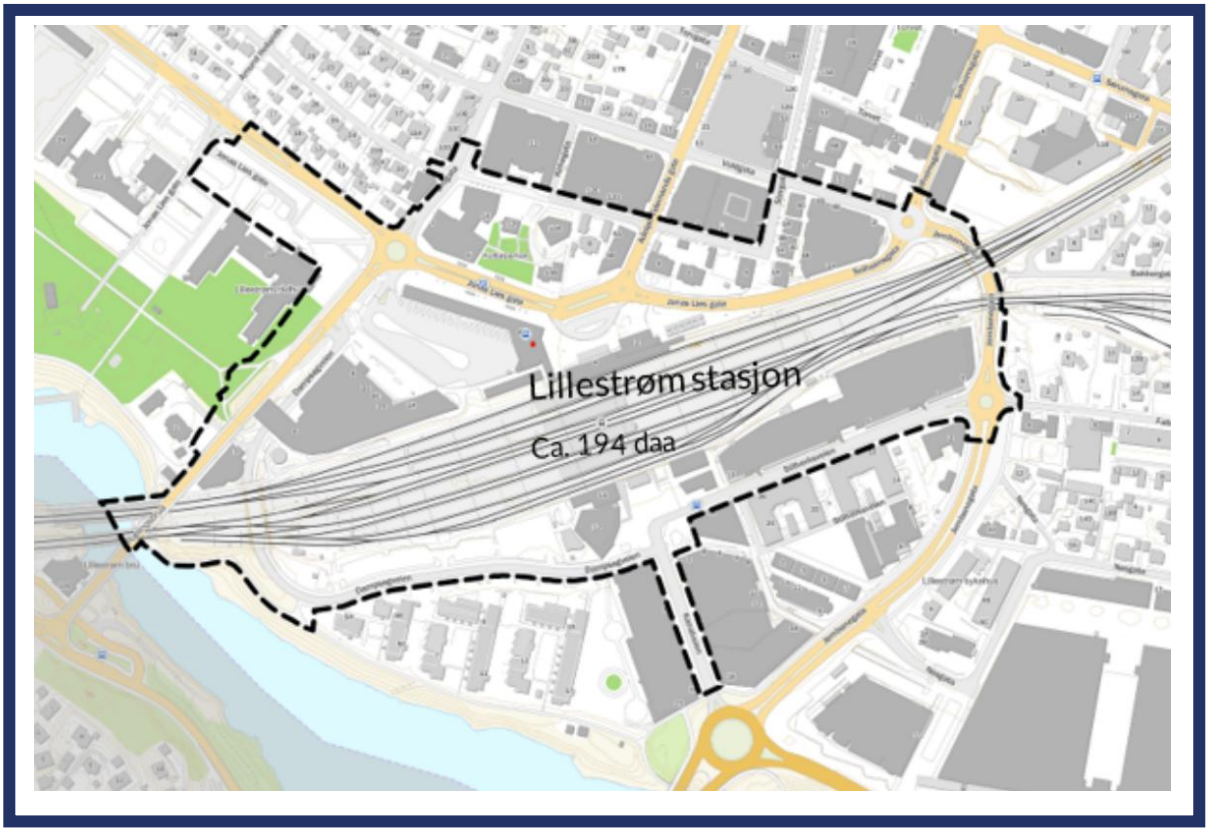
Dato: 17.03.2026
Utarbeidet av: *Asplan Viak* for *Lillestrøm kommune*

Planprogram

for områderegulering for Lillestrøm knutepunkt med konsekvensutredning



Sammendrag

Lillestrøm er raskt voksende, og i Lillestrøm knutepunkt er det forventet en betydelig trafikkøkning de nærmeste årene. Det er igangsatt arbeider med områderegulering for Lillestrøm knutepunkt for å sikre at Lillestrøm knutepunkt utvikler seg etter en gjennomtenkt og helhetlig plan.

Planarbeidet for Lillestrøm knutepunkt utløser krav om konsekvensutredning (KU). Kravet om konsekvensutredning innebærer at forslagstiller skal utarbeide et planprogram. Dette dokumentet er plan- og utredningsprogrammet for arbeidet med områderegulering. Lillestrøm kommune er forslagsstiller og skal utarbeide områderegulering med tilhørende konsekvensutredning (KU).

Lillestrøm knutepunkt har potensiale for å bli Norges mest attraktive knutepunkt og det er ønskelig at knutepunktet videreutvikles til et mer fungerende og innbydende område der mennesker jobber, handler, oppholder seg og møtes.
Målet for planarbeidet:
Lillestrøm knutepunkt skal være kompakt, helhetlig, tilgjengelig, bærekraftig og attraktivt for byens befolkning, besøkende og reisende.

Sentrale problemstillinger i planarbeidet er knyttet til:

- Trafikale utfordringer
- Kapasitet for kollektivtransporten som møter framtidige behov.
- Overganger mellom mobilitetsformer.
- Byrom og blågrønne strukturer.
- Knutepunktets koblinger til sentrum.
- Tomter med utviklingspotensial.
- Forholdet mellom byggehøyder og kulturminner.

Innhold

1. Formål 6
1.1 Bakgrunn 6
1.2 Mål med planarbeidet 8
1.3 Planområdets avgrensing 9
2. Overordnede føringer for planarbeidet 10
2.1 Statlige og rikspolitiske retningslinjer 10
2.2 Regionale planer 11
2.3 Kommunale planer 13
2.4 Reguleringsplaner 20
2.5 Pågående planarbeider 21
2.6 Øvrige planer 24
3. Planprogram og konsekvensutredning 26
3.1 Formålet med konsekvensutredningen 26
3.2 Krav som utløser konsekvensutredning 26
3.3 Planprogram 26
4. Medvirkning, dialog og samarbeid 28
4.1 Målene med medvirkningen 28
4.2 Interessenter 28
4.3 Metoder 29
4.4 Plan for medvirkning 31
5. Beskrivelse av planområdet 32
5.1 Beskrivelse av planområdet og omgivelser 32
5.2 Eiendomsforhold 33
5.3 Kollektivforbindelser 35
5.4 Gange, sykkel og mikromobilitet 37
5.5 Bil, taxi og parkering 39
5.6 Eksisterende bebyggelse 40
5.7 Byrom 41
5.8 Teknisk infrastruktur 43

5.9 Sosial infrastruktur ... 43
5.10 Natur og grønnstruktur ... 43
5.11 Kulturminner og kulturmiljøer ... 44
5.12 Flom og overvann ... 47
5.13 Støy ... 49
6. Utarbeidelse av plangrep og planforslag ... 51
6.1 Detaljgrad i planarbeidet ... 51
6.2 Problemstillinger i planarbeidet ... 51
6.2.1 Kapasitet for kollektivtrafikk som møter framtidige behov ... 52
6.2.2 Trafikale utfordringer ... 52
6.2.3 Overganger mellom mobilitetsformer ... 53
6.2.4 Byrom og blågrønne strukturer ... 53
6.2.5 Knutepunktets koblinger til sentrum ... 53
6.2.6 Tomter med utviklingspotensial ... 54
6.2.7 Forholdet til kulturminner ... 54
6.2.8 Forholdet til pågående planarbeid ... 54
6.3 Planfaglige vurderinger ... 55
6.3.1 Hensikt med planfaglige vurderinger ... 55
6.3.2 Byromstruktur ... 56
6.3.3 Blågrønne strukturer ... 58
6.3.4 Utbyggingsområder ... 59
6.3.5 Mobilitet – kollektivtransport ... 60
6.3.6 Mobilitet – sykkel/El-sparkesykkel ... 61
6.3.7 Mobilitet – taxi og Kiss & ride ... 62
6.3.8 Mobilitet – biltrafikk og parkering ... 63
7. Alternativer ... 65
7.1 Nullalternativet ... 65
7.2 Planalternativet ... 66
8. Utredningstema ... 68
8.1 Oversikt over utredningstemaer ... 68
8.2 Metode ... 70

8.3 Tema som skal konsekvensutredes 70
8.4 Tema som skal utredes 74
9. Fremdriftsplan for planprosessen 79
10. Gjennomførbarhet og realisering 81

1. Formål

1.1 Bakgrunn

Lillestrøm er raskt voksende. Beliggenheten mellom Oslo og Gardermoen og et godt utbygd kollektivtilbud gjør Lillestrøm til en av landets mest sentrale kommuner. Siden år 2000 har befolkningen i Lillestrøm kommune steget med over 36 000 personer, eller 60 prosent. I januar 2026 ba kunnskapsdepartementet OsloMet om å samle mer av sin virksomhet og planlegge for en campus med rundt 4000 studenter i Lillestrøm sentrum. Den sentrale beliggenheten gjør at det forventes fortsatt vekst, og dette er ett av de viktigste premissene for planlegging i Lillestrøm. Det er i denne sammenheng behov for å sikre at knutepunktet utvikler seg etter en gjennomtenkt og helhetlig plan.

Knutepunktet har potensiale for å bli ***Norges mest attraktive knutepunkt.*** Tilrettelagt for å ta gode reisemiddelvalg som kollektiv, sykkel og gange, med ny bebyggelse, og anlegg, med høye miljøambisjoner og som bygger opp under byens identitet, og med grønne, attraktive byrom som inviterer til opphold og kobler seg på resten av Lillestrøm by.

I dag preges knutepunktet av en overvekt av bilbasert trafikk, og mangelfull tilrettelegging for gående og syklende. Mange benytter personbil til, og parkeringsmulighetene på, knutepunktet, og stasjonsområdet er mer preget av trafikk og parkering enn gode byrom.

I direkte tilknytning til knutepunktet ligger det flere eiendommer med potensial for bymessig utvikling. Noen av eiendommene som er aktuelle for utvikling av storbyuniversitetet OsloMet i Lillestrøm ligger innenfor, eller i nærheten av, planområdet.
Knutepunktet må videreutvikles til et mer fungerende og innbydende område der mennesker jobber, handler, oppholder seg og møtes. Utvikling av knutepunktet skal skje på en måte som ivaretar fremtidig kapasitet og sikrer fremkommeligheten for kollektivtrafikken.

I 2020/2021 ble det gjennomført et prosjekt for Lillestrøm knutepunkt. Prosjektet var et samarbeid mellom Bane NOR Eiendom, Ruter, Viken fylkeskommune og Lillestrøm kommune. Knutepunktprosjektet skulle følges opp med utarbeidelse av en områdereguleringsplan. Det ble lyst ut et parallelloppdrag med hensikt på å utarbeide et grunnlag for strategiske valg knyttet til fremtidig videreutvikling av knutepunktet. Prosjektet har gitt gode innspill på tema knyttet til bebyggelse og byrom, men mangler gode utredninger av trafikale løsninger og gatebruk. Som del av det

oppfølgende arbeidet med knutepunktprosjektet er det gjennomført en kartlegging av kollektivtransportens behov.

Vedtak om igangsetting av områderegulering for Lillestrøm knutepunkt ble fattet av kommunestyret 07.05.2025, sak 78/25. I vedtaket er det besluttet at det i arbeidet med områdereguleringen skal tilrettelegges for gode løsninger for henting og levering av passasjerer ved begge sider av stasjonen, både for personbiler og taxi. Lillestrøm kommune varslet oppstart av planarbeid 26.05.2026. Formålet med analysen er å gi en helhetlig forståelse av stasjonsområdet og dermed danne et kunnskapsgrunnlag som kan bidra til gode og bærekraftige beslutninger i den videre planprosessen.

I juni 2025 ble det gitt mandat, i tråd med Byvekstavtalens kapittel 3, for samarbeid om utvikling av Lillestrøm knutepunkt. Samarbeidsparter er Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Akershus fylkeskommune, Ruter, Statens vegvesen og Lillestrøm kommune. Formålet med mandatet er å få etablert et plansamarbeid om utarbeidelsen av områderegulering for Lillestrøm knutepunkt, og å sikre en planprosess der kommunale, fylkeskommunale og statlige aktører kan diskutere og koordinere plan- og gjennomføringsarbeidet innenfor knutepunktområdet. Som del av plansamarbeidet har partene i fellesskap arbeidet med forutsetninger for utvikling av løsning i knutepunktet, og behov og problemstillinger for å ivareta utviklingen av knutepunktet.

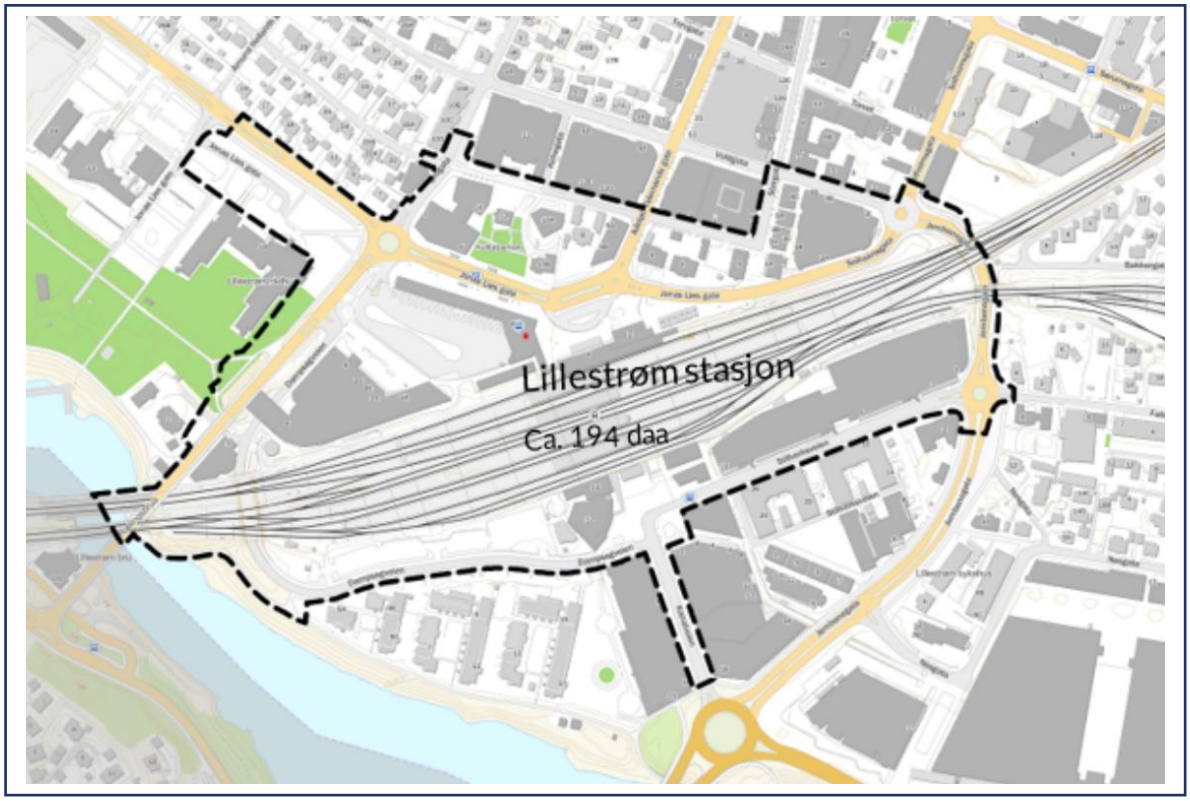
1.2 Mål med planarbeidet

Lillestrøm knutepunkt skal være kompakt, helhetlig, tilgjengelig, bærekraftig og attraktivt for byens befolkning, besøkende og reisende.

Kollektivtransport og trafikk	*Oversiktlig, kompakt, trafikk- og driftssikkert knutepunkt med tilstrekkelig kollektivkapasitet for framtiden, tilstrekkelig og pålitelig fremkommelighet, og med effektiv overgang mellom ulike mobilitetstilbud. Knutepunktet skal være tilgjengelig for bil (kiss & ride) og taxi.*
Gående og syklende	*Universelt utformet knutepunkt som er enkelt og intuitivt å komme til, og bevege seg i og gjennom. Det skal være tilstrekkelig antall sikre og enkelt tilgjengelige parkeringsplasser for sykler og mikromobilitet.*
Byrom	*Grønne, attraktive og trygge byrom med gode solforhold skal legge til rette for opphold og ferdsel. Åpne og naturbaserte overvannsløsninger skal gi kvaliteter i byrommene. Byrom og forbindelser skal knytte knutepunktet til viktige byfunksjoner og målpunkter.*
Byform	*Knutepunktet skal bidra til aktivt byliv og stedsidentitet - et innbydende område der mennesker jobber, handler, oppholder seg og møtes. Områder med utviklingspotensial skal gjennom funksjoner og utforming gi kvaliteter til knutepunktet og til omgivelsene.*

1.3 Planområdets avgrensing

Planområdet er ca. 194 daa. stort, ligger sentralt i Lillestrøm og inkluderer Lillestrøm stasjon med tilgrensende eiendommer og veiarealer. Kulturkvartalene og deler av rådhustomten er også innlemmet, det samme gjelder Kanalveien frem til rundkjøringen i Jernbanegata og Solheimsgata til og med rundkjøring i Voldgata/Solheimsgata/Jernbanegata.



Figur 1-1 Planområdets avgrensning. (Kilde: Lillestrøm kommune).

2. Overordnede føringer for planarbeidet

2.1 Statlige og rikspolitiske retningslinjer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Forventningsdokumentet peker på at planlegging skal fremme bærekraftig utvikling, og bygger på 2030-agendaens fem overordnede perspektiver: sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft, samfunnssikkerhet og beredskap og samarbeid for å nå målene. Forventingsdokumentets hensikt er å etablere et felles grunnlag for effektive og målrettede planprosesser, og slik at unødige innsigelser unngås.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Retningslinjene har til formål å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser.

Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, et klimatilpasset samfunn og ivaretakelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, og friluftsområder og karbonrike arealer.

Lavutslippssamfunnet skal fremmes gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling, med vekt på gode regionale løsninger.

I regioner med større byer der det er høyt utbyggingspress skal retningslinjene særlig bidra til effektiv arealbruk gjennom samordning av utbyggingsmønster og transportsystem.

Statlige planretningslinjer for klima og energi

Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer.

Retningslinjene skal bidra til at:
a) Norge når sine nasjonale klimamål som fastsatt i klimaloven
b) livsgrunnlaget og naturmangfoldet sikres for dagens og framtidige generasjoner
c) god forsyningssikkerhet for energi opprettholdes

d) samfunnet og økosystemene forberedes på og tilpasses klimaendringene
e) arbeidet med å redusere klimagassutslipp, mer effektiv og fleksibel energibruk, bedre klimatilpasning og andre miljømål ses i sammenheng
f) stat, fylkeskommuner og kommuner får klargjort sine roller og ansvar
g) kommuner og fylkeskommuner prioriterer klima- og energihensyn i sin myndighetsutøvelse, og kommunene i sin virksomhet

Byvekstavtale for Oslo og Akershus

I 2019 ble det fremforhandlet en byvekstavtale mellom staten v/samferdselsdepartementet og kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune Akershus fylkeskommune og kommunene Bærum, Lillestrøm (da Skedsmo) og Nordre Follo (da Oppegård). Avtalen legger til grunn et nullvekstmål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Avtalen er et virkemiddel for å nå dette målet, og skal i tillegg bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre.

I forbindelse med forhandlingene om byvekstavtalen for Oslo og Akershus fremgikk det at det har vært krevende å koordinere planarbeid på tvers av forvaltningsnivåene.

I tråd med Byvekstavtalen er det utarbeidet et mandat for plansamarbeidet om områderegulering for Lillestrøm knutepunkt.

Riksantikvarens strategi og faglige anbefalinger for by- og stedsutvikling, 01.11.2021

Riksantikvarens bystrategi inneholder anbefalinger til regional og kommunal forvaltning, utbyggere og eiere om hvordan viktige historiske bymiljøer bør forvaltes og utvikles.

Strategiens visjon er at kulturminner, kulturmiljøer og landskap i byer og tettsteder forvaltes i langsiktig perspektiv, og tas i bruk som ressurser og fellesgoder i bærekraftig samfunnsutvikling. Mål 4 i strategien omhandler at historiske bylandskap ivaretas ved nye planer og tiltak som er spesielt relevant for dette planområdet.

2.2 Regionale planer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Lillestrøm er i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015) pekt ut som regionby. Regionale byer skal ta en høy andel av veksten og bygge opp en sterkere rolle i regionen. Lillestrøm stasjon er et regionalt kollektivknutepunkt i bybåndet som strekker seg fra Oslo til Asker, Ski og Lillestrøm. Bybåndet skal ta en høy andel av veksten i befolkning og arbeidsplasser. Større arbeidsplassintensive

virksomheter legges til sentrumsområder tilgjengelig med kollektivtransport fra regionen.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus legger opp til mer konsentrasjon og mindre spredt vekst i Akershus. Dette for igjen å kunne skape levende byer med god bokvalitet, sterkere prioritere både vekst og vern, og øke veksten i kollektivtransporten.

En konsentrert vekst utpekte steder gir grunnlag for bedre handels-, service- og kollektivtilbud, og at flere kan gå og sykle i hverdagen. Stedene må utvikles med flerfunksjonalitet og kvalitet, høy arealutnyttelse, gode bomiljøer, og gangavstand mellom funksjoner. Lokalisering av næring og handel må bygge opp under sentrum. Fotgjengere, syklister og gode knutepunkt for kollektivtransport må prioriteres, samtidig som sentrum bør være tilgjengelige med bil.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er under revisjon. Vedtak av revidert plan er planlagt primo 2027.

Regional plan for handel, service og senterstruktur

Vedtatt 17.12.2018

Formålet med den regionale planen er å styrke handels- og servicetilbudet i sentrum av byer og tettsteder, for derigjennom å styrke by- og tettstedssentrene og legge til rette for miljøvennlige transportvalg. Styrkingen av by og tettstedssentrene gjøres for å unngå en utvikling med byspredning. Miljøvennlige transportvalg skal motvirke økt bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil.

Hensiktsmessig lokalisering av varehandelstilbudet kan bidra til at en størst mulig andel av befolkningen kan utføre sine innkjøp i eget nærområde, og dermed redusere behovet for lange innkjøpsreiser.

For å få en bærekraftig by- og tettstedsutvikling er det nødvendig at sentrumsområdene trekker til seg sterke og mangfoldige handels- og servicebedrifter. Det må legges til rette for et samspill mellom næringsliv, kultursektoren, miljø- og bevaringsinteresser for å bidra til å skape attraktive, opplevelsesrike og relevante handels- og servicemiljø i sentrumsområdene.

Regional handel og tjenesteyting for flere kommuner skal legges til de regionale byene. **Lillestrøm** er definert som en regional by.

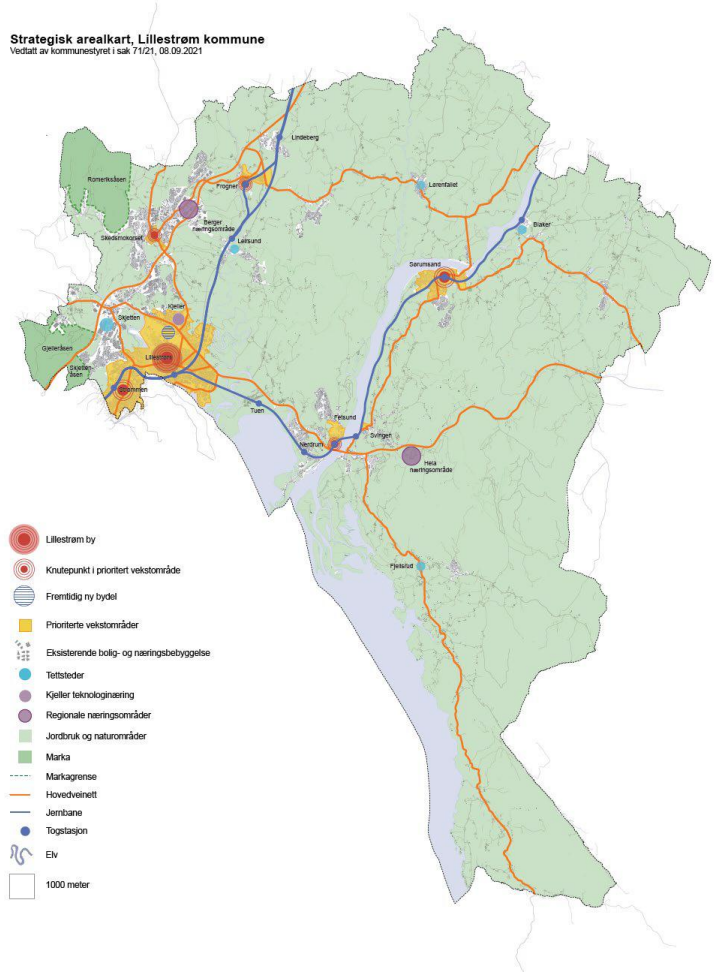
2.3 Kommunale planer

Langsiktig arealstrategi for Lillestrøm kommune

Vedtatt 08.09.2021.

Strategiens hovedmål er at Lillestrøm kommune skal ha en attraktiv regionby og livskraftige lokalsamfunn. Som et overordnet strategisk grep, og ikke som et verktøy for detaljert styring eller begrensning av vekst, skal prioritert vekstområde ha 90% av fremtidig vekst i antall arbeidsplasser og boliger. 70% av veksten skal legges til byvekstområdet (Strømmen, Lillestrøm by, Kjeller) for å styrke disse. 20% skal legges til Sørumsand, Fetsund inkl. Svingen, Frogner og Skedsmokorset for å styrke stasjonstettstedene (prioriterte tettsteder). Øvrige deler av kommunen skal ha 10% vedlikeholdsvekst.

Strategien skal styrke byen og tettstedene, ta vare på de små nærmiljøene og verne om de ubebygde arealene. Dette er viktig satsing for en bærekraftig by- og stedsutvikling.



Figur 2-1 Strategisk arealkart

Kommuneplanens samfunnsdel 2025-2036

Kommunens samfunnsdel har fem satsingsområder: klima og miljø, by- og tettstedsutvikling, næringsliv og innovasjon, hele livet og tllit, inkludering og nyskaping Hovedmålene for satsingsområdene er henholdsvis:

- Lillestrøm kommune skal omstille til lavutslippssamfunnet, forhindre tap av naturverdier og håndtere klimaendringer
- Lillestrøm kommune skal legge til rette for utvikling av en attraktiv regionby og livskraftige lokalsamfunn.
- Lillestrøm kommune skal legge til rette for utvikling av et sterkt, mangfoldig og konkurransedyktig næringsliv med arbeidsplasser som skaper trygghet, livskvalitet og velferd.
- Lillestrøm kommune skal støtte opp under innbyggernes livskvalitet og mestring av egne liv og legge til rette for inkludering og trygghet.
- Lillestrøm kommune skal være en handlekraftig organisasjon preget av verdiene tillit, inkludering og nyskaping.

