



PLANBESKRIVELSE AV DETALJREGULERINGSPLAN FOR ROMERIKE HELSEBYGG OG LILLESTRØM BUSSTERMINAL

Lillestrøm kommune

Nordic — Office of Architecture
25.02.2026



Forord

Nordic Office of Architecture er engasjert av Linstow AS og Akershus fylkeskommune for å detaljregulere Romerike Helsebygg og Lillestrøm bussterminal.

Utredningene er gjennomført av et flerfaglig team fra Nordic – Office of Architecture og Norconsult.

I planbeskrivelsen gjøres det rede for formål og hovedinnhold med detaljreguleringen. Virkningene av reguleringen beskrives og vurderes for de hensyn som lovverket generelt oppgir skal ivaretas. Planbeskrivelsen inneholder en vurdering av hvordan planforslaget bidrar til å oppnå relevante målsettinger.



Innholdsfortegnelse

1.	Sammendrag av planforslaget	5
1.1.	Sammendrag.....	5
2.	Bakgrunn	5
2.1.	Planområdet	5
2.1.1.	Beliggenhet	6
2.1.2.	Avgrensning og størrelse på planområdet.....	6
2.2.	Hensikten med planen	8
2.3.	Forslagstiller, plankonsulent, berørte grunneiere (gnr/bnr, areal)	8
2.4.	Tidligere vedtak i saken	9
2.5.	Krav om konsekvensutredning.....	11
3.	Planprosessen	11
3.1.	Varsel om oppstart.....	11
3.2.	Planprogram	11
3.3.	Medvirkningsprosess.....	11
3.4.	Førstegangsbehandling.....	12
3.5.	Begrenset høring.....	13
3.5.1.	Hovedendringer mellom førstegangsbehandling og begrenset høring:.....	13
3.5.2.	Følgende dokumenter er oppdatert/nye siden førstegangsbehandling (08/2023) og offentlig ettersyn (10/2023):	13
4.	Planstatus og andre føringer.....	16
4.1.	Overordnede planer	16
4.1.1.	Nasjonal Transportplan 2025-2036	16
4.1.2.	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.....	16
4.1.3.	Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen	16
4.1.4.	Naturmangfoldloven.....	16
4.1.5.	Forurensningsloven.....	16
4.2.	Fylkeskommunale planer	16
4.2.1.	Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus	16
4.2.2.	Regional planstrategi for Akershus (2024-2028).....	17
4.2.3.	Regional plan for handel, service og senterstruktur (2018).....	17
4.2.4.	Regional plan for masseforvaltning i Akershus	18
4.2.5.	Regional plan for klima og energi i Akershus (2018-2050)	18
4.2.6.	Regional samferdselsplan for Akershus (2025-2028)	18
4.2.7.	NVE sitt flomsonekart – Lillestrøm 200 års flom	18
4.2.8.	Regional plan for kulturminner og kulturmiljø i Akershus (2019).....	19
4.3.	Kommuneplanens arealdel.....	20



4.4.	Tilgrensende planer	22
4.5.	Øvrig gjeldende planverk - Temaplaner.....	24
4.6.	Pågående planarbeid	27
5.	Planforslaget: Utgangspunkt, endringer og vurderinger.....	29
5.1.	Landskap	29
5.1.1.	Topografi og landskapsform	29
5.1.2.	Solforhold	29
5.1.3.	Lokalklima	30
5.1.4.	Landskapets estetiske og kulturelle verdi	30
5.2.	Arealbruk.....	31
5.3.	Bebyggelsens utforming	31
5.3.1.	Bygningstypologi	31
5.3.2.	Grad av utnytting, volumer	34
5.3.3.	Byform, stedets karakter	34
5.3.4.	Estetiske vurderinger.....	35
5.4.	Nærmiljø	36
5.4.1.	Boligtyper og bomiljø.....	36
5.4.2.	Demografi	36
5.4.3.	Lokalt tjenestetilbud.....	36
5.4.4.	Nærområdets særpreg som bo- og levemiljø.....	36
5.5.	Barn og unges interesser.....	37
5.6.	Støy.....	37
5.6.1.	Støynivå og støykilder	37
5.6.2.	Utendørs støy.....	38
5.6.3.	Innendørs støy og fasade.....	38
5.6.4.	Støy i byggeperioden	39
5.7.	luftkvalitet	39
5.8.	Klima og biologisk mangfold	39
5.8.1.	Naturmangfold	39
5.8.2.	Andre naturverdier	41
5.8.3.	Klimautslipp	41
5.9.	Kulturminner og kulturmiljø	42
5.10.	Rekreasjon	43
5.10.1.	Private og felles uteoppholdsarealer.....	43
5.10.2.	Offentlige friområder	44
5.10.3.	Turdrag.....	44
5.11.	Trafikk.....	44
5.11.1.	Kjøreadkomst og tilknytning til det overordnede veinettet.....	44
5.11.2.	Adkomst for myke trafikanter	45
5.11.3.	Veier i planområdet	46
5.11.4.	Løsning for varelevering.....	47



5.11.5. Parkeringsplasser	47
5.11.6. Kollektivtilbud	49
5.11.7. Trafikkvekst	54
5.12. Tilgjengelighet og universell uforming	55
5.12.1. Tilgjengelighet i bygningsmassen	55
5.12.2. Tilgjengelighet på uteoppholdsarealer	55
5.12.3. Tilgjengelighet på veier	56
5.13. Teknisk infrastruktur	56
5.13.1. Vann og avløpsnett	56
5.13.2. Overvannshåndtering	57
5.13.3. Brannvann/slokkevann	57
5.13.4. Elektrisitetsnett	57
5.13.5. Avfall	57
5.13.6. Energiforsyning og energikilder	58
5.14. Sosial infrastruktur	58
5.14.1. Skolekapasitet	58
5.14.2. Barnehagekapasitet	58
5.14.3. Annen sosial infrastruktur	59
5.15. Næring	59
5.16. Landbruk/skogbruk	59
5.17. ROS	60
5.18. Grunnforhold og geoteknikk	60
5.19. Forurensset grunn	61
6. Helheten i planforslaget	62
6.1. Rekkefølgebestemmelser	62
6.2. Økonomiske konsekvenser for kommunen	63
6.3. Forholdet til overordnede føringer	63
6.4. Interessesetninger	63
6.5. Avveining av virkninger	64
7. Innkomne forhåndsuttalelser	65
7.1. Forhåndsuttalelser fra myndigheter	65
8. Avsluttende kommentarer	65
8.1. Bærekraftig vekst på knutepunktet	65
8.2. En fremtidsrettet og robust kollektivløsning	65
8.3. Fasevis utvikling med mange avhengigheter	65
8.4. Legge til rette for videre vekst i et veietablert kompetansemiljø for regionen	65
8.5. Spennende nye etableringer i Lillestrøm	66
8.6. Det nye bylivet rundt stasjonsområdet	66
8.7. Innbyggernes helse i fokus – helsefremmende stedsutvikling	66
8.8. Knutepunkt for fremtidig vekst i Lillestrøm	67
9. Vedlegg	67



1. Sammendrag av planforslaget

1.1. SAMMENDRAG

Planforslaget er utarbeidet av Nordic Office of Architecture og Norconsult på vegne av Linstow AS og Akershus fylkeskommune. Planforslaget omfatter detaljregulering av felt SF32A og SF32B avsatt til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel.

Arealet ligger i umiddelbar nærhet til Lillestrøm stasjon. Med plassering i en av landets raskest voksende kommuner, har området en beliggenhet som kan bidra til styrke sentrumsutviklingen. Forslagstiller har aktivt bearbeidet utformingen av planen i tett dialog med Lillestrøm kommune og øvrige myndigheter. Nødvendige fagutredninger og undersøkelser er gjennomført parallelt med planarbeidet. Det er basert på funn i fagutredningene ingen konkret grunn til ikke å anbefale tiltakshaver å gå videre med tiltaket.

Planforslaget består av denne planbeskrivelsen iht. PBL § 4-2, samt plankart (PBL § 12-5) med reguleringsbestemmelser (PBL § 12-7). Det er også utarbeidet illustrasjonsmateriale som følger planen som vedlegg.

Planområdet er totalt på ca. 38,3 daa hvorav ca. 19,2 daa er bebyggbart areal. Den foreliggende planen gir rom for at det kan etableres opp til 92.000 m² BRA (bruksareal) bebyggelse (samlet for ny og bevart eksisterende bebyggelse) og tilsvarer en tomteutnyttelse (% BRA) på ca. 240 %. Dette er i tråd med nasjonale, regionale og kommunale føringer og strategier for utvikling av Lillestrøm, særlig med hensyn på områdets nærhet til Lillestrøm sentrum og dets kollektivknutepunkter.

Hovedgrepet består i å dele helse- og bussterminaltomten inn i to kvartaler. Helsekvartalet preges av eksisterende bygg som skal bevares og påbygges. Bussterminalens funksjon ivaretas som i dag, både med gateterminal i Jonas Lies gate og i selve bussterminalbygget. Bygget fremstår i dag som en stor base med terminalfunksjoner. Etasjene over bryter skalaen på gatenivå gjennom varierende høyder og tilbaketrukne øvre etasjer. For å ta hensyn til kulturkvartalet og rådhuset er hovedgesimshøyden begrenset til fire etasjer mot Jonas Lies gate. Begge kvartalene kobles til omgivelsene gjennom et bilfritt torg som legger til rette for god mobilitet for gående og syklende, og som styrker områdets urbane identitet. I utformingen av nye offentlige rom vektlegges god orientering og brukernes kognitive forståelse.

Planforslaget vurderes å være i tråd med overordnede mål, planer, rikspolitiske retningslinjer og nasjonale føringer. I gjeldende kommuneplaner er arealet innenfor planområdet avsatt til sentrumsformål, og dette videreføres i forslaget til detaljregulering, i form av høyintensive arbeidsplasser, eventuelt studie- og forskningsplasser, med service (helsehus/bussterminal) og noe handel. Sykkelparkering vil være i tråd med kommuneplanen. Reguleringsplanen fastsetter antall parkeringsplasser for helseformål. Siden eksisterende helsehus bevares, og kapasiteten skal omtrent doubles, er det viktig å vurdere et realistisk parkeringsbehov. Dette er særlig viktig med tanke på brukere av helsetjenestene. Forslagsstiller vurderer at detaljreguleringen vil gi positive bidrag til kommunen og lokalsamfunnet, særlig gjennom styrket arealutnyttelse og forbedret funksjonell sammenheng i området.

2. Bakgrunn

2.1. PLANOMRÅDET

Planområdet ligger sentralt til ved siden av Lillestrøm stasjon. Området som skal reguleres er på ca. 38,3 daa (omfatter gnr/bnr. 82/145,234, mfl.), og er i kommuneplanens arealdel disponert til sentrumsformål, med underformålene kontor/tjenesteyting/forretning/bevertning/ kollektivknutepunkt.



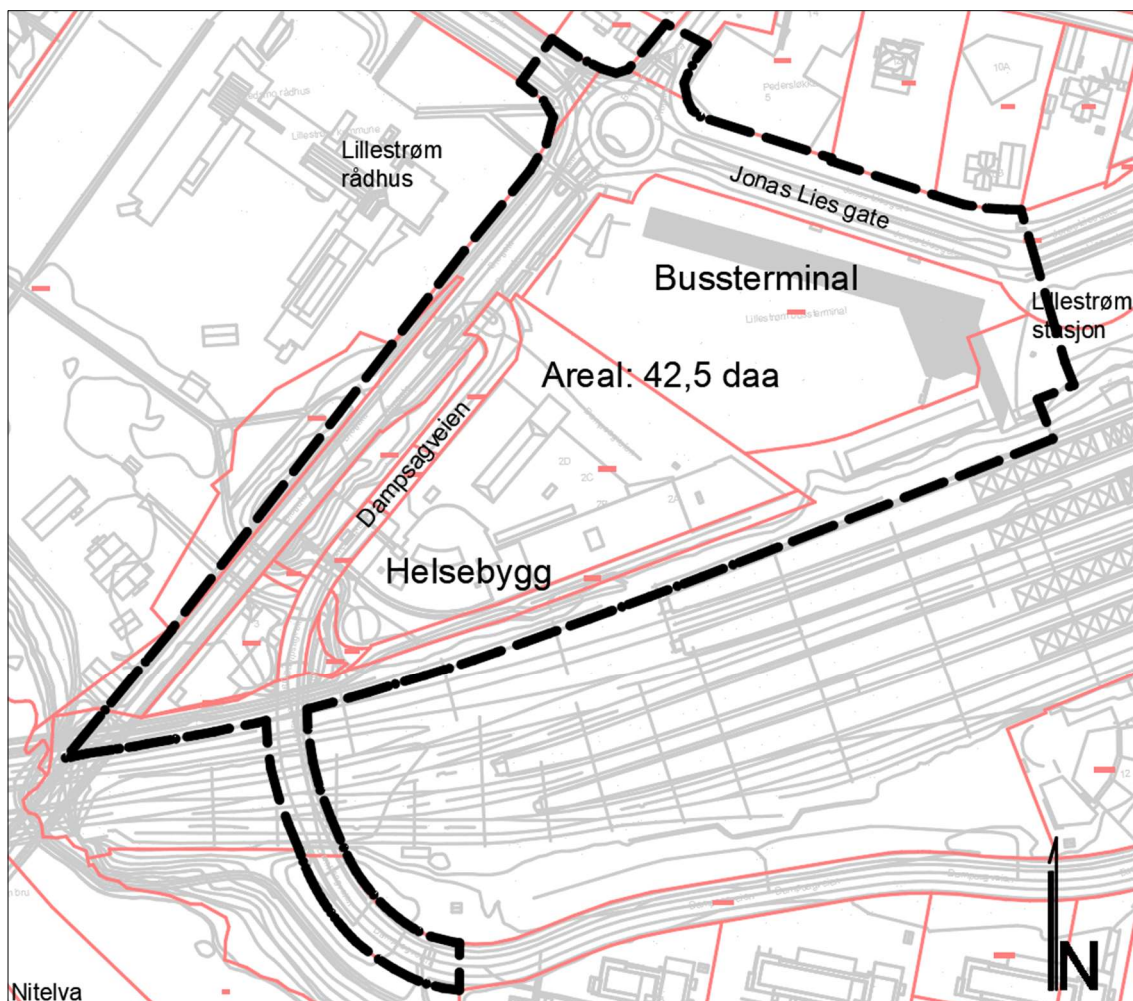
2.1.1. Beliggenhet

Lillestrøm kommune ligger omtrent 18 kilometer øst for Oslo, i Akershus fylke (tidligere Viken fylke). Kommunen er en del av stor-Osloregionen, og SSB regner Lillestrøm by som en del av tettstedet Oslo. Med sine om lag 96 000 innbyggere per 1. kvartal 2025, er Lillestrøm Norges niende største kommune. Kommunen ble etablert i 2020 gjennom en sammenslåing av Skedsmo, Sørum og Fet. Utbyggingen av Oslo lufthavn Gardermoen og tilhørende infrastruktur – Gardermobanen, riksvei 159 og oppgradering av E6 – har bidratt til betydelig vekst i området, en utvikling ofte omtalt som «Gardemoeffekten». Lillestrøm er én av fem kommuner mellom Oslo og Gardermoen som har hatt over 20 % befolkningsvekst det siste tiåret. Kommunens nærhet til Oslo gjør at mange velger å bo her og pendle til hovedstaden for arbeid og studier, samtidig som Lillestrøm selv har et sterkt og variert arbeidsmarked. Lillestrøm stasjon ligger i umiddelbar nærhet til det aktuelle planområdet, og utgjør et sentralt knutepunkt for både tog- og bussforbindelser. Mellom Oslo og Lillestrøm går det tog cirka hvert tiende minutt, og mellom Lillestrøm og Gardermoen cirka hvert tolvte minutt. Dette gir området en særdeles god tilgjengelighet til to av landets viktigste kollektivknutepunkt: Oslo S og Oslo lufthavn.

Lillestrøm sentrum har et bredt tilbud av butikker, kulturtilbud og offentlige tjenester, inkludert kino, bibliotek og møteplasser. Sammen med det sterke kollektivtilbudet og arbeidsmarkedet gjør dette kommunen attraktiv både som bosted og for næringsutvikling.

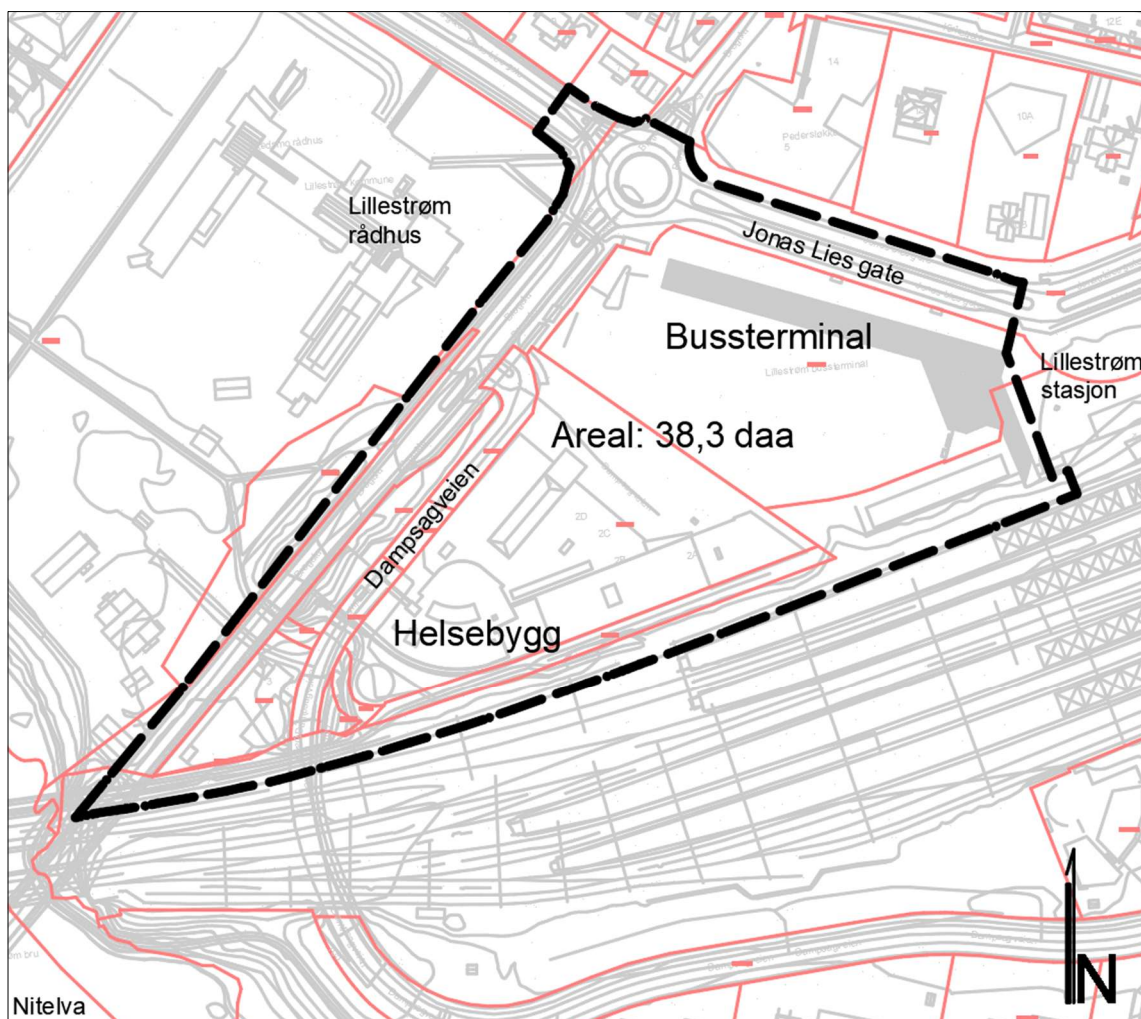
2.1.2. Avgrensning og størrelse på planområdet

Varsel om oppstart av planarbeid ble kunngjort 26.05.20. Ved denne varslingen ble det varslet et planområde på ca. 42,5 daa som vist på kart nedenfor.



Figur 2-1. Figuren viser varslet planavgrensning.

I forbindelse med detaljering av planarbeidet er planområdet noe redusert i utstrekning i forhold til området som ble varslet. Gjeldende planområde (se figur 2-2) er på ca. 38,3 dekar.



Figur 2-2. Figuren viser planområdet

2.2. HENSIKTEN MED PLANEN

Hensikten med planen er å legge rammene for utvikling av eiendommene Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal med støttefunksjoner. Planen legger til rette for å doble kapasiteten i helsehuset, samtidig som den sikrer bussterminaltomtens funksjonalitet og utvikling med høy arbeidsintensitet i tråd med knutepunktutvikling. Planens hovedreguleringsformål er offentlig og privat tjenesteyting (helse, administrasjon og undervisning), næringsbebyggelse (kontor) samt kollektivanlegg.

Nye koblinger skal binde området sammen med omgivelsene og det transformerte byrommet skal preges av bilfrie forbindelser og torg, slik at knutepunktet ved Lillestrøm stasjon vil forsterkes. Utadrettet virksomhet og publikumsrettet aktivitet på gateplan skal forsterke byrommenes kvalitet. Reguleringsplanen skal sikre rammer for god mobilitet og gangbarhet gjennom området.

2.3. FORSLAGSTILLER, PLANKONSULENT, BERØRTE GRUNNEIERE (GNR/BNR, AREAL)

Forslagstiller/ Plankonsulent er: Nordic – Office of Architecture på vegne av tiltakshaver, v/ Erik Sevestre, Kongens gate 21, 0153 Oslo. ese@nordicarch.com
Norconsult har vært ansvarlig for utarbeidelse av konsekvensutredning/ fagrapporter.

Tiltakshavere:

Linstow AS, v/ Terje Lorentzen, Tjuvholmen Alle 3, PB 1594, Vika 0118 Oslo.
Tlf: 93 04 11 52, tel@linstow.no.



Akershus Fylkeskommune, v/ Christian Asbjørn Andvik, Postboks 1200 Sentrum 0107 Oslo
Tlf: 932 56 032, christiana@afk.no

Følgende eiendommer er berørt av området som planen berører:

Tabell 2-1. Arealtebll over berørte eiendommer

Gnr/bnr.	Eier	Areal Innenfor planområdet, daa
82/145	Akershus fylkeskommune	10,3 daa
82/234	Privat (Linstow AS)	11,3 daa
82/243	Privat (Linstow AS)	1,0 daa
82/244	Privat (Linstow AS)	0,2 daa
82/258	Lillestrøm kommune	1,3 daa
82/87	Lillestrøm kommune	0,3 daa
81/886	Bane Nor	5,5 daa
82/259	Akershus fylkeskommune	7,5 daa
83/870	Statens vegvesen region øst	0,4 daa
83/417	Lillestrøm kommune	0,5 daa
Totalt areal		38,3 daa

2.4. TIDLIGERE VEDTAK I SAKEN

Kommunestyret sak 87/20 – Detaljreguleringsplan for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal.
Fastsetting av planprogram henhold til plan- og bygningsloven § 12-9, tredje ledd. Med følgende formål.

Formålet med planen skal være å sikre tilstrekkelig kapasitet til langsiktig vekst i kollektivtrafikken til, fra og gjennom et brukervennlig kompakt og attraktivt kollektivknutepunkt ved Lillestrøm stasjon.

Videre skal det vises løsninger for utvidelse av bygningsmassen for Romerike Helsebygg og utvikling av tomten Lillestrøm Bussterminal med en urban bebyggelse ved stasjonsområdet.

Planforslaget er utarbeidet i samsvar med øvrige kommunale vedtak som har innvirkning på planområdets utforming. Det vises særlig til følgende:

Kommunestyret sak 68/22 – Evalueringsnotat for mulighetsstudie for Lillestrøm kollektivknutepunkt – orientering, der det blant annet vises til at den konkrete utforming av bussterminalen avklares i plansaken for Helsebygget og bussterminalen i tråd med premisser gitt av administrasjonen i Lillestrøm kommune.

Kommunestyrets sak 90/22 – Næringsstrategi for Lillestrøm kommune – viser blant annet til at utvidelsen av Romerike Helsebygg, nært Lillestrøm stasjon, gir gode forutsetninger for ytterligere helserelatert næringsutvikling i Lillestrøm by. Det pekes også på at etableringen av Campus Lillestrøm skal innarbeides i næringsstrategien.

Kommunestyrets sak 105/22 – Behandling 2 av Byutviklingsplan for Lillestrøm by – ble vedtatt 11.01.2023 og omfattet en ny behandling av del 2. Planforslaget bygger på de konseptene som ble lagt til grunn i saksframlegget, særlig konseptene *grønn mobilitet* (visjonen om en «korteist by») og *drivkraft for utvikling*. Designstrategiene knyttet til sistnevnte konsept har vært førende for utformingen av planforslaget, og er gjengitt nedenfor.

Designstrategier som skal bidra til konseptet er:

- Sette av en høy andel areal for arbeidsplassintensive kontoretableringer
- Regionbyen skal ha alle regionale offentlige servicefunksjoner sentralt plassert
- Raske og effektive kollektivforbindelser fra omlandet og inn til regionbyen
- Ta vare på og videreutvikle næringsklynger
- Bygge opp om handel, kultur og service i sentrum
- Lokalisere arbeidsplasser iht. ABC-prinsippene
- Arbeide for høgskole- og universitetsfunksjoner i Lillestrøm by



- Høyest tetthet rundt knutepunktet

Kommunestyrets sak 86/22 – Detaljreguleringsplan for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal.

Saken ble behandlet i Hovedutvalg for miljø og samfunn, som vedtok å sende den tilbake med følgende vedtak:

1. Saken sendes tilbake.

2. Før saken kommer tilbake til 1. gangs behandling, skal det gjøres ytterligere analyser og tilpasninger av planens høyder og fordeling av volumene innenfor planforslagets rammer, i den hensikt å gjøre bygningsmassen mer variert og betydelig mindre massiv i uttrykket. Disse intensjonene og følgende justeringer skal være utredet og ulike alternativer vist i skisser og 3D animasjon ved siden av den opprinnelige skissen (s. 14 i 08. Illustrasjonshefte):

a) Høyde/volum:

Kvartal øst: Høyde tas ned mot stasjonstorget til 3 etasjer + mesanin, alternativt 4 etasjer. 2 etasjer kan trekkes og trappes inn over dette. Kvartal vest: Gesimshøyden settes til maks 5 etasjer og skal være lik mot alle gatene.

Helsebygget: Høyden settes til maks 6 etasjer langs interngaten. 7 etasjer kan aksepteres mot midten av interngaten. Lengst mot jernbanen kan man vurdere å øke høyden til 10 etasjer. Det bør i større grad vurderes å bygge på eksisterende helsebygg.

Gangbroer: Mulighet for etablering av gangbroer skal begrenses til et minimum.

b) Føringer om bueganger tas ut av planforslaget.

c) Estetisk redegjørelse: Det arkitektoniske uttrykket må bearbeides og ny bebyggelse gis et mer attraktivt og interessant uttrykk.

d) Illustrasjonsplan: Viste trær i rundkjøring må erstattes med mer egnet beplantning og/eller kunst.

e) Det skal vurderes om det bør tas inn bestemmelser som sikrer bidrag til andre tiltak utenfor planområdet, for eksempel flomsikring.

f) 3D-animasjon skal på en god måte vise bygget fra utsiden, herunder torg og passasjer, samt visning overfor tilstøtende bygg på de ulike sidene som Kulturkvartalet, Jernbanetorget og Rådhuset. Eksempel på referanseanimasjon er Statsbyggs 3D animasjon av Teknologibygget ved NTNU i Trondheim.

3. Det innarbeides rekkefølgebestemmelser for å sikre forutsetninger knyttet til fremtidig busskapasitet. Det må i detaljreguleringsplanen vises en kapasitetsløsning for bussterminalen til å håndtere en trafikkvekst som kan forventes mot 2050.

4. Reguleringsbestemmelser 4.1.1.3 c) tredje avsnitt: Minst 5% av parkeringsplassene skal tilrettelegges for personer med nedsatt funksjonsevne. Minste antall er 27 plasser.

5. Tiden det tar å forflytte seg fra bussholdeplass til jernbanestasjonen skal ikke være lenger enn dagens løsning.

Kommunestyret sak 55/23 Ny førstegangsbehandling - detaljreguleringsplan for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal Hovedutvalg for miljø og samfunn vedtok at det reviderte forslaget legges ut til offentlig ettersyn med følgende vedtak:

Før andregangsbehandling skal:

- a) det utarbeides et konkret forslag for opprusting av rundkjøringen i Jonas Lies gate. Forslaget må være godkjent av veieier.
- b) det utarbeides en teknisk detaljplan for midlertidig bussterminal i Kvartal øst.
- c) det utarbeides en illustrasjonsplan som viser utforming av byrom i og utenfor planområdet, samt ubebygde arealer.



- d) gangbro mellom BKB5 og BAA fjernes fra plankartet.
- e) det jobbes med hvordan det kan skapes en terminalinngang som er mer spennende og markerer fonden mot rundkjøringen.
- f) det skal vises en kapasitetsløsning for bussterminalen som har fleksibilitet til tilstrekkelig kapasitet og plattformer til å håndtere en betydelig framtidig utvidelse av busstilbudet med hensyn til økt frekvens på eksisterende linjer, nye linjer, og nye typer busser. En fysisk utvidelse av terminalområdet skal eventuelt skje i retning togstasjonen for å forenkle byttet mellom buss og tog.
- g) det skal det innarbeides følgende rekkefølgebestemmelse: Anlegg og tiltak som er ment å sikre busskapasiteten for fremtiden, skal være drøftet med og godkjent av Ruter.
- h) det skal belyses hvordan stenging av Jonas Lies gate vil påvirke adkomstmuligheter for personer som i dag ankommer ned denne gaten med personbil til Lillestrøm stasjon, samt hvordan trafikkbildet påvirkes i Lillestrøm bysentrum.

2.5. KRAV OM KONSEKVENsutREDNING

I denne plansaken er det krav til konsekvensutredning, jmfør plan- og bygningsloven § 4-2. Det følger av §2, planer som alltid skal behandles etter forskriften, bokstav f reguleringsplaner for tiltak i vedlegg I punkt 1. Industrianlegg, næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² eller som omfatter et planområde på mer enn 15 dekar.

3. Planprosessen

3.1. VARSEL OM OPPSTART

Oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av forslag til planprogram ble annonsert i Romerikes Blad og på kommunenes nettsider i perioden - 26 05 2020 – 07 07 2020. I høringsperioden kom det inn 12 merknader fra offentlige instanser, og ingen merknader fra private. Innspillene er gjengitt, oppsummert og kommentert i et eget vedlegg i *Forslagsstillers oppsummering og kommentarer til innkomne merknader*.

3.2. PLANPROGRAM

Planprogram for Detaljregulering for Romerike Helsebygg og Lillestrøm bussterminal datert 20.10.2020 skal ligge til grunn for det videre plan- og utredningsarbeidet.

3.3. MEDVIRKNINGSPROSESS

Tiltakshaver har lagt stor vekt på informasjon og dialog med berørte interessentgrupper gjennom hele planprosessen. Det er avholdt flere informasjonsmøter, der naboer og andre interesserte fikk en grundig presentasjon av prosjektet og den videre fremdriften.

