

Planinitiativ

Områderegulering for Lillestrøm knutepunkt

Revidert etter vedtak i kommunestyret
07.05.2025 sak 78/25



Innhold

Vedtak.....	3
1 Bakgrunn.....	4
2 Formålet med planen.....	4
3 Planområdet	5
4 Dagens situasjon.....	7
4.1 Kollektivforbindelser	7
4.2 Gange, sykkel og mikromobilitet.....	8
4.3 Bil, taxi og parkering	8
4.4 Service og bevertning.....	8
4.5 Eksisterende bebyggelse	8
5 Planstatus og føringer	10
5.1 Forholdet til langsiktig arealstrategi.....	10
5.2 Forholdet til kommuneplanen	11
5.3 Forholdet til Byutviklingsplan for Lillestrøm by.....	15
5.4 Forholdet til gjeldende reguleringsplaner og pågående planarbeid.....	18
5.5 Forholdet til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus	22
5.6 Forholdet til evt. andre regionale eller statlige føringer.....	23
6 Knutepunktprosjektet	25
7 Problemstillinger i planarbeidet.....	27
8 Visjon for området	29
9 Planprosess og medvirkning.....	29
9.1 Krav til planprogram og konsekvensutredning	29
9.2 Berørte offentlige organer og andre interesserte aktører	29
9.3 Medvirkning	30
9.4 Detaljgrad i planarbeidet	31
9.5 Innkjøp av konsulenthjelp	31
9.6 Prosess og fremdrift	31

Vedtak

Oppstartsak for områderegulering av Lillestrøm knutepunkt ble behandlet i kommunestyret 07.05.2025, sak 78/25. Oppstartsaken ble enstemmig vedtatt.

Kommunestyrets vedtak

1. Arbeid med områdereguleringsplan for Lillestrøm knutepunkt igangsettes og utføres i henhold til framlagte planinitiativ.
2. I videre arbeid er det viktig at det tilrettelegges for gode løsninger for henting og levering av passasjerer ved begge sider av stasjonen, både for personbiler og taxi. Særlig på sydsiden er det viktig at det lages en utforming som fungerer vesentlig bedre for gående, syklende og kjørende enn dagens løsning.
3. Planområdet avgrenses slik at det ikke overlapper med VPOR Lillestrøm vest. Videre skal området utvides mot nord i Storgata til krysset Storgata/Voldgata, slik at hele Gamle Lillestrøm inngår i planområdet.

Forslag til planområde er, i samsvar med kommunestyrets vedtak, endret mot nord i Storgata til krysset Storgata/Voldgata, slik at hele Gamle Lillestrøm inngår. For området som overlapper med VPOR Lillestrøm vest, beholdes avgrensningen som tidligere vist ved *varsel om oppstart* av planarbeidet. Dette gjøres for å sikre nødvendig fleksibilitet i begge planprosessene. Ved førstegangsbehandling vil planområdet avgrenses til nødvendig areal, slik at ikke planområdet for områderegulering for Lillestrøm knutepunkt og planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest overlapper.

1 Bakgrunn

Lillestrøm er raskt voksende, og det er behov for å sikre at knutepunktet utvikler seg etter en gjennomtenkt og helhetlig plan til et effektivt og moderne kollektivknutepunkt.

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. Knutepunktet må videreutvikles til et mer fungerende og innbydende område der mennesker bor, jobber, handler, oppholder seg og møtes.

Utvikling av knutepunktet skal skje på en måte som ivaretar fremtidig kapasitet og sikrer fremkommeligheten for kollektivtrafikken.

2 Formålet med planen

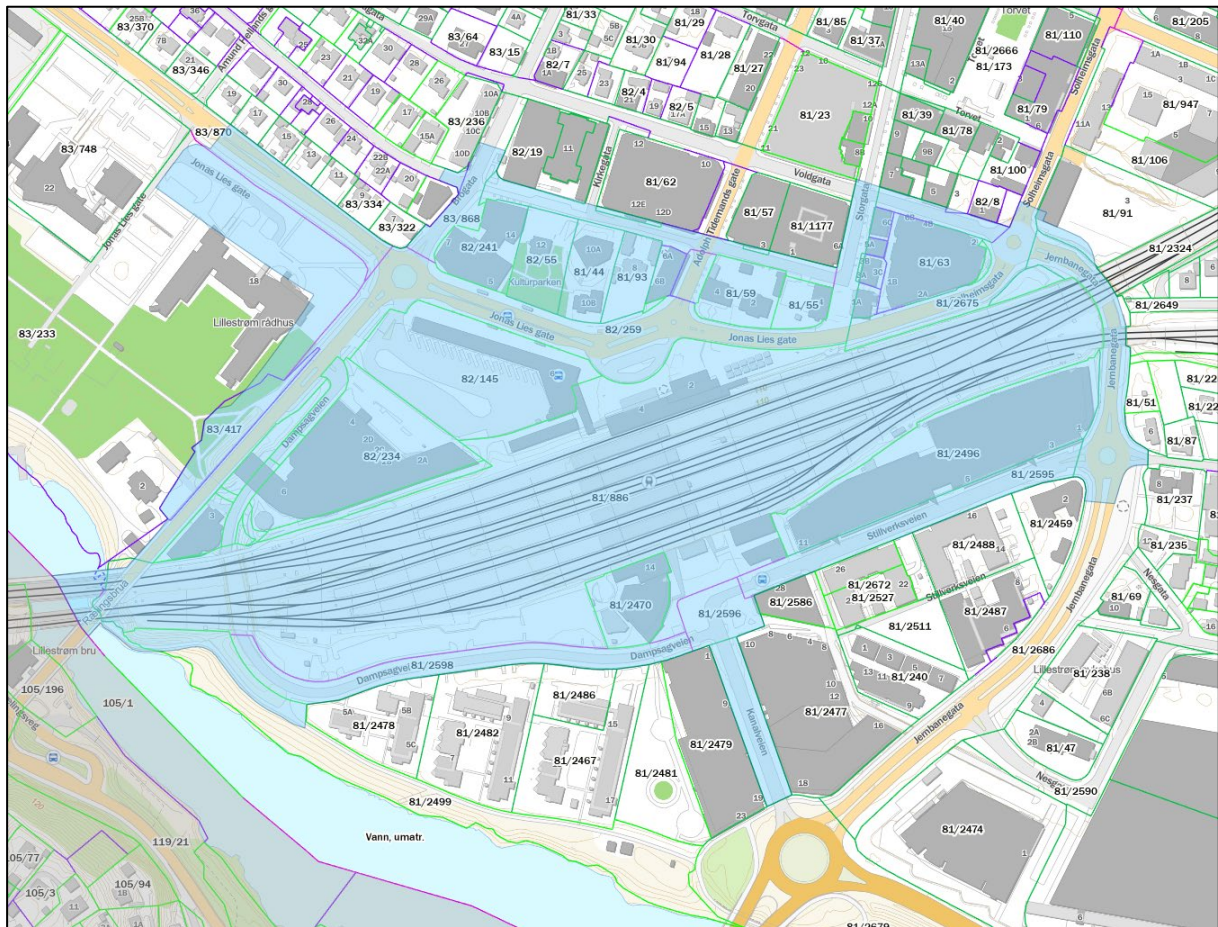
Målet med planarbeidet er å gjøre knutepunktet mer helhetlig, tilgjengelig, bærekraftig og attraktivt for byens befolkning, besøkende og reisende.

