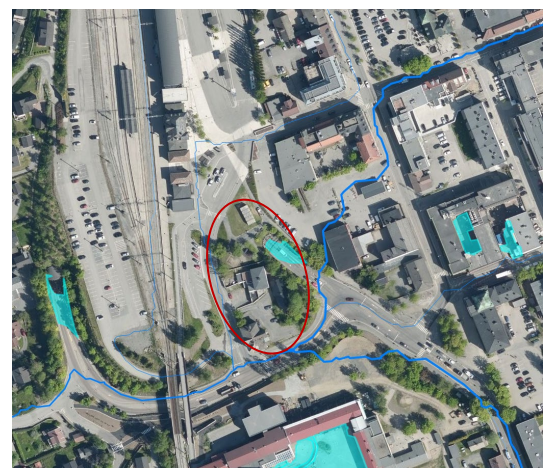
Kart og informasjon er hentet fra NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan.

#### **Dreneringslinjer**

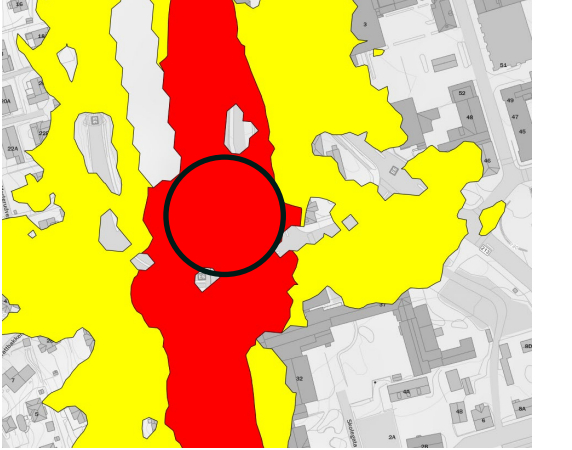
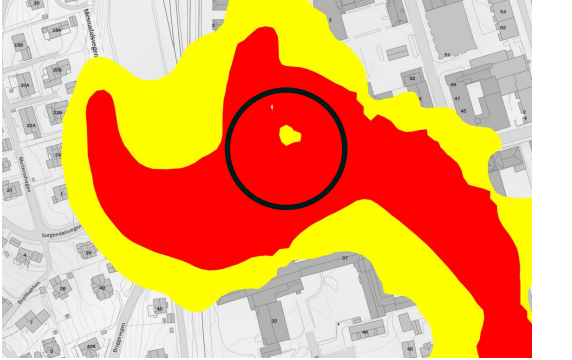
Det er to større dreneringslinjer (blå linjer) som møtes i Mesnadalsvegen, og en mindre i Jernbaneveien.

Det er markert flate med overvann i tunnelen (turkis).

Kart fra Lillehammer kommune.



### 3.4 Temakart – Støy og luftforurensing

<p><b>Støysoner jernbanenettet (aktsomhetskart)</b> Planområdet ligger innenfor rød og gul sone for jernbanestøy.</p>	
<p><b>Støy veg</b> Planområdet ligger i rød og gul sone for vegstøy.</p>	
<p>Planområdet er markert med sirkel. Kart og informasjon er hentet fra Miljødirektoratets naturbase kart.</p>	

### 3.5 Temakart – Kulturminner

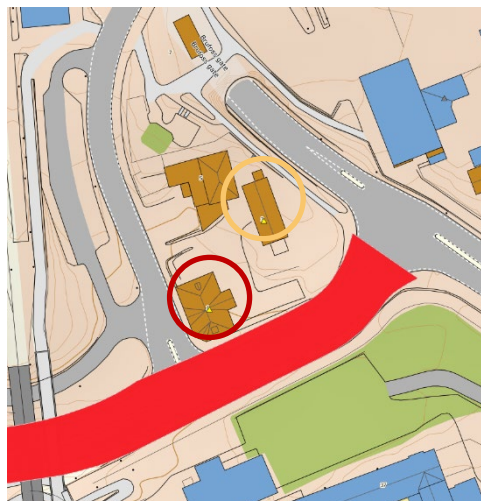
#### SEFRAK

Det er to SEFRAK-registrerte bygninger innenfor planområdet (Jernbanetorget 1 og 3).

