

Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn mellom 01 09 og 16 10 2023 med forslagsstillers kommentar

Detaljreguleringsplan for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal					
Nr.	Navn, dato	Oppsummering av merknad	Forslagsstillers kommentar	Får merknaden konsekvens for planforslaget?	
				Ja	Nei
Myndigheter og andre offentlige organer					
1	Bane NOR, 2023.09.27	Bane NOR fremmer innsigelse til at planforslaget ikke dokumenterer at det er avsatt arealer som sikrer tilstrekkelig kapasitet for buss for tog,	Ikke tas til følge. Det er ingen avtale i dag mellom kollektivterminalen og Bane Nor. Buss for tog kan også ligge i sør (vurderingstema for knutepunktprosjektet). Det vil være mulig å bruke ny bussterminal utenfor rushtid. Dialog mellom kommune/forslagstiller og Bane Nor igangsettes.		x
		Planforslaget svekker knutepunktets kapasitet, fleksibilitet og funksjonalitet/sammenheng.	Tas til følge. Kapasiteten til buss- og gateterminalen skal dekke betydelig fremtidig utvidelse av busstilbudet. Hovedadkomst for terminal etableres i tillegg fra stasjonstorg med markert adkomst for å sikre god lesbarhet og funksjonalitet.	x	
2	Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB), 2023.09.04	Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnsikkerhet er ivaretatt i plansaker. Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller	Tas til orientering. Bussanlegget vurderes ikke å være omfattet av storulykkeforskriften.		x

		areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt.			
3	Eldrerådet, 2023.10.02	Området fungerer i dag meget godt med hensyn til logistikk mellom de ulike elementene, tog, buss, drosje, «kiss and drive», sykkel og fotgjengere. Prosjektet endrer dette.	Tas til følge Forslaget til andregangsbehandling vil i stor grad være likt når det gjelder logistikken. Avstandene mellom avreisepunktene for tog, buss, drosje og helsebygg vil være korte, og det vil tilrettelegges for gode vente- og sittemuligheter.	x	
		Dessverre har bilene, særlig drosjene, tatt overhånd foran tog/bussterminalen. Det er skjemmende for området og bør begrenses.	Tas til orientering Merknaden løfter et relevant tema for reguleringsarbeidet i knutepunktprosjektet.		x
4	Forsvarsbygg, 2023.10.11	Forsvarsbygg har ingen merknader.	Tas til orientering		x
5	Mattilsynet, 2023.10.12	Mattilsynet vil minne om at det er viktig at den totale sikkerheten med hensyn til drikkevann blir ivaretatt ved gravearbeid og arbeid som berører ledningsnett.	Tas til orientering.		x
6	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 2023.10.16	NVE anmoder om å bli kontaktet dersom det foreligger behov for konkret bistand i saken. Videre minner NVE om at det påhviler kommunen et ansvar for å sikre at tilstrekkelige hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg ivaretas i arealplanlegging, ved behandling av byggetillatelse og ved vurdering av dispensasjoner.	Tas til orientering.		x
7	Romerike avfallsforedling (ROAF), 2023.10.17	Det fremstår uklart hvilke endringer som skal gjøres innenfor BKB3. Det etableres renovasjonsløsning innenfor områda BAA. Planen legger opp til bruk av containere.	Tas til orientering. Renovasjonsløsningen for helsebygget videreføres på eksisterende lokalisering. Plankartet åpner for etablering av bebyggelse		x