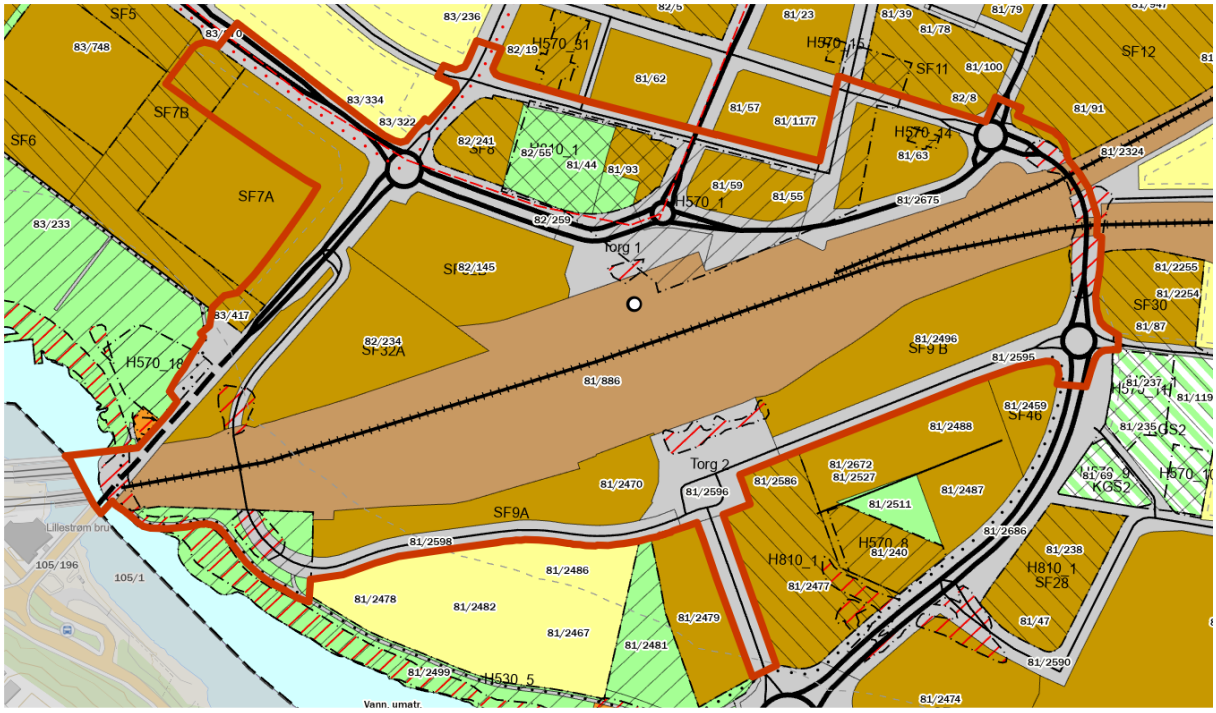
For utviklingen av Lillestrøm knutepunkt er det viktig å merke seg at det skal legges til rette for en urban utvikling som gir byliv og trivsel for både innbyggere og besøkende, at arbeidsplasser med mange ansatte skal legges nær kollektivknutepunkt og at det skal tilrettelegges for grønn mobilitet som bygger opp under kollektivknutepunktene

Kommunen skal lytte til innbyggerne, og legge til rette for at de kan delta i utviklingen av kommunen. Medvirkning gir innbyggerne kunnskap om, og forståelse for, de beslutningene som fattes. Det gir tilhørighet og opplevelse av mening og bidrar generelt til å styrke demokratiet.

Kommuneplanens arealdel 2023-2035

Kommuneplanens arealdel (2026 -2038) skal revideres, på bakgrunn av bl.a. potensial for fremtidig boligbygging og prognose for befolkningsvekst. Antatt tidspunkt for sluttbehandling er sent høst 2026.

I kommuneplanens arealdel 2023-2035, er planområdet hovedsakelig avsatt til sentrumsformål, bane, torg og vei. Mot Nittelva er det areal avsatt til friområde og i kulturkvartalet til park.



Figur 2-2 Kommuneplan 2019-2035 (avgrensing av planområde er vist med rød strek).

Kommuneplanens bestemmelser angir ikke områdereguleringens avgrensning, men relevante feltbestemmelser lyder:

Felt SF9A/SF9B

Innenfor feltene tillates formålene kontor/tjenesteyting/bevertning/innfartsparkering. På deler av feltene, der det ikke har store konsekvenser for omgivelsene ellers, tillates bebyggelse inntil 10 etasjer. I disse bygningene skal det være bysentrums- og publikumsfunksjoner på gateplan (1. etasje og 2. etasje/mesanin) og i toppetasje. I felt SF9A må det sikres siktlinjer mot nord fra eksisterende boligbebyggelse sør for feltet. Ny bebyggelse skal utformes slik at eldre bebyggelse i øst hensyntas særlig. I felt SF9B, mot byrommet foran stasjonen, tillates maks 3 etasjer.

Felt SF32A/SF32B

Innenfor feltene tillates formålene kontor/tjenesteyting/forretning/bevertning/

kollektivknutepunkt. På deler av feltene, der det ikke har store konsekvenser for omgivelsene ellers, tillates bebyggelse inntil 10 etasjer. I felt SF32B skal bebyggelsen trappes ned mot Jonas Lies gate og plassen foran stasjonen. Bygningene skal ha bysentrums- og publikumsfunksjoner på gateplan (1. etasje og 2. etasje/mesanin) og i toppetasje. Reguleringsplan for felt SF32B skal inneholde teknisk detaljplan for kollektivfelt og høystandard sykkeltrasé gjennom Lillestrøm til Kjeller. Det skal tilrettelegges for separering av gående og syklende.

Torg 1 (Plassen nord for Lillestrøm stasjon) og Torg 2 (Plassen sør for Lillestrøm stasjon For Torg 1 og Torg 2 stilles det krav om felles reguleringsplan. I reguleringsplanen skal hensyn til taxiholdeplass, korttidsparkering og offentlig sykkelparkering ivaretas.

Bolig
Kommuneplanen legger føringer for boligandelen i sentrum, og sier at innenfor 600 meter fra Lillestrøm stasjon skal andelen bolig være mellom 0 – 60 %, og reduseres jo nærmere tiltaket er stasjonen. Ved stasjonen skal boligandelen være 0 %.

Hensynssone bevaring kulturmiljø
Et større område innenfor planavgrensningen er i kommuneplanen belagt med hensynsone bevaring kulturmiljø, H570_1. Området K27 Lillestrøm sentrum, i Riksantikvarens register over kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse, inngår i hensynssonen. Se Figur 5-13. Verneverdiene forutsettes ivaretatt av kommunen i deres plan- og byggesaksbehandling.

De faglige rådene, angitt av Riksantikvaren, for Lillestrøm sentrum (K27), skal sikre at kulturhistoriske og arkitektoniske verdier tas vare på i kommunal plan- og byggesaksbehandling. Rådene dekker både helheten i bylandskapet og mer detaljerte forhold knyttet til områder, bygninger og enkeltelementer og detaljering som gatebelegning.

Figur 2-3 Utsnitt av kommuneplanen, med hensynsone bevaring kulturmiljø, H570_1 markert.

Fremtidig kollektivtrasé
Kommuneplanen stiller krav til en fremtidig kollektivtrase gjennom planområdet. Kravene ligger hovedsakelig knyttet til andre prosesser (Kommunedelplan for Kjeller, Områdereguleringsplan for Lillestrøm nord, Planprogram med VPOR for Lillestrøm vest), men det vil være nødvendig å følge opp dette arbeidet også i områderegulering for Lillestrøm knutepunkt da traseen går gjennom planområdet.

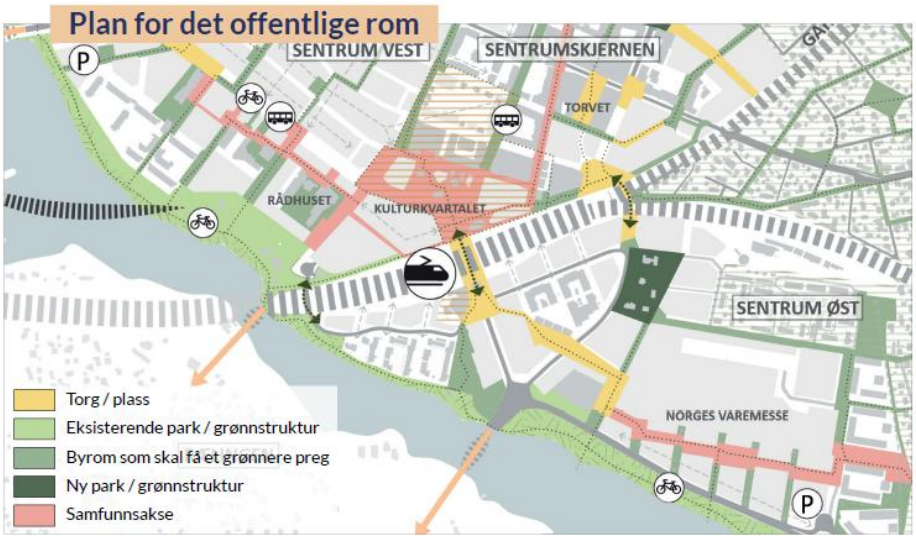
Byutviklingsplan for Lillestrøm by

Byutviklingsplan for Lillestrøm by ble vedtatt i kommunestyret 25. januar 2023. Planen viser visjoner for byen i et 2060-perspektiv, beskriver hvordan visjonene kan realiseres og hvordan bygninger, byrom, gater, landskap og mobilitet kan utformes og virke sammen.

Byutviklingsplanen skal være et styrende verktøy for alle som er med på å utvikle byen, for innbyggere, utbyggere og kommune. Den skal inspirere til utvikling av gode kvaliteter for mennesker i byen. Byutviklingsplanen inngår i kommunens planhierarki som et strategidokument tilknyttet kommuneplanen. Den er ikke juridisk bindende, men skal forstås som en veileder.

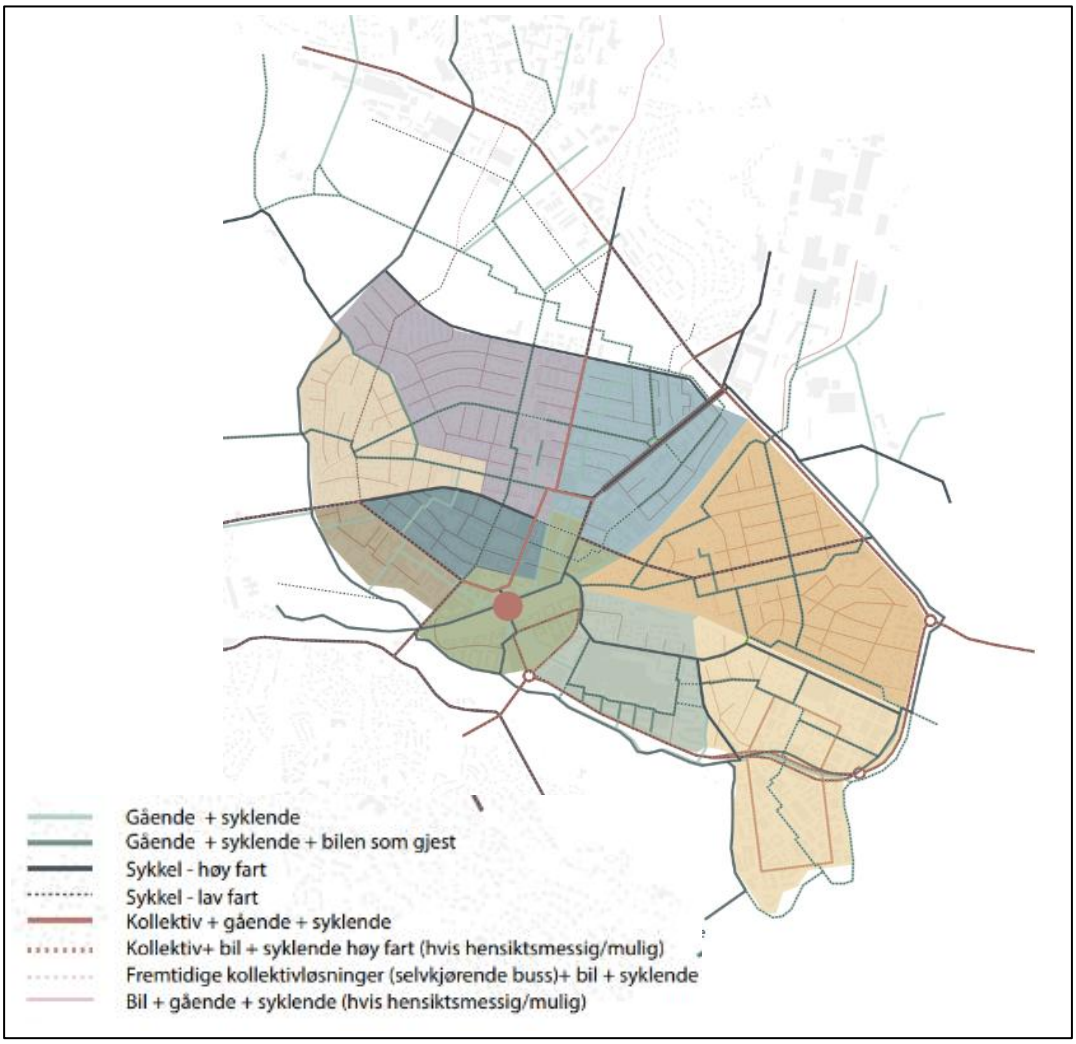
Figur 2-4 Byutviklingsplan for Lillestrøm by – Utsnitt av illustrasjonsplanen.

Byutviklingsplanens visjon er en kortreist by og at byen utvikles med høyest tetthet rundt knutepunktet Lillestrøm stasjon. Høy tetthet er ikke ensbetydende med høye bygninger. På enkelte tomter nær stasjonen, der høye bygg ikke får vesentlige negative konsekvenser for omgivelsene, kan bygninger være høyere enn normen på 3-6 etasjer (se Figur 2-4). Bygningene må i så fall inneholde byfunksjoner og næringsformål med arbeidsplassintensive kontorlokaler. De høye bygningene begrenses til maks 10 etasjer og detaljerte volum- og funksjonsstudier skal utrede konsekvensene ved å bygge høyere enn normen.



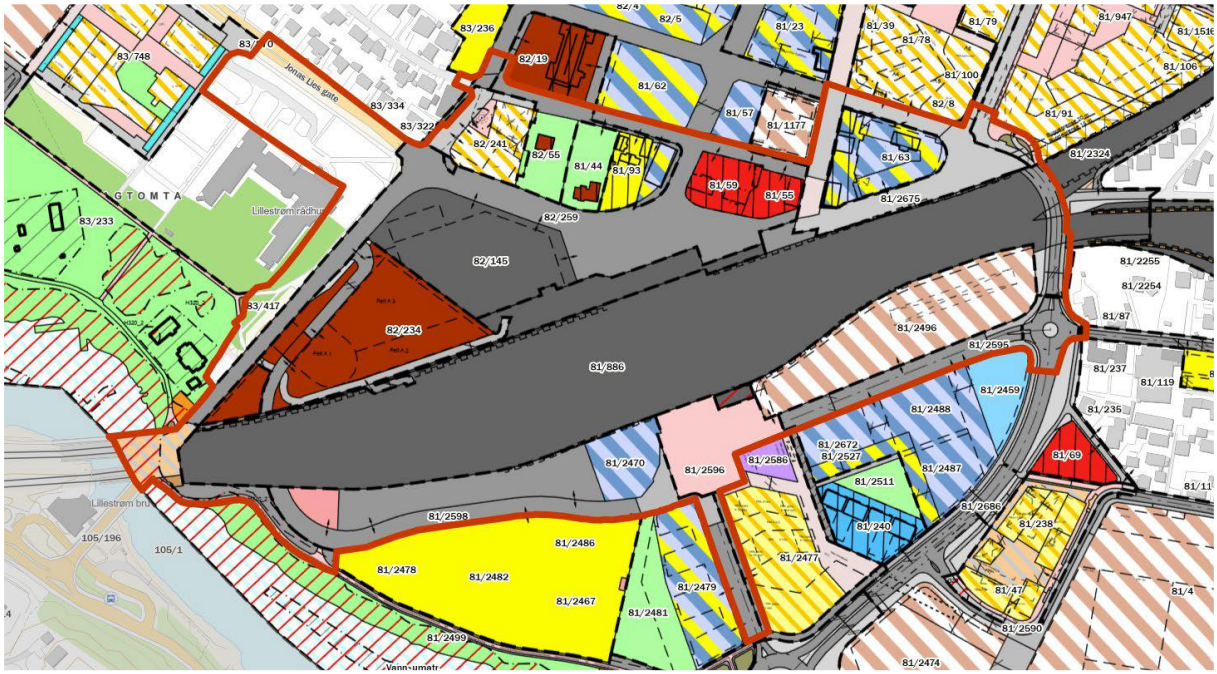
Figur 2-5 Utsnitt av Byutviklingsplan for Lillestrøm by – Plan for det offentlige rom

For å realisere visjonen om en kortreist by skal byen være gå- og sykkelvennlig og ha et effektivt kollektivnettverk. Ulike gater skal prioriteres for ulike trafikanter slik at kollektivreisende prioriteres. Gjennomkjøringsmulighet i byen må begrenses sterkt og sentrum skal skjermes for biltrafikk. Lillestrøm stasjon må utvikles som Romerikes viktigste knutepunkt for tog, buss, sykkel og nye mobilitetstjenester, og bydelene må kobles til knutepunktet.



Figur 2-6 Figur som viser konseptet grønn mobilitet i byen - Byutviklingsplan for Lillestrøm by

2.4 Reguleringsplaner



Figur 2-7 Reguleringsplaner (forslag til planområde vist med rød strek)

Figur 2-7 viser utsnitt av reguleringsplanbasen og planområdet avgrenset av rød strek. Tabell 1 gir en oversikt over gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet. Pågående planarbeid innenfor, eller tilgrensende, planområdet er beskrevet i kapittel 2.5.

Tabell 2-1 Gjeldende reguleringsplaner innenfor området

Plan-ID	Plannavn	Vedtaksdato
0231_1_57	Reguleringsplan for Nesa-området (vest)	28.09.2000
0231_1_79	Lillestrøm. Sentrale deler	10.12.1987
0231_267	Gardermobanen, Nitelva-Åråsen	18.10.1994
0231_292	Lillestrøm sydområde	18.06.1997
0231_330	Endret reguleringsplan for Lillestrøm syd, parkeringshus	28.09.2000
0231_358	Kvartal 1 og del av kvartal 3 i Lillestrøm - Kulturkvartalet	18.06.2003
0231_363	Kvartal 5, Storgata-Voldgata-Jonas Lies gate, Lillestrøm	22.09.2003
0231_374	Helsebygg, Lillestrøm	28.04.2004
0231_445	Romerike helsebygg - parkeringshus	07.11.2007
0231_505	Lillestrøm øst	09.12.2015
0231_506	Nitelva	04.04.2018
0231_521	Jernbanetomta, gnr. 81/2477	04.04.2018

Store deler av området er i dag regulert til samferdselsformål; jernbane, kjøreveg, torg, bussterminal og parkering. I tillegg har vi bebyggelse regulert til allmennyttig formål – institusjon (helsebygget), offentlig formål og kombinert formål – forretning/kontor. Kulturparken er regulert til park, og tomten ved rådhuset er uregulert.

2.5 Pågående planarbeider

Kulturmiljøplan - Kommunedelplan for kulturmiljø i Lillestrøm kommune 2026-2036

Kommuneplan for kulturmiljø i Lillestrøm kommune 2026-2036 er under arbeid. Flere av bygningene i og rundt stasjonsområdet er tilkjent verneverdi i utkast til kulturmiljøplanens «Vedlegg 1- Register».

Figur 2-8 Fra Kulturmiljøplan under arbeid. (Lillestrøm kommune).

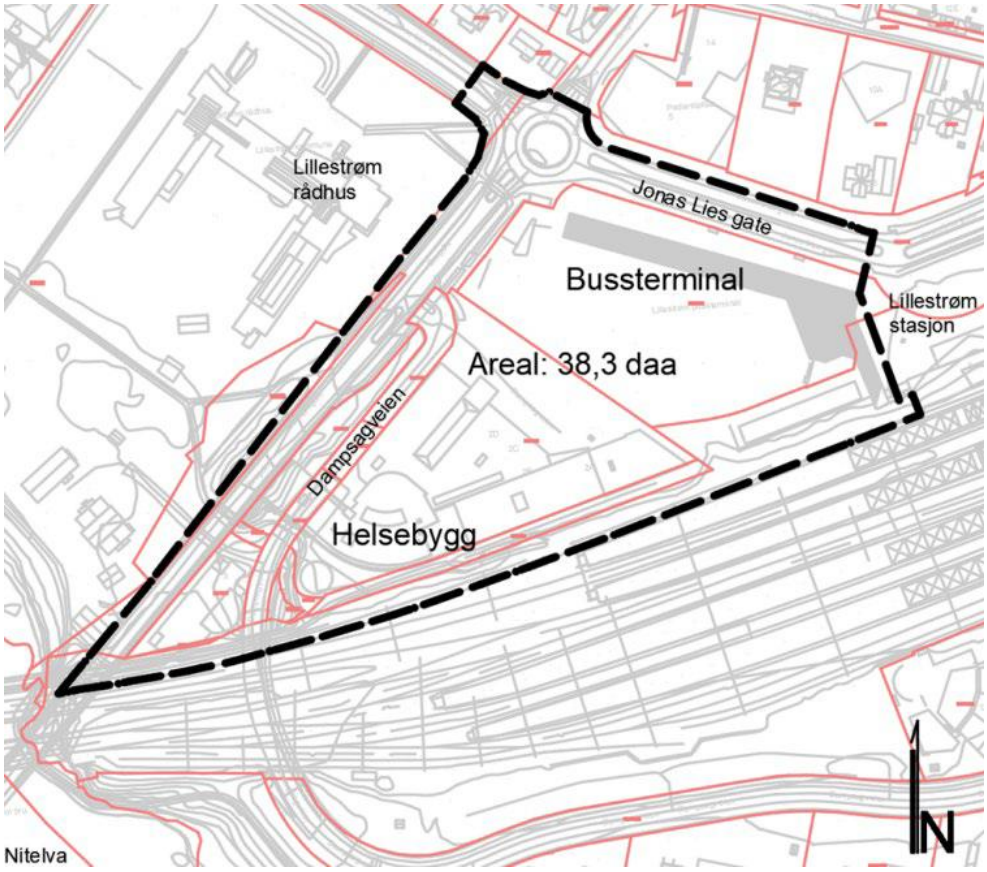
Detaljreguleringsplan for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal

Planområdet for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal er på 38,3 daa. Planområdet ligger mellom Lillestrøm rådhus og Lillestrøm stasjon.

Planforslaget ble førstegangsbehandlet 26.10.2022, men hovedutvalget vedtok å sende saken tilbake til administrasjonen med oppfølgingspunkter. Saken kom til ny førstegangsbehandling 23.08.2023, hvor hovedutvalget vedtok å legge saken ut på offentlig ettersyn.

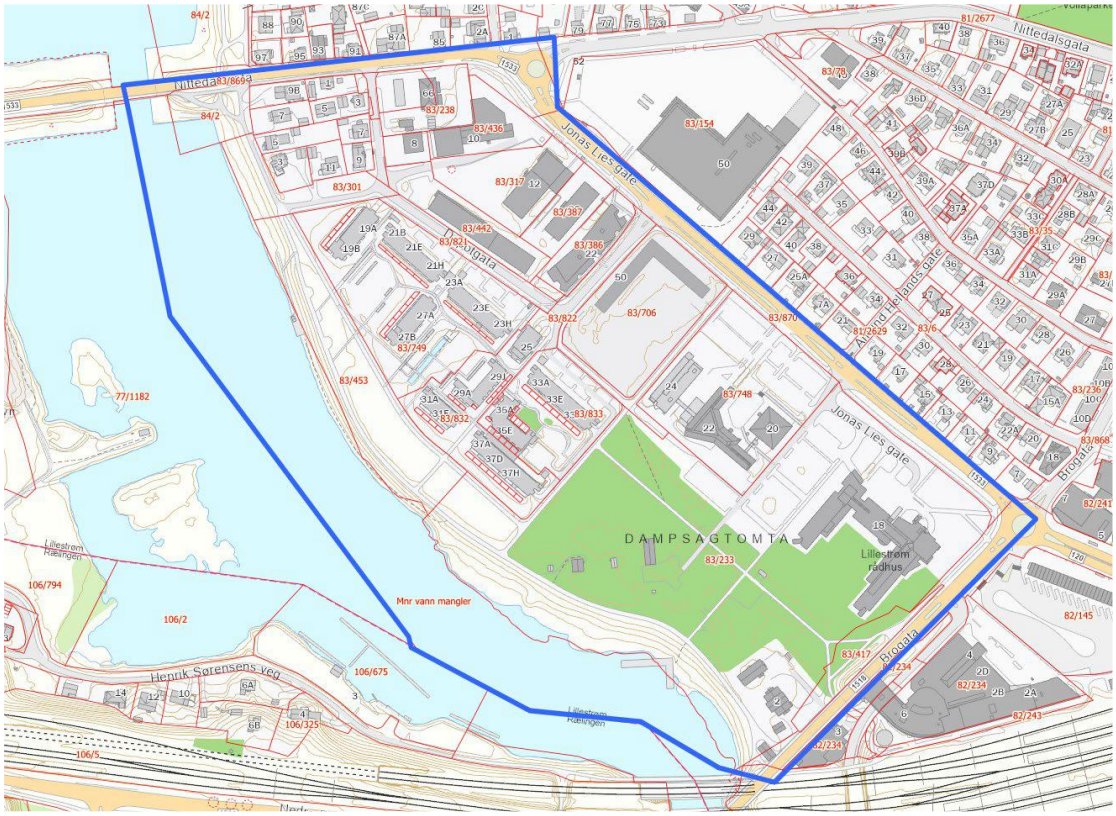
Planforslaget viser etablering av ny sentrumsbebyggelse, hovedsakelig tiltenkt formål som offentlig/privat tjenesteyting, undervisning, administrasjon, kontor, forretning og kollektivterminal. Jonas Lies gate foreslås som kollektivgate mellom rundkjøringen i Brogata og rundkjøringen i Adolph Tidemands gate. For å tilfredsstille kravene til sikkerhet mot flom, etableres ny adkomst for legevakt, akuttmottak og andre sårbare samfunnsfunksjoner over kote +108 fra Rælingsbroa til plan 2 i Helsebygget.
Internt i planområdet foreslås etablert et nytt Helsetorg med bilfrie gangakser som kobler området på eksisterende gate- og grønnstruktur.
Bussterminalen foreslås delt mellom gateterminal og bussterminal i bygg.

Det er forventet at planforslaget vil bli fremmet til andregangs behandling i løpet av 2026.



Figur 2-9 Planområde for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal (ny førstegangsbehandling 23.08.2023)

Planprogram med VPOR (veiledende plan for offentlige rom) Lillestrøm by vest



Figur 2-10 Plangrense for planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest

Planområdet for «Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest» er på ca. 200 daa og ligger sentralt i Lillestrøm, avgrenset av Nittelva, Nittedalsgata, Jonas Lies gate og Brogata.

Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest skal tilrettelegge for fortetting av et sentralt byområde tett på knutepunktet. Det skal etableres et rammeverk for videre regulering og et grunnlag for fordeling av kostnader til opparbeidelse av offentlige rom. Planen skal sikre rekreative områder, ivareta blågrønne strukturer og bidra til bærekraftig utvikling i henhold til kommunens overordnede mål.

Planarbeidet for Lillestrøm by vest skal legge til rette for å utvikle et bærekraftig byområde med offentlig og privat tjenesteyting og et variert boligtilbud. Det skal legges vekt på en helhetlig byutvikling med hensyn til både estetikk, miljø og natur. Planarbeidet skal støtte opp om kommunens mål om å redusere klimagassutslipp og fremme grønn mobilitet, i samsvar med overordnede planer. Området skal utvikles i tråd med byutviklingsplanens visjoner, om at Lillestrøm skal bli en inkluderende og kortreist kunnskapsby.