Planarbeidet skal legge til rette for en utvikling av knutepunktet som sikrer tilstrekkelig kollektivkapasitet og -fremkommelighet, samt oversiktlig og effektiv overgang mellom ulike mobilitetstilbud.

Planarbeidet skal legge til rette for god byutvikling i form av byrom med høye kvaliteter, god byform og riktig plassering av byfunksjoner, samt høy arealutnyttelse i utbyggingsfelt.

Planarbeidet har til hensikt å få til et godt samarbeid mellom alle aktørene i området, samordne behov og finne løsninger på organisatoriske, fysiske, tekniske og finansielle spørsmål.

3 Planområdet



Figur 1 Forslag til planområde

Figur 1 viser forslag til planområde som legges til grunn for oppstart av planarbeid. Det bør tilstrebes å varsle tilstrekkelig stort areal for planarbeidet slik at man unngår behov for senere tilleggsvarslinger. Finner man i planarbeidet at deler av området kan utgå, snevres planområdet inn i planforslaget.

Planområdet er ca. 186 daa. stort, ligger sentralt i Lillestrøm og inkluderer Lillestrøm stasjon med tilgrensende eiendommer og veiarealer. Kulturkvartalene og deler av rådhusomtten er også innlemmet, det samme gjelder Kanalveien frem til rundkjøringen i Jernbanegata og Solheimsgata til og med rundkjøring i Voldgate/Solheimsgata/Jernbanegata.

Grunneiere innenfor planområdet er listet opp i tabell 1.



Figur 2 Flyfoto som viser dagens situasjon i området samt eiendomsgrenser

Tabell 1 Grunneiere innenfor planområdet

Grunneier	Eiendom (gnr./bnr.)
Bane NOR SF	81/886, 81/2669, 81/2670
Akershus fylkeskommune	81/2675, 81/2685, 81/2686, 82/145, 82/259, 83/870,
Lillestrøm kommune	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,
Romerike helsebygg	82/234, 82/243, 82/244
Bane NOR Eiendom	81/2470, 81/2499
Lillestrøm indrefiletten AS, Landrø eiendom AS, BNE parkering AS	81/2496
Lillestrøm Eiendomsutvikling AS	81/80, 82/6
NL Kirkegt. 6 AS	81/203
Kvartal 1 AS	82/241
Delta Storgata 1-5 AS	81/56, 81/1803

Delta Storgata 1-5 AS + Privat	81/60, 81/92
Privat	81/63
Privat	81/203
Privat	83/267
Privat	83/322

4 Dagens situasjon

Lillestrøm 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.

4.1 Kollektivforbindelser

Lillestrøm stasjon er Norges tredje mest trafikkerte jernbanestasjon, og definert som et regionalt knutepunkt på Nedre Romerike. Knutepunktet er utformet for effektive bytter mellom buss og buss, eller buss og tog.

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.

Busstilbudet består av både terminerende linjer (linjer som snur på Lillestrøm) og to linjer som pendler gjennom knutepunktet. 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.

Bane NOR benytter dagens bussterminal til buss for tog.

4.2 Gange, sykkel og mikromobilitet

Lillestrøm by er tidligere kåret til Norges beste sykkelby fem ganger, men systemskiftene for syklende er i dag ikke intuitive og har ikke en enhetlig standard.

Gående og syklende kommer inn i området fra blant annet Bakkerkata, Lillestrømbua, Nesgata, Fabrikkkata, Ekelundsgata og Solheimsgata. 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. Det mangler gode siktlinjer, og forbindelsen fra stasjonen mot sentrum er ikke intuitiv.

Bane NOR tilbyr sykkelparkering både utomhus og i sykkelhotell på nord og sydsiden. 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 (<https://www.banenor.no/reise-og-trafikk/stasjoner/-/lillestrom/>).

Andre mobilitetsformer som el-sparkesykkel tilbys i området av private aktører.

4.3 Bil, taxi og parkering

Hovedadkomsten til stasjonsområdet når man ankommer med bil er på nordsiden. Her er det tilrettelagt med kiss&ride i tilknytning til taxiholdeplassen.

På sydsiden av stasjonsområdet er store deler av arealene brukt til parkering. Den sydvestlige delen med utendørs pendlerparkering i Dampsagsveien, og den sydøstlige delen i Stillverksveien med kommersiell parkering og pendlerparkering i parkeringshus. Totalt antall parkeringsplasser er 474 (<https://www.banenor.no/reise-og-trafikk/stasjoner/-/lillestrom/>)

4.4 Service og bevertning

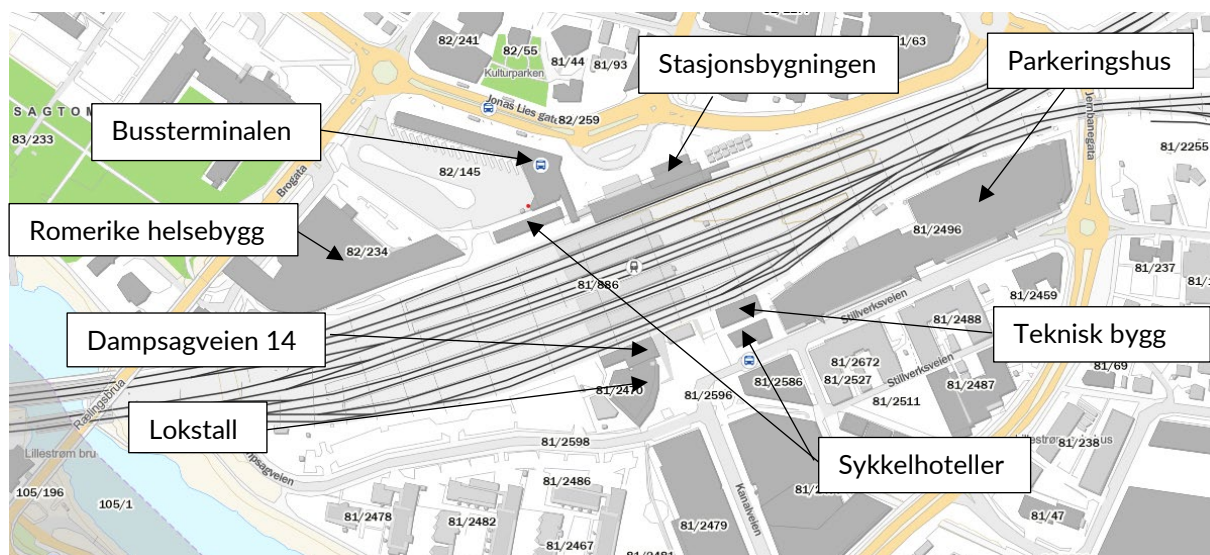
På stasjonen og i bussterminalen finnes det i dag ulike tilbud som bakeri, kafe, butikker og storkiosk. Områdets trafikale funksjon gjenspeiles i utformingen, og innbyr i liten grad til opphold ut over det som er høyst nødvendig.

4.5 Eksisterende bebyggelse

Eksisterende bygningsmasse tilknyttet knutepunktet består av bebyggelse som stasjonsbygninger, bussterminal, nærings- og undervisningsbygg, parkeringshus, teknisk bygg og sykkelhoteller. Flere av bygningene er gitt ulike typer vern.