Siden oppstarten av planarbeidet i desember 2020 er det også gjennomført en rekke dialog- og temamøter med Lillestrøm kommune. I disse møtene har man diskutert og fått avklaringer knyttet til premisser og rammebetingelser for planen, herunder utredningsbehov, formål, utnyttelsesgrad, byggehøyder, og forbindelser til eksisterende infrastruktur og kollektivknutepunkt.

Det har vært tett dialog med enkeltaktører og innsigelsesparter for å finne fram til gode helhetsløsninger. Blant annet er det gjennomført jevnlig koordineringsmøter med «Knutepunktprosjekt Lillestrøm sentrum» og egne møter i regi av Lillestrøm kommune og Akershus fylkeskommune om nyere tids kulturminner.

En egen tverrfaglig arbeidsgruppe er også etablert, med representanter fra Lillestrøm kommune, Viken Eiendom, Viken Infrastruktur, Ruter, Viken Kollektivterminaler FKF og plankonsulent. Gruppen har særlig



vurdert kollektivhåndteringen i planforslaget, basert blant annet på en behovsanalyse fra Ruter utarbeidet i 2018.

I september 2021 ble det arrangert et medvirkningsmøte med ungdomsrådet i Lillestrøm kommune. Møtet ble holdt i kommunestyresalen i Lillestrøm rådhus og var spesielt tilrettelagt for å innhente synspunkter fra barn og unge. Planforslaget ble presentert av forslagstillere, før deltakerne deltok i gruppearbeid. Innspillene ga verdifull innsikt i hvordan barn og unge oppfatter planområdet, og har bidratt til løsninger som ivaretar deres behov og ønsker.

Et informasjonsmøte med Eldrerådet ble avholdt i oktober 2021. Her ble reguleringsplanforslaget presentert, etterfulgt av diskusjon og innspill, blant annet om utforming av uteområder ved Romerike Helsebygg og langs Jonas Lies gate. Det er også avholdt dialogmøte med kommunens tilgjengelighetsgruppe.

Flere av innspillene fra medvirkningsprosessene er integrert i reguleringsbestemmelsene. Dette gjelder blant annet krav om varierte møteplasser, aktivitetstilbud, mobilitetsløsninger, universell utforming av utearealer og god belysning.

3.4. FØRSTEGANGSBEHANDLING

Etter politisk vedtak i Hovedutvalg for miljø og samfunn 26.10.2022, er det gjennomført videre prosessmøter med Lillestrøm kommune, Ruter, Viken fylkeskommune (Akershus fylkeskommune) og tiltakshaverne. Formålet har vært å komme frem til en felles forståelse og oppfølging av vedtakspunktene. Justeringene og konklusjonene fra disse møtene er oppsummert i vedlagte notat: «*Endringer i planen etter vedtak i Hovedutvalg for miljø og samfunn 26.10.2022*».

Vedtak:

1. Saken sendes tilbake.

2. Før saken kommer tilbake til 1. gangs behandling, skal det gjøres ytterligere analyser og tilpasninger av planens høyder og fordeling av volumene innenfor planforslagets rammer, i den hensikt å gjøre bygningsmassen mer variert og betydelig mindre massiv i uttrykket. Disse intensjonene og følgende justeringer skal være utredet og ulike alternativer vist i skisser og 3D animasjon ved siden av den opprinnelige skissen (s. 14 i 08. Illustrasjonshefte):

a) Høyde/volum:

- Kvartal øst: Høyde tas ned mot stasjonstorget til 3 etasjer + mesanin, alternativt 4 etasjer. 2 etasjer kan trekkes og trappes inn over dette.

- Kvartal vest: Gesimshøyden settes til maks 5 etasjer og skal være lik mot alle gatene.

- Helsebygget: Høyden settes til maks 6 etasjer langs interngaten. 7 etasjer kan aksepteres mot midten av interngaten. Lengst mot jernbanen kan man vurdere å øke høyden til 10 etasjer. Det bør i større grad vurderes å bygge på eksisterende helsebygg.

- Gangbroer: Mulighet for etablering av gangbroer skal begrenses til et minimum.

b) Føringer om bueganger tas ut av planforslaget.

c) Estetisk redegjørelse: Det arkitektoniske uttrykket må bearbeides og ny bebyggelse gis et mer attraktivt og interessant uttrykk.

d) Illustrasjonsplan: Viste trær i rundkjøring må erstattes med mer egnet beplantning og/eller kunst.

e) Det skal vurderes om det bør tas inn bestemmelser som sikrer bidrag til andre tiltak utenfor planområdet, for eksempel flomsikring.

f) 3D-animasjon skal på en god måte vise bygget fra utsiden, herunder torg og passasjer, samt visning overfor tilstøtende bygg på de ulike sidene som Kulturkvartalet, Jernbanetorget og Rådhuset. Eksempel på referanseanimasjon er Statsbyggs 3D animasjon av Teknologibygget ved NTNU i Trondheim.

3. Det innarbeides rekkefølgebestemmelser for å sikre forutsetninger knyttet til fremtidig busskapasitet. Det må i detaljreguleringsplanen vises en kapasitetsløsning for bussterminalen til å håndtere en trafikkvekst som kan forventes mot 2050.

4. Reguleringsbestemmelser 4.1.1.3 c) tredje avsnitt: Minst 5 % av parkeringsplassene skal tilrettelegges for personer med nedsatt funksjonsevne. Minste antall er 27 plasser.

5. Tiden det tar å forflytte seg fra bussholdeplass til jernbanestasjonen skal ikke være lenger enn dagens løsning.



Detaljreguleringsplanen ble behandlet på nytt i førstegangsbehandling 23.08.2023, med følgende vedtak:

Før andregangsbehandling skal:

- a) *det utarbeides et konkret forslag for opprusting av rundkjøringen i Jonas Lies gate. Forslaget må være godkjent av veieier.*
- b) *det utarbeides en teknisk detaljplan for midlertidig bussterminal i Kvartal øst.*
- c) *det utarbeides en illustrasjonsplan som viser utforming av byrom i og utenfor planområdet, samt ubebygde arealer.*
- d) *gangbro mellom BKB5 og BAA fjernes fra plankartet.*
- e) *det jobbes med hvordan det kan skapes en terminalinngang som er mer spennende og markerer fonden mot rundkjøringen.*

Det er i etterkant gjennomført en prosess med samferdselsaktørene for å finne en helhetlig løsning for bussterminalen, både innenfor planområdet og i gate. Arbeidet har resultert i et oppdatert og optimalisert planforslag. Dette omfatter også de arkitektoniske kvalitetene.

3.5. BEGRENSET HØRING

Det har i perioden etter førstegangsbehandling og offentlig ettersyn vært særlig fokus på å optimalisere planforslaget, for å sikre at riving av eksisterende bussterminal kan gjennomføres med en løsning som ivaretar et robust fremtidig busstilbud. Utnyttelse og høyder er hovedsakelig uendret.

3.5.1. Hovedendringer mellom førstegangsbehandling og begrenset høring:

- Bussterminalen: Selve bussterminalen er utvidet (ca. 60%)
- Kun anleggsfase, ingen mulighet for ytterligere midlertidig fase
- Bussterminaltomten: To byggefelt i ett.
- Fasaden er optimalisert for å synliggjøre bussterminalens funksjon
- Byromstruktur er noe endret:
 - o Torg mellom helsehuset og kulturkvartalet er fjernet
 - o Utvidet byrom mellom stasjonstorget og helsehuset.
 - o Ny kobling (trapp/amfi) mellom Brogate og Dampsagveien
- Parkeringstilbudet er utvidet
- Rekkefølgekrav er presisert for godkjenning av bussløsninger (permanent og anleggsfasen) Sikring av etablering av byrom

3.5.2. Følgende dokumenter er oppdatert/nye siden førstegangsbehandling (08/2023) og offentlig ettersyn (10/2023):

Det reviderte planforslaget er en optimalisering av planforslaget fra førstegangsbehandlingen, særlig med hensyn til bussløsningene. Det er derfor, i samsvar med kommunen, besluttet å beholde konsekvensutredningen uendret, ettersom konklusjonene fortsatt er relevante. Følgende dokumenter er oppdatert eller nye på bakgrunn av endringene nevnt over:

- Plankart (Pdf og sosi), 2026 02 252

- o VN1:

Felt BAA_1 og BKB5_1 er justert

- o VN2:

Byggegrenser justert noe for å tilpasse endret volum og optimalisere sol- og skyggeforhold.

Byggefelt er endret som følge av justert volum mot Jonas Lies gate.

Alle feltene er benevnt med suffikset _2, som angir vertikalnivå 2. I tillegg er feltnummereringen endret for å unngå hull. En konsekvens av dette er at felt o_ST2 er flyttet langs banen (o_ST2_2) og ST3 er nå en del av stasjonstorget (o_ST3_2).

Felt BKB5 utgår

Torg o_ST4 utgår, arealene for o_ST2_2 og o_ST3_2 økes



Plassering avkjørsler uendret, men det gjøres tilpasninger til bussterminalen ved justering av fortauene o_SF3_2 og o_SGS6_2

o_GF2_2 reduseres noe for å tilrettelegge for nødkjøring (særlig knyttet til akuttmottaket)

Hensynssone for 200-årsflom er lagt til

Maks. høyde justert for bussterminaltomten

- VN3:

Mulig broforbindelse mellom kvartal øst og vest (BKB5_3) utgår, da det kun er ett byggefelt

- VN2 og VN3:

Hensynssoner for støy (gul og rød sone) utgår for å få bedre lesbarhet

- Reguleringsbestemmelser, 2026 02 25

Dokumentstrukturen er justert: dokumentasjonskrav er flyttet til kapittelet med felles bestemmelser

- Takoppbygg skal ikke overstige kote +147,5, slik at byggehøyde ikke overstiger 40 meter over terreng (tilsvarer ca. 10 etasjer)
- Materialbruk og prinsipper for fasadeutforming er presisert
- Parkering: maksimalt antall parkeringsplasser er justert fra 550 til 585
- Flombestemmelser er fjernet, da forholdet dekkes av TEK; heving av Brogata er fortsatt illustrert for å vise løsningen

- Rekkefølgekrav

- ✓ Detaljplan for busstrafikk skal være godkjent av Ruter og fylkeskommunen før riving av eksisterende terminal kan igangsettes
- ✓ Midlertidige holdeplasser og tiltak for fremkommelighet i sentrum skal sikres før igangsettingstillatelse for riving gis
- ✓ Konfigurasjon av oppstillingsplasser i innendørsterminalen skal være godkjent av Ruter og fylkeskommunen før rammetillatelse gis
- ✓ Trapp og amfi (#4 Byrom) skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse
- ✓ Byrom under Rælingsbrua/ Brogata (o_G3) skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse

- Volum- og funksjonsanalyse del 2, 2025 10 31: Dette er en supplerende del, utarbeidet i tråd med justert plangrep etter førstegangsbehandling

- Volumstudien er justert i tråd med revidert bussterminalvolum
- Funksjonsstudien er oppdatert med større bussterminalareal
- Sol- og skyggeanalyser er oppdatert

- Estetisk redegjørelse, 2025 10 31

- Volumstudie
- Virkemidler i formgivning
- Føringer for utforming av fasadene
- Kvalitetene som er sikret i bestemmelsene

- Byromsprogram, 2025 10 31



- Byrom er justert i tråd med revidert planforslaget
- Overvann oppdatert
- Adkomst infrastruktur
- Trapp og amfi mellom Brogata og Dampsagveien illustrert
- Byrom under Rælingsbrua/Brogata illustrert
- **Illustrasjonshefte, 2025 10 31**
Oppdatert i tråd med revidert planforslaget
 - Illustrasjonsplan og takplan
 - Reguleringskonvolutt
 - Arealoversikt
 - Sol- og skyggeanalyser
 - Funksjoner på gatenivå
- **Behandling av merknader til offentlig ettersyn og vedtakene, 2025 10 31**
Dokumentet oppsummerer uttalelsene fra offentlig ettersyn og forslagsstillers kommentarer.
- **Notat vurderinger av terminalkapasitet v5, 2025 10 31**
Dokumentet er revidert med oppdaterte kapasitetsvurderinger for bussterminalen basert på ny vognplan (2024), og som grunnlag for ny utforming av innendørsterminalen i omarbeidet plangrep.
- **Veihefte, 2025 11 14**
Pakke med tegninger fra veiene og terminalen, både i PDF- og DWG-format. Dette gjelder også pakken som ble utsendt i 2022.
- **Detaljreguleringsplan for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal - Trafikkanalyse, 2025 11 25**
Dokumentet er utarbeidet for å vise konsekvensene av stengning av gateterminalen i anleggsperioden og i permanent situasjon for Lillestrøm, herunder vurderinger rundt avbøtende tiltak og trafiksikkerhet. Trafikkanalysen tar for seg avviklingen av buss ved terminalen gitt grepene som er foreslått i planen, herunder stengning av avkjørsel fra Brogata.
- **Rammeplan VA og overvann med vedlegg, 2025 11 11**
Rapporten er oppdatert i tråd med det reviderte planforslaget, og premissene er avklart og samkjørt med kommunen.
- **3d modell**
IFC-filene og BIM-manualen er endret i tråd med de justerte volumene.
- **Film**
De to filmene illustrerer forslaget fra gatenivå, samt ny adkomst fra Stasjonstorget til bussterminalen og felles andre etasje.

Følgende dokumenter utgår og er ikke lenger relevante.
Disse dokumentene erstattes av de som er nevnt ovenfor.
- **Not_Terminalløsninger i byggefase, 2023 05 10**
- **Situasjonsbeskrivelse -Kapasitetsbehov for bussterminal fram mot 2050, 2023 04 21**



4. Planstatus og andre føringer

4.1. OVERORDNEDE PLANER

4.1.1. Nasjonal Transportplan 2025-2036

Den siste vedtatte Nasjonal transportplan (2025–2036) legger til grunn en helhetlig utvikling av transportsystemet med mål om et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem innen 2050. Planen vektlegger i særlig grad bevaring og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur, samtidig som det prioriteres nyanlegg der det er nødvendig. Økt satsing på drift og vedlikehold skal bidra til å redusere vedlikeholdsetterslep og sikre robusthet i transportnettet.

Klimamål og miljøhensyn er sentrale føringer i planen, og det legges til rette for at veksten i persontransport i byområder skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Jernbanens rolle styrkes, særlig innen region- og nærtrafikk, gjennom tiltak som skal øke kapasitet, pålitelighet og kvalitet.

Utvikling av stasjoner og knutepunkt løftes frem som viktige elementer i arbeidet med å sikre sømløs og bærekraftig mobilitet i hele landet.

4.1.2. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Iht. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal det legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i arealplanleggingen med samordnet planlegging av utbyggingsmønster og transportsystemer med sikte på å begrense transportbehovet. Som en konsekvens av dette bør utbygging skje innenfor bebygde områder og i nærheten av kollektivknutepunkt. Det legges samtidig vekt på bevaring av grøntstruktur, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter og at hensynet til gode bomiljøer skal vektlegges.

4.1.3. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser setter mål for krav til utforming av arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge. Slike arealer skal sikres mot trafikk, støy og annen helsefare, og være områder som egner seg for lek og opphold hele året.

4.1.4. Naturmangfoldloven

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser, tas vare på ved bærekraftig bruk av vern. Loven gjelder for alt naturmangfold og skal følge opp nasjonale mål om å stanse tap av biologisk mangfold, samt å oppfylle målene til FN om en miljømessig bærekraftig utvikling.

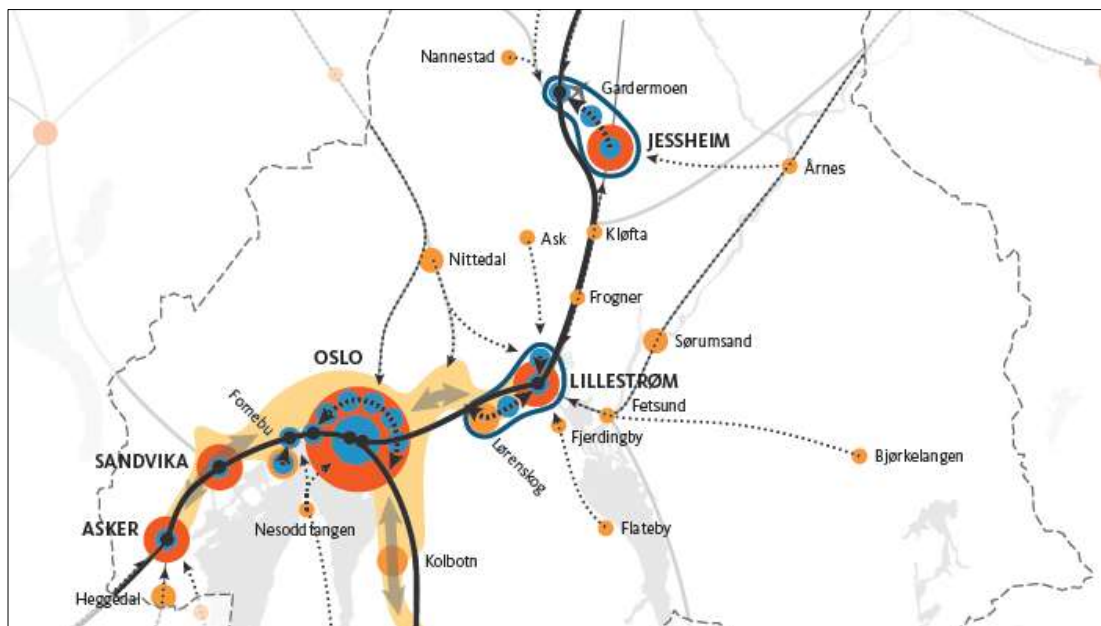
4.1.5. Forurensningsloven

Denne lov har til formål å verne det ytre miljøet mot forurensning og redusere eksisterende forurensning. I tillegg skal den bidra til å redusere mengden av avfall og fremme en bedre behandling av avfall. Loven skal sikre en forsvarlig miljøkvalitet, slik at forurensninger og avfall ikke fører til helseskade, går ut over trivselen eller skader naturens evne til produksjon og selvfornyelse.

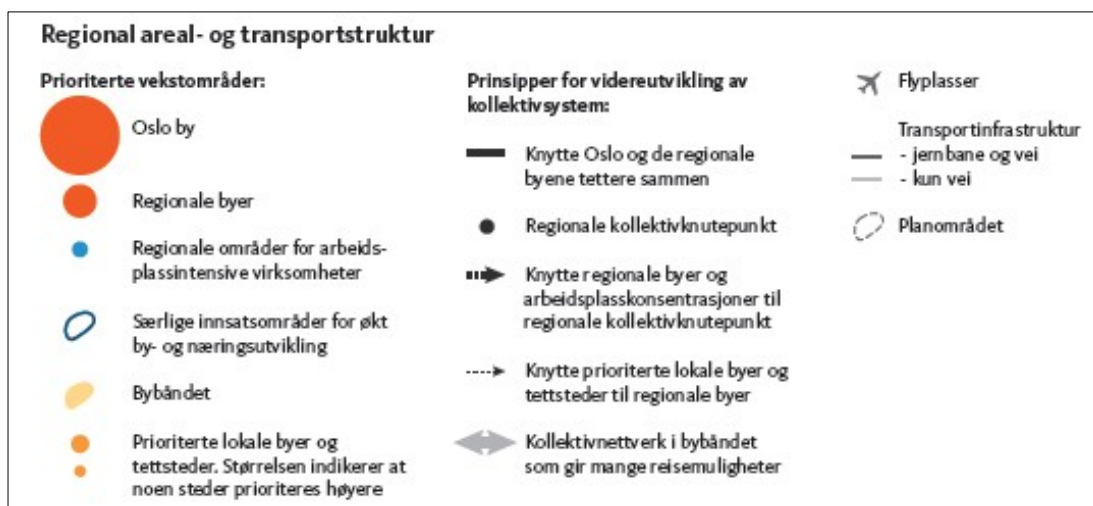
4.2. FYLKESKOMMUNALE PLANER

4.2.1. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Fylkestinget vedtok 14.12.15 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Planforslaget legger opp til at den forventede befolkningsveksten skal håndteres gjennom et mer konsentrert utbyggingsmønster og utbyggingen av et transportsystem som bygger opp under denne senterstrukturen. En større satsing på kollektivtransport, sykkel og gange skal bidra til å redusere klimagassutslippene og styrke byer og tettsteder i Oslo og Akershus. I regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus ligger planområdet innenfor akse som er utpekt til å være særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling.



Figur 4-1. Prioriterte vekstområder i Oslo-Akershus. Røde ringer = satsingsområder for byutvikling; Lillestrøm, Jessheim, Ås, Ski, Asker, Sandvika. Kilde: Plansamarbeidet Oslo Akershus.



Figur 4-2. Prioriterte vekstområder i Oslo-Akershus. Røde ringer = satsingsområder for byutvikling; Lillestrøm, Jessheim, Ås, Ski, Asker, Sandvika. Kilde: Plansamarbeidet Oslo Akershus.

4.2.2. Regional planstrategi for Akershus (2024-2028)

Regional planstrategi for Akershus 2024-2028 ble vedtatt av fylkestinget 24. oktober 2024. Strategien bygger på FNs bærekraftsmål og setter retning for en bærekraftig utvikling i fylket. Den legger særlig vekt på klima og natur, sosial bærekraft, verdiskaping og omstilling, og understreker betydningen av bredt samarbeid. Tre prioriterte regionale planer skal utarbeides i planperioden: en plan for livskvalitet og deltakelse, en for kompetanse og verdiskaping (i samarbeid med Oslo), og en regional plan for areal og mobilitet.

4.2.3. Regional plan for handel, service og senterstruktur (2018)

Den regionale planen for handel, service og senterstruktur skal være et verktøy for å styrke utviklingen av byer, tettsteder og sentrumsområder i Akershus. Planen er et styringsgrunnlag for stat, fylke, kommuner og næringsliv. Arbeidet med planen er samordnet og koordinert med regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus. Mange av problemstillingene i de to planene henger nøye sammen. Dette gjelder for



eksempel tema knyttet til senterstruktur, hvor den regionale planen for areal og transport vil være premissgiver.

4.2.4.Regional plan for masseforvaltning i Akershus

Hensikten med planen er å oppnå størst mulig gjenbruksandel av gjenvinnbare masser, sikre arealer for masseinntak og lovlig deponering, sikre fremtidige behov for byggeråstoff og uttaksområder, og redusere miljø- og samfunnsbelastningen fra håndtering og transport av masser i Akershus. Transport av masser utgjør en stor andel av klimagassutslippet og medfører store ulemper for omkringliggende områder i form av støy og trafikk. Det må derfor være et mål å oppnå best mulig massebalanse og evt. deponi nær planområdet. Denne planen skaper ikke en stor risiko knyttet til planforslaget, som legger opp til bevaring av det meste av eksisterende bebyggelse.

4.2.5.Regional plan for klima og energi i Akershus (2018-2050)

Den regionale planen skal være et styringsverktøy for stat, fylke, kommuner og næringsliv. Hensikten med planen er å styrke utviklingen mot et lavutslippssamfunn og et fossilfritt Akershus i 2050. Den regionale planen setter mål for direkte og indirekte utslipp av klimagasser. Hovedmålet er at direkte klimagassutslipp fra Akershus skal reduseres med 55 % innen 2030 og med 85-90 % innen 2050 sammenlignet med utslippsnivået i 1991. Transportsektoren står i dag for nærmere 80 % av det direkte klimagassutslippet i Akershus. Målet om 50 % reduksjon av transportutslipp vil derfor være avgjørende for å nå hovedmålet. Den regionale planen med handlingsprogram, ble vedtatt av fylkestinget 18.juni 2018. Virkemidlene skal rettes inn mot en arealdisponering som gir hensiktsmessig utbyggingsmønster, kombinert med tiltak i veisystemet og kollektivtransporten.

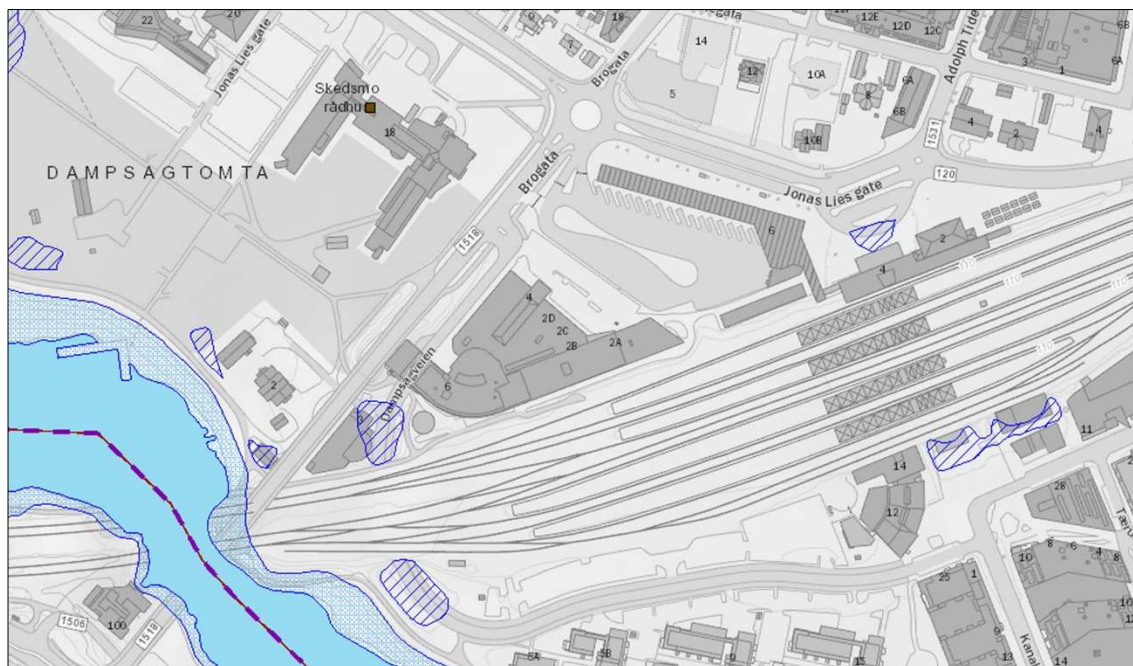
Planområdet ligger i gangavstand fra kollektivknutepunktet Lillestrøm stasjon. Omdisponering av arealene til sentrumsfunksjoner vil kunne bidra til å redusere utslipp av klimagasser fra veitrafikken.

4.2.6.Regional samferdselsplan for Akershus (2025-2028)

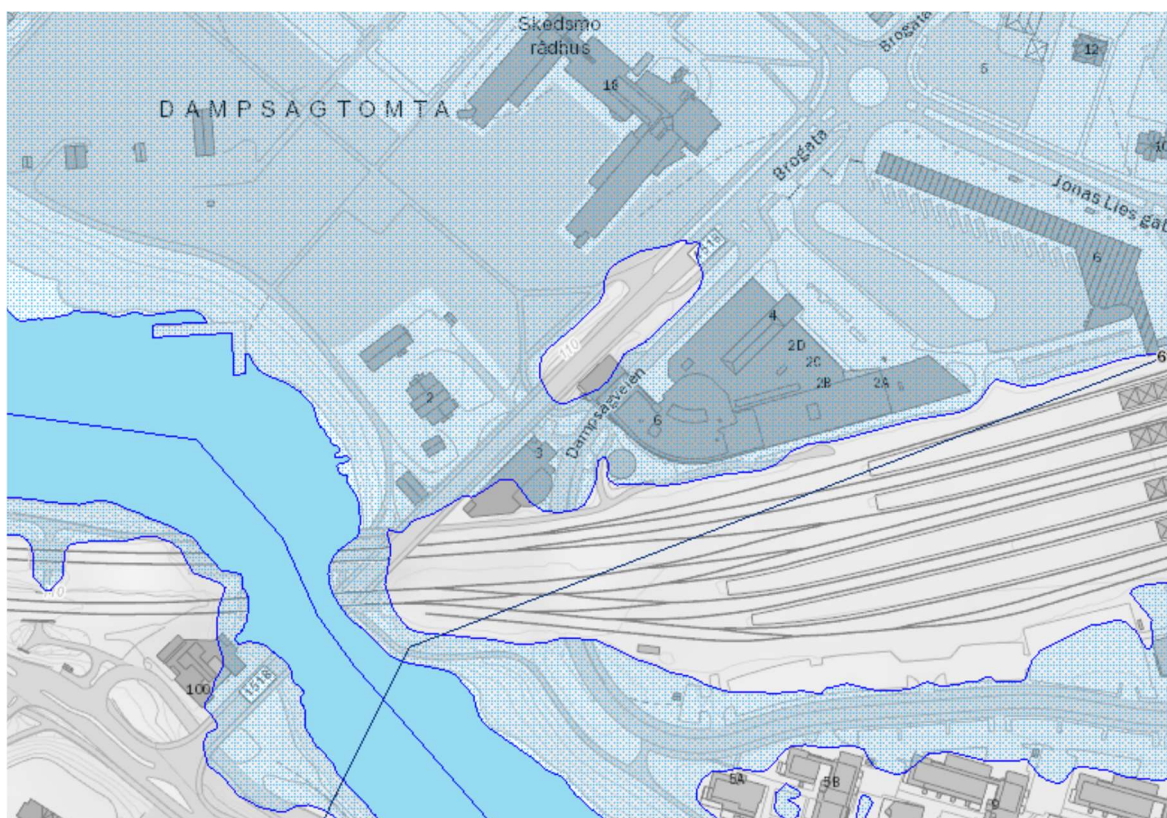
Den nyeste samferdselsplanen for Akershus er formulert gjennom handlingsprogrammet *Raskere frem, tryggere hjem – Handlingsprogram for samferdsel 2025–2028*, vedtatt av fylkestinget i desember 2024. Planen viderefører strategiske føringer fra tidligere fylkesplaner og legger vekt på å styrke kollektivtransport, sykkel og gange, samt forbedre trafikksikkerhet og framkommelighet. Det prioriteres samtidig å sikre god drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, i tråd med målsettinger om et effektivt, tilgjengelig og miljøvennlig transportsystem i fylket.

4.2.7.NVE sitt flomsonekart – Lillestrøm 200 års flom

Planområdet er ikke direkte utsatt for en 200 års flom, men det er flere lavpunkter innenfor planområdet som vist på figuren nedenfor. Et lavpunkt er et areal som ligger lavere enn den beregnede flomvannstanden, men uten direkte forbindelse til elva.



Figur 4-2 Kartet viser 200-års flomsoner i Lillestrøm basert på data fra NVE. Flomutsatt areal viser områder som kan bli oversvømt ved en 200-års flom og lavpunkter viser områder som ligger lavere enn flomvannstand.



Figur 4-4 Kartet viser 1000-års flomsoner i Lillestrøm basert på data fra NVE. Flomutsatt areal viser områder som kan bli oversvømt ved en 1000-års flom. Rælingsbrua er ikke tegnet, men vil ikke være utsatt.

