



Møtereferat

Til: Møtedeltakere

Referat planforum

Tema: Lillehammer kommune

Områdeprogram Strandtorget (utkast v2.2) -Avdeling Plan

Møtet ble avholdt på teams. Møteleder Kristin Ryen Reithaug

kristin.ryen.reithaug@innlandetfylke.no

planforum@innlandetfylke.no

Deltakere:

IFK:	Kristin Ryen Reithaug Gunhild Tørhaugen (plan) Annbjørg Backer (samf.) Tuva Marie Eiklid	kristin.ryen.reithaug@innlandetfylke.no Gunhild.Torhaugen@innlandetfylke.no annbac@innlandetfylke.no tuveik@innlandetfylke.no
SFIN:	Philip Mellison Vebjørn Knarrum Runa Bø Line Andersen Kjell Erik Kristiansen Olav Malmedal Jørn Karlsen	philip.mellison@statsforvalteren.no vebjorn.knarrum@statsforvalteren.no runa.bo@statsforvalteren.no line.andersen@statsforvalteren.no kjell.erik.kristiansen@statsforvalteren.no olav.malmedal@statsforvalteren.no jorn.karlsen@statsforvalteren.no
LK:	Lieneke Bekkema	lieneke.bekkema@lillehammer.kommune.no
NVE:	Sigrid J. Langsjøvd	sjl@nve.no
SVV:	Randi Sira	Randi.sira@vegvesen.no
NC:	Petter Kittelsen	petter.kittelsen@norconsult.com
BaneNOR:	Gudrun C. Laake	gcl@banenor.no

Tema	Merknader
Gjeldene plandokument	<p>Kommunedelplan for Lillehammer by – Byplanen 2020-2023 (2030) krever områdeprogram/overordnet plangrep for at området Strandtorget kan reguleres. Dette framgår av rettskraftige planbestemmelser til Byplanen for gjennomføringssonene for transformasjon (H820_02).</p> <p><i>Områdeprogrammet er en helhetlig plan (program) for transformasjonsområdet som skal sikre overordnede grep, helhetstenkning, forutsigbarhet for utbyggere og i politiske vedtak. Det skal gi tydelig retning og føringer for utbygginger, nye reguleringsplaner og nye initiativer innenfor området.</i></p> <p><i>Områdeprogrammet er et (plan)verktøy som sikrer helheten, men som samtidig gir mulighet for fleksibilitet, omstilling og individualitet. Programmet er ikke rettslig bindende og gir etter kommunens oppfatning andre muligheter som ikke plan etter plan- og bygningsloven gir rom for. Områdeprogrammet utarbeides i et offentlig-privat samarbeid.</i></p>
Agenda for planforum	<p>Målet er å få alt på bordet, unngå innsigelser i videre planprosess.</p> <p><i>Videre planprosess:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Områdeprogram (ikke juridisk bindene) - Planinitiativer (reguleringsplaner og tiltak) - Implementering (byggeprosess)
Status	<p><i>Prosjektplanen for områdeprogrammet ble vedtatt i februar 2022. Områdeprogram er under utarbeidelse (fasen medvirkning og politiske orienteringer om utkast av områdeprogrammet). Forslaget er i samsvar med overordnet plan.</i></p> <p>Link for medvirkning på kommunens hjemmeside: https://www.lillehammer.kommune.no/omraadeprogram-strandtorget.6620557-447170.html</p> <p>Frist er 17. oktober 2023: Det skal i etterkant lages et samleddokument for innkomne merknader.</p>
IFK, SF, SVV (generelt regionale myndigheter)	<p>Et områdeprogram følger ikke saksgang knyttet til juridisk bindene reguleringsplaner, som følger plan- og bygningsloven med tilhørende høringsprosess.</p> <p><u>En samlet tilbakemelding fra regionale myndigheter er at dette er utfordrende bl.a. med tanke på regionale myndigheters medvirkning.</u></p> <p>Viser til tidligere tilbakemelding og planforum 25.04.2023.</p> <p>SF: Vi kan ikke i dette møte uttale oss om innsigelse eller ikke, det vil bli generelle anbefalinger om hvilken retning kommunen bør gå. Vi kan ikke gi innsigelse før en reguleringsplan er på høring, viser til saksgang for juridisk bindende planer. Det er positivt at kommunen ønsker å fortette/utvikle grå arealer (arealer som allerede er tatt i bruk), men dette er et stort og komplekst område (koblinger utenfor område må også ses i sammenheng), og vi stiller spørsmål til om detaljreguleringer, som vil komme enkeltvis, vil klare å ivareta intensjonene i områdeprogrammet som bare er veiledende. Dette er en bekymring. Stiller også spørsmål til om programmet bør være mer detaljert, vise mer gatestruktur, byggelinjer ol. som vil ha stor betydning for sammenhengene mellom de ulike reguleringsplanene.</p> <p>Behov for en helhetlig, juridisk bindende, plan er fortsatt tilbakemelding. Dette for å ivareta ordinær høring og i større grad kunne sikre gode sammenhenger mellom delplanene/kommende reguleringsplaner.</p> <p>Det stilles spørsmål om utsatt høringsfrist (17. oktober), tilbakemelding ønskes.</p>