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 3 Eksisterende bebyggelse

Lillestrøm gamle stasjon (Stasjonsbygningen) ble oppført i 1934 og tegnet av Arkitekt NSB ved G. Hoel. Bygget er oppført i klassisistisk stil med natursteinsforblending. Bygget har vern gjennom *Verneplan for jernbanebygninger* fra 1997, og er listet i kommunens kulturminneplan i kategori 2 (bevaringsverdig). Bygget inngår også i riksantikvarens NB-register (Nasjonale kulturhistoriske bymiljøer). Bygget er i dag i bruk som blant annet bakeri og kafe.

Dagens stasjonsbygning ble oppført i 1997 og er slått sammen med Lillestrøm gamle stasjon. Stasjonsbygningen inngår som del av *Verneplan for jernbanebygninger* fra 1997, kommunens kulturminneplan i kategori 2 (bevaringsverdig) og NB-registeret (Nasjonale kulturhistoriske bymiljøer).

Bussterminalen består av et bygg med publikumsfunksjoner med plattformer/dokkinger på baksiden og gateterminal i Jonas Lies gate på framsiden.

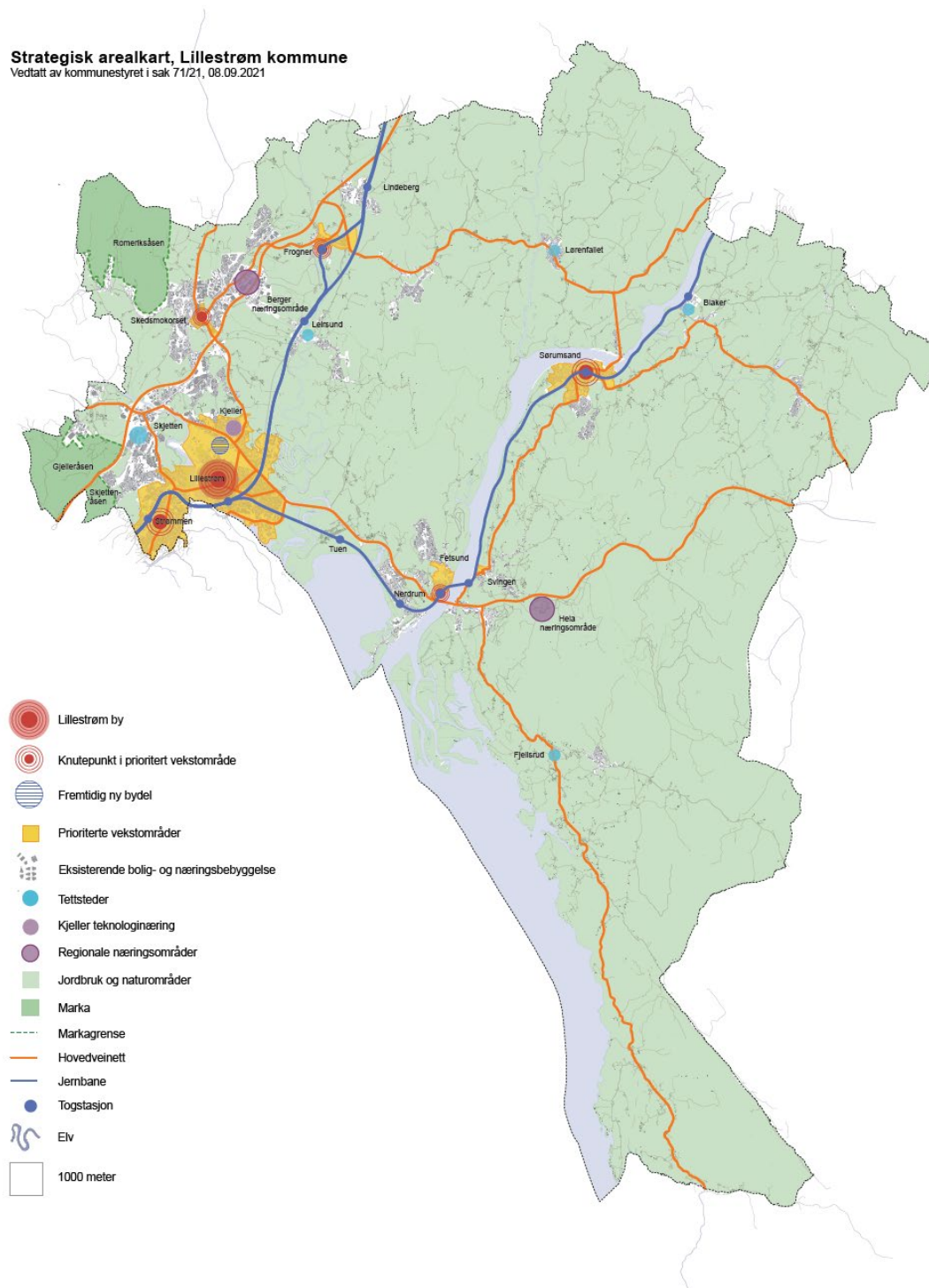
Lillestrøm gamle lokstall (Ringstallen) ble oppført i 1886 og inngår i verneplan, kulturminneplan, hensynssone i kommuneplanen og NB-registeret. Lokstallen er i dag brukt blant annet som treningssenter.

Dampsagveien 14 (tidligere Musikk- og kulturskolen) ble oppført i 2002 og er tegnet av arkitekt Arne Henriksen. Bygget inngår i kommunens kulturminneplan.

Teknisk bygg inneholder funksjoner for jernbanen.

5 Planstatus og føringer

5.1 Forholdet til langsiktig arealstrategi



Figur 4 Strategisk arealkart

Langsiktig arealstrategi for Lillestrøm kommune ble vedtatt i kommunestyret 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.

5.2 Forholdet til kommuneplanen

5.2.1 Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2031

Klima og miljø	By- og tettstedsutvikling	Hele livet	Innovasjon
			
Lillestrøm kommune skal redusere klimagass-utslippene og ha en god ressursforvaltning, samtidig som kommunen skal håndtere forventet befolkningsvekst.	Lillestrøm kommune skal ha en attraktiv regionby og livskraftige lokalsamfunn	Lillestrøm kommune skal støtte opp under innbyggernes mestring av egne liv i alle livets faser.	Lillestrøm kommune skal fremme åpenhet, læring og innovasjon
Kunnskapsbasert og varsom arealforvaltning	Attraktive lokalsamfunn og tettsteder gir gode liv	Rett tjeneste, til rett tid, på rett nivå	Miljøvennlig, fremtidsrettet og omstillingsdyktig samfunn
Reduserte utslipp i egen virksomhet og i samfunnet	En regionby med arbeidsplassvekst, gode bomiljøer og variert handels- og kulturtilbud	Inkludering og trygghet for alle	Grønn og utslippsfri teknologi
Redusert transportbehov og mer grønn mobilitet	Kvalitet i bygg, grøntområder og infrastruktur	Samarbeide på tvers av tjenester og med andre samfunnsaktører	Effektiv, rettferdig og tilgjengelig kommune

Figur 5 Målhierarki for Lillestrøm kommune med satsingsområder, prioriterte bærekraftmål, overordnede mål og delmål

Kommunens samfunnsdel har fire satsingsområder: Klima og miljø, by- og tettstedsutvikling, hele livet og innovasjon. Hovedmålene for satsingsområdene er henholdsvis:

- Lillestrøm kommune skal redusere klimagassutslippene og ha en god ressursforvaltning, samtidig som kommunen skal håndtere forventet befolkningsvekst.
- Lillestrøm kommune skal ha en attraktiv regionby og livskraftige lokalsamfunn.
- Lillestrøm kommune skal støtte opp under innbyggernes mestring av egne liv i alle livets faser.
- Lillestrøm kommune skal fremme åpenhet, læring og innovasjon.