Kommunedelplan Kjeller

Som følge av beslutning om nedleggelse av Forsvarets leir på Kjeller skal Lillestrøm kommune ta stilling til fremtidig arealbruk på Kjeller, som ny bydel i Lillestrøm. Det er politisk besluttet at det skal utarbeides en kommunedelplan (KDP) for området. Utrednings- og planarbeidet vil omfatte et samlet areal på minst 1100 dekar, og skal tilrettelegge for stor innbyggervekst og næringsutvikling, og med høye ambisjoner for samferdsel og mobilitet. Tilrettelegging for sykling og gange fra Lillestrøm knutepunktet kan bidra til å øke andelen myke trafikanter til Kjeller.
Arbeidet med kommunedelplanen er langsiktig og vil gå over flere år. Planprogram for videre arbeid med kommuneplanen er under arbeid og skal til høring våren 2026. Det skal gjennomføres en arkitektkonkurranse eller et parallelloppdrag før endelig KDP vedtas.

Høystandard kollektivtrase Lillestrøm – Oslo

Akershus fylkeskommune planlegger en kapasitetssterk, høystandard kollektivtrasé mellom Lillestrøm og Oslo. Arbeidet er en direkte oppfølging av KVU for kollektivtransport på Nedre Romerike og påfølgende vedtak i fylkeskommunen. Prosjektet er forankret i Byvekstavtalen med midler avsatt til både planlegging og investering. Traséen er identifisert i gjeldende kommuneplan og følger Strømsveien fra Vittenberg til Sagdalen og deretter Jonas Lies gate til Lillestrøm bussterminal. Det planlegges for at bussene skal terminere ved Lillestrøm gateterminal i første omgang, med mulighet for å forlenge traséen til Kjeller i takt med utvikling. Traséen skal utformes for å kunne håndtere høykapasitetsbusser og for å gi bussfremkommelighet høyest prioritet. Det er en forventning om at areal avsatt til buss, og endringer i trafikkmønster, vil legge til rette for en fremtidig bybane. Det pågår planarbeid med konseptløsninger for hele traséen, samt detaljplanlegging av holdeplasser og kortsiktige fremkommelighetstiltak.

2.6 Øvrige planer

Mulighetsstudier for Lillestrøm knutepunkt

I 2020/2021 ble det gjennomført et knutepunktprosjekt for Lillestrøm. I prosjektet ble det lyst ut et parallelloppdrag med hensikt på å utarbeide et grunnlag for strategiske valg knyttet til fremtidig videreutvikling av knutepunktet. Resultatet av parallelloppdraget var tre mulighetsstudier utført av team fra DRMA, A-lab og Dyrvik. Ambisjonene i knutepunktprosjektet skal videreføres i arbeidet med områdereguleringen.

Figur 2-11 Kobla på Lillestrøm. Norges mest tilgjengelige knutepunkt (DRMA)

Mulighetsstudier for Kulturkvartalene

Det er utført mulighetsstudier for Kulturkvartalene som skal ses hen til i planarbeidet:

Kirkegata som byrom og kulturarena

Formålet med mulighetsstudien var å få synliggjort hvilket potensial som ligger i dette sentrale byområdet i Lillestrøm.

Figur 2-12 Illustrasjon sett fra Lillestrøm stasjon, over mot "Kulturkvartalene» (L2 Arkitekter AS)

Kulturpunkt Stjerneplassen

Målet med mulighetsstudien var å vise hvordan Stjerneplassen, med omgivelser, kan bli funksjonelt, representativt og aktivt opplevelsessted i Lillestrøm. Et sted til beste for byen og regionen.

3. Planprogram og konsekvensutredning

3.1 Formålet med konsekvensutredningen

Reguleringsplaner som kan få *vesentlige virkninger for miljø og samfunn*, skal gi en særskilt vurdering og beskrivelse av planens virkninger for miljø og samfunn - en konsekvensutredning (Plan – og bygningsloven § 4-2*).* Hvilke reguleringsplaner som krever konsekvensutredning, er beskrevet i *Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven 01.07.17* (KU-forskriften).

Formålet med konsekvensutredningen er å sikre at hensynet til miljø og samfunn tas i betraktning i planarbeidet, slik at virkningene av planen skal være kjente når kommunen tar stilling til saken.

Når reguleringsplanen med planbeskrivelsen legges frem til førstegangsbehandling skal den inneholde den ferdige konsekvensutredningen. Dersom utredningen er svært lang, kan den følge saken som vedlegg.

3.2 Krav som utløser konsekvensutredning

I *denne* plansaken følger kravet til konsekvensutredning av KU-forskriften § 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding. I henhold til § 6a, vedlegg I pkt. 24 Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m2, og vedlegg II pkt. 10 c) Bygging av jernbane og anlegg for omlasting av gods, samt terminaler som betjener flere transportsystemer, konkluderes det med at planen skal konsekvensutredes og ha planprogram. Ansvarlig myndighet er planmyndigheten, og behandlingen er knyttet opp til plan- og bygningsloven.

3.3 Planprogram

Kravet om konsekvensutredning innebærer at forslagstiller skal utarbeide et *planprogram* (dette dokumentet) før arbeidet med selve reguleringsplanen starter. Planprogrammet skal legges ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker, slik at offentlige myndigheter, organisasjoner, berørte grunneiere og andre parter får mulighet til å uttale seg. Planprogrammet fastsettes av kommunen, som er ansvarlig myndighet.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, de ulike trinnene i planprosessen med frister og deltakere, og opplegg for medvirkning- spesielt i forhold

til hvilke grupper som antas å bli særlig berørt (se kapittel 4 om medvirkning, dialog og samarbeid).

Det skal også vise hvilke alternativer som blir vurdert, og hvilke problemstillinger og utredninger det er behov å undersøke og utføre i arbeidet med planen (se kapittel 8 for utredningstema). Det fastsatte planprogrammet ligger så til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplanen.

4. Medvirkning, dialog og samarbeid

Det er utarbeidet en plan for medvirkning for planarbeidet og – prosessen. Hovedinnholdet i planen for medvirkning er gjengitt i dette kapitlet. Det kan tilkomme ny kunnskap og innsikt som gjør at plan for medvirkning endres underveis i planarbeidet. Arbeidet med medvirkning og samarbeid som er gjennomført, og hvordan dette er ivaretatt i planen, skal beskrives i rapport som vedlegges planforslaget. Medvirkningsrapporten skal medfølge planforslaget til politisk andregangsbehandling. Det skal klart framgå hvordan medvirkningen er gjennomført, hvilken kunnskap som har framkommet og hvordan dette har påvirket valg av løsninger.

4.1 Målene med medvirkningen

Medvirkningen skal
Mål 1: Styrke beslutningsgrunnlaget som planen bygger på. **Mål 2:** Sørge for at private og offentlige aktører får komme med innspill. **Mål 3:** Fremme engasjement for nærmiljøet og lokaldemokrati. **Mål 4:** Bidra til forståelse for avveininger av interesser.

4.2 Interessenter

Planens interessenter skal identifiseres, kategoriseres og prioriteres. Prioriteringen av interessentene danner utgangspunkt for rekruttering, altså hvem som skal kontaktes og inngå i medvirkningen. Prioriteringen gjøres etter to akser:

1) Innflytelse: Interessentenes evne til å påvirke planen.

2) Interesse: Dersom interessenten blir påvirket av planen vil den ha sterk interesse av planen.

Det er sannsynlig at følgende interessenter kan være relevante for medvirkningen. Nøyaktig hvilke som skal involveres må identifiseres i det videre arbeidet. Det er forskjeller mellom interessentene i hver interessentgruppe. Det er ikke gitt at alle interessenter i én gruppe skal involveres, eller involveres på samme måte.

Interessentgruppe	Eksempler på interessent
Grunneiere (se eget kart)	Som for eksempel Bane NOR, Lillestrøm kommune, Akershus fylkeskommune, Linstow.
Forvaltere av statlige og regionale interesser	Ruter, Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Statsforvalteren, Riksantikvaren, NVE.

Beboere	Borettslag og velforeninger for boliger i planområdet, eller som påvirkes vesentlig av planen (som trafikk, visuelt e.l.)
Reisende	For eksempel Ruter, Akershus fylkeskommune, administrasjon i nabokommuner, Statens vegvesen, Norges taxiforbund, Syklistforeningen og Norges handikapforbund, i tillegg til enkeltpersoner – eksempelvis pendlere som benytter parkering ved stasjonen.
Sentrumsbrukere	For eksempel Politiet, voksne, barn og unge som oppholder seg eller bruker tjenester i sentrum.
Næringsdrivende, butikker, offentlige og private tjenestetilbydere, organisasjoner	For eksempel Næringsforeningen, drivere av kulturinstitusjoner, Nitja senter for samtidskunst, Norges varemesse, Lillestrøm bibliotek, Lillestrøm kulturskole, Lillestrøm og Skedsmo videregående skoler, OsloMet. Villa Cara, Kulturarenaen Kirkegata 8, helsestasjon, NAV, Legevakt, Områdeforum (OMA) Lillestrøm, Kunnskapsbyen Lillestrøm/eiendomsforum, Lillestrøm Historielag m.fl.

4.3 Metoder

Metodene for å samle inn kunnskapen må bestemmes i det videre arbeidet. Det må også justeres underveis etter behov. Det er imidlertid her satt opp et utgangspunkt for hvordan de ulike interessentene kan involveres i form av metoder.

Foreslått interessent-gruppe	Foreslått metode	Foreslått tema
Grunneiere	Tett og regelmessig dialog.	Alle tema etter behov.
Forvaltere av statlige og regionale interesser	Tett og regelmessig dialog.	Alle tema etter behov.
Beboere i planområdet, eller som påvirkes vesentlig	Analyse av spørreundersøkelsen som foreligger. Kvalitative dybdeintervjuer med representanter fra velforeninger og borettslag en-til-en, eller i grupper. Prioritere rekruttering av de som ventes å bli sterkest påvirket. Tilbakemeldingsmøte om hvordan innspill er fulgt opp.	Alle tema etter behov. Særlig viktige temaer vil trolig være kjøremønstre, parkering, arkitektur, utforming og trygghet.
Reisende	Analyse av foreliggende dokumentasjon og data som spørreundersøkelsen om sentrumsbrukere og reisende, Bane	Alle tema etter behov. Særlig viktige temaer vil trolig være gode overganger mellom mobilitetstilbud, omdisponering

	NORs håndbok for stasjonsutforming og nummerplateregistreringer. Oppsøkende korte gate-intervjuer med reisende som parkerer privatbil, kommer med *kiss and ride*, benytter taxi, sykkel, buss og tog. Vurdere dybdeintervju med Norges taxiforbund, Syklistforeningen og Norges Handikapforbund. Tilbakemeldingsmøte om hvordan innspill er fulgt opp.	av p-plasser, trygghet, aktivitet og funksjoner.
Barn og unge som oppholder seg eller benytter tilbud i sentrum	Analyse av medvirkningen gjort i 2018 til byutviklingsplanen, og spørreundersøkelsen som foreligger. Kvalitativt gruppeintervju av eller *walk and talk* med barn og unge som bruker sentrum. Rekruttere fra skole og/eller aktivitetstilbudene i området, og sørge for mest mulig representativitet. Gjennomføre tilbakemeldingsmøte. Oppsøkende korte gateintervjuer med barn og unge som oppholder seg i sentrum. Observasjon av byrom. Vurdere midlertidige tiltak og byrom, f.eks. periodevis stenging av gater for trafikk.	Alle tema etter behov. Særlig viktige temaer vil trolig være trygghet, byromsfunksjoner og gange og sykkel.
Voksne som oppholder seg eller benytter tilbud i sentrum	Analyse av medvirkningen gjort i 2018 til byutviklingsplanen, og spørreundersøkelsen som foreligger. Korte kvalitative gateintervjuer. Observasjon av byrom.	Alle tema etter behov. Særlig viktige temaer vil trolig være overganger mellom mobilitetstilbud, omdisponering av parkeringsplasser, koplinger til byen, trygghet, byrom og bylivsfunksjoner.
Næringsdrivende, handel og private og offentlige tjenestetilbydere	Analyse av medvirkningen gjort i 2018 til byutviklingsplanen. Dybdeintervju med viktige aktører. Vurdere korte intervjuer med resterende.	Alle tema etter behov. Særlig viktige temaer vil trolig være byromsutforming, parkeringsplasser, tilgjengelighet med bil, koplinger til byen for gående og syklende.

4.4 Plan for medvirkning

Medvirkningen skal avdekke kunnskap som brukes som del av beslutningsgrunnlaget for konsekvensutredninger og reguleringsplan. Arbeidet med medvirkning skal tilpasses planprosessen og planarbeidets framdrift. Tentativ framdriftsplan for planarbeidet er gitt i kapittel 10.

Fase	Foreslått aktivitet
Oppstart planforslag	Revidere medvirkningsplan. Avklare medvirkningsrommet Internt abeidsmøte for å kople medvirkningen på KU-er og planens prosjektledelse Dialog med plansamarbeidet, grunneiere og eventuelle andre viktige interessenter Åpent informasjonsmøte/folkemøte
Dokumentanalyse	Foreliggende spørreundersøkelse, nummerplateregistreringer, Stasjonshåndbok, medvirkning ifm. Byutviklingsplanen m.m.
Rekruttering til medvirkning som for eksempel dybdeintervju og walk and talk	Beboere fra velforeninger og borettslag Viktige interesseorganisasjoner, næringsaktører og private og offentlige tjenestetilbydere Barn og unge fra skole og aktivitetstilbud i nærheten Politiet
Datainnsamling med hjelp av metoder, som for eksempel:	Møte med prosjektledelse plan og KU-ansvarlige for å forberede intervjuguider/samtaletemaer og eventuelt materiell Dybdeintervju og walk and talk Observasjon Oppsøkende gateintervjuer med personer som oppholder seg i sentrum, reiser og næringsdrivende.
Analyse og justering av prosjektet i lys av ny kunnskap	Tidliganalyse Overføring av tidlige funn til plan og KU-er, og internt tiltaksverksted Analyse og medvirkningsrapport med anbefalinger Begrunnelse for hvilke hensyn som ikke kan inngå i planprosessen, og hvordan de eventuelt ivaretas.
Tilbakemeldingsmøter	Personene som har bidratt i dybdeintervjuer og walk and talk inviteres til å gi innspill på foreslåtte innarbeidelser av viktige hensyn i prosjektet. Eventuelle justeringer av planforslag, KU og medvirkningsrapport i lys av ny kunnskap
Offentlig ettersyn	Behandling i kommunestyret, og vedtak om offentlig ettersyn slik at ulike aktører får mulighet til å uttale seg. Justering av planforslaget på bakgrunn av merknader Åpent informasjonsmøte/folkemøte.
Bearbeiding av planforslaget	Ved vesentlig bearbeiding av planforslaget inngås dialog med viktige interessenter etter behov.

5. Beskrivelse av planområdet

5.1 Beskrivelse av planområdet og omgivelser

Figur 5-1 Flyfoto med markering av planområdet. Lillestrøm kommune/Asplan Viak.

Den påfølgende beskrivelsen av planområdet er i hovedsak utdrag fra Stedsanalyse for Lillestrøm knutepunkt (Lillestrøm kommune oktober 2025).

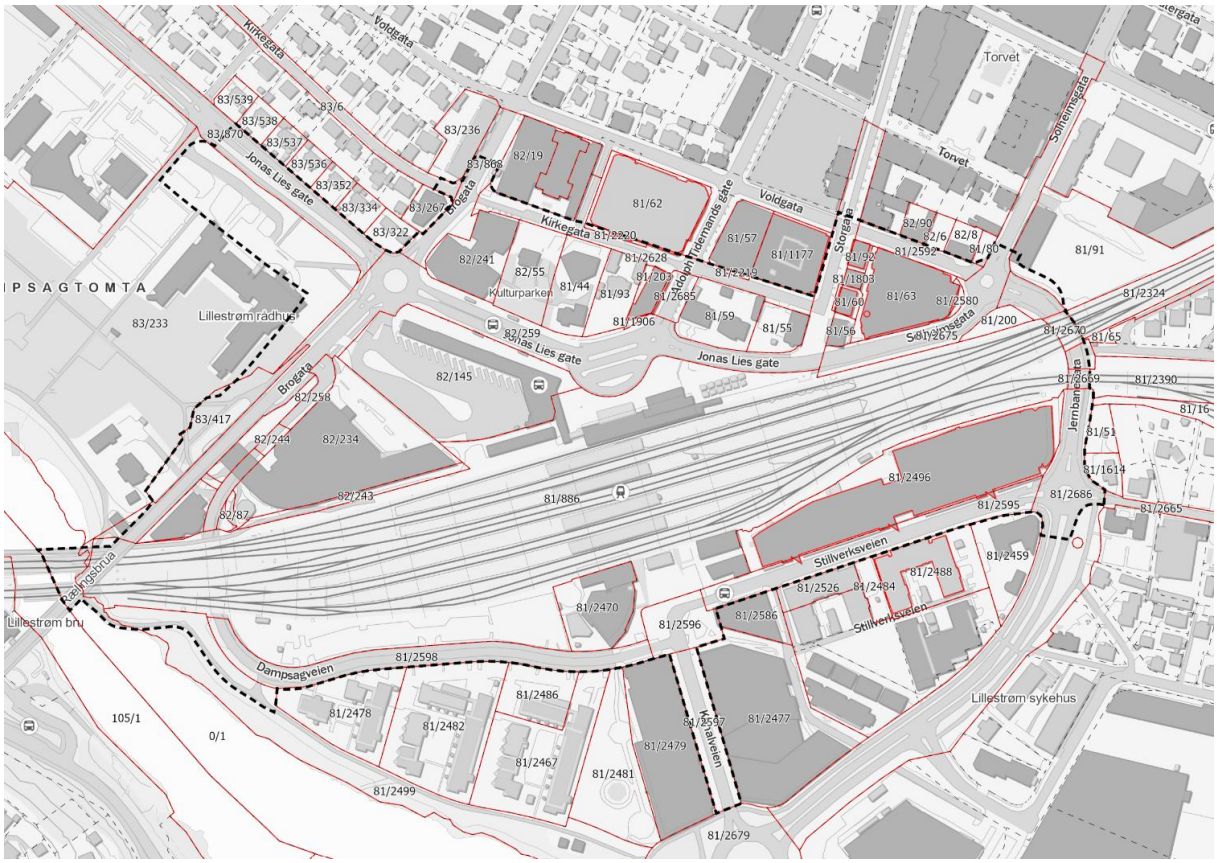
Området rundt Lillestrøm stasjon er et viktig trafikknutepunkt for både lokal og regional kollektivtrafikk. Med sin strategiske beliggenhet og gode forbindelser til tog og buss, spiller stasjonsområdet en sentral rolle i transportnettverket for Lillestrøm og omegn. Ifølge Bane NOR er Lillestrøm stasjon den tredje mest trafikkerte jernbane-stasjonen i Norge, målt i antall reisende. Lillestrøm utgjør det viktigste kollektiv-knutepunktet på Nedre Romerike og spiller en nøkkelrolle i transportsystemet i Oslo-regionen.
Lillestrøm stasjon er et velfungerende knutepunkt for mange brukergrupper, med god tilgjengelighet til Oslo og Gardermoen. Det er korte koblinger mellom tog, buss (bussterminal og gateterminal) og taxi. Det er også enkel kobling til privatbil i form av kiss & ride. Knutepunktet ligger tett på riksvei 159.
Knutepunktet har i dag en høyere prioritet for bruk av privatbil og taxi enn det som

anses å være hensiktsmessig i et moderne knutepunkt. Stasjonsområdet er mer preget av trafikk og parkering enn av gode byrom.

Mange innbyggere har gangavstand til stasjonen og bussterminalen, men forbindelsene for gående og syklende ut over selve stasjonsområdet er mindre gode. Forbindelsene er ikke helt intuitive og mange med kort avstand til knutepunktet benytter personbil og parkeringsmulighetene på knutepunktet.

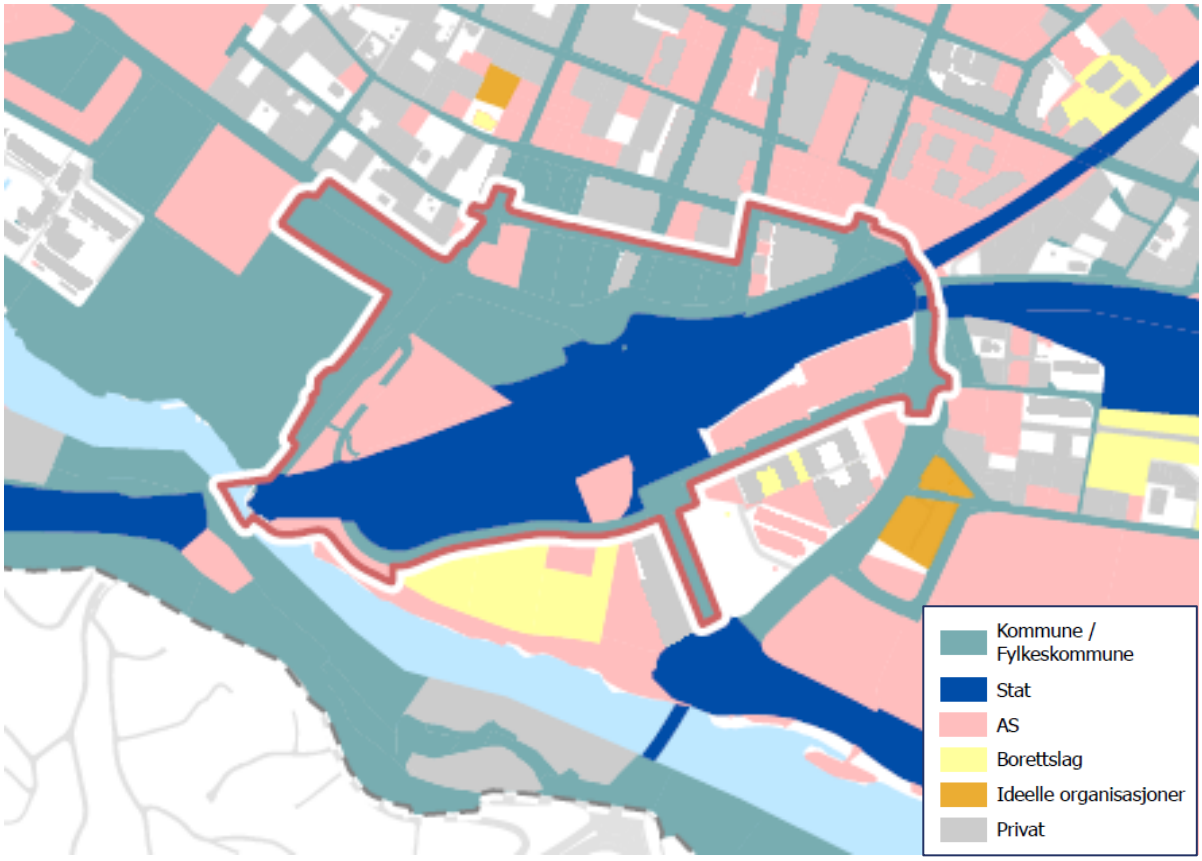
5.2 Eiendomsforhold

Planområdet omfatter 50 eiendommer.



Figur 5-2 Dagens situasjon i området samt eiendomsgrenser

Majoriteten er offentlige eiendommer, 4 eies av privatpersoner og de resterende er private næringseiendommer. Lillestrøm kommune, Akershus fylkeskommune og Bane NOR SF/Bane NOR Eiendom utgjør majoriteten av grunneierne innenfor planområdet.



Figur 5-3 Eierstrukturen innenfor planområdet. Planområdet er markert med rød og hvit linje. Lillestrøm kommune.

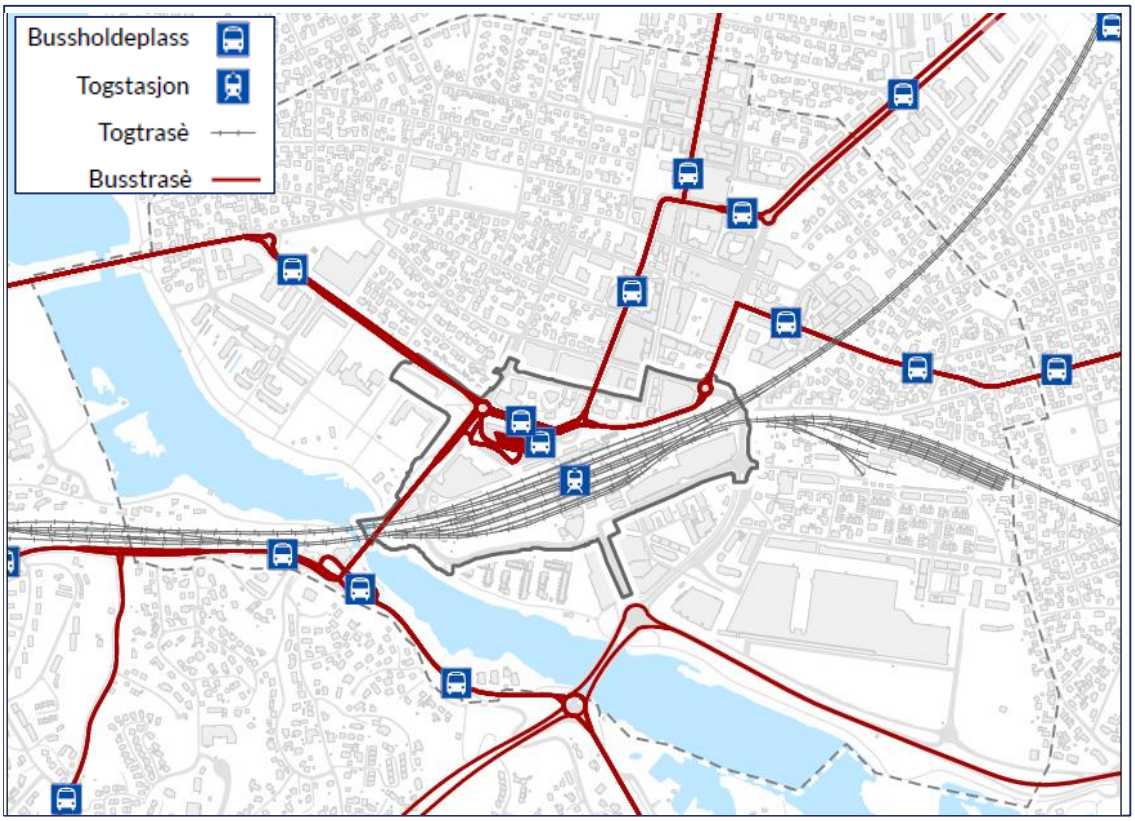
Tabell 5-1 Grunneiere innenfor planområdet.