			med en maksimal høyde på 3 meter over dagens renovasjonsanlegg. For bussterminaltomten er renovasjon planlagt integrert i terminalbygget, med drift utenom rushtid for å unngå operasjonelle konflikter med bussavviklingen. Se illustrasjonsmateriale.		
8	Ruter, 2023.10.16	Terminalen må sikre tilstrekkelig kapasitet for både regulering og oppstilling i forbindelse med passasjerutveksling, innenfor rammene av et kompakt knutepunkt, for å imøtekomme framtidige kapasitetsbehov	Tas til følge. Forslagstillerne har initiert en prosess i samarbeid med relevante samferdselsaktører for å besvare de fremmede spørsmålene vedrørende kapasitet, arealdisponering og lokalisering av de sentrale funksjonene. Kapasiteten i ny innendørsterminal er økt i revidert planforslag, slik at både nåværende og fremtidige behov hensyntas.	x	
		Det er usikkert om det er tilstrekkelig plass for regulering og vending av ledd- og toleddbuss i Lillestrøm knutepunkt. Slike løsninger må være innenfor et kompakt knutepunkt, og vi fraråder sterkt at regulering og vending legges til områder mer enn 1,5 km unna	Tas til følge. Løsningen for anleggsperioden er skissert innenfor en radius på ca. 1 km, for eksempel inkludert Depotgata og Stortorget. Den permanente løsningen vil hovedsakelig være, som dagens situasjon, sentrert rundt bussterminalen og Gateterminalen, Jonas Lies gate. Det vil også være mulig å vende leddbuss i den nye innendørsterminalen.	x	
		Dersom knutepunktet deles på flere lokasjoner, stilles det store krav til framkommelighet og plass i gateterminalen, samt omfattende planlegging, eiendomsserverv og prioritering av gatenett for kollektivtrafikk.	Tas til orientering. Behovet for flere lokasjoner vil kun være aktuelt i anleggsfasen og vil derfor kunne løses uten eiendomsserverv. Framkommelighet vil også være enklere å håndtere i en begrenset tidsperiode.		x
		Knutepunktet må utvikles kompakt, ha gode siktlinjer og være tilgjengelig for alle brukere. Foreslått løsning kan gi lenger gangavstand	Tas til følge. Se svaret ovenfor til Eldrerådet.	x	

		mellom jernbanestasjonen og flere av bussene i kvartal vest.			
9	Statsforvalteren, 2023.10.12	Planforslaget medfører en reduksjon i kapasiteten til bussterminalen, fra 16 til 8 oppstillingsplasser med plattform, og fra 9 til 2 reguleringsplasser. Det er avgjørende at dette ikke går på bekostning av områdets helhetlige funksjon som kollektivknutepunkt i dag og i fremtiden, med de arealbehov det medfører. Derfor fraråder Statsforvalteren sterkt kommunen å gå videre med et planforslag som ikke tilstrekkelig sikrer kollektivknutepunktets funksjon og kapasitet til å støtte opp om nasjonale og regionale mål og føringer innen samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.	Tas til følge. Framtidig kapasitet, med tilhørende arealer for bussterminalen, er ivaretatt i forslaget til andregangsbehandling og vil derfor være i tråd med nasjonale og regionale mål og føringer innen samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.	x	
10	Tilgjengelighetsgruppa i Råd for personer med funksjonsnedsettelse, 2023 09 24	Midlertidig bussterminal på øst vil kunne skape farlige trafikale situasjoner for synshemmede.	Tas til følge. Midlertidig periode skal begrenses til anleggsfasen og vil ikke foreligge lenger i kvartal øst. Dette vil sikre at bussene i byggeperioden stopper i gaten (hovedsakelig Jonas Lies gate), med fokus på sikkerhet.	x	
		I planen blir det også nevnt at bussene ikke skal gå fra faste plattformer, og derfor må det oppleses over høytaler hvilke busser som skal gå fra den enkelte plattform. Det må gjennomføres en grundig gjennomgang av informasjonssystemet for å sikre at hensyn til funksjonshemmede blir ivaretatt. Det må etableres taktile ledelinjer fra buss- og gateterminalen til stasjonen.	Tas til orientering Merknadene vil være relevante i byggefase og vil være viktige for driften av bussterminalen.		x
		Tilgjengelighetsgruppen er svært bekymret for kapasiteten for busstransport i det foreslåtte området fremover."	Tas til følge. Se svaret til Ruter	x	