For utviklingen av Lillestrøm knutepunkt er det viktig å merke seg at kommunen skal legge til rette for, og være med på, å bygge infrastruktur for nye miljøvennlige løsninger. Transportbehovet skal reduseres, og det skal legges til rette for økt grønn mobilitet.

I lavutslippssamfunnet er byer og tettsteder tilrettelagt for myke trafikanter, nærmiljøene er grønnere, luften er renere, ressurser utnyttes mer effektivt, avfallsmengden reduseres, og smart teknologi gjør hverdagen enklere.

Tilgang til grønnstruktur, kvaliteten på teknisk infrastruktur og bygg, fritidsaktiviteter og kulturtilbud, arbeidsmarked og handels- og servicetilbud skaper attraktive og livskraftige byer og steder som danner gode rammer for innbyggernes liv.

Byliv og trivsel forutsetter også at bilen opptar mindre plass. Derfor skal kollektivreisende, gående og syklende prioriteres i sentrum, slik at den urbane mobiliteten blir det naturlige valget for brukerne av byen.

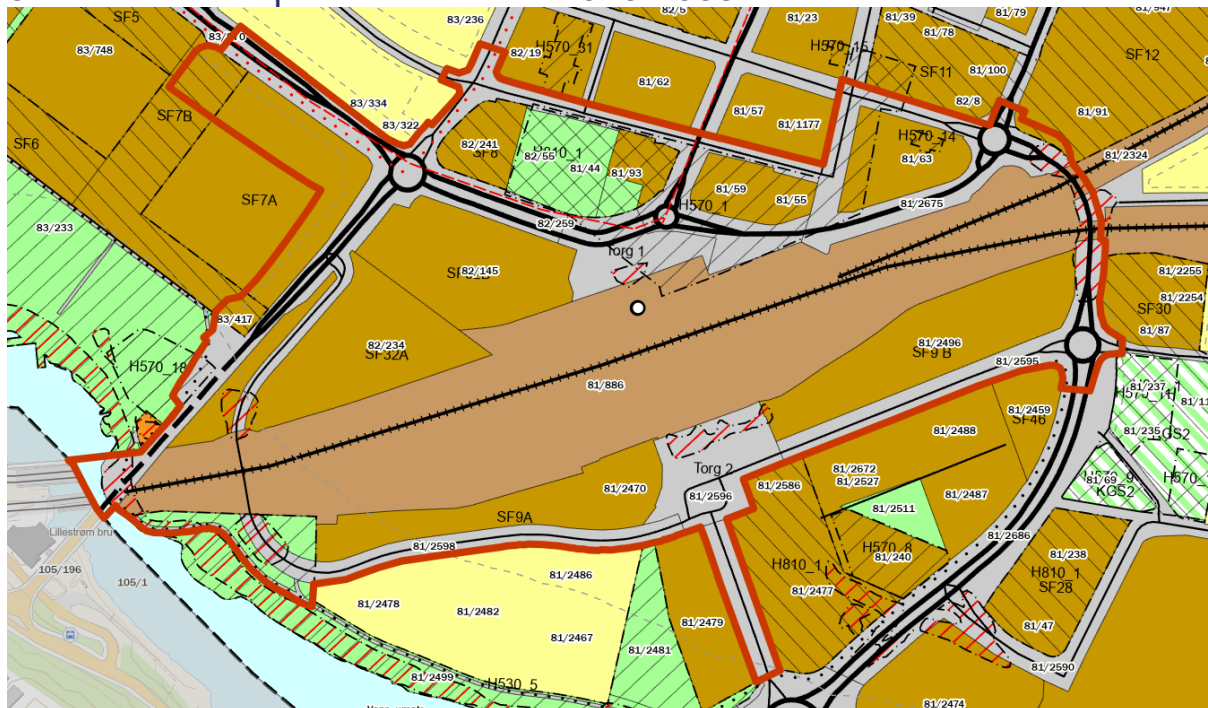
Alle eiendommer i Lillestrøm skal kunne nås med bil, men biltrafikken i sentrum må likevel begrenses. Transportmønsteret i byen må utformes slik at forurensning og støy begrenses og bussens framkommelighet sikres.

Som regionby og kollektivknutepunkt har Lillestrøm potensial for ytterligere vekst. Å etablere flere arbeidsplasser blir viktig for den videre utviklingen av byen. Bymessig kvalitet blir avgjørende for om byen klarer å trekke til seg et framtidsrettet, kunnskapsbasert næringsliv.

En høy andel arbeidsplasser i byen gir mulighet for kortreist hverdagsliv. Mange kan bo, jobbe og få offentlige tjenester innenfor gåavstand. Lokalisering av arbeidsplasser nær Lillestrøm stasjon er et viktig bidrag for å redusere klimagassutslippene fra transport, fordi kollektivandelen her vil være høyere enn noe annet sted i kommunen.

Samfunnsdelen peker på involvering av innbyggere og brukere for å få gode kvaliteter i by- og stedsutviklingen. Bred medvirkning sikrer bedre og mer treffsikre planer. Vi er også avhengige av et godt samarbeid med næringsliv og utbyggere. Det er viktig at de som bygger og utvikler områder bidrar til de fellesskapsløsningene som trengs, og at det utvikles et privat tjenestetilbud som bidrar til attraktive byer og tettsteder.

5.2.2 Kommuneplanens arealdel 2023-2035



Figur 6 Kommuneplan 2019-2035 (forslag til planområde vist med sort stiptet strek).

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

Kommuneplanens bestemmelser, §1-3.3 stiller krav om områderegulering før det kan varsles oppstart for nye detaljreguleringer innenfor gitte områder. Lillestrøm knutepunkt nevnes i pkt. 6 i listen.

Før arbeidet med områderegulering starter, skal kommunestyret ha fattet vedtak om oppstart av områderegulering i sak om planinitiativ for området. Etter vedtak av planinitiativ skal det i henhold til kommuneplanens bestemmelser ikke gis tillatelse til oppføring av nye boenheter eller ny næringsbebyggelse innenfor områdereguleringens avgrensning (se ellers kap. 5.4.1 om pågående planarbeid for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal.)

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 taxiholdplass, 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 hensynssone bevaring kulturmiljø H570_1. Område inngår i riksantikvarens NB!-register (Nasjonale kulturhistoriske bymiljøer).



Figur 7 Kommuneplanen med riksantikvarens NB!-område markert

Fremtidig kollektivtrasé

Kommuneplanen stiller krav til en fremtidig kollektivtrasé 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 områdereguleringsplan for Lillestrøm knutepunkt da traseen går gjennom planområdet.

5.3 Forholdet til Byutviklingsplan for Lillestrøm by



Figur 8 Byutviklingsplan for Lillestrøm by – Utsnitt av illustrasjonsplanen

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 9 Byutviklingsplan for Lillestrøm by – Plan for det offentlige rom

Byutviklingsplanen forteller at Lillestrøm oppsto ut fra stasjonsområdet som et sted langs Hovedbanen. Bygninger med høy kulturminneverdi, som den gamle lokstallen og stasjonsbygningen, ligger tett på stasjonen. I tillegg finner man flere kulturminner nord for stasjonen der sentrum av Lillestrøm utviklet seg.

Byutviklingsplanens visjon er 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 8).

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.