4.2.8. Regional plan for kulturminner og kulturmiljø i Akershus (2019)

Verdifulle kulturminner fra tettstedsutviklingen på 1800- og 1900-tallet finnes fortsatt i Akershus, særlig knyttet til jernbane og tidlige næringsmiljøer. Mange av tettstedene er nå under press som følge av fortetting rundt kollektivknutepunkter, mens mindre tettsteder uten tilsvarende utbyggingspress fortsatt har bevarte miljøer som også krever oppmerksomhet.

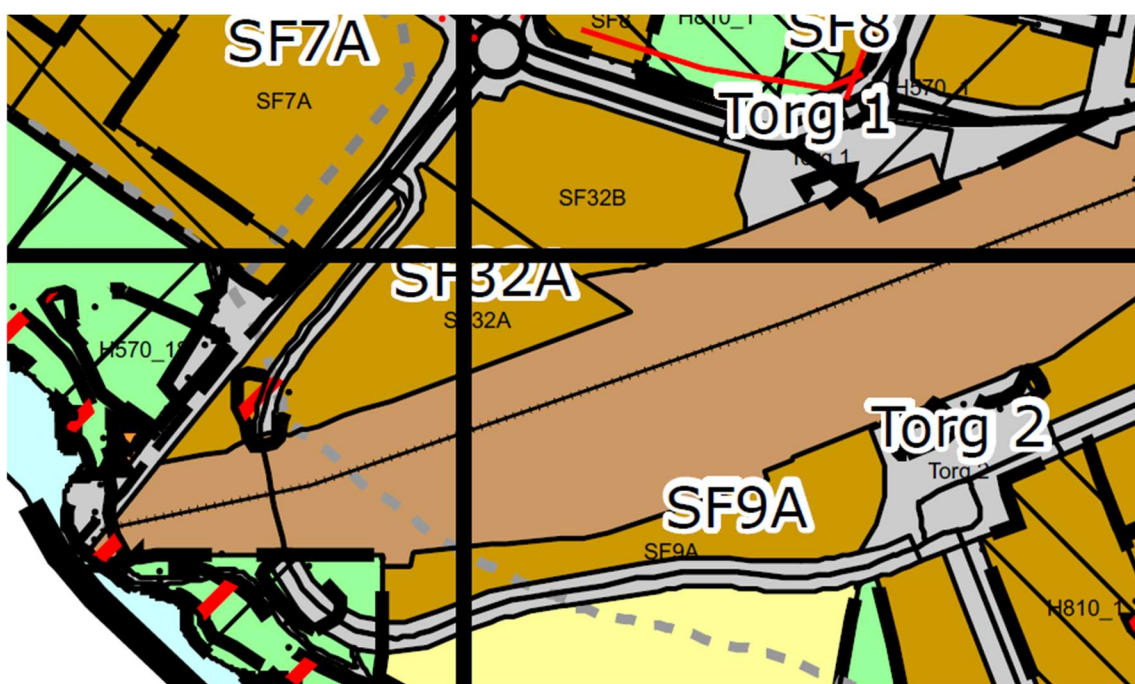
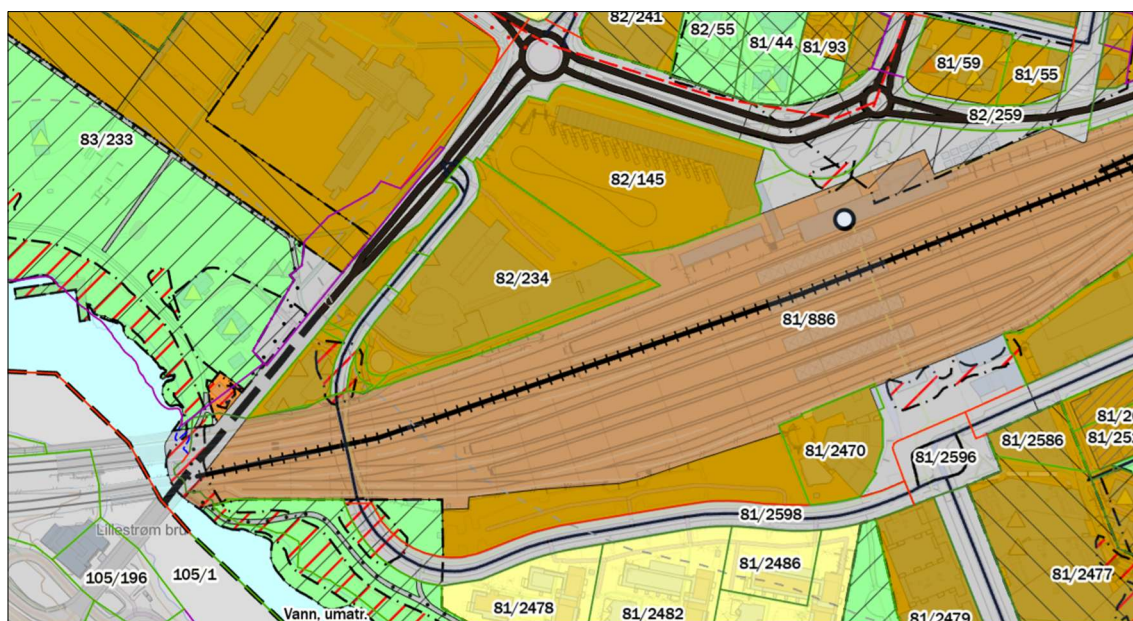


Selv om Lillestrøm stasjon regnes som et regionalt knutepunkt, kan den fylkeskommunale planen være relevant med tanke på hovedstasjonsbygget fra 1930 (ark. Gudmund Hoel), utvidelsen fra 1998 (ark. Arne Henriksen) og bussterminalen fra 1998 (Petter Bogen).

4.3. KOMMUNEPLANENS AREALDEL

Hoveddelen av arealet innenfor planområdet er avsatt til framtidig sentrumsformål; med underformålene kontor/tjenesteyting/forretning/bevertning/kollektivknutepunkt. Et mindre areal mot Brogata er avsatt til nåværende sentrumsformål. Deler av planområdet er innenfor hensynssone flomfare, H320_1.

Felt SF32A og SF32B omfattes av hensynssone H810_1, der det primært skal søkes samarbeid om kvartalsvis felles planlegging. I områder som naturlig henger sammen, eller som har behov for felles infrastruktur, kan kommunen kreve at samarbeid utvides til å omfatte flere kvartal.



Figur 4-5. Kommuneplanens arealdel for Skedsmo kommune 2023-2035, vedtatt 14.06.2023.

Det skal tilstrebes en variert byggehøyde, der en byggehøyde med 3-6 etasjer anes som norm. Dog tillates det bygninger med større høyde dersom reguleringsplanforslaget inneholder kvalitetskrav som er opplistet i bestemmelsene, ref. § 2-3.1.3 a) Byggehøyder. I felt SF32A (planområdet) tillates bygninger opp til 10 etasjer med forbehold at det skal være bysentrums- og publikumsfunksjoner på gateplan.

Innen en avstand på 600 meter fra Lillestrøm stasjon skal alle nye detaljreguleringsplaner legge til rette for store kontoretableringer. I dette området skal det være publikumsrettede funksjoner i første etasje. Boligformål kan kun utgjøre en begrenset del av utbyggingene. Det skal sikres plass til kontor, næring og andre former for tjenesteyting eller publikumsrettet virksomhet. Dette gjøres enten ved:

- Ikke etablere bolig i andre etasje. Andre og tredje etasje reguleres med etasjehøyde som muliggjør etablering av kontorformål.



- Etablere egne bygg med næringsformål. I så fall kan andre og tredje etasje i øvrige bygg ha boligformål.

Innenfor 600 m fra Lillestrøm stasjon skal andelen bolig være mellom 0 – 60%, og reduseres jo nærmere tiltaket er stasjonen. Ved stasjonen som planområdet er en del av, skal boligandelen være 0 %.

Fasader på gateplan som henvender seg mot gater og torg, skal utformes slik at de er åpne og aktiviserer gaterommet. Med åpne fasader menes transparent glass som gir innsyn til aktiviteten innenfor. Det skal være innganger for minst hver 20. meter og glass som hovedmateriale i minst 80 % av fasaden.

Kommuneplanen åpner for at det kan kreves volum- og funksjonsanalyse og byromsprogram som vedlegg til planen. Løsninger for varelevering, brannoppstilling og avfallshåndtering skal inngå som del av byromsprogrammet.

For tjenesteyting formålene skal antall parkeringsplasser for bil og sykkel vurderes i den enkelte sak. Parkeringsnorm fastsettes i reguleringsplan og vurderes på bakgrunn av bruksområde, beliggenhet, tilgjengelighet for gående/ syklende, kollektivtilbud og tilgang til allment tilgjengelige parkeringsplasser og trafikale utfordringer. Bevaring av bussterminalbygget er ikke lenger et krav.

4.4. TILGRESENDE PLANER

Regulering av hoved-jernbanetraseen, vedtatt 18.10.1994, Plan-ID 0231_267 (Plan: Gardermobanen, Nitelva-Åråsen).

Mot nordvest grenser planområdet til småhusbebyggelse på andre siden av Jonas Lies gate. Området har ingen reguleringsplan. Området er avsatt til boligbebyggelse (nåværende) i kommuneplanen. Mot vest grenser området til Lillestrøm rådhus. Området har ingen reguleringsplan. Området er avsatt til sentrumsbebyggelse (nåværende) i kommuneplanen.

Del av kvartal 1, Jonas Lies gate 5 og Kirkegata 14

På motsatt side av Jonas Lies gate ligger reguleringsplan for Del av kvartal 1, vedtatt 08.05.2019, Plan-ID 0231_567. Arealene er regulert til blandet formål med blant annet kontor, bibliotek og kulturskole. Det samlede byggeområdet på (K1 og K2) er på 9.800 m² BRA. Deler av felt K1 er regulert med en maks kotehøyde på +150 tilsvarende 11 etasjer. Kvartalet er ferdig utbygd i tråd med reguleringsplanen.



Figur 4-7. Del av kvartal 1, vedtatt 08.05.2019, Plan-ID 0231_567

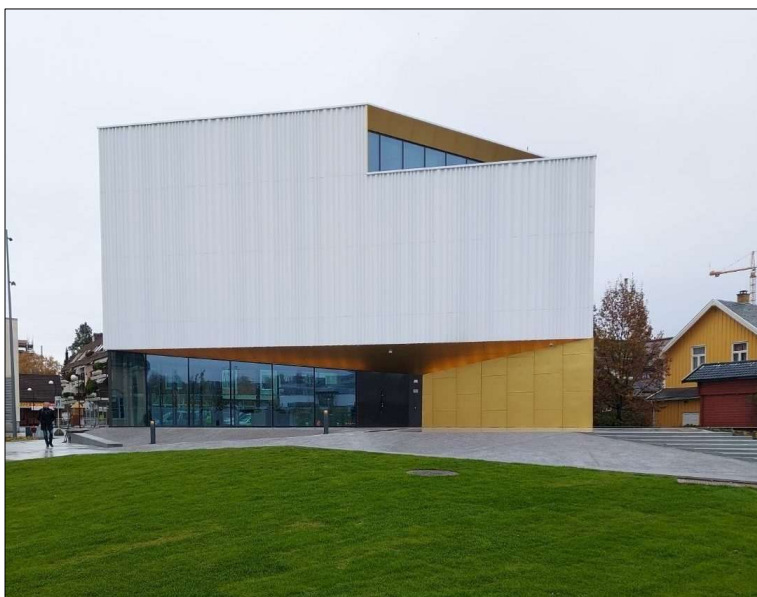


Figur 4-1. LPO har prosjektert og ferdigstilt to nye bygg like ved tog- og busstasjonen i Lillestrøm. De har fått navnene EKKO og INTRO, og inneholder nytt bibliotek, kontorarealer samt kulturskole og forestillingssal. Foto: LPO Arkitekter

Akershus kunstsenter (Nitja)

Allerede i februar 2017 vedtok fylkestinget å realisere nytt bygg for Akershus Kunstsenter på Lillestrøm. Bygningen er ferdigstilt og ligger i Kulturkvartalet, Kirkegata 10. Bygget er tegnet av Haugen/Zohar Arkitekter.

Bygget er på 1.650 m², med tre etasjer over bakken og en underetasje. Bygget er plassert tilbaketrukket fra gate, omkranset av parkareal.



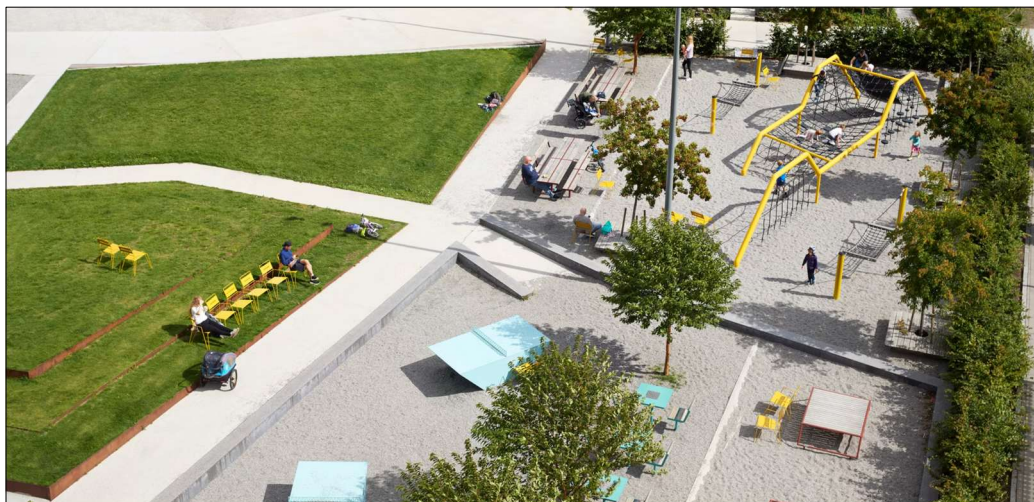
Figur 4-8. NITJA-Senter for samtidskunst.



Lillestrøm bypark

Snøhetta AS har tegnet forprosjekt for utvikling av bypark innenfor eiendommene Kirkegata 10 og 12. Gjennom arbeidet med Byparken ble følgende målsetning formulert:

«Overordna visjon for forslaget BYPARKEN er å introdusere en innovativ og unik bypark i Kirkegata 10+12. Parken skal sette Lillestrøm på kartet og skape tilhørighet, aktivitet, trivsel, attraksjon, og ikke minst, styrke og vitalisere et allerede eksisterende kunst- og kulturmiljø i Kirkegata. Byparken skal gjennom form og materialer gjenspeile byens identitet og fremtidsrettet tankegang, samt være et av sentrums nye attraksjoner. Byparken skal fremstå som et nytt og annerledes byrom i Lillestrøm, samtidig som den skal være trygg og inkluderende.»



Figur 4-2. Byparken innenfor eiendommene Kirkegata 10 og 12. Foto: Snøhetta

Kirkegata 10 og 12

Kirkegata 12 rommer i dag Venus Café og Lounge, mens Kirkegata 10 er etablert som ungdomshus og kulturverksted (Villa Cara).

4.5. ØVRIG GJELDENE PLANVERK - TEMAPLANER

Byutvikling og urban strategi – 2050 perspektiv, mai 2009

Veilederen gir rammer for hvordan Lillestrøm skal utvikles i en urban retning med vekt på høy kvalitet og aktivitet basert på bærekraftige prinsipper. Det legges vekt på at Lillestrøm sentrumsområder skal utvikles på grunnlag av høy tetthet og kollektiv- og sykkel transport. Aksen mellom Lillestrøm og Strømmen fremheves som utviklingsakse og transformasjonsområde. Brogata inngår i denne aksen, og grenser mot planområdet.

Hovedtrekkene i strategien er:

- Helhetlig urban struktur som grunnlag for utvikling.
- Bysentrum som møteplass.
- Miljøvennlig transport (fra bil til kollektivt).
- All utvikling skal skje med sterk vektlegging av miljø, klima og bærekraft.

Samferdselstrategi for Skedsmo kommune 2009 – 2050, april 2009

Strategien legger vekt på en samordnet areal- og transportplan som øker bruken av kollektivtransport og sykkel på bekostning av biltransporten.

De viktigste målene er:

- Gjøre transportbehovet så lite som mulig.
- Påvirke reisemiddelvalget bort fra bil.
- Gjøre det trygt å ferdes på veiene.
- Redusere ulempene ved å bo langs trafikklårene.



- Bedre tilgjengeligheten for alle reisende.

Samferdselsplan for Skedsmo 2016 – 20. 25.01.2017

Den siste gjeldende samferdselsplanen i Lillestrøm er "Samferdselsplan 2016–2030", opprinnelig vedtatt for Skedsmo kommune. Denne planen virker fortsatt i den tidligere Skedsmo-delen av den nå sammenslåtte Lillestrøm kommune. Samferdselsplanen bygger opp under de nasjonale, regionale og lokale mål om at all vekst i transportbehov skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Skedsmo skal ha en sterk, sentralisert vekst uten at det genererer vekst i biltrafikken. Planen har hovedfokus på sammenhengen mellom byutvikling og transport der 90 % av veksten skal legges til LSK-triangelet. Jonas Lies gate er del av Fv. 381 og en viktig fremtidig kollektivtrasé.

Veg- og gatebruksplan Lillestrøm, Fagrapport, Overordnet strategi, SWECO (31.10.2014)

Den siste veg- og gatebruksplanen for Lillestrøm sentrum ble utarbeidet av Sweco i 2014 og er fortsatt gjeldende som strategisk føringsdokument. Planen vurderer Jonas Lies gate / Strømsveien som hovedtrasé for buss mot Strømmen. Et tiltak er etablering av tosidig gateterminal i Jonas Lies gate for å redusere reisetiden for busser som pendler gjennom Lillestrøm terminal.

Kulturminnevernplan for Skedsmo kommune, Skedsmo 2010

Den siste formelle kulturminnevernplanen i Lillestrøm kommune er fortsatt "Kulturminnevernplan for Skedsmo kommune" fra 2011–12 – arvet etter sammenslåingen og fortsatt gjeldende for området tidligere Skedsmo. Denne planen er enkle i formen, uten egen handlingsplan, men fungerer som et kunnskapsgrunnlag med registreringer og vurderinger av kulturminner og kulturmiljøer i seks geografiske områder

Gåstrategi for Skedsmo, 2014

Den siste gjeldende gåstrategien for Lillestrøm kommune stammer fra Skedsmo kommunes gåstrategi (2014), som fortsatt benyttes etter sammenslåingen i 2020. Gåstrategien er et strategidokument som skal sikre de gående sin plass i planleggingen og tilrettelegge for at gående skal bli tatt med i de planer der gående berøres. Gåstrategien sine prinsipper og rammer skal videreføres til en hovedplan for gående. Hensikten med strategien er å belyse faktorer som er viktig for en ønsket miljøvennlig og bærekraftig areal- og transportutvikling med fokus på gående, og en økning av andel reiser blir gjort ved gåing. Det er først og fremst fokus på gåing til hverdagslige gjøremål og viktige målpunkt, som kollektivtilbud. I den fysiske planleggingen må man ta hensyn til faktorer som avstand, dekke på gangarealene, estetikk, trygghet, belysning, utformingen av trafikkanlegg m.m.

Veg- og gatenorm, Skedsmo kommune 2019

Den siste gjeldende vei- og gatenormen i Lillestrøm kommune er den felles kommunale veinormen fra 2019, utarbeidet i samarbeid med tilgrensende kommuner som Aurskog-Høland, Fet, Gjerdrum, Nannestad, Rælingen, Skedsmo, Sørums og Ullensaker. Normen inneholder krav til generelle føringer for blant annet planmateriale, dimensjoneringsklasser for vei og gater, geometri, veibygging med krav til oppbygging, veiutstyr, universell utforming, vegetasjon og terrengbehandling, samt støy.

Grøntplan for Skedsmos byggesone, Skedsmo kommune 2012

Grøntplanen er en frittstående tematisk og ikke juridisk bindende plan, som skal gi innspill til kommuneplan. Planen omfatter et forslagskart med retningslinjer som grunnlag for fremtidig planlegging av grønnsstruktur. Kulturkvartalet like nord for planområdet løftes frem som grønnsstrukturareal med særlig verdi i Lillestrøm sentrum. Vegetasjonen består i hovedsak av store trær som gir de flotte husene en fin innramming. Det påpekes at det her er behov for oppgradering/utvikling/transformering.

Klimastrategi for Lillestrøm kommune 2021

Klimastrategien handler om omstilling av Lillestrøm til lavutslippssamfunnet og kommunens rolle som katalysator og tilrettelegger for endringsprosesser. Kommunen har 2 overordnede mål for klimastrategien hvorav den første er at utslippene skal være under 1 tonn CO₂-ekvivalent per innbygger per år og den andre er et mål om at Lillestrøm kommune skal markere seg som foregangsaktør i det grønne skiftet ved å satse på områder der Lillestrøm har spesielt gode forutsetninger for eksempel som sykkelkommune og høy kompetanse i utvikling av utslippsfrie teknologiske løsninger.

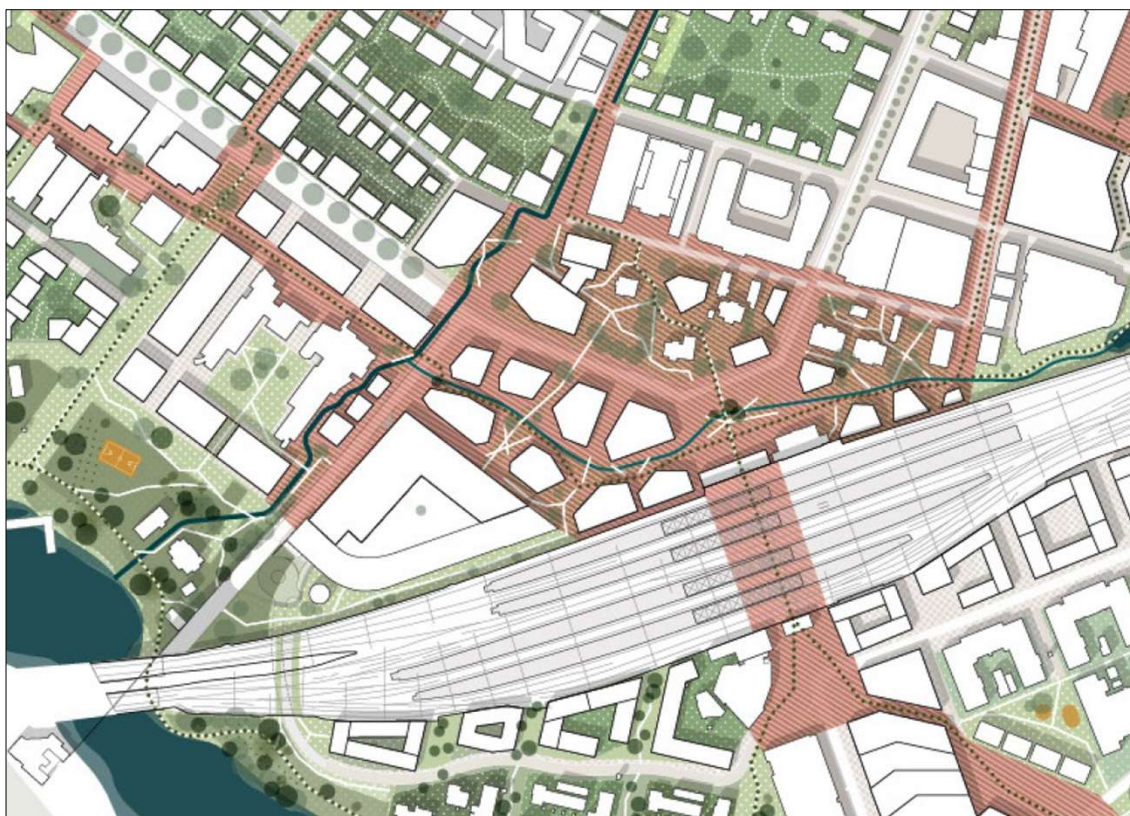


-Grønn næringsutvikling, klimavennlig areal- og transportplanlegging, infrastruktur for det grønne skiftet, tiltak for å sikre et lavt klimafotavtrykk fra kommunens drift og håndtering av fysisk klimarisiko og ansvarsrisiko er hovedområder for kommunens klimaarbeid.

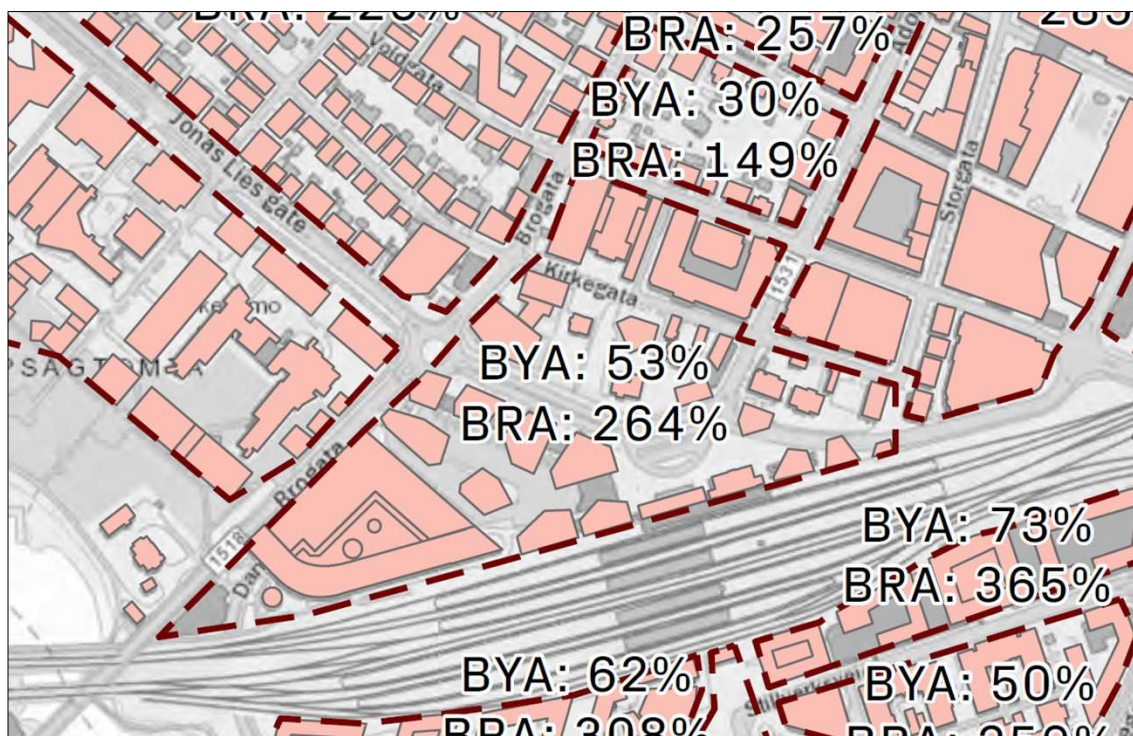
Byutviklingsplanen for Lillestrøm by (2023)

Byutviklingsplanen for Lillestrøm by ble vedtatt i kommunestyret 25. januar 2023 og skal være et styrende verktøy for alle som skal utvikle byen. Byutviklingsplanen, er en ikke-juridisk strategisk plan.

Byutviklingsplanen viser byen tegnet slik man ser for seg Lillestrøm i 2060 med viktige gater og byrom der byfunksjoner ønskes konsentrert for å skape byliv. Planen tar ikke stilling til hvilke konsekvenser grepet har for trafikkavvikling i byen ei heller hvilken hovedbussløsning man skal legge til grunn. Planen foreslår ikke å bevare eksisterende bussterminalbygning.



Figur 4-9. Utsnitt av Byutviklingsplanen for Lillestrøm i 2060. De røde gatene viser de viktigste gatene og byrommene i Lillestrøm - Samfunnsakser. Her skal byfunksjoner konsentreres for å skape byliv, det skal være mer grønt og opparbeidelse skal være av høy kvalitet.



Figur 4-10. Utsnitt av kart som viser utnyttelsesgrad som byutviklingsplanen foreslår i de urbane bydelene. Beregning er basert på bygningers fotavtrykk i planen med en gjennomsnittshøyde på 5 etasjer.

4.6. PÅGÅENDE PLANARBEID

Områdereguleringsplan for Lillestrøm knutepunkt (L063)

Formålet med planarbeidet er å gjøre knutepunktet mer helhetlig, tilgjengelig, bærekraftig og attraktivt for byens befolkning, besøkende og reisende. (det vises også i kapittel pågående planarbeid).

Premisser til planarbeidet:

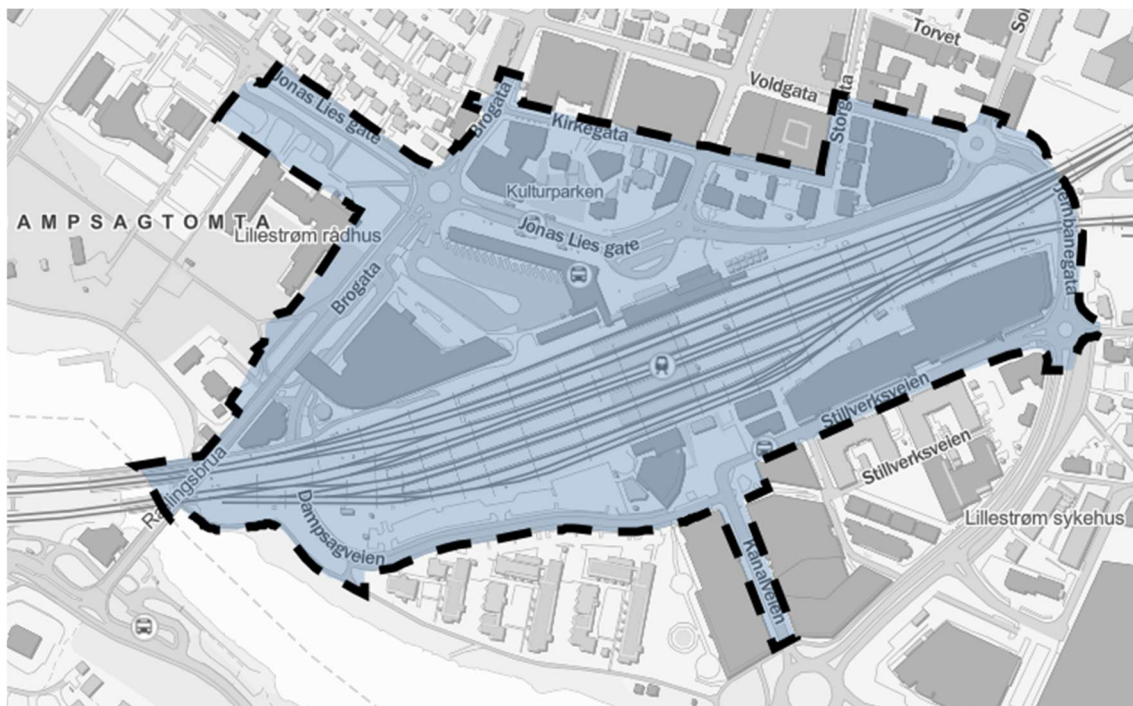
Bane NOR eiendom, Akershus fylkeskommune, Lillestrøm kommune og Ruter samarbeider om et knutepunktprosjekt for Lillestrøm stasjon. Målet med prosjektet er å foreslå en utforming av området rundt Lillestrøm stasjon som sikrer tilstrekkelig fremtidig kapasitet og fremkommelighet for transportmidlene i området, utforming på myke trafikanter premisser, en løsning for parkering/taxi, samt byutvikling av områdene rundt. Arbeidet omfatter utvikling av både transportetatenes egne arealer og de offentlige byrommene. Prosjektet har utarbeidet tre mulighetsstudier som viser noen hovedgrep for hvordan området kan se ut i fremtiden.