		Det må etableres trygge løsninger for myke trafikanter, spesielt med tanke på kryssing av gate for synshemmede. I tillegg må byrom og uterom utformes slik at funksjonshemmede, synshemmede og rullestolbrukere kan bevege seg komfortabelt. Alle søyler og glassflater innenfor området må merkes i høyde 90 cm og 145 cm, og åpne vannrenner må faresikres.	Tas til orientering Dette vil detaljeres i kommende prosjekteringsfase og dokumenteres i byggesak.	x	
11	Viken fylkeskommune (FK), 2023.10.17	Planen må ivareta behovet for å regulere og snu både dagens bussmateriell og framtidig bussmateriell i nærheten av bussterminalen, både i midlertidig og permanent terminalløsning. Derfor bør planområdet omfattes større område for å dekke flere tiltak. Det gjelder rundkjøringen med Adolph Tidemands gate, Jonas Lies gate foran stasjonsinngangen.	Tas delvis til følge. Forslaget til andregangsbehandling av kollektivløsningen er et resultat av en prosess med samferdselsaktørene, herunder fylkeskommunen. Planområdet må ikke nødvendigvis utvides dersom tiltakene kun er ment for anleggsfasen. Den permanente løsningen vil finne sted innenfor planområdet.	x	
		Det må utarbeides teknisk plan for alle Vikens vei- og trafikkarealer, også rundkjøringen med Adolph Tidemands gate og Jonas Lies gate foran stasjonsinngangen. Det må også utarbeides tekniske tegninger med sporingskurver for midlertidig og permanente bussterminalområder. Teknisk plan og tekniske tegninger må være gjennomgått av fylkeskommunen og akseptert som grunnlag for regulering før planen sendes til andregangs behandling.	Tas delvis til følge. Behovet for tekniske tegninger avtales nærmere med fylkeskommunen, slik at materialet er tilstrekkelig for vurdering og gjennomgang.	x	
		Det må utarbeides trafikkanalyse som belyser konsekvensene for trafikkavvikling og framkommelighet av å stenge Jonas Lies gate for biltrafikk. Trafikkanalysen må sendes til	Tas til følge. Trafikkanalysen 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.	x	

		fylkeskommunen til gjennomgang før planen sendes til andregangs behandling.	Trafikkanalysen tar for seg avviklingen av buss ved terminalen gitt grepene som er foreslått i planen, herunder stengning av avkjørsel fra Brogata.		
		Rekkefølgebestemmelsene må presiseres og tydeliggjøres, og det må utarbeides rekkefølgebestemmelse som sikrer at det foreligger byggeplan godkjent av fylkeskommunen for alle våre veiarealer før det kan gis rammetillatelse/IG innenfor planområdet.	Tas til følge. Rekkefølgekravene er oppdatert slik at det sikres godkjenning av detaljplanen fra Ruter og fylkeskommunen før rivetillatelse gis. Konfigurasjonen av oppstillingsplassene i innendørsterminalen godkjennes av AFKS, og det er sikret at Ruter godkjenner rammesøknaden.	x	
		Rekkefølgebestemmelsene må sikre at nærmere angitte samferdselstiltak på fylkesvei skal være opparbeidet iht. godkjent byggeplan før det kan gis rammetillatelse/IG for byggeområdene i planen.	Tas til følge. Det er presisert både i kapittelet om dokumentasjonskrav og i rekkefølgekravene.	x	
		Fylkeskommunen anbefaler at planforslaget legges ut til nytt offentlig ettersyn når disse punktene er svart ut og tilhørende endringer er innarbeidet.	Tas til orientering. Planmyndigheten vurderer en begrenset høring.	x	
		Fylkeskommunen presiserer at varelevering og renovasjon ikke kan legges til områder avsatt til bussterminalfunksjoner, med mindre alle oppstillingsplasser og manøvreringsareal fortsatt er tilgjengelige ved behov. Slik logistikk må derfor håndteres utenfor terminalområdene, altså utenfor BAA og BKB5.	Tas delvis til følge. For bussterminaltomten er renovasjonen planlagt integrert i terminalbygget, med drift lagt til tider utenom rushtid for å unngå operasjonelle konflikter med bussavviklingen. Dette blir ivaretatt gjennom driftsavtalen og er derfor ikke relevant å sikre gjennom en egen bestemmelse.		x
		Overvann fra øvrige deler av planområdet må håndteres på egen grunn og kan ikke ledes til arealer regulert til bussterminal eller fylkesvei.	Tas delvis til følge. Etter etablering av grønne tak, permeable dekker, regnbed og grøntområde i nytt	x	