Lillestrøm stasjon må utvikles som Romerikes viktigste knutepunkt for tog, buss, sykkel og nye mobilitetstjenester.



Figur 10 Sirkelen viser arealer innenfor en radius på 500 meter fra knutepunktet Lillestrøm stasjon. Felter som ligger svært sentralt og kan tillates med høyere bygg enn norm, maks 10 etasjer, er vist i brunt. (Kilde: Byutviklingsplan for Lillestrøm by)

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

Tabell 3 Pågående planarbeid

Plan-ID	Plannavn	Oppstart
L007	Detaljreguleringsplan for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal	26.05.2020
-	Planprogram med VPOR Lillestrøm by vest	Varsles februar 2025

5.4.1 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.

Oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal ble varslet 26.05.2020. Planprogram for konsekvensutredning av planforslaget ble fastsatt i Hovedutvalg for miljø og samfunn 20.11.2020.

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.

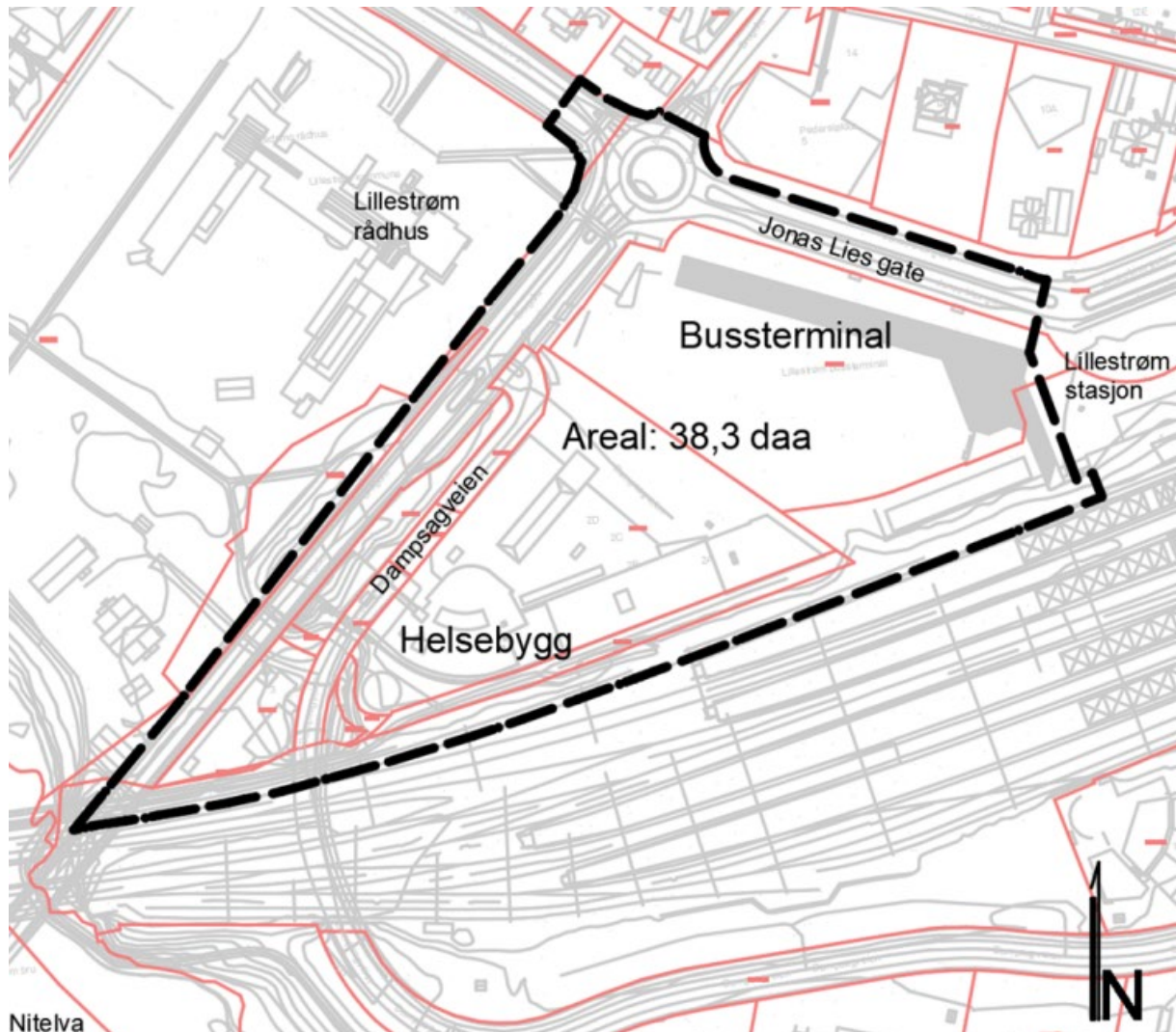
Jonas Lies gate foreslås som en ren kollektivgate, dvs. stengt for privatbil, mellom rundkjøringen i Brogata og rundkjøringen i Adolph Tidemands gate.

For å tilfredsstille TEK17-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.

Bussterminalen foreslås delt mellom gateterminal og bussterminal i bygg. Det har vært en utfordring i planarbeidet å få balansert hensynet til fortetting og eiendomsutvikling(?) av et svært sentralt område mot opprettholdelse av tilstrekkelig kapasitet på bussterminalen.

Internt i planområdet foreslås etablert et nytt Helsetorg med bilfrie gangakser som kobler området på eksisterende gate- og grønnstruktur.

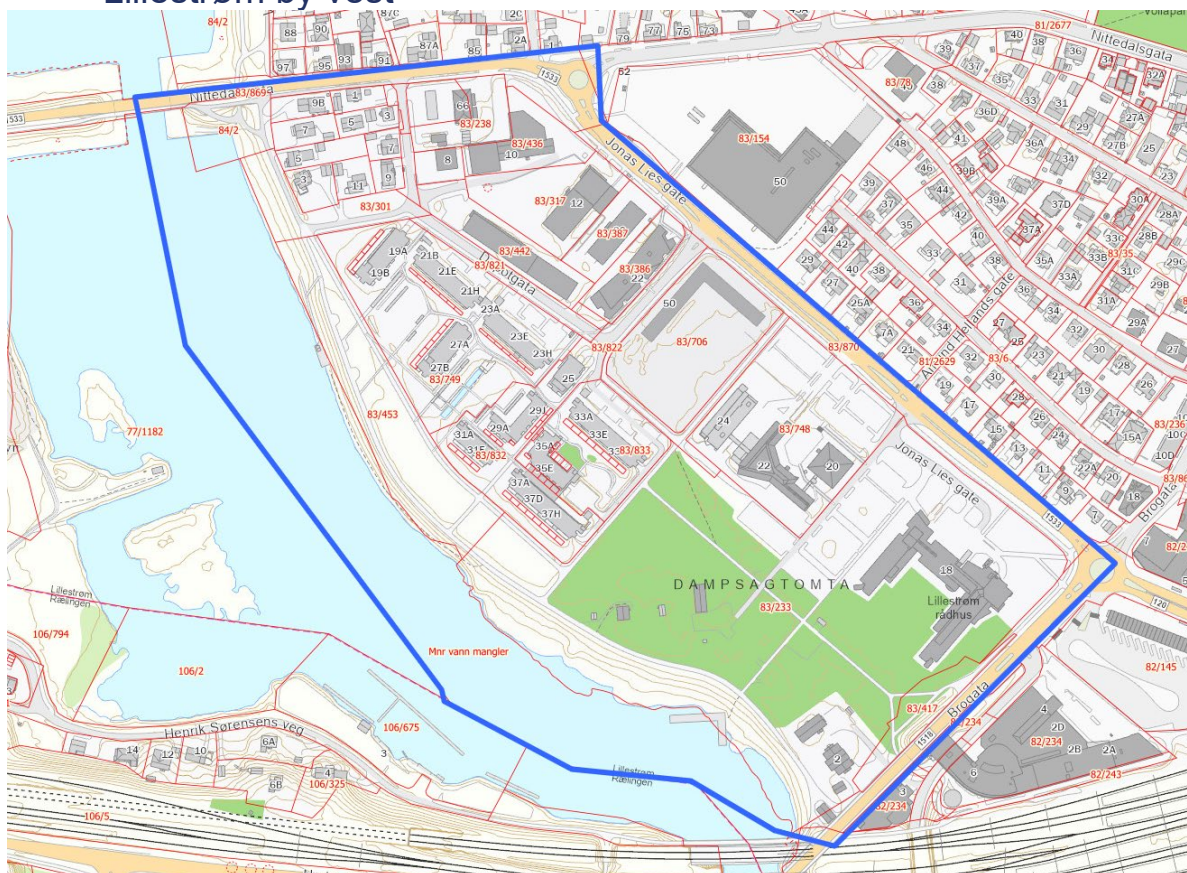
Det er forventet at planforslaget vil bli fremmet til andregangsbehandling i løpet av høsten 2025.