Jernbanetorget 1 er regulert til bevaring i plan190, med tilhørende retningslinje: Dette vernet kan revurderes i forbindelse med dispensasjon eller reguleringsendring hvis kommunen i samråd med fylkeskommunen anser det nødvendig av hensyn til viktige samfunnsnyttige funksjoner.

#### Menadalsvegen

Mesnadalsarmen, er del av E6/Rv213, og innfartsvegen til Lillehammer fra E6 i retning nordover og registrert som objekt 240 i Statens vegvesen landsverneplan. Strekningen som inngår i verneplanen, går fra E6 via jernbanetunnelen til Bankplassen. Vegen ble bygd som forberedelser til OL på Lillehammer i 1994.



Figur 12: Jernbanetorget 1 er markert med rød sirkel. Jernbanetorget 3 er markert med oransje stipling. Mesnadalsarmen er markert med rød



## 4 Forslagsstillers beskrivelse av planinitiativet

### 4.1 Planinitiativets nøkkelopplysninger

**Forslagsstiller:** Jernbanetorget Lillehammer AS v/Kristoffer Ringerud

**Fagkyndig:** LPO arkitekter v/Ørjan Høyer-Farstad og Hans E. Fausa

#### 4.1.1 Arealformål

Følgende arealformål vurderes:

- Bebyggelse og anleggsformål
  - o Sentrumsformål (forretning, tjenesteyting, bolig, kontor, hotell/overnatting, bevertning)
  - o Kulturinstitusjon
- Samferdselsanlegg
  - o Veg, fortau, annen veggrunn-grøntareal, parkeringshus/-anlegg
- Grønnstruktur
  - o Park

#### 4.1.2 Størrelse og utnyttelse

Planområdets størrelse: ca. 4 650 m <sup>2</sup>	Arealstørrelse – ny bebyggelse og anlegg, inkludert parkeringsanlegg: BRA=16 000 m <sup>2</sup>
---	--

Parkering:

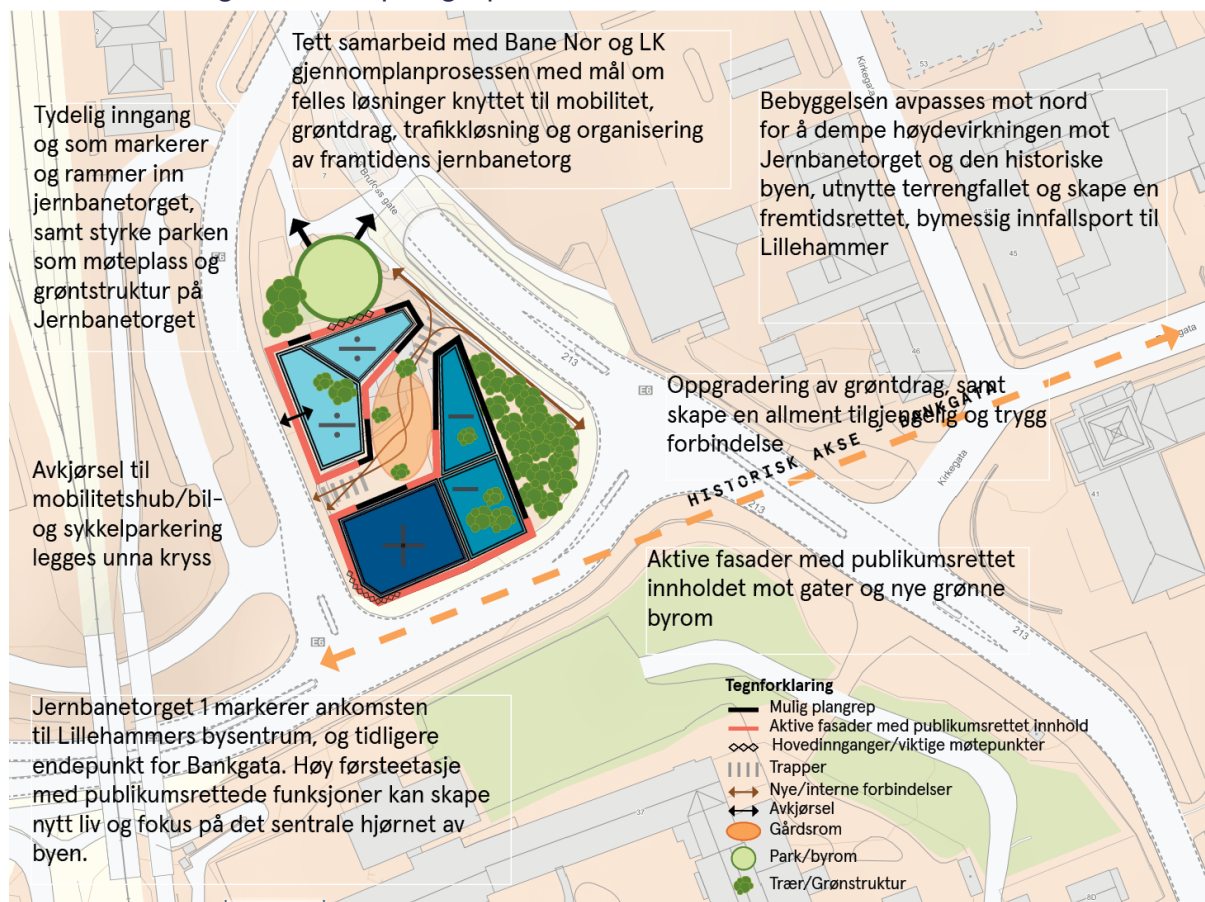
Det skal legges til rette for parkeringsanlegg/mobilitetshub som skal betjene både plan- og nærområdet.