			<p>planforslag reduseres avrenningen fra området og i tillegg vil avrenningen til kommunalt nett slippes kontrollert på ved hjelp av mengderegulator på totalt 20-30 l/s, basert på et begrenset påslipp på 0,75-1,0 l/s per dekar. Dette er en forbedring fra dagens situasjon, der overvann slippes direkte til ledningsnett uten mengderegulator.</p> <p>Løsninger og tiltak for overvann som er i samsvar med Lillestrøm kommunes nye retningslinjer, er beskrevet i overvannsnotatet.</p>		
		<p>Planforslaget viser ikke tydelig nok hvordan gående og syklende skal ivaretas, verken langs fylkesveien eller i resten av området. Trafikksikre løsninger for myke trafikanter er avgjørende og må konkretiseres i den tekniske planen.</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Reguleringsforslaget bygger på dagens situasjon. Det betyr at sykkelløsningene i hovedsak tilsvarer dagens, mens forholdene for gående forbedres betydelig gjennom nye byrom og koblinger. Videre utvikling av sykkelløsninger i hele knutepunktområdet vil bli et tema i områdereguleringen for knutepunktet.</p>		
		<p>Planområdet grenser i nordøst og sørvest mot viktige kulturmiljøer, og selve bussterminalen har høy arkitektonisk verdi. Fylkeskommunen anbefaler derfor at byggehøyder vurderes nøye for å sikre gode lysforhold i dette viktige nasjonale kulturmiljøet.</p>	<p>Tas delvis til følge.</p> <p>Høyder som er sikret på plankartet, er i tråd med kommuneplanen, som tillater opptil 10 etasjer i sentrum, og vil bidra til fortetting av knutepunktet. Som vurdert i konsekvensutredningen for kulturminner, vil påvirkningen spesielt være forringet for stasjonsområdet og kulturkvartalet. Derfor foreslås lavere bebyggelse mot stasjonstorg og midt langs Jonas Lies gate, slik at solforholdene i byparken blir akseptable.</p>		x

			<p>Skadereduserende tiltak som kan dempe den visuelle effekten gjennom dybde, relieff, variasjon og materialbruk er beskrevet i den estetiske redegjørelsen, som er et juridisk bindende dokument.</p> <p>Dagens bro over Nitelva fungerer som en visuell og fysisk barriere mellom Damsagtomta og planområdet. Det nye byrommet under broen vil bidra til å dempe denne visuelle barrieren.</p> <p>Konsekvensen for Rådhusparken og Rådhuset vurderes som noe forringet, noe som bekrefter at området tåler økt fortetting i nærheten.</p>		
		Fylkeskommunen gir et sterkt faglig råd om at buegangen fra det eksisterende terminalbygget integreres i den nye terminalløsningen, slik det tidligere var planlagt.	<p>Tas ikke til følge</p> <p>Bussterminalen, som i konsekvensutredningen er vurdert til middels verdi, har vist seg å være teknisk vanskelig å integrere i et nytt bygg. Det foreslås derfor at terminalen rives. Det opprinnelige forslaget hadde som mål å bevare buene, men dette er utfordrende med tanke på fundament og perforering av de buete takene. Å ikke bygge mot Jonas Lies gate anses som uaktuelt.</p>	x	
		Fylkeskommunen ser begrensning av parkeringsplasser som et virkemiddel for å fremme gange, sykkel og kollektivtransport. Kommunens forslag om maks 479 parkeringsplasser viderefører dagens nivå, og anses som hensiktsmessig siden området ligger sentralt med god kollektivdekning.	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tiltakshaver mener utvidelsen bør vurderes isolert, med eksisterende parkeringsdekning for helsevirksomheten, og at ny bygningsmasse kan få parkering etter gjeldende norm.</p> <p>Helsetjenestene skal blant annet betjene hjemmeboende eldre, som gjør det nødvendig med tilrettelegging for bilbruk.</p>		