Figur 12 Planområde for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal (ny førstegangsbehandling 23.08.2023)

Planområdet ligger i sin helhet innenfor forslag til planavgrensning for områderegeringsplan for Lillestrøm knutepunkt. Dersom detaljreguleringsplanen vedtas før områderegeringsplanen, kan det detaljregulerte området tas helt eller delvis ut av områderegeringen.

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



Figur 13 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 Nitelva, Nittedalsgata, Jonas Lies gate og Brogata.

Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest skal tilrettelegge for foretting 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. Utvikling av Lillestrøm by vest representerer en betydelig

mulighet til å skape et fremtidsrettet byområde som kombinerer bærekraftig vekst med høy livskvalitet.

5.4.3 Høystandard kollektivtrase Lillestrøm – Oslo

Akershus fylkeskommune planlegger en kapasitetssterk, høystandard kollektivtrasé mellom Lillestrøm og Oslo. Arbeidet er en direkte oppfølging av KVV for kollektivtransport på Nedre Romerike og påfølgende vedtaket 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.

5.5 Forholdet til 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 livskvalitet, 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.

5.6 Forholdet til evt. andre regionale eller statlige føringer

5.6.1 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. Forventningsdokumentets hensikt er å etablere et felles grunnlag for effektive og målrettede planprosesser, og slik at unødige innsigelser unngås.

5.6.2 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 ivaretagelse 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.

5.6.3 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

5.6.4 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. Planlegging av knutepunkter er komplekse prosesser, der man er nødt til å komme frem til kompromisser fordi det er arealknapphet. Denne problemstillingen ble innarbeidet i BVA ved at det ble satt krav om at de viktigste knutepunktene i avtaleområdet skal planlegges som et felles forpliktende plansamarbeid. Lillestrøm er et av disse. For å kunne etablere et funksjonelt samarbeid som planlegger ut fra de reelle behovene må aktører i alle forvaltningsnivåer tidlig i prosessen ha kartlagt sine behov. Slik er det mulig å komme frem til gode kompromisser. Byvekstavtalens kapittel 3, Forpliktende fellesskap om planlegging og utvikling av knutepunktområder, lyder:

«Avtalepartene vil legge til rette for en samordnet planlegging av areal og transport for å sikre et miljøvennlig transportsystem, god stedsutvikling og en effektiv arealbruk.

Den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus legger rammer for kompakt byutvikling rundt kollektivknutepunkter og stasjoner langs banenettet. Partene er forpliktet til å følge opp disse prinsippene i sin planlegging.

Det er utfordrende å få til en forpliktende planlegging som er samordnet i tid mellom forvaltningsnivåene, og som samtidig gir en god stedsutvikling. Dette gjelder særlig gjennomføring på områdenivå. Partene skal finne en hensiktsmessig samarbeidsform på områdenivå for å sikre en smidig og effektiv planlegging av areal og transport i sentrumsområder, ved knutepunkter og øvrige stasjonsområder.

Infrastruktureiere og kommunene forplikter seg til å bidra til å sikre størst mulig grad av samtidig planlegging av både areal og infrastruktur.

Følgende prinsipper legges til grunn for hvordan det skal inngås forpliktende samarbeid mellom kommuner, fylkeskommune og berørte statlige virksomheter om planlegging på områdenivå:

- *Tidlig dialog, koordinering og samhandling mellom partenes planarbeid*
- *Effektivisering av planprosesser ved å legge RP-ATP til grunn for å forebygge innsigelser*
- *Åpenhet, gjensidighet og involvering i planprosesser og mellom partene*
- *En avtalebasert tilnærming både i planlegging og gjennomføring.*

- *Partene skal finne felles løsninger gjennom planarbeid om både organisatoriske, fysiske, tekniske og finansielle spørsmål.*
- *Plantype etter plan- og bygningsloven og ansvarsdeling mellom stat, fylkeskommune og kommune avklares i starten av samhandlingsprosessen.*
- *Ressursbruk til planlegging er en god investering for samfunnet og for samhandlingspartene. Stat, fylkeskommune og kommune forplikter seg til å bidra med ressurser til planlegging og utvikling av kollektivbaserte byutviklingsområder. Nødvendige planleggingsmidler avklares innledningsvis i samarbeidet.*

Berørte parter skal i felleskap identifisere knutepunkter for slik felles planlegging, som en direkte oppfølging av RP-ATP og kommuneplaner vedtatt i tråd med denne.»

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

6 Knutepunktprosjektet

I 2020/2021 ble det gjennomført et knutepunktprosjekt for Lillestrøm kollektivknutepunkt. Prosjektet var et samarbeid mellom Bane NOR Eiendom, Ruter, Viken fylkeskommune og Lillestrøm kommune.

I prosjektet ble det lyst ut et parallelloppdrag med hensikt på å utarbeide et grunnlag for strategiske valg knyttet til fremtidig videreutvikling av knutepunktet på Lillestrøm. Hovedambisjonen for parallelloppdraget var: Norges mest tilgjengelige knutepunkt! Resultatet av parallelloppdraget var tre mulighetsstudier utført av team fra DRMA, A-lab og Dyrvik (se illustrasjoner i figur 12-14).



Figur 14 Kobla på Lillestrøm. Norges mest tilgjengelige knutepunkt (DRMA)

Knutepunktet skulle;

- overholde nullvekstmålet ved å bidra til at veksten i persontransporten i området tas med kollektivtransport, sykkel og gange, i tråd med mål i Nasjonal Transportplan 2018–2029 (2022–2023).
- utformes basert på grønn mobilitet og tilgjengeligheten for gående og syklende og andre mikromobilitetstjenester og ev. delingstjenester.
- videreutvikles i tråd med byutviklingsplanen for Lillestrøm by som et attraktivt og effektivt knutepunkt, med høy arealutnyttelse, stor andel besøksintensive virksomheter.
- legge til rette for en bærekraftig og miljøvennlig utvikling, med søkelys på gode byrom med urbane kvaliteter og energieffektiv bebyggelse.
- utformes slik at det bidrar til å knytte syd- og nordsiden av Lillestrøm sentrum sammen, samt se trafikkavvikling, byform og bystruktur i sammenheng.