### 4.2 Eieropplysninger

Gnr./bnr.	Adresse/formål
200/217	Jernbanetorget 1
200/1955	Jernbanetorget 3
200/1068	Jernbanetorget 5
200/218	Del av Jernbanegaten 3
305/28	Veganlegg – Mesnadalsvegen/Jernbanetorget
200/223	Bankgaten 4 – Tidligere tomannsbolig med garasjeuthus – Bygningene er registrert som revet/brent
201/2	Park – Grøntarealer
301/8	Mesnadalsarmen – Veganlegg – Forskriftsfredet

## 4.3 Forslagsstillers beskrivelse av planinitiativet

### 4.3.1 Anbefalingskart med plangrep



Figur 13: Stedsanalyse og anbefalingskart for planområdet.

Anbefalingskartet viser tre nivåer:

Nivå 1 - adkomst hjørnet Jernbanetorget/Mesnadalsgate

Nivå 2 - internt gårdsrom med trappeløsninger

Nivå 3 - adkomst fra parken mot Jernbanetorget, Skysstasjonen og sentrum

Planområdet er i dag relativt anonymt, med boligbygg i 2-3 etasjer og er lavt utnyttet med hensyn til tomten sentrale plassering. Vår vurdering er at planområdets sentrale, men skjermede plassering i terrenget sørvest for Lillehammers historiske kvartalsstruktur, gir mulighet for økte høyder og utnyttelse utover byplanens forslag om bygårdsbebyggelse i 4-6 etasjer.

### 4.3.2 Beskrivelse av planinitiativet

Det planlegges for varierte sentrumsformål, mobilitetshub og park med et samlet bruksareal på ca. 16000 m<sup>2</sup> BRA. Målet for den nye bebyggelsens arkitektur, utforming og materialbruk er den skal inspireres av Lillehammers arkitektoniske uttrykk med kvartalsstruktur og trehus. Det er også en målsetting at bygget skal stå klart til Lillehammers byjubileum i 2027, sammen med et nytt stasjonsområde som følge av utviklingen av Skysstasjonen.

Ny bebyggelse vil avgrense og markere søndre del av Jernbanetorget/skysstasjonen og være en Portal inn til Lillehammer fra E6. Bebyggelsen foreslås som en tydelig kvartalsstruktur med varierte høyder i 6-12 etasjer. Det er også tenkt en intern passasje som skal oppleves som en egen portal. For å bidra til å skape et attraktivt og trygt område, vil aktive fasader med publikumsrettet innhold på gateplan mot gater og skysstasjonen bidra til økt byliv i området. Tomtens plassering vil også bidra til en bymessig utforming av gatelivet og tilbakeføre den historiske akse i Bankgata. Det skal også undersøkes mobilitetshus som kan betjene større deler av Lillehammer sentrum i tråd med overordnede føringer for planområdet.