Det er utarbeidet en egen evalueringsrapport som også er blitt lagt fram som en orienteringssak i formannskapet, i møte 80/22 den 27.04.2022, der det konkluderes om behovet for en områderegulering. Fra evalueringsrapporten framkommer blant annet at: «Ingen av de tre forslagene vil alene danne grunnlag for videre planarbeid. Sanering av biltrafikk må komme som en del av en gradvis utvikling. Forslaget om å gjøre om Jonas Lies gate til bussgate vil kunne bidra til god fremkommelighet for bussene og en samlet bussterminalløsning som gir kundene god oversikt og smidige byttemuligheter. Vi vil vurdere plassering og arealer for Kiss & ride og taxi i det videre arbeidet. Generelt er det lite detaljering av løsningene for gående og syklende, og hvordan syklistene skal kobles på sykkelparkering ved stasjonen og bussterminalen, så dette må det jobbes videre med. Vi mener det vil være viktig at det fremdeles skal være mulig å parkere bil i området ... / ... Det er viktig at den bilparkeringen som etableres blir allment tilgjengelig, og helst offentlig regulert i så stor grad som mulig.»

Kommunestyret vedtok 06.04.22 (sak 56/22) at Områderegulering for Lillestrøm kollektivknutepunkt skal prioriteres etter gjennomføring av pågående områdereguleringer og etter oppstart av områderegulering for Fetsund og Sørumsand. Kommunestyret vedtok videre den 11.05.2022 (sak 68/22) at Evalueringsnotat for prosjekt Lillestrøm kollektivknutepunkt, datert 03.02.22, tas til orientering.



Det forventes at planprogrammet legges ut på offentlig ettersyn vinteren/våren 2026.



Figur 4-6. Varsel om oppstart av områdeplanarbeid fra mai 2025. Kilde: Lillestrøm kommune

Innenfor planområdet ligger tre gjeldende reguleringsplaner:

I Plan-ID 0231_374 (Helsebygg Lillestrøm) vedtatt 28.04.2004 er arealene sørvest i planområdet regulert til allmennyttig institusjon. I tillegg er arealer regulert til trafikkområder med gater, fortau, gang- og sykkelveg og annen veggrunn.

I Plan-ID 0231_1_79 (Lillestrøm Sentrale deler) vedtatt 10.12.1987 er arealene nordøst i planområdet regulert til bussterminal. I tillegg er arealer regulert til kjørevei og øvrig samferdselsformål.

Reguleringsplan for Nesa-området vest, vedtatt 02.12.1988, Plan-ID 0231_1_57, omfatter arealer regulert til jernbane.



5.1.1. Topografi og landskapsform

2) Planforslaget endrer i hovedsak ikke på topografi og landskapsform. Første etasje vil ligge på kote +106/107. Det vil etableres nødvendig fall fra bebyggelsen iht. overvannsløsning og universell utforming. Løsninger skal være integrerte og helhetlige. Det vises for øvrig til tekniske veitegninger, illustrasjonsplanen og byromsprogrammet som følger planforslaget.

5.1.2.Solforhold

2) Det legges ikke til rette for boligformål med tilhørende uteoppholdsarealer. Ny bebyggelse mot Jonas Lies gate vil kaste skygge over gaten og på deler av kulturkvartalet i noen deler av året (i hovedsak i vintertid). Planforslaget har derfor varierende høyder i bebyggelsen der volumene er delvis trukket tilbake



slik at det gjennom døgnet og året vil være flere steder med gode solforhold både på tomten og mot nabobebyggelsen. Langs Jonas Lies gate er hoved gesims på 4 etasjer mot byparken for å optimalisere solforholdene. Bebyggelsene mot stasjonstorget og rådhuset er fremhevet med økt høyder for å markere hjørnene uten betydelig påvirkning på solforholdene i Byparken. Solforhold på helsetorgets hovedplass, med hovedvolumene i nord og nordvest har også vært vektlagt, for å sikre at plassen blir en attraktiv destinasjon midt på dagen.

Det vises til vedlagt sol- og skyggestudie i illustrasjonsheftet.

3) Solforholdene i planområdet blir endret som følge av fortettingen og utbyggingen i planforslaget. Endringene vil være som for liknende situasjoner ved fortetting og utbygging av sentrumsområder. Utbygging av planområdet uansett høyde vil gi økt skyggevirksomhet enn i dag, men vurderes til å bli akseptabel.

Innenfor planområdet vil Helsetorget ha gode solforhold, særlig midt på dagen rundt lunsjtider. Både ved jevndøgn og midtsommer vil store deler av torget (hovedplassen) få omtrent 8 til 9 timer sol per dag. Delen av torget mellom Brogata og Helsetorget vil derimot være mer utsatt for skygge, noe som vil utgjøre en betydelig forskjell fra dagens situasjon, ettersom området i dag ikke er bebygget. Ettersom bussterminalen vender mot nord, vil fortauet her ofte ligge i skygge.

Utenfor planområdet, vil den nye bebyggelsen ikke kaste vesentlig skygge over Rådhusparken om morgenen. Når det gjelder byparken, vil konsekvensene merkes mest rundt jevndøgn, hvor antall soltimer reduseres med omtrent 30 % sammenlignet med dagens situasjon. Likevel vil området fortsatt ha rundt 6–7 timer sol den 21. mars. I perioden mai til august vil det ikke være vesentlige konsekvenser. Dersom målet er å sikre en solrik bypark også om vinteren, vil det være nødvendig å redusere utnyttelsesgraden betydelig og begrense byggehøydene til omtrent dagens nivå.

Stasjonstorget vil bli noe berørt av den nye bebyggelsen, spesielt ved jevndøgn langs bussterminalfasaden og etter kl. 17:00 om sommeren. Det vil være omtrent tre færre soltimer enn i dag, men torget vil fortsatt ha 12–13 soltimer i mai og juni. Byrommene langs jernbanen vil fortsatt ha gode solforhold, tilsvarende dagens situasjon. Se for øvrig sol- og skyggestudier vedlagt plansaken.

5.1.3. Lokalklima

1) Tema lokalklima vind er utredet i prosjektets KU. De lokalklimatiske forholdene i planområdet vurderes til å ikke være problematiske. Gjennomsnittvindstyrken er ikke høy og det er få elementer i området (terreng, vegetasjon og bygninger) som vil styre og påvirke vindforholdene. Vindrosene viser at de fremherskende vindretningene gjennom året i området er fra nord-nordvest, øst-sørøst og sørvestlige vinder, men det er også vinder fra resterende retninger for betydelig andel av tiden. Vinder med høyere hastighet kommer hyppigst fra sørvestlig retning. Vindrosene viser også at det er veldig lite forekomst av vindhastigheter over 10 m/s i 10 m høyde for området. Det vises for øvrig til egen fagrapport om vind.

2) Ny bebyggelse legges ut mot gatene. Dette vil være med å skape skjermede indre byrom. Det skal etableres vegetasjon langs torgene. Videre får ny bebyggelse varierende høyder og gradvis nedtrapping på flere av sidene som generelt vurderes som gode tiltak mot vindforsterkning langs bakken. Eventuell felles uteoppholdsarealer på tak vil kunne utføres med overbygde soner og nødvendig skjerming.

3) Endringene er positive fordi det vil føre til flere skjermede arealer enn i dag. Bebyggelsens plassering som tar i prinsippet form av to kvartaler, gjør at man får et lunt og beskyttet torg som vurderes å være godt skjermet mot vind samtidig som man får gode solforhold, midt på dagen.

5.1.4. Landskapets estetiske og kulturelle verdi

1) Det er få eller ingen spesielle estetiske eller kulturelle verdier knyttet til planområdet. Området er sterkt preget av bygninger og harde flater, og noe vegetasjon i kantsoner langs vei og eiendomsgrenser. Elveparken ligger like utenfor planområdet i sørvest. Denne har en stor verdi og er del av områdets «blågrønne» hjerte. Det er ikke registrert verdifulle naturtyper (www.naturbase.no) eller truede arter i tiltaksområdet (www.artsdatabanken.no). Nitelva, som grenser til tiltaksområdet i vest er registrert som naturtype viktig bekkedrag med verdivurdering svært viktig.

2) Planforslagets program og sentrale beliggenhet vil etterstrebe gode urbane og grønne uterom som gir bedre sammenheng i bystrukturen og muliggjøre fri bevegelse internt i området uten visuelle eller fysiske barrierer. Det er også et mål å øke generell pollinering ved etablering av blomsterbed ved eksisterende



gang- og sykkelvei langs jernbanelinjen. Det er utarbeidet en utomhusplan, som er illustrert og beskrevet som del av byromsprogrammet. Byromsprogrammet følger i sin helhet som vedlegg i plansaken.

3) Gjennomføring av planforslaget vil medføre en stor forbedring av landskapets estetiske verdi, ved at det tilrettelegges for nye offentlig tilgjengelig urbane og grønne uterom, som vil gi flere rekreasjonsarealer for nærliggende boliger. Videre dannes det en grønn kontinuitet mellom byparken og eksisterende vegetasjon langs jernbanelinjen.

5.2. AREALBRUK

1) Planområdet er i dag regulert byggeområde for allmennyttig institusjon. I tillegg er arealer regulert til bussterminal med tilhørende samferdselsformål.

2) Planforslaget legger opp til bebyggelse og anlegg; forretninger, off. eller privat tjenesteyting, næringsbebyggelse i tillegg til samferdselsanlegg og grønnstruktur. Helseprogrammeringen vil forsterkes og bussterminaltomten vil trolig styrke tilbudet for administrasjon, kontor eller undervisning. Det skal etableres torgarealer i senter av kvartalet som skal være offentlig tilgjengelig. I tillegg skal det etableres gatetun (av- og påstigning), felles og offentlige veier, gang- og sykkelveier, samt grønnstruktur i form av friområder, overvannstiltak og sykkelanlegg. I første etasjen av kvartal mot Jonas Lies gate etableres det en sone for logistikk og service. Det legges opp til reguleringsplasser for både 18 meter leddbuss og 15 meter lange busser, varelevering og renovasjon. En reguleringsplass for buss er et område, ofte i nærheten av en holdeplass eller terminal, der busser kan stanse for å regulere kjøretiden i forhold til rutetabellen. Det gir mulighet for å etablere bussgarasje med pantografer. Dersom dette behovet med tiden skulle oppstå så kan man eventuelt bruke en dobbeletasje.

Under terreng skal det etableres privat garasjeanlegg, trapp og heishus samt boder og tekniske rom for de ulike delområdene. Underetasjen er også ment å kunne benyttes til både sykkelparkering samt tilgang til teknisk infrastruktur så som rør og ledninger. Biladkomst for underjordisk etasjene skal være i felt BKB3_2 eller BKB4_2 for å unngå trafikk i torgområdet. Vertikalnivå 1 er regulert slik at det gir rom til prosjektering, spesielt angående adkomst til parkeringskjeller. Derfor er det illustrert et maksimum areal på 20,6 daa på plankartet. Antall parkeringsplasser vil uansett regulere arealbehovet og det vil sannsynligvis være mye lavere. Det gir for eksempel mulighet for lager eller sykkelparkering under BAA. Planforslaget reguleres i 3 vertikalnivåer, under bakken (vertikalnivå 1), på bakken (vertikalnivå 2) og over bakken (vertikalnivå 3).

3) Endringene vil være svært positive i forhold til at det ikke eksisterer sentrumsbebyggelse på planområdet i dag og heller ikke et livskraftig urbant uterom som gjenspeiler den sentrale beliggenheten. Området vil fremstå som et ensemble av flere volumer, en destinasjon/målpunkt i forlengelsen av stasjonsområdet og kulturkvartalet. I tillegg vil flere deler av kvartalets første etasje få en eksplisitt urban karakter og med offentlig tilgjengelig byrom. Planforslaget er dermed i tråd med kommuneplanen, samt sentrumsutviklingen av Lillestrøm sentrum iht. regionale føringer om å konsentrere arbeidsplassintensive virksomheter, i tillegg til funksjoner med forventet høyt besøkstall, nær knutepunktet.

5.3. BEBYGGELSENS UTFORMING

5.3.1. Bygningstypologi

1) Romerike Helsebygg består i dag av en bygningsmasse over bakken på ca. 20.000m², som varierer fra 2 til 5 etasjer, og inneholder helserelaterte aktører av alle slag. Helsebygget har offentlige og private leietakere som legevakt, legespesialister, allmennpraktikere og tannleger til ernæringssekspert, radiologer og fysioterapeuter, apotek og NAV. Helt sør på tomten er det et frittliggende parkeringshus. Hovedinngangen for besøkende i dag er fra plassen som vender mot bussterminalen. Ambulansemottak til legevakt, parkeringskjeller og et frittliggende parkeringshus har adkomst via Dampsagveien som går igjennom tomten. Det er god parkeringsdekning. Tomten har i dag en lav utnyttelse, med utnyttede arealer og som ikke gjenspeiler den sentrale beliggenheten. Videre mangler det en tydelig og direkte kobling, både visuelt og fysisk, mellom rådhuset og jernbanestasjonen.



Figur 5-1. Dagens bebyggelse sett fra nord (kilde: 1881).

Lillestrøm Bussterminal har en tomt på ca. 10.3 daa. Terminalbygget inkludert forplassen er tegnet av arkitekt Petter Bogen og bygget i perioden 1997-98. Busstasjonen har høy kvalitet i utforming og utførelse representativt for sin tid. De krumme og spennarmerte betongskallene - bygget som selvstendige, fleksible enheter - danner klassiske hvelv og skaper en rolig stemning. Bygningen som et visuelt bindeledd mellom stasjonsområdet og rådhuset, henvender seg med åpne glassfelt sjenerøst til Jonas Lie gate, mot byen og forplassen. Material- og fargebruk er enkel, fattbar, robust og varig. Terminalbygget fikk Statens Byggeskikkpris i 1999. Store deler av eiendommen brukes i dag til manøvreringsareal, reguleringsplasser og dokkingstasjoner for busser. Lillestrøm Bussterminal er nå delvis erstattet med gateterminalen i Jonas Lies gate. Like sørøst for terminalbygget ligger den gamle stasjonsbygningen fra 1934 som er bygget i klassisk stil. Mot nord grenser planområdet mot en mer blandet bebyggelse med bolig, kultur, næring og kontor. I vest grenser planområdet mot Lillestrøm rådhus.



Figur 5-2. Dagens bebyggelse sett fra sør (kilde: 1881).

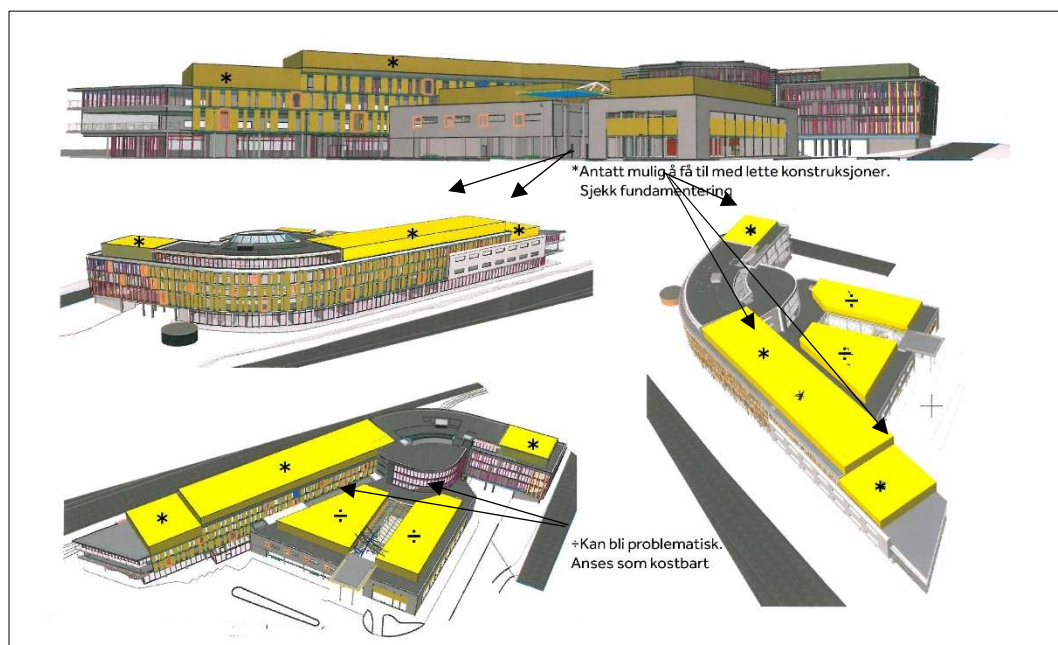


Figur 5-3. Romerike Helsebygg og deler av Lillestrøm bussterminal (kilde: Linstow AS, Lillestrøm bussterminal og Taraldset eiendom AS)

2) For Romerike helsebygg danner planforslaget et større kvartal der bebyggelsen trekkes ut mot gatene. To volumer, hvorav ett volum utformet som en lamell flankerer med Brogata og ett annet tilsvarende volum ved plassen (helsetorget) som vender mot bussterminalen, skal huse helserelaterte funksjoner, samt kontor og undervisning. I tillegg vil det store atriumbygget på bussterminaltomta romme kontor-/nærings-/undervisningsbygg, med bevertning og annet publikumsrettet program i første etasje, samt en ny effektiv innendørs bussterminal. Høydene er tilpasset og senket i deler av volumene for å ta hensyn til historiske bygg, byparken og for å utnytte utsikten til nærliggende naturområder. Det etableres en variasjon av nye forbindelser som fører til målpunkter og attraksjoner.

Miljø og drift har også vært et avgjørende tema angående plassering av bebyggelser på tomten.

Karbonfotavtrykket er blitt en avgjørende premiss og det er klart at mulig rivning av eksisterende bebyggelse fra 2009 er ikke ønskelig ift. miljø. Før oppstart av planarbeidet var det gjort overordnede vurderinger v/Multiconsult, av helsebygget med tanke på mulig utvidelse med påbygg direkte på eksisterende konstruksjoner.



figur 5-4 Illustrasjonen fra vurdering av utviklingsmuligheter med påbygg på eksisterende helsebygg.

Som det fremkommer fra illustrasjonene er det kun visse områder med «lette konstruksjoner», lengst mot jernbanen, som kunne la seg gjøre (arealer med * i en etasje). Omfang av påbygget måtte videre sjekkes med tanke på fundamentering.



For å bygge langs banen kan det være nødvendig enten å rive eksisterende bygg eller å tilpasse og forsterke bærestrukturen. Det er sannsynlig at påbygg ville kreve inngrep inni eksisterende bygninger samt rivning av en del av kjelleren. I tillegg til miljøkonsekvenser vil dette påvirke drift av eksisterende helsefunksjoner i byggefasen og det vil derfor være umulig å sikre kontinuitet i helsetilbudet under anleggsperioden. Det er både offentlige og private helsetjenester som er samlet under ett tak og det vil være utfordrende og ikke ønskelig å flytte aktiviteter fra tomten i noen år. På denne bakgrunn gikk tiltakshaver ikke videre med et påbygg scenario.

Den nye fløyen til helsebygget, mot bussterminalen, vil tillate at man kan utvide den eksisterende kjeller for å få tilstrekkelig høyde til HC-parkeringsplasser og nye sykkel fasiliteter nær hovedadkomsten til både legevakten og andre funksjoner i helsebygget.

Det har på denne bakgrunn vært konkludert at pga. drift og miljø vil det være gunstig å bygge rundt eksisterende struktur i stedet for å rive eller bygge over.

Lav bebyggelse langs banen vil i tillegg være en positiv faktor for gang- og sykkelsti samt frigjøre mulighet til solrike takterrasser inne i kvartalet.

3) Endringene vil være positive når det gjelder å utbygge en kvartalsstruktur på et utnyttet potensial som ligger på planområdet i dag og vil være i tråd med overordnede føringer. Lillestrøm karakteriseres ved sin stramme kvartalsstruktur der gaterutenettet er fundamentet for byens identitet og karakter. I forslaget styrkes denne ved at gaterommene blir et strukturerende element for organisering av bygningsvolumene langs kvartalets randsoner. Området er delt slik opp at tilstøtende gatestruktur føres inn i kvartalet, bryter opp volumene og skaper et ensemble av bygninger med hver sin distinkte karakter, som til sammen danner et harmonisk hele.

5.3.2. Grad av utnyttning, volumer

1) Planområdet er i dag utbygget med ca. 24 000 m² BRA fordelt på tre bygninger, Romerike Helsebygg, P-huset og bussterminalbygget. Høydene varierer i eksisterende bebyggelse fra 1-5 etasjer.

2) Planforslaget tillater bebyggelse oppført fra 4 til 10 etasjer, maksimum kote +147,5 og inntil 92 000 m² BRA som maksimalt tillatt bruksareal.

Formål, byggegrenser og utnyttelsesgrad som tillates i de ulike byggeområdene følger av plankartet. Der det ikke er angitt byggegrense gjelder formålsgrensen som byggegrense. Utnyttelse er angitt i reguleringsbestemmelse med maks BRA for de ulike feltene.

3) Planforslaget vil innebære vesentlige endringer i forhold til utnyttelsesgrad og volumer. Utnyttelsen er i tråd med nasjonale, regionale og kommunale føringer og strategier for utvikling av Lillestrøm, særlig med hensyn på områdets nærhet til Lillestrøm sentrum og dets kollektivknutepunkter.

5.3.3. Byform, stedets karakter

1) Planområdet består i dag av en åpen bebyggelsesstruktur og store parkeringsarealer. Det er ikke bebyggelsen som gir karakter til området, det kjennetegnes i dag av sine åpne og utflytende parkeringsflater. Området bidrar derved til å svekke den byformmessige sammenhengen i Lillestrøm og tilfører de tilstøtende gatene få romdannende kvaliteter eller attraksjoner på bakkeplan. Området mangler både attraktivitet, opplevelse og det «positive rommet» der bylivet kan oppstå.

2) Planforslaget utfyller byens kvartalsstruktur og tilpasser seg i stor grad nabobebyggelsen. Helsetorget gir området et preg av formelle byrom med høy kvalitet på overflater og beplantning. Det er i planforslaget viet en særlig oppmerksomhet til bakkeplanet, både med tanke på uteoppholdsareal, bevegelse og funksjoner som vil skape aktivitet. Kontorarbeidsplasser, helsetilbudet, administrasjon og/eller undervisning vil også medføre en økt dagligaktivitet i området, og kan dermed gi grobunn for andre funksjoner, som for eksempel servering og annet publikumsrettet program. Bakkeplanet i alle plassdannende fasader skal framstå åpne og med stort innslag av høye vinduer til bakken. Mot nord tilpasses bebyggelsen seg mot byparken ved en nedtrapping av bygningshøyden og innslag av grønne plasser som vil tilføre frodighet og variasjon. Videre sikres særlig en kontinuitet i gangforbindelsene mot stasjonstorget og rådhuset (vestaksen). Stedets karakter vil endres til et langt mer urbant og bymessig uttrykk.

3) Lillestrøm karakteriseres ved sin stramme kvartalsstruktur der gaterutenettet er fundamentet for byens identitet. Også den grønne og kompakte småhusbebyggelsen er en viktig del av byen og dens historie. Lillestrøm har gjennomgått en stor transformasjon de siste årene. Bystrukturen er endret fra små



til større enheter og det er skapt rom som åpner for mer urbant liv. Planforslaget knytter seg opp mot denne positive utviklingen. Utviklingen krever høyere utnyttelse i de mest sentrale områdene, mer blandede formål, samt romdannende kvaliteter og attraksjoner som inviterer. Vår vurdering er at planforslaget er i tråd med de overordnende føringene i kommuneplanen og overordnede regionale strategier for knutepunktutvikling.

5.3.4. Estetiske vurderinger

1) Lillestrøm har historisk vært preget av sin klare kvartalsstruktur med frittliggende bygninger med begrensede dimensjoner hvor byens/tettstedets institusjoner, så som kirke, stasjon, videregående skole og etter hvert rådhus og justisbygg har vært tydelige og lett gjenkjennelige. Gjennom 80 og 90-tallet ble stedet tilført ny og sterk arkitektonisk utvikling i form av bygninger som St Magnus kirke, stasjons- og kollektivterminalen, messehallene og senere transformasjonen av kinoen til kulturformål. I den etterfølgende periode har fortettingen skutt fart og deler av de nye kvartalene og bygningsvolumene kan leses som mer preget av en markedsbasert tilnærming enn av klare arkitektoniske og byformingsbaserte standpunkt.

I det grønne beltet mellom Jonas Lies gate og elva ligger justisbyggene og rådhuset i det grønne, og er preget av en dempet arkitektur om enn med et signifikant tårn ved rådhuset, og med tegl som dominant materiale. På nordsiden av Jonas Lies gate ligger mot vest et område hvor det historiske tettstedets klare kvartalsstruktur med gjennomgående frittliggende to-etasjers bygninger finnes. Videre følger Kulturkvartalene med sine historiske trehus og nyere bebyggelse med en mer sammensatt skala og formgivning.

I planområdet er dagens bebyggelse generelt i god stand. Planområdet ellers er preget av mange grå flater som følge av parkeringsplasser, manøvreringsareal, reguleringsplasser og dokkingstasjoner for busser. Eksisterende bebyggelse er delvis lukket, og mangel på variasjon i fasader, høyder og avstand gir således lite til omgivelsene. Området mangler en helhetlig struktur og bærer preg av stykkevis utbygging og at man ikke har sett på helheten.

2) De nye kvartalene, helsebygget og bussterminaltomten tett på stasjonen, må kunne møtes og leses i kontekst med den beskrevne bebyggelsen nord for Jonas Lies gate, som en fortsettelse av «vestaksen» og justis-/rådhushusvolumene - og jernbanestasjon og perrongoverdekninger. Ved å benytte en enkel og stillfaren, men artikulert volum- og fasadeoppbygging basert på en modulær tilnærming hvor bygningens bærestruktur også er representert, og med en materialpalett dominert av tegl og treverk med mulighet for metall vil bygningene kunne ta opp i seg elementer fra den historiske «sveitserhustradisjonen» (som er en vesentlig del av Lillestrøms sjel), stasjonens tydelige og modulære treverksstruktur og teglen fra justis-/råhusområdet.

Kulturkvartalene og rådhuset vil, få en mer fremtredende og synlig plass om arkitekturen for bussterminalen er nedtonet og diskret som beskrevet, men likevel med kvaliteter ved hjelp av en bevisst arkitektonisk håndtering.

Planforslaget vil tilføre en bymessig bebyggelsesstruktur i samspill med omgivelsene. Eksisterende bebyggelse og dets særpreg skal i størst mulig grad ivaretas både av miljøhensyn og for å sikre arkitektonisk spillerom, variasjon og identitet.

Bakkeplanet i alle plassdannende fasader skal framstå åpne og med stort innslag av høye vinduer til bakken. Torg- og fortausarealer skal gi området et preg av attraktive og inviterende byrom med høy kvalitet på både overflater, møblering og beplantning. Hovedinnganger på viktige hjørner og innganger til helsebygget og bussterminalen fremheves spesielt med tanke på universell utforming, enkel orientering og lesbare signaler i byplanen.

I rammesøknadsfasen, når bebyggelsens fremtidige innhold er kjent, vil den modulære oppbyggingen av fasadene åpne for nødvendige variasjoner innenfor et helhetlig og ensartet system som gjenspeiler byggenes funksjon.

3) Endringene vil skape et helhetlig kvartal som løfter Lillestrøm by og som i langt større grad er tilpasset omgivelsene og gjenspeiler området sentrale beliggenhet. Ny bebyggelse vil være tilgjengelig, åpen og inviterende og være i tråd med de overordnende føringene i kommuneplanen og overordnede regionale strategier for knutepunktutvikling. Endringene vil også gi en tydeligere og mer direkte kobling, både visuelt og fysisk, mellom rådhuset, jernbanestasjonen og kulturkvartalet.



5.4. NÆRMILJØ

Planområdet ligger innenfor «sentrumskjernen» bydel (Definert i Byutviklingsplan for Lillestrøm) som utgjør de sentrale områdene av det historiske sentrum. Kulturkvartalet nord for Jonas Lies gate og «sentrum vest» bydel med rådhuset og nye justiskvartalet i vest og hagebyen nord-øst for planområdet defineres som nærmiljø i denne planen. I situasjonsanalysen for området i vedlagte Volum- og funksjonsanalyse er alle tilliggende eiendommer rundt planområdet medtatt.

5.4.1. Boligtyper og bomiljø

1) Nærområdet består av ulik bebyggelse med forholdsvis store skala- og høydevariasjoner. I området finnes i dag både nærings-, bevertnings-, forretnings- og kontorlokaler i tillegg til blokk- og villabebyggelse. Nord-øst for planområdet ligger den klart definerte hagebyen med frittliggende eneboliger, tomannsboliger og rekkehus. Nord, sør og vest for planområdet finnes en mer sammensatt område både når det gjelder bebyggelsesstruktur, kvalitet i bygningsutforming og formål.

2) Planforslaget legger ikke til rette for boligformål.

3) Det anses som positivt å utvikle tomten videre med blandet formål innenfor tjenesteyting, kontor, forretning og bevertning inkludert kollektivanlegg. Dette er i tråd med kommuneplanen. Planforslaget forringer ikke eksisterende boligbebyggelse i nærområdet og gir samtidig noe tilbake til byen.

5.4.2. Demografi

1) Lillestrøm generelt huser en sammensatt og variert befolkningsgruppe. Hagebyen nord-øst for planområdet er et veletablert boligområde. Boligblokkbebyggelsen vest og sør for planområdet er av nyere karakter, tilrettelagt for barn og unge med ulike skjermede uteoppholdsarealer.

2) Planforslaget legger ikke til rette for boligformål.

3) Det anses som positivt å utvikle tomten videre med blandet formål innenfor tjenesteyting, kontor, forretning og bevertning inkludert kollektivanlegg. Dette er i tråd med kommuneplanen. Planforslaget vurderes videre å ikke påvirke demografiske forhold.

5.4.3. Lokalt tjenestetilbud

1) Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til sentrum som har de fleste tjenestetilbud som butikker, serveringssteder, treningssentre og offentlig service- og helsetilbud. Rett øst for planområdet ligger togstasjonen. Vest for planområdet ligger Lillestrøm rådhus og etter hvert det nye Justiskvartalet. Lillestrøm kultursenter, det nye biblioteket og kulturskolen ligger like nord for planområdet.