Gnr./bnr.	***Eier***
81/886, 81/2669, 81/2670	Bane NOR SF
81/2675, 81/2685, **81/2686**, **82/145**, **82/259**, **83/870**	Akershus fylkeskommune
81/44, **81/55**, **81/59**, **81/93**, 81/200, 81/699 (sirkeleiendom), 81/840 (sirkeleiendom), 81/1906, 81/2219, 81/2220, 81/2580, **81/2592**, **81/2595**, **81/2596**, **81/2597**, **81/2598**, 81/2628, 81/2665, **82/55**, 82/87, **82/258**, **83/233**, **83/417**, 83/868	Lillestrøm kommune
82/234, 82/243, 82/244	Romerike helsebygg
81/2470, **81/2499**	Bane NOR Eiendom

81/2496	Lillestrøm indrefileten AS, Landrø eiendom AS, BNE parkering AS
81/80, 82/6	Lillestrøm Eiendomsutvikling AS
81/203	NL Kirkegt. 6 AS
82/241	Kvartal 1 AS
81/56, 81/1803	Delta Storgata 1-5 AS
81/60, 81/92	Delta Storgata 1-5 AS + Privat
81/63	Privat
81/203	Privat
83/267	Privat
83/322	Privat

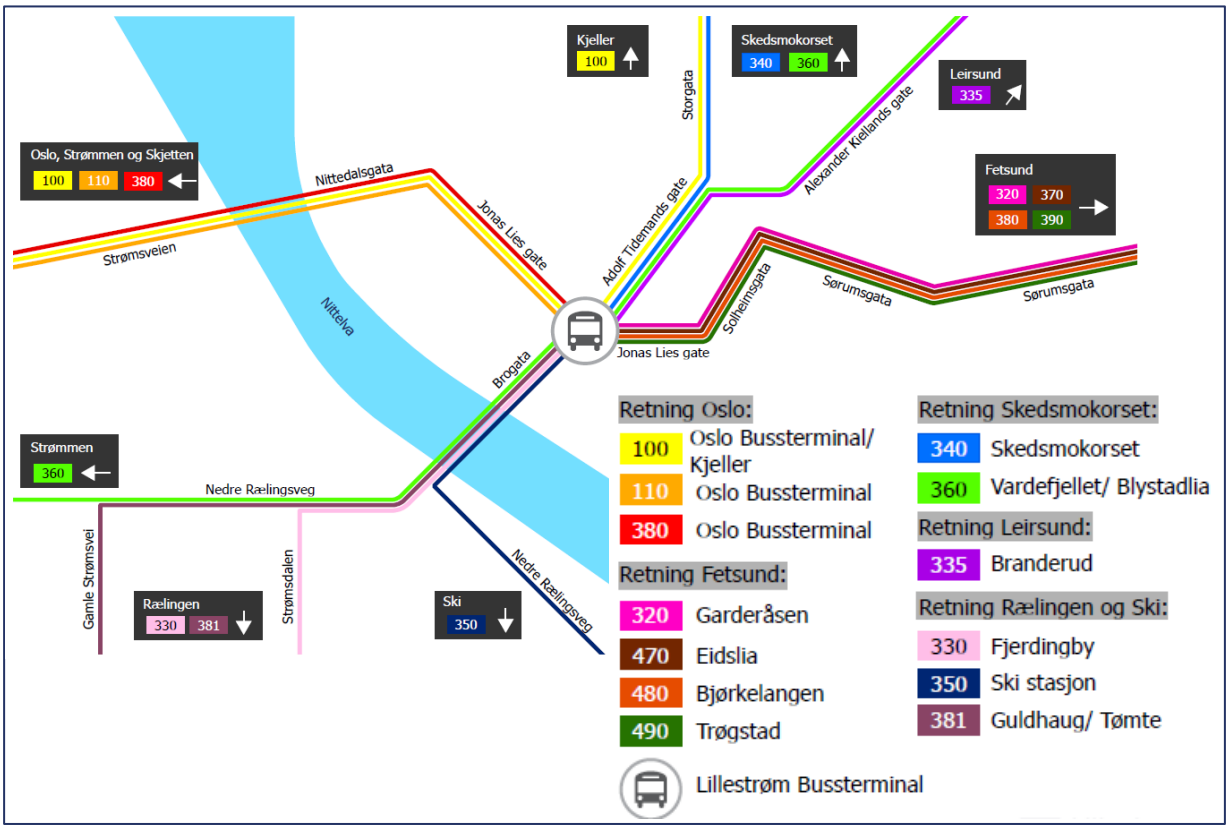
5.3 Kollektivforbindelser

Stasjonen fungerer som det største kollektivknutepunktet på Romerike, og spiller en avgjørende rolle for reisende i regionen. Her møtes både lokaltog, regiontog, flytog og et omfattende nettverk av bussruter. Det gjør det enkelt for passasjerer å bytte mellom ulike transportmidler, enten de skal til Oslo, Gardermoen eller andre steder i regionen. Knutepunktet er utformet for effektive bytter mellom buss og buss, eller buss og tog.



Figur 5-4 Kollektivholdeplasser og -traséer i og gjennom knutepunktet. Kilde: Lillestrøm kommune.

Det er 15 bussruter som betjener Lillestrøm bussterminal. Av disse har 13 ruter start- og endestasjon ved terminalen, mens 2 ruter kjører gjennom. Gjennomgangsrutene er linje 100 (Kjeller–Oslo bussterminal) og linje 360 (Blystadlia–Vardefjellet). I løpet av et døgn håndterer terminalen totalt 842 avganger. De mest frekvente rutene er linje 100 og linje 110, begge med endestasjon på Oslo bussterminal og med 10-minutters avgangsfrekvens.



Figur 5-5 Forbindelseskart over alle bussruter som går innom Lillestrøm Bussterminal.
Kilde: Lillestrøm kommune.

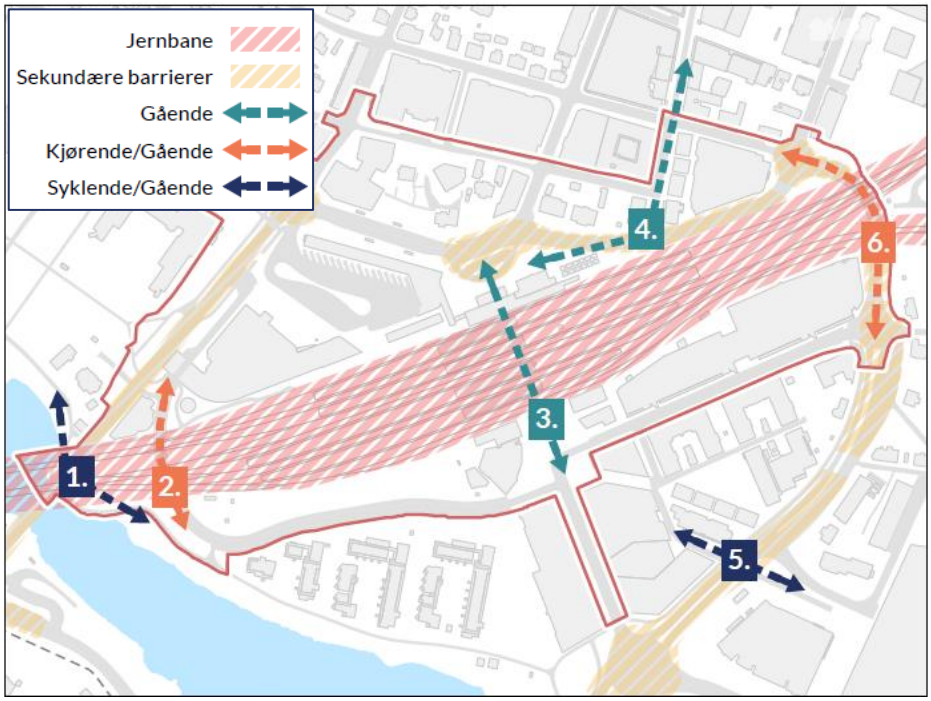
På Nedre Romerike spiller buss en viktig rolle i kollektivtrafikken, både for mating til, og supplement til tog. I Jonas Lies gate er det anlagt en tosidig gateterminal for busser som pendler gjennom knutepunktet. De linjene som ikke pendler gjennom Lillestrøm benytter bussterminalen for påstigning, vending og regulering (med unntak av linje 110 som regulerer i gateterminalen). Lillestrøm terminal er intuitiv og enkel å forstå. Dette er også antakelig en av de mest tilrettelagte og tilgjengelige terminalene i regionen.

Togstasjonen er en av Norges mest komplekse og trafikkerte jernbanestasjoner med trafikk fra flytoget, regiontog og lokaltog, samt godstrafikk. Togstasjonen betjener Gardemo-, Kongsvinger- og Hovedbanen. Kapasiteten for passasjerer til og fra

plattformer er i dag betydelig overskredet i rushtiden som skaper utfordringer både med henhold til kapasitet, sikkerhet og passasjeropplevelse. Bane NOR SF har i samarbeid med Jernbanedirektoratet igangsatt et prosjekt for å løse denne utfordringen. Bane NOR benytter dagens bussterminal til buss for tog.

5.4 Gange, sykkel og mikromobilitet

Gående og syklende kommer inn i området fra blant annet Bakkergata, Lillestrømbrua, Nesgata, Fabrikkgata, Ekelundsgata og Solheimsgata. Jernbanen utgjør den største barrieren for gående og syklende og deler Lillestrøm i nord og sør. Det mangler gode siktlinjer, og forbindelsen fra stasjonen mot sentrum (4) er ikke intuitiv. I tillegg finnes det flere trafikkerte veier og rundkjøringer i planområdet som er vanskelige å krysse for gående og syklende. Eksempler er Jonas Lies gate ved Storgata, samt Jernbanegata, der det også er etablert en undergang.
Rundt jernbanestasjonen er det etablert flere viktige forbindelsesakser som bidrar til å binde byen sammen på tvers av jernbanen. Stasjonsbygningen (3) er en sentral forbindelse for gående mellom nord og sør. I tillegg finnes det to kulverter (2 og 6), plassert øst og vest for stasjonen, som muliggjør kryssing. Kulvertene har fortau, men oppleves mindre innbydende å bevege seg i for fotgjengere, og mangler tilrettelegging for syklende. Det er også en undergang for gående og syklende under Jernbanegata i sør (5), samt en tursti langs flomvollen (1) som krysser under jernbanen i den vestre delen av området.



Figur 5-6 Forbindelser på tvers av jernbanen. Kilde: Lillestrøm kommune.

Lillestrøm by er tidligere kåret til Norges beste sykkelby fem ganger og ifølge sykkelstrategien til Lillestrøm kommune foregår én av ti reiser med sykkel. Det er etablert flere sykkelfelt i mange av hovedgatene, men god sykkeltilrettelegging ved inngangen til byen smuldrer opp nærmere sentrumskjernen. Overgangen mellom ulike type gang- og sykkelinfrastruktur er ofte mangelfull og systemskiftene for syklende er i dag ikke intuitive og har ikke en enhetlig standard. Flere steder er gang og sykkelveier koblet direkte til fortau, som gjør at videre ferdsel i byområdene ofte skjer på fortau isteden for egne sykkelfelt.

Figur 5-7 Gang- og sykkelvei-nettet rundt Lillestrøm stasjon. Kilde: Lillestrøm kommune.

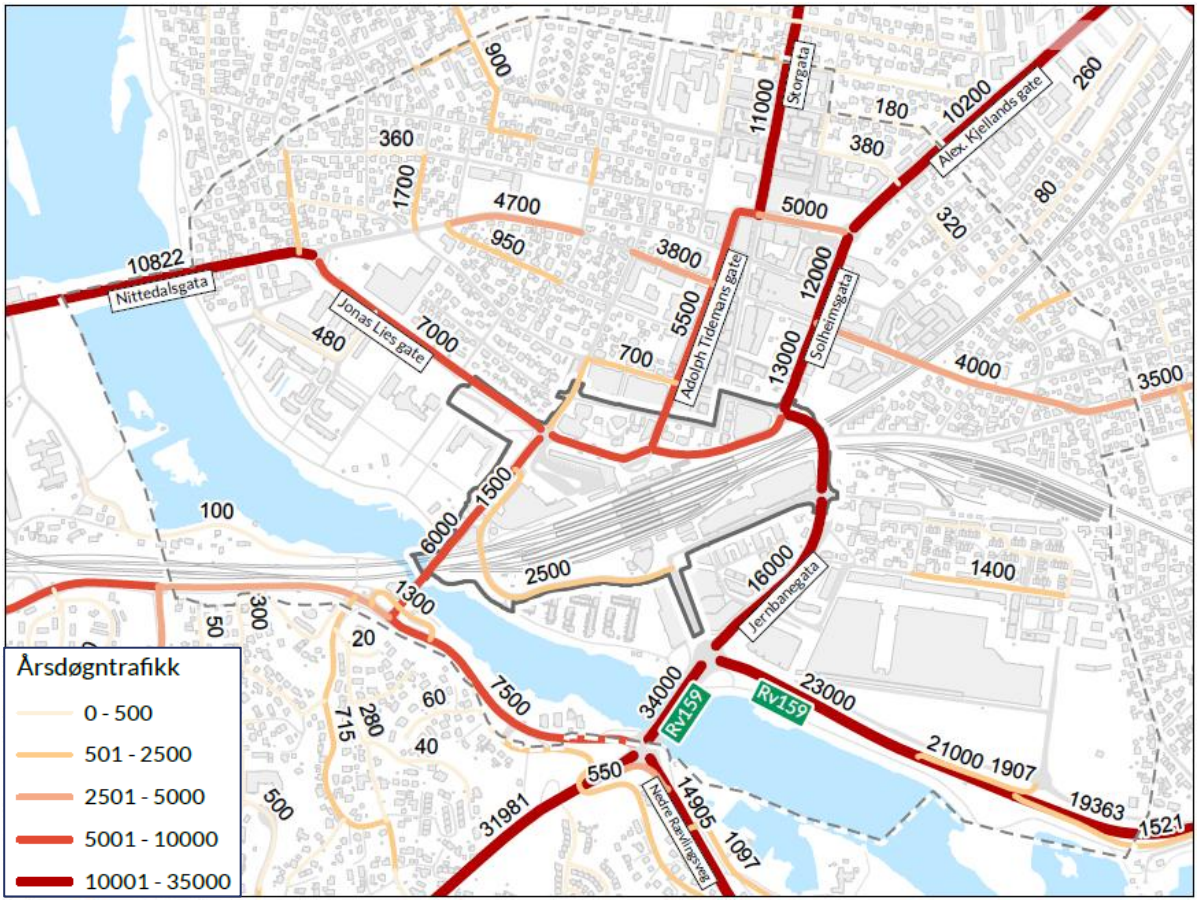
Sykkelens plass forvitrer når man nærmer seg stasjonen, og jernbanen danner en slags barriere mellom nord- og sydsiden av stasjonsområdet. Forbindelsen mellom nord- og sydsiden er via kulverter og fortauer gjennom og rundt stasjonsområdet.

Bane NOR tilbyr sykkelparkering både utomhus og i sykkelhotell på nord og syd-siden. Begge sykkelhotellene er tilgjengelig hele døgnet, og har totalt plass til 806 sykler. I sykkelhotellet på bysiden er det 14 plasser med egen lademulighet for elsykler. I tillegg er det 345 sykkelparkeringsplasser i sykkelstativ, både med og uten tak, fordelt på stasjonen. Ved inngangen til stasjonen på nordsiden er det bysykkelparkering.
Andre mobilitetsformer som el-sparkesykkel tilbys i området av private aktører.

5.5 Bil, taxi og parkering

Lillestrøm opplever stor trafikkbelastning og fremkommelighetsproblemer i det lokale gatenettet, særlig knyttet til gjennomfartstrafikk. Mange bilister velger å kjøre gjennom sentrum fremfor å benytte hovedveinettet rundt byen, da dette ofte oppfattes raskere.

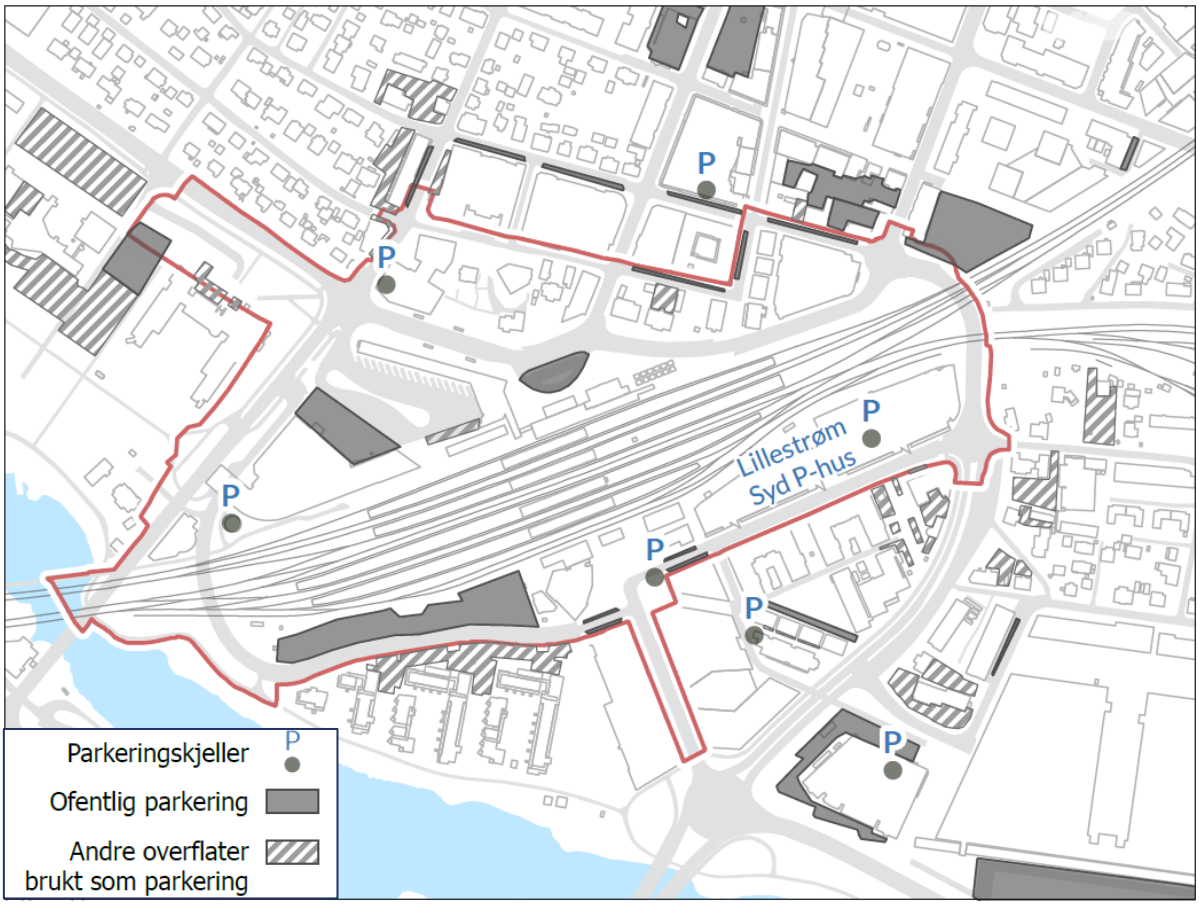
Flere sentrale veier leder trafikken direkte inn mot sentrum, noe som forsterker presset på infrastrukturen og bidrar til økt trafikkbelastning. En av de viktigste innfartsårene er Riksvei 159, som kobler E6, direkte til Lillestrøm sentrum. Rv159 møter Fylkesvei 120 (Nedre Rælingsvei) ved Jernbanegata, rett ved stasjonen. En annen sentral innfartsåre er Nittedalsgata, som fungerer både som gjennomfartsvei og lokalvei. I tillegg til hovedveiene er det flere sentrumsgater som håndterer store mengder trafikk. Spesielt utsatte gater inkluderer Alexander Kiellands gate, Storgata, Adolph Tidemands gate og Jernbanegata, hvor det oppstår hyppige forsinkelser. Området rundt stasjonen er særlig belastet i rushtiden.



Figur 5-8 Årsdøgntrafikk (ÅDT) på veinettet rundt stasjonen. Kilde: Lillestrøm kommune.

Hovedadkomsten til stasjonsområdet når man ankommer med bil er på nordsiden. Rett ved stasjonens nordre inngang er det tilrettelagt med «kiss&ride» - løsninger og

det er taxi-holdeplass. Området nord for stasjonen er et av de mest trafikkerte stedene i byen.
I Lillestrøm Syd P-hus, på sydsiden av stasjonsområdet, er det 761 parkeringsplasser og mulighet for å leie p-plass for pendlere. På Bane NORs tomt i Dampsagsveien, er det 142 parkeringsplasser. Det er mulig med korte stopp utenfor stasjonen og korttidsparkering i nærliggende gater.
Flere av de nye byggene i sentrum, som Helsebygg og Biblioteket, inkluderer også parkeringskjeller. I tillegg finnes det store arealer i sentrum som brukes til parkering, knyttet til pendlertrafikk, varelevering, service og handelstilbud.

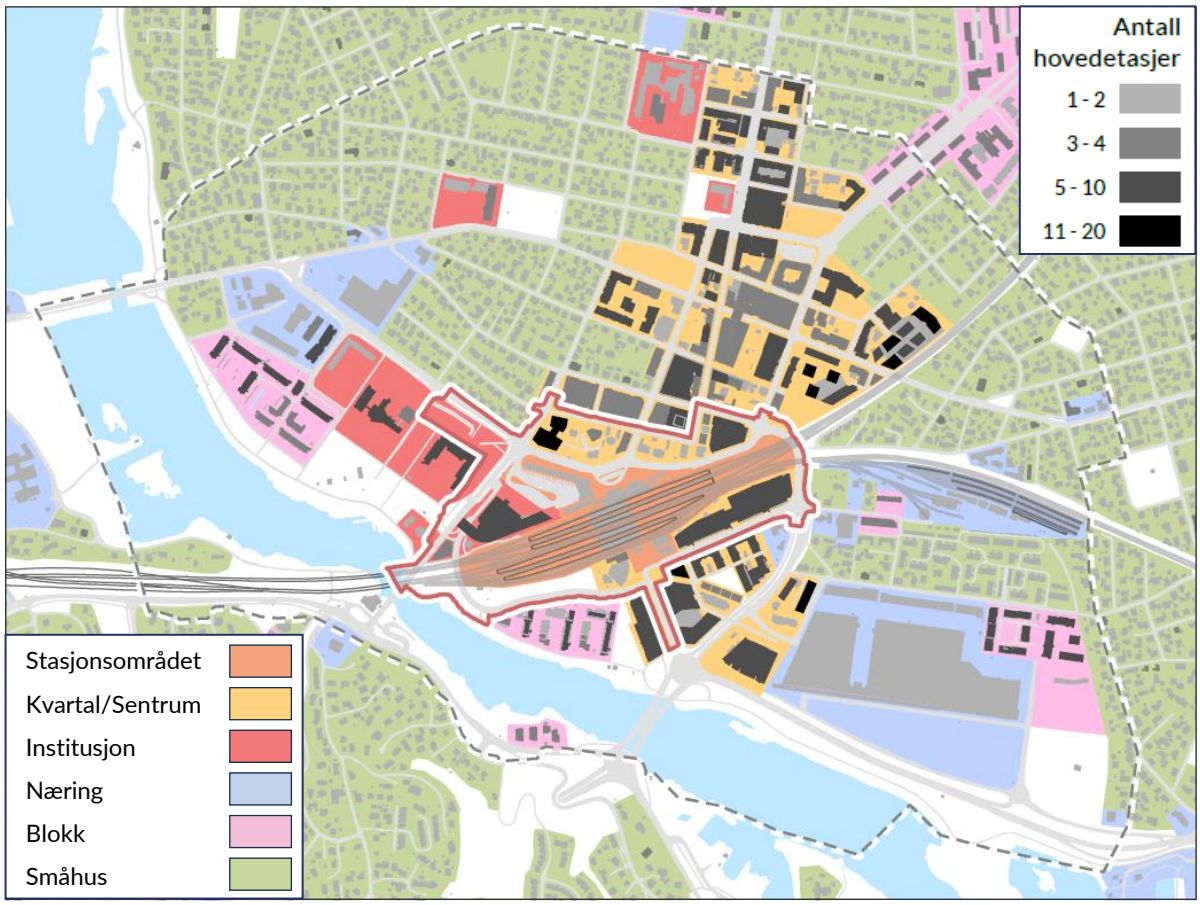


Figur 5-9 Offentlig pendler- og sentrumsparkering ved stasjonen. Kilde: Lillestrøm kommune.

5.6 Eksisterende bebyggelse

Eksisterende bygningsmasse tilknyttet knutepunktet består av bebyggelse som stasjonsbygninger, bussterminal, nærings- og undervisningsbygg, parkeringshus, teknisk bygg og sykkelhoteller. Rundt stasjonen ligger viktige institusjoner og funksjoner, blant annet politi, rådhus, bibliotek, kulturhus, kino og helsetjenester, i tillegg til butikker, kaféer og serveringssteder. Det finnes også flere hoteller og

konferansearenaer i området, spesielt sør for stasjonen. På stasjonen og i bussterminalen finnes det i dag ulike tilbud som bakeri, kafe, butikker og storkiosk. Flere av bygningene, i og rundt, stasjonen er gitt ulike typer vern.
Lillestrøm sentrum er omkranset av småhusbebyggelse. Det er svært få boliger innenfor planområdet. De høyeste bygningene, som varierer mellom 7 og 19 etasjer, ligger i sentrum på begge sider av jernbanen. Langs Nittelva på stasjonssiden, er det en blanding av boligblokker, institusjonsbygg kontorer, hotell, parkering og NOVA Spektrum.

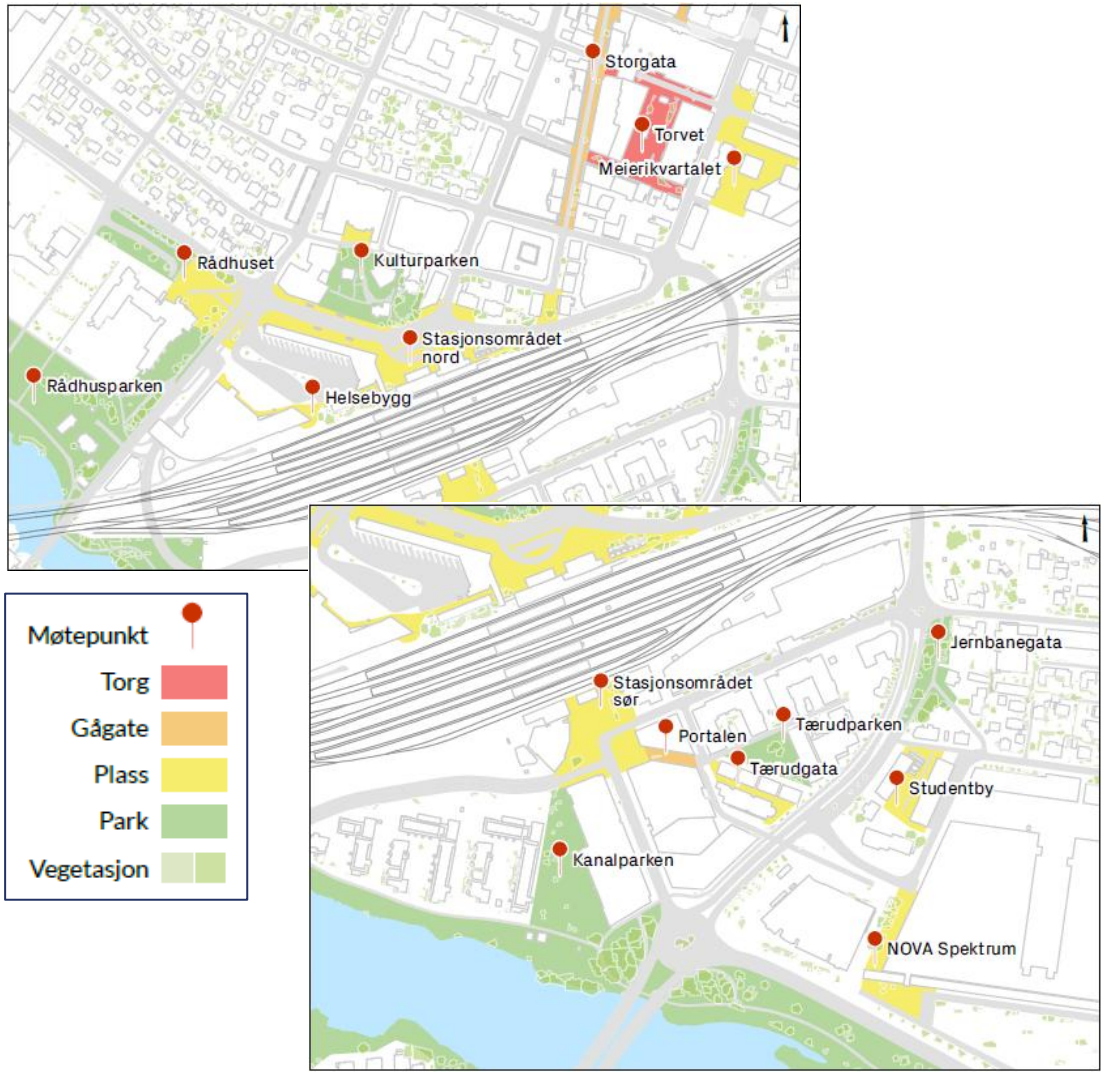


Figur 5-10 Bebyggelsesstruktur og bygningshøyder i sentrum. Kilde: Lillestrøm kommune.