### 4.3.3 Utbyggingsvolum og byggehøyder

*Foreløpige skisser som viser mulig utvikling av eiendommen*



*Figur 14: Skisse av ny bebyggelse fra sørvest.*



*Figur 15: Skisse av forslag til ny bebyggelse fra Mesnadalsvegen.*



Figur 16: Skisse av forslag til ny bebyggelse fra nordvest, med skysstasjonen i front og Lillehammer kirke i bakgrunnen.

#### 4.3.4 Funksjonell og miljømessig kvalitet

Eiendommene ligger svært sentralt på Lillehammer, innenfor et område som er regulert til sentrumsformål i kommunedelplan for Lillehammer by; Byplanen. Bebyggelsen skal utformes på en måte som støtter opp under målene i overordnet plan, samtidig som de stedege kvalitetene legges til grunn for å oppnå gode områdekvaliteter.

Ut fra miljømessig hensyn vurderes det som riktig å transformere områder i et sentrumsområde, tett på kommunikasjonsknutepunkter og tilrettelegge disse for utvikling. Denne type fortetting bidrar både til reduksjon av klimagasser og gir mindre press på jordbruksarealer ellers i kommunen. For å muliggjøre en transformasjon av eksisterende bebyggelse i tråd med kommunens målsettinger for stasjonsområdet vil det kreves en høy arealutnyttelse for tomten, for å både ivareta kommunens ønsker, men også ha et tilstrekkelig handlingsrom for å skape et godt prosjekt.

#### 4.4 Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) i henhold til pbl. § 4-3 tidlig i planarbeidet for å avdekke faktorer som kan utgjøre en risiko, samt kartlegge hvilke tiltak som eventuelt må utføres for at forslaget skal kunne gjennomføres.

#### 4.5 Vurdering om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger

Vi har vurdert det planinitiativet opp mot plan- og bygningsloven § 12-10 første ledd og §§ 4-1 og 4-2 med tilhørende forskrift. Tiltaket faller inn under oppfangskriteriet i vedlegg II, pkt. 10 b, fordi prosjektet kan vurderes som et utviklingsprosjekt.

Det følger av forskriftens § 8 at det da må vurderes nærmere etter forskriftens § 10 «om kriterier for vurderingen av om en plan kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn» slår inn i denne saken for at det skal bli krav til konsekvensutredning. §10 lister opp ulike kriterier, herunder om lokalisering og påvirkning på omgivelsene kan medføre eller komme i konflikt med nærmere angitte verdier.

Det er to bygninger som er SEFRAK-registrert, der en er regulert til bevaring i gjeldende reguleringsplan. Som følge av en utvikling av eiendommene foreslås de revet. Bygningene er ikke del av kulturmiljø som er fredet etter kulturmiljøloven, eller som kan vurderes som verdifulle

kulturminner av regional eller nasjonal interesse jf. hhv. tredje ledd bokstav a, eller b. Selv om bygningene kan en viss kulturminneverdi, vurderes riving av byggene å ikke utløse krav om konsekvensutredning. Vi vil likevel dokumentere bebyggelsen, og redegjøre for at ny bruk vil ha viktige samfunnsnyttige funksjoner, jf. retningslinje i sentrumsplanen for kvartal 79B.

Det er ikke registrert naturverdier i nærområdet, jf. hhv. tredje ledd bokstav a, eller b, og vi kan heller ikke se at dette planinitiativet vil komme i konflikt med statlige- eller rikspolitiske retningslinjer, jf. bokstav c.

Planinitiativet foreslår å legge til rette for flere formål, herunder næring, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting med et samlet bruksareal på ca. 16 000m<sup>2</sup>. Iht. forskriftens vedlegg I punkt 24 stilles det krav til konsekvensutredning med planprogram for planer med formål som overstiger bruksarealer (BRA) over 15 000 m<sup>2</sup>. Vi ønsker å presisere at dette er BRA som overgår tomtens gjeldende regulering. Tomten er regulert gjennom Reguleringsplan for Lillehammer sentrum, og vist som kvartal 79 B. Kvartalet er avgrenset av Mesnadalsvegen, Brofoss gate, Jernbaneparken og Jernbanetorget og regulert til næringsformål – kontor, forretning og bensinstasjon. Reguleringsplanen åpner for inntil 70 % BYA, med gesimshøyder på maks 10,5m og maks mønehøyder på maksimalt 14,5 m2. Kvartalet er ikke utbygget etter reguleringsplan. Kvartal FK 79 B utgjør et samlet areal på ca. 2480 m<sup>2</sup>, der 70 % BYA tilsvarer ca. 1736 m<sup>2</sup>. Ettersom reguleringsplanen legger til rette for næringsbebyggelse i 2-2,5 etasjer kan kvartalet derfor utbygges med ca. 3 472-4 340 m<sup>2</sup> BRA.

