

Områdereregulering for Skedsmokorset Øst

Plan-ID: 231_582

Planbeskrivelse

Dato: 04.05.2026

Forslagsstiller: Lillestrøm kommune



Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	2
1.1	Planområdet	2
1.2	Hensikten med planen	3
1.3	Berørte eiendommer	4
1.4	Tidligere vedtak i saken	6
2	Plangrep	10
2.1	Bymessig utvikling og attraktive boligområder	10
2.2	Ny og urban gateprofil og mer miljøvennlig transport	10
2.3	Offentlig og privat tjenesteyting	10
2.4	Kulturlandskap og kulturmiljøer tas vare på og brukes som ressurs	11
2.5	Samfunnssikkerhet og klimatilpasning	11
3	Dagens situasjon	12
3.1	Arealbruk og bygningstypologi	12
3.2	Samferdsel	14
3.3	Demografi	15
3.4	Sosial infrastruktur	15
3.5	Landskapets historiske og kulturelle kvaliteter	15
4	Planprosessen	17
4.1	Medvirkning	17
4.2	Førstegangsbehandling i 2021 og prinsippavklaringssak i 2024	18
4.3	Førstegangsbehandling i 2025 og etterfølgende prinsippavklaringssak	19
4.4	Krav om konsekvensutredning	19
5	Planstatus og andre føringer	19
5.1	Overordnede planer	19
5.2	Gjeldende reguleringsplaner	24
5.3	Pågående reguleringsplaner	25
5.4	Temaplaner	27
5.5	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	28
6	Planforslaget, med beskrivelse av konsekvenser	29
6.1	Bymessig utvikling og attraktive boligområder	29
6.2	Ny og urban gateprofil	44
6.3	Offentlig og privat tjenesteyting	58
6.4	Kulturlandskap og jordressurser	63
6.5	Samfunnssikkerhet og klimatilpasning	67
7	Plangjennomføring	76
7.1	Rekkefølgebestemmelser	76
7.2	Økonomiske konsekvenser for kommunen	80
7.3	Forholdet til overordnede føringer	82
7.4	Interessemotsetninger	82
7.5	Avveining av virkninger	83

1 Bakgrunn

Kommunen har utarbeidet en områderegulering for Skedsmokorset øst, i henhold til krav stilt i kommuneplanens arealdel. Planen skal styre arealutviklingen av Skedsmokorset og legger føringer for videre planlegging, utvikling og bygging i området.

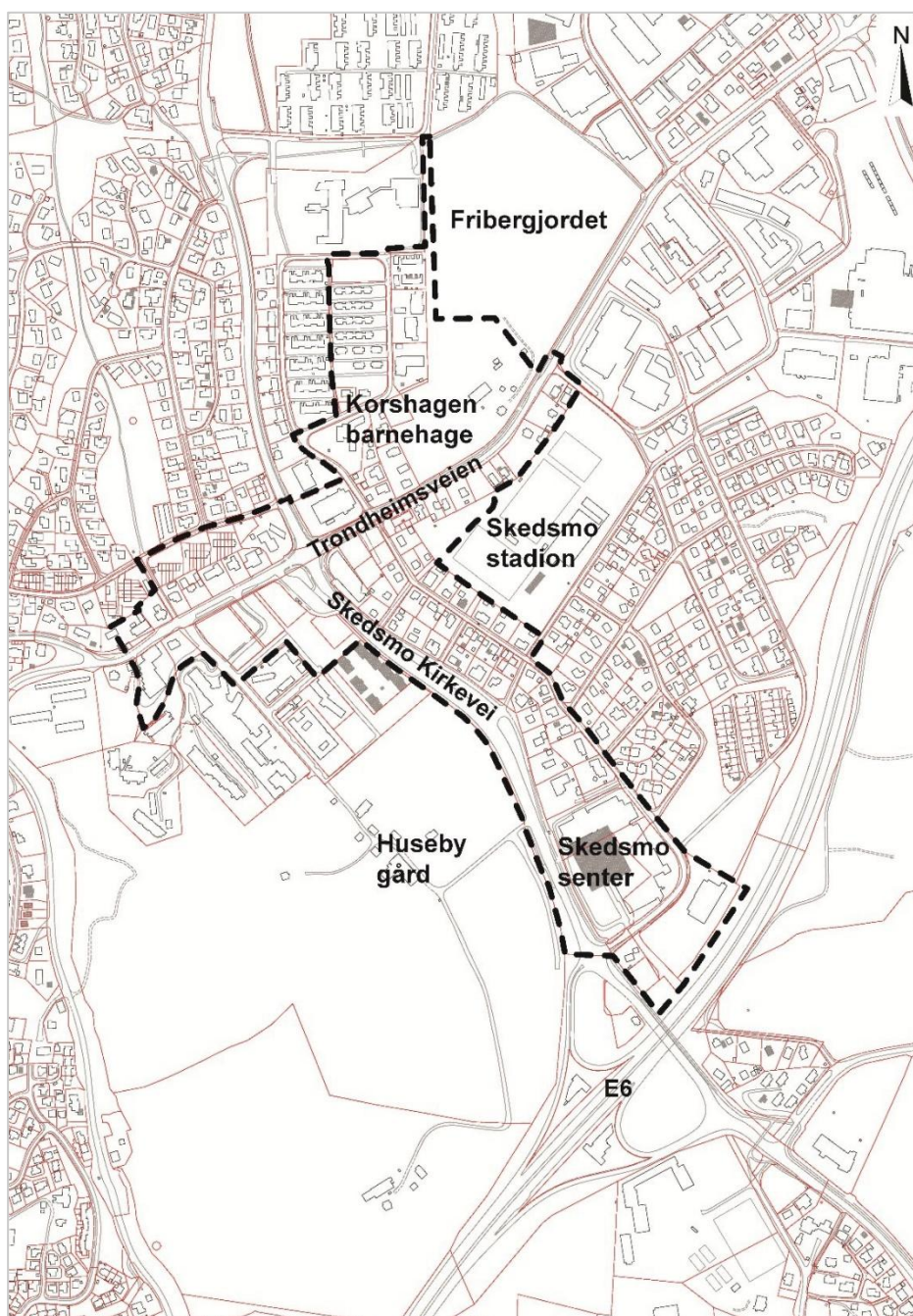
1.1 Planområdet

Planområdet er lokalisert på Skedsmokorset i Lillestrøm kommune.



Figur 1.1: Planområdets beliggenhet markert med rød sirkel. Kilde: Kommunens kartportal.

Planområdet avgrenses av E6 i sørøst, Husebyjordet i sørvest, Åsenhagen skole i nord, samt Fribergjordet og Skedsmo stadion i nordøst/øst. Skedsmo Kirkevei/Gjerdrumsveien og Trondheimsveien deler planområdet i fire i en nord/sørakse og en øst/vestakse. Området som reguleres er ca. 280 dekar stort.



Figur 1.2: Planens avgrensning vist med stiplet, sort linje. Sandbakken gård/Fribergjordet er ikke lenger en del av planavgrensningen.

1.2 Hensikten med planen

Skedsmokorset som område består i all hovedsak av Korset, Presthagan, Korshagen, Åsenhagen, Korsfjellet, Vardeåsen, Tæruddalen, Brånås, Løkendalen og Holt Vestvollen. Hensikten med områdereguleringen er å styrke selve «Korset» som sentrum for hele det store Skedsmokorset-området. Dette skal oppnås gjennom å legge til rette for en bymessig fortetting med steds karakter, og regulering av Trondheimsveien på strekningen Husebyveien

– Korshagen med nytt og urbant gateprofil. Plangrepet forutsetter plassering av ny sentrumsbebyggelse og publikumsfunksjoner i et stramt bebyggelsesmønster som danner gateløpet, og ny bussterminal med offentlig park. Ny bebyggelse sine fasader mot Trondheimsveien og Skedsmo Kirkevei/Gjerdrumsveien skal videre underbygge byliv gjennom å være åpne mot hovedgatene, og legge til rette for handels- og servicevirksomhet. Målet er å gjøre Korset mer attraktivt og urbant for alle, og tryggere og mer effektivt å bruke for prioriterte trafikantgrupper.

Planen skal tilrettelegge for flere leiligheter på Skedsmokorset, for å møte en forventet befolkningsvekst. Andelen eneboliger og tomannsboliger i området er høy, og behovet for flere leiligheter vil øke i fremtiden.

Gjennomføringsmodellen som er utarbeidet, viser hvilke tiltak som må etableres i forbindelse med utvikling av de enkelte delfelt. Kravene er lagt inn i rekkefølgebestemmelsene, og gir forutsigbarhet for utbygger om hva som må realiseres i forkant eller i forbindelse med utvikling av det enkelte delområdet.

1.3 Berørte eiendommer

Følgende eiendommer inngår i området som planen berører, med oppgitt areal der dette er kjent:

Tabell 1.1: Oversikt over berørte eiendommer innenfor planområdet.

Gnr/bnr.	Eier	Areal i m ² (innenfor planområdet)	Gnr/bnr.	Eier	Areal i m ² (innenfor planområdet)
21/5	Haber Norge AS	1555	37/244	Lillestrøm kommune	0,2
21/7	Statens Vegvesen	2104	37/259	Korsfjellet Borettslag AL	218
21/11	Lillestrøm kommune	294	37/312	Lillestrøm kommune	2359
21/16	Lillestrøm kommune	188	37/313	Allstad grunneiendom AS, Scala Skedsmo AS	5532
21/37	Lillestrøm kommune	159	37/411	Privat	1323
37/1	Lillestrøm kommune	2412	37/436	Scala Skedsmo AS	6831
37/2	Privat	217	37/445	Lillestrøm kommune	5199
37/9	Privat	4260	37/515	TRV 123 AS	540
37/22	Allstad Grunneiendom AS	361	37/518	Korshagen Borettslag	2498
37/23	Privat	56	37/519	Privat	2831
37/28	Korshagen eiendom AS	4670	37/523	Lillestrøm kommune	4353
37/32	Privat	1488	37/527	Korshagen Borettslag	2294
37/33	Circle K Norge AS	3117	37/528	Lillestrøm kommune	12025
37/34	TRV 123 AS	968	37/532	Circle K Norge AS	667
37/35	Haber Norge AS	2555	37/540	Lillestrøm kommune	531

37/37	Scala Skedsmo AS	10001		37/543	Privat	428
37/38	Privat (seksjonert)	1243		37/544	Privat	191
37/44	Privat	2862		37/545	Privat	184
37/46	Haber Norge AS, privat	1387		37/546	Privat	175
37/48	Norkirken Skedsmo	2960		37/547	Privat	153
37/50	Lillestrøm kommune	66		37/548	Privat	283
37/53	Lillestrøm kommune	1080		37/549	Privat	304
37/55	Privat	753		37/550	Privat	422
37/56	Privat	695		37/551	Privat	184
37/62	Privat	1852		37/552	Privat	184
37/63	Privat	1726		37/553	Privat	199
37/64	Privat	1220		37/554	Privat	166
37/65	Scala Skedsmo AS	1143		37/555	Privat	278
37/72	Trondheimsveien 114 Skedsmo AS, privat	4320		37/556	Privat	431
37/77	Privat	1198		37/557	Privat	295
37/80	Håkensen maskin AS	1394		37/558	Privat	146
37/81	Privat	981		37/559	Privat	136
37/82	Privat	1210		37/560	Privat	123
37/89	Privat	2568		37/561	Privat	110
37/90	Privat	892		37/562	Privat	166
37/91	Privat	1028		37/563	Privat	1016
37/92	Privat	1056		37/586	Lillestrøm kommune	198
37/93	Privat	1022		37/592	Privat	1375
37/95	Privat	896		37/594	Privat	566
37/98	HAMA AS	1056		37/604	Privat	851
37/99	HAMA AS	984		37/607	Privat	1154
37/100	TRV 123 AS	1190		37/623	Lillestrøm kommune	55
37/109	Privat	1026		37/640	Lillestrøm kommune	3578
37/110	Privat	951		37/644	Privat	699
37/111	Privat	1002		37/658	Håkensen Maskin AS	305
37/112	Privat	996		37/668	Haber Norge AS	784
37/113	Furuholtet 35 AS	995		37/789	Privat	551
37/114	Privat	485		37/804	Privat	847
37/117	Haber Norge AS	895		37/805	Privat	539

37/118	Trondheimsveien 114 Skedsmo AS	1629		37/806	Privat	490
37/119	Privat	1014		37/808	Haber Norge AS	10501
37/120	Privat	908		37/811	Allstad Grunneiendom AS	21
37/121	Privat	1807		37/812	Privat	670
37/124	Privat	1063		37/821	Sandbakken AS	1243
37/125	Privat	933		37/827	Lillestrøm kommune	4187
37/127	Privat	1094		37/828	Lillestrøm kommune	2580
37/128	Privat	833		37/829	Lillestrøm kommune	2043
37/129	Privat	1014		37/831	Lillestrøm kommune	1500
37/130	Privat	884		37/835	Lillestrøm kommune	6868
37/131	Haber Norge AS	967		37/843	Lillestrøm kommune	184
37/132	TRV 123 AS	1063		37/849	Korshagen Borettslag	870
37/133	Privat	1078		37/854	Statens Vegvesen	2901
37/134	Privat	1024		37/860	Lillestrøm kommune	386
37/135	Privat	645		37/861	Lillestrøm kommune	696
37/137	Privat	746		37/862	Lillestrøm kommune	560
37/138	Privat	783		37/863	Lillestrøm kommune	4862
37/144	Privat	0,1		37/871	Lillestrøm kommune	387
37/172	Privat	799		37/875	Akershus fylkeskommune	8846
37/177	Privat	1059		37/876	Akershus fylkeskommune	4475
37/178	Skedsmo Næringsbygg ANS, NIDOR Eiendom AS	0,4		37/877	Akershus fylkeskommune	28280
37/194	Lillestrøm kommune	4217		37/880	Lillestrøm kommune	910
37/212	Privat	1953		37/881	Lillestrøm kommune	380
37/226	Privat	1045		37/882	Sandbakken AS	7777
37/242	Korsskogen Borettslag	868		56/420	Akershus fylkeskommune	1982
37/243	Lillestrøm kommune	7				

1.4 Tidligere vedtak i saken

Krav om utarbeidelse av områderegulering for Skedsmokorset øst ble først tatt inn i kommuneplanen for Skedsmo 2011-2022. Kravet er fulgt opp i senere kommuneplaner for Skedsmo 2015-2026 og 2019-2030. I kommuneplanen for Lillestrøm 2023-3035 er det krav til områderegulering for feltene KF19-26, samt Prestthagaveien og Kirkeveien på strekningen mellom rundkjøringene. Mer om kommuneplanens arealdel kan leses i kapittel 5.1.2.