5.7 Byrom

Nord for Lillestrøm stasjon finnes en rekke byrom og møteplasser med ulike funksjoner. Byrom i sentrumskjernen defineres i hovedsak av Torvet, gågata Storgata og den nye plassen i Meierikvartalet. Disse er i stor grad knyttet til handel og servering. Byrom ved stasjonen og Helsebygget fungerer som møteplasser og mellomrom der man kan bytte mellom ulike transportmidler. Den nye Kulturparken samt Rådhusparken er godt egnet for lengre opphold.

Flere av disse byrommene har svake visuelle forbindelser til, og framstår isolerte fra, stasjonsområdet, slik Storgata, Rådhusparken og Nittelva. Flere sammenhengende «byromskorridorer» vil gi en mer helhetlig byopplevelse.
Mesteparten av området sør for stasjonen har blitt utviklet de siste 20 årene, og det er lagt til flere nye byrom og møteplasser med ulike funksjoner. Her finnes det både grøntarealer med trær, lekeplasser, plasser med uteservering og en egen møteplass for studenter ved studentbyen (studentboliger). Flere av disse plassene er skjulte og dårlig koblet sammen. De utgjør ikke et sammenhengende nettverk av byrom og traseer. For eksempel er Kanalparken en fin portal mot Nittelva, men inngangen er vanskelig å finne fra stasjonen for de som ikke kjenner området. På samme måte har møteplassene ved NOVA Spektrum og SIOs studentboliger (studentbyen) dårlig forbindelse med stasjonsområdet og sentrum.



Figur 5-11 Byrom nord og sør for stasjonen. Kilde: Lillestrøm kommune.

5.8 Teknisk infrastruktur

Det er tung infrastruktur knyttet til jernbanen, innenfor planområdet.
Planområdet ligger i et byområde. Både innenfor og omkring planområdet er det elektriske anlegg i form av ledningsnett og trafostasjoner, fjernvarme- og fjernkjølerør, fiber- og telekabler, vann- og avløpsledninger, brannvannskummer og spill- og overvannsledninger. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme for Akershus Energi Varme AS.

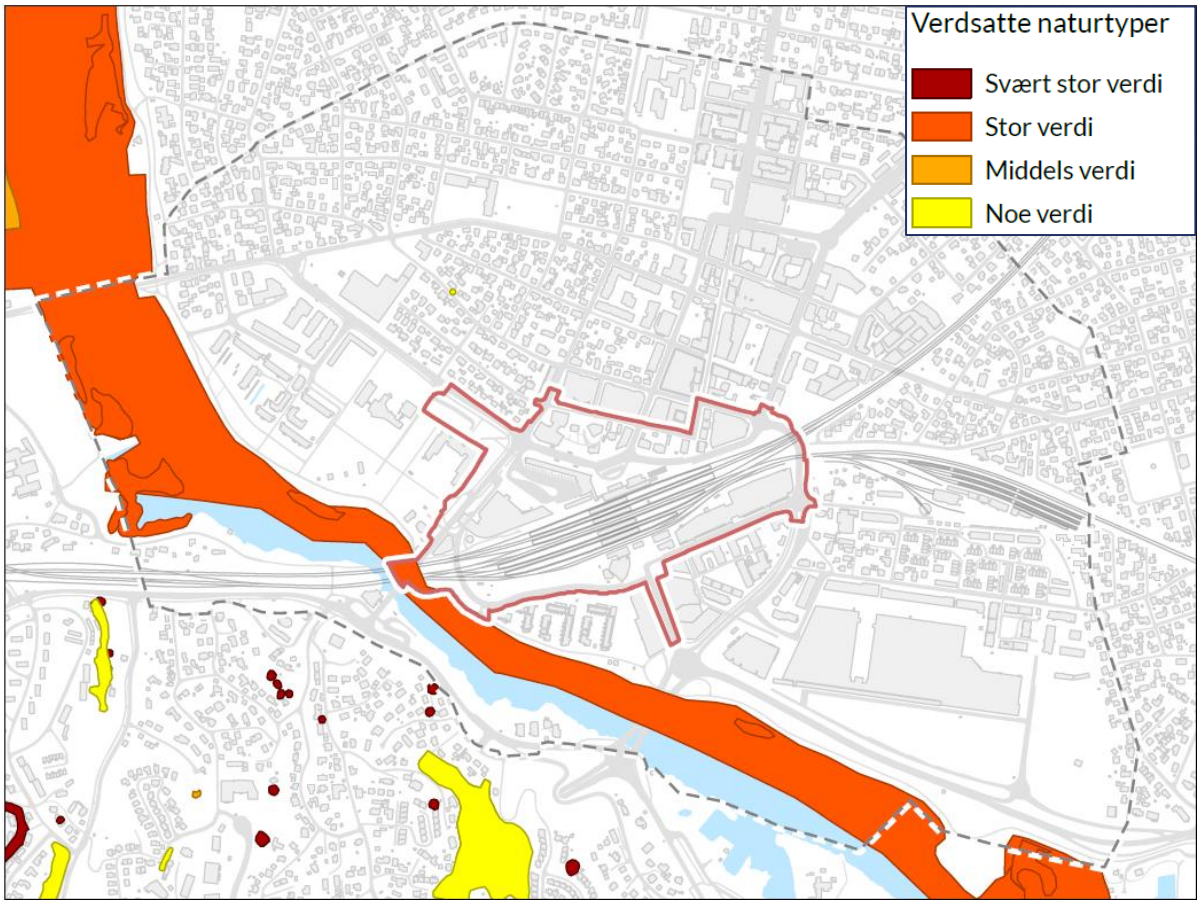
5.9 Sosial infrastruktur

I Kvartal 1 «Kulturkvartalet», innenfor planområdet, er det bibliotek, kulturskole, kunst-, kultur-, og ungdomssentre, kulturpark med lekeplass mm.
Volla skole er nærmeste barneskole, og ligger omtrent 650 meter nordvest for planområdet. Vigernes skole ligger omtrent 1,6 km øst for planområdet. Det er ikke kjent om planområdet benyttes som skolevei, men det er få boliger i, og tilgrensende, planområdet.
Lillestrøm og Skedsmo videregående skoler ligger henholdsvis omtrent 750 meter og 1,3 km nord for planområdet. Det antas at det er videregående-elever som reiser til skolen med buss og tog.

5.10 Natur og grønnstruktur

I Lillestrøm by består de grønne strukturene i stor grad av trær i private hager og av trerekker langs gater og jernbanen. Det er få parker og sammenhengende grønne korridorer, og store deler av planområdet fremstår som grått og asfaltert. Unntaket er eksempelvis Kulturparken som har grønne elementer i form av trær, vegetasjon, overvannsbed og eldre hageanlegg.

Nittelva er det viktigste vannelementet i området. Det er ingen åpne bekker eller dammer innenfor planområdet eller i nærområdet.
Nittelva har variert natur med våtmarker, sumpområder og raviner. Det finnes et rikt planteliv, inkludert sjeldne og truede arter. Fiskefaunaen er artsrik og elva er viktig for gyting og oppvekst. Nedre del av elva er viktig for fugleliv, blant annet som overvintringsområde. Nittelva er et varig vernet vassdrag med høy forvaltningsverdi. Området langs Nittelva er kategorisert som naturtype med "Stor verdi". Det vil si at landskapet har nasjonal eller regional betydning.



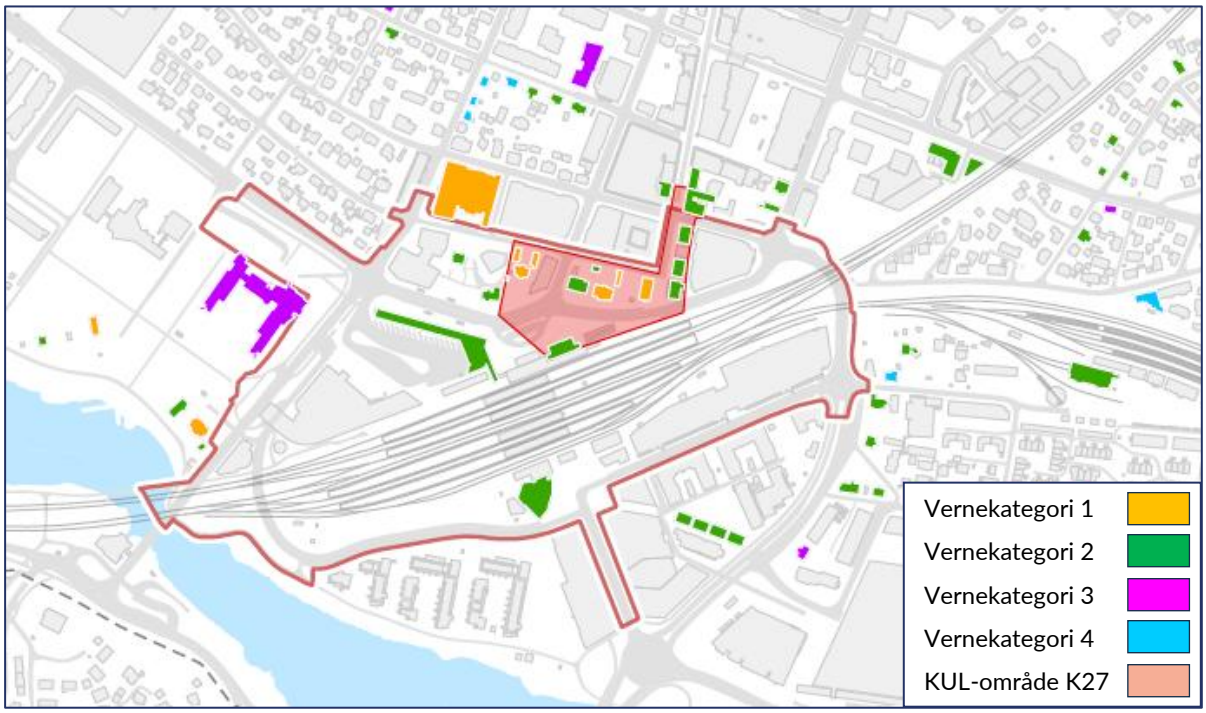
Figur 5-12 Registrerte naturtyper i området. Kilde: Lillestrøm kommune.

5.11 Kulturminner og kulturmiljøer

Lillestrøms opprinnelse som by er nært knyttet til Nittelva og områdets egnethet for tømmerfløting fra skogene i innlandet. Dette la grunnlaget for sagbruksindustrien og førte senere til etableringen av Lillestrøm stasjon, noe som gjorde stedet til et viktig knutepunkt– den gang som nå. Den historiske konteksten er viktig, både fordi den forteller om stedets identitet, og fordi det fortsatt finnes mange historiske bygg i området. Kulturminnene i Lillestrøm by representerer et bredt historisk spenn og gjenspeiler byens utvikling fra industriby til moderne regionsenter. Kommunen opererer med en vernekategorisering der objekter er delt inn i fire klasser: VK1 til VK4. Bygningene i alle kategoriene er viktige for byens identitet.
Planområdet omfatter 7 bygninger i VK1, de mest verneverdige kulturminnene med nasjonal eller stor regional betydning, inkludert Doktorgården og Lærerboligen.
11 bygninger i planområdet er i VK2, bygninger og anlegg med regional verdi og tydeligidentitetsskapende rolle, inkludert den gamle stasjonsbygningen og bussterminalen.

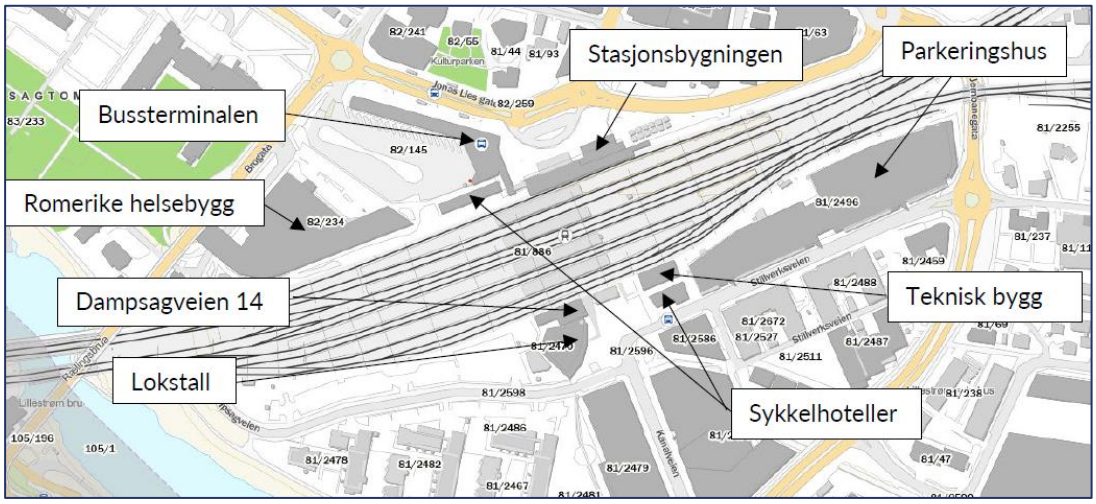
Kulturmiljøet rundt jernbanestasjonen inngår i Riksantikvarens registrering av kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse (KUL). Området er registrert som Lillestrøm sentrum (K27) i Riksantikvarens register og omfattes av hensynsone bevaring kulturmiljø, H570_1, i kommuneplanen. Kulturmiljøet er av nasjonal interesse på grunn av Lillestrøms posisjon i norsk samferdsels- og industrihistorie som den første stasjonsbyen utenfor Oslo og for den omfattende trevareindustrien som oppsto her fra midten av 1800-tallet. Innenfor område K27 skal det vises særlige hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling, slik at de kulturhistoriske verdiene ikke svekkes eller forsvinner.

I tillegg ligger flere verneverdige bygg i tilknytning til planområdets yttergrense.



Figur 5-13 Kulturminner i planområdet. Kilde: Lillestrøm kommune.

Stasjonsområdet og bussterminalen ble hedret med Statens byggeskikkpris i 1999. Der het det at: *«Gamle og nye bygg ligger ubesværet side om side, med hver sin egenart og klare konstruktive karakter. De danner vakre vegger i det offentlige uterom. Bygningene er forskjellig utformet, påvirket av den tid de er bygget og i den funksjon de er bygget for, men en fellesnevner i skala, materialvalg og fargebruk.»*



Figur 5-14 Eksisterende bebyggelse i planområdet. Kilde: Lillestrøm kommune.

Lillestrøm gamle stasjon (Stasjonsbygningen) ble oppført i 1934 og tegnet av G. Hoel, arkitekt ved NSB. Bygget er oppført i klassisistisk stil med natursteinsforblending. Bygget har vern gjennom *Verneplan for jernbanebygninger* (NSB) fra 1993, og er listet i *Kulturminnevernplan for Skedsmo kommune* fra 2010 i kategori 2 (bevaringsverdig). Bygget inngår også i Riksantikvarens oversikt over kulturminner og landskap av nasjonal interesse som område Lillestrøm sentrum (K27), og er i kommuneplanens arealdel belagt med hensynssone H570_1 (Hensynssone med særlig hensyn til kulturmiljø). Bygget er i dag i bruk som blant annet bakeri og kafe.

Dagens stasjonsbygning ble oppført i 1997 og er tegnet av Arne Henriksen Arkitekter. Stasjonsbygningen er slått sammen med Lillestrøm gamle stasjon. Stasjonsbygningen er listet i *Kulturminnevernplan for Skedsmo kommune* fra 2010 i kategori 2 (bevaringsverdig). Bussterminalen ble oppført i 1998 og er tegnet av Petter Bogen arkitektkontor. Terminalen består av et bygg med publikumsfunksjoner med plattformer/dokkinger på baksiden og gateterminal i Jonas Lies gate på framsiden.

Lillestrøm gamle lokstall (Ringstallen) ble oppført i 1886 og inngår i *Verneplan for jernbanebygninger* fra 1997. Bygget er i *Kulturminnevernplan for Skedsmo kommune* fra 2010 listet i kategori 2 (bevaringsverdig). Lokstallen er i dag brukt blant annet som treningssenter.

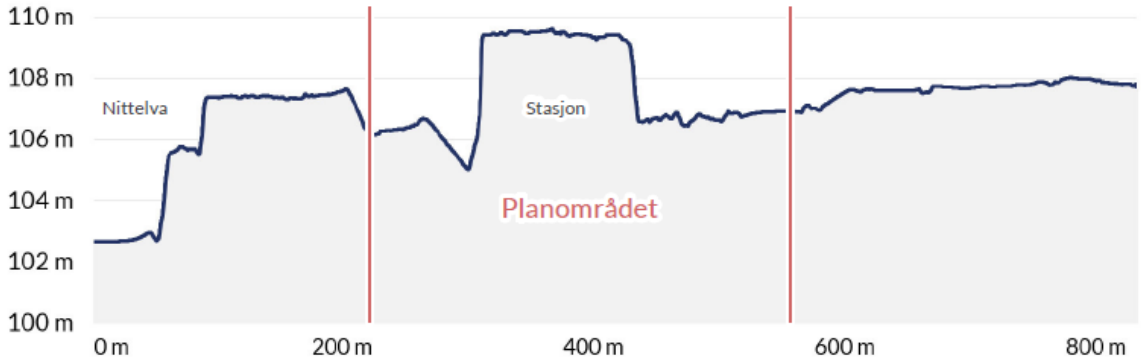
Dampsagveien 14 (tidligere Musikk- og kulturskolen) ble oppført i 2002 og er tegnet av arkitekt Arne Henriksen. Bygget inngår i *Kulturminnevernplan for Skedsmo kommune* fra 2010 listet i kategori 2 (bevaringsverdig)..

Kirkegata 8 består av et helhetlig anlegg med bygninger og hage fra 1880-tallet. Anlegget inngår i Riksantikvarens oversikt over kulturminner og landskap av nasjonal interesse (K27). I *Kulturminnevernplan for Skedsmo kommune* fra 2010 er

Kirkegata 8 listet i kategori 1 (fredningsverdig som helhetlig anlegg), og i kommuneplanens arealdel er anlegget belagt med hensynssone H570_1 (Hensynssone med særlig hensyn til kulturmiljø). Kommunen eier anlegget som er under restaurering og planlagt brukt til kulturformål.

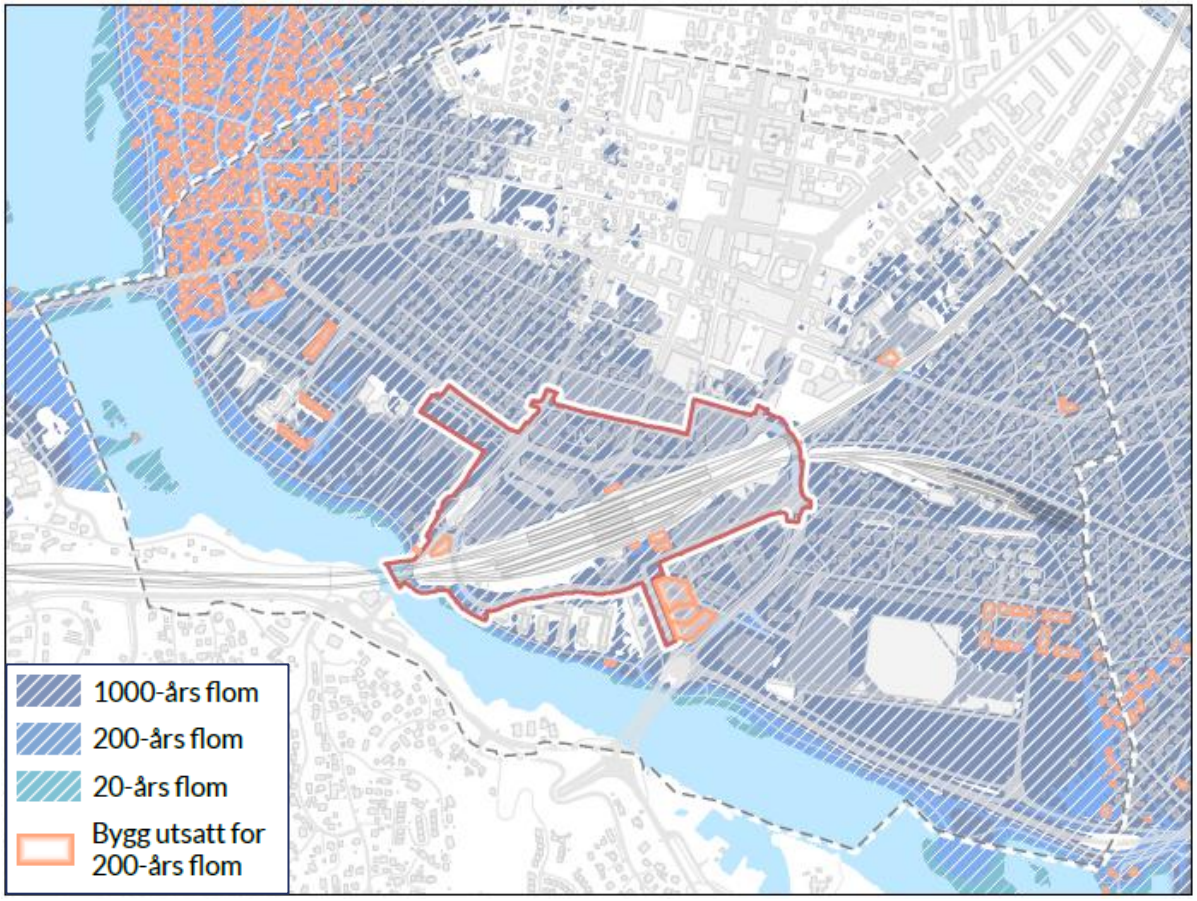
5.12 Flom og overvann

Lillestrøm er blant de mest flomutsatte byene i Norge, som følge av sin beliggenhet ved Nittelva, Leira og Glomma, i kombinasjon med lavtliggende terreng og historisk utbygging på tidligere våtmarksområder. Nittelva renner på omtrent 102 meter over havet, og langs elvebredden ligger sentrumsområdene i snitt 2-3 meter høyere. Mellom den nordlige og sørlige delen av byen er det kun om lag to meters høydeforskjell.



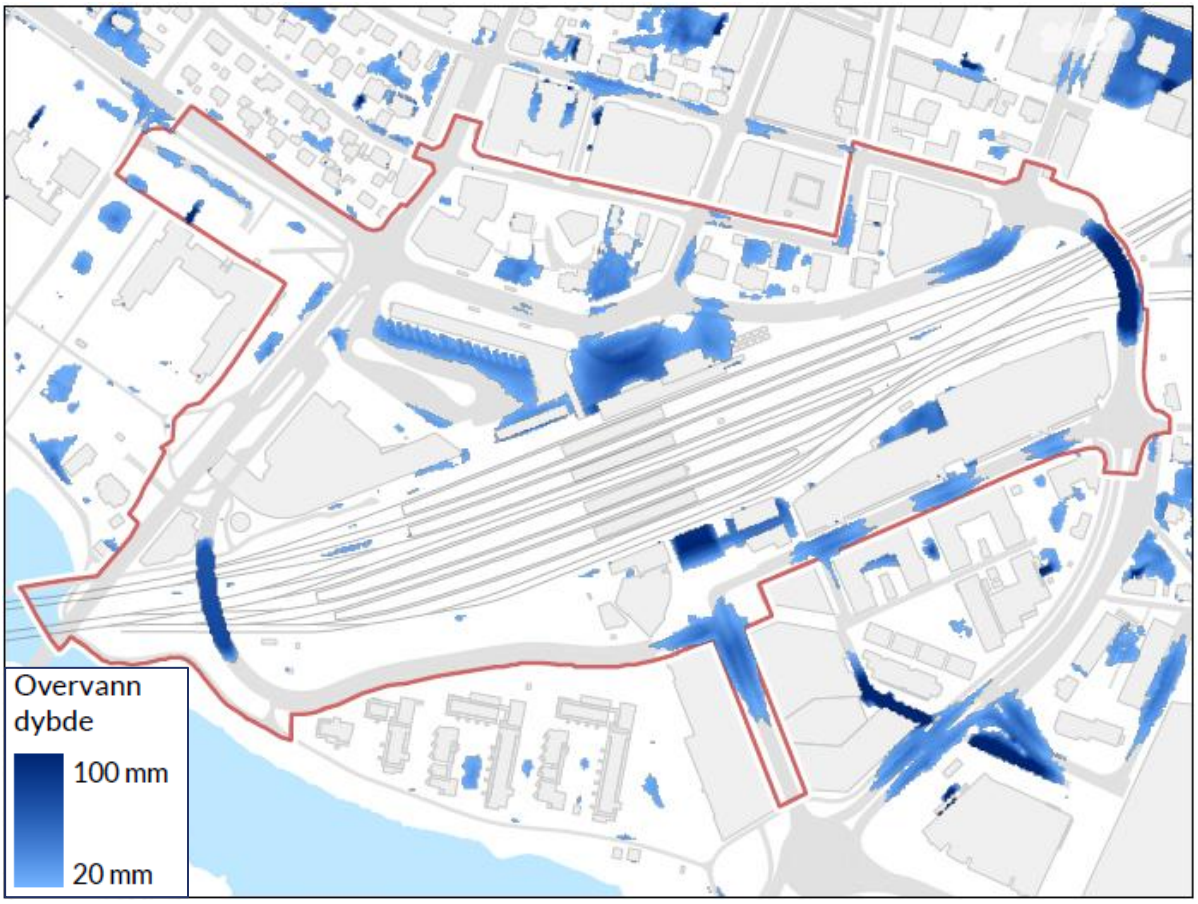
Figur 5-15 Høydeprofil nord-sør, gjennom planområdet. Kilde: Lillestrøm kommune.

Det er gjennomført omfattende flomsikringstiltak, som flomvoller, åpne vannveier og bedre overvannshåndtering. Det er etablert en flomvoll på ca. 106 meter over havet, som utgjør en viktig barriere mot oversvømmelser fra Nittelva. Grøntarealer integreres som flerfunksjonelle flomsoner.
Planområdet er svært utsatt ved en 1000-årsflom. Jernbanesporene ligger høyt nok til å unngå oversvømmelse, mens stasjonshallen er utsatt for vanninntrenging både ved 1000- og 200-årsflom. Ved en 20-årsflom kan underetasjer og kjellere bli fylt med vann.



Figur 5-16 Flomsoner og flomutsatte bygninger. Kilde: Lillestrøm kommune.