	<p>Viser til områdeprogram for Bydel Nord – hvilke erfaringer er gjort her, har det vært en vellykket helhetlig utvikling, og kan det vises til at intensjoner er videreført fra områdeprogram til detaljregulering på en god måte?</p> <p>IFK: Det er ønske om illustrasjoner som viser relevante terrengsnitt i ulike målestokk. Dette vil kunne supplere planene som er vist i presentasjonen. Snittene bør vise sammenhenger mellom ny og eksisterende bebyggelse, "byen i øyehøyde", koblinger mot vannet og mot Lillehammer sentrum, adkomstveier mm. Dette vil gjøre programmet mer lesbart både med tanke på flomsikring, universell utforming, bygningstyper, uteområder/møteplasser mm.</p>
<p>Utfordringer</p>	<p>E6, Lågendelta naturreservat, Strandsona, Grunnforurensning, flom, gode koblinger for infrastruktur og sentrum.</p>
<p>Flom</p>	<p>NVE publiserte i februar 2022 nye flomhøyder for Mjøsa, fastsatt til 127,0 meter for 200 års flom og ytterligere 30 cm usikkerhetsmargin. Flomhøyden for 20 års flom er 124,8 meter. Dagens parkeringsplass på Strandtorget ligger på ca 124,9 meter.</p> <p><i>Det antas at det vil være praktisk umulig å flomsikre hele området med voller eller andre inngrep. I det videre arbeidet legges det opp til at man enten viderefører drift i de flomutsatte bygningene som eksisterer i dag eller etablerer nye bygninger i tråd med kravene i TEK 17 for hhv risikoklasse F1 eller F2. I dette ligger det at parkering kan etableres på høyde 124,8 meter, mens bygninger for personopphold legges over 127 meter. Dette gir store utfordringer i forhold til en ønsket byutvikling der ny bebyggelse skal etableres i samspill med eksisterende bebyggelse.</i></p> <p>Kommunen ønsker innspill på hva slags arealbruk og hvilke løsninger som kan være mulig for å aktivere fasader mot dagens bebyggelse når ny bebyggelse skal etableres nær 2,5 meter over dagens terreng.</p> <p>NVE: Viser til tidligere uttalelser og møter i saken.</p> <p>I veiledningen til Byggeteknisk forskrift (TEK17) § 7-2 2.ledd, står det at <i>garasjeanlegg</i> med atkomst skal ha sikkerhet mot 200-års flom (sikkerhetsklasse F2).</p> <p>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.</p> <p>Kommunen er her forvalter av byggeteknisk forskrift, men dette er NVEs tolkning gjennomført i flere plansaker. Det er derfor 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.</p>
<p>Lågendeltet naturreservat</p>	<p>SF (Jørn/Vebjørn): Naturreservatet er en utfordring, og det må tas tilstrekkelig hensyn i videre planlegging. Den totale belastningen må synliggjøres. Område har allerede press på alle kanter, og nye forstyrrelsene inn vil gi konsekvenser. Konsekvenser av ny utbygging må derfor synliggjøres i en total balanse.</p> <p>Viser til § 49 i naturmangfoldloven; som sier at «Kan virksomhet som trenger tillatelse etter annen lov, innvirke på verneverdiene i et verneområde, skal hensynet til disse verneverdiene tillegges vekt ved avgjørelsen av om tillatelse bør gis, og ved fastsetting av vilkår».</p> <p>Stiller spørsmål til miljøvennlig transportformer opp mot byen, hvordan er denne koblingen tenkt?</p>