I henhold til kommunestyrevedtak den 13.12.2017 (PS 17/98) skal områderegulering for Skedsmokorset øst inneholde en delutredning for trafikk.

1.4.1 Planinitiativ for Skedsmokorset øst

Planinitiativet ble vedtatt av kommunestyret 6. februar 2019 (PS 19/9). Planinitiativet redegjorde for premissene for planarbeidet på Skedsmokorset øst, med bl.a. beskrivelse av hensikten med planarbeidet, føringer for planarbeidet og viktige problemstillinger.

1.4.2 Områdereguleringsplan for Skedsmokorset øst - førstegangsbehandling

Områdereguleringen ble førstegangsbehandlet i Hovedutvalg for miljø og samfunn 22.09.2021 (PS 59/21).

Utvalget gjorde følgende vedtak:

«Forslag til Områdereguleringsplan for Skedsmokorset øst, med plankart og bestemmelser datert 19.08.2021, legges ikke ut til offentlig ettersyn. Det foreliggende planforslaget anses ikke å underbygge selve «Korset» som sentrum for hele det store Skedsmokorset-området. Planen skal vise grep som underbygger utvikling i retning av et langt mer bymessig preg tilrettelagt for byliv og primært gående, syklende og lokal trafikk.

Vi ber om at følgende punkter hensyntas i en ny sak til HMS:

- 1. Det settes av tilstrekkelig areal til fremtidige trafikale løsninger gjennom Skedsmokorset. Gjelder kollektivt, privatbiler og sykkel-gange.*
- 2. Dagens bussterminal må oppgraderes eller flyttes for å gjøre trafikkavviklingen mer effektiv.*
- 3. Det bør vurderes å legge inn større utnyttelsesgrader på boligområder.*
- 4. Boligområdene må planlegges med en mye større grad av åpenhet mot Skedsmokorset/rv120. Boligene skal preges av høy kvalitet og ta hensyn til lys/solforhold, støy og tilhørende grøntarealer. Det må vurderes om grøntarealene skal være offentlig tilgjengelige som møteplasser inne i et boligområde.*

Med følgende endringer og tillegg:

- 1. Området BBB3 skal tilbakeføres til LFN-område¹.*
- 2. Gangveien SGS11 skal krysse RV120 ved undergangen»*

1.4.3 Områdereguleringsplan for Skedsmokorset øst – orientering

Etter førstegangsbehandling i 2021, sto planarbeidet stille frem til våren 2023 som følge av manglende ressurser. Da arbeidet ble gjenoppstartet, ble samferdsel prioritert. For å få

¹ Området BBB3 omtales ofte som B20, og er et jorde vest for Sandbakken gård. Området er avsatt til fremtidig bolig i kommuneplanen, og det er igangsatt detaljregulering av området.

forankret noen av grepene i planen i Hovedutvalget, ble det fremmet en orienteringssak i 2024.

Prinsippavklaringssak ble behandlet i Hovedutvalg for miljø og samfunn 13.03.2024 (Sak 21/24). Hensikten med saken var å sikre at arbeidet med områdereguleringen var i samsvar med hovedutvalgets ønskede retning.

Utvalget gjorde følgende vedtak:

«1. Trondheimsveien planlegges med gateprofil i samsvar med prinsipper vist i figur 4.3 mellom punkt A og B.

2. Fv. 120 planlegges med gateprofil i samsvar med prinsipper vist i figur 4.3 mellom punkt C og D.

3. a) Det legges ikke opp til etablering av kollektivfelt i Trondheimsveien, men det legges opp til tiltak som prioriterer fremkommelighet for buss.

b) Det etableres ikke rushtidsbom i Trondheimsveien.

4. Kollektivfelt i fv. 120 videreføres som i dag. Gateprofil hensyntar ny kollektivterminalløsning.

5. Kollektivterminalen bygges om i samsvar med figur 4.6.

6. Gangveien SGS11 skal ikke krysse fv. 120 i undergang.

7. Kryssing av Trondheimsveien mellom Fribergjordet og Skedsmo idrettspark skal skje i plan.

8. Det settes ingen øvre begrensning på handelsareal for Korset, men det tas inn en bestemmelse om maksimal størrelse på enkeltbutikker, for å hindre større handelsetableringer beregnet på et regionalt marked, og for å sikre flere mindre handels- og serviceetableringer som skal gi befolkningen på Skedsmokorset et bedre nært tilbud. Begrensningen må ikke settes så snevert at det kommer i veien for normal detaljhandel.

9. Endring i pkt. 4.5.1: I avsnittet styrkes ordet «kommunal» foran barnehage.

10. Planen skal være helt tydelig på hva som er Skedsmokorset sentrum.

11. Fylkesrådet i Akershus viser i sin plattform til at de vil: "Arbeide for ny trafikkavvikling på Fv120 gjennom Skedsmokorset, som bidrar til bedre trafikkavvikling." Kommunedirektøren bes derfor ha en aktiv dialog med Akershus fylkeskommune for å få på plass de beste løsningene for Skedsmokorset og trafikkavviklingen i området.

12. Områdereguleringsplanen skal sikre at settes av areal for å løse trafikkutfordringene på FV120 gjennom Skedsmokorset. Det forutsettes et nært samarbeid med Akershus fylke i videre planlegging.

13. Det skal vurderes å flytte gang- og sykkelvei mellom pkt. A og B i fig 4.3 til andre siden/nordsiden av Trondheimsveien. Dette for å redusere antall kryssinger av Trondheimsveien og i rundkjøringen. Dette vil gi en bedre flyt for de som skal til ny barnehage og nytt idrettsanlegg.

14. *Kommunedirektøren fortsetter arbeidet i samsvar med orienteringen og de vedtak som fattes i denne saken.»*

1.4.4 Områderegulering for Skedsmokorset øst – ny førstegangsbehandling

Områdereguleringen ble førstegangsbehandlet på nytt i Hovedutvalg for miljø og samfunn 12.02.2025 (sak 12/25). Utvalget fattet følgende vedtak:

1. *Forslag til Områderegulering for Skedsmokorset øst, med plankart datert 22.01.2025 og bestemmelser datert 22.01.2025, legges ut til offentlig ettersyn. Dette skjer med hjemmel i plan og bygningsloven § 12-10, 1. ledd.*
2. *Til andregangsbehandling av planen skal det foreligge et kostnadsestimat av foreslåtte rekkefølgebestemmelser. Det skal også foreligge et anslag over kostnader og forpliktelser som kommunen påtar seg som følge av tettstedsutviklingen det legges opp til.*
3. *Område F/K/T 1 endres til formål F/K/T/B 1.*
4. *Bebyggelse mot hovedveiene skal fremstå med en mer åpen bystruktur.*
5. *Til andregangsbehandling skal det innarbeides:*
 - a) *Mulighetsstudie av bekkeåpning som tiltak for overvannshåndtering i Korshagen.*
 - b) *Tiltak for å skille lokal- og gjennomgangstrafikk i tråd med verbalvedtak vedtatt desember 2024.*
 - c) *Utfyllende vurderinger som belyser fordeler og ulemper ved løsninger med rundkjøring vs lysregulering, særlig skal trafikksikkerhet vektlegges.*
 - d) *Vurderinger knyttet til tiltak som kan begrense trafikken gjennom Skedsmokorset, særlig tungtransport.*
 - e) *Tilrettelegging for inn- og utkjøringsmulighet i begge retninger på FV120 til og fra Midskogveien, Steinbråteveien og Husebyveien. Dette for å sikre interntrafikken, bidra til lavere hastighet samt hindre unødig trafikk i rundkjøringene på Skedsmokorset.*
 - f) *Mulighet for næring innenfor parkstrukturen i felt PA1 i form av kafe/kiosk/serveringsted/venterom.*
 - g) *Åpning for byggehøyder opp mot 4 – 5 etasjer langs FV 120 i felt BB4, BB5 og T2.*
 - h) *Det skal legges inn områder med grøntarealer langs gang- og sykkelvei inntil fylkesveien og gis god tilgang for myke trafikanter og lokaltrafikk. Dette for å skape et tydelig bymessig preg på strekningen. Plangrepene som gjøres må ha som hovedmål å bidra til å bygge opp om et miljøgatepreg og aktivt ta grep for å redusere gjennomgangstrafikken og senke behovet for bilbruk for lokale innbyggere til det planlagte sentrum på Skedsmokorset.*
 - i) *Supplering av formål i SF7 med formål Offentlig eller privat tjenesteyting.*
 - j) *Fjerning av formål som tillater av energistasjon i felt BV1. Dette for å hindre unødig trafikk fra E-6 til Skedsmokorset og samtidig begrense gjennomgangstrafikken.*
 - k) *Sikring av innkjørsel til Skedsmotun og Husebyjordet, samt Huseby gård og Husebylåven, enten fra Trondheimsveien eller Skedsmo kirkevei.*
 - l) *Krav om parkering i SF6 og PA1, om mulig under bakken. Dette for å sikre tilgjengelighet for pårørende og universell utforming i tilknytning til sykehjem og omsorgsboliger. Minimum skal dagens antall p-plasser samt antallet parkeringsplasser som boligformålet i SF6 tilsier, dekkes.*

1.4.5 Områderegulering for Skedsmokorset øst – prinsippavklaringer

Som følge av Hovedutvalg for miljø og samfunn sitt vedtak 12.02.2025 og innkomne høringsuttalelser under offentlig ettersyn, besluttet kommunedirektøren å fremme en prinsippavklaringssak til Hovedutvalg for miljø og samfunn den 22.10.25 (sak 138/25). Utvalget fattet følgende vedtak:

1. *Områderegulering for Skedsmokorset øst fremmes til andregangsbehandling med utgangspunkt i følgende:*
 - a) *Vedtaks punkt 5 e) og 5 k) innarbeides ikke i planforslaget til andregangsbehandling.*
 - b) *Kollektivterminalen unntas krav om detaljregulering.*

2 Plangrep

I kapittel 6 presenteres planforslaget i detalj. I dette kapitlet gis det en innledende presentasjon av planforslagets innhold. Områdereguleringen inneholder fem plangrep. Grepene presenteres i kapitlene nedenfor.