2) Planforslaget regulerer tomten til kombinert formål som legger til rette for utvidelse av eksisterende helsebygg, nye kontorvirksomheter, undervisningslokaler, kollektivanlegg for busser samt utadrettet virksomhet i første etasje. Forretning begrenses samlet til 3 000 m², hvorav 2 000 m² på bussterminaltomten og 1 000 m² knyttet til helsebygget. Forretningsenheter tillates enkeltvis med inntil 500 m² BRA, inkludert støttearealer som lager, kontor m.m. Med forretning menes i denne sammenheng salgs- og servicevirksomheter som primært retter seg mot nærmiljøets daglige behov.

3) Endringene vurderes å være svært positive da planforslaget legger opp til å legge til rette for utvidelse av helsebygget, samtidig er målet å gjøre området mer inviterende, publikumsrettet og tilgjengelig. Dette også gjennom nye funksjoner som forretning og bevertning. Dette vil være med på å styrke den nye «Vestaksen» og berike området iht. kommunens føringer og ambisjoner.

5.4.4. Nærområdets særpreg som bo- og levemiljø

1) Nærområdet er i dag svært variert både mht. skala og kvalitet og har ikke et enhetlig særpreg. Dog er bystrukturen i endring med mål for mer urbant liv og tetthet. Det er størst grad av offentlighet nordover mot sentrum og mindre grad av offentlighet mot arealene vestover og videre mot hagebyen nord-øst for planområdet.

2) Planforslaget legger til rette for utviklingen av «Vestaksen» og Jonas Lies gate og en mer bymessig og urban bebyggelsesstruktur der første etasje er åpne og inviterende, og alle hovedinnganger er lagt ut mot det indre torget. Planforslaget legger til rette for gjennomgang av kvartalet og åpen henvendelse mot tilliggende områder som en del av byromsnett.



3) Endringene vil være positive og i tråd med gjeldende overordnede føringer da man legger til rette for transformasjon av sentrale områder med høyere fortetting og utnyttelse. Planforslaget vil gi noe tilbake til byen og åpner opp for større bruk av kvartalet.

5.5. BARN OG UNGES INTERESSER

1) Planområdet slik det fremstår i dag er ikke tilrettelagt for barn og unge og egner seg ikke for aktiviteter og lek da store deler av planområdet er parkering- og manøvreringsareal, samt reguleringsplasser og dokkingstasjoner for busser. Planområdet er delvis lukket og uoversiktlig og ikke spesielt trygt for barn og unge. Tilgrensende bebyggelse nordøst for planområdet er primært frittliggende småhusbebyggelse uten vesentlige fellesfunksjoner som lekeplasser, ballbinger eller annet avsatt leke-/aktivitets-/fellesområde. Like nord for planområdet ligger til gjengjeld Lillestrøm bypark som skal være byens nye attraksjon for både barn og unge. Elvebredden er også nærmeste større lekeområde som brukes hyppig og av mange hele året. I tillegg kommer nye Rådhusparken der det blant annet i senere tid har åpnet en skatepark. Av gang- og sykkelveier som brukes av barn og unge er det Jonas Lies gate og gang- og sykkelveien langs jernbanen som er viktige transportakser på framtiden.

2) Planforslaget legger til rette for et indre torg, som tilrettelegges for myke trafikanter. Her skal man ferdes trygt gjennom kvartalet. Her finnes elementer som grønne arealer, trær, skulpturelementer, åpne overvannsløsninger og sittebenker med mer. I tillegg etableres en variasjon av nye forbindelser som fører til koblinger, målpunkter og attraksjoner. Det skal legges til rette for fysisk aktivitet og møteplasser for barn og ungdom, for eksempel i form av buldrevegg. Områdene under Rælingsbrua skal opparbeides slik at de utgjør en trygg og opplevelsesrik passasje, uten tilrettelegging for opphold.

Planforslaget opprettholder gang- og sykkelforbindelsen langs Jernbanen. I hovedsak vil all parkering legges under terreng, med unntak av innendørs holdeplasser og reguleringsplasser for busser i den nordvestlige delen av planområdet, Kiss and ride (inkl. HC-plasser) ved Helsebygget fra Dampsagveien og HC-plasser langs Dampsagveien med kort gangavstand til hovedinngangene.

3) Endringene vil utelukkende være positive i forhold til dagens situasjon. Begrunnelsen er knyttet til at området i dag ikke har særlige verdier for barn og unge som blir negativt berørt, samtidig som arealene forventes å bli tilført til dels store nye verdier gjennom utbygging. Endringene er i tråd med overordnede føringer. Et nytt trappe- og amfianlegg mellom Brogata og Dampsagveien kan fungere som et sosialt møtepunkt for ungdom.

5.6. STØY

5.6.1. Støynivå og støykilder

1) Planområdet er påvirket av både trafikkstøy fra Jonas Lies gate i nord og Brogata i vest, og støy fra jernbanen i sør. Det er støyfølsom bebyggelse i deler av planområdet (senge- og beboerrom, undersøkelsesrom, behandlingsrom og operasjonsstue, fellesareal, TV-stue, kontor og møterom).

2) Planforslaget vil i liten grad bidra til å øke støynivået fra Jonas Lies gate og Brogata. Økningen av trafikkmengden i Brogata og Jonas Lies gate som følge av tiltaket er liten i forhold til dagens trafikkmengde. Ny bygningsmasse vil kunne endre refleksjons- og skjermingsforhold til eksisterende eiendommer.

3) Planforslaget har kun marginal innvirkning på støyforholdene for eksisterende bebyggelse. Tiltaket er en del av Lillestrøms sentrumsutvikling der nærhet til kollektivtransport og servicefunksjoner skal gjøre behovet for transport med privatbil mindre. Endringene anses som positive der støysituasjonen vil være som for andre sentrumsnære kvartaler. Dersom Jonas Lies gate begrenses til kollektivtrafikk, vil trafikkmengden foran bussterminalen reduseres noe, noe som kan ha en positiv effekt med hensyn til støy.

Elektrifisering av kjøretøy, kombinert med lav hastighet, vil også bidra til å redusere støybelastningen ytterligere.. Det vises for øvrig til støyrapporten som følger planforslaget.



5.6.2. Utendørs støy

1) Planområdet består i dag av bussterminalbygget og Romerike helsebygg.

Planområdet er støyutsatt fra både vei og jernbane og ligger delvis i rød/gul støysone. Planområdet ligger innenfor kommuneplanens avviksområde med tanke støy.

2) Planforslaget introduserer kontor, tjenesteyting, forretning, bevertning og kollektivknutepunkt. Støyretningslinjen og tilhørende veileder skiller mellom helsebygg for *langtidsopphold* og *korttidsopphold*. Blant annet stilles det strengere krav til helsebygg for langtidsopphold enn for korttidsopphold. Det er per nå ikke avklart hvilken av disse to kategoriene som er mest egnet for gjeldende prosjekt. Bebyggelsen ut mot Brogata og Jonas Lies gate vil i stor grad skjerme det indre gårdsrommet mot støy. Alle nye bygg (innenfor planområdet) vil ha lydnivåer på fasade under grensen for fortetningsområder i Lillestrøm kommune.

3) Planlagte utendørs oppholdsareal vil i mindre grad være påvirket av støy over anbefalt grenseverdi og derfor ha gode lydforhold. Støynivået på helsetorget er sikret i reguleringsbestemmelser og skal være under grenseverdi på Lden 58 db Helsetorget. Mulig tiltak kan være en 2m høy støyskjerm langs banen (ca. 40 m lang). Planforslaget vurderes å forbedre eksisterende situasjon med tanke på utendørs støy i planområdet. Plassering av bebyggelsen mot Brogata og Jonas Lies gate vil skjerme bakenforliggende uterom for støy. Det vises til støyrapporten som følger planforslaget.



Figur 5-5. fremtidig situasjon med ny støyskjerm (blå linje) langs jernbanen ved torget / sykkelhotellet (kilde: støyrapport). Fremtidig situasjon innebærer kun ett kvartal som skjermer mot trafikkstøy langs Jonas Lies gate, ikke to som vist i støykartet.

5.6.3. Innendørs støy og fasade

1) Med de utendørs støynivåene som er beregnet, vil det erfaringsmessig være mulig å tilfredsstille krav til innendørs støynivå gitt i NS 8175 klasse C.

2) Planforslaget introduserer kontor, tjenesteyting, forretning, bevertning og kollektivknutepunkt. Dette er i hovedsak ikke støyfølsomme bebyggelse. Planforslaget gir en marginal økning i støy til eksisterende bebyggelse nord for Jonas Lies gate.

3) Grenseverdier for innendørs støynivå fra utendørs kilde gitt i NS8175 vil overholdes ved prosjektering og utførelse iht. TEK17. Det vises til vedlagt støyrapport som følger planforslaget.



5.6.4. Støy i byggeperioden

1) Det er å forvente at støy fra byggearbeidene vil overskride grenseverdiene for bygg- og anleggsstøy gitt i T-1442/2021 i deler av anleggsperioden, spesielt med tanke på grunnarbeider. Det viktigste avbøtende tiltaket er god informasjon til berørte naboer om arbeidenes art og varighet. Det kan vurderes å begrense de mest støyende grunnarbeidene, som spunting og peling, til arbeidstid. Etablering av midlertidige støyskjermingstiltak vurderes fortløpende, men kan være utfordrende grunnet mobile anleggsmaskiner, siktlinje mellom maskiner og omgivelser mm. Dersom det er behov for å utføre ekstra støyende arbeider utover dagperioden, kan det vurderes å tilby alternativt oppholdssted for berørte beboere.

2) Varsling og løpende dialog med berørte naboer vil være det viktigste tiltaket under anleggsperioden. Arbeider som overskrider grenseverdier i T-1442 må utføres på dagtid. Sterkt støyende grunnarbeider må foregå i fastbestemte perioder.

3) I slike prosjekter i byrom er det erfaringsmessig vanskelig å oppfylle anbefalte grenseverdier mhp. anleggsstøy iht. T-1442 til enhver tid. Gode varslingsrutiner og fortløpende vurdering av kompenserende tiltak vil som regel bidra til å lette støyplager for berørte parter.

5.7. LUFTKVALITET

1) Selv om luftforurensning fra industri ikke oppgis å være en vesentlig bidragsyter til luftforurensning i Lillestrøm kommune, kan nærliggende industri ved planområdet påvirke den lokale luftkvaliteten. Luftforurensningen fra nærliggende industri påvirker områdets luftkvalitet, men anleggene er underlagt grenseverdier for utslipp slik at påvirkningen skal være akseptabel for omgivelsene.

Beregninger i henhold til retningslinje T-1520 utført av miljødirektoratet og meteorologisk institutt tilsier at deler av området i dag ligger i gul luftforurensningssone. Mesteparten av forurensningen av PM10 kommer fra vedfyring og bakgrunnskonsentrasjoner. For NO2 er forurensningskildene eksos fra veitrafikk og bakgrunnskonsentrasjon (langtransportert forurensning).

2) I større byområder vil gul sone kunne dekke store områder, noe som gjelder for Lillestrøm. Området ligger i gul i sone i henhold til T-1520, som er en vurderingssone. Området er definert som et prioritert vekstområde i arealdelen til Lillestrøm sin kommuneplan (Skedsmo kommune, 2018). Det vil være større byromsareal med grønt preg enn eksisterende situasjon, noe som er positivt angående luftkvalitet.

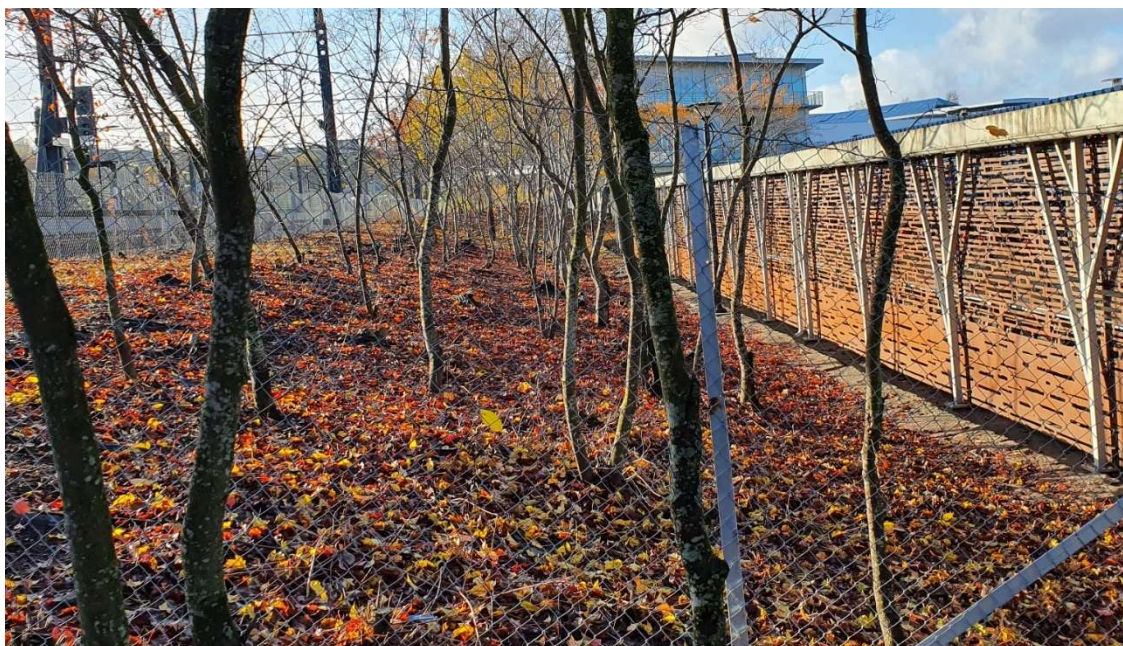
3) Det vurderes derfor som forsvarlig å videreutvikle helsebygget forutsatt at det i videre planlegging tas hensyn til inneklima og skjerming av uteområder. Det vises for øvrig til luftrapporten som følger planforslaget

5.8. KLIMA OG BIOLOGISK MANGFOLD

5.8.1. Naturmangfold

1) Offentlige databaser er gjennomgått for å finne tidligere registreringer av naturverdier i og rundt planområdet. Planområdet ble i tillegg befart i slutten av oktober 2020 av naturforvalter fra Norconsult for å sjekke ut tidligere registreringer fra nasjonale databaser i området, og for å supplere eventuelle viktige naturtyper, rødlistearter eller funksjonsområder for fauna, eller øvrige naturelementer som kan ha verdi og som ikke tidligere er registrert. Det er ikke registrert verdifulle naturtyper eller vegetasjonstyper i planområdet. Nærmeste registrering er Nitelva, som grenser til tiltaksområdet i vest er registrert som naturtype viktig bekke drag med verdivurdering svært viktig. Langs bredden av Nitelva er det også registrert et asketre, som er en sårbar art (VU) i Artsdatabankens artskart. I artskart eller naturbase er det ikke registrert arter innenfor planområdet. Planområdet anses ikke heller å ha potensiale for mindre trivielle arter.

Fra tidligere er det ikke registrert svartlistearter innenfor planområdet. Under befaringen er det Sørøst i tiltaksområdet registrert en del sibirlønn og selje mellom jernbanesporet og skur for sykkelparkering. Sibirlønn er registrerte med status høy risiko for spredning (HI) i norsk fremmedartsliste 2018. Langs sørsiden av Romerike Helsebygg er det anlagt en voll opp mot jernbanen. På toppen av denne har det slått opp en del roser og unge løvtrær inntil gjerdet mot jernbanen, her har det også etablert seg enkelte forekomster av kanadagullris, som er klassifisert med svært høy risiko (SE).

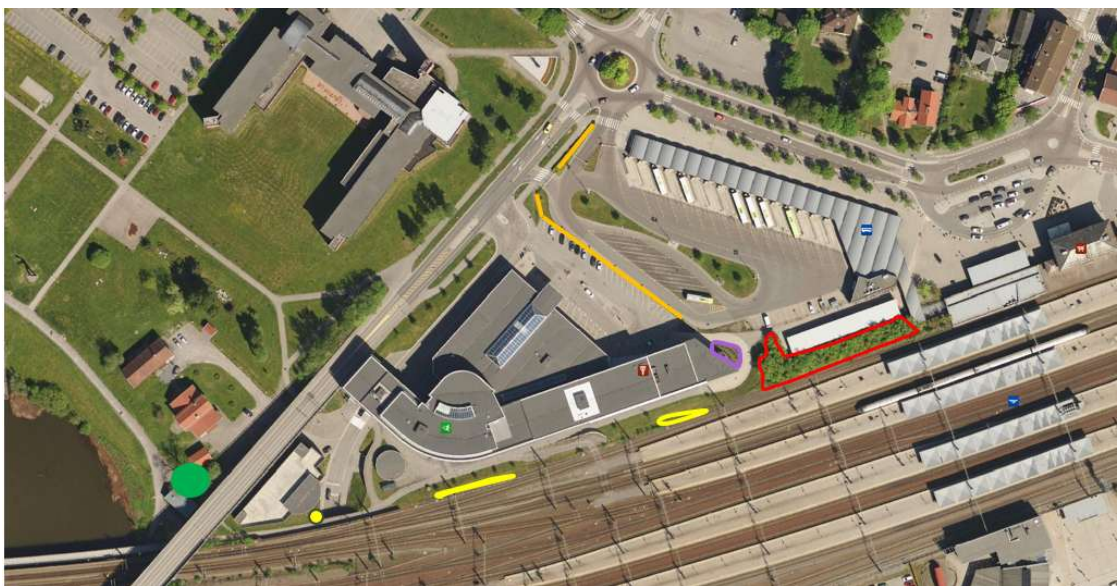


Figur 5-6. Sibirlønn (HI) og selje er plantet mellom jernbanen og et sykkelhotell sørøst i tiltaksområdet.

Ved østenden av dagens Romerike Helsebygg er det anlagt et bed med japanspirea. Arten er klassifisert med lav risiko (LO), men økt registreringsfrekvens de siste tjue årene gjør at arten sannsynligvis blir høyere klassifisert ved neste vurdering. Arten spres ved frøspredning og har i tillegg svak klonal vekst med rotskudd.



Figur 5-7. Et bed med japanspirea (LO) på østsiden av Romerike Helsebygg.



Figur 5-8. Rødt=sibirlønn, lilla=japanspirea, gult=kanadagullris, grønt=stor ask og oransje=svartsurbær, sibirlønn og snøbær.

2) Planforslaget legger opp til ny beplantning og mer beplantning enn det eksisterer på planområdet i dag. Det legges opp til varierende beplantning på helsetorget og blomsterbed for økt pollinering langs eksisterende gang- og sykkelvei på sørsiden av planområdet. Videre legges det opp til grønne tak som både skal absorbere og fordøye regnvannet samtidig som det også er med å gi en biotop, et levested for insekter og fugler og kan bidra positivt for brukerne av området. Japanspireabed erstattes med vannspeil.

3) Planområdet har veldig liten verdi mht. naturmangfold. Inngrep i området fører derfor ikke til noen vesentlige negative konsekvenser. Planforslaget er i tråd med naturmangfoldloven § 8-12. Planforslaget legger til rette for et grønt prosjekt både på gateplan og på basens tak. Eksisterende lindetrær skal i størst mulig grad tas vare på. Planforslaget vil skape positive virkninger og således være i tråd med overordnede føringer. Grønne tak vil også være et relevant virkemiddel for å ta vare på naturmangfoldet samt gi gode levekår for ulike insekter og fugler.

5.8.2. Andre naturverdier

Det er ingen andre naturverdier innenfor planområdet.

5.8.3. Klimautslipp

1) Det er ikke kjent hva slags klimagassutslipp som kommer av de virksomheter som i dag drives innenfor planområdet. Bygningsmassen er av eldre dato og ikke iht. dagens krav og forskrifter. Det er ca. 483 p-plasser tilknyttet Romerike Helsebygg. Plassene befinner seg innendørs i en parkeringskjeller, og utendørs i tilknytning til hovedinngangen. I tillegg er det også et frittstående og allmenn tilgjengelig p-hus på baksiden av bygget. Hoveddelen av arealet til bussterminaltomta brukes i dag til manøvreringsareal, reguleringsplasser og dokkingstasjoner for busser, i tillegg til ca. 15 oppstillingsplasser for bil på terreng. Biltrafikk er den viktigste kilden til luftforurensning. Det er derfor grunn til å anta at klimagassutslippene i planområdet ikke er tilfredsstillende iht. dagens energi- og klimamål.

2) Ny bebyggelse vil bli tilknyttet fjernvarme og fjernkjøling. Det er også et mål at prosjektet skal bygges i passivhus, og med BREEAM sertifisering. Videre er det ønskelig med tidsriktige miljø og energieffektive energiløsninger integrert i byggets arkitektur. Det er derfor stor grunn til å tro at klimagassutslippene for ny bygningsmasse vil være bedre og i henhold til dagens forskrifter og krav. Planforslaget vil ikke i seg selv føre til en stor økning i veitrafikken og forholder seg til gjeldende parkeringsnorm. Det tilrettelegges i tillegg for sykkelparkering i henhold til kommuneplanens føringer. Umiddelbar nærhet til jernbane og busstasjon vil gi god tilgjengelighet til å kunne velge kollektive og miljøvennlige reisemåter til nye arbeidsplasser og kulturtilbud som skal etableres. Dette vil samlet sett bidra til redusert transportbehov i tråd med overordnede statlige og kommunale føringer.



3) Endringene vil være positive selv om det bebygges mer på planområdet enn det eksisterer i dag. Fortetting i sentrum med høy arealutnyttelse som har nærhet til både daglige gjøremål, samt kollektivtrafikk, anses å være svært positivt i forhold til nasjonale og regionale føringer der dette er et område som har hovedprioritet med tanke på energi, miljø og klima. Utslippene ville ha vært større dersom tiltaket hadde vært lokalisert utenfor sentrum der bilavhengigheten hadde vært mye større.

5.9. KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

1) Planområdet har en beliggenhet sentralt i Lillestrøm by, nær flere viktige kulturmiljø som viser Lillestrøms utvikling, fra anleggelsen av Hovedbanen i 1854 og fremveksten av dampsgaindustri langs Nitelva fra 1860-årene. I planarbeidet er det definert fire verdiområder: Dampsagtomta, NB! -området bestående av deler av det gamle Lillestrøm sentrum og gamle Lillestrøm stasjon, Lillestrøm rådhus og Lillestrøm bussterminal. De tre førstnevnte befinner seg alle utenfor planavgrensningen, mens Lillestrøm bussterminal ligger innenfor planavgrensningen.

Dampsagtomta er i dag opparbeidet som et parkområde og var Skedsmo kommunes tusenårssted. Det er nå få elementer igjen av det som en gang var Lillestrøm Dampsag. Selv om noen historiefortellende spor fortsatt finnes, er autenticiteten i stor grad gått tapt. Områdets verdi vurderes til sterk middels.

NB!-registeret angir områder hvor det må tas særlige hensyn i videre forvaltning og utvikling. Det aktuelle delområdet omfatter den gamle delen av Lillestrøm stasjon, deler av Kirkegata og to og et halvt kvartal av Storgata. Stasjonsbygningen fra 1930-tallet har i seg selv stor kulturhistorisk verdi som et symbol på jernbanens betydning for Lillestrøms fremvekst som by. Delområdets omgivelser er imidlertid svekket av moderne bebyggelse og infrastruktur. Området vurderes til stor verdi.

Rådhuset, med sitt høye tårn, er et tydelig signalbygg i Lillestrøm sentrum. Det er vurdert å ha arkitekturhistorisk betydning og er satt til middels verdi.

Bussterminalen og det nye stasjonsmellombygget fra 1998 består av klassiske hvelv i armert betong og fungerer som et bindeledd mellom stasjonsområdet og Lillestrøm rådhus. Planleggingen av området ved bussterminalen og jernbanestasjonen ble tildelt Statens byggeskikkpris, noe som utgjør en regional verdi. Konsekvensutredningen vurderer delområdet til middels verdi.

2) Hoveddelen av de eksisterende bygningene forutsettes beholdt ved gjennomføring av planforslaget, såfremt dette er mulig ut fra tekniske og praktiske hensyn. Dette gjelder i hovedsak helsebygget. Bussterminalen har vært vurdert som teknisk vanskelig å integrere i et nytt bygg, spesielt med tanke på fundamentering og perforering av buene. Det foreslås derfor at terminalen rives, til tross for at fylkeskommunen ga et sterkt faglig råd om bevaring og integrering av bussterminalen. Fagmyndigheten er informert og innforstått med dette etter avklaringsprosessen.

Det er i planforslaget viet en særlig oppmerksomhet til lokal tilpasning mht. småhusmiljøet.

Det er arbeidet med konkrete tiltak for å tilpasse ny bebyggelse til nærliggende kulturmiljø, for eksempel tilbaketrukket bygningskropp, nedtrapping mot eldre bebyggelse og variasjon i byggehøyder og et fasadeuttrykk som underordner seg arkitektonisk som mindre framtrædende, og dermed i mindre grad ta oppmerksomheten bort fra nabobygningene

Bebyggelse på bussterminaltomten er trappet ned mot NB! -området og stasjonstorget i øst, og mot Rådhusparken i vest.

Øvrig utforming ivaretar siktlinjer gjennom planområdet, herunder jernbanen – helsetorget – Rådhusparken og stasjonstorget.



Figur 5-9. sett fra stasjonstorget illustrert med mulige blå/ grønne rekreasjonselementer. Vil vurderes som en del av Lillestrøm kommunens «knutepunktprosjekt». (kilde: illustrasjonshefte)

3) Tiltaket innebærer direkte konsekvenser for kulturminner, siden bussterminalen skal rives. Påvirkningen vurderes som sterkt forringet i konsekvensutredningen for kulturminner. Planforslaget har imidlertid ingen konsekvenser for automatisk fredete kulturminner.

Planen har en indirekte, visuell virkning på tilgrensende kulturminner og kulturmiljøer som følge av økt utnyttelse. Planforslaget har tatt høyde for konkrete tiltak nevnt i punkt 2, noe som vil bidra positivt med hensyn til tilpasning til blant annet Dampsagtomta, NB!-området (deler av det gamle Lillestrøm sentrum), stasjonsbygningen og rådhuset. Konsekvensutredningen vurderer konsekvensene henholdsvis som ubetydelig endring (Dampsagtomta), forringet (NB!) og noe forringet (Rådhuset) uten skadereduserende tiltak.

Dagens bro over Nitelva fungerer som en visuell og fysisk barriere mellom delområdet og planområdet. Det nye byrommet under broen vil ha en avbøtende effekt på den visuelle barrieren, og nedtrapping av bebyggelsen mot Kulturkvarialet og rådhuset vil også virke avbøtende.

Endringene er vurdert å være i tråd med nasjonale, regionale og kommunale føringer og strategier for utvikling av Lillestrøm, særlig med hensyn på områdets nærhet til Lillestrøm sentrum og dets kollektivknutepunkter.

5.10. REKREASJON

5.10.1. Private og felles uteoppholdsarealer

1) Planområdet er sterkt preget av bygninger og harde flater. Store deler av planområdet benyttes i dag til parkering, veiareal, manøvreringsareal, reguleringsplasser og dokkingstasjoner for busser. Planområdet egner seg lite for opphold og har ingen tydelig definerte uteoppholdsarealer i dag.

2) Planforslaget legger til rette for utvikling av et sørøstvendt torg knyttet opp mot hovedinnganger, bevertning og gjennomgang av kvartalene. Torgarealene skal være tilgjengelig for allmennheten samt mulighet for uteservering tilknyttet bevertning – ca. 3840 m², eller ca. 22 % av planområdets bebyggbare areal (bebyggelse og anlegg formålene). Det skal også tilrettelegges for opphold med fastmonterte sittemøblement og planting av nye trær på torget. I tillegg legges det opp til blågrønne tak og felles



takterrasser. Som en forlengelse av rådhusparken legger planforslaget også opp til etablering av nye aktivitetsområder under Rælingsbrua med blant annet mulighet for taupark, street-basket og øvrig aktivitet knyttet til friluftsliv. Tiltakene vil samlet sett være med å aktivisere planområdet til opphold og aktivitet, også i områder som i dag framstår som «baksider».

3) Endringene vil utelukkende være positive i forhold til dagens situasjon. Planforslaget gir både brukerne, besøkende og ansatte varierte uteoppholdsarealer med ulike kvaliteter og størrelser og er i tråd med overordnede føringer. Planforslaget tilfører en rekke positive kvaliteter i form av variert beplantning, nye åpne og bearbejdede uterom og forbindelser som fører til målpunkter og attraksjoner. Av særlig betydning her er prosjektets urbane kobling mellom planområdet, vestaksen og stasjonsområdet. Det vises også til utomhusplanen og byromsprogrammet som følger planforslaget.

5.10.2. Offentlige friområder

1) Det er ikke regulert inn noen offentlige friområder innenfor planområdet i dag. Planområdet grenser til store etablerte friluftsområder, herunder Byparken, Rådhusparken, Elveparken og promenaden langs Nitelva. Grønnstrukturen langs Nitelva utgjør et stort og viktig område i kommunen og er et av de viktigste grønnstrukturarealene brukt for rekreasjon. Nitelva er også en viktig biotop med stort biologisk mangfold. Det er fremtidige planer for å utvikle området på motsatt side av elven med ny gang- og sykkelbru, fuglekikketårn og tilrettelegging for diverse aktiviteter.

2) Planforslaget regulerer i alt inn 1 350m² med nye offentlige friområder. Planforslaget åpnes opp for myke trafikanter og styrker forbindelsene til viktige målpunkter og attraksjoner.

3) Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til flere av byens friområder. Endringene vil utelukkende være positive sammenlignet med dagens situasjon.

5.10.3. Turdrag

1) Langs jernbanen er det en eksisterende gang- og sykkelvei. Denne leder ned til det sammenhengende turveinettet langs Nitelva. Planområdet ligger ca. 150 meter fra Nitelva. Her finnes gang- og sykkelveier, samt brygger og mulighet for fiske og padling i elva. Både Jonas Lies gate og Brogata brukes av barn og unge til skole/barnehage og fritid.

2) Planforslaget opprettholder eksisterende gang- og sykkelvei og styrker forholdene i vesentlig grad for myke trafikanter gjennom kvartalet ved etablering av nye ferdselsårer gjennom planområdet. Videre skal det etableres god belysning som sikrer trygge forbindelseslinjer også på kveldstid og i vinterhalvåret.

3) Planforslaget (o_ST1-3) vil i stor grad fokusere på myke trafikanter og vil realisere «vestaksen» som vil være et positivt bidrag for tilgjengelighet i området. Endringene vil være svært positive for myke trafikanter og turgjengere. Ikke bare for nærområdet, men også for sentrum og byen som helhet. Ved å åpne opp planområdet for gjennomgang som leder til målpunkter og attraksjoner vil dette føre til nye ferdselsårer og en utvidelse av byromsnettet. Dette er i tråd med kommunens overordnede føringer og grøntplan for byggesonen.