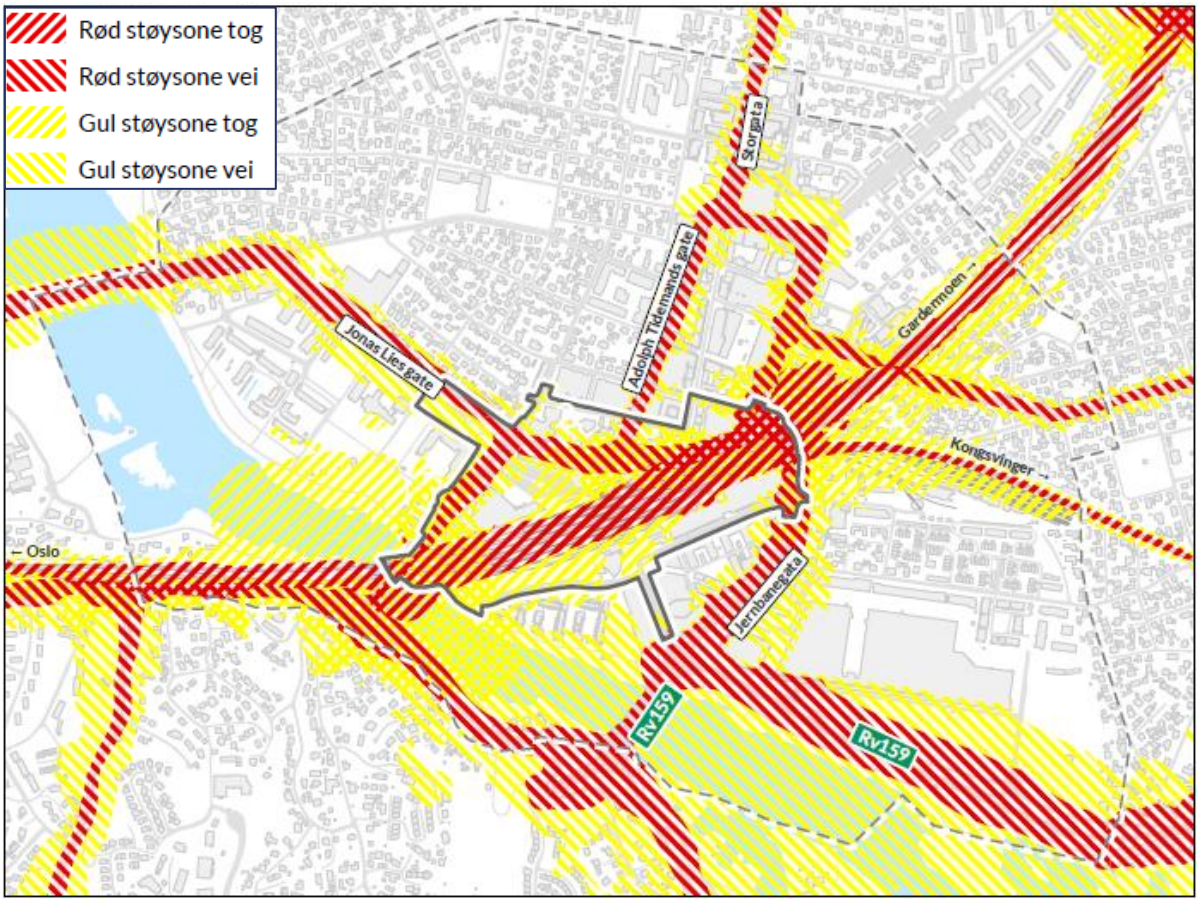
Lillestrøm by opplever hyppige oversvømmelser ved kraftig nedbør. Dette skyldes dårlige fordrøyningsforhold i grunnen og at topografi gir lite naturlig avrenning. Vannet blir dermed liggende og samler seg på de laveste punktene, særlig i jernbaneundergangene som fungerer som hovedakser for gjennomkjøring og knytter sammen ulike deler av byen. Når undergangene oversvømmes, rammes både lokal trafikk og kollektivtransport.



Figur 5-17 Vanndybder innen planområdet, ved kraftig nedbør. Kilde: Lillestrøm kommune.

5.13 Støy

Støynivået Støyforholdene i og rundt Lillestrøm knutepunkt preges i stor grad av en stor mengde togtrafikk. En betydelig støykilde er Flytoget, som generer høye støynivåer ved akselerasjon og nedbremsing. I tillegg bidrar omfattende godstrafikk og bussaktivitet i planområdet ytterligere til det samlede støynivået.
Det er etablert støybarrierer for å dempe belastningen, men på grunn av tett bebyggelse nær togskinnene er støy likevel vanskelig å unngå.
Biltrafikk er også en stor støykilde rundt planområdet, med eksempler som Adolph Tidemands gate/ Storgata, Jernbanegata, Jonas Lies gate og Rv159.
Samlet sett skaper dette en krevende støyproblematikk, særlig med tanke på bomiljø og trivsel for beboere i nærområdet.



Figur 5-18 Støysoner for tog og vei. Kilde: Lillestrøm kommune.

--Sideskift--

6. Utarbeidelse av plangrep og planforslag

6.1 Detaljgrad i planarbeidet

Det skal utarbeides en områderegulering bestående av de juridisk bindende dokumentene plankart og planbestemmelser, en planbeskrivelse med konsekvensutredning, samt flere underrapporter og notater.

I arbeidet med områderegulering for Lillestrøm knutepunkt, er det ønskelig at løsninger for den offentlige infrastrukturen, så langt mulig, er avklart og omforent. For felt som i områdereguleringen reguleres til bebyggelse og anlegg, vil det være plankrav om detaljreguleringsplan. Plankartet skal ha nødvendig detaljeringsgrad, og reguleringsbestemmelser skal gi tilstrekkelige føringer for en fremtidig detaljregulering. Aktuelle tema er formål, tillatt bruksareal, byggegrenser, gesimshøyder, materialbruk med videre, for ny bebyggelse.

En stor del av planarbeidet består av å finne frem til et godt plangrep for området. Valgene og løsningene vil tydeliggjøres i planbeskrivelsen, og der vil det også redegjøres for konsekvensene av foreslått utvikling.

Planarbeidet må undersøke mange temaer og forhold før løsninger fastsettes i planforslaget. Deler av utredninger beskrevet i kap. 7 må gjennomføres før plangrepet ferdigstilles, mens andre deler av utredningene gjøres for å belyse konsekvensene av de valg som er tatt for arealbruk i planforslaget.

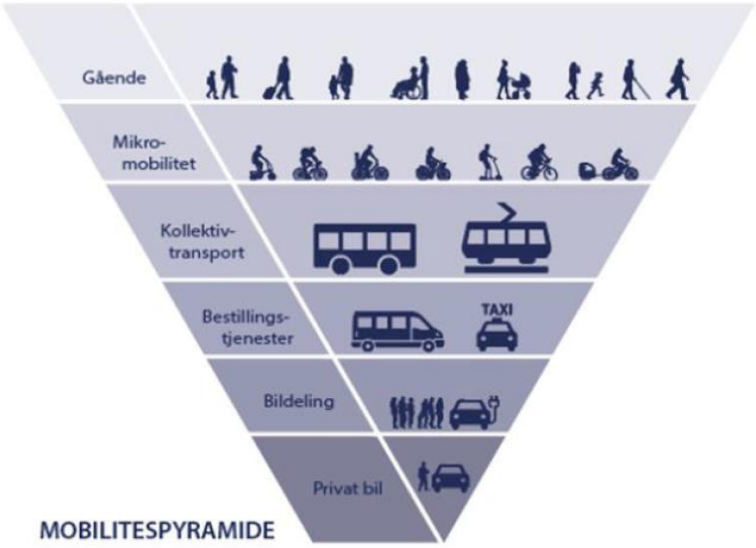
6.2 Problemstillinger i planarbeidet

Under følger et sammendrag av sentrale problemstillinger, i planarbeidet. Sammendraget er basert på kommunens oppstartsak for planarbeidet og innspill fra prosjektgruppen.

Lillestrøm kommune forplikter gjennom avtalen seg til å legge til rette for en områdeutnyttelse i tråd med RPATP R6 «Krav til arealutnyttelse» i bybåndet og i Lillestrøm, med høyest tetthet nær Lillestrøm stasjon. Det må legges til rette for etablering av arbeidsplassintensive virksomheter tett på stasjonen.

Byvekstavtalens overordnede mål om nullvekst, det vil si å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange, skal ligge til grunn for utviklingen av Lillestrøm knutepunkt. Løsningene som velges må bidra til å sikre

bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å prioritere og tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.



Figur 6-1 Moblitetspyramide - prinsipp for transport som prioriterer gange, sykling og kollektivtransport (Ill. hentet fra Bane NOR Eiendom sin parkerings- og mobilitetsstrategi)

6.2.1 Kapasitet for kollektivtrafikk som møter framtidige behov

Grunnet sentral beliggenhet og befolkningsvekst er det forventet en betydelig økning i kollektivtrafikken i Lillestrøm knutepunkt i årene fremover. Knutepunktet er et av de største og viktigste kollektivknutepunktene i regionen, og må utvikles med tilstrekkelig kapasitet for både dagens og fremtidens kollektivtilbud. Det er særlig behov for flere holdeplasser og reguleringsplasser for buss, inkludert ledd- og toleddsbusser, samt tilrettelegging for planlagt høystandard kollektivtrasé mellom Oslo og Lillestrøm, med mulig fremtidig forlengelse til Kjeller.
Fremtidig arealbruk må ikke hindre kollektivfremkommelighet eller redusere knutepunktets robusthet i normal- og avvikssituasjoner.

Planarbeidet skal vurdere mer effektive og fremtidsrettede løsninger for kollektivtrafikken, inkludert tydeligere separasjon mellom buss- og biltrafikk og bedre utnyttelse av arealer nær stasjonen.

6.2.2 Trafikale utfordringer

Lillestrøm knutepunkt er i dag preget av høy trafikkbelastning og fremkommelighetsutfordringer, særlig som følge av gjennomfartstrafikk i sentrumsgatene. Dette gir kø, forsinkelser og reduserer trafikksikkerheten, samtidig som det går på bekostning av kollektivtrafikkens fremkommelighet. Dagens

trafikkløsninger, særlig på nordsiden av stasjonen, er preget av høy bilandel og konfliktfylte situasjoner der biler og busser deler gaten og syklister og gående deler fortau.

Planarbeidet må vurdere disse utfordringene og sikre en helhetlig trafikkavvikling som prioriterer mer bærekraftige mobilitetsformer, samtidig som nødvendige funksjoner som taxi og «kiss and ride» ivaretas på en arealeffektiv og bymessig måte.

6.2.3 Overganger mellom mobilitetsformer

Dagens løsninger gir stedvis uoversiktlige situasjoner og konflikter mellom trafikantgrupper, særlig i gateterminalområdet og rundt stasjonstorget. Planarbeidet skal vurdere hvordan det kan legges til rette for oversiktlige, intuitive og effektive overganger mellom ulike mobilitetsformer.
Knutepunktet må utformes slik at bytte mellom tog, buss, sykkel, gange og andre mobilitetstilbud oppleves enkelt og trygt for alle brukergrupper. Dette innebærer korte gangavstander, god orienterbarhet og universell utforming.

6.2.4 Byrom og blågrønne strukturer

Det er i dag mangel på attraktive byrom og møteplasser knyttet til knutepunktet. Kulturparken, nord for Jonas Lies gate, har blitt et attraktivt og mye brukt oppholdssted, men mangler gode koblinger til knutepunktet. De eksisterende byrommene foran stasjonsinngangene er preget av harde flater, høy trafikk og lite grønt, og inviterer i liten grad til opphold. Området er flomutsatt og vil, ved framtidige store nedbørsmengder, ha utfordringer med opphopning av overvann. Det er dårlige visuelle og fysiske koblinger mellom byrom i planområdet og Rådhusparken, Kanalparken og Nitelva.

Planarbeidet skal vurdere hvordan det kan etableres grønne, trygge og inkluderende byrom, med åpne og naturbaserte overvannsløsninger som håndterer klimatilpasning og som gir økt kvalitet i gater og byrom.

6.2.5 Knutepunktets koblinger til sentrum

Jernbanen og trafikkerte gater skaper barrierer i området. Koblingene mellom knutepunktet og omkringliggende byområder er i dag fragmenterte og lite intuitive. Mange av forbindelsene går langs eller under broer og fremstår kjedelige, og dels utrygge, med innholdsløse kanter. Til tross for nærheten til stasjonen, er Nittelva nesten usynlig og gangforbindelsene til elva er lite intuitive.

Planarbeidet skal vurdere hvordan koblingene mellom bykjernen med Storgata/handelsbyen, og kulturkvartalene, Nova Spektrum, Rådhusparken og

elvelandskapet langs Nittelva kan styrkes, for mennesker i alle aldre og med ulike bevegelsesevner, slik at knutepunktet i større grad binder byen bedre sammen.

6.2.6 Tomter med utviklingspotensial

Innenfor planområdet finnes flere arealer som er dårlig utnyttet, blant annet bussterminalen og parkeringsanleggene på sørsiden. Disse arealene har et stort utviklingspotensial med mulighet for fortetting og transformasjon til bymessige strukturer med arbeidsplassintensive og publikumsrettede funksjoner.
Noen av eiendommene som er aktuelle for utvikling av storbyuniversitetet OsloMet i Lillestrøm ligger innenfor, eller i nærheten av, planområdet.

Planarbeidet skal vurdere hvordan disse arealene kan utvikles, samtidig som kollektivknutepunktets funksjoner ivaretas og det skapes gode byrom og koblinger.

6.2.7 Forholdet til kulturminner

Planområdet omfatter flere kulturminner og kulturmiljøer av lokal og nasjonal verdi, herunder vernet stasjonsbebyggelse og Gamle Lillestrøm. Samtidig finnes nyere og høyere bebyggelse i området som biblioteket og Meierikvartalet, som skaper stor kontrast til eldre bebyggelse på 2-3 etasjer.

Planarbeidet skal vurdere hvordan videre utvikling kan balansere behovet for fortetting med hensynet til kulturminner, kulturmiljøverdier og byens karakter. Dette innebærer at bevaringshensyn skal vurderes i planleggingen, og å beskytte og bevare kulturminnene og -miljøene mot skade, forringelse eller ødeleggelse i planleggingen og i gjennomføring av tiltak.
Store høydevariasjoner kan svekke karakteren av Lillestrøm sentrum som et historisk tettsted. Bevisst bruk av byggehøyder, volumoppbygging og plassering av ny bebyggelse er viktig for å ivareta og fremheve kulturhistoriske kvaliteter, styrke siktlinjer og skape gode byrom.

6.2.8 Forholdet til pågående planarbeid

Det er pågående planarbeid, både på overordnet og detaljert nivå, som påvirker planområdet og arbeidet med områdeplanen. Se kap. 2.3 og 2.5.

Kommuneplanens arealdel (2026 -2038) er under revisjon og er forventet vedtatt i 2026. Revidert kommuneplan skal, fra vedtakstidspunkt, legges til grunn for arbeidet med områdeplanen for Lillestrøm knutepunkt.

Høystandard kollektivtrase Lillestrøm – Oslo er vedtatt i fylkestinget og skal ligge til grunn for planarbeidet. Det er per nå ikke grunnlag for videreføring av traséen til Kjeller. Med hensyn til pågående arbeid med KDP Kjeller og den framtidig utvikling

av Kjeller må det i områdeplanen vurderes hvordan traséer for gående og syklende kan kobles på og videreføres mot Kjeller.

Planforslaget for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal ligger i sin helhet innenfor foreslått planavgrensning for områdereguleringsplan for Lillestrøm knutepunkt. I planforslaget for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal er det foreslått en reduksjon av kapasitet for kollektivtransporten, sammenlignet med dagens situasjon, herunder fjerning av areal til regulering og plasser for buss for tog. Bussterminal i bygg er ikke dimensjonert for høykapasitetsbusser (leddbusser). Områdeplanen for Lillestrøm knutepunkt må vurdere kollektivtransportens behov, kapasitet og løsninger i knutepunktet som helhet, opp mot løsningene i planforslaget for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal.
Dersom detaljreguleringen for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal vedtas før områdereguleringen, kan det detaljregulerte området tas helt eller delvis ut av områdereguleringen.

Planarbeidet for Lillestrøm by vest (Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest) skal tilrettelegge for fortetting av et sentralt byområde tett på knutepunktet. Foreslått planavgrensning for områdereguleringsplan for Lillestrøm knutepunkt er dels overlappende med planområdet for Lillestrøm by vest. Hensikten med overlappet er mulighet for tilrettelegging for tiltak i Jonas Lies gate, vestover. I planarbeidet for Lillestrøm knutepunkt er det ikke hensikten å vurdere løsninger eller tilrettelegging for ny bebyggelse og/eller byromstrukturer innenfor planområdet for Lillestrøm by vest.

6.3 Planfaglige vurderinger

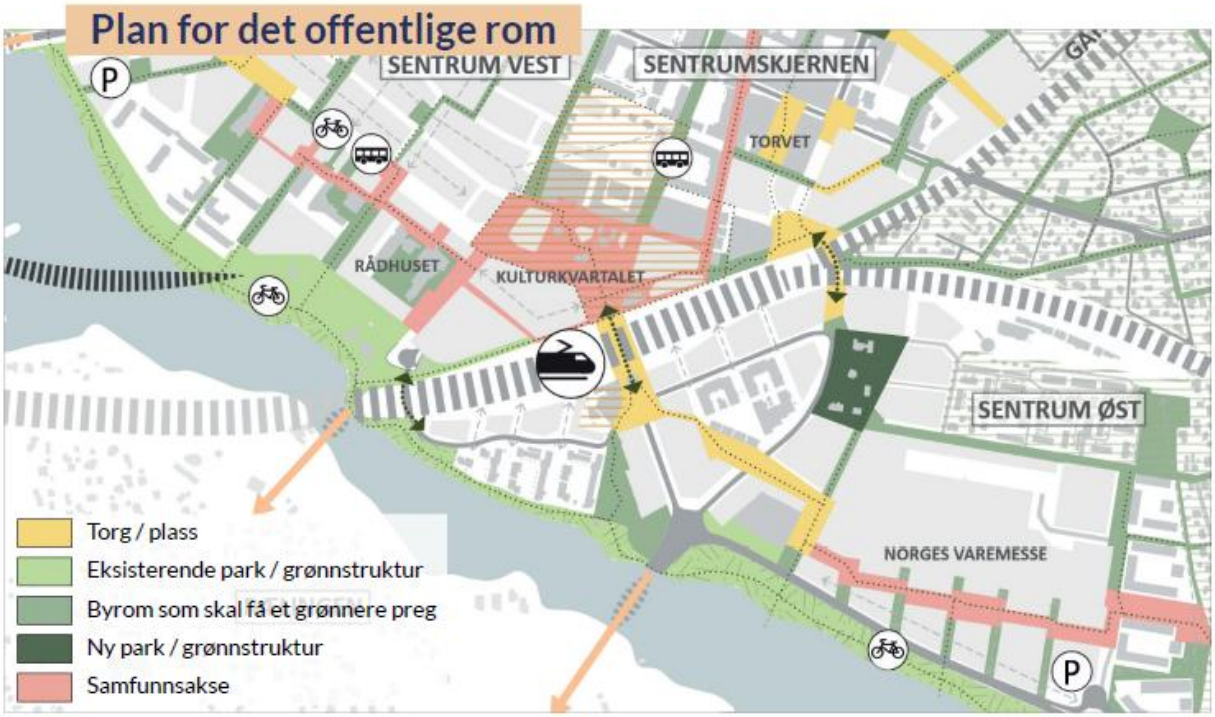
6.3.1 Hensikt med planfaglige vurderinger

De planfaglige vurderingene har til hensikt å beskrive hva som ønskes oppnådd og hva som må vurderes videre i planarbeidet, ut fra sentrale problemstillinger i området, for å få etablert et plangrep som er i tråd med målene.

Viktige grunnlag for vurderinger og valg av løsninger er:
Byvekstavtalens mål om at vekst i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.
Byutviklingsplanens visjon om at byen skal utvikles med høyest tetthet rundt knutepunktet, og mobilitetspyramiden.

Det videre arbeidet med planforslaget skal ta utgangspunkt i tematikkene beskrevet i avsnittene under. Det skal undersøkes ulike løsninger og synliggjøres hvordan

visjon, mål og delmål svares ut. Dette arbeidet skal bidra til avklaringer og forankring av prioriteringer og valg av plangrep, som skal ligge til grunn for planforslaget.



Figur 6-2 Utsnitt av Byutviklingsplan for Lillestrøm by – Plan for det offentlige rom, Lillestrøm kommune

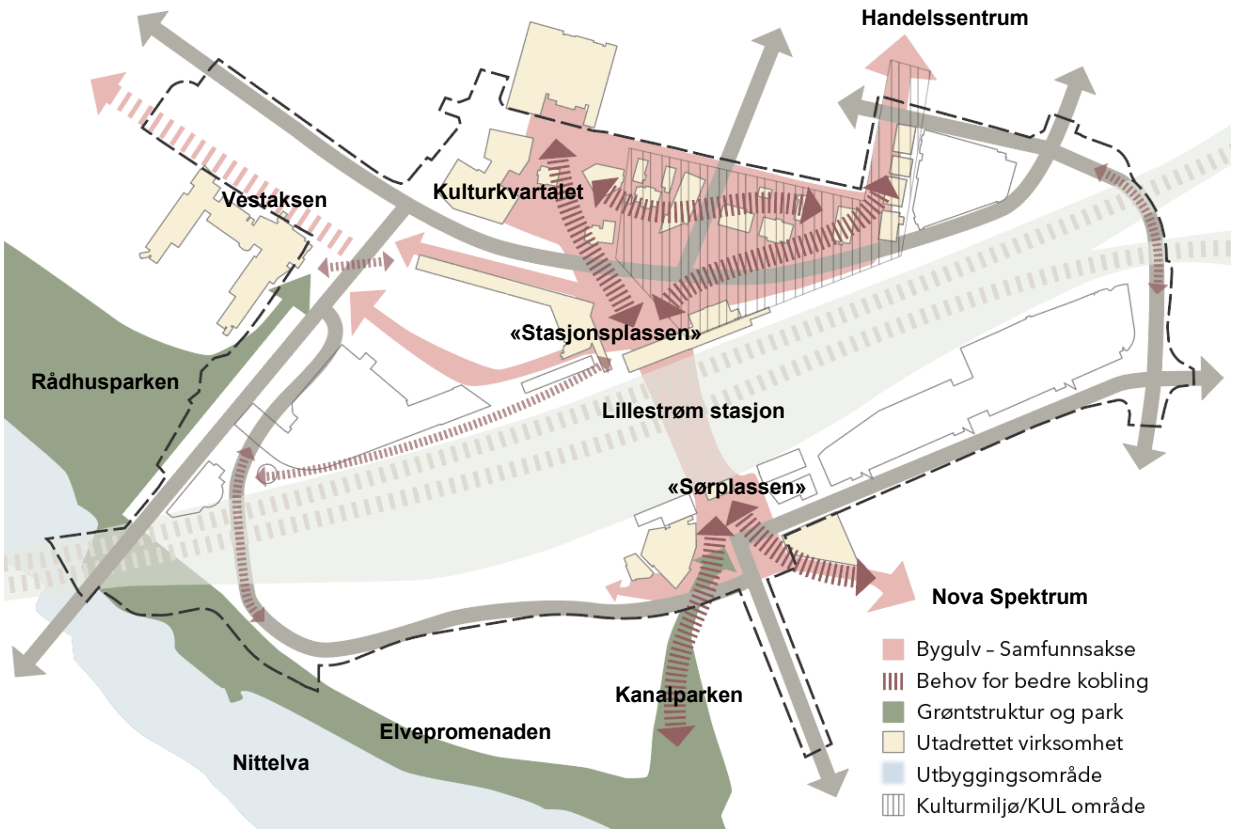
6.3.2 Byromstruktur

Byromstruktur
Det skal etableres et sammenhengende bygulv (samfunnsakse) med grønne, attraktive og trygge byrom, som kobler sammen viktige byfunksjoner og målpunkter. Byrom og møteplasser skal være inkluderende og invitere til bruk hele dagen og året rundt.

Vurderes videre:

- Utforming av «Stasjonsplassen» og «Sørplassen» som funksjonelle byrom knyttet til kollektivknutepunktfunksjoner og som byrom for opphold med høy kvalitet
- Utforming av 1.etasjer for å tilrettelegge for et levende, trygt og inkluderende byliv, med særlig fokus på «Stasjonsplassen» og «Sørplassen»
- Utforming av gater, forbindelser og passasjer som ivaretar gåendes behov
- Siktlinjer, intuitive rutevalg og oversiktlige overgangssoner for gående mellom ulike byrom og målpunkter

- Trygg ferdsel for myke trafikanter, i alle aldre, knyttet til trafikk og opplevd trygghet ved underganger og i områder med «bakside-karakter»
- Romlig, visuell og opplevd sammenheng i byrom mellom Stasjonsplassen, Kulturkvartalet og Storgata/handelssentrum
- Passasjer og snarveier mellom møteplasser, byfunksjoner og målpunkter
- Trygge og attraktive gangforbindelser vestover fra «Stasjonsplassen» og Kulturkvartalene, som kobler seg til Vestaksen, Rådhusparken og Elvepromenaden.
- Trygge og attraktive gangforbindelser mellom «Sørplassen» og Kanalparken, og mellom «Sørplassen» og Elvepromenaden via Dampsagveien
  Kobling fra «Sørplassen» mot Nova Spektrum og utviklingsområdene sør for stasjonen.



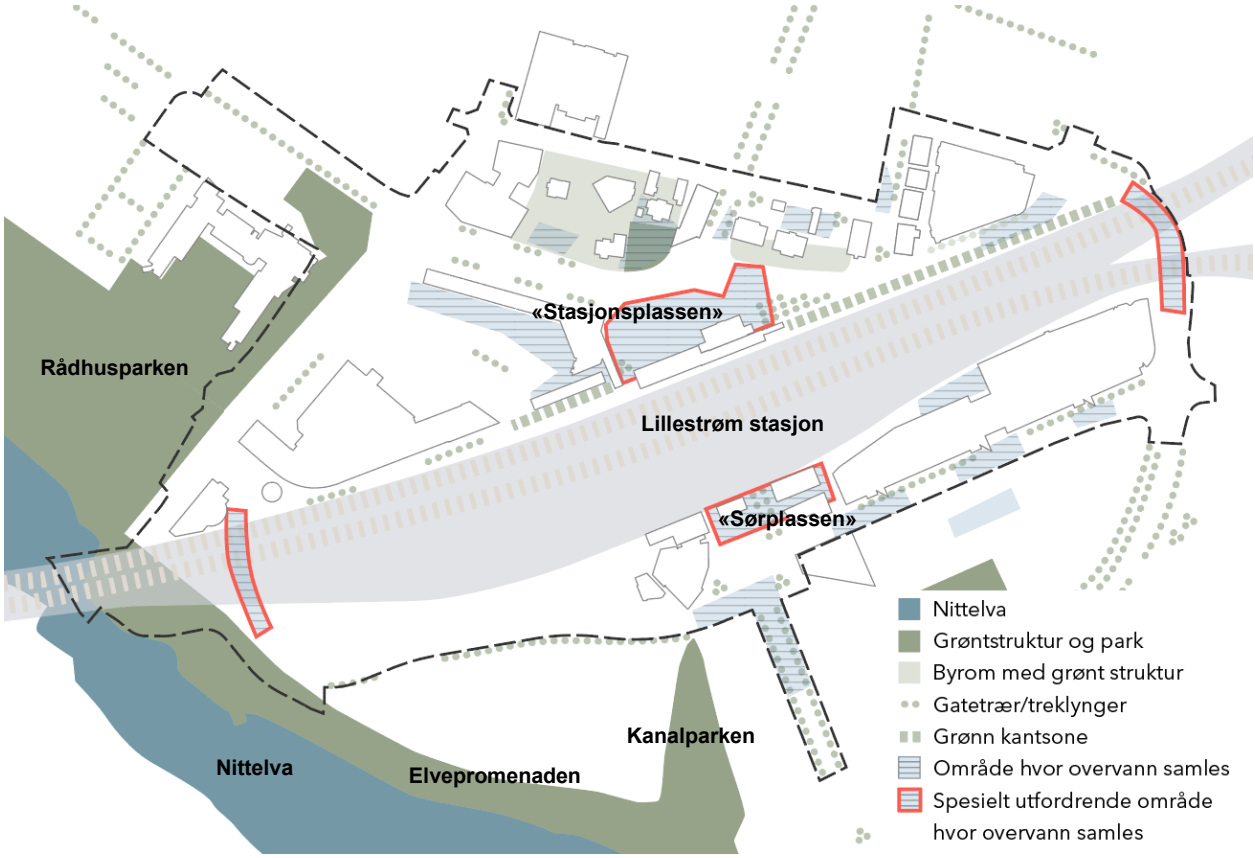
Figur 6-3 Planfaglig vurdering av byromstruktur

6.3.3 Blågrønne strukturer

Det skal sikres blågrønne strukturer som bidrar til klimatilpasning og som gir økt naturmangfold og kvalitet i gater og byrom.