Knutepunktprosjektet skulle følges opp med utarbeidelse av en områdereguleringsplan.



Figur 15 Dynamiske Lillestrøm Knutepunkt (A-lab)

Mulighetsstudiene ble evaluert, og evalueringsrapporten lagt frem som orienteringssak for politikken. Prosjektet har gitt gode innspill på tema knyttet til bebyggelse og byrom, men mangler gode utredninger av trafikale løsninger og gatebruk. I den videre planleggingen av knutepunktet vil kartlegging av kollektivtransportens behov være blant de viktigste oppgavene. Ambisjonene i knutepunktprosjektet skal videreføres i arbeidet med områdereguleringen.

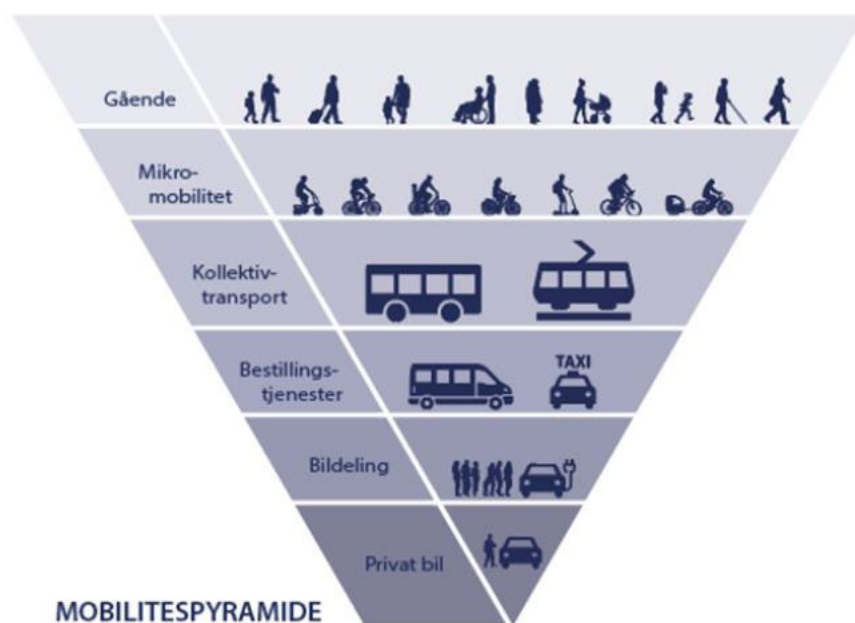


Figur 16 Økoton Lillestrøm. Det gode grensesnittet (Dyrvik)

7 Problemstillinger i planarbeidet

Det er forventet en betydelig trafikkøkning i knutepunktet de nærmeste årene, både på grunn av generell befolkningsvekst og kapasitetsøkningen på Oslo lufthavn, og planen må sikre de ulike mobilitetsformene sine behov, både i dag og i fremtiden.

Mobilitetspyramiden i figur 17 bygger opp under ambisjonen om å videreutvikle knutepunktet med god fremkommelighet for fotgjengere, syklist og kollektivtrafikk, samt enkle og effektive bytter mellom ulike reisemidler.



Figur 17 Mobilitetspyramide (Bane NOR Eiendom sin parkerings- og mobilitetsstrategi)

En utvikling av knutepunktet må sikre tilstrekkelig kollektivkapasitet og - fremkommelighet, samt oversiktlig og effektiv overgang mellom ulike mobilitetstilbud.

Det første man møter når man går ut på nordsiden av Lillestrøm stasjon i dag, er biler. Dagens taxiholdeplass og kiss&ride tar opp mer plass enn hva som er hensiktsmessig i et moderne knutepunkt. Funksjonene må fortsatt løses i planen, men det er et mål at arealene i større grad utvikles til attraktive byrom, både for byens innbyggere og reisende.

Vi ønsker oss attraktive, grønne byrom tilrettelagt på de myke trafikantenes premisser. Byrom som inviterer til opphold med lune, solrike plasser og uteservering.

Knutepunktet må også kobles bedre på sentrum, både mot Kulturkvartalet og Storgata, så det blir intuitivt å ta seg frem til fots eller med sykkel. Koblingene mellom stasjonens nord- og sydside bør også bedres.

Store deler av tomtearealene rundt knutepunktet anvendes i dag til parkering. Her ligger et stort utviklingspotensial. Arealene må ta del i den fremtidige transformasjonen av området.

8 Visjon for området

Norges mest attraktive
knutepunkt!

9 Planprosess og medvirkning

9.1 Krav til planprogram og konsekvensutredning

Planen er vurdert etter forskrift om konsekvensutredninger, § 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.

Neste politiske behandling vil da gjelde fastsettelse av planprogram. Planprogrammet skal blant annet redegjøre for hvilke utredninger som skal gjennomføres, og hvilke metoder som er tenkt benyttet for å skaffe nødvendig kunnskap.

9.2 Berørte offentlige organer og andre interesserte aktører

I tråd med byvekstavtalen for Oslo og Akershus er det utarbeidet et mandat om forpliktende plansamarbeid for Lillestrøm knutepunkt. Relevante samarbeidsparter for Lillestrøm kommune i arbeid med områdereguleringsplan for Lillestrøm knutepunkt er Bane NOR SF (divisjon drift og vedlikehold og divisjon eiendom), Akershus Fylkeskommune og Ruter. Jernbanedirektoratet deltar i styringsgruppen som observatør.

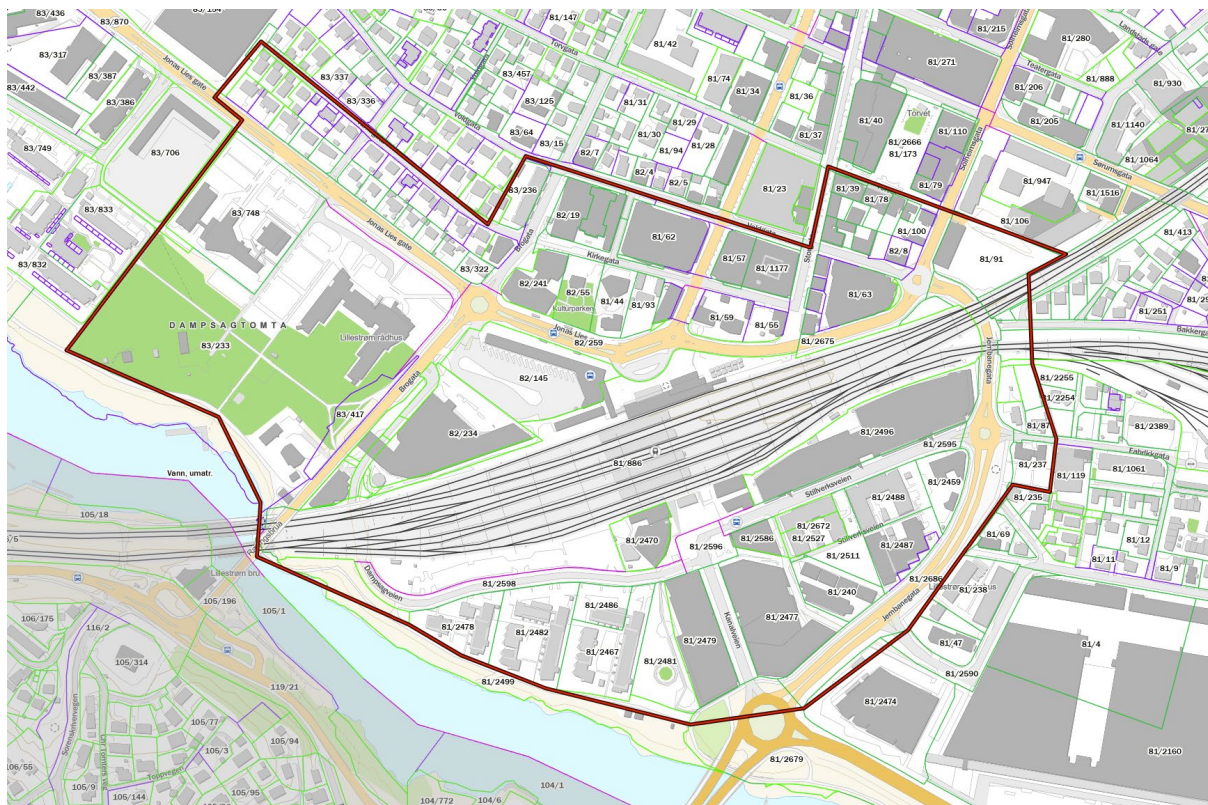
Samarbeidet organiseres som et prosjekt med styringsgruppe, prosjektgruppe og referansegruppe i tillegg til tematiske arbeidsgrupper som nedsettes ved behov.