5.11. TRAFIKK

5.11.1. Kjøreadkomst og tilknytning til det overordnede veinettet

1) Det er i dag to adkomster til bussterminalen. Den ene er fra Brogata og den andre fra rundkjøringen ved det nordvestre hjørnet av planområdet. Begge adkomstene har bom og er ikke åpne for fri trafikk. Fra Brogata er det kun innkjøring for bussene som kommer fra sør. Romerike Helsebygg har adkomst fra Brogata og videre i Dampsagveien. Fylkesvei 1518 Brogata er en tofelts vei, kjørebanebredde ca. 6,5 m, med fortau på begge sider av veien. Fartsgrensen er 50 km/t. Dampsagveien går gjennom planområdet og under deler av helsebygget. Kjørebane er ca. 6,0 m og det er en høydebegrensning på 3,7 m. Fartsgrensen er 40 km/t. Brogata og Dampsagveien møtes i et T-kryss med eget venstresvingefelt for kjørende fra Brogata inn Dampsagveien. Inn-/utkjøring til parkeringsplassen utenfor Romerike helsebygg ligger tett på krysset. Jonas Lies gate har fire felt med midtrabatt. Det er et mer gatepreg her enn Brogata og Dampsagveien. Bussterminalen tar opp store deler av gatetverrsnittet med plattformer på begge sider av gaten. Fartsgrensen er 40 km/t.



2) Dagens kryss- og veiløsning i Brogata og Dampsagveien videreføres, samt inn- og utkjøring til bussterminalen med innkjøring fra rundkjøringen Brogata x Jonas Lies gate. Avkjørsel til bussterminalen fra Brogata fjernes. Busser fra Brogata sør skal inn på bussterminalen må ta en runde i rundkjøringen. Det er beregnet at rundkjøringen har god kapasitet til å håndtere busser fra Brogata sør som skal inn i bussterminalen, samtidig som man unngår høyresving over fortau i Brogata som vil bedre trafiksikkerheten for gående og syklende.

Jonas Lies gate mellom rundkjøring Brogata og rundkjøring Adolph Tidemands gate (gateterminalen) anbefales å permanent stenges for gjennomgående personbiltrafikk da dette vil øke busskapasiteten for gateterminalen. Det legges likevel ingen forutsetninger om dette i planforslaget. Gateterminalen er i prinsipp uendret i forhold til dagens utforming. Bredden i hver kjøreretning er satt på 7,5 meter for at leddbuss skal kunne parkere og kjøre forbi buss foran. Løsningen medfører mindre endringer av eksisterende holdeplasser og midtrabatt. Planforslaget åpner for en mulig utvidelse av gateterminalen dersom gateterminalen stenges permanent for gjennomgående biltrafikk. I hver ende av gateterminalen er deler av eksisterende refuger foreslått endret. Dette er for å ha to kjørefelt i hver ende av gateterminalen, som muliggjør innkjøring og parkering for ytterste oppstillingsplass.

3) Endringene i ny situasjon vil være positive i form av en mer oversiktlig og trafiksikker løsning for håndtering av trafikk til og fra planområdet. Myke trafikanter rundt og gjennom området er prioritert i tråd med overordnede føringer. I planforslaget inngår det ingen endringer av gateutformingen rundt planområdet, utover de beskrevne biladkomstene. Området vil i ny situasjon ha to primæradkomster for bil i tillegg til egen ambulanseadkomst via Brogata og egen inn- og utkjøring til buss og logistikk (varelevering og renovasjon) i Jonas Lies gate.

Planforslaget legger opp til tre oppstillingsplasser for buss (en dobbelt plass og en enkelt plass) i hver kjøreretning. Lillestrøm kommune har satt som premisse for bussløsningen at det ikke skal være permanente oppstillingsplasser for buss på arealet foran stasjonstorget. Oppstillingsplassene er derfor lagt i dagens gateterminal. Løsningen sikrer fleksibilitet i fordelingen av busser mellom innendørsterminalen og gateterminalen, i henhold til planforslagets kapasitetsnotat.

I en tett urban kontekst vil en maksimal utnyttelse av gateterminalen med høy frekvens av avganger gi økt fleksibilitet for et mulig fremtidig busstilbud på Lillestrøm, herunder ved innføring av flere gjennomgående busslinjer gjennom byen. En slik løsning er for eksempel brukt i gateterminalen ved Oslo sentralstasjon.

5.11.2. Adkomst for myke trafikanter

1) Det er flere adkomstmuligheter til planområdet i dag. Langs Jonas Lies gate går det i dag en gang- og sykkelvei på sørsiden og fortau på nordsiden. Det er to gangfelt langs strekningen for kryssing av gaten. Langs Brogata er det fortau på sørsiden, fortau/gang- og sykkelvei på nordsiden og kun et gangfelt. På sørsiden av planområdet går en gang- og sykkelvei langs jernbanen.

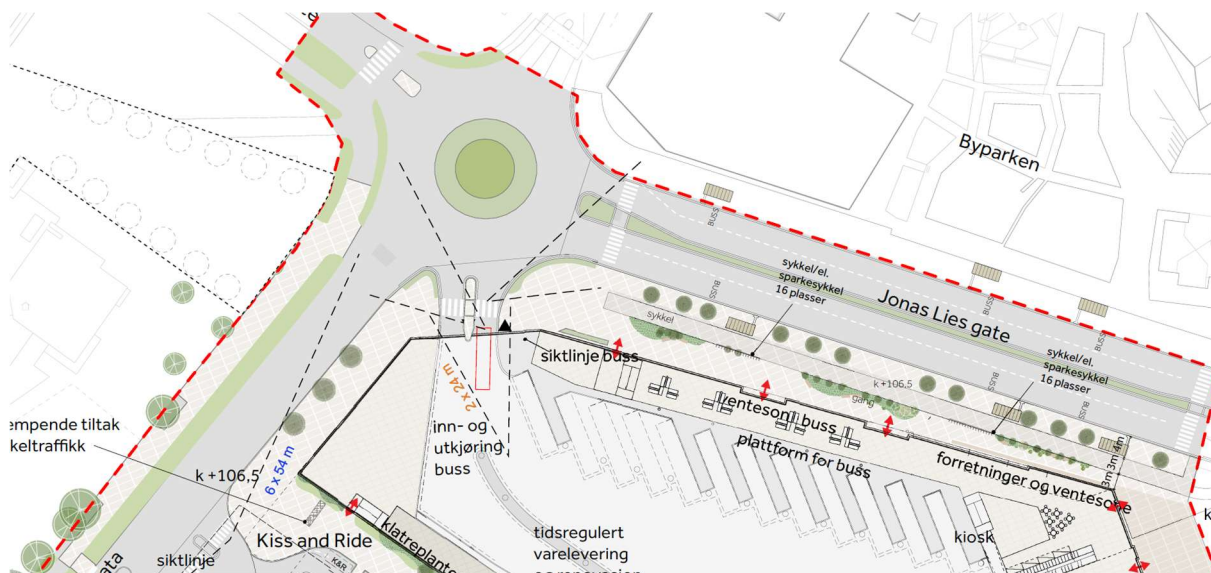
2) Planforslaget prioriterer og tilrettelegger godt for myke trafikanter og sikrer trygge atkomstsituasjoner. Den nye «Vestaksen» som planområdet er en del av, skal tilrettelegges for gående og syklende. Vestaksen fortsetter langs Jonas Lies gate. Aksen vil være minst 7 m bred på hjørnet av Brogata og Jonas Lies gate og mellom 10 og 14 m bred langs Jonas Lies gate, hvor gående blir skjermet fra syklende med beplantning og gatemøblering. Vestaksen vil være supplert med en 180 m lang øst-vest fotgjengerakse som går gjennom planområdet (Torg o_ST1 og o_ST2 på 7–26 m bredde).

Planområdet åpnes for gjennomgang fra alle sider og med gode forbindelser som fører til målpunkter og attraksjoner både innenfor og utenfor planområdet. Alle interne veier reguleres som torgarealer. Redusert flateparkering vil ha positiv innvirkning på trafikkbelastningen i området. Gang- og sykkelforbindelsen langs Jernbanen vil opprettholdes som en prioritert transportakse. Det vises også til konsekvensutredningen og trafikkanalysen vedlagt plansaken for utfyllende informasjon.

3) Endringene i ny situasjon vil være svært forbedret sammenlignet med dagens situasjon og i tråd med overordnede føringer når det gjelder å legge til rette for myke trafikanter som har hovedprioritet fremfor bil og parkering. Inn- og utkjøring til ny innendørsterminal vil videreføres som i dag, og krysser dermed Vestaksen. Inn- og utkjøring fra Brogata har vært vurdert, men har for mange trafikk- og



sikkerhetsmessige ulemper sammenlignet med valgt løsning. Krysning mellom buss og myke trafikanter skal være oversiktlig og trygt. Sikt for innkjøring til bussterminal er i henhold til krav i Statens vegvesens håndbok N100. For å sikre trygg passasje for myke trafikanter forbi inn- og utkjøring til innendørsterminalen, er det tenkt et grønt element langs fasaden for å lede gangtrafikken borte fra inn- og utkjøringen.



Figur 5-10. Jonas Lies gate x Brogatadidi (kilde: illustrasjonshefte)

Adkomst er regulert vei, men vil utformes som et gangfelt med trafikkø. Inn- og utkjøringen vil suppleres med skilting i videre prosess. Prinsippet for adkomst til bussterminalen er det samme som i eksisterende situasjon, men med en avkjørsel færre og en mer kompakt løsning. I tillegg vil det være mulig, når man har krysset Brogata, å gå til stasjonen via helsetorget uten å møte kryssende kjøretøy.

5.11.3. Veier i planområdet

1) Planområdet er avgrenset av Jonas Lies gate i nord og Brogata i vest. I tillegg går Dampsagsveien gjennom planområdet og under deler av helsebygget. Jonas Lies gate har fire felt med midtrabatt. Det er et mer gatepreg her enn Brogata og Dampsagveien. Gateterminalen tar opp store deler av gatetverrsnittet med plattformer på begge sider av gaten.

2) Veiløsningen er tilpasset dagens veisituasjon. Det inngår altså ingen endringer av gateutformingen rundt planområdet, utover de beskrevne biladkomstene og tilpasninger for kollektiv nevnt i punkt 5.11.1. Grenselinjene for reguleringen er lagt opp mot både gjeldende reguleringsplaner og eksisterende eiendomsgrenser. Fortauene inn mot ny bebyggelse skal ha en bredde på minst 3,0 m. Dette gjelder ikke for fortauet sør for avkjørselen til legevakten på grunn av broens bredde.

Planområdet er ikke utsatt mot 200-årsflom, men de viktigste funksjoner som faller under sikkerhetsklasse 3 iht TEK17s krav er ikke sikret mot 1000-årsflom. Dvs. at kritisk infrastruktur som vann, strøm eller ventilasjon til lokaler for slike F3-funksjoner må plasseres og dimensjoneres for å motstå virkningene av en 1000-årsflom. Ny legevakt, akuttmottak og andre sårbare samfunnsfunksjoner over kote +108 er en konsekvens av tek. Disse funksjonene skal derfor plasseres på nivå to i helsebygget. Det vil i dette tilfellet kreve heving av Brogata for å sikre adkomst til ny plassering. Ny avkjørsel vil være på ca. kote +109. Det vil øke planområdets robusthet, hvor de kritiske funksjonene som faller under sikkerhetsklasse F3 iht. TEK17s krav til sikkerhet mot flom, vil tåle påvirkningene av en 1000-årsflom slik at funksjonsevnen blir opprettholdt under en flomsituasjon.

3) Endringene er i tråd med overordnede føringer. Egne veitegninger følger planforslaget. Det vises også til vedlagte byromsprogram. En flom med 1000-års returintervall vil være varslet på forhånd. Det bør derfor etableres planverk for flytting og sikring av andre materielle verdier for å unngå store materielle skader. Etasjer under kote +107,5 må prosjekteres for å tåle påkjenningene av oversvømmelse uten fare



for mennesker eller større materielle skader. Muligheten for gangbroer mellom helsebygg (BKB1) og kvartalet mot Jonas Lies gate (BAA) vil sikre tilgang til hele planområdet ved 1000-årsflom.

5.11.4. Løsning for varelevering

1) I dag er det varelevering til Romerike helsebygg fra tre steder: ved hovedinngangen, ved oppgang E (nordøst på bygget) og ved ambulanseinngangen. Det er rundt 10-15 faste daglige leveranser, i tillegg til noen ekstra. Flertallet skjer ved ambulanseinngangen og det er til tider utfordringer med større ansamlinger av kjøretøy, både ambulanse, politi, renovasjon og varelevering. Det har ført at noen kjøretøy må rygge ut i Dampsagveien for å snu.

2) Det er avsatt egne områder til varelevering og renovasjon, med separate løsninger for helsebygget og for bussterminalen. Vareleveranser til bussterminalen har samme inn- og utkjøring som bussen og har et eget område fraskilt fra gående og syklende. Dette hindrer konflikt med myke trafikanter og gir korte avstander fra oppstillingsplass til målpunkt. Vareleveranser til helsebygget er foreslått fra en kombinert HC-parkering og vareleveringslomme på nordsiden av Dampsagveien. Lommen reguleres slik at varelevering tillattes innenfor bestemte tidsperioder.

3) Planforslaget legger opp til en trafikkssikker og akseptabel løsning både i forhold til myke trafikanter og til behov som er i henhold til kommunens føringer. Løsningen er også i tråd med kommunens vei- og gatenorm.

5.11.5. Parkeringsplasser

1) Totalt er det 483 antall plasser hvor 143 er tilgjengelige for besøkende. Plassene befinner seg innendørs i en parkeringskjeller, og utendørs i tilknytning til hovedinngangen. I tillegg er det også et frittstående p-hus på baksiden av bygget i tillegg til noe bakkeparkering på terminaltomten. Utenfor planområdet er det flere muligheter for å parkere i gåavstand fra Romerike Helsebygg, og det er generelt god parkeringsdekning i Lillestrøm.

	Hva	Antall plasser
1	Frittstående parkeringshus	123 plasser (reserverte)
2	Parkeringskjeller	308 plasser
3	Parkering utenfor hovedinngang	38 plasser (inkl. 10 HC plasser)
4	Parkering på terminaltomten	14 for ansatte tilknyttet bussterminalen

Figur 5-11a, Oversikt over dagens parkering på planområdet

2) Planforslaget tillater en total parkeringskapasitet på opptil 585 P-plasser. Bruk av ca. halv parkeringsnorm for de nye bebyggelsene, sammen med eksisterende parkeringsplasser, definerer maksimal parkeringskapasitet. Dette vil legge begrensninger på bilturandelen, og en større andel må reise med kollektiv, sykkel og til fots enn i dag. Planområdet ligger gunstig plassert med tanke på bruk av andre reisemidler enn bil.

Helsebygg:

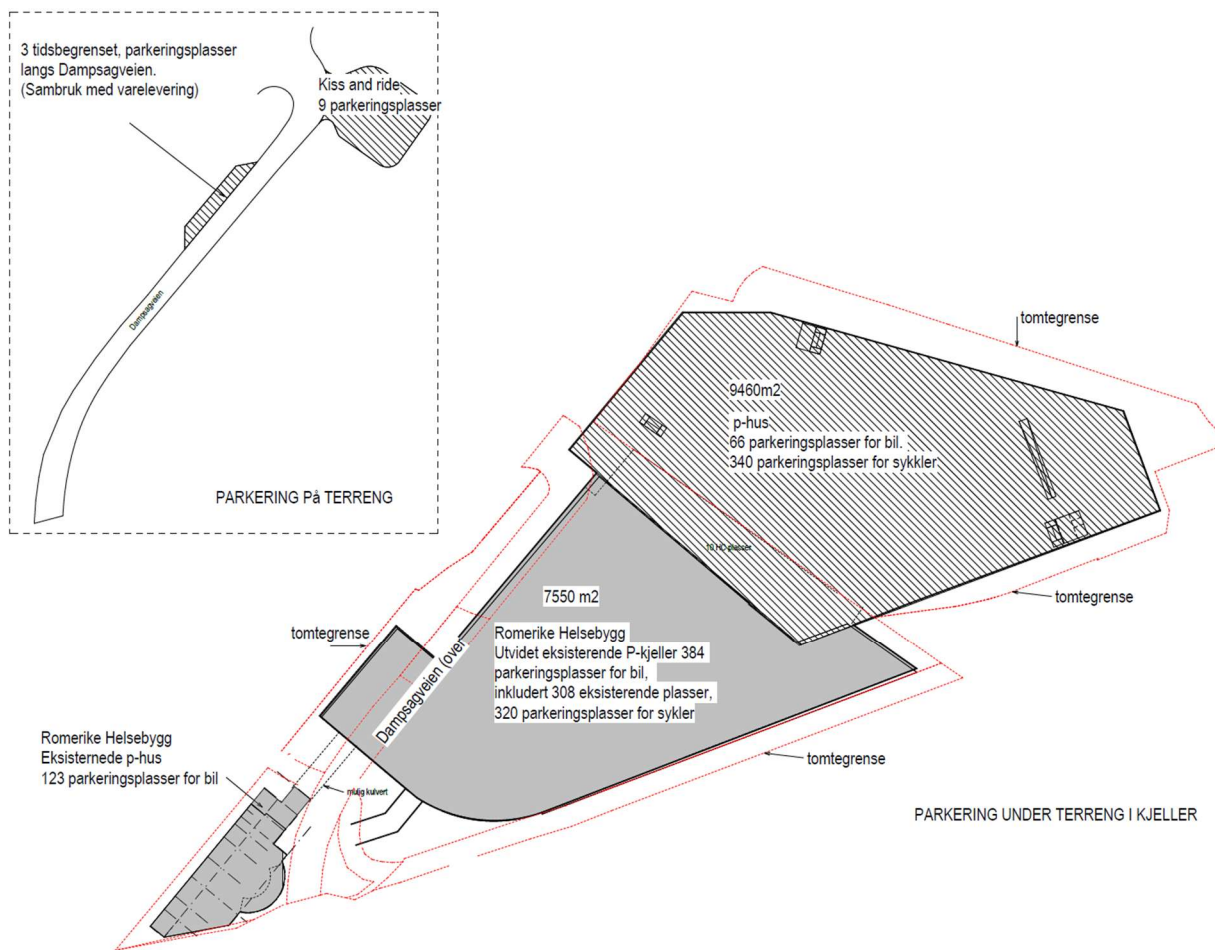
Eksisterende helsehus har en parkeringsdekning på 469 plasser. Ny bebyggelse utgjør ca. 20 000 m² BRA. Med anvendelse av halv parkeringsnorm (0,25 p-plasser per 100 m² BRA) utløses et behov for 50 nye plasser. Samlet parkeringsbehov for helsehuset blir dermed 519 plasser.

Bussterminaltomten:

Ved en utnyttelse på 44 000 m² til hovedsakelig kontor-, administrasjons- og undervisningsformål er maksimal parkeringsnorm i kommuneplanen 0,25 p-plasser per 100 m² BRA. Som følge av nærhet til kollektivknutepunkt reduseres øvre grense til 0,15 p-plasser per 100 m² BRA. Dette gir et maksimalt parkeringsomfang på 66 plasser.

Samlet parkeringskapasitet skal ikke overstige 585 p-plasser.

Det skal etableres sykkelparkeringsplasser på terreng (se illustrasjonsplan) og resten i kjelleren med fasiliteter. Antall s-plasser vil være ift. formål, men det planlegges ca. 740 plasser. Det åpnes for å bruke eksisterende sykkelhotellet.



Figur 5-11b, Fremtidig parkeringsløsning innen planområdet

3) Ny situasjon vil bli vesentlig bedre enn dagens situasjon da den prosentvise delen av planområdet som i dag består av parkeringsflater er høy. Nesten all parkering fjernes fra overflaten. Myke trafikanter har prioritet som brukere av planområdet. Lav parkeringsdekning er i tråd med overordnede føringer og planer. Reguleringsbestemmelsene stimulerer til økt sykkelandel og gange til fordel for bil. Redusert parkering vil i tillegg ha positiv innvirkning på trafikbelastningen i området. Krav fra kommuneplan av 5% HC-plasser skal fullføres. Minste antall HC plasser er 10. Det vil være utfordrende å plassere 5% akkurat ved adkomstene siden p-hus og kjelleren er allerede bygget. Ca. 3% av HC plassering vil være nær hovedadkomst på terreng og det vil frigjøres flere plasser ved utvidelsen av kjellerparkeringen.

Helsebygg (BKB1-4) skal utvide arealet sitt betydelig. Det er per i dag plass til ca. 450 ansatte. Dimensjonering av parkeringskapasitet for helserelatert tjenesteyting avhenger av lokal bruk og konkrete behov. Siden parkeringshuset allerede er bygget, kan man bekrefte at kapasiteten (469 plasser) allerede er sprengt. Det er derfor lite sannsynlig at en dobling av arealet vil kunne dekkes av dagens tilbud. Fremtidig BRA skal ca. dobles og det kan tenkes at antall ansatte også skal økes til det dobbelte, det vil si til ca. 900 ansatte. Dersom man følger kommuneplanen mht. helsebygg (0,5 p-plass per 100 m²), vil det være behov for 100 nye parkeringsplasser etter utvidelsen av helsebygget med ca. 20 000 m² areal, dersom utvidelsen vurderes isolert. Det er i dag 52 p-plasser på bakkenivå ved adkomstområdet. Det skal i fremtiden begrenses til 10 biler på av- og påstigning området og 3 tidsregulerte HC-plasser i lommen langs Dampsagveien. Det betyr at det vil være 39 færre p-plasser på bakkenivå enn i dag. Dersom man følger kommuneplanen uten tilpasninger, vil det kun tillates 200 parkeringsplasser for 40 000 m². De foreslåtte tallene er derfor ikke i tråd med kommuneplanen.

Når det gjelder bussterminalen, vil det nye kvartalet generere et økt parkeringsbehov. Siden det eksisterende parkeringshuset er offentlig tilgjengelig, er det sannsynlig at noen brukere fra BAA vil benytte dette – enten i område BKB4 eller BKB1_1. I henhold til gjeldende kommuneplan vil 38 000 m²



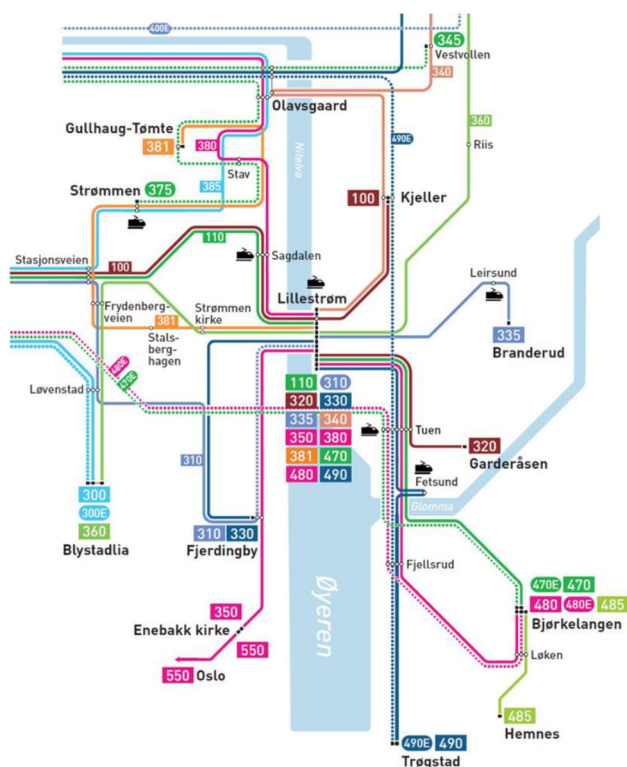
kontor- og undervisningsareal tillate maksimalt 100 parkeringsplasser, basert på en norm på 0,25 parkeringsplasser per 100 m² BRA.

Konsekvensene av en økning i antall parkeringsplasser antas å være marginale for den totale trafikkmengden. Det kan forventes kødannelse i Dampsagveien i korte perioder, men risikoen for tilbakeblokkering som følge av P-kjelleren til øvrige gater vurderes minimal. En kapasitetsøkning vil også bidra til å hindre at man parkerer biler i omkringliggende boligområder.

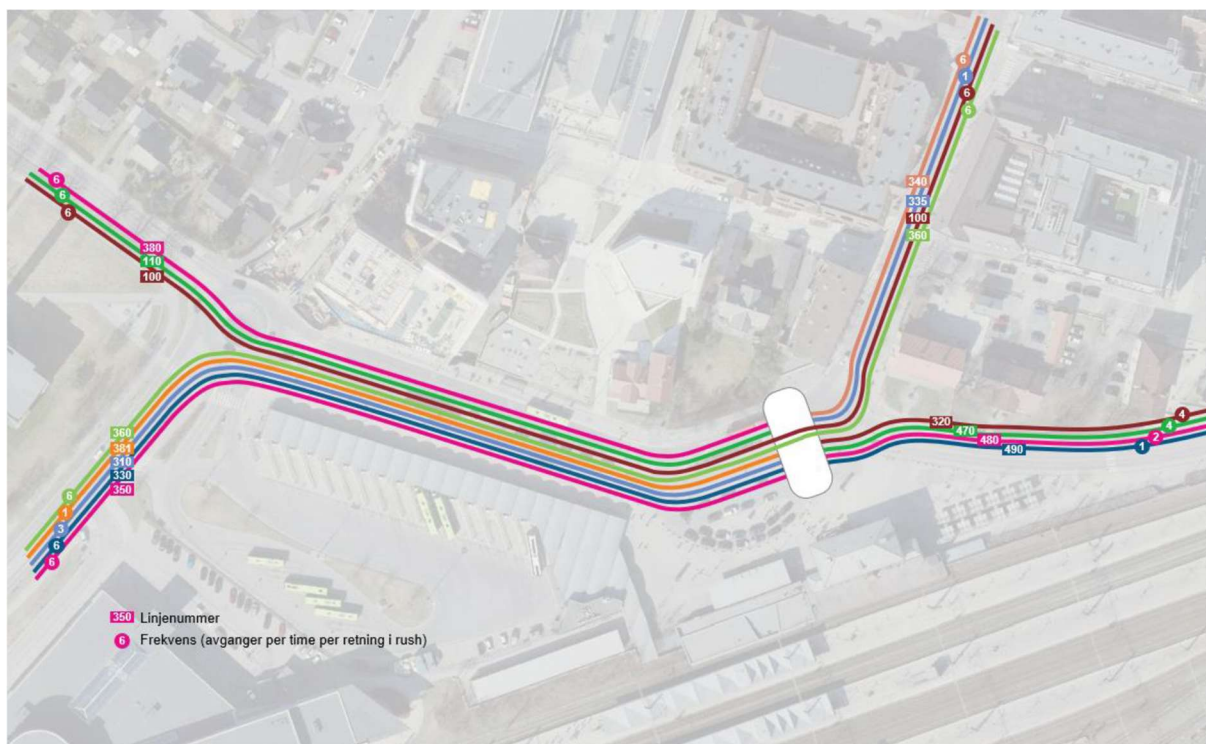
Dampsagveien fungerer i dag som en trafikkert avkjørsel og adkomstvei. En økning i biltrafikk vurderes ikke å medføre vesentlige endringer i trafikksituasjonen, og det forventes derfor ingen signifikante konsekvenser for myke trafikanters sikkerhet.

5.11.6. Kollektivtilbud

1) Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal ligger like ved togstasjonen, og det er god kollektivdekning i området. Lillestrøm stasjon er Norges tredje mest trafikkerte jernbanestasjon. Bussterminalen er et viktig kollektivknutepunkt for Nedre Romerike. RVU fra 2020 viste 16% kollektivandel i Lillestrøm kommune. En rekke kollektivlinjer terminerer i knutepunktet (start og endepunkt på linjen). 12 busslinjer betjener Lillestrøm bussterminal i dag, der 8 av linjene starter/ender på bussterminalen. I tillegg er det tre servicelinjer. Disse betjener områdene rundt Lillestrøm som Fjerdingby, Trøgstad, Bjørkelangen, Garderåsen, Leirsund, Skedsmokorset, Strømmen og Kjeller. To linjer pendler gjennom terminalen: linje 100 Kjeller–Oslo bussterminal og linje 360 Skedsmokorset–Blystadlia.



Figur 5-12 Utsnitt fra Ruters linjekart for Nedre Romerike (fra ruter.no) viser hvilke retninger de ulike linjene kommer inn til knutepunktet, linjenes frekvens (avganger per retning per time) og om linjene terminerer eller ikke.



Figur 5-13. Busslinjer som betjener Lillestrøm knutepunkt symbolsk illustrert. Tallene angir antall avganger per retning per time i rush. Fargene korresponderer med linjekartet i Figur 2. Terminerende linjer stopper i den hvite firkanten. Gjennomgående linjer er tegnet over firkanten.

Lillestrøm bussterminal har i dag stor kapasitet. I gateterminalen er det langsgående plattformer med plass til tre busser etter hverandre (men da uten mulighet for forbikjøring) som benyttes for holdeplasser. Resten av holdeplassene er 16 oppstillingsplasser med plattform på bussterminalen. Her er det i tillegg syv oppstillingsplasser for parkering av busser (regulering). Det er til sammen 23 oppstillingsplasser for buss på bussterminalen samt de to langsgående plattformene i gateterminalen.

Kapasitetsberegninger med utgangspunkt i dagens busstilbud og eksisterende rutetider for Lillestrøm bussterminal viser at det gjennomsnittlig er syv busser inne på terminalen. I en periode fra 08:25 til 08:30 er det opp mot 13 busser inne på terminalen samtidig.

2) Gjeldende kommuneplan har endret arealet der den eksisterende bussterminal ligger fra rent kollektivformål til kombinert formål kontor/tjenesteyting/forretning/bevertning/kollektivknutepunkt. Tilsvarende har fastsettelsen av planprogrammet for herværende plan understreket kombinasjonen av tilrettelegging for langsiktig vekst i kollektivtrafikken gjennom et brukervennlig og kompakt kollektivknutepunkt kombinert med urban bebyggelse på stasjonsområdet.

Planforslaget innebærer en konvertering fra dagens store og avstengte overflateparkering for bussene, til en mer kompakt innendørs bussterminal, betjent fra Jonas Lies gate som i dag og en mulig effektivisering av gateterminalen med flere holdeplasser. Planforslaget følger opp intensjonene i de overordnede planer for sentrumsutviklingen for Lillestrøm og anbefaler et bilfritt stasjonstorg og Jonas Lies gate opp til rundkjøringen ved inn- og utkjøringen til innendørsterminalen. Dette skaper grunnlag for en oversiktlig og effektiv bussbetjening også utendørs i Jonas Lies gate, herunder for en mulig fremtidig økning av gjennomgående pendellinjer i tråd med forutsetningen ved anleggelse av dagens gateterminal. Kapasiteten for en god og fleksibel bussbetjening på knutepunktet opprettholdes, og samtidig etableres det grunnlag for næringsvekst og nye bilfrie arealer for rekreasjon og gateliv til erstatning for bussterminalens barrierevirkning i dag.