Vurderes videre:

- Tiltak for å håndtere overvann i tråd med føringer
- Åpne og naturbaserte overvannsløsninger og grønne tak
- Håndtering av overvann i de spesielt utfordrende områdene ved stasjonsinngangene og undergangene under jernbanen
- Etablering av flersjiktet grøntstruktur i gater og byrom for å øke naturmangfoldet, gi visuelle kvaliteter, bidra til bedre lokalklima og skape grønne lunger for rekreasjon og opphold
- Etablering av grøntstruktur som skaper bedre sammenheng og kontakt til Kanalparken, Rådhusparken og Elvepromenaden, som viktige områder for rekreasjon, friluftsliv



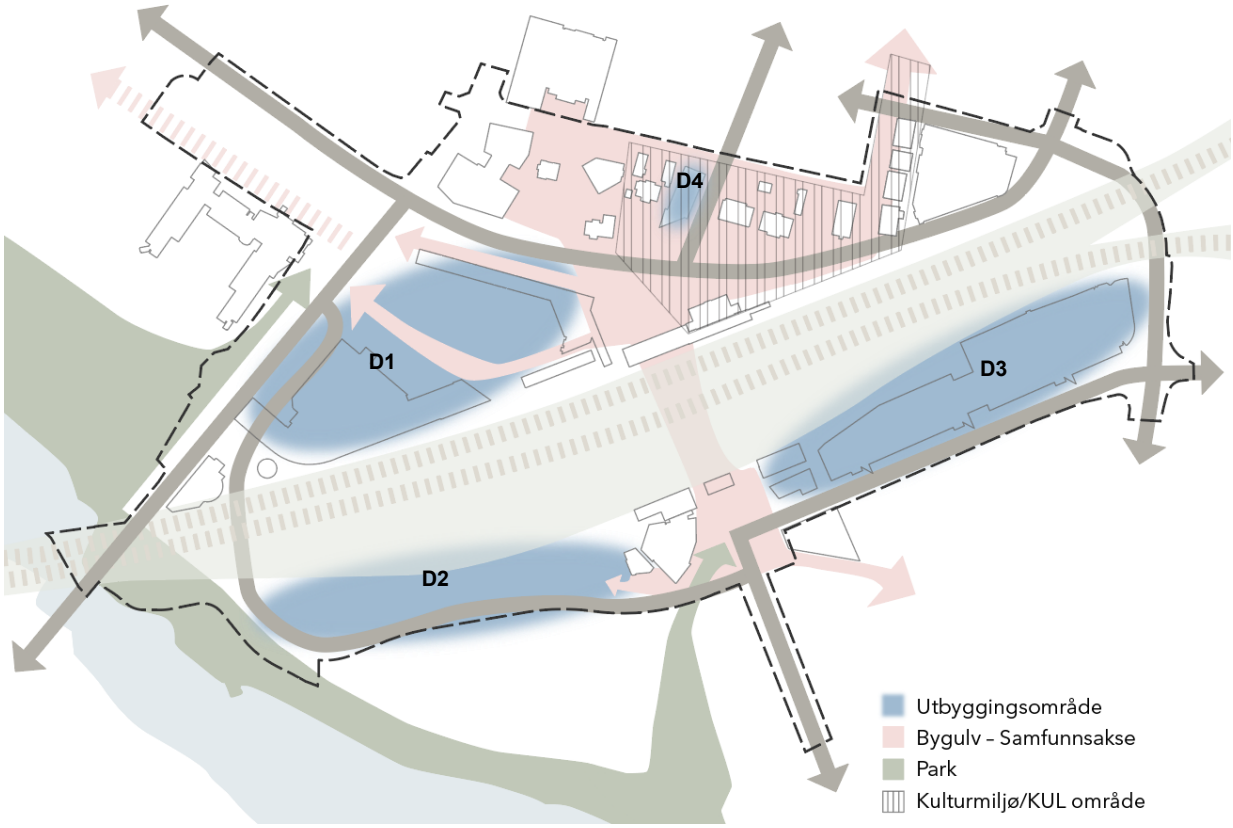
Figur 6-4 Planfaglig vurdering av blågrønne strukturer

6.3.4 Utbyggingsområder

Det skal åpnes opp for bærekraftig utbygging i delområde 1-4 (se figur under), som hensyntar kulturminner, byens karakter, gode byrom og et aktivt byliv.

Vurderes videre:

- Delområde 1 (D1) – pågående detaljregulering legges til grunn
- Delområde 2 (D2) – byggegrense mot jernbane, fjerning av overflateparkering og trase for Dampsagveien vurderes
- Delområde 3 (D3) – byggegrense mot jernbane og rivning av eksisterende bygg vurderes
- Delområde 4 (D4) – utbygging må vurderes særlig mtp. kulturmiljøet rundt jernbanestasjonen



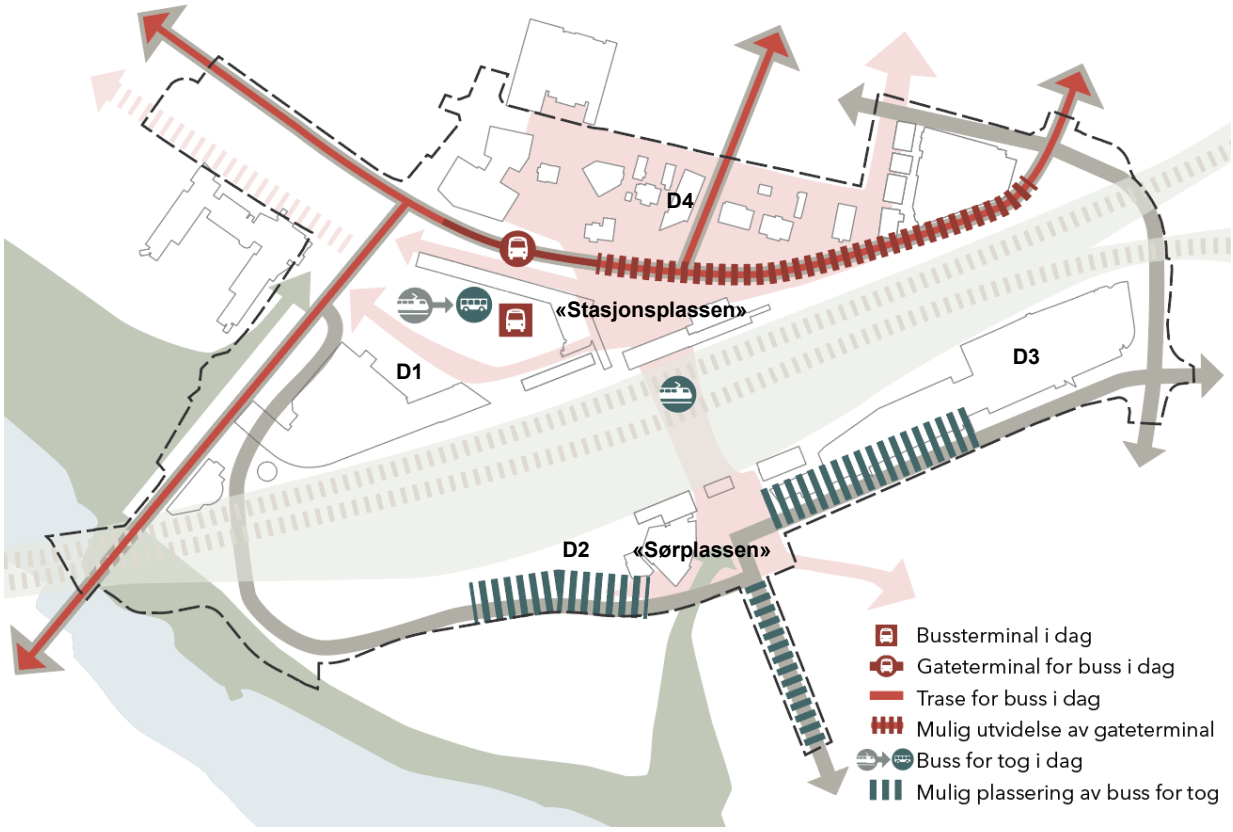
Figur 6-5 Planfaglig vurdering av utbyggingsområder

6.3.5 Mobilitet – kollektivtransport

Buss
Det skal sikres forutsigbar fremkommelighet og kapasitet for buss, tilrettelagt for god drift og god reiseopplevelse i kollektivknutepunktet.

Vurderes videre:

- Arealbehov i gateterminal som sikrer tilstrekkelig kapasitet
- Tilrettelegging for sømløse reiser med korte og enkle overganger
- Restriksjoner for biltrafikk gjennom området
- Regulering i, eller i nærheten av, knutepunktet
- Løsninger for busser som må snu i/ved knutepunktet



Figur 6-6 Planfaglig vurdering av buss og buss for tog

Buss for tog
Det skal sikres areal til oppstillingsplasser til buss-for-tog med riktig plassering ift. passasjerer og kjøremønster for buss. Dersom reguleringsplan for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal vedtas må det sikres eget areal for 3 oppstillingsplasser for buss for tog.

Vurderes videre:

- Plassering på sørsiden av stasjonen i Dampsagveien, Kanalveien, Stillverksveien og evnt som en del av delområde 2 og 3
- Plassering på nordsiden kan vurderes hvis det ikke fungerer på sørsiden
- Tilgjengelighet til veinettet, lengre omkjøringer bør unngås
- Plassering av buss for tog må vurderes sammen med plassering av taxi

6.3.6 Mobilitet – sykkel/El-sparkesykkel

Sykkel
Det skal sikres god tilgjengelighet for syklister til knutepunktet, hvor det er lett å finne vei og trygt å komme frem.

Vurderes videre:

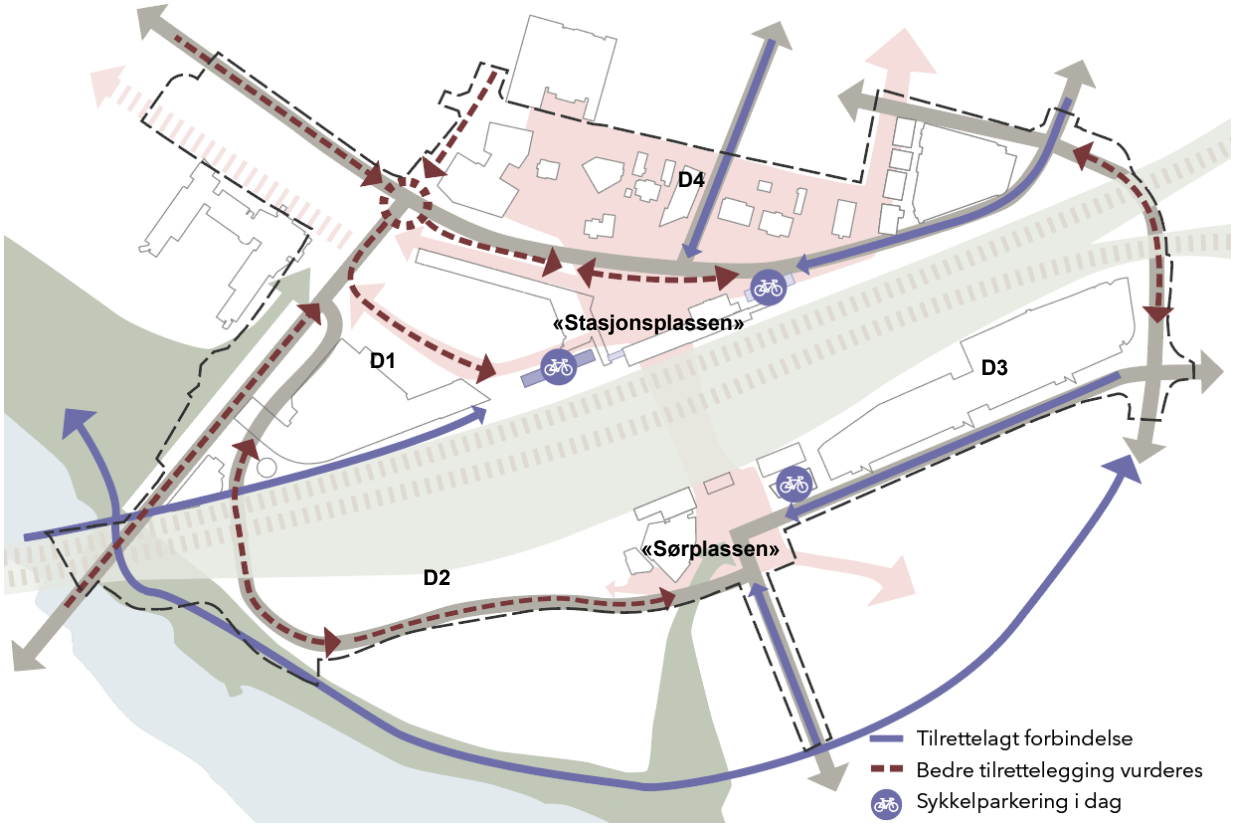
- Bedre tilrettelegging for sykkel vestfra
- Løsning i/ved rundkjøring i Jonas Lies gate som er spesielt utfordrende
- Bedre forbindelser for syklister under jernbanen

Hvordan det kan og i hvilken grad det skal tilrettelegges for syklister over stasjonsplassen

Sykkelparkering
Det skal være tilstrekkelig med sykkelparkering i nærheten av knutepunktet, som er tilpasset ulike typer sykler/sparkesykler.

Vurderes videre:

- Plassering og samlokalisering som sikrer nok parkering på riktig plass
- Parkering for korte stopp
- Langtidsparkering (sykkelhotell)
- Oppstilling for El-sparkesykkel (privat og kommersiell)



Figur 6-7 Planfaglig vurdering av sykkel og sykkelparkering

6.3.7 Mobilitet – taxi og Kiss & ride

Taxi
Det skal etableres velfungerende holdeplass(er) for ulike aktører og deres behov.

Vurderes videre:

- Plassering som gir nærhet til buss, tog og buss for tog
- Organisering av taxi og kiss&ride slik at de kan fungere uavhengig av hverandre
- Behov for plassering på en eller begge sider av togstasjonen, ev. som en del av delområde 2 eller 3
- Tilgjengelighet til veinettet
- Mulighet for ventesoner separat (plassert lenger vekk)

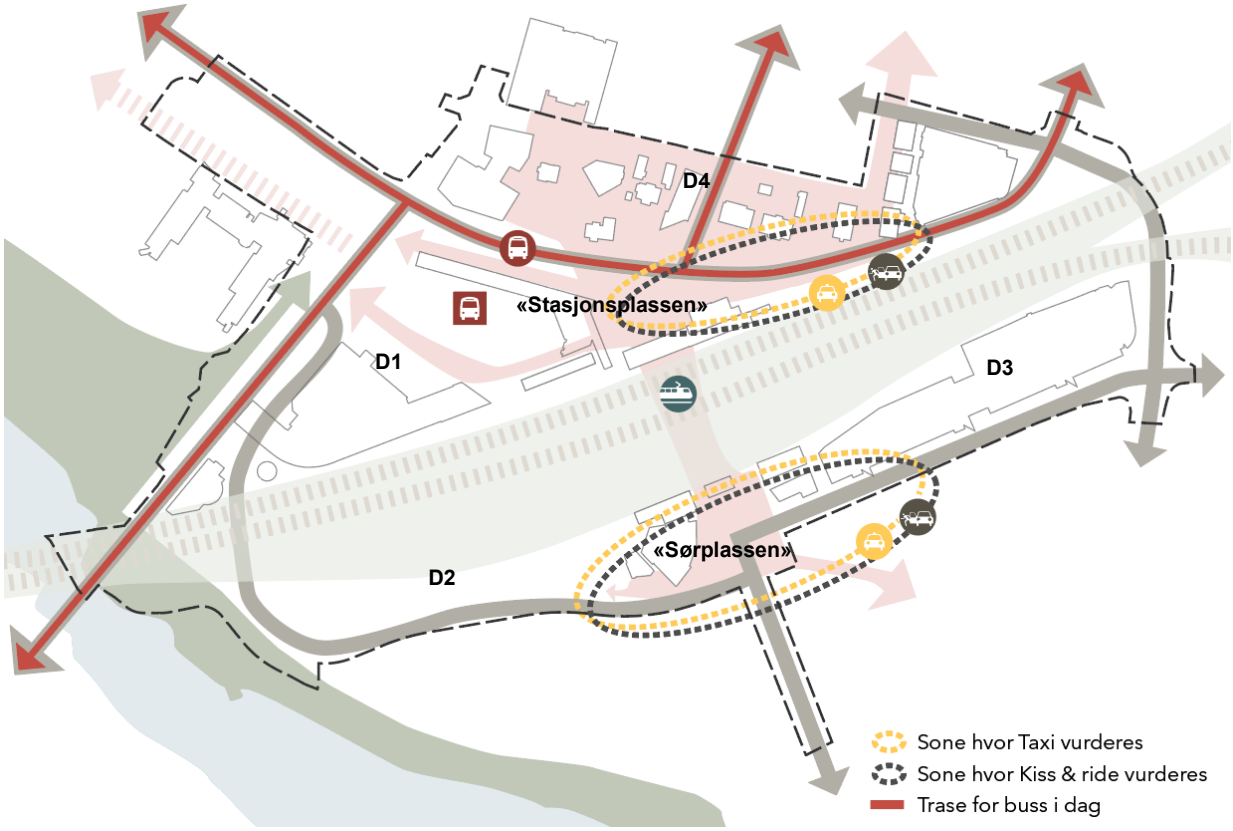
Kiss & Ride

Det skal etableres et funksjonelt areal for Kiss & ride med nærhet til buss og tog.

Vurderes videre:

- Tilstrekkelig antall plasser og arealbehov

- Plassering kun på en side, eller om det er nødvendig på begge sider av stasjonen
- Plassering i eksisterende gater eller som en del av delområde 2 eller 3
- Organisering av taxi og kiss&ride slik at de kan fungere uavhengig av hverandre



Figur 6-8 Planfaglig vurdering av taxi og Kiss & ride

6.3.8 Mobilitet – biltrafikk og parkering

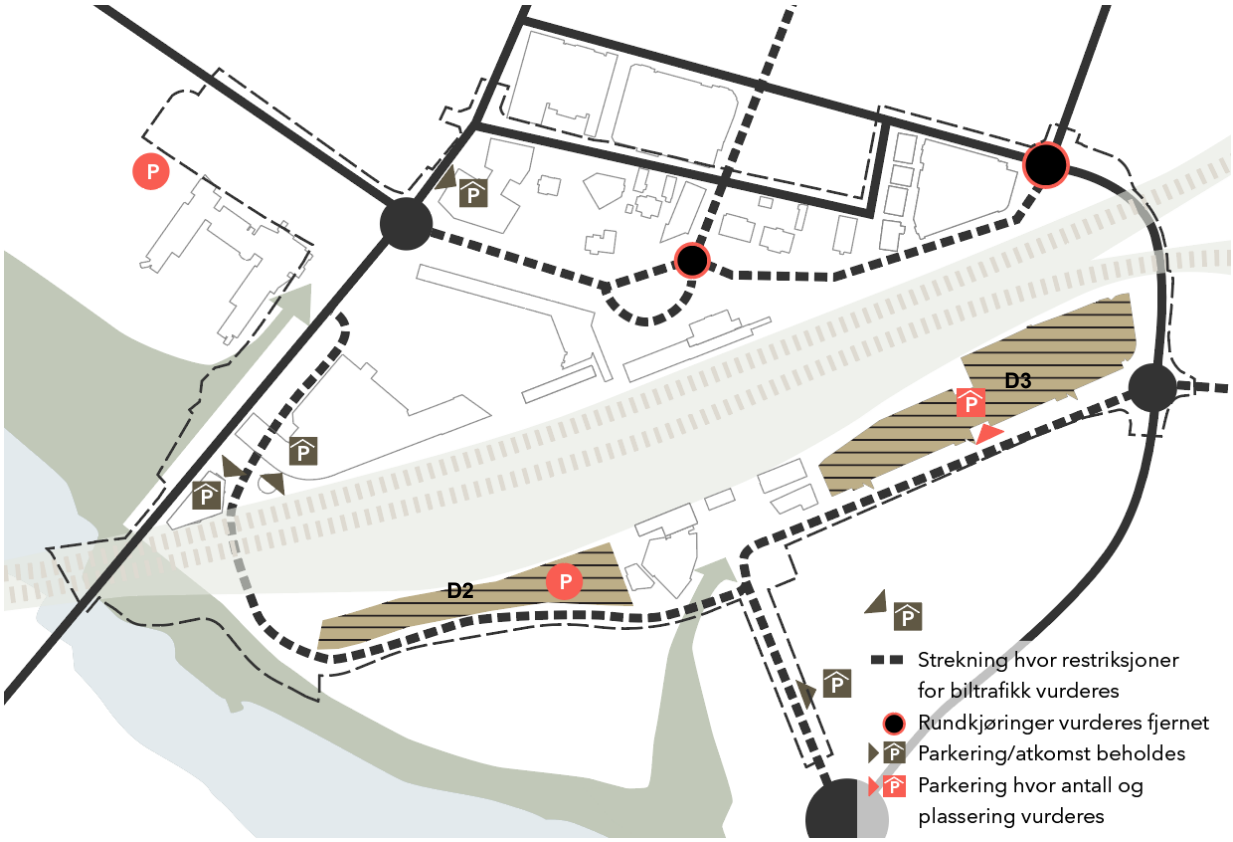
Biltrafikk
Det skal sikres nødvendig tilgjengelighet for personbil til kiss & ride, boligeiendom og parkering i området.

Vurderes videre:
- Restriksjoner for biltrafikk og påvirkning på øvrig veinett
- Ombyggnig av rundkjøringer til kryssløsning for bedre forhold for gående og syklende
- Hvordan redusert biltrafikk kan ha positiv virkning for syklister

Parkering
Antall parkeringsplasser skal underbygge nullvekstmålet og målene om god fremkommelighet for kollektivtransport og en attraktiv sentrumsutvikling.

Vurderes videre:

- Plassering og antall innfartsparkeringsplasser (delområde 2 og/eller 3)
- Plassering og antall p-plasser (delområde 2 og/eller 3)

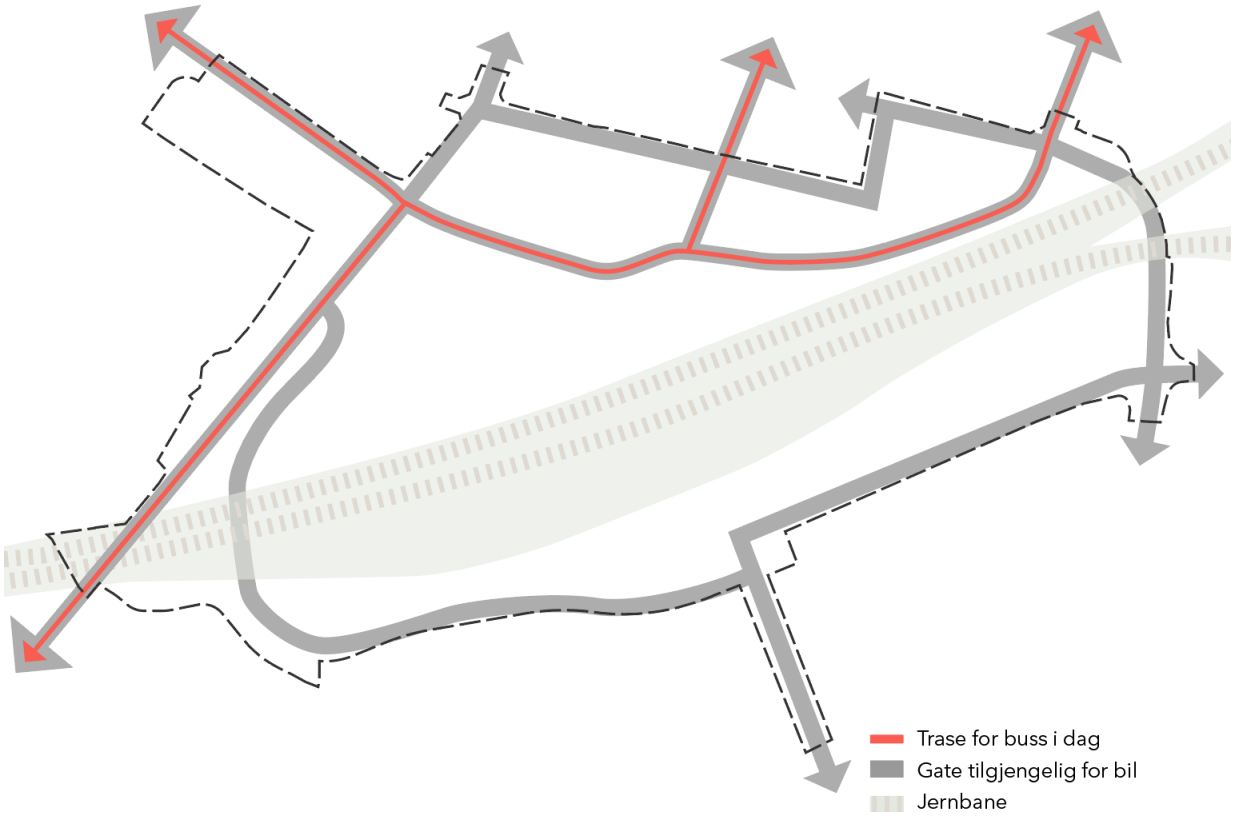


Figur 6-9 Planfaglig vurdering av biltrafikk og parkering

7. Alternativer

Det skal utredes ett planalternativ i tillegg til nullalternativet. Planalternativet vil være planforslaget for Lillestrøm knutepunkt, slik det fremmes til offentlig ettersyn. Nullalternativ er kun et utredningsalternativ som brukes som sammenlikningsgrunnlag for å vurdere hvilken konsekvens planforslaget vil ha. Nullalternativet, og planforslaget slik det fremmes til offentlig ettersyn, skal utredes og undersøkes til et likeverdig nivå.