			Reguleringsplanen legger opp til utvidelser av dagens parkeringskjeller videre under bussterminalen med samme inngang fra Dampsagsveien. Trafikale vurderinger tilsier at dette ikke vil skape nye trafikkutfordringer.		
Private organisasjoner og institusjoner					
12	Leverandørens Utviklings- og Kompetansesenter (LUKS), 2023.10.10	Det er i planene lagt opp til løsninger for varetransporten, disse løsningene må beskrives vesentlig bedre i både adkomst, plassering, utforming og organisering. Det bør i planen også ses på muligheten for felles varemottak for de som mottar mindre kvanta varer med egen internlogistikk da dette vil reduseres kjøringen inne på området.	Tas til orientering. Foreslåtte løsninger for varelevering er illustrert i illustrasjonsheftet. Det vil være nødvendig med to vareleveringslokasjoner på grunn av prosjektets størrelse og funksjonenes spesifikke krav.		x
13	Norgesdemokratene (ND), 2023.10.09	Norgesdemokratene ønsker seg parkeringsplasser i deler av 1. etg. (og evt. kjelleretasjer) og gratis korttidsparkering for de som benytter seg av helsebygget.	Tas til orientering. Antall parkeringsplasser vurderes før andregangsbehandling. Gratis korttidsparkering vurderes ikke på reguleringsnivå, men det vil være mulighet for korttidsparkering ved helsebygget.		x
		Huset bør harmonere med det som er rundt og da samme stil som stasjonsbygningen. Ikke grått.	Tas til orientering. Bygningen bør harmonere med Kulturkvartalet, rådhuset, det eksisterende helsebygget og stasjonen (den nærmeste moderne utvidelsen). Fargevalget er gjort med dette som utgangspunkt. Se illustrasjonsheftet og den estetiske planen for nærmere begrunnelse.		x
		ND ønsker en mathall og venterom til kollektivtransport i 1.etg. Grøntanlegg på taket med restauranter og puber. Hotell og kjøpesenter er ikke ønsket.	Tas til orientering. Det vil etableres venterom tilsvarende dagens, med tilknyttede fasiliteter som for eksempel bevertning og restaurant. Det er imidlertid ikke avsatt plass til en mathall. Grøntanlegg på tak vurderes som utfordrende i forhold til helheten		x

			i bebyggelsen. Formålet er fleksibelt, men vil legge til rette for et betydelig antall arbeidsplasser, for eksempel innen kontor, tjenesteyting eller utdanning.		
		Gaten foran stasjonen kan ikke stenges før det har kommet opp med en annen løsning for trafikk.	Tas til orientering. Konsekvensene er vurdert i trafikkanalysen, men framkommelighet for kollektivtrafikk i Lillestrøm sentrum er et avgjørende tema.		x
		ND foreslår lokaler til å takle rusreform og psykisk helse, noe det er mangel på i Lillestrøm	Tas til orientering Programmering av helsetjenester vil foregå parallelt med, og i etterkant av, reguleringsprosessen.		x
14	Sameiet Storgata 6, 2023.10.15	Beboere og styret i sameiet Storgata 6 i Lillestrøm ønsker at høyden på det nye stasjonsbygget tilpasses eksisterende bebyggelse, med en maksimal høyde på fem etasjer mot gamle Lillestrøm. De oppfordrer også til en mindre massiv byggestil og krav om tilknyttede grøntområder.	Tas til orientering. Byggehøyden trappes ned mot Kulturkvartalet og Stasjonstorget (4/5 etasjer), selv om volumene er noe høyere mot jernbanen og det eksisterende helsebygget. Dette bidrar til gode solforhold for Kulturkvartalet og plassen ved helsebygget. Det er miljømessig gunstig at knutepunkter fortettes, særlig med tanke på arbeidsplasser. Kommuneplanen tillater bygninger på opptil 10 etasjer, forutsatt at det legges til rette for bysentrums- og publikumsrettede funksjoner på gateplan.		x
15	Austigard Arkitektur AS, 2023.10.31	Det er positivt at bestemmelsene stiller krav om «relieff og dybde», men dette reduserer utleibare arealer, da klimaskallet må trekkes innover. Kravet bør derfor tallfestes for å få reell effekt. Ornamenter bør kunne krage utenfor formålsgrensen og unntas fra beregning av utnyttelsesgrad.	Tas til orientering.		x
Privatpersoner					