Representanter fra Statens vegvesen, Norges taxiforbund, Syklistenes landsforening, Lillestrøm kommune (ut over planmyndigheten), velforeninger, grunneiere, naboer og liknende vil inviteres inn i arbeidet som referansegruppe.

9.3 Medvirkning

Det vil bli lagt opp til samarbeid og medvirkning med en rekke aktører i planarbeidet. Fagmyndigheter ut over samarbeidsparter nevnt i kapittel 7.2, grunneiere, naboer og andre interesserte vil varsles ved planoppstart. Det varsles med brev, annonse i avis og på kommunens hjemmeside. Det vil bli invitert til informasjonsmøte tidlig i planprosessen.

For å sikre at naboer og innbyggere blir hørt, planlegges åpne informasjonsmøter, høringsmøter og arbeidsverksteder hvor det er mulig å komme med innspill. Spesielt skal barn og unge gis anledning til å medvirke.



Figur 18 Kart som viser en foreløpig vurdering av hvilke eiendommer som skal varsles om planarbeidet. Dette innebærer grunneiere innenfor planområdet, naboer til planområdet eller andre eiendommer i nærheten av planområdet som vil bli berørt av planarbeidet og derfor bør informeres om at planarbeidet starter opp.

9.4 Detaljgrad i planarbeidet

Det finnes både detaljerte og mindre detaljerte områdereguleringsplaner. Enkelte områdereguleringer åpner for at utbyggere kan gå direkte på byggesak, mens andre forutsetter detaljreguleringsplaner for de enkelte delområdene.

I arbeidet med områderegulering for Lillestrøm knutepunkt, er det ønskelig å ta stilling til, og planlegge, planområdet offentlige infrastruktur så detaljert at det ikke er behov for å utarbeide etterfølgende detaljreguleringsplaner for denne type formål.

For felt som i områdereguleringen reguleres til bebyggelse og anlegg, stilles det i tillegg plankrav om detaljreguleringsplan. Det utarbeides plankart med nødvendig detaljeringsgrad, og reguleringsbestemmelser som gir tilstrekkelige føringer for en fremtidig detaljregulering. Aktuelle tema er formål, byggegrenser, gesimshøyder, antall m² BRA i byggefeltene, materialbruk, takform, prinsipper for inngangsdører etc.

9.5 Innkjøp av konsulenthjelp

Konsulenter engasjeres v/offentlig anskaffelse, og produserer planmateriale, utredninger, rapporter o.l. Kommunen utarbeider konkurransegrunnlag og kravspesifikasjon som forelegges prosjektgruppen underveis i arbeidet.

9.6 Prosess og fremdrift

1. mars 2024 inviterte Lillestrøm kommune partene (Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF (divisjon drift og vedlikehold og divisjon eiendom), Akershus fylkeskommune og Ruter) til et initiativmøte. Etter dette startet arbeidet med å utarbeide et omforent mandat.

30. april 2024 ble det avholdt en workshop med befaring på Lillestrøm stasjon. Workshopen var en innledning til forestående arbeid med kunnskapsinnhenting og behovskartlegging. Det ble blant annet gitt en introduksjon til Analyseverktøy for knutepunkt v/Lise Weltzien, senioringeniør i plan- og bygningsetaten i Oslo kommune.

Neste fase blir å varsle oppstart av planarbeidet og få gjennomført en stedsanalyse og kunnskaps-/behovskartlegging. Alternative planløsninger som ivaretar behovene best mulig må senere tegnes ut. Prosjektering kommer først etter at løsning er landet. Forankringsprosesser internt i samarbeidspartenes organisasjoner forutsettes å gå parallelt med 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.

Tabell 4 Fremdriftsplan

ÅR	AKTIVITETER	FRIST
2024	Initiativmøte med parter	1 mars
	Workshop 1	30. april
	Utarbeide forslag til mandat	Pågår
	Gjennomgang av utkast til mandat	11. oktober
2025	Omforent mandat	Mars
	Opprette prosjektgruppe	Mars
	Utarbeide planinitiativ	Januar-mars
	Politisk oppstartsak i HMS ¹ , FS ² , KS ³	April/mai
	Kunngjøre varsel om oppstart av områdereguleringsplanarbeidet	Mai
	Kunnskapskartlegging/behovskartlegging/stedsanalyse	Vår/sommer
	Avklare kontraktstrategi/kontrahere konsulenter	Høst/vinter
	Utarbeidelse av forslag til planprogram	Høst/vinter
	Offentlig ettersyn av forslag til planprogram	Vinter
	Prosess	Løpende
	Fastsetting av planprogram i HMS	Vår
2026	Gjennomføre utredninger i henhold til planprogram	Løpende
	Medvirkningsarbeid interessegrupper	Løpende
	Arbeid med utforming av planforslag	Løpende
	Politisk midtveissak i HMS, FS, KS	Vinter
	Utarbeide planforslag med KU iht. prinsippvedtak	Løpende
	Utarbeide forslag til en overordnet områdemodell	Løpende
	Gjennomføre utredninger i henhold til planprogram	Løpende
2027	Utarbeide planforslag med KU	Løpende
	Utarbeide forslag til overordnet områdemodell	Løpende
	Leveranse av planforslag	Høst
	Politisk førstegangsbehandling HMS	Vinter
	Utleggelse av planforslag til offentlig ettersyn i 8 uker	Vinter
	Informasjonsmøte om planarbeidet	Vinter
	Vurdering av innkomne bemerkninger	Vår
2028	Gjennomføre endringer i planforslaget som følge av høring	Vår
	Prosjektering av felles offentlig infrastruktur	Vår/sommer
	Utarbeidelse av finansieringsløsning- og fordeling/områdemodell	Vår/sommer
	Politisk andregangsbehandling i HMS	Høst/vinter
	Politisk andregangsbehandling i FS	Høst/vinter
	Politisk andregangsbehandling i KS	Høst/vinter

¹ HMS: Hovedutvalg for miljø og samfunn

² FS: Formannskap

³ KS: Kommunestyret