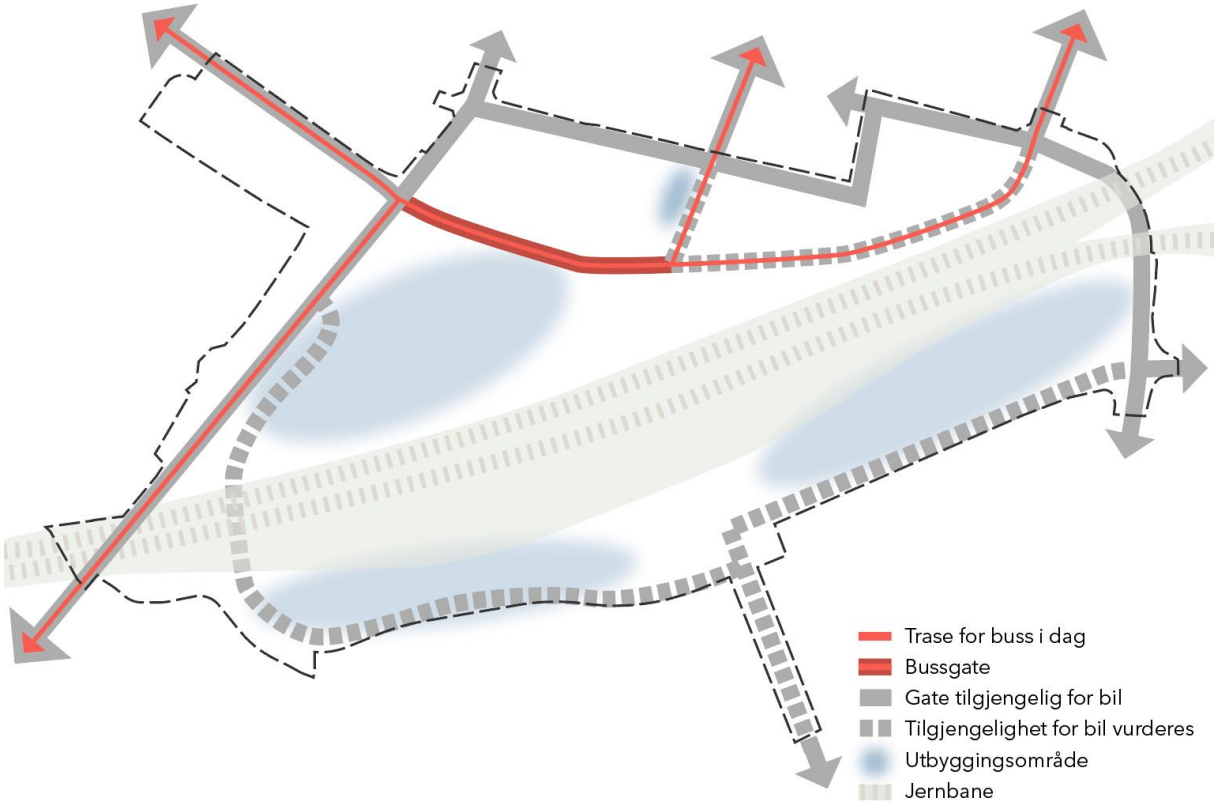
7.1 Nullalternativet



Figur 7-1 Nullalternativet

Nullalternativet er dagens bebygde situasjon innenfor planområdet og med høystandard kollektivtrasé mellom Lillestrøm og Oslo som følger dagens busslinje 100. Høystandardtraséen er vedtatt av fylkestinget i Akershus fylkeskommune og det er avsatt midler til planlegging og prosjektering gjennom avtale om forlengelse av Oslopakke 3.

7.2 Planalternativet



Figur 7-2 Planalternativet

Planalternativet skal inneholde de løsningene som er realistiske for å oppnå målet om at *Lillestrøm knutepunkt skal være kompakt, tilgjengelig, bærekraftig og attraktivt for byens befolkning, besøkende og reisende.* Med bakgrunn i de planfaglige vurderingene skal det i arbeidet med planalternativet, vurderes og utredes hvilke tiltak og løsninger som kreves for å oppnå planens mål. En av hovedproblemstillingene i planarbeidet handler om hvordan det skal sikres tilstrekkelig og pålitelig kollektivfremkommelighet, og at knutepunktet utvikles til et attraktivt sentrumsområde.

Gatebruk og utforming påvirker knutepunktets funksjonalitet, opplevelse av området, og trafikk innenfor og utenfor området. Det skal blant annet undersøkes arealbehov og plassering av funksjoner knyttet til buss, buss for tog, taxi, kiss & ride, sykkel, gange og parkering.

Det skal vurderes muligheter for å stenge veier for personbiler og -biltrafikk, muligheter for enveiskjøring, gjennomkjøring forbudt, fjerning av rundkjøringer og endret gateutforming. Virkning og konsekvens av ulike løsninger og tiltak skal utredes.

Forslag til detaljreguleringsplan for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal påvirker knutepunktet. Forslag til detaljreguleringsplan for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal, slik planforslaget foreligger når arbeidet med plangrep for Lillestrøm kollektivknutepunkt starter opp, skal derfor legges til grunn.

Videre skal følgende legges til grunn for planalternativet:

- Tilrettelegging for høystandard kollektivtrase og høykapasitetsbusser
- Høyder iht. til KPA
- Tilgjengelighet for privatbil, men med begrenset mulighet for gjennomkjøring

Følgende tema skal vurderes:

- Stenging av veier for personbiltrafikk
- Parkeringsdekning iht. KPA eller lavere
- Mindre/større andel innfartsparkering
- Regulering og vendemulighet for buss i eller i nærheten av knutepunktet.

8. Utredningstema

Planforslaget utløser krav om konsekvensutredning, jfr. kap 3.2. I dette kapittelet beskriver hva som skal utredes i planarbeidet og hvordan dette skal gjøres

Forskrift om konsekvensutredninger § 17 beskriver hva en konsekvensutredning skal inneholde:

> *Konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen eller tiltaket, og være relevant for de beslutninger som skal tas. Konsekvensutredningen skal ta utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon. Hvis det mangler informasjon om viktige forhold, skal slik informasjon innhentes. Utredninger og feltundersøkelser skal følge anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse.*

8.1 Oversikt over utredningstemaer

Nedenfor følger en oversikt hvilke problemstillinger og utredninger det er behov å undersøke og utføre i arbeidet med planen. Noen av utredningstemaene skal konsekvensutredes (i henhold til § 21 i Forskrift om konsekvensutredninger), i egen konsekvensutredningsrapport, mens andre vurderes gjennom fagnotater/-rapporter, eller kun gjennom beskrivelse i planbeskrivelsen. Konsekvensutredninger oppsummeres i egen sammenstillingsrapport. Enkelte temaer som utredes vil bli tekstlig sammenlignet i en egen sammenstillingsrapport.

PLANFAGLIG TEMA	Konsekvens-utredes	Utredes	Rapport/ notat	Sammen-stillings-rapport
Nasjonale og kommunale planer og mål		X		X
Natur- og vannmiljø	X		X	X
Kulturminner – og miljø	X		X	X
Friluftsliv		X		X
Landskap	X		X	X
Luftforurensning	X		X	X
Vann og luft	X		X	X

PLANFAGLIG TEMA	Konsekvens-utredes	Utredes	Rapport/ notat	Sammen-stillings-rapport
Grunnforhold				
Områdestabilitet		X	X	
Grunnforurensning		X	X	
Støy	X		X	X
Trafikk og mobilitet				
Trafikksikkerhet	X			X
Kollektivtransport	X			X
Trafikkanalyser		X		
Personstrømmer		X		
Flom og overvann		X		
Lokalklima	X		X	X
Klimagassutslipp	X		X	X
ROS		X	X	
Teknisk infrastruktur		X	X	
Tilgjengelighet for alle		X		X
Barn- og unges oppvekstvilkår		X		X
Arkitektonisk og estetisk utforming		X		X
Handel og næring		X	X	
Anleggsperioden		X		

Alle temaer som er listet opp over skal redegjøres for i planbeskrivelsen. I planbeskrivelsen vil flere enn temaene som er opplistet i tabellen, bli beskrevet.
I tillegg til utredningene som er listet opp over, kommer utredninger og fagnotater som kommunen normalt krever som del av planforslaget, herunder VA-rammeplan, overvannsplan, illustrasjonsplan, kvalitetsprogram og miljøoppfølgingsplan.
Det skal utarbeides rapport som beskriver medvirkning som er gjennomført, og med redegjørelse for hvordan medvirkningen er fulgt opp i planen.

8.2 Metode

Konsekvensutredningen skal få frem planforslagets virkninger for miljø og samfunn for de aktuelle temaene. Det vil være aktuelt med noe ulik metodikk for ulike tema. Konsekvensutredningene skal for relevante temaer gjennomføres med metodikk i henhold til Miljødirektoratets veileder for konsekvensutredning av klima og miljø (M- 1941).
I konsekvensutredningen skal konsekvensene av null-alternativet, planalternativene og planforslaget, med løsningene det innebærer, belyses. Konsekvenser skal sammenlignes for null-alternativet og planalternativene/-forslaget.
Dersom konsekvensutredningen avdekker betydningsfulle negative konsekvenser, skal avbøtende tiltak beskrives.
I hver konsekvensutredningsrapport skal det redegjøres for datagrunnlag og metoder som er brukt, og ev. usikkerhet skal beskrives.
Det lages en sammenstillingrapport som synliggjør samlede konsekvenser
De enkelte fagtemaene belyses, etter behov, gjennom analyser, beregninger, beskrivelser og illustrasjoner. Trafikkanalyser og støyanalyser er eksempler på temaer som må belyses med egen metodikk gitt i egne veiledere og retningslinjer. Utredninger og medfølgende fagrapporter skal utarbeides av fag-/sakkyndige.

8.3 Tema som skal konsekvensutredes

Tabellen nedenfor viser hva som skal undersøkes og utredes innenfor de aktuelle temaene, og i hvilken form dette skal presenteres. De ulike temaene vil også bli sammenfattet i en tabell for sammenlikning av alternativene.

1. NATURMANGFOLD	
Temaet naturmangfold omfatter både naturmiljø, og vannmiljø i vassdrag innenfor nedbørsfeltet. Planen grenser til Nittelva, som er et vernet vassdrag med høy forvaltningsverdi, mens området langs elva er naturtype med "Stor verdi".	
Hva skal undersøkes?	Planens virkning iht. naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper (§ 8 til 12). Det skal avklares om kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig, eller om det må utføres nye kartlegginger, herunder av lokalt viktige elementer for byøkologien (eksempelvis store trær).

	Kartlegging skal gjøres av fagkyndig med kompetanse på artsgruppene som kartlegges, i vekstsesong. Naturtyper skal kartlegges etter Miljødirektoratets instruks. Kartlegging, prøvetaking, og utredning av vannmiljø, skal gjøres i henhold til vannforskriften Om løsninger vil påvirke eller endre natur-/vannmiljø inne i, eller i influensområdet til, planområdet. Tiltak og tilpasninger skal vurderes, og om nødvendig, anbefales. Påvirkning på naturtyper, arter og kjemisk tilstand i Nittelva skal undersøkes spesielt. Utførte utredninger skal legges til grunn for plangrepet som foreslås.
Presentasjons-form	Rapport, inkludert analyser.

2. KULTURMINNER	
Temaet omfatter kulturminner og -miljø. Innen planområdet er det kulturminner og -miljø med nasjonal, regional og lokal verdi. I tillegg ligger flere verneverdige bygg i tilknytning til planområdets yttergrense.	
Hva skal undersøkes?	Planens påvirkning på, og konsekvenser for, kulturminnene og -miljøene, inkludert sol- og skyggeforhold. Kulturminnenes og -miljøenes sårbarhet for endring. Nær- og fjernvirkning fra utvalgte standpunkt. Kulturminner og kulturmiljø i området (objekt/anlegg, miljø, landskap) skal kartlegges og dokumenteres. Utførte utredninger skal legges til grunn for plangrepet som foreslås.
Presentasjons-form	Rapport, inkludert analyser, visualiseringer og illustrasjoner.

3. LANDSKAP	
Hva skal undersøkes?	Planens nær- og fjernvirkninger på omgivelsene, herunder • Hvordan ny bebyggelse vil oppleves fra det historiske sentrum. • Hvordan viktige siktlinjer fra Lillestrøm stasjon mot omgivelsene påvirkes. • Hvordan planområdet vil framstå fra viktige utsiktpunkter i omgivelsene
Presentasjons-form	Rapport, inkludert analyser, visualiseringer og illustrasjoner.

4. LUFTFORURENSNING	
Hva skal undersøkes?	Planens virkning på luftforurensning i anleggs- og driftsfasen. Nåværende og framtidig nivå for luftforurensing i området skal beregnes iht. krav og metoder i retningslinje T-1520.
Presentasjons-form	Rapport, inkludert beregninger og analyser.

5. STØY	
Hva skal undersøkes?	Planens påvirkning på støy. Dagens situasjon for støy og framtidig nivå for støy skal beregnes. Utredning skal vise eventuelle konsekvenser og redegjøre for nødvendige avbøtende tiltak for å oppfylle retningslinje T-1442.
Presentasjons-form	Rapport, inkludert beregninger og analyser.

6. TRAFIKK OG MOBILITET	
6.1 Trafikksikkerhet	
Hva skal undersøkes?	Planens påvirkning på trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper.
Presentasjons-form	Rapport, inkludert analyser.
6.2 Kollektivtrafikk	
Hva skal undersøkes?	Planens virkning på kollektivtransporten og -trafikantene, herunder framkommelighet, pålitelighet, kjøretid og holdeplasskapasitet innenfor veinettet som påvirkes. Transportmodell skal brukes for vurdering av kjøretid og andre faktorer som er viktig for kollektivtrafikken: • Konkurransefortrinn • Fremkommelighet for kollektivtrafikk i morgen- og ettermiddagsrush • Kapasitet på bussholdeplasser basert på framtidig ruteopplegg og estimert passasjergrunnlag (av – og påstigende passasjerer) • Kjøretid til- og fra reguleringsplasser.

Presentasjons-form	Rapport, inkludert beregninger og analyser.

7. LOKALKLIMA	
Temaet omfatter sol-, skygge- og vindforhold som følge av høyere bebyggelse som kan påvirke oppholdskvalitet og -komfort i uteoppholdsarealer, byrom og gater.	
Hva skal undersøkes?	Kvaliteten av omkringliggende uterom med hensyn til sol- og skyggevirkninger, herunder både eksisterende og nye byrom, etter gjennomføring av planen. Vindforhold og påvirkning på luftstrømmer, og andre lokalklimatiske faktorer, etter gjennomføring av planen. Bygningsplassering og kritiske områder som plasser og innganger mht. vindforhold, etter gjennomføring av planen. Utredning av sol- og skyggeforhold skal baseres på analyser utarbeidet på grunnlag av 3D tegneprogrammer som viser situasjonen gjennom dagen, for eksempel kl. 09, 12, 15, 18 og 21 justert for sommertid, ved høst-/ vårjevndøgn, sommersolverv og 1. mai. Det skal vurderes hvilke typiske vindretninger som bør beregnes. Vindhastigheter for de utvalgte vindretningene skal simuleres. Resultatene skal sammenholdes med komfortkriterier for vind og klima.
Presentasjons-form	Rapport, inkludert beregninger, analyser og illustrasjoner.

8. KLIMAGASSUTSLIPP	
Hva skal undersøkes?	Utslippskilder, utslippsgenererende aktiviteter, transportbehov – og former som følge av tiltaket, inkludert ny bebyggelse. Mulige løsninger for energibruk.
Presentasjons-form	Rapport, inkludert beregninger og analyser.

8.4 Tema som skal utredes

Tabellen nedenfor viser hva som utredes, men ikke konsekvensutredes (i henhold til forskriften), innenfor de aktuelle temaene, og i hvilken form dette skal presenteres. Enkelte temaer vil bli tekstlig sammenfattet for sammenlikning av alternativene, i egen rapport.

1. NASJONALE OG KOMMUNALE MÅL	
Hva skal undersøkes?	Hvordan overordnete nasjonale og kommunale mål og miljømål er ivaretatt i plangrep og løsninger.
Presentasjons-form	Rapport undersøkelsestema

2. RISIKO- OG SÅRBARHET	
Hva skal undersøkes?	Hvordan planen påvirker sikkerhet og beredskap i området. ROS-analysen skal beskrive sårbarhets- og risikoforhold i området, mulige uønskede hendelser og hvordan planforslaget er innrettet for å unngå slike hendelser, med avbøtende tiltak. I den innledende fasen av planarbeidet skal ROS-arbeidet planlegges, og uønskede hendelser identifiseres, i samarbeid med kommunen og relevante virksomheter og aktører.
Presentasjons-form	Rapport

3. GRUNNFORURENSNING	
Hva skal undersøkes?	Sannsynlighet for grunnforurensning i dagens situasjon. Behov for tiltak for å gjennomføre planen skal beskrives.
Presentasjons-form	Rapport/notat

4. TRAFIKK	
Hva skal undersøkes?	Trafikkmengder på veinettet i dagens, og i framskrevet situasjon som følge av planen. I tillegg til trafikkmengder (ÅDT) skal det vurderes

	personmengder (antall reisende, ikke kjøretøy). Planens virkninger for alle trafikanttyper innenfor veinettet og området som påvirkes, herunder fotgjengere, syklister, parkering og tilrettelegging, mikromobilitet, kollektivtrafikk, utrykningskjøretøy, nærings- /varetransport -/ varelevering og bilister.
Presentasjons-form	Rapport, inkludert beregninger og analyser.

5. PERSONSTRØMMER	
Hva skal undersøkes?	Sykkel- og personstrømmer til og fra knutepunktet. Kapasitet for sykkel og personstrømmer i byrom tilknyttet knutepunktet. Overgangsmuligheter, gangtider, orienterbarhet og lesbarhet for reisende i knutepunktet.
Presentasjons-form	Rapport, inkludert beregninger og analyser.

6. FLOM OG OVERVANN	
Hva skal undersøkes?	Dagens flomsituasjon, inkludert eksisterende flomsikring mot elveflom, og konsekvenser av elveflom for planområdet. Overvannsituasjonen i dag, eksisterende flomveier og hvilke utfordringer området har knyttet til overvann. Mulighet for infiltrasjon, forurenset grunn, grunnvann og andre forhold som påvirker overvannshåndteringen. Hvordan alternativer legger til rette for overvannshåndtering i tråd med Lillestrøm kommunes overvannsveileder og tretrinnsstrategien for overvann. Mulige grep for å etablere trygge flomveier i området samt sikre bygg og infrastruktur mot flom og overvannsflom. Prinsipper og konsept og arealbehov for overvannstiltak som kan benyttes i de offentlige rommene, samt mulighet for samordning mellom tiltak på eiendommer/felt og tiltak i offentlig rom. Hvordan lokal og åpen overvannshåndtering brukes til å gi kvaliteter til offentlige rom og hvordan overvannstiltak kan benyttes til å rense overvann fra trafikkerte arealer, skal beskrives.
Presentasjons-form	Rapport, inkludert beregninger og analyser.

7. GRUNNFORHOLD OG OMRÅDESTABILITET	
Hva skal undersøkes?	Områdestabilitet og sikkerhet mot kvikkleireskred etter NVEs veileder 1/2019. Informasjon vedrørende grunnforhold skal innhentes og sammenstilles. Fundamenteringsmetode, nødvendige geotekniske tiltak, skredfare og eventuelt behov for supplerende grunnundersøkelser ved bygging.
Presentasjons-form	Rapport, inkludert beregninger og analyser.

8. TEKNISK INFRASTRUKTUR	
Hva skal undersøkes?	Behov for ny, og omlegging av eksisterende, teknisk infrastruktur som følge av planen.
Presentasjons-form	Rapport/notat

9. VOLUM OG FUNKSJONER	
Hva skal undersøkes?	Hvordan løsning og funksjoner tilrettelegger for: • Bymessig utforming • Kvaliteter i byrom • Tilpasninger til omgivelsene • Arkitektoniske og estetiske kvaliteter i ny bebyggelse • Bærekraftig materialbruk i ny bebyggelse og i byrom. Byromsprogram med utformingsplaner for gater, torg og eventuelle parker, som viser prinsipper for materialbruk, belysning, møblering og blågrønne elementer. Analyse av volum og funksjoner med romlige studier for alternative utbyggingsforslag. Valgt utbyggingsforslag skal begrunnes. Det skal utredes hvordan alternative utbyggingsforslag påvirker omgivelser og nærliggende bebyggelse, herunder blant annet solforhold og åpne plasser, hvordan bebyggelsesstrukturen er innpasset i eksisterende strukturer i nærområdet og hvordan alternativene viderefører og styrker viktige forbindelser og koblinger. Følger av ulike byggegrenser mot jernbanesporene, både ut fra muligheter for byutvikling og hensynet til jernbanen, skal vurderes. Dersom campus for OsloMet er besluttet innenfor eller i nærhet til planområdet skal dette hensyntas i utredningen.

Presentasjons-form	Rapport undersøkelsestema

10. FRILUFTSLIV OG NÆRMILJØ	
Hva skal undersøkes?	Hvordan planen påvirker allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv og rekreasjon, herunder tilgang til grøntområder. Områder for friluftsliv omfatter områder for ferdsel og opphold i grøntområder, herunder parker og gatealléer, friområder og naturområder i byen. Hvordan plangrep og løsninger videreføre og styrker viktige forbindelser og koblinger, og knytter knutepunktet til viktige byfunksjoner og målpunkter. Det skal redegjøres for kriminalitetsforebygging i planforslagets plangrep og løsninger, herunder utforming av byrom og tilbud av aktiviteter og tjenester.
Presentasjons-form	Rapport undersøkelsestema

11. TILGJENGELIGHET FOR ALLE	
Hva skal undersøkes?	Hvordan tilgjengelighet for alle er ivaretatt i plangrep og løsninger.
Presentasjons-form	Rapport undersøkelsestema

12. BARN OG UNGES OPPVEKSTVILKÅR	
Hva skal undersøkes?	Hvordan barn og unges oppvekstvilkår påvirkes av planen, og for hvordan planen tilrettelegger for, og sikrer: • Tilbud, funksjoner og aktivitet som supplerer det som fins i dag, og som passer for barn og unges ulike behov og interesser. • Trygge forbindelser til viktige målpunkt for barn og unge. • Fysisk sikkerhet, herunder trafikksikkerhet, for barn og unge. Tiltak og løsninger for barn og unge skal bygge på lokal kunnskap som er samlet inn gjennom innsiktsanalyser og medvirkning.
Presentasjons-form	Rapport undersøkelsestema

13. HANDEL OG NÆRING	
Hva skal undersøkes?	Virkninger av handelsetablering på sentrumshandelen, bidrag til generelt byliv og områdets attraktivitet.
Presentasjons-form	Rapport/notat

14. ANLEGGSPERIODEN	
Hva skal undersøkes?	Anleggstrafikk og konsekvenser for trafikkavvikling i anleggsperioden og konsekvensene for kollektivtransport, trafikk, ferdsel og berørte eiendommer skal beskrives. Egnede riggarealer mht. tidshorisont, areal og konsekvenser. Faser for trafikkavvikling i anleggsgjennomføring. Plan for massehåndtering.
Presentasjons-form	Rapport, inkludert visualiseringer

9. Fremdriftsplan for planprosessen

Lillestrøm kommune skal utarbeide en områderegulering med tilhørende konsekvensutredning (KU). Fremdriftsplanen viser planprosessen med forventet fremdrift fram mot endelig vedtak av planen, med korte beskrivelser av aktiviteten i de ulike trinnene i planprosessen.

Planarbeidet er omfattende, dekker et stort areal med ulike problemstillinger og krever koordinering mellom flere aktører. Det er vanskelig å forutse om det kommer behov og krav som gjør at det må gjøres ekstra utredninger og gjennomføres ytterligere prosess. Fremdriftsplanen under er derfor tentativ.

TRINN I PLANPROSESSEN	AKTIVITET	FORVENTET TIDSPUNKT OG VARIGHET
Oppstart av planarbeid		
Planinitiativ	Lillestrøm kommune utarbeidet planinitiativ.	Gjennomført januar – mars 2025
Politisk oppstartsak	Overordnede rammer for planarbeidet ble diskutert	Gjennomført april – mai 2025
Vedtak	Vedtak i kommunestyret om at arbeid med områdereguleringsplan for Lillestrøm knutepunkt igangsettes.	Gjennomført Mai 2025
Varsel om oppstart av planarbeid	Varsel og kunngjøring om oppstart av planarbeidet, slik at offentlige myndigheter, organisasjoner, berørte grunneiere og andre parter får mulighet til å uttale seg tidlig i planarbeidet.	Gjennomført Mai – juli 2025
PLANPROGRAM UTARBEIDES		
Varsling om oppstart planarbeid og høringsperiode for av planprogram	Planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn, slik at offentlige myndigheter, organisasjoner, berørte grunneiere og andre parter får mulighet til å uttale seg.	Q1/Q2 2026 Minimum 6 uker
Bearbeiding av planprogram	Innkomne merknader som berører planprogrammet, vil bli referert og kommentert av	Q2 2026

	kommunen ved fastsetting av planprogrammet.	
FASTSETTING AV PLANPROGRAM	Planprogrammet fastsettes ved politisk behandling i HMS (Hovedutvalg for miljø og samfunn).	Q2 2026
Utarbeidelse av planforslaget med KU	Forslagstiller utarbeider og oversender til kommunen Utarbeide konsekvensutredning Medvirkning etter medvirkningsplan.	
FØRSTEGANGSBEHANDLNG AV PLANFORSLAG MED KU	Behandling i HMS, og vedtak om offentlig høring av planforslaget	Q4 2027/Q1 2028
Høringsperiode/offentlig ettersyn	Planforslaget legges ut til offentlig ettersyn slik at offentlige myndigheter, organisasjoner, berørte grunneiere og parter får mulighet til å uttale seg.	Q1/Q2 2028 Minimum 6 uker
Bearbeiding av planforslaget	Innkomne merknader som berører planforslaget, vil bli referert og kommentert av kommunen og forslagsstiller ved andregangsbehandling	Q2 2028
ANDREGANGSBEHANDLING AV PLANFORSLAG MED KU	Sluttbehandling – andregangsbehandling av planen i HMS og formannskapet, og endelig vedtak i kommunestyret.	Q4 2028/Q1 2029

10. Gjennomførbarhet og realisering

Områdereguleringen skal være realiserbar. Det innebærer at kostnadene ved etablering av felles offentlig infrastruktur innenfor og utenfor planområdet ikke kan være høyere enn at planforslaget kan gjennomføres. Kostnadene ved etablering av ny infrastruktur innenfor og utenfor planområdet må beregnes. Dette innebærer at ny offentlig infrastruktur må prosjekteres før planen vedtas.
For å sikre forutsigbarhet ved plangjennomføring må det velges en modell for fordeling av kostnader. De økonomiske konsekvensene for grunneiere, for infrastruktureiere og for kommunen må beskrives.

Ansvarsfordeling for realisering, og byggherreansvar for ulike deler av den tekniske infrastrukturen innenfor og utenfor planområdet må også foreslås. Det må vurderes hvilken modell gjennomføringen skal skje etter. Bruk av områdemodell bør utforskes, men også nye regler for grunneierfinansiering i plan- og bygningsloven bør vurderes.

Det må redegjøres for hvilke infrastrukturtiltak som må gjennomføres før noen utbygging kan skje, og hvilke infrastrukturtiltak som kan vente til senere utbyggingstrinn. Det må foreslås en strategi for hva som kan være realytelser som legges til det enkelte utbyggingsfelt, og hvilke tekniske tiltak som må bygges ut samlet av en felles byggherre.
Det må redegjøres for utbyggingsrekkefølge, og trinn i utbyggingen med tilhørende krav til etablering av teknisk infrastruktur.