Dersom ny bebyggelse benyttes til næringsformål som ikke omfatter boligformål legger planinitiativet til rette for ca. 11 700 – 12 500 ny BRA, og faller derfor ikke inn under forskriftens vedlegg I punkt 24. Beregningene for BRA er grovt regnet, men de viser at planinitiativet har et godt slingringsmonn, før et krav om konsekvensutredning med planprogram utløses på grunn av planinitiativets arealstørrelse.

Etter gjennomgang av forskrift om konsekvensutredninger er vår vurdering at planinitiativet ikke utløser krav til konsekvensutredning med planprogram. Det er likevel flere temaer som skal utredes i planarbeidet, se foreløpig tabell i kap. 4.6.

#### 4.6 Tabell for temaer som skal undersøkes som del av planarbeidet

Tema	Gir temaet premisser for planarbeidet?	Kort utkviktering av hvordan temaet skal løses
Volum, estetikk og arkitektur	Planinitiativet foreslås med volumer og høyder som utfordrer byplanens føringer for felt K79-B. Planområdet og forslag til bebyggelse berører ikke overordnede siktlinjer eller silhuetter som følger byplanens temakart 4. Det er derfor vurdert at ny bebyggelse vil synes i bylandskapet, men at den ikke vil gi store negative konsekvenser for opplevelse av Lillehammers overordnede bystruktur og siktlinjer.  Det skal undersøkes arkitektur, materialbruk og farger som spiller på Lillehammers historie og arkitektoniske uttrykk.	Volum, høyder og virkninger på Lillehammer sentrum skal undersøkes.  Det skal utarbeides volumstudier, snitt og beskrivelser av forslaget.
Blågrønn struktur	Det er flere eksisterende trær i øst og regulert park som vurderes viderefør for lagring og binding av CO.  Trær bidrar også til biomangfold, håndtering av klimaendringer med ekstremnedbør, erosjon, tørke og hetebølge.	Større trær kartlegges for mulig bevaring.  Bevaring av trær sikres i kart og bestemmelser.
Energi-løsninger	Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarmeanlegg. Det er tilkoplingsplikt til fjernvarmeanlegg for ny bebyggelse med BRA over 250 m <sup>2</sup> .	Det skal sikres tilkopplingsplikt til fjernvarmeanlegg i reguleringsbestemmelser. Det skal også undersøkes mulighet for andre typer fossilfrie energiløsninger.