I forbindelse med ny førstegangsbehandling av planforslaget for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal 23.08.2023, ble det vedtatt i vedtakspunkt 2f at:



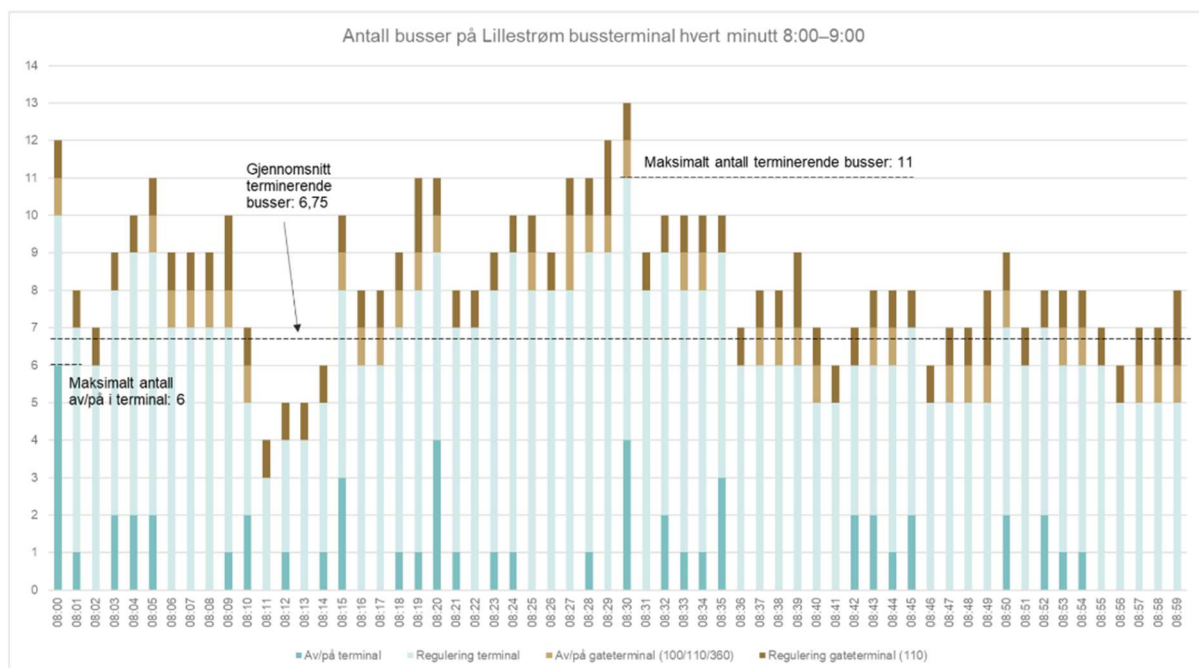
«Før andregangsbehandling skal det vises en kapasitetsløsning for bussterminalen som har fleksibilitet til tilstrekkelig kapasitet og plattformer for å håndtere en betydelig framtidig utvidelse av busstilbudet med hensyn til økt frekvens på eksisterende linjer, nye linjer, og nye typer busser. En fysisk utvidelse av terminalområdet skal eventuelt skje i retning togstasjonen for å forenkle byttet mellom buss og tog.»

Det er til andregangsbehandling av planforslaget lagt til grunn et omarbeidet plangrep for bussterminaltomten. Nytt plangrep vil øke kapasiteten for buss innenfor planområdet og ta vekk behovet for avbøtende tiltak i rushtid som lå til grunn for planforslaget som lå til offentlig ettersyn. Løsningen i plangrepet innebærer tilsvarende punkt for inn- og utkjøring, kjøremønster og plassering av oppstillingsplasser for buss som for dagens bussterminal. Dette gir en gjenkjennelig terminalutforming for brukere av knutepunktet. Oppstillingsplasser med plattform er detaljutført til å kunne håndtere ulike typer bussmateriell (typer busser), for å ivareta mulig fremtidig behov. Dette er gjort i samråd med Ruter.

Det nye plangrepet innebærer en økning av areal for buss i ny innendørsterminal. Areal for buss er økt fra ca. 2800 m² til ca. 4200 m² i ny innendørsterminal. Utvidelsen av areal for buss er gjort i retning togstasjonen. I tillegg er det satt av mer areal til venterom,toaletter og andre terminalrelaterte funksjoner. Antall oppstillingsplasser med plattform er økt fra potensielt åtte plasser til 12 plasser, i tillegg til to ekstra reguleringsplasser langs sørsiden av bygget. Dette gir potensielt rundt 14 plasser totalt i omarbeidet løsning. Endelig konfigurasjon og utforming av oppstillingsplasser i innendørsterminalen avklares i forbindelse med bygging av anlegget. Dette er sikret gjennom bestemmelsene.

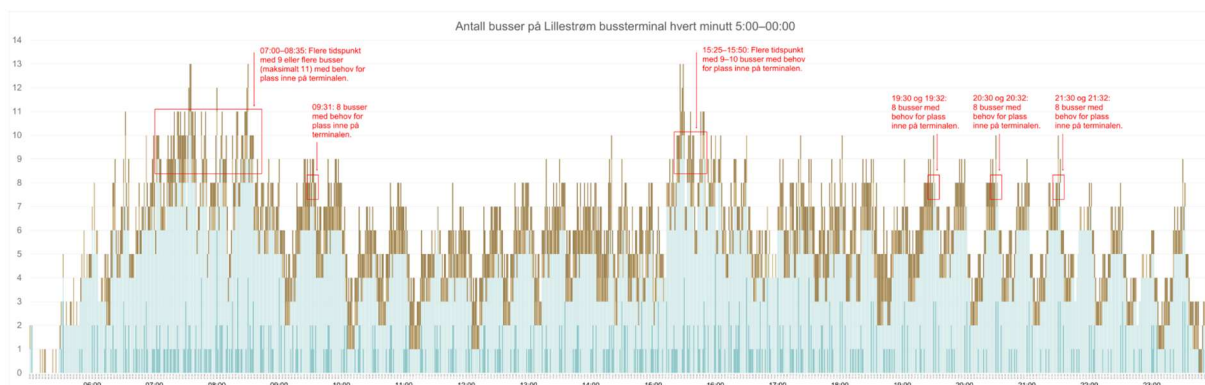
For gateterminalen er planforslaget uendret mot andregangsbehandling når det gjelder kjøremønstre. Løsningen innebærer en 2+1 løsning (en enkeltplass og en dobbeltplass) på hver side av gateterminalen. I praksis vil gateterminalen være utformet slik den er uformet i dag. I planforslaget er det beskrevet en løsning med stengt Jonas Lies gate for gjennomkjøring av personbiler i permanent situasjon. Dersom dette legges til grunn, kan gateterminalen utvides i begge retninger, noe som vil øke busskapasiteten og gjøre gateterminalen mer fleksibel for ulikt materiell.

Forslagstiller har gjort oppdatert kapasitetsberegninger for buss som grunnlag for nytt plangrep. Kapasitetsberegningene er gjort med utgangspunkt i vognplanen for 2024 (gjeldende per utarbeidelse av planforslaget), og er en teoretisk vurdering av fordeling buss mellom gateterminalen og ny innendørsterminal (terminerende linjer). Fordelingen er vist i grafen under. Grafen viser terminerende linjer som må bruke innendørsterminalen (blå søyler) og linjer som kan bruke gateterminalen (brune søyler) fordelt gjennom makstimen i rushtid for et normalt kjøredøgn (vist mellom 08:00 og 09:00). Beregningene viser at det i makssituasjon vil være behov for 11 oppstillingsplasser samtidig i innendørsterminalen. Det vil i snitt være behov for syv oppstillingsplasser samtidig.



Figur 5-13b viser antall busser på Lillestrøm bussterminal mellom kl. 8 og 9:00

Rushtid er dimensjonerende for løsningen. Utenom rushtid vil behov for antall plasser være lavere. Grafen under viser en fordeling av busser gjennom hele kjøredøgnet. Beregningene viser at behovet er størst i perioden 07-10 og 15-17. For resten av kjøredøgnet, vil behovet for plasser i innendørsterminalen være redusert. I lengre perioder av kjøredøgnet vil innendørsterminalen være halvfull.



Figur 5-13c viser antall busser på Lillestrøm bussterminal mellom kl. 17 og 24:00

I anleggsperioden er det lagt til grunn bruk av midlertidige reguleringsdepoter for buss vest og øst for dagens bussterminal, vist i Depotgata og på Stortorvet. I anleggsperioden vil dagens bussterminaltomt være et byggeområde, og terminalfunksjonene må løses utenfor tomten. Dette medfører behov for større arealer i og/eller rundt terminalområdet som kan håndtere regulering av terminerende linjer, samt at det etableres midlertidige holdeplasser i nærheten av eksisterende gateterminalen, for å redusere tid for bytte mellom linjer og andre ulemper for den reisende.

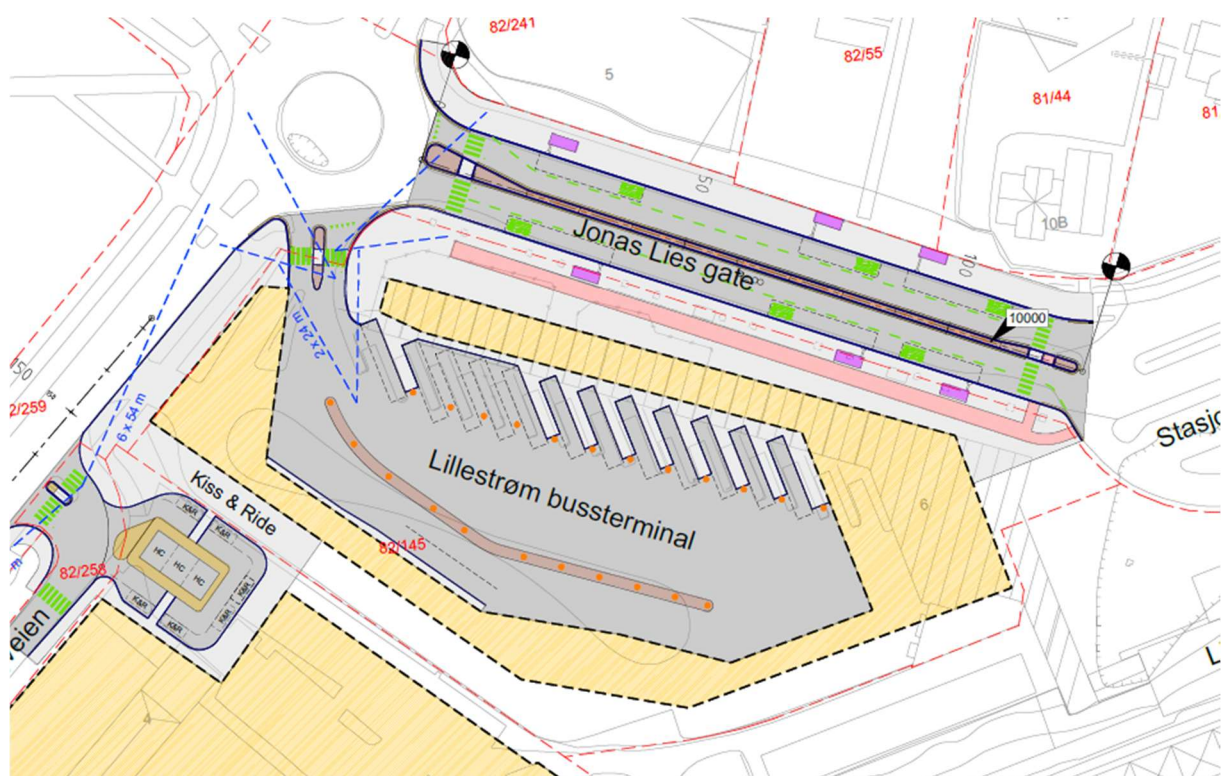
Til andregangsbehandling er det gjort en trafikkanalyse av bussløsningen i anleggsperioden og permanent situasjon. For den permanente situasjonen, er det gjort en særskilt beregning av foreslått tiltak med å stenge dagens avkjøring fra Brogata til terminalen. Disse bussene må i ny situasjon kjøre rundt i rundkjøringen Jonas Lies gate x Brogata, og ha inn-/utkjøring fra rundkjøringen. Beregningene viser at grepet i seg selv ikke vil gi trafikale utfordringer, og at rundkjøringen har god kapasitet til å håndtere forventet kapasitetsbehov for buss i permanent situasjon.

Trafikkløsningen i anleggsperioden innebærer en situasjon med regulering av busser i Depotgata og på Stortorvet, med ulik fordeling av antall busser mellom de to lokasjonene. Trafikkberegningene viser kort



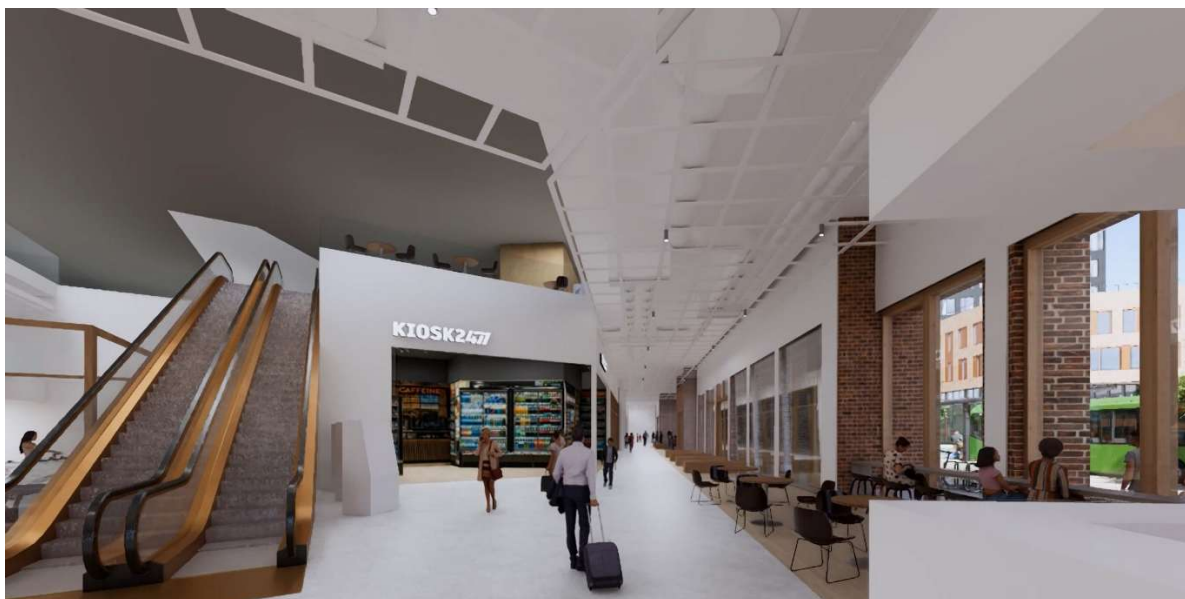
oppsummert at regulering av buss i Depotgata (vest for terminalen) er mest hensiktsmessig for avviklingen av buss, og for trafikken i Lillestrøm sentrum for øvrig. Avvikling av buss i anleggsperioden vil være krevende, med flere sårbare punkter som kan medføre forsinkelser. Beregningene viser at busser må kunne vende i rundkjøringen foran Stasjonstorget dersom en løsning med regulering i Depotgata legges til grunn. Dette gir beste avvikling for buss. En slik løsning medfører behov for en utvidelse av dagens geometri i rundkjøringen. Utvidelsen er vist i planforslagets tekniske tegningshefte.

For å sikre tilstrekkelig med holdeplasskapasitet i anleggsperioden, er det foreslått midlertidige holdeplasser foran Stasjonstorget og i Solheimsgata. Holdeplassene foran Stasjonstorget krever mindre tiltak av dagens kjøreareal og areal for Kiss and ride. Endringene er vist i planforslagets tekniske tegningshefte. Ved endt anleggsperiode vil holdeplassene tas vekk, og gatearealet kan tilbakeføres eller få annet formål som avklares gjennom Knutepunktsprosjektet.



Figur 5-14. alternativet viser 12 holdeplasser med plattform og 2 plasser for regulering i bussterminalend. Til sammen 14 plasser. (Kilde: Bussløsning i permanent situasjon)

Venteromfunksjonen vil ivaretas også i framtidig situasjon. Ventearealene får direkte tilgang fra Jonas Lies gate og Stasjonstorget. Skilting, informasjonstavle, ventearealer med tilhørende servicefunksjoner bidrar til aktivisering av gateplanet og tydeliggjøring av bussterminalens viktige samfunnsfunksjon. Det tilrettelegges for ca. 80 sitteplasser i venterommet.

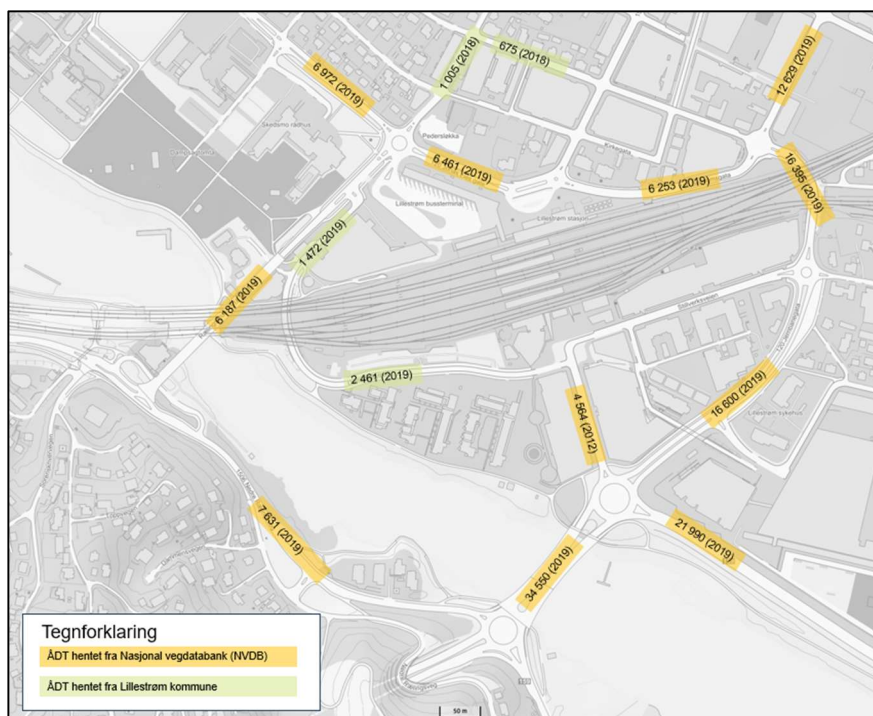


Figur 5-15 Adkomst fra stasjonstorget til ventearealene langs Jonas Lies gate.

3) Planforslaget endrer ikke på kollektivtilbudet som finnes i dag annet enn å legge til rette for en mer urban karakter der kollektivreisende og buss har hovedprioritet fremfor bil. Stenging av Jonas Lies gate, både i anleggsfasen og permanent, er vurdert som et positivt tiltak i trafikkanalysen, men er ikke sikret i bestemmelsene.

5.11.7. Trafikkvekst

1) 5.6 viser årsgjennsnittet (ÅDT) på ulike veier i området.



Figur 5-16. Årsgjennsnittet for vei- og gatenettet nær Romerike helsebygg (Kilde: NVDB og Lillestrøm kommune)

2) Planforslaget anbefaler en fremtidig stenging av Jonas Lies gate mellom rundkjøring Brogata og stasjonstorget for gjennomgående privatbiltrafikk. Etablert trafikkmodell, utarbeidet av Asplan Viak fra 2020, viser at biltrafikken i Dampsagveien vil øke, uavhengig om planforslaget realiseres eller ikke. I



makstimen på ettermiddagen estimeres trafikken til å være 650 kjøretøy. Det er fremkommelighetsproblemer i Brogata i dag inn mot rundkjøringen og sentrumsområdet, og det forventes at problemene vil vedvare i fremtidig situasjon hvis det ikke gjøres tiltak for å bedre trafikkavviklingen i Lillestrøm by. Utbyggingen vil gi en økning i bilturer til/fra området. Parkeringskapasiteten på opptil 585 P-plasser vil legge begrensninger på bilturandelen, og en større andel må reise med kollektiv, sykkel og til fots enn i dag. Planområdet ligger gunstig plassert med tanke på bruk av andre transportmidler enn bil. I konsekvensutredningen for trafikk ble det beregnet bilturproduksjon i makstimen 50-100 kjøreturer, ekskludert P-plassene tilknyttet terminaltomten. Dette tilsvarer en økning på rundt 20% i Dampsagveien. For nærmere detaljer se vedlagte trafikkanalyse og konsekvensutredning.

3) Begrenset parkering på området vil øke belastning på nærliggende parkeringsanlegg og veinett. Oppsummert vil planforslaget få konsekvenser for alle trafikanter, men det vil hovedsakelig være en forbedring for gående og syklende. Tiltaket er en bymessig utbygging av et sentralt område i Lillestrøm sentrum med god kollektivdekning og flere sykkel- og gangforbindelser. Området er preget av trafikkavviklingsproblemer som mange andre byområder, men det er hovedsakelig grunnet faktorer utenfor dette prosjektets omfang. Innen tiltaket er ferdig utbygd kan det være en annen trafikal situasjon enn forventet, spesielt da det er flere usikkerheter knyttet til effekten av ny byutviklingsplan som er under arbeid. Gitt at prosjektet gjennomføres som beskrevet, vurderes de trafikale konsekvensene å være akseptable.

5.12. TILGJENGELIGHET OG UNIVERSELL UFORMING

5.12.1. Tilgjengelighet i bygningsmassen

1) Eksisterende bygninger på planområdet er av senere dato og det antas at de er utformet iht. dagens krav og standarder når det gjelder universell utforming.

2) Planforslaget forholder seg til gjeldende lover og forskrifter vedr. universell utforming.

3) Endringene i ny situasjon vil være forbedret og i tråd med dagens krav og standarder når det gjelder universell utforming.

5.12.2. Tilgjengelighet på uteoppholdsarealer

1) Planområdet er for det meste flatt og er derfor godt tilpasset universell tilgjengelighet. Dette gir et godt utgangspunkt for å planlegge et område som kan benyttes av alle. I forbindelse med oppføringen av bussterminalbygget og helsebygget ble det opparbeidet universell utformede områder.

2) Det er tatt hensyn til universell tilgjengelighet for alle grupper i utforming av planforslaget, og da med spesielt fokus på tilgjengelighet og fremkommelighet for torg og plasser grunnet helseprogrammeringen (eksempelvis brukere med begrenset motoriske eller kognitive evner).



Figur 5-17. Fremtidig byrom (kilde: illustrasjonshefte)

3) Ny situasjon vil medføre forbedring av forholdene ved tilgjengelige byrom og uteoppholdsarealer. Det vil også bli betraktelig enklere for ulike brukere å orientere seg på planområdet enn ved dagens situasjon.

5.12.3. Tilgjengelighet på veier

1) Langs Jonas Lies gate går det i dag en gang- og sykkelvei på sørsiden og fortau på nordsiden. Det er flere gangfelt langs strekningen for kryssing av gaten. Langs Brogata er det fortau på sørsiden fortau/gang- og sykkelveg på nordsiden. På sørsiden av planområdet går gang- og sykkelveien langs jernbanen som fungerer som en viktig transportakse på fritiden.

2) Planforslaget forholder seg til gjeldende krav og standarder vedr. tilgjengelighet, samt overordnede føringer og planer for Lillestrøm kommune.

3) Ny situasjon vil medføre en vesentlig forbedring av forholdene ved tilgjengelige utomhusarealer som for eksempel helsetorget og forbindelsen mot Rådhuset og Rådhusparken. Det vil bli betraktelig lettere å orientere seg på planområdet. Det planlegges også en ny trapp mellom Brogata og Dampsagveien.

5.13. TEKNISK INFRASTRUKTUR

5.13.1. Vann og avløpsnett

1) Vann og avløp er tilknyttet offentlig ledningsnett. Vanntilførsel til Romerike Helsebygg kommer fra kum 213187. Det ligger en 150 mm vannledning som strekker seg rundt hele bygget, og i sørvest kobles den til en hydrant. I nordøst ligger det en 200 mm vannledning nær bussterminalen. Helsebygget er i dag påkopledd spillvannsnett i kum 213177 og 213185. Begge to er selvfølgelig.

For nærmere beskrivelse av dagens løsning vises til vedlagte rammeplan for VA og overvann.

2) Det vises til vedlagte VA/OV-rapport som følger planforslaget. Eksisterende tilknytninger til eksisterende bygg må legges om på grunn av nærhet/konflikt med planlagte nye bygg. Forslag til omlegginger, plassering og nyetableringer er beskrevet i vedlagte VA/OV-rapport. Dette vil følges opp i det videre arbeidet som gitt i reguleringsbestemmelsene.

3) Nye kommunale ledninger vil bli lagt og utført iht kommunes retningslinjer i tett dialog med Lillestrøm kommune. Oppgradering vil gi nødvendige og forbedrede løsninger.



5.13.2. Overvannshåndtering

1) Planområdet består av forholdsvis store områder med harde flater (asfalt og takareal) Planområdet er flatt, og grunnen er antatt å være bytypiske fyllmasser med varierende egenskaper mht. infiltrasjon av overvann. Overvann fra nordsiden av Romerike Helsebygg og bussterminalen blir i dag ført til kum 213191 via overvannsledninger med dimensjoner 200 mm, 250 mm, 300 mm, 400 mm og 500 mm. På sørvestsiden av bygget blir overvannet ført via dreinsledning og mindre overvannsledninger til kum 187716 med pumpe. For nærmere beskrivelse av dagens løsning mht. overvannshåndtering vises til vedlagte rammeplan for VA og overvann.

2) Overvannshåndteringen er tenkt håndtert både gjennom åpne og lukkede løsninger. De åpne løsningene, som infiltrasjon i regnbed, grønne tak på nye bygg, grøntarealer og andre permeable dekker, vil håndtere det lille regnet. Det vil også etableres nødvendige fordrøyningsmagasiner i området som del av de lukkede løsninger. Overvannet i Jonas Lies gate og Brogata vil føres til kommunalt overvannsnett slik som dagens situasjon. Delen av planområdet som grenser mot jernbanen (sørsiden av eksisterende Helsebygg) vil beholdes som før, og det legges heller ikke opp til større tilførsel av overflatevann mot dette området. For nærmere detaljer vises til vedlagte overvannsrapport fra Norconsult som følger planforslaget.

3) Ny situasjon vil endre dagens avrenningssituasjon da området som blir bygget ut har mange tette flater med få grønne arealer. Ved å gjøre tiltak på tak og terreng som beskrevet vil avrenningssituasjonen bli vesentlig forbedret etter utbygging og i tråd med kommunens overordnede føringer. Overvannshåndteringen vil på gateplan bli en synlig del av byrommet.

5.13.3. Brannvann/slokkevann

1) Det er tilgang på slokevann fra brannventiler i dagens kummer. Det er i alt tre brannkummer som dekker planområdet. En ved Brogata, én ved Jonas Lies gate og én sør for Helsebygget.

2) I videre detaljering og prosjektering vil det sørges for tilstrekkelig vannforsyning til å dekke behovet for slokevann, min. 50 l/s fordelt på minst to uttak. Det vil derfor være nødvendig å etablere brannkum inne på planområdet. Helsetorget vil være kjørbart mht. brannbiltykkomst. Det er foreslått å etablere to stk. nye hydranter/brannkummer i øst for å sikre nødvendig brannvannsdekning. Dette vil avklares nærmere med Nedre Romerike Brannvesen, i forbindelse med videre detaljering og prosjektering. For nærmere detaljer se vedlagte VA-rapport.

3) Planforslaget ivaretar adkomst og vannforsyning for brannvesen. Ny situasjon antas å bli tilfredsstillende, og må dokumenteres i brannkonsept i videre detaljering og prosjektering.

5.13.4. Elektrisitetsnett

1) Planområde er tilkoblet det elektriske nettet med anlegg fra Elvia. Det finnes 3 trafostasjoner som henholdsvis er plassert som rom i bygg og frittliggende nettstasjon, en tilknyttet Helsebygget en sør for terminalbygningen, og en ved parkeringshuset.

2) Planforslaget legger opp til mulig etablering av ny trafo (er) på planområdet hvis det er nødvendig. Eventuell ny trafo skal innarbeides i prosjektet og integreres som en del av bygningsmassen. Store deler av Lillestrøm er utsatt for å få kjellervann. Tiltak i kjellernivå skal etableres slik at de tåler å bli satt under vann. Elektriske/tekniske installasjoner skal anlegges flomsikkert.

3) Endringene som foreslås må gjennomarbeides og følges opp i videre detaljering og prosjektering. Det er viktig å få plassert ny trafo riktig i forhold til gjennomganger på første etasje og åpne fasader med utstrakt bruk av glass, der det for eksempel er viktig å unngå plassering av trafo i hjørner som ønskes eksponerte. Føringer og uttalelsene fra Elvia skal følges opp i det videre arbeidet.

5.13.5. Avfall

1) Avfallshåndteringen på planområdet i dag antas å være tradisjonelle avfallsbeholdere/containere. Ved Helsebygget skjer dette i et eget avsatt område like over inn-/utkjøringen til parkeringskjelleren. Ved bussterminalen er det egne avfallscontainere like vest for sykkelhotellet.



2) Det ble vurdert flere alternative plasseringer for helsebyggets renovasjonsanlegg med mål om å frigjøre dagens arealer til andre formål. Etter en samlet vurdering av trafiksikkerhet – særlig for myke trafikanter – samt hensyn til drift, arealbehov, tilgang til brannhydrant og behov for vedlikehold av jernbanesporene, er det valgt å videreføre en løsning på samme areal som dagens renovasjonsanlegg. For nærmere utredning av alternativene vises det til vedlagte *Volum- og funksjonsanalyse, Del 2*. Adkomsten flyttes til en separat avkjørsel fra Dampsagveien, blant annet for å unngå kjøring over gangarealet ved inngangen til legevakten. Renovasjonsløsning for kvartalet på bussterminalen vil få samme inn- og utkjøring som bussen og vareleveringen. Planforslaget legger opp til en tidsregulering av både henting av renovasjon og varelevering slik at man i størst mulig grad reduserer potensielle konfliktområder mellom myke trafikanter og store motorkjøretøy.

3) Avfalls løsningen vurderes som funksjonell og iht. kommunens krav. Henting av avfall vil ikke medføre rygging på torgarealer. Renovasjonsløsning til helsebygget kan komme delvis i konflikt med gang- og sykkel forbindelsen på sørsiden av bygget, men område vil skjermes både visuelt og fysisk slik skille er tydelig med gangsti.

Renovasjons løsningen for bussterminaltomten foreslås tidsregulert for å unngå avfallshenting i morgen- og ettermiddagsrushet, og dermed redusere potensielle konflikter med busskjøringen. Notatet om terminalkapasitet viser at det kun er få timer per dag hvor terminalen vil ha behov for full kapasitet.

5.13.6. Energiforsyning og energikilder

1) Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme for Akershus Energi Varmer AS (AEV), og det er både fjernvarme- og kjølerør i gatene langs tomtene. Bygningsmassen for helsebygget er allerede tilknyttet begge av disse nettene. Hovedrørtrase krysser Dampsagveien på sørsiden av tomtene, og følger nordsiden av Brogata. Både varme- og kjøleproduksjon fra AEV er basert på lokale, fornybare kilder. Det antas at også terminalbygget i dag er tilkoblet fjernvarmenettet.