<p>IFK *ble ikke nevnt i møte, innspill ble ettersendt til referat.</p>	<p>IFK Innspill friluftsliv (TE): Friluftslivsområde strandpromenaden som rekreasjonsområde er kartlagt og verdsatt som svært viktig.</p> <p>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. På skissene er det noe uklart om turveien opprettholdes eller tenkes innbakt i en gågate mellom leilighetsbygg og kjøpesenter. Det vil være svært uheldig for friluftslivskvaliteten dersom turveien langs Mjøsa tas bort. Se heller potensiale i å opprettholde og tilrettelegge eksisterende turvei med møteplasser, belysning etc undervegs. Det vil heve kvaliteten betydelig for allmennheten og forsterke arbeidet med bærekraftige byer og lokalsamfunn.</p> <p>Støtter også opp om grønne korridorer byen-Strandpromenaden-Strandtorget, dette for å gjøre det enkelt og attraktivt å gå/sykle i tillegg til adkomst Mjøsa som et rekreasjonsområde. Dagens strekningen er i dag noe begrenset og opplevelsesverdien er svært mangelfull med tanke på trygge veier, belysning og skilting.</p>
<p>ROS</p>	<p>SF(KE): Det vil bli krav om ROS analyse. Flomutfordringen er sentral. Kommunenes fokus på adkomstveier er bra, men sikkerhetsklasser for garasjeanlegg mm. må avklares.</p>
<p>Grunnforurensning</p>	<p>SF (LA): Det kan være svært problematisk å bygge på deponier. Det foreligger en veileder: m1780.pdf (miljodirektoratet.no)</p> <p><i>Miljødirektoratet anbefaler generelt at det ikke bygges boliger, sosial infrastruktur (barnehager, skoler og helse- og velferdsbygg) eller næringsbygg (f.eks. kontorer, industri, lager) på nedlagte deponier hvor det er gassdannelse eller i randsonen til disse deponiene. Helsedirektoratet støtter denne anbefalingen. Dersom det likevel søkes om å bygge på eller i randsonen nedlagte deponier, må det kunne dokumenteres at dette er helse- og miljømessig forsvarlig.</i></p> <p>En helhetlig tiltaksplan må derfor 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 utlekkingssituasjonen vil kunne påvirkes og håndteres ved en større utbygging av området. Det vil være behov for å utføre flere grunnundersøkelser.</p> <p>LK: Områdeprogrammet vil sette krav til en helhetlig plan for grunnundersøkelser.</p>
<p>Andre utfordringer</p>	<p><i>-Programmet må bidra til kommunens nullvekstmål for personbiltransport (all økning i persontransport skal tas med gange, sykkel og kollektiv).</i></p> <p><i>-Det er sammenheng til områdeprogrammet for Sentrum vest når det gjelder forbindelser mellom sentrum og Strandtorget/Mjøsa og forbindelser langs Mesnaelva.</i></p> <p><i>-Det er utfordringer spesielt knyttet til Strandtorget: mobilitet, grunnforurensning og flom. De har delvis et overordnet nivå.</i></p>
<p>*ikke alle momenter ble nevnt i møtet, noen innspill er ettersendt til referat.</p>	<p>IFK samferdsel:</p> <p><u>Helhetlig transportplanlegging:</u> Områdeprogrammet peker på flere viktige behov som må hensyntas, og skisserer mulige løsninger. Vi ser at det er gode intensjoner om å ivareta alle trafikantgrupper, utarbeide mobilitetsplan og sikre sammenhengende gang- og sykkelforbindelser. Et spørsmål er hvordan dette skal følges opp i påfølgende reguleringsprosesser. Hvordan blir grensesnittet mellom ulike reguleringsplaner i dette området og mot sentrum? Vår forventning i en</p>

reguleringsprosess er at det må utarbeides en trafikkutredning for en full utbygging av Strandtorget-området, der man ser på hvordan trafikken fordeler seg utover i vegnettet (i dag er det i perioder stor trafikk inn og ut av området mot E6 og Mesnadalsvegen, med fare for tilbakeblokkering ved økt trafikkmengde).

Det må stilles konkrete rekkefølgekrav for å ivareta trafikale behov, ev. også utover i vegnettet. Med flere mindre reguleringsplaner er det en fare for at ansvaret for opparbeidelse av infrastruktur kan pulveriseres. Det skal være en rimelighet i hva som kreves av avbøtende tiltak for den enkelte utbygging. Hvordan ivareta realisering av helhetlige løsninger (som f.eks. gs-veg til sentrum) med flere aktører og planprosesser, som også kan ha en tidsmessig forskyvning?

Mobilitetsplanlegging – hva er handlingsrommet?:

Det er et godt grep å utarbeide en mobilitetsplan i forbindelse med reguleringsarbeidet. Foreløpig trafikkberegning viser at utbyggingen medfører økt personbiltrafikk. Et spørsmål er hvor stort potensiale det er i å unngå økning i personbiltrafikk med de begrensninger som ligger i området i dag i form av arealknapphet, barrierevirkninger og høydeforskjeller. Dersom det blir mer kø i høytrafikkperioder, blir det også dårligere framkommelighet for buss i dagens trafikksystem. Er det mulig å gjøre noen grep for å gi bussene et fortrinn? 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 være behov for bilrestriktive tiltak for å endre reisemiddelvalg? Hvilke større grep kan man gjøre?