Flom og andre geotekniske forhold	Planområdet ligger innenfor aktsomhetszone for flom og det er registrert marine avsetninger i nærområdet.  Flom, geoteknikk og områdestabilitet vil utredes som del av planarbeidet.	Ved behov for avbøtende eller andre sikringstiltak for nye tiltak vil de sikres gjennom hensynsoner med tilhørende bestemmelser.
Overvann	Det går dreneringslinjer langs planområdet. Byplanen legger føringer for håndtering av overvann på egen eiendom.  Tema skal utredes som del av planarbeidet.	Overvann skal utredes og håndteres lokalt i den grad det lar seg gjøre.  Tretrinnsstrategi for håndtering av overvann vil sikres i bestemmelser og dokumenteres i utomhusplan.
Kulturminner	Det er to SEFRAK-registrerte bygninger innenfor planområdet (Jernbanetorget 1 og 3).  Jernbanetorget 1 er regulert til bevaring i plan190, med retningslinje: Dette vernet kan revurderes i forbindelse med dispensasjon eller reguleringsendring hvis kommunen i samråd med fylkeskommunen anser det nødvendig av hensyn til viktige samfunnsnyttige funksjoner.  Mesnadalsvegen er regulert kulturminne.	SEFRAK-bebyggelsen er vurdert som bebyggelse med liten kulturminneverdi og kan rives til fordel for andre samfunnsnyttige funksjoner i tråd med overordnede føringer og etter dialog med kommunen.  Ny bebyggelse vil i hovedsak følge dagens regulerte fortau og Mesnadalsvegen. Det er ikke tenkt nye tiltak eller endringer av selve Mesnadalsvegen.  Temaet vil bli redegjort for ved offentlig ettersyn.
Miljøforhold	Planområdet ligger i rød og gul støysone.  Dette gir bl.a. føringer for støyfølsom bebyggelse iht. retningslinje for støy T-1442/21.	Temaet redegjøres for.  Støy fra jernbane og veg vil vurderes i planarbeidet. Nivå på utredninger skal vurderes på grunnlag av valg av formål og bruk i planområdet.  Ved støyfølsomme formål vil Retningslinje for støy T-1442/21 bli lagt til grunn for valg av løsninger og eventuelle tiltak.  Ved behov skal det sikres avbøtende tiltak i tråd med retningslinjens føringer.
Naturmangfold	Ifølge databasen miljødirektoratets naturbase kart, er det ingen registrerte naturtyper eller naturmangfold i/ i nærhet av planområdet.	Temaet vil redegjøres for i planbeskrivelsen.
Teknisk infrastruktur	Brufosstunnelen går langs planområdet i øst.  Plassering av bebyggelse og anlegg mot tunellen skal undersøkes som del av planarbeidet.	Temaet redegjøres for. Ved behov for sikringssoner med tilhørende bestemmelser må de sikres i planforslagets bestemmelser.

## 5 Medvirknings- og samarbeidsprosesser

### 5.1.1 Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

Utenom planområdets naboer og berørte eiendommer, herunder Bane NOR og pågående planarbeid, er det ikke kjent at det vil være andre vesentlige interesser som berøres av planalternativet.

### 5.1.2 Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart

Varsling vil skje i henhold til liste fra kommunen. Dette gjelder blant annet berørte eiendommer, naboer, interessenter og aktuelle myndigheter på interkommunalt nivå og fylkesnivå.

### 5.1.3 Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

Standard varsling etter plan- og bygningsloven §5-1 og §5-2 legges til grunn, med mulighet for medvirkning ved varsel om oppstart og ved offentlig ettersyn. Offentlig informasjons- og medvirkningsmøte skal vurderes ved offentlig ettersyn.

Vi ønsker tett samarbeid med Bane NOR og Lillehammer kommune med mål om felles løsninger knyttet til mobilitet, grøntdrag, trafikk-løsning og organisering av fremtidens jernbanetog.

## 6 Fremdriftsplan

Forslagsstiller skal utarbeide en detaljreguleringsplan med tilhørende utredninger, planbeskrivelse, kart og bestemmelser. Tabellen viser antatt fremdrift, og kan bli revidert underveis i planprosessen.

Planprosess	Faser i planarbeidet	Ansvar	Estimert fremdrift
Planinitiativ	Behandling av planinitiativ	Lillehammer kommune	November/desember 2023
Oppstartsmøte	Gjennomgang av kommunens tilbakemeldinger på planinitiativ	Lillehammer kommune	Desember 2023/januar 2024
Oppstart av planarbeid	Varsling oppstart planarbeid (3 uker)	LPO arkitekter	Januar/februar 2024
	Bearbeiding etter høring og oppsummering av innkomne merknader	LPO arkitekter	Februar 2024
Utarbeiding av planforslag	Utarbeiding planforslag	LPO arkitekter	Januar - juni 2024
	Utredninger / stedsanalyse	LPO arkitekter og ekstern konsulent	November - april 2023
	1.gangsbehandling planforslag	Lillehammer kommune	Høst 2024
Offentlig ettersyn/ høring	Offentlig ettersyn/ høring	Lillehammer kommune og LPO arkitekter	Høst 2024
	Bearbeiding planforslag	LPO arkitekter	Høst 2024
	2.gangsbehandling	Lillehammer kommune	Høst 2024
2. gangs behandling/ Vedtak		Formannskapet	Høst 2024
		Kommunestyret	Høst 2024