2) Planforslaget legger til rette for at ny bebyggelse vil bli tilknyttet fjernvarme- og fjernkjølingsanlegget. Akershus Energi Varmer AS har konsesjon for utbygging og levering av fjernvarme i Lillestrøm. De til enhver tid gjeldende retningslinjer for bruk av fjernvarme i Lillestrøm kommune skal legges til grunn. Det er også et mål at prosjektet skal bygges i passivhus, og med BREEAM sertifisering. Videre legger planforslaget opp til at prosjektet benytter tidsriktige miljø og energieffektive energiløsninger integrert i byggets arkitektur.

3) Løsningene vil være svært utslagsgivende med tanke på miljø og klima iht. kommunens overordnede føringer og vil også bygge videre på allerede eksisterende løsning for eksisterende bygningsmasse. Ny situasjon antas å bli tilfredsstillende, og må dokumenteres i videre detaljering og prosjektering.

5.14. SOSIAL INFRASTRUKTUR

5.14.1. Skolekapasitet

1) Planområdet sokner til Volla skolekrets, barneskole 1-7, i umiddelbar nærhet til planområdet, og Kjellervolla ungdomsskole 8-10 som ligger nord for planområdet ved Kjeller flyplass. Lillestrøm videregående skole ligger også ca. 10 minutter til fots fra Jonas Lies gate. Skedsmo videregående skole ligger ved siden av Kjellervolla skole.

2) Planforslaget utløser ikke behov for skoleplasser. Planforslaget legger ikke opp til boliger. Det er ikke kjent at det er behov for skole i området.

3) Planforslaget vil ikke være med å påvirke skolekapasiteten.

5.14.2. Barnehagekapasitet

1) Lillestrøm har tre kommunale barnehager (Lillestrøm, Måsan og Volla), to private barnehager (Furulund og Lillehagen), samt familiebarnehager og barnehager på Kjeller. De fleste barnehagene ligger i gå- og sykkelavstand fra planområdet.

2) Planforslaget utløser ikke i seg selv behov for barnehageplasser. Planforslaget ilegger ikke opp til boliger. Det er ikke kjent at det er behov for barnehage i området.



3) Planforslaget vil ikke være med å påvirke barnehagekapasitet.

5.14.3. Annen sosial infrastruktur

1) Planområdet ligger sentralt og er per definisjon i nærheten av helsetjenester (Helsebygget), bibliotek (Kulturkvartalet), Kulturparken og Nitja – Senter for samtidskunst.

Planområdet har i dag ingen offentlige møteplasser for opphold, med unntak av ventearealene inne i terminalbygget og i nær tilknytning til dette. Stasjonstorget i øst grenser til planområdet, men det er per i dag ingen andre byrom enn fortauet på tomten som kobler området til rådhusområdet.

2) Planforslaget tilfører en rekke positive kvaliteter i form av varierte møteplasser for både brukere og besøkende til helsebygget og omkringliggende kvartaler. Helsetorget utformes med ulike soner for opphold og samling, og danner et sammenhengende grønt strøk langs en øst-vest-akse fra jernbanen, via Helsetorget, og videre til Rådhuset og Rådhusparken. Torgets midtpunkt er sørvendt og solfylt frem til ettermiddagen. En ny beplantet amfitrapp knytter Brogata/Rælingsbrua til gangveien og leke- og oppholdsarealene under broen. Både Helsetorget og amfitrappen får gode solforhold og vil fungere som attraktive uteoppholdsarealer, blant annet egnet for bruk i lunsjpausen. Videre vil beplantning, trær og arealer for uteservering bidra til å tilføre nye kvaliteter som gjør området mer attraktivt for byens befolkning. For nærmere detaljer om Helsetorget og tilhørende byrom, vises det til vedlagte byromsprogram.

3) Endringene vil være svært positive i forhold til at planområdet i mye større grad åpnes opp for allmennheten med et offentlig tilgjengelig torg og gjennomgang av kvartalet, samt mulighet for ulike typer tjenesteyting, kontorvirksomhet, forretning og bevertning. Oppsummert vil dette ikke bare være positivt for nærområdet, men også for sentrum og byen. Se også avsnitt 5.10.1.

5.15. NÆRING

1) Det er i dag til sammen ca. 800-1000 arbeidsplasser på helsebygget. I tillegg er det antatt ca. 5 faste arbeidsplasser på bussterminaltomten og pauserom for 150 sjåfører.

2) Planforslaget gir rammer for vanlige knutepunktfunksjoner som kontor/administrasjon, hotell, bevertning, tjenesteyting (helse og undervisning) og forretning. Det vil ikke tillates formål som industri, håndverks- og lagervirksomhet eller bensinstasjon.

Planforslaget åpner for inntil 92 000 m² BRA, inkludert 4 000 m² parkeringshus, fordelt på ulike kombinerte formål. Av dette er 5 500 m² BRA avsatt til bussterminalfunksjoner. På grunn av usikkerhet rundt fremtidige leietakere, er det vanskelig å anslå et presist antall arbeidsplasser innenfor planområdet. Likevel vil etableringen av nye arbeidsplasser utgjøre et positivt bidrag til utviklingen av Lillestrøm sentrum.

3) Det anses som svært positivt at helsebygget får nødvendige arealer slik at den kan utvides iht. dens behov. Denne type tjenesteyting er absolutt på riktig plass her. Utvidet helsetilbud er et konkret behov og det vil kunne gi noen spennende synergier med eksempelvis OsloMet som en mulig leieaktør. Det legges til rette for forretning, tjenesteyting og bevertning i første etasje som vil være positivt for aktivisering av «Vestaksen» og helsetorget.

5.16. LANDBRUK/SKOGBRUK

1) Det drives ingen form for landbruk eller skogbruksvirksomhet innenfor eller i nærheten av planområdet.

2) Planområdet medfører ingen endringer eller omdisponering av areal fra landbruk eller skogbruk til andre formål. Det er ikke behov for kompenserende tiltak.

3) Ingen endringer.



5.17. ROS

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en innledende risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). Analysen følger i sin helhet som vedlegg til planforslaget. Følgende farer har blitt utredet:

- Ustabil grunn (grunnforhold)
- Ekstremnedbør (overvann)
- Transport av farlig gods
- Elektromagnetiske felt
- Trafikkforhold
- Fremkommelighet for utrykningskjøretøy
- Nærhet til jernbane

Av disse fremsto planområdet som moderat sårbart for transport av farlig gods, og det ble derfor utført risikoanalyse av denne faren. Analysen av transport av farlig gods viste akseptabel risiko – gul sone der risikoreduserende tiltak må vurderes. Analysen anbefaler også å innføre konsekvensreduserende tiltak i form av planer for effektiv evakuering og håndtering av pasienter ved hendelse som medfører rask evakuering av området.

Gjennom fareidentifikasjon, sårbarhetsvurdering og risikoanalyse er det identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Samtlige identifiserte tiltak skal være ivaretatt i planforslaget, det vises til vedlagt ROS analyse for nærmere beskrivelse av tiltakene.

Det er ikke avdekket andre uønskede hendelser som kan medføre risiko som krever nye tiltak utover det som allerede er avdekket og planlagt underveis i dette prosjektet. Resultatet av risiko- og sårbarhetsanalysen viser at dersom man gjennomfører nødvendige risikoreduserende tiltak, og tar tilstrekkelig hensyn til mulige uønskede hendelser som kan oppstå i forbindelse med prosjektet, vil ikke tiltaket representere høyere risiko for tredjepart enn det som er akseptert for tilsvarende virksomhet i Norge.

Planområdet vil ikke bli påvirket av en 200-årsflom, men er derimot svært utsatt ved en 1000-årsflom hvor omtrent hele tomten vil stå i vann. Dersom man hensyntar høyde på infrastruktur ser man at Fv. 1518 og bro for adkomst (Rælingsbrua) samt infrastruktur over kote +107,5 ikke vil være flomutsatt ved 1000-årsflom. Sårbarhetsvurderingen og risikoanalysen har hovedsakelig vært fokusert på funksjonene som faller under sikkerhetsklasse F3 iht. TEK17s krav til sikkerhet mot flom.

Planområdet fremstår, med de tiltak beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart for flom. Tiltakene vil øke planområdets robusthet, hvor de kritiske funksjonene vil tåle påvirkningene av en 1000-årsflom slik at funksjonsevne blir opprettholdt under en flomsituasjon.

5.18. GRUNNFORHOLD OG GEOTEKNIKK

1) Innledende geoteknisk vurdering og resultater av geotekniske grunnundersøkelser følger plansaken. Grunnundersøkelsene viser generelt et lag med friksjonsmasser over silt og leire til store dybder. Dybden til berg er ukjent (kun enkelte borpunkter hvor berg er påtruffet). Det er stedvis påvist noe organisk materiale i de øvre 5 m. Det er ikke fare for områdestabilitet. Fare for flom må utredes av hydrolog. Det er ikke behov for supplerende grunnundersøkelser ifm. reguleringsplanarbeidet.

2) Planforslaget legger vedlagte fagrapporter til grunn for videre prosjektering og detaljering. Planforslaget har tatt med en særskilt rekkefølgebestemmelse med krav om geologisk rapport som vurderer fare for ras i området samt eventuelt skisserer avbøtende tiltak.

3) Alle større bygg og konstruksjoner må fundamenteres på friksjonspeler eller peler til berg. Aktuelle peletyper må vurderes i senere prosjektfaser basert på bygningslaster. Dersom det er aktuelt med peler til berg, er det anbefalt supplerende grunnundersøkelser for å avdekke bergnivå.



Alle dypere utgravinger ifm. kulverter eller lignende vil medføre behov for avstivning med spunt eller lignende. Det er spesielt viktig å ikke påvirke grunnvannstanden i området ved ev. tiltak, grunnet nærhet til jernbane og bygninger.

5.19. FORURENSET GRUNN

1) Massene i planarealet består av antropogene fyllmasser. Slike har ofte ukjent kvalitet og opprinnelse, og utgjør dermed på generelt grunnlag en mulig kilde til forurensning. Det har pågått forskjellig typer industriell aktivitet i områdene rundt planområdet siden midten av 1800-tallet. En gang mellom 1950 og 1961 ble det etablert en bensinstasjon nordvest i planarealet. Fra 1960-tallet og frem til slutten av 1990-tallet ble arealet stadig mer preget av bebyggelse, parkeringsarealer og tette overflater. I 1998 ble Lillestrøm bussterminal bygget der bensinstasjonen sto, og i 2008-09 ble Romerike Helsebygg oppført. Basert på gjennomgangen i denne kartleggingen er det vurdert at det er sannsynlighet for at forurenset grunn kan forekomme i tiltaksområdet. Som beskrevet i § 2-4 i forurensningsforskriften skal det da utføres nødvendige undersøkelser iht. Miljødirektoratets veileder TA 2553/2009, for å kartlegge omfang og betydning av eventuell forurensning. Miljøtekniske undersøkelser ble gjennomført av Norconsult og Norconsult boreteknikk (NORBOR) på planområdet i august 2021. Ved prøvetakingen ble det ikke observert avfall i massene, og det ble ikke registrert noen spesiell lukt av olje eller lignende.

Det er utarbeidet en overordnet tiltaksplan som gir føringer for håndtering og mellomlagring av masser.

2) Planforslaget har tatt med en særskilt rekkefølgebestemmelse med krav om miljøtekniske undersøkelser med tilhørende godkjent tiltaksplan for håndtering av forurensede masser.

3) Iht. forurensningsforskriften § 2-4 må det gjennomføres en miljøteknisk grunnundersøkelse fase 2 med prøvetaking av jordprøver på området. Det må undersøkes til aktuelle tiltaksdybder. Dersom det påvises forurenset grunn på området må det utarbeides en tiltaksplan som må godkjennes av kommunen før igangsetting. Det er avvik fra kommuneplanen som krever godkjenning før rammetillatelse. Forslagstiller mener det er mer relevant å få godkjent tiltaksplan før igangsettingstillatelse gis. Det vises for øvrig til Miljøtekniske undersøkelser og overordnet tiltaksplan som følger planforslaget.



6. Helheten i planforslaget

6.1. REKKEFØLGEBESTEMMELSER

Rekkefølgebestemmelsene er utformet med sikte på å muliggjøre en etappevis utbygging og en realistisk prosjektøkonomi samtidig som utbyggingen av viktig offentlig infrastrukturtiltak sikres. Det er blant annet nødvendig å oppruste VA-nettet og gatenettet rundt planområdet ved gjennomføring av planforslaget, samt detaljere hvordan anleggsfasen skal detaljeres. Utomhus- og estetisk redegjørelse og andre planer skal godkjennes av kommunen der felles uteareal, VA-anlegg og overvannsløsninger, offentlig gategrunn og fortau skal være ferdig opparbeidet før det gis midlertidig brukstillatelse. Videre skal allmennhetens ferdselsrett til og gjennom planområdet være sikret gjennom egen tinglyst avtale.

Rekkefølgebestemmelsene er delt i tre kategorier. Før det kan gis rammetillatelse, før første igangsettingstillatelse og før det gis midlertidig brukstillatelse og ferdigattest. Eksempler på rekkefølgebestemmelser inntatt i Bestemmelsene:

Før kommunen kan gi rivetillatelse for dagens bussterminal (felt BAA_2, o_ST2_2 og o_ST3_2):

- byggeplan for de midlertidige tiltakene på fylkesvei som skal fungere i anleggsperioden godkjennes av Akershus fylkeskommunen (AFKS), Akershus Kollektivterminaler FKF (AKT) og Ruter.

Før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for riving av dagens bussterminal:

- skal midlertidige holdeplasser utenfor planområdet være opparbeidet i henhold til godkjent detaljplan for busstrafikk i anleggsperioden.
- skal midlertidige holdeplasser utenfor planområdet være opparbeidet i henhold til godkjent detaljplan for busstrafikk i anleggsperioden..
- skal gateterminalen innenfor planområdet være ombygget i samsvar med godkjent detaljplan for busstrafikk i anleggsperioden.

Før kommunen kan gi rammetillatelse for felt BAA_2 skal:

- skal organisering av oppstillingsplasser i innendørsterminalen godkjennes av AFKS og Ruter. Dette gjelder plattformutforming, bæresystemer (søyler) og manøvreringsarealer.
- skal sambruksarealet for renovasjon og varelevering, samt planløsningen for bussterminalens fasiliteter (ventearealer, sjåførfasiliteter m.m.), godkjennes av AFKS, AKT og Ruter.

Før det gis brukstillatelse

- skal godkjent driftsklarbefaring på tekniske anlegg (VA og overvannsanlegg) være gjennomført og alt av dokumentasjon være sendt inn og godkjent.
- skal midlertidige arealer for riggområde og anleggstrafikk utenfor planområdet tilbakeføres til opprinnelig stand. Det gjelder BKB1_2, BKB2_2, BKB3_2, BKB4_2 og BKB1_3.
- skal av- og påstigning i felt f_SGT1_2, inkludert 4 HC-plasser, torg og forbindelsen mellom Brogata og Dampsagsveien, renovasjon og varelevering være ferdig opparbeidet. Det gjelder også gang- og sykkelsti og fortauene.
- skal Brogata, være ferdig opparbeidet.
- skal belysning i Dampsagsveien være etablert.
- skal trappen og amfiet mellom Brogata og Dampsagsveien innenfor bestemmelsesområde #2 byrom, være ferdig opparbeidet.
- skal torget o_ST2_2 være ferdig opparbeidet.
- skal tilgjengelighet til stasjonstorget/Lillestrøm stasjon for myke trafikanter være etablert.
- skal midlertidige arealer for buss utenfor planområdet tilbakeføres til opprinnelig stand senest tre måneder etter at det er gitt brukstillatelse for det nye kvartalet (bussterminaltomten). Unntak kan tillates for arealer knyttet til tiltak som vurderes å være hensiktsmessige i en permanent bussløsning. Det gjelder BAA_2.



- skal bussterminalen og gateterminalen (Jonas Lies gate innenfor planområdet) være opparbeidet iht. godkjent konfigurasjon. Bussanlegg med sjåførfasiliteter innenfor BAA_2 eller en godkjent alternativløsning fra Ruter skal være opparbeidet før brukstillatelse for BAA_2 gis.

6.2. ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN

Planforslaget vil bidra positivt ved at det tilrettelegger for ønsket byutvikling i kommunen med flere sentrumsnære arbeidsplasser som potensielt genererer flere innbyggere for kommunen og dermed økt skattegrunnlaget. Planforslaget legger også opp til etablering av forretning, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor og bevertning. Det kombinerte formålet sikrer en funksjonsblanding samtidig som det gir fleksibilitet ut fra et framtidig behov, med flere funksjoner sentrumsnært som igjen vil gi et mer variert tilbud og legge bedre til rette for liv og trivsel i området. Planforslaget bidrar til ny identitet og et løft av området totalt sett, og utnytter potensialet på en sentrumsnær tomt og ved Norges tredje største kollektivknutepunkt. Planforslaget legger opp til rekkefølgebestemmelser som sikrer opprusting av gatene rundt kvartalene. Planforslaget legger til rette for overvannshåndteringen på egen tomt iht. kommunens føringer og krav.

6.3. FORHOLDET TIL OVERORDNEDE FØRINGER

Planforslaget vurderes å være i tråd med overordnede mål, planer, rikspolitiske retningslinjer og nasjonale føringer, med tanke på konsentrert utnyttelse av et område i nær tilknytning til et kollektivknutepunkt. I gjeldende kommuneplaner er arealet innenfor planområdet avsatt til sentrumsformål. Hovedformålet videreføres i forslag til detaljregulering. Øvrige relevante forhold i kommuneplanene, som parkeringsdekningskrav/oppstillingsplasser for bil og sykkel mv. er i all hovedsak tråd med bestemmelser for Lillestrøms kommuneplan.

Planforslaget bidrar til å skape et godt og levende bymiljø gjennom tilrettelegging for forretning, tjenesteyting, kontor, bevertning og sosiale møteplasser. Det kombinerte formålet tjenesteyting, forretning mm. er samtidig med å styrke Lillestrøm som regional senter og i tråd med regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus.

Kommuneplanens bestemmelser åpner for høyder opp til 10 etasjer. En av planens store kvaliteter er områdets nærhet til Norges tredje største kollektivknutepunkt. Forslagstiller har derfor lagt vekt på å ha høy arealutnyttelse som svar på tomtens sentrale beliggenhet samtidig som man har en varierende høyde på bebyggelsen, inkludert mulighet for takoppbygg på 4 til 10 etg. for å ta hensyn til historiske bygg, byparken og for å utnytte utsikten til nærliggende naturområder.

Dersom byutviklingsplanen tolkes som en overordnet strategi for byutviklingen i sentrum, er planforslaget i tråd med de overordnede målsetninger som er oppsatt i utkast til Byutviklingsplan.

6.4. INTERESSEMOTSETNINGER

Planforslaget innebærer en konvertering av et av Lillestrøms mest sentrale områder, nært opp til eksisterende bebyggelse i drift, tett på publikumsgjennomstrømning til og fra knutepunktet og med stor påvirkning på avviklingen av kollektivbetjening på Norges tredje største knutepunkt. Det er åpenbart at gjennomføring av planforslaget vil skape små og store interessemotsetninger, som vil måtte løses som del av gjennomføringen av utbyggingen. Det vil derfor legges stor vekt på overordnet koordinering gjennom hele utbyggingsperioden. Ferdigstilling av planområdet som helhet vil ikke usannsynlig strekke seg helt frem til 2030.

Den mest vesentlige og kompliserte interessemotsetningen som vil vedvare gjennom hele utbyggingsperioden og i påfølgende etterfølgende periode er sikkerheten for ett til enhver tid fullgodt kollektivtilbud, for planområdet spesielt når det gjelder bussbetjening. Fra en situasjon per i dag med stor overkapasitet i dagens bussterminal skal planområdet konverteres til en arealeffektiv kollektivterminal for buss kombinert med fortetting på knutepunktet og at området åpnes opp for allmenheten og det skapes nye byrom.



For å sikre at gjeldende kollektivsystem ved Lillestrøm bussterminal har tilstrekkelig med kapasitet, er det innarbeidet en klar og ufravikelig reguleringsbestemmelse som forutsetter en omforent plan for en fullgod kollektivløsning, der de funksjonene som til enhver tid trengs vil være sikret (arealer til av- og påstigningsplasser, reguleringsplasser, vending av buss med mer). Planen skal sikre kapasitetsbehovet i byggeperioden og i endelig løsning. Akershus fylkeskommune samferdsel og Ruter skal godkjenne planen. Den detaljerte planlegging av hvilke funksjoner som må sikres og hvilket kapasitetsbehov gjeldende ruteplan har ved utbygging, vil dermed skje i en relevant tidsperiode forut for byggestart og med klarlagte avhengigheter. Involveringen av Lillestrøm kommune, Ruter og Akershus fylkeskommune samferdsel i videre utarbeidelse av planen vil sikre at bestemmelsen får legitimitet, både ved vedtak av reguleringsplanen og for videre planlegging av bussterminalen.

6.5. AVEINING AV VIRKNINGER

Det er basert på funn i konsekvensvurderingen og tilhørende undersøkelser, ingen konkret grunn til ikke å anbefale tiltakshaver å gå videre med tiltaket. I sum viser vurderingene at planområdet er egnet for foreslått utbygging. Ingen av de forhold som er avdekket er av slik karakter at de medfører så stor risiko at de skulle tilsi at tiltaket ikke bør gjennomføres.

Kapasitetsutfordringen angående busser har imidlertid veldig mange variabler som kan endres, og det er en rekke fysiske tiltak utenfor planområdet som kan og vil påvirke trafikkavviklingen. Det er videre viktig å presisere at transformasjonen av planområdet, herunder konsekvensene for kollektivavviklingen vil skje over mange år. Dvs. at i utviklingsperioden vil det tilpasses for midlertidige ordninger for både holdeplasser og reguleringsplasser.



7. Innkomne forhåndsuttalelser

Oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av forslag til planprogram ble annonsert i Romerikes Blad og på kommunenes nettsider i perioden 26.25.20 – 07.07.20. I høringsperioden kom det inn 12 merknader fra offentlige instanser, og ingen merknader fra private.

Hovedutvalg for miljø og samfunn behandlet planforslaget og la ut saken til offentlig ettersyn (førstegangs behandling) 23. august 2023. Det var 22 innkommende merknader hvorav 8 merknader var fra 13 var fra offentlige instanser og resterende fra private. Det har kommet en innsigelse fra Bane NOR

7.1. FORHÅNDSUTTALELSER FRA MYNDIGHETER

Se vedlegg: Behandling av merknader til offentlig ettersyn med forslagstillers kommentar

8. Avsluttende kommentarer

8.1. BÆREKRAFTIG VEKST PÅ KNOTEPUNKTET

Alle overordnede planer og strategier peker på knutepunktene som de mest bærekraftige steder for fortetting og vekst. Lillestrøm har Norges tredje største knutepunkt, og har dermed en unik mulighet til å oppfylle denne målsetningen. Samtidig har stasjonsområdet på Lillestrøm andre kvaliteter og behov som legger rammer og begrensninger for hvordan omgivelsene kan utformes. Forslagstillerne har i samarbeid med kommunen med denne planen søkt å balansere vekstmuligheter opp mot de eksisterende kvaliteter og foreliggende andre behov, og mener med dette planforslaget å ha funnet en god balanse som kan gi bærekraftig vekst på Lillestrøms og stasjonsområdets premisser.

8.2. EN FREMTIDSRETTET OG ROBUST KOLLEKTIVLØSNING

Det mest fremtredende premiss som har blitt innarbeidet i planforslaget er opprettholdelse av en effektiv og fremtidsrettet bussbetjening tett på togstasjonen. Planforslaget innebærer en konvertering fra dagens store og avstengte overflateparkering for bussene, til en mer kompakt innendørs bussterminal, betjent fra Jonas Lies gate som i dag. Planforslaget følger opp intensjonene i de overordnede planer for sentrumsutviklingen for Lillestrøm og anbefaler et bilfritt stasjonstorg og Jonas Lies gate opp til rundkjøringen, og skaper dermed grunnlag for en oversiktlig og effektiv bussbetjening også utendørs i Jonas Lies gate. Samlet sett opprettholdes kapasiteten for en god bussbetjening på knutepunktet, men samtidig etableres det grunnlag for næringsvekst og ikke minst nye og spennende bilfrie arealer for rekreasjon og yrende gateliv til erstatning for bussterminalens barrierevirkning i dag.

8.3. FASEVIS UTVIKLING MED MANGE AVHENGIGHETER

En transformasjon av byens mest sentrale tomter kan medføre enkelte forstyrrelser og behov for midlertidige løsninger. Utbyggingen er planlagt å foregå mens helsebygget er i drift. Selv om enkelte tilpasninger vil være nødvendige underveis, vil tjenestetilbudet til befolkningen opprettholdes gjennom hele byggeperioden.

8.4. LEGGE TIL RETTE FOR VIDERE VEKST I ET VELETABLERT KOMPETANSEMILJØ FOR REGIONEN

Romerike Helsebygg er Norges største kombinerte helsehus. Med over 800.000 besøkende i året og nesten 1000 ansatte er dette allerede et etablert og viktig helsefaglig miljø i Romeriksregionen. Helsebygget er med i Romerike Helsehub og støtter opp under arbeidet med å tilrettelegge for økt samarbeid og forsterke kompetansemiljøet innenfor helse i regionen. En utvidelse av helsebygget er



nødvendig for å legge til rette for behovene hos eksisterende aktører i bygget, og det er et ønske å tiltrekke seg nye helseaktører til Lillestrøm. Utvidelsen vil gi økt kapasitet for helsebygget, og gi mulighet for å utvikle fremtidsrettede samhandlingsflater som vil bidra til at Lillestrøm kan bli et nasjonalt knutepunkt for helsenæring. Ambisjonen er at helsebygget kan fasilitere for utveksling av ideer og samskaping mellom næringsliv, offentlige aktører, forskning og undervisning. Kun en tiendedel av den samlede FoU-innsatsen i Norge innenfor medisinsk og helsefaglig forskning er i dag knyttet til kommunale helse- og omsorgstjenester. Det er i primærhelsetjenesten og helsenæringen at mange av helseutfordringene skal løses i fremtiden. Helsebyggets beliggenhet på Norges tredje største knutepunkt vil gjøre det enklere å samarbeide også med andre helsekompetansemiljøer, både i og utenfor Romerike.

8.5. SPENNENDE NYE ETABLERINGER I LILLESTRØM

Planforslaget innebærer ikke forslag om boligetablering på knutepunktet. Fokus er utelukkende mot arbeidsplasser, studie- og forskningsplasser, helserelatert virksomhet i offentlig og privat regi, samt grunnlag for servering, handel og publikumsbetjening av kollektivfunksjoner tilpasset det stasjonsnære gatemiljøets behov. Den nye bygningsmassen på knutepunktet kan fylle tusenvis av studieplasser og tilsvarende nye arbeidsplasser, og gir dermed en unik mulighet for Lillestrøm til å tiltrekke seg store virksomheter til knutepunktet. Det er offentlig kjent at OsloMet ser på utviklingen av planområdet som et interessant alternativ for lokalisering. Behovene for ett nytt hovedkontoret for Akershus Fylkeskommune (etter oppløsningen av Viken) vil også kunne innpasses på en god måte i den nye bebyggelsen. Tilsvarende vil den nye bygningsmassen være en svært interessant lokalisering for andre store og mellomstore aktører, plasseringen rett på knutepunktet mellom Oslo og Gardermoen tatt i betraktning. Planforslaget vil sette Lillestrøm på kartet i mange attraktive lokaliseringssøk fremover.

8.6. DET NYE BYLIVET RUNDT STASJONSOMRÅDET

Utbyggingen av helsebygget og bussterminaltomten vil også medføre etableringen av nye og spennende byrom rett på knutepunktet. De nye bilfrie gateløpene mellom byggene vil være brede og inviterende, og gi rom for utadrettede virksomheter (handel og servering) på gateplan. Videre vil det etableres et nytt torg foran helsehuset, som vil være like stor som byparken. Helsetorget vil være et urbant rekreasjonsområde, og et samvirke mellom utadrettet virksomhet, gode og tilgjengelige oppholdsområder og et stort innslag av grønne elementer, vil skape et nytt målpunkt i stasjonsområdet. Når kommunens Knutepunktplan har kommet lenger, vil dette nye området kunne flyte sømløst sammen med stasjonstorget, der ambisjonene også er at det er kollektiv brukere, gående og syklende som er i fokus.

8.7. INNBYGGERNES HELSE I FOKUS – HELSEFREMMENDE STEDSUTVIKLING

Helse er en av de største samfunnsutfordringene vi står ovenfor. Vi blir flere eldre og vi lever stadig lengre. Flere utvikler livsstilssykdommer og kroniske sykdommer som henger sammen med hvordan vi lever - og de miljøene vi lever i. De samfunnsutfordringene vi står ovenfor kan ikke løses av helsesektoren alene. Gjennom hvordan bygg og steder utvikles kan vi som eiendomsutviklere bidra ved å legge til rette for at innbyggerne i større grad lever et aktivt liv allerede fra ung alder, både fysisk og sosialt, på de stedene vi utvikler. Vi kan også bidra til økt inkludering gjennom kunnskapsbasert utforming av steder og bygg slik at det gir økt mestring og trygghet for de som oppholder seg eller ferdes der, og da også for utsatte og sårbare grupper. Forskningsprosjektet Building Health – helsefremmende stedsutvikling, er et samarbeidsprosjekt med SINTEF, som har mottatt 16 millioner kroner i støtte fra Norges Forskningsråd. Lillestrøm kommune er med i prosjektets ressursgruppe og det vil tas inn elementer fra forskningen i videreutviklingen av helsebygget og dets nærmiljø.



8.8. KNUTEPUNKT FOR FREMTIDIG VEKST I LILLESTRØM

Fremleggelsen av reguleringsplanen for Romerike Helsebygg og Lillestrøm bussterminal er en milepæl for utviklingen av Lillestrøm sentrum. Byen gis med dette en stedstilpasset urbanitet, men uten overdrevne høyhus eller glass og betong fasader som oppleves som fremmende. Byen gis en effektiv og brukervennlig kollektivbetjening, men samtidig nye bilfrie byrom og plasser som gjør knutepunktet til et attraktivt sted å være, ikke bare å passere. Byen og knutepunktet utvikles på de gåendes premisser, og nærheten mellom togstasjonen og de nye tilbudene i helsebygget, kollektivfunksjoner i kvartalet mot Jonas Lies gate og den øvrige nye bygningsmassen gir sentral og tilgjengelig ny attraktivitet for alle lag av befolkningen.

9. Vedlegg

Illustrasjonshefte (datert 31.10.2025)
Planbestemmelser (datert 31.10.2025)
Plankart (datert 31 10 2025)
Byromsprogram (datert 31 10 2025)
Volum- og funksjonsanalyse_del 2 (supplerende notat 2025)
Estetikk redegjørelse (datert 31 10 2025)
VA- rammeplan og overvann (datert 11 11 2025)

Veihefte (datert 14 11 2025)
Behandling av merknader til offentlig ettersyn med forslagstillers kommentar (2025 11 26)
Detaljreguleringsplan for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal – Trafikkanalyse (25 11 2025)
Notat Vurderinger av terminalkapasitet v5 (31 10 2025)