16	Anniken Nordheim, 2023.10.15	Ny bussterminal må harmonere med stasjonsbygningen fra 1930, kultursenteret og øvrig eldre bebyggelse.	Tas til orientering. Stasjonsbygningen, Kulturkvartalet og rådhuset representerer verdifull arkitektur. Reguleringsplanen har som mål å tilpasse seg denne urbane konteksten.		x
		Området preges dessverre av uønskede hendelser, og det er viktig å unngå at det utvikles til et nytt «Galleri Oslo». Sosialt gateliv på kveldstid er viktig for å redusere uønskede hendelser i stasjonsområdet.	Tas til orientering. Programmering av gatenivå er avgjørende for kvalitet av byrom.		x
17	Atif Salman Saleem, 2023.10.01	Bussterminalen bør bli en forlengelse av Storgata med levende byliv. Økt tilstedeværelse og bruk av området bidrar til et tryggere og triveligere bymiljø.	Tas til orientering. Programmering av gatenivå er avgjørende for kvaliteten på byrommet. I tillegg vil byrommet bli betydelig mer attraktivt dersom det får flere brukere. Varierte formål som helsetjenester, kontorvirksomhet, bussterminal og kanskje utdanning vil ha en positiv effekt på miljøet.		x
18	Eva-Merete Byng, 2023.10.09	Bussterminal i Lillestrøm bør ikke bli for høy og tett, og arkitekturen fra stasjonsbygningen, som skifer, bør videreføres.	Tas til orientering. Kommuneplanen tillater bygninger på opptil 10 etasjer, forutsatt at det legges til rette for bysentrums- og publikumsrettede funksjoner på gateplan. Stasjonsbygningen er unik i seg selv og trenger ikke nødvendigvis å kopieres. Det finnes også flere teglbygninger rundt bussterminaltomten som kan være inspirerende.		x
19	Frederik Nygaard Stokvik, 2023.10.16	Jeg ønsker at den nye bussterminalen blir en forlengelse av Storgata med levende byliv. Økt tilstedeværelse vil bidra positivt til området, særlig med tanke på utfordringene med gjenger og ran.	Tas til orientering. Se svar nr. 17		x
		Det bør stilles krav til stedstilpasset, tradisjonell arkitektur som harmonerer med stasjonsbygning-	Tas til orientering.		x

		gen fra 1930 og de gamle husene i området. Lillestrøm kan fremdeles bygge moderne i takt med alle nye krav, selv om bygget skulle sett ut som det var fra 1920.	Stasjonsbygningen, Kulturkvarartalet og rådhuset representerer verdifull arkitektur. Stasjonsbygningen er unik i seg selv og trenger ikke nødvendigvis å kopieres. Reguleringsplanen har som mål å tilpasse seg denne urbane konteksten.		
20	Marita Hagen, 2023.09.21	Det bør stilles tydelige krav til stedstilpasset, tradisjonell arkitektur, som vil harmonisere fint sammen med den ærverdige stasjonsbygningen fra 1930, og de andre gamle husene i området.	Tas til orientering. Se forrige kommentar.		x
		Forslaget til bygg er for høyt. Inspirasjon bør hentes fra leke- og rekreasjonsområdet ved biblioteket for en mer åpen løsning med grønne områder.	Tas til orientering. Se svar nr. 14		x
21	Roy Robin Mortensen, 2023.10.16	Ut fra illustrasjonene som til nå har blitt presentert får man inntrykk av at det blir høyt, tett, skyggefullt og pregløse blokker.	Tas til orientering. Se svar nr. 14 og 18		x
22	Trine Elisabeth Bendiksen, 2023.09.27	Bussterminal med klassisk og tradisjonell arkitektur ønskes. Etter mange modernistiske nybygg i Lillestrøm, som flere innbyggere har omtalt som "stygge bygg", er det på tide med en mer klassisk tilnærming.	Tas til orientering. Se svar nr. 18 Det er også viktig å sikre god adkomst til bussterminalen. I dette tilfellet er vedlagte referanse fra Sandvika bussterminal relevant.		x

Svar til Hovedutvalg for miljø og samfunn sitt vedtak, datert 23.08.2023

Detaljreguleringsplan for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal			
Nr.	Vedtak	Forslagsstillers kommentar	Får vedtaket konsekvens for planforslaget?