Tilrettelegging for busstransport:

Det er viktig med kortest mulig kjørerute for bybuss mellom Strandtorget og sentrum. Holdeplasser bør plasseres nærmest mulig Mesnadalsvegen, tilsvarende dagens holdeplasser, slik at man ikke må kjøre langt inn i området for å snu. Det er også viktig å sikre god framkommelighet for buss. Bussene følger i dag biltrafikken inn og ut fra Strandtorget, og på Mesnadalsvegen mot sentrum. 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. Innlandstrafikk ønsker gjerne at region- og lokalbusser skal kunne betjene Strandtorget-området uten for mye ekstra kjøretid. Er det muligheter for å etablere holdeplasser på Mesnadalsvegen til/fra dagens E6?

Trafikale beredskapshensyn/tilgjengelighet:

Det er planlagt for en flomsikker adkomst til nytt byggeområde via Sliperivegen. Planlagt utbygging vil gi mange nye beboere og besøkende. Hvor stor trafikkøkning det blir som følge av utbyggingen kommer an på hvor god mobilitetsplanlegging man får til, men kan antatt øke med noe over 2000 ÅDT (til totalt ca. 11.000 ÅDT), jf. notat om teamvise vurderinger. Klimaendringer medfører at flommer kommer oftere og blir større i omfang. Overflomming av veger som gir redusert framkommelighet til Strandtorget kan skje også ved mindre flomsituasjoner. En tenkt situasjon der det fortsatt er åpne publikumstilbud ved Strandtorget, men begrenset framkommelighet - skal Sliperivegen da kunne benyttes som alminnelig adkomst? Vi antar at det vil være vanskelig å få til en forsvarlig trafikkavvikling i slike situasjoner. Sliperivegen skal også være trasé for syklende og gående. Den er antatt ikke egnet for busstrafikk. Vi har en skepsis til foreslått løsning for trafikkavvikling ved flom og har behov for å vite mer om hvordan framkommelighet er tenkt løst i ulike flomsituasjoner. Til et utbyggingsområde av dette omfanget, mener vi at flomsikker adkomst bør gå via en hovedveg.

Framkommelighet lokalt i området for syklende og gående

Gjennomgående tilbud for syklende er foreslått lagt gjennom gågata ved Strandtorget. En gågate er gjerne mindre egnet for syklist, ved at det gir dårlig framkommelighet når det er mange gående, samt tilrettelagt som «myldreareal». Det kan også oppleves som ubehagelig for gående med syklist her. Vi anbefaler at syklende får en egen trasé. Det ser ut til å kunne bli store høydeforskjeller i utbyggingsområdet. Hvordan kan man redusere barrierevirkningene for å gjøre

	<p>området mest mulig tilgjengelig og attraktivt for opphold? Med tanke på universell utforming bør man unngå mange trapper og bratte gangveger. Gode kvaliteter i byrom er indirekte viktig for å gjøre det attraktivt å sykle eller gå. Dette gjelder f.eks. parker og torg, siktlinj, landskapsrom og arkitektur. Det bør tilstrebes kvaliteter som gjør at man vil oppholde seg her lengre.</p>
	<p>SVV (Randi):</p> <p>Støtter innspill fra IFK samferdsel.</p> <p>Boliger på Strandtorget stikker større krav til beredskap i en flomsituasjon. 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. Er det vurdert om dagens atkomstveg kan heves til et sikrere atkomstnivå?</p> <p>Det er et ønske fra utbygger om å bygge ut mye på Strandtorget, men samtidig skal det være nullvekst i personbiltrafikken. Hvordan kan dette løses praksis?</p> <p>Det er viktig å sikre forbindelser for gående og syklende opp mot sentrum og det er behov for en helhetlig planlegging der også infrastruktur utenom planområdet tas med. Dette er avgjørende for å få flere til å gå og sykle og kjøre kollektivt.</p> <p>Områdeprogrammet må stille krav til bedre tilgjengelighet opp til sentrum, koblinger ligger inne i plan for sentrum vest, men planområdet for skysstasjonen har ikke med dette området i sitt oppstartvarsel som nettopp er lagt ut.. Etterlyser sammenhenger/koblinger til tiltak/planer utenfor området for å se helheten.</p> <p>Vi mener det er positivt å legge kjørevegen ut slik at gata mellom parkering/boliger og kjøpesenter blir gågate. Har sykkelen plass i denne gata?</p> <p>Det skal stilles krav om mobilitetsplan i videre planarbeid. I denne 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. Trafikkbildet på Lillehammer er allerede krevde, særlig akkurat i Mesnadalsarmen/Bankenkrysset.</p> <p>En liten kommentar om bebyggelse: Stiller spørsmål til hvor aktive fasadene kan bli med parkering i plan en og plan to. Det er en utfordring. Ny bebyggelse må legges på flomsikkert nivå.</p>