2.1 Bymessig utvikling og attraktive boligområder

- Styrke Korset som sentrum: Planen legger grunnlag for at en stor del av veksten skal skje i sentrum av Skedsmokorset. Områdereguleringen viser hvilke områder hvor det er ønskelig med vesentlig fortetting og transformasjon. Dette bidrar til mer forutsigbarhet for grunneiere og innbyggere i området
- Det er utarbeidet et kvalitetsprogram for å skape en helhetlig og god utforming av bebyggelse og uteområder, og skape en tydelig og gjenkjennelig steds karakter
- Bymessig preg tilrettelagt for aktivitet på bakkeplan, møteplasser, tjenester og handelstilbud
- Boligområdene planlegges med større grad av åpenhet mot fylkesveiene
- Det planlegges for tilstrekkelig med boligområder med høyere andel leiligheter, for å møte forventet befolkningsvekst og boligtypebehov. Boligtypene skal varieres i nye boligområder for å tilrettelegge for mangfoldige bomiljøer

2.2 Ny og urban gateprofil og mer miljøvennlig transport

- Ombygging fra vei til gate for å skape et triveligere, grønnere og tryggere bymiljø
- Prioritering av gående, syklende, kollektivreisende og lokaltrafikk
- Utvikling av gang- og sykkelveinettet for at det skal bli triveligere og tryggere å gå og sykle
- Sentral lokalisering av nye boligområder og områder for vesentlig fortetting gjør det mulig at flere kan ta bussen, sykle og gå
- Ny gateterminal skal bidra til bedre trafiksikkerhet og mindre køkjøring for bussen. Ny terminal utformes i kombinasjon med ny park sentralt på Skedsmokorset

2.3 Offentlig og privat tjenesteyting

- Planen legger til rette for bygging av ny barnehage i Korshagen

- Planen legger til rette for bygging av nye omsorgsboliger eller videreføring av eksisterende barnehage

2.4 Kulturlandskap og kulturmiljøer tas vare på og brukes som ressurs

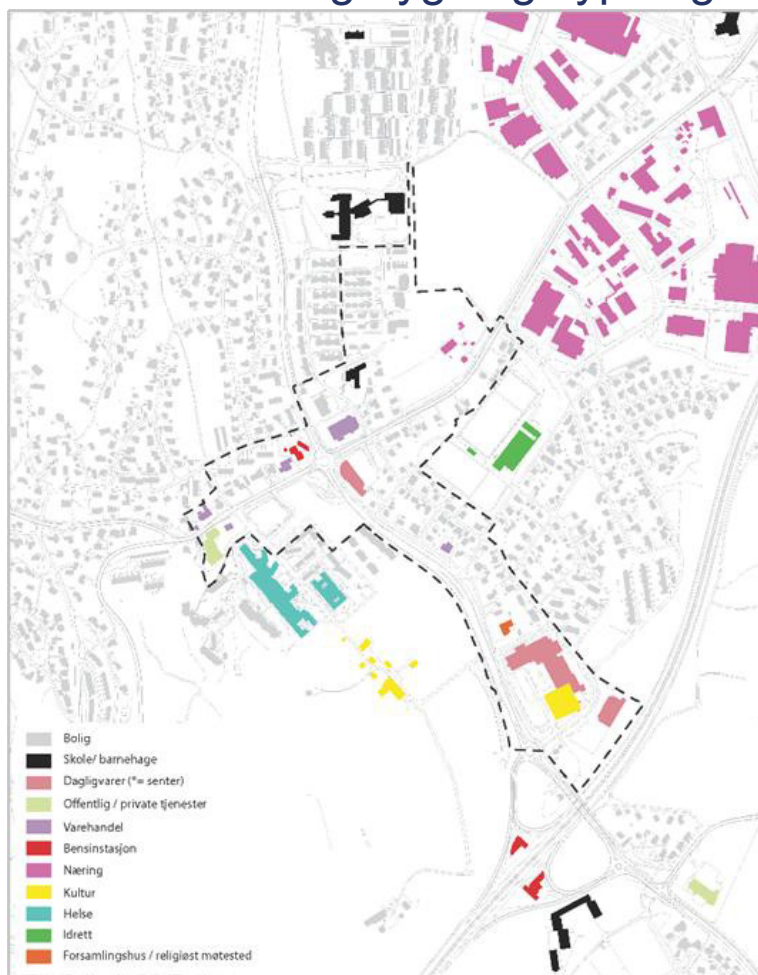
- Kulturmiljøet er vurdert og sikret med bestemmelser og hensynssone for bevaring
- Sikre og bygge videre på viktige steds kvaliteter
- Kvalitetsprogrammet angir grep for å bygge opp under Skedsmokorsets historie for å skape en tydelig og gjenkjennelig steds karakter

2.5 Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

- Gjøre Skedsmokorset robust for fremtidig klima
- Flomveier er kartlagt og løsninger for håndtering av infiltrasjon, fordøying og bortledning av overvann er sikret i planen og er et underlag i fremtidig detaljreguleringsarbeid
- Områdestabiliteten er utredet og det er utarbeidet en overordnet ROS-analyse
- Økonomisk robusthet for gjennomføring av nødvendige tiltak

3 Dagens situasjon

3.1 Arealbruk og bygningstypologi



Figur 3.1: Ulike funksjoner på Skedsmokorset. Hentet fra stedsanalysen.

Skedsmokorsets historie strekker seg tilbake i tid. De fleste husene ble anlagt langs hovedveiene inn mot «Korset». Korset er det historiske definerte sentrum, og er i folks bevissthet Skedsmokorsets sentrum. Gjennom årene har mye av handelstilbudet blitt spredt, blant annet til Skedsmo senter. Dette har ført til at handel og forretninger ved Korset oppleves fragmentert. Skedsmokorset består av en kombinasjon av boligbebyggelse, forretning- og kontorbygg, og tjenesteyting. Arealer i øst ved Berger og i sør ved E6 er eldre og nyere næringsbebyggelse. Skedsmokorset er preget av en stor andel småhusbebyggelse i form av eneboliger og rekkehus. Noe av bebyggelsen er gammel og i god stand, mens en god andel har vedlikeholdsbehov.



Figur 3.2: Oversiktskart over Skedsmokorset.

Fylkesveiene deler planområdet i fire:

3.1.1 Husebyjordet

Området ligger sentralt på Skedsmokorset, vest for bussterminalen. Det er den nordligste delen av jordet som ligger innenfor planområdet. Etter man bygde ut deler av jordet gikk delen mellom eksisterende blokker og Trondheimsveien ut av jordbruksproduksjon i påvente av fremtidig utbygging. I dag består området av midlertidig parkering, brede veier og store åpne flater.

3.1.2 Trondheimsveien vest

Området ligger nordvest for «Korset» og består av en bensinstasjon, eneboliger og flermannsboliger. I tillegg består området av en forretning og en gammel bensinstasjon helt i vest.

3.1.3 Korshagen

Nordøst for «Korset» ligger Korshagen. Nærmest rundkjøringen ligger et næringsbygg og en boligblokk. Områdene nord for disse gikk fra å være dyrket mark til boligareal rundt 1970, i tillegg finnes en rekke andre funksjoner som barnehage og omsorgsboliger.

3.1.4 Presthagan

Presthagan er et tidligere skogsområde sørøst for Korset der husdyrene til Huseby gård gikk på beite. Fra 1950 og utover ble mye av dette området utbygd med eneboliger og større flermannsboliger. Lengst sør i området finner man Skedsmo senter og annen næringsbebyggelse.

3.2 Samferdsel

Hovedveiene på Skedsmokorset består av tre store veier inn mot rundkjøringen, Skedsmo kirkevei, Gjerdrumsveien og Trondheimsveien fra både øst og vest. Disse veiene fungerer som adkomstveier til Skedsmokorset, for kollektivtrafikk og biltrafikk, men de er også viktige for mange trafikanter. Veiene oppleves som svært trafikkerte og utgjør en stor barriere for gående og syklende. Alle veiene har en høy årsgjennomsnittlig trafikk (ÅDT) og høy tungtrafikkandel. Per 2022 hadde Skedsmo kirkevei en ÅDT på i underkant av 17 000 med en tungtrafikkandel på 10%. For Trondheimsveien vest og Gjerdrumsveien var ÅDT på ca. 9000 og tungtrafikkandelen 9-10%. Trondheimsveien øst hadde en tungtrafikkandel på 7 % og ÅDT på 9800 (se figur 3.3 for 2022-tall). Nye tall fra den nasjonale vegdatabanken til Statens vegvesen i 2024, viser noen endringer i årsgjennomsnittlig trafikk og tungtrafikkandelen. Skedsmo kirkevei og Trondheimsveien øst har ÅDT på henholdsvis 17 100 og 11 500, men ingen økning i tungtrafikk. Gjerdrumsveien har ÅDT på 11 500 med 11 % tungtrafikk. Trondheimsveien vest har ca. samme trafikktall, men en lavere tungtrafikkandel på 7 %. Trafikken i krysset er størst på morgenen mot E6, i retning Lillestrøm, mens den ellers på dagen er mer jevnt fordelt.



Figur 3.3: Trafikkmengder (ÅDT-tall) og tungtrafikkandel på Skedsmokorset. Kilde: NVDB, 2022.

Skedsmokorset har en sentralt plassert bussterminal som ligger mellom Trondheimsveien og Skedsmo kirkevei. Terminalen har en viktig funksjon for busstrafikken fordi den betjener en rekke busslinjer som dekker både lokale og regionale markeder. Store deler av

Skedsmokorset er i dag godt dekket av det høyfrekvente kollektivtilbudet. Terminalen er i dag enveiskjørt med innkjøring fra Trondheimsveien og utkjøring i Skedsmo kirkevei, noe som medfører at flere busslinjer må kjøre en runde og passere rundkjøringen på Skedsmokorset to ganger. Dette gir lengre reisetid og økt fare for forsinkelser. Dette gir særlig ulempe for gjennomgående linjer (linjer som ikke har endeholdeplass på terminalen). Det er en trafiksikkerhetsrisiko for myke trafikanter med dagens terminal. Innkjøringen er uoversiktlig, og det kan oppstå konfliktsituasjoner mellom busser og gående/syklende. Akershus fylkeskommune har gjennomført utbedringer her i 2024. Høsten 2025 var bussterminalen stengt over en lengre periode da busselskapene ikke vurderte trafiksikkerheten på terminalen som tilfredsstillende.

3.3 Demografi

Skedsmokorset er et tettsted og nærsentrum for flere nærliggende områder. Hele Skedsmokorset har per november 2024 ca. 14.800 innbyggere og ca. 9.570 arbeidsplasser per januar 2022. Innenfor planavgrensningen bor det i overkant av 400 mennesker. Hovedandelen er i alderen 51-60 år, deretter etterfulgt av aldersgruppene 31-40 og 61-80 år. Innenfor planområdet er det høyest andel av tomannsboliger, eneboliger og rekkehus. Det finnes ingen leilighetsbygg.

3.4 Sosial infrastruktur

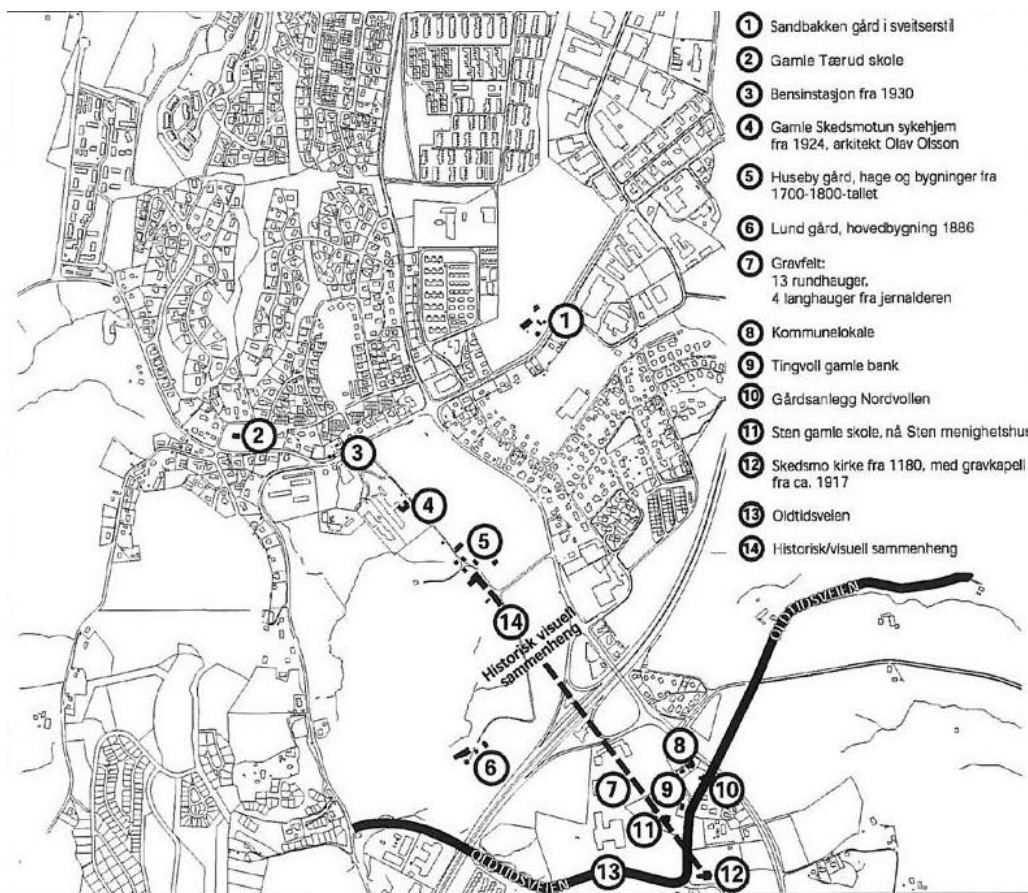
Planområdet ligger innenfor barneskolekretsene for Åsenhagen, Vardeåsen og Sten-Tærud og ungdomsskolekretsen for Tæruddalen. På Skedsmokorset ligger det i dag 11 barnehager, både kommunale og private. I revidert barnehagebehovsplan for Lillestrøm kommune 2023-2032 er det forventet stor barnetallsvekst i sonene Vardeåsen og Åsenhagen. Åsenhagen, Korshagen og Tæruddalen barnehager er i dårlig forfatning og lite tilpasset dagens krav til barnehagedrift.

Innenfor planområdet finner vi Korshagen barnehage med totalt 79 barnehageplasser. Rett nord for barnehagen finner vi Korshagen kommunale boliger som består av 37 boenheter. Øst i Korshagen ligger det helse- og omsorgsinstitusjoner. Planområdet ligger nær tilgrensende Skedsmotun bo- og behandlingssenter i sørvest. På Huseby ligger det en stor andel boliger tilrettelagt for eldre, og Husebyjordet omsorgsboliger.

På Skedsmokorset finnes det et stort og aktivt forenings- og frivillighetsmiljø. Den organiserte idretten står sterkt.

3.5 Landskapets historiske og kulturelle kvaliteter

Planområdet er et opprinnelig åpent jordbrukslandskap med en lang jordbrukshistorie. Huseby og Sandbakken gård (Fribergjordet) formidler Skedsmokorsets historie knyttet til jordbruk. I tillegg representerer områdene sterke grønne/landskapsmessige kvaliteter. Aksen som strekker seg fra Trondheimsveien til Huseby gård og videre til Skedsmo kirke er en viktig historisk sammenheng.



Figur 3.4: Kartet viser viktige identitetsskapende elementer og aksen ned til Skedsmo kirke. Hentet fra Plananalysen for Skedsmokorset fra 2009.

Rundt planområdet finnes det skogkledde åser som Vardeåsen, Brånåsen og Korsfjellet som danner markerte vegger og avgrensner landskapet. Vest for planområdet ligger Romeriksåsen, som er et viktig skogs- og friluftsområde. I tillegg finnes det større og mindre ravinesystemer, i øst, sør og i vest. Husebyravinen strekker seg inn fra sørvest, og grenser direkte til planområdet. Oldtidsveien som går over Farseggen er et svært verdifullt kulturminne fra den eldste samferdselshistorien, som har vært lite endret og som i dag er i bruk som turvei mellom Skedsmokorset og Leirsund. Farseggen har en særlig viktig kulturell verdi som ravinelandskap. Åsryggene og skogsområdene har betydning for det visuelle inntrykket av landskapet rundt Skedsmokorset. De gir variasjon i landskapet og muligheter for oversyn og utsyn.

4 Planprosessen

4.1 Medvirkning

4.1.1 Varsel om oppstart

Oppstart av reguleringsarbeidet ble varslet med annonse i Romerikes Blad den 5. oktober 2019. Fristen for å komme med merknader ble satt til 15. november 2019. Det kom inn 26 innspill. Alle innspillene er oppsummert og kommentert i eget vedlegg.

4.1.2 Før førstegangsbehandling i 2021

I 2019 ble det gjennomført spørreundersøkelser, holdt stand på Husebymarkedet og avholdt medvirkningsmøter med ungdomsgruppen i Norkirken/Emmaus, interessegrupper og eiendoms- og næringsutviklere. Resultatet fra spørreundersøkelsen og workshopene er oppsummert i medvirkningsrapporten vedlagt planforslaget.

Året før ble det kartlagt grunnlag for nytt ungdomshus på Skedsmokorset. Gamle Tærud skole ble vurdert som et godt alternativ for slik bruk. Arbeidet med nytt ungdomshus ga nyttig informasjon om ungdomsmiljøet på Skedsmokorset, og er brukt som grunnlag i arbeidet med områdereguleringen.

4.1.3 Etter førstegangsbehandling i 2021

På kommunens nettside er det opprettet en egen [informasjonsside](#) der det fortløpende har blitt informert om planarbeidet.

Følgende medvirkningsaktiviteter har blitt gjennomført etter førstegangsbehandlingen i 2021:

- Åpent informasjonsmøte på Skedsmo samfunnshus 13.11.2023
- Informasjonsmøter med grunneiere og eiendomsutviklere
- Informasjonsmøter med Skedsmo kulturforum
- Åpent informasjonsmøte om ny barnehage i Korshagen, 27.05.2024
- Workshop med ungdom på Tæruddalen skole 25.02.2025
- Møte med Skedsmo Nord Rotaryklubb, 06.03.2026

Skedsmo kulturforum er en paraplyorganisasjon for frivillige lag og foreninger på Skedsmokorset som har hatt rolle som referansegruppe i arbeidet med områdereguleringen. De har bidratt med nyttig kunnskap om Skedsmokorsets historie og områdets kvaliteter og utfordringer, både gjennom en workshop og gjennom møter. Resultat fra workshop med Skedsmo kulturforum er oppsummert i egen rapport vedlagt planforslaget.

Det ble i etterkant av informasjonsmøtet på Skedsmo samfunnshus 13.11.2023 åpnet opp for at grunneiere, naboer og frivillige organisasjoner å sende skriftlig innspill til planarbeidet. Det kom i alt 17 innspill. Innspillene fra 2023-2024 er oppsummert og kommentert i eget vedlegg.

4.1.4 Høring og offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute på offentlig ettersyn i perioden 21.03-19.05.25. Det kom inn 104 høringsuttalelser til planen. Alle høringsuttalelser med kommunedirektørens vurdering følger planen som eget vedlegg.

Den 3. april, under høring og offentlig ettersyn av planforslaget, ble det avholdt et informasjonsmøte på Skedsmo samfunnshus. Administrasjonen har hatt møter med overordnede myndigheter og utviklere/grunneiere i området i forbindelse med oppfølgingen av det politiske vedtaket og uttalelsene som kom inn under offentlig ettersyn.

4.1.5 Begrenset høring

Som følge av innsigelse fra Statens vegvesen til planens avgrensning mot rv.226 og E6, ble endringer av planen sendt på begrenset høring til berørte grunneiere den 31.10.25. Endringene gikk ut på å fjerne utbyggingsformål på Statens vegvesens grunn, og legge inn formålsgrenser og byggegrenser mot rv.226 og E6 i samsvar med gjeldende reguleringsplan.

Planforslaget for områdereguleringen ble på nytt sendt på begrenset høring til berørte parter i januar 2026. Dette var som følge av forslag til endringer etter endrede premisser for etablering av ny barnehage. For nærmere informasjon, se kapittel 6.3.1.

Alle innspill fra begrenset høring, med kommunedirektørens kommentarer, finnes i vedlegg 21 og 22.

4.2 Førstegangsbehandling i 2021 og prinsippavklaringssak i 2024

Ved førstegangsbehandling av planen i 2021 vedtok Hovedutvalg for miljø og samfunn å sende planen tilbake til administrasjonen med 6 punkter som skulle hensyntas før saken kunne fremmes til ny førstegangsbehandling. Vedtaket kan leses i sin helhet i kapittel 1.4.2. Hovedutvalget mente at planforslaget ikke underbygde selve «Korset» som sentrum for hele det store Skedsmokorset-området. Utvalget mente at planen skulle vise grep som underbygget bymessighet som i større grad tilrettelegger for byliv, gående, syklende og lokal trafikk. Hovedutvalget vedtok at området BBB3 skulle tilbakeføres til LNF-område. Dette området omtales som B20. Det har senere blitt avklart at BBB3 ikke skal tilbakeføres til LNF, da arbeidet med regulering av tomten allerede var påstartet.

For å sikre at planarbeidet var i samsvar med hovedutvalgets ønskede retning, ble det den 13.03.2024 lagt frem en sak i Hovedutvalg for miljø og samfunn, for å forankre noen prinsipppløsninger og sikre riktig ressursbruk i arbeidet frem til et nytt planforslag for førstegangsbehandling. Vedtaket i sin helhet kan leses i kapittel 1.4.3. Kort oppsummert ble det vedtatt at Trondheimsveien, Skedsmo kirkevei og Gjerdrumsveien skulle ombygges fra vei til gate. Kollektivterminalen skal bygges om og kryssing av Trondheimsveien og Skedsmo kirkevei skal skje i plan. Kommunedirektøren ble bedt om å vurdere å flytte gang- og sykkelvei langs Trondheimsveien vest til nordsiden av veien.

4.3 Førstegangsbehandling i 2025 og etterfølgende prinsippavklarings sak

Som følge av Hovedutvalg for miljø og samfunn sitt vedtak 12.02.2025 og innkomne høringsuttalelser under offentlig ettersyn, besluttet kommunedirektøren å fremme en prinsippavklarings sak til Hovedutvalg for miljø og samfunn. I saken ble det orientert om hvordan kommunedirektøren skulle følge opp vedtakspunktene fra førstegangsbehandling. Hovedutvalg for miljø og samfunn vedtok 22.10.25 (sak 138/25) at ny kollektivterminal unntas krav om detaljregulering, for å få til en rask gjennomføring av terminalen (vedtakspunkt 1 b). I tillegg ble det vedtatt at dagens inn-/utkjøringsmulighet på fv.120 til og fra Midskogveien, Steinbråteveien og Husebyveien ikke endres (se vedtakspunkt 5 e og 5 k) i førstegangsbehandlingen).

4.4 Krav om konsekvensutredning

Områdereguleringen er vurdert etter forskrift om konsekvensutredning §§ 6-10. Som en del av planprosessen er det gjort utredninger av en rekke forhold, slik som trafikk, geoteknikk, vann, avløp og overvann. Det er gjort vurderinger av klima og biologisk mangfold, natur og kulturmiljø. Det er vurdert at planen ikke kommer i konflikt med kulturminner, viktige naturtyper eller større landbruksområder. Det er også utarbeidet en ROS-analyse som viser og vurderer alle risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet. De generelle konsekvensene ved grepene i planen er beskrevet og vurdert i planbeskrivelsen. Basert på disse vurderingene konkluderes det med at områdereguleringen ikke får vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn. Det vurderes at planen er like fullt tilfredsstillende belyst gjennom ordinære utredninger.

Det er dermed konkludert med at områdereguleringen ikke faller inn under forskriftens kriterier, og det stilles derfor ikke krav til konsekvensutredning og planprogram.

5 Planstatus og andre føringer

Områdereguleringen må følge opp hovedtrekk og rammer i overordnede planer. Nedenfor trekkes det frem de statlige, regionale og kommunale føringene som er gjeldende for området, og relevante temaplaner og reguleringsplaner.

5.1 Overordnede planer

5.1.1 Fylkeskommunale planer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus ble vedtatt i desember 2015.

Hovedmålene med planen er at Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.

Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport. Planen skal legges til grunn for statens, fylkets og kommunens planlegging.

I planen er det definert prioriterte vekstområder hvor vekst skal gå foran vern. I Lillestrøm kommune er Lillestrøm angitt som regional by, samt at kommunen har arealer innenfor bybåndet, dvs. det sammenhengende bebygde området mellom Oslo, Lillestrøm, Ski og Asker. I kommuner med regionale byer forventes det at 90 % av arbeidsplass- og boligveksten skjer innenfor de prioriterte vekstområdene og bybåndet. Skedsmokorset ligger i planen ikke innenfor prioritert vekstområde i regional plan. Utenfor de prioriterte vekstområdene åpnes det for 10 % vekst, såkalt «vedlikeholdsvekst», som skal bidra til å opprettholde stabile bomiljøer og utnytte sosial og teknisk infrastruktur. Kommunen har imidlertid gjennom langsiktig arealstrategi vedtatt at også Skedsmokorset skal være et prioritert vekstområde, noe som innebærer at det kan ta en større del av veksten i kommunen.

Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus ble vedtatt 17. desember 2018. Formålet med planen er å styrke handels- og servicetilbudet i sentrum av byer og tettsteder, for derigjennom å styrke by- og tettstedssentrene og legge til rette for miljøvennlige transportvalg. Styrkingen av by- og tettstedssentrene gjøres for å unngå en utvikling med byspredning. Miljøvennlige transportvalg skal motvirke økt bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil.

Planen gir en konkretisering av prinsippet om «rett virksomhet på rett plass», som er et førende arealstrategisk prinsipp i den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus. Planen definerer en senterstruktur som følger opp senterhierarkiet angitt i den regionale areal- og transportplanen: 1) regionale byer, 2) prioriterte byer og tettsteder, 3) andre lokale byer og tettsteder. Den regionale planen fastsetter at nyetablering eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet bare er tillatt i sentrumsområder av byer og tettsteder, slik disse er lokalisert, dimensjonert og avgrenset i gjeldende kommuneplans arealdel. Skedsmokorset øst har områder avsatt til forretning og tjenesteyting i kommuneplanen.

Regional plan for klima og energi i Akershus ble vedtatt 18. juni 2018. Det overordnede målet med planen er at det direkte klimagassutslippet i Akershus er redusert 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. Planlegging for at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange er et viktig virkemiddel for å redusere utslippene. Ved valg av fremkomstmiddel bør sykkel og gange velges fremfor bil. Dersom det er behov for transport, bør man fortrinnsvis velge kollektivt eller samkjøring. Kjøretøyene bør bruke drivstoff som hydrogen, elektrisitet eller biogass. Den regionale planen for klima og miljø i Akershus har ikke juridisk bindende virkemidler, men skal legges til grunn for statlig, regionalt og kommunalt arbeid med klima og miljø.

Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv i Akershus 2016-2030 ble vedtatt 19. desember 2016. Hensikten med planen er å bidra til regional utvikling og et trendskifte for økt fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv i Akershus.

Det er definert tre temaer med mål som det skal jobbes mot frem mot 2030:

- Aktivitet: *Akershusinnbyggeren er fysisk aktiv, hver dag og hele livet*
- Areal og anlegg: *Arealer og anlegg i og på tvers av kommuner gir bedre bruk og mer aktivitet*
- Kompetanse og kunnskap: *Aktivitets- og anleggsutvikling er innovativ og kunnskapsbasert*

5.1.2 Kommunale planer/strategier

Langsiktig arealstrategi for Lillestrøm kommune ble vedtatt i kommunestyret 08.09.2021. Arealstrategien angir hovedtrekkene som skal legges til grunn i stedsutviklingen i kommunen, og er koblet opp mot satsingsområdene i kommuneplanens samfunnsdel. Strategien har en tekstdel med målsetninger og et arealstrategisk kart. I kartet er Skedsmokorset pekt ut som ett av fire knutepunkt i prioriterte vekstområder. 70% av bolig- og arbeidsplassveksten skal skje i Lillestrøm sentrum, mens 20% av veksten skal skje i de prioriterte vekstområdene. Det innebærer at maks ca. 5% av kommunens vekst skal legges innenfor planområdet til områdereguleringen for Skedsmokorset.

Kommuneplan for Lillestrøm 2023-2035 ble vedtatt 14.06.2023 (PS 76/23), revidert 24.01.2024 (2/24) og 04.09.2024 (140/24).

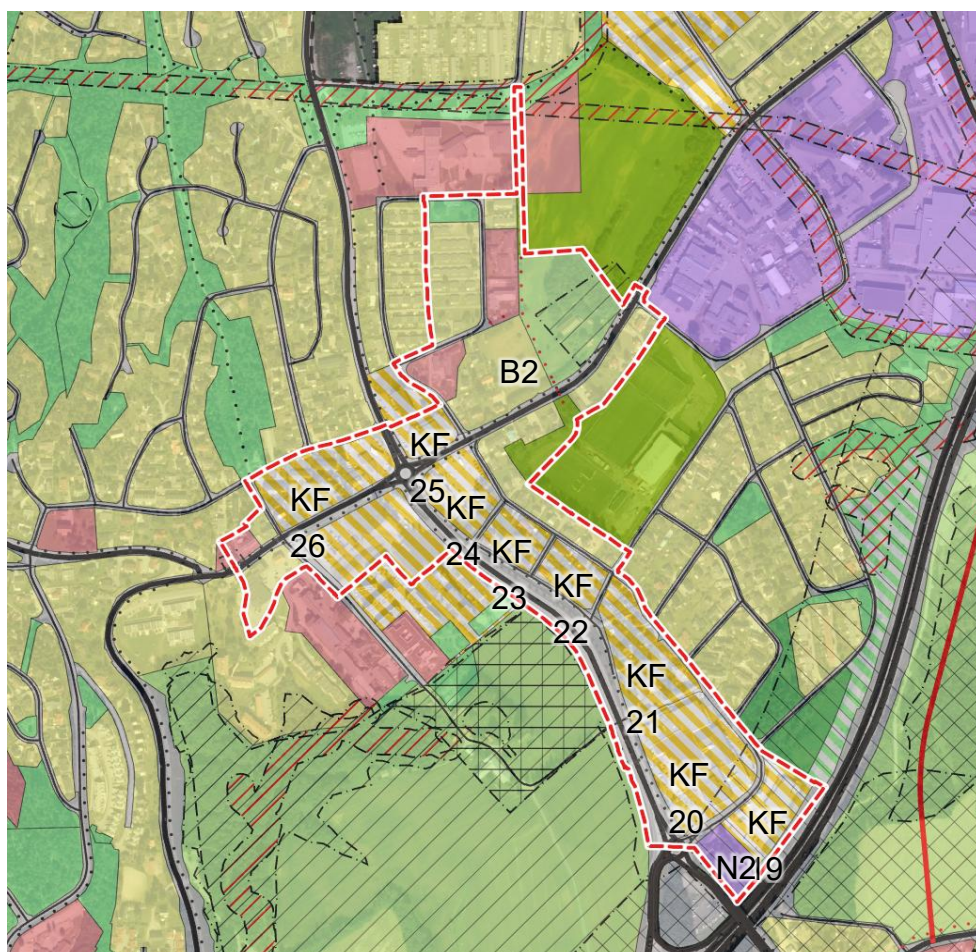
I kommuneplanens arealdel § 1-2.2 er det stilt krav om områderegulering for feltene KF19-26, samt Presthagaveien og Kirkeveien på strekningen mellom rundkjøringene. Det er avsatt flere kvartaler med kombinerte formål langs hovedveiene i planområdet (figur 5.1). Det er opp til områdereguleringen å avklare endelig arealbruk.

Feltene er satt av til følgende kombinerte formål:

- Felt KF19: Forretning/kontor/bevertning
- Felt KF20: Forretning/kontor/bevertning/tjenesteyting/bolig
- Felt KF21-25: Forretning/bolig
- Felt KF26: Forretning/tjenesteyting/bolig

Ellers er planområdet avsatt til bolig, idrett, offentlig tjenesteyting, samferdselsformål (vei) og landbruk-, natur- og friluftformål (LNF). På felt B20 - Fribergjordet som er avsatt til fremtidig boligformål pågår det planarbeid og retningslinjene til kommuneplanen fastsetter konsentrert småhusbebyggelse (§ 2-2.3.5). Kommuneplankartet viser en rød stiplet linje for fremtidig gang- og sykkelvei fra Åsenhagen til Skedsmo stadion.

Kommuneplanens arealdel er for tiden under revidering.



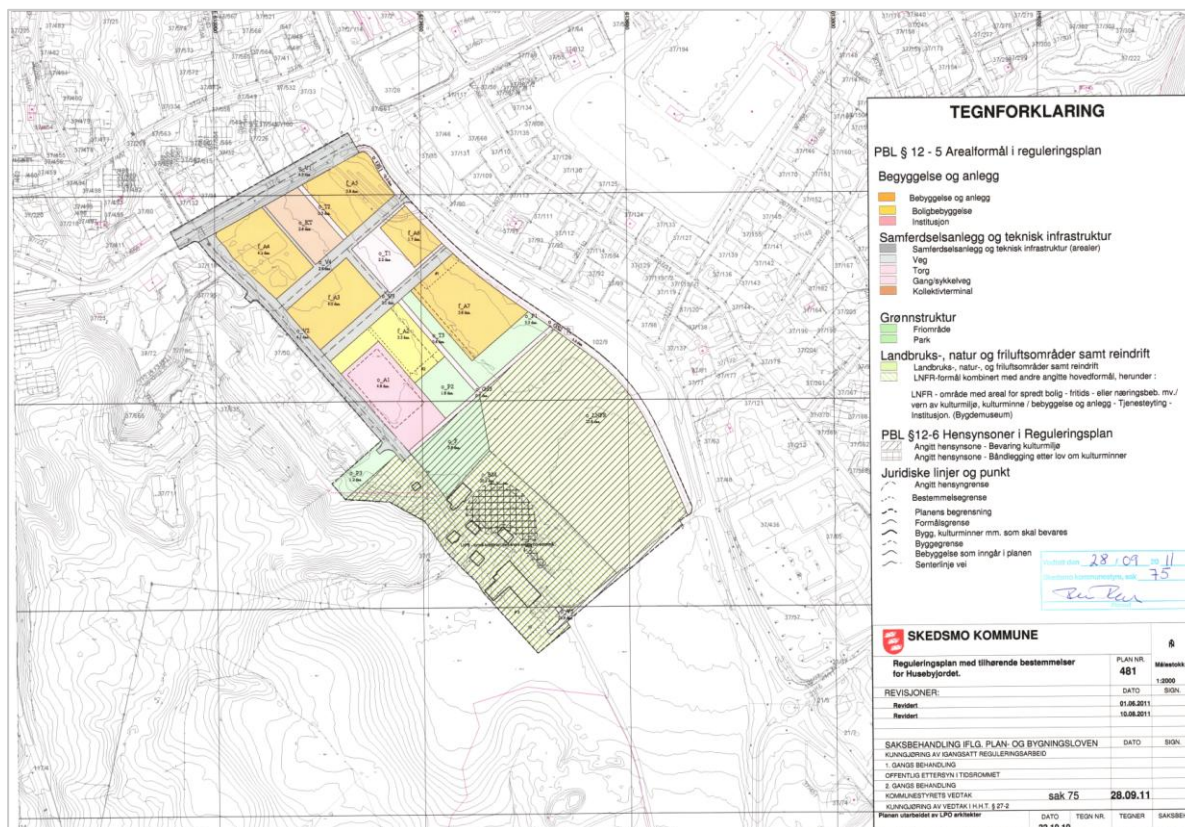
Figur 5.1: Utsnitt av kommuneplanens arealdel, som viser planområdet med rød, stiplet linje. Sandbakken gård er i senere tid tatt ut av planavgrensningen.

Områderegulering Husebyjordet ble vedtatt av kommunestyret 28. september 2011 (plan-ID 481). Intensjonen med planen var å tilføre Skedsmokorset et tettstedssentrum på det mest sentrale området på Skedsmokorset, ved veikrysset som representerer det historiske sentrumet. Planen legger opp til både ordinære boliger og omsorgsboliger. Mot støyutsatte veier er det regulert til publikumsrettet virksomhet som forretning, bevertning og tjenesteyting, samt kontor. Det ble vektlagt å beholde kulturmiljøet på Huseby gård, men tilrettelagt for at låven og forpakterboligen kunne brukes til kultur- og møtevirksomhet. Kulturlandskapet rundt Huseby gård ble tilbakeført til LNF-område, med hensynssone for bevaring av kulturmiljø.

Omtrent halvparten av områdereguleringen er ikke realisert. Dette gjelder felt A4, A5, A6, T1 og KT. KT er flytting av dagens kollektivterminal til et kvartal lenger vest, og er mye av grunnen til at øvrige arealer ikke er bygget ut. Den delen av Trondheimsveien som ligger innenfor planen er regulert til miljøgate med tosidig sykkelfelt. Det er i dag etablert sykkelfelt på en mindre del av strekningen i vest. Regulert torg er ikke opparbeidet. Dette området er

med i områdereguleringen for Skedsmokorset øst, hvor det foreslås nye løsninger for kollektivterminal og møteplass.

Det er i etterkant av planarbeidet vedtatt detaljreguleringsplaner for to felter innenfor områdereguleringen: «Husebyjordet – felt A7 m.fl.» og «Felt A3, Husebyjordet», som er bygd ut med henholdsvis omsorgsboliger og boliger for eldre.



Figur 5.2: Plankart områderegulering Huseby.

Samferdselsplan for Skedsmo 2016-2030 baseres på hovedmålet i Samferdselsstrategi for Skedsmo 2009-2050 om at Skedsmo kommune ønsker en miljøvennlig og bærekraftig areal- og transportutvikling. Av tiltak som berører Skedsmokorset er:

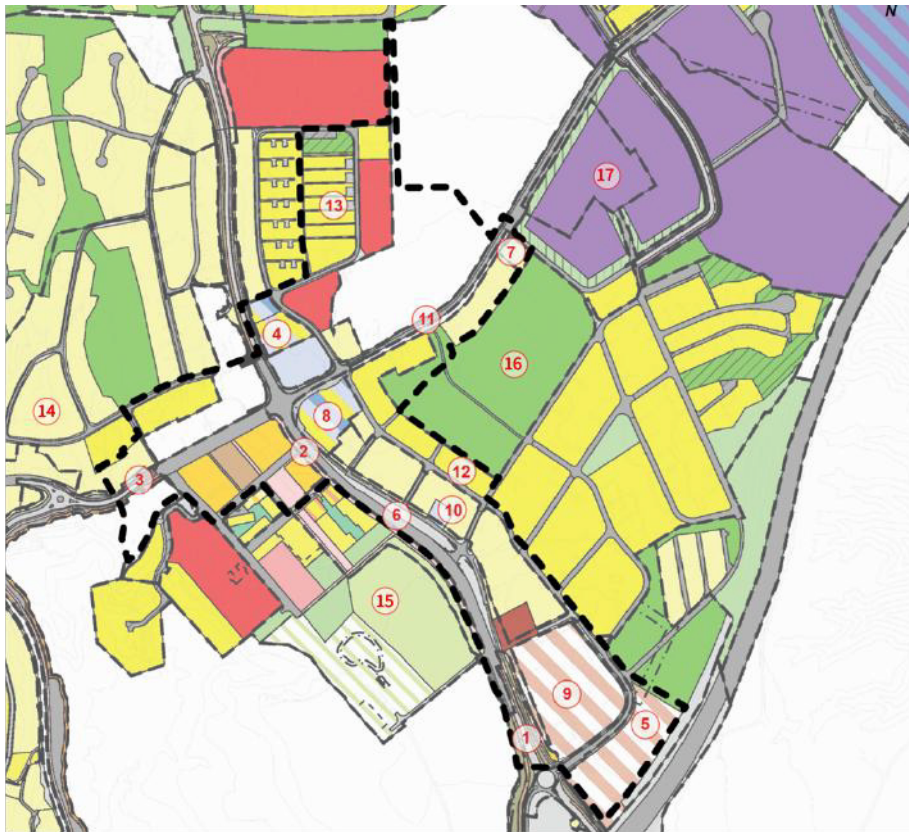
- Ny kollektivterminal: Det illustreres her å flytte kollektivterminalen i tråd med områderegulering for Huseby. Dette ligger som et rekkefølgekrav i områdereguleringen, og er bedt gitt prioritering slik at man kan utvikle tomtene på Husebyjordet videre.
- Kollektivbetjening Skedsmokorset – Kjeller – Lillestrøm: Det er plan- og utredningsbehov, og det var her for tidlig å si hvordan dette skulle utformes og prioriteres. Det var vurdert ekspressbuss, eventuelt annet kollektivmateriell med kollektivfelt på Kirkeveien mellom Skedsmokorset og Kjeller.

5.2 Gjeldende reguleringsplaner

Det er en rekke eksisterende reguleringsplaner som ligger helt eller delvis innenfor planområdet. Disse er listet opp i tabell 5.1 og illustrert i figur 5.3.

Vedtatt	Plannavn	Plan-ID	Nr. i figur 5.3
4. april 2018	«Reguleringsplan E6 Skedsmovollenkrysset – Kollektivtiltak»	231_555	1
10. mai 2017	«Husebyjordet – felt A7 m.fl.»	231_550	2
12. juni 2013	«Reguleringsplan for gang- og sykkelvei langs Trondheimsveien fra Vestvollveien til Husebyveien, delstrekning 2»	231_525_del2	3
1. mars 2006	«Reguleringsplan for Korshagen 3 og 5 på Skedsmokorset»	231_408	4
1. mars 2006	«Skogfaret på Skedsmokorset»	231_407	5
15. juni 2005	«RV 120 Parsell Skedsmokorset – Skedsmovollen»	231_393	6
10. november 2004	«Motorkroa, Skedsmokorset»	231_383	7
26. mai 2004	«Reguleringsplan for Presthagaveien/Trondheimsveien på Skedsmokorset»	231_377	8
29. april 1998	«Skedsmo Samfunnshus»	231_298	9
6. juli 1984	«Omlegging av Kirkeveien mellom Skedsmokorset og Skedsmovollen»	231_156A	10
20. oktober 1982	«Trondheimsveien - parsell Gjerdrumsveien Marenlundsvei»	231_170	11
4. mai 1977	«Prestegårdshagen»	231_149	12
8. mars 1966	«Fribergplanen-Skedsmokorset»	231_057	13
05.02.1962	«Korsfjellet – Midtskog – Midtskog nordre»	231_027	14
28.09.2011	«Områderegulering Huseby»	231_481	15
12.02.1969	«Reguleringsplan for idrettsanlegg ved Skedsmokorset»	231_089	16
06.12.1961	«Reguleringsplan for et område av Huseby (Prestegårdsskogen) samt områder av Marenlund og Høkelund, Skedsmo»	231_026	17

Tabell 5.1: Eksisterende reguleringsplaner helt eller delvis innenfor planområdet.

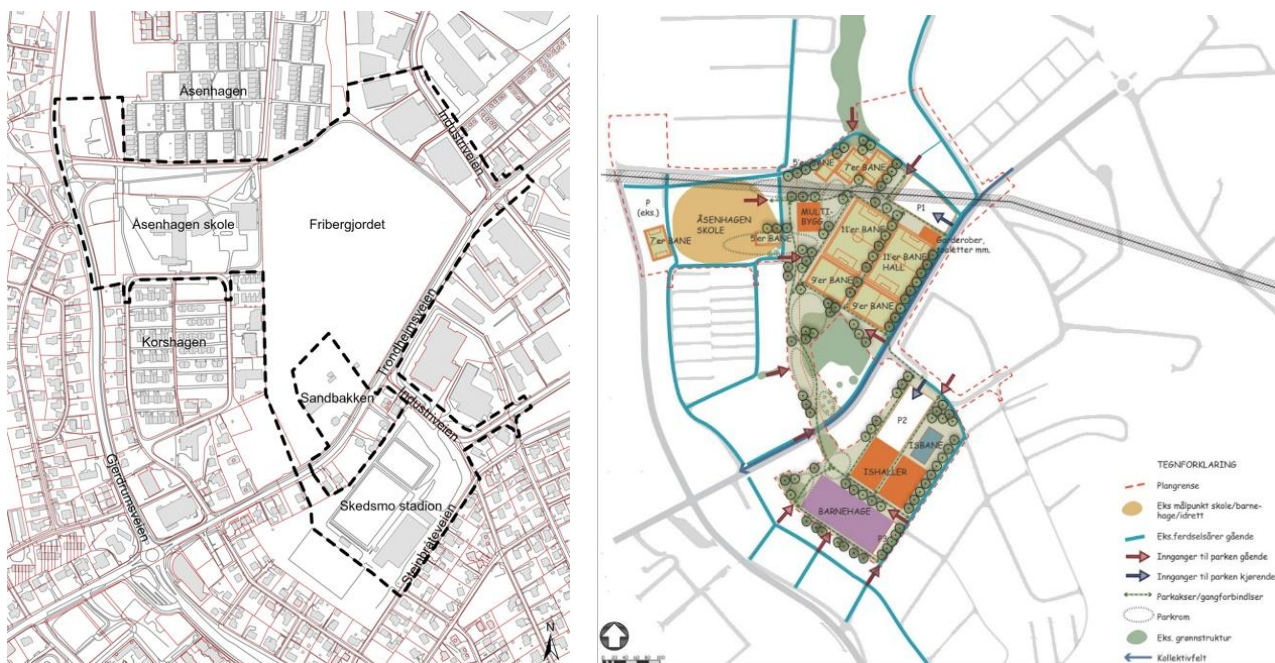


Figur 5.3: Plassering av gjeldende reguleringsplaner er markert med nummerering. Planens avgrensning med sort, stiple linje er vist over reguleringsplankartbasen til Lillestrøm kommune. Deler av planavgrensningen er endret siden varsel om oppstart.

5.3 Pågående reguleringsplaner

5.3.1 Detaljregulering for Fribergjordet og Skedsmo stadion

Det er igangsatt et reguleringsarbeid for Fribergjordet og Skedsmo stadion, i yttergrensen av planområdet for områdereguleringen. Formålet er å legge til rette for en videreutvikling av dagens Skedsmo stadion med utvidelse på Fribergjordet. Det ble varslet oppstart av arbeidet 08.12.2020. Det ble utarbeidet en konseptvalgutredning for prosjektet som ble vedtatt i kommunestyret den 29.03.2023. Opprinnelig var det tenkt at ny barnehage sentralt på Skedsmokorset skulle etableres i tilknytning til Skedsmo stadion. For å sikre rask ferdigstillelse ble det gjennomført en konseptvalgutredning som anbefalte at kommunale boliger i Korshagen skulle legges til grunn for videre arbeid med ny barnehage. Forslaget ble vedtatt i kommunestyret 03.04.2024. Ny barnehagetomt er derfor tatt med i områdereguleringen.



Figur 5.4: Til venstre: Planavgrænsning detaljregulering for Fribergjordet og Skedsmo stadion. Til høyre: mulighetsstudie for detaljregulering.

5.3.2 Detaljregulering for Fribergjordet – Sandbakken B20



Figur 5.5: Planområde B20.

Innenfor planområdet på eiendommene 37/821 og 37/882 langs med Trondheimsveien pågår det et planarbeid for å legge til rette for utvikling av boligbebyggelse. Planarbeidet på eiendommen ble igangsatt i 2018 før arbeidet med områderegulering for Skedsmokorset, men eiendommen er tatt med i områdereguleringen for å få til en helhetlig utvikling av området.

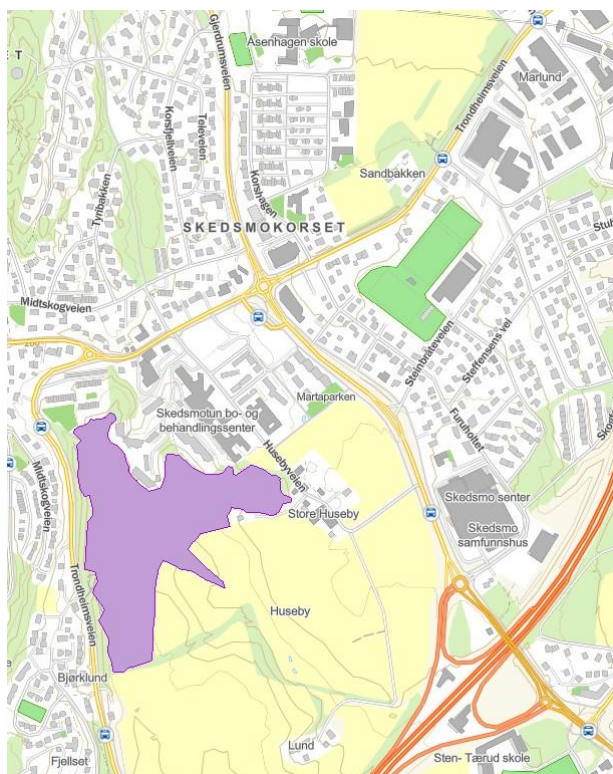
5.4 Temaplaner

5.4.1 Kulturminnevernplan for Skedsmo kommune (2010)

Kulturminnevernplanen har som formål å øke bevisstheten blant kommunens innbyggere, eiere og brukere av kulturminner om hvilke ressurser kulturminnene i Skedsmo utgjør for lokalmiljøet. Planen danner også grunnlag for bedre saksbehandling i den kommunale arealforvaltningen og byggesaksbehandlingen. Huseby gård nevnes som en sentral gård på Skedsmokorset fra så tidlig som allerede på 1000-tallet. Det er også listet opp automatisk fredete kulturminner og verneverdige kulturminner på Skedsmokorset. Det pågår for tiden arbeid med en kulturminnevernplan for Lillestrøm kommune.

5.4.2 Plan for vern av raviner i delområde Skedsmo, 11.08.2020

Formålet med planen er å synliggjøre ravinenes verdier, hva raviner er, hvor de er gjennom kart, samt presisere hvordan ravinene og deres verdier best kan forvaltes. Det er ingen raviner innenfor planområdet, men Husebyravinen (Huseby 1) ligger i nærheten. Denne er kartlagt som lokalt viktig. Ved utbygging i nærheten av denne må skred og erosjon hensyntas.



Figur 5.6: Utsnitt fra kartlegging av raviner i Skedsmo (Lillestrøm kommunes kartportal). Ravinen Huseby 1 er markert i lilla.

5.4.3 Klimastrategi for Lillestrøm kommune

Klimastrategien ble vedtatt i kommunestyret 16.06.2021. Hensikten med dokumentet er å legge en vei for Lillestrøm sin omstilling til å bli et lavutslippssamfunn. Det inneholder både strategier og konkrete virkemidler som skal legges til grunn for kommunens virksomhet, herunder bla. føringer for klimavennlig areal- og transportplanlegging. Kunnskap om

klimagassutslipp skal legges til grunn for beslutninger om arealbruk, grønn mobilitet skal fremmes, kommunen skal bevare karbonlagre, redusere klimautslipp og øke opptak og klimagasser i skog/naturarealer.

5.4.4 Handlingsplan for Leve hele livet

Handlingsplanen ble vedtatt i kommunestyret 11.05.2022. Planen bygger på Meld.St. 15 (2017-2018) «Leve hele livet – en kvalitetsreform for eldre». Reformens hovedfokus er å skape et mer aldersvennlig samfunn hvor eldre kan være aktive og selvstendige. Gjennom planarbeidet i kommunen skal behov hos en blandet befolkning hensyntas. Dette gjelder både boliger, bomiljøer, møteplasser og universell utforming.

5.4.5 Temaplan for naturmangfold

Temaplan for naturmangfold ble vedtatt av kommunestyret 03.04.2024. Planen er ment å benyttes som et kunnskapsgrunnlag i beslutninger som har betydning for naturmangfoldet. Den gir en oversikt over den kunnskapen vi har over naturmangfoldet i kommunen og legger føringer for videre arbeid med naturmangfoldet. Den skal være et verktøy for kommunen og innbyggerne i å ta bærekraftige, miljøvennlige valg for å ta vare på naturmangfoldet. Tap av natur er en av de største utfordringene samfunnet vårt står ovenfor. Bærekraftig bruk og forvaltning av naturen er avgjørende for å stanse tapet.

5.4.6 Temaplan for grønnstruktur

Temaplan for grønnstruktur ble vedtatt av kommunestyret 09.10.2024. Planen er en tematisk plan for grønnstruktur innenfor byggesonen i Lillestrøm kommune. Hensikten med planen er å synliggjøre eksisterende grønnstruktur i kommunen, samt å vise til fremtidig behov og forslag til forbedringer. Planen omfatter parker, friområder, naturområder, grønne korridorer og turveier. Temaplanen viser mangelområder på Skedsmokorset og at det er behov for flere grøntområder.

5.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

5.5.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027

Forventningene legges frem av regjeringen hvert fjerde år for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet. De nasjonale forventningene skal følges opp i fylkeskommunenes og kommunenes arbeid med planstrategier og planer, og legges til grunn for statlige myndigheters medvirkning i planleggingen. Forventningene for 2023–2027 har hovedfokus på følgende punkter:

- Samordning og samarbeid i planleggingen
- Trygge og inkluderende lokalsamfunn
- Velferd og bærekraftig verdiskaping
- Klima, natur og miljø for framtida
- Samfunnssikkerhet og beredskap

5.5.2 Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Retningslinjene ble fastsatt i 2024. Hensikten med retningslinjene er å oppnå en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Planleggingen skal bidra til reduserte klimagassutslipp, ivaretagelse av kulturmiljø og naturmangfold, tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. I tillegg skal planleggingen bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Kommunene skal ha handlingsrom til å kunne bestemme hvor nye boliger skal bygges ut fra lokale forutsetninger.

5.5.3 Statlige planretningslinjer for klima og energi

Retningslinjene ble fastsatt i 2024. Retningslinjene stiller krav til at kommunene gjennom planlegging skal legge til rette for arealbruk som reduserer klimagassutslipp, energibruk som er effektiv og fleksibel, og bidra til at samfunnet tilpasses et klima i endring.

5.5.4 Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging

Retningslinjene ble fastsatt i 1995. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Kommunene skal avsette tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager. Ved omdisponering av arealer som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Retningslinjene stiller også krav om at kommunen skal organisere planprosessen slik at barn og unge som blir berørt har mulighet til å komme med synspunkter.

5.5.5 Statsforvalterens forventninger til ivaretagelse av avløpshåndtering i kommunenes arealplanlegging

I brev 30.01.2024 orienterte Statsforvalteren i Oslo og Viken om deres forventninger til ivaretagelse av avløpshåndtering i kommunenes arealplanlegging. Ny bebyggelse må ha tilfredsstillende renseløsninger for avløp, og rekkefølgebestemmelser må innarbeides for å sikre at slik kritisk infrastruktur opparbeides. I arealplanleggingen må det sikres at tilknytning av avløpsvann skjer i henhold til forurensningsregelverket, og at kapasiteten er god nok før nye boliger tilknyttes. Statsforvalteren informerer om innskjerpet innsigelsespraksis på avløpsfeltet.

6 Planforslaget, med beskrivelse av konsekvenser

6.1 Bymessig utvikling og attraktive boligområder

6.1.1 Styrt fortetting og styrking av Korset som sentrum

Skedsmokorset er avsatt som prioritert vekstområde i langsiktig arealstrategi. Arealstrategien sier at 20 % av veksten skal skje i prioritert vekstområde i tettstedene Sørumsand, Fetsund, Frogner og Skedsmokorset. Denne veksten må deles mellom tettstedene, der Sørumsand skal ha den største veksten. Ca. 5% av veksten skal skje sentralt på Skedsmokorset.

Planforslaget legger nå opp til inntil ca. 1100-1200 nye boliger, i samsvar med hovedutvalgets ønske om høyere utnyttelsesgrad. Dette innbefatter 65 boenheter på Skedsmo senter. Antall boliger er avhengig av flere forhold, slik som leilighetsstørrelse og hvorvidt førsteetasjer benyttes til bolig eller næring. Kommunedirektøren har fulgt opp Hovedutvalg for miljø og samfunn sitt ønske om at Skedsmokorset skal få et sterkere sentrum med flere leiligheter og et større tjenestetilbud.

Planforslaget gjør ulike grep for å styrke Korset som sentrum. Først og fremst konsentreres ny bolig- og næringsbebyggelse til selve Korset. Bebyggelsen ved rundkjøringen foreslås en etasje høyere enn resterende bebyggelse, for å markere dette som sentrum. Videre legger planen opp til en ny og urban gateprofil som tydelig definerer hvor sentrum starter og slutter. I forbindelse med endringer av dagens kollektivterminal, reguleres det en ny park sentralt på Korset. Som en del av planarbeidet er det utarbeidet et kvalitetsprogram som har som intensjon å skape en tydelig og gjenkjennelig steds karakter på Skedsmokorset. Kvalitetsprogrammet presenterer en rekke grep som er med på å styrke Korset som sentrum. For å få til en helhetlig utvikling av sentrum, stilles det krav til takform, fasademateriale og fargebruk. Innenfor sentrum skal all offentlig tilgjengelig møblering ha en gjenkjennelig og samstemt materialbruk i røde og gule fargetoner.

6.1.1.1 Områder som ikke foreslås transformert

Med bakgrunn i fortetningsstrategien, er det ikke alle områder innenfor områdereguleringen som foreslås transformert.

Hensynssone § 11-8, bokstav f) «Sone hvor gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde uendret» er i områderegulering for Skedsmokorset Øst brukt på feltene BF1 (gjeldende planID0231_089), BF2 (planID0231_156A), BK1 (planID0231_057), BK2 (planID0231_027), BAA1 (planID 0231_298) og FOR1 (planID 0231_407).

Kommunens vurdering er at bruken av hensynssonen er i samsvar med regionale interesser.

Felt BF1-BF2 (frittliggende småhusområder) og felt BK1 og BK2 (konsentrert småhusbebyggelse):

Kommunen har fulgt opp regional plan for areal og transport med å forholde seg til kommuneplanens vekstfordeling mellom regional by, prioriterte tettsteder og vedlikeholdsvekstområder. Dette er gjort ved at gjeldende reguleringsplaner for feltene BF1, BF2, BK1 og BK2 fortsatt skal gjelde, og feltene får ikke nye bestemmelser om fortetting nå. Dette gjøres for å ikke åpne for større arealreserver enn vedtatt i gjeldende kommuneplanperiode. Disse feltene skyves i stedet ut i tid, selv om de har en sentral beliggenhet i planområdet. Nasjonale og regionale interesser blir etter kommunens vurdering ikke berørt.

Felt BAA1 (Skedsmo senter) og felt FOR1 (REMA1000):

REMA 1000 er bygget ut etter gjeldende reguleringsplan. Det er i områdereguleringen lagt opp til at ny vekst i næring/arbeidsplasser på Skedsmokorset skal komme i mindre enheter sentralt på Korset. Området foreslås derfor ikke transformert. Hensynssone for videreføring av gjeldende plan, legges til grunn for Skedsmo senter, inntil ny detaljregulering for boliger er vedtatt.

6.1.2 Kvalitetsprogram

Som nevnt i kapitlet over er det som del av arbeidet med områdereguleringen, utarbeidet et kvalitetsprogram, se vedlegg 7. Programmet angir prinsipper for utforming av bebyggelse og uterom, både når det kommer til materialer, farger og form. I kvalitetsprogrammet vises det og til inspirasjons- og eksempelprosjekter for å lede utviklingen i en positiv retning.

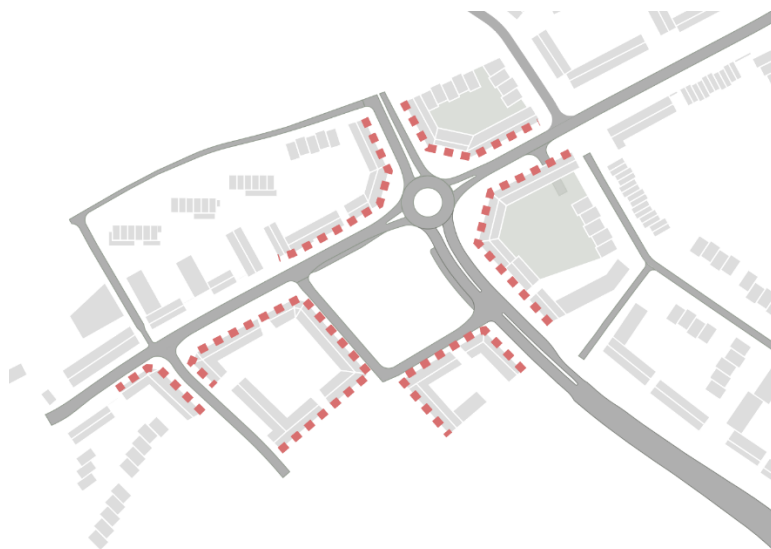
Kvalitetsprogrammet skal ved utarbeidelse av detaljregulering og i byggesaker legges til grunn for utforming av bebyggelse og tilhørende uteoppholdsareal. Det skal beskrives hvordan intensjonene i kvalitetsprogrammet oppfylles. Noen av føringene i kvalitetsprogrammet er tatt inn som reguleringsbestemmelser.

I kvalitetsprogrammet fremgår det blant annet at all ny bebyggelse skal ha saltak ut mot offentlig gate for å bryte ned høydevirkningen mot gata. Hovedfasadematerialet i all ny bebyggelse skal være malt trekledning, fasadetegl eller teglstein, som innehar røde og/eller gule toner. All bebyggelse skal ha en bymessig og urban utforming for å sikre god kontakt med gate og uterom. Det er ikke tillatt med svalgangsløsninger og åpne branntrapper.

6.1.3 Handel og næring

Planen legger opp til økt handelsareal sentralt på Korset. Det er et mål at Korset får et handel- og servicetilbud som fører til at området brukes mer av lokalbefolkningen og blir et samlingspunkt. Nytt planforslag definerer tydelig hvilke arealer som skal ha handel og/eller service i førsteetasjene. Det er de mest sentrale tomtene rundt rundkjøringen, og langs Trondheimsveien, se figur 6.1. Å konsentrere handelsarealet til å gjelde et mindre område rundt Korset, er et viktig grep for å sikre bymessig utvikling. Det må imidlertid heller ikke legges inn urealistiske krav til handel i alle første etasjer i hele planområdet, i første rekke må dette gjelde arealer mot gater og torg. For å sikre økt handelsareal rundt Korset, er det ikke foreslått endringer i handelsarealet på Skedsmo senter.

Flere av feltene langs Trondheimsveien reguleres til sentrumsformål og/eller kombinert bolig/næring. Dette åpner opp for næring (publikumsrettede virksomheter) i 1. etasje. Publikumsrettede virksomheter kan være forretninger, servering, selskapslokaler, fellesarealer til boligene og lignende. For å hindre tomme næringslokaler, legger planforslaget opp til at 1. etasjer også kan benyttes som innvendig fellesareal som festlokale, gjesterom og til delingsløsninger som for eksempel sportsutstyr eller verktøy. Figur 6.1 viser hvilke områder der det er pålagt med publikumsrettede virksomheter på gateplan.



Figur 6.1: Markering med rød stiplet linje av fasader der det skal være publikumsrettede virksomheter, handel eller service.

Det er ikke ønskelig å legge hindringer i veien for etablering av handels- og servicetilbud med en maksimal arealbegrensning for planområdet. Det tas derimot inn en bestemmelse om maksimal størrelse på enkeltbutikker, for å hindre større handelsetableringer beregnet på et regionalt marked, og for å sikre flere mindre handels- og serviceetableringer som skal gi befolkningen på Skedsmokorset et bedre nært tilbud. Begrensningen skal ikke hindre normal detaljhandel. For felt SF1 (dagens Europristomt) og SF5 (dagens Kiwitomt) tillates forretningslokaler med en størrelse på inntil 1500 m². Det vurderes at grepet vil forhindre at Skedsmokorset blir bebygd med mindre urban plasskrevende handel. Disse grepene vurderes å være i samsvar med vedtak fattet av Hovedutvalg for miljø og samfunn, 13.03.2024.

På felt BV1 sør for Skedsmo senter tillates det etablert ladestasjon for personbiler. Det er presisert i bestemmelsene at hydrogenfyllstasjon ikke tillates, jf. Hovedutvalg for miljø og samfunn sitt vedtak ved førstegangsbehandling 12.02.25. Dette er gjort for å unngå å lede mye trafikk inn i Furuholtet, spesielt tyngre kjøretøy. Pga. feltets størrelse og nærhet til E6 er utviklingsmulighetene få. Området vurderes å være egnet til utvikling i forlengelse av nabotomten der REMA 1000 ligger. Dagens avkjørsel skal stenges, og adkomst fra Furuholtet skal være via REMA 1000-tomta. Det skal opparbeides et grøntbelte med trær mot Skedsmo kirkevei og Furuholtet for at området skal fremstå mer grønn fra veiene.

På nabotomten FOR1 der dagens REMA 1000 ligger, videreføres gjeldende reguleringsplan som tillater forretning. Byggegrense i gjeldende plan videreføres for begge de to områdene. Areal mot rv.226 i vest og mot E6 i sør reguleres til annen veigrunn. Dette er i samsvar med kravet fra Statens vegvesen. Det vises her til innsigelse som ble fremmet av Statens vegvesen i høringsperioden.

6.1.4 Bygningstypologi og grad av utnyttning

Prinsippet for utnyttelse av tomtene er at de mest sentrale tomtene har en høyere utnyttelse. Feltene som har en benevnelse på utnyttelse på 85% BYA tillater løsning med base i første etasje under visse forutsetninger. Oppover i etasjene er tillatt BYA 30%.



Figur 6.2: Kartet viser utnyttelsesgrad i % BYA for de ulike feltene.

% BYA betyr prosent bebygd areal av en tomt. SF betyr sentrumsformål, som innbefatter forretninger, tjenesteyting og boligbebyggelse, kontor, hotell/overnatting og bevertning, herunder nødvendig grøntareal til bebyggelsen. Dette følger av Kommunal- og distriktsdepartementets veileder for reguleringsplaner. B/F betyr kombinert bolig og forretning. BB betyr blokkbebyggelse. De ulike feltene er nummerert for å skille dem fra hverandre.

Etasjeangivelsene under refererer til gesimshøyder. Høyder under saltak/loftsetasje kommer i tillegg til etasjeangivelsene under.

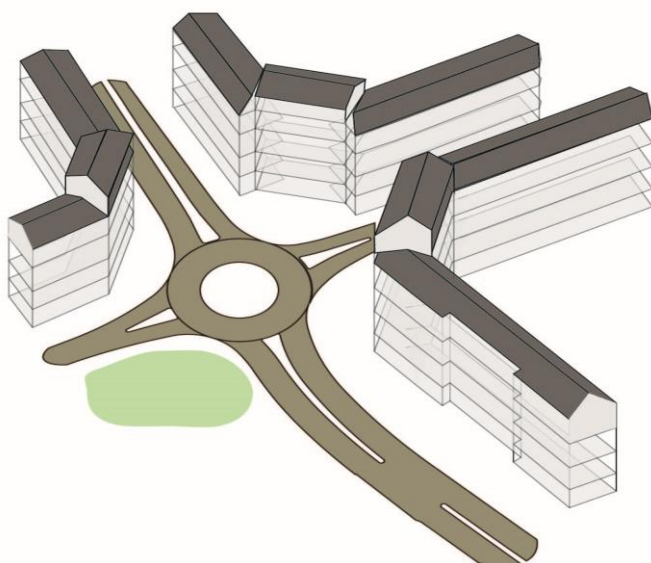
I kapitlene nedenfor presenteres plangrepet for de ulike feltene i planen.

6.1.4.1 Bebyggelsen ved rundkjøringen - SF1, SF2, SF3 og SF5



Figur 6.3: Felt SF1, SF2, SF3 og SF5.

Disse feltene er det mest sentrale området på Skedsmokorset, og det er derfor lagt opp til en høyere utnyttelse enn i de øvrige feltene. For å markere dette som det viktigste punktet tillater planen at bebyggelsen øker med en etasje, til fem etasjer i høyden ved rundkjøringen. I felt SF1 (dagens Europristomt) avsettes det areal for opphold/servering ut mot rundkjøringen. Bebyggelsen i SF1 og SF5 (dagens Kiwitomt) har store handelsareal i dag, og det tillates derfor etablert en typologi med uteareal for beboerne på taket av en base, for å kunne legge til rette for næringslokaler som trenger større areal og større dybde enn leilighetsbebyggelsen. Alle næringslokalene i SF1 og SF5 skal ha egen utgang til gate, for å i størst mulig grad aktivisere gatene og unngå innvendige handlegater. For å unngå lukkede fasader og dårlig kontakt mellom bebyggelsen og uteområdene i disse kvartalene er det satt kriterier som må oppfylles for at base-løsningen skal kunne benyttes. Det tillates kun næring eller boligfunksjon ut mot fasade. Det settes krav til tilkomsten over og gjennom dersom det etableres base.



Figur 6.4: Foreslåtte prinsipper for bebyggelse ved rundkjøringen

SF1 og SF5 skal ha parkering i kjeller eller i base i første etasje. Dersom parkering etableres i base, må denne etableres i midten av kvartalet. Parkering tillates ikke ut mot fasade. SF2 (dagens Circle K) og nabotomta i vest SF3 skal ha parkering i kjeller. Det er ikke avsatt areal til varelevering langsmed Trondheimsveien og varelevering må derfor foregå innendørs, enten fra kjeller eller overbygget førsteetasje. Felt SF5 har som eneste felt tilgrensende Trondheimsveien regulert inn kjøreadkomst (KV) fra Trondheimsveien. For felt SF1 kan det etableres avkjøring fra Korshagen eller fra kjøreadkomst i nord. For feltene SF2 og SF3 må det etableres en felles adkomst fra Midtskogveien i nord. Gjerdrumsveien er ved innkjøringen til Midtskogveien utformet med midtrabatt, slik at det ikke er mulig å svinge av fra Gjerdrumsveien til Midtskogveien fra nordgående kjørefelt. Adkomst til tomten fra sør må derfor skje via Trondheimsveien, Furustubben og Midtskogveien. Dette vil medføre en

trafikkøkning i dette området. Det kreves etablert minst to gjennomgående gangforbindelser gjennom SF5, for å unngå for store bygningskropper, og for å forbedre gangforbindelsene gjennom feltet.

6.1.4.2 Trondheimsveien nordvest – SF4 og BK2



Figur 6.5: Felt SF4 og BK2.

Felt SF4 er boligområdet øst for Håkensen maskin. I dette feltet er det to viktige premissgivere, Trondheimsveien i sør og eksisterende rekkehusbebyggelse i nord (BK2). Terrenget stiger mot nord og rekkehusbebyggelsen. Bebyggelsen skal etableres som lameller langsmed Trondheimsveien, med tverrgående lameller i nord-sør retning som danner en overgang mot eksisterende rekkehusbebyggelse. Bebyggelsen tillates høyest mot sør og trappes ned mot nord og den tilgrensende småhusbebyggelsen. Ny bebyggelse er plassert for å fungere som en støyskjerm for uteområdene. Samtidig oppfylles krav til stille side for boenhetene. Ny bebyggelse utformet på denne måten vil og bedre støysituasjonen for

eksisterende boliger i BK2. Feltet er sentralt, og det tillates derfor en høyere utnyttelse med leilighetstypologi. Dersom feltet ikke utvikles med næring, men med bolig i første etasje, skal bebyggelsen ha forhager mot Trondheimsveien for å ha en aktiv og grønn front mot gata. Det foreslås ingen endringer for rekkehusene (felt BK2) i bakkant.

Dagens mange avkjørslar fra Trondheimsveien til de ulike eiendommene avvikles og feltet betjenes med én felles avkjøring fra Furustubben i vest. Felles parkering for bebyggelsen plasseres under bakken.

6.1.4.3 Husebyjordet – SF6 og SF7

Husebyjordet har en sentral beliggenhet innenfor planområdet, og det legges derfor opp til en høy tetthet på bebyggelsen. De to feltene er naturlig avgrenset av i hovedsak eksisterende strukturer, som gjør at størrelsen og inndelingen av feltene delvis er gitt. Bebyggelsen er vist som en lukket kvartalsstruktur, på grunn av feltinndeling, støyforhold, bymessig utforming mot gater og for å legge til rette for skjermede utearealer for beboerne. Felt SF6 er omtrent dobbelt så stort som SF7. Det tillates derfor maksimalt 4 etasjer for dette feltet, fordi det i større kvartaler er enklere å oppnå gode solforhold for uteoppholdsarealene. Det skal etableres minimum to gangforbindelser på bakkeplan gjennom feltet. I felt SF7 tillates det 4 etasjer mot nord, men 3 etasjer mot sør. Store deler av feltene egner seg dårlig til boligformål i 1. etasje, og er en del av området hvor det ønskes aktive førsteetasjer med næring. Bebyggelsen skal ha en urban karakter, og det er viktig at bygningene er med på å aktivisere og definere gateløpene. Siden feltene reguleres til sentrumsformål tillates det offentlig eller privat tjenesteyting.



Figur 6.6: Felt SF6 og SF7.

Hovedprinsippet er at parkering for de to feltene skal etableres i kjeller. Felt SF6 benyttes i dag til parkering blant annet for besøkende og ansatte ved Skedsmotun bo- og

behandlingscenter, og besøkende til boliger i området. Tilstrekkelig parkeringsplasser og andre større funksjoner i området må sikres. I bestemmelsene er det sikret at dagens parkeringsplasser på Husebyjordet skal reetableres i SF6, i henhold til vedtak i Hovedutvalg for miljø og samfunn 12.02.25. Avkjørsel til nedkjøring til kjeller kan etableres fra Husebyveien. Etablering av mobilitetshus kan også vurderes i detaljreguleringsfasen.

6.1.4.4 Presthagan – BB4, BB5 og BF2

I den søndre delen av Presthagan, BF2, foreslås det ingen endringer. Dette er i hovedsak valgt for å styre utviklingen til de mer sentrale delene av Skedsmokorset jamfør prinsippet om en innenfra og ut-fortetting. I feltene BB4 og BB5, som omfatter boligområdene nordvest for Steinbråteveien, er kombinert rekkehus/leiligheter foreslått bygningstypologi. Det tillates 4-5 etasjer. Leilighetsbebyggelsen er utformet som lameller mot Skedsmo kirkevei og vil fungere som en støyskjerm for uteoppholdsarealene. Dette er samtidig en egnet typologi for å kunne tilfredsstille krav om stille side. For å oppnå en variasjon i beboere, boligtilbud, høyder og tetthet er det sammen med leilighetsbygg lagt inn rekkehus. Området er stort og grenser mot lavere bebyggelse, og det er derfor ønskelig med en variasjon i bebyggelsen og en nedtrapping i høyde mot idrettsanlegg øst for feltet.

Presthagaveien som går nord/sør er tenkt erstattet av en ny gang/sykkelvei nærmere Skedsmo kirkevei. Dette gir mer byggbart areal på felt BB4 og BB5 og gir plass til å etablere en grønn buffersone.

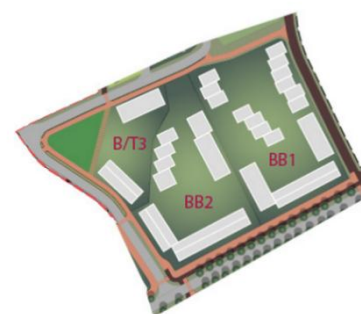
Adkomst til bebyggelsen etableres fra Furuholtet. Parkering etableres i kjeller under bakkenivå. Antallet nedkjøringer skal minimeres og trafikken bør avvikles så langt sør i feltet som mulig. Kjøring internt i boligområdene ut over Furuholtet vil ikke være nødvendig og skal unngås.



Figur 6.7: Felt BB4, BB5 og BF2.

6.1.4.5 Korshagen – BB1, BB2, B/T3

Feltene BB1 og BB2 ligger sørøst for dagens barnehage i Korshagen, ut mot Trondheimsveien. Feltene er støybelastet mot sør og grenser mot småskalabebyggelse i nord. Det er derfor lagt opp til en lamellbebyggelse i sør av feltene mot Trondheimsveien som skal fungere som en støyskjerm mot den øvrige bebyggelsen lengre nord. På grunn av et begrenset grunnlag for næringsbebyggelse er disse tomtene satt av til et rent boligformål, med boliger også i første etasje. Bebyggelsen er derfor trukket lengre vekk fra Trondheimsveien enn i feltene som har pålagt publikumsrettet virksomhet i første etasje. I buffersonen mellom Trondheimsveien og fasadelivet skal det etableres private forhager, for å skape et grønt og frodig uttrykk i gata.



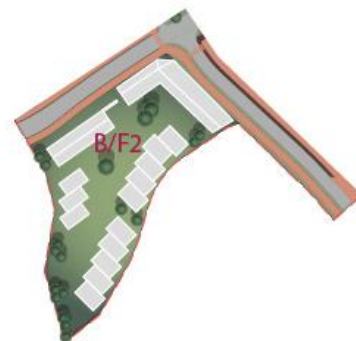
Figur 6.8: Felt BB1, BB2 og B/T3.

All boligparkering skal etableres i kjeller. Felt B/T3 er dagens barnehage i Korshagen. Planen legger til rette for videreføring av barnehage, eller utvikling til ordinære boliger eller annen tjenesteyting. For denne tomte kan det tillates parkering på bakkeplan, da dette kan være hensiktsmessig med tanke på drift. Det skal kun etableres én avkjøring fra offentlig vei per felt.

6.1.4.6 Trondheimsveien sør-vest - B/F2

B/F2 ligger sørvest i Trondheimsveien der blant annet Skedsmokorset Tannhelsesenter og Skedsmo Hund og Katt holder til i dag. Området er støyutsatt fra nord (Trondheimsveien) og har gode sol- og utsiktsforhold mot sør og vest. Feltet ligger i utkanten av planområdet, med en mindre sentral beliggenhet innenfor planområdet. Det er lagt opp til en lamellbebyggelse langsmed Trondheimsveien og Husebyveien for å skjerme øvrig bebyggelse og uteområder for støy. Hjørnet i krysset

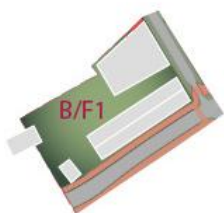
Husebyveien/Trondheimsveien er et viktig hjørne å aktivisere, samtidig som det egner seg dårlig til boligformål på grunn av støy, trafikk og innsyn. Det legges derfor opp til utadrettet virksomhet på dette hjørnet av feltet. I sør av feltet legges det opp til en rekkehusbebyggelse med lavere høyde enn mot Trondheimsveien, for å åpne opp for lys, sol og utsikten sørover. Rekkehusbebyggelsen skal håndtere terrengfallet på denne delen av tomte uten store oppfyllinger, men skal følge det fallende eksisterende terrenget.



Figur 6.9: Felt B/F2.

Parkering i feltet må etableres i kjeller, felles for hele området. Avkjøring etableres fra Husebyveien.

6.1.4.7 Eksisterende boligområde i vest - B/F1



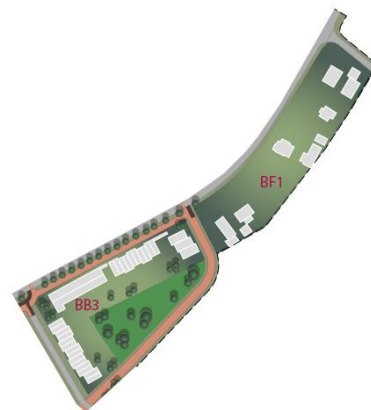
B/F1 ligger helt vest i planområdet, der Håkensen maskin holder til i dag. Innenfor B/F1 er den gamle bensinstasjonen et kulturmiljø som skal ivaretas og det legges derfor opp til en bebyggelse som hensyntar denne og fungerer som en overgang mellom kulturmiljøet og bebyggelse med høyere tetthet nærmere selve

Figur 6.10: Felt B/F1.

Korset. Ved endringer i felt B/F1 skal adkomst etableres fra Furustubben i øst.

6.1.4.8 Trondheimsveien øst – BB3 og BF1

BB3 består av boligområdet som ligger øst for Kiwi. Feltet er støyutsatt mot nord fra Trondheimsveien