			Ja	Nei
a)	Før andregangsbehandling skal det utarbeides et konkret forslag for opprusting av rundkjøringen i Jonas Lies gate. Forslaget må være godkjent av veieier.	Opprusting av rundkjøringen er sikret i rekkefølgebestemmelsene. Geometriske utvidelser er vist i planforslagets B-tegninger (teknisk veghefte). Opprusting av rundkjøring skjer dersom det er behov for å snu busser i rundkjøringen i anleggsperioden.	x	
b)	Før andregangsbehandling skal det utarbeides en teknisk detaljplan for midlertidig bussterminal i Kvartal øst.	Dette er ikke aktuelt. Planen legger opp til utbygging av hele bussterminaltomten samtidig. Det vil ikke være bussfunksjoner på byggeområdet i anleggsperioden. Konsekvenser i anleggsperioden beskrives i dokument: <i>Trafikkanalyse for avvikling av buss i anleggsfase og permanent situasjon (2025 11 14)</i> .		x
c)	Før andregangsbehandling skal det utarbeides en illustrasjonsplan som viser utforming av byrom i og utenfor planområdet, samt ubebygde arealer.	Det er en del av byromprogrammet.		
d)	Før andregangsbehandling skal gangbro mellom BKB5 og BAA fjernes fra plankartet.	Dette utgår, siden det bare er ett kvartal.		x
e)	Før andregangsbehandling skal det jobbes med hvordan det kan skapes en terminalinngang som er mer spennende og markerer fonden mot rundkjøringen.	Se spesielt i illustrasjonsheftet og den estetiske redegjørelsen, som illustrerer og beskriver de buete inngangene til bussterminalen.	x	
f)	Før andregangsbehandling skal 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.	Kapasiteten i ny innendørsterminal er økt i revidert planforslag, slik at både nåværende og fremtidige behov hensyntas. Dette fremgår av dokument: <i>Vurderinger av terminalkapasitet Lillestrøm bussterminalen (2025 10 31)</i> Terminalen er utvidet mot stasjonstorget, slik at den nye terminalen vil bli ganske lik den eksisterende (se illustrasjonsheftet).	x	
g)	Før andregangsbehandling skal 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.	Rekkefølgekravene er oppdatert slik at det sikres godkjenning av detaljplanen fra Ruter og fylkeskommunen før rivetillatelse gis. Konfigurasjonen av oppstillingsplassene i innendørsterminalen godkjennes av AFKS, og det er sikret at Ruter godkjenner rammesøknaden.	x	
h)	Før andregangsbehandling skal det skal belyses hvordan stenging av Jonas Lies gate vil påvirke adkomstmuligheter for personer som i dag	Konsekvenser er vurdert i trafikkanalyse i dokument: <i>Trafikkanalyse for avvikling av buss i anleggsfase og permanent situasjon (2025 11 14)</i> .	x	

	<p>ankommer ned denne gaten med personbil til Lillestrøm stasjon, samt hvordan trafikkbildet påvirkes i Lillestrøm bysentrum.</p>	<p>Planen legger kun til grunn en midlertidig stengning av Jonas Lies gate i anleggsperioden. En stengning av Jonas Lies gate medfører omkjøring for reisende til Lillestrøm stasjon fra vest, og gir økt trafikkbelastning på andre øst-vest strekninger gjennom Lillestrøm sentrum. Stengningen gir blant annet økt trafikk i Nittedalsgata, Dampsagveien, Nedre Rælingsveg, samt i bygater som Brogata og Voldgata. Det er som del av arbeidet vurdert avbøtende trafikktiltak (følgetiltak) for å redusere ulempene som stengningen fører med seg. Følgetiltakene er beskrevet i trafikkanalysen, og må avklares i detalj som del av anleggsperioden.</p>		
--	---	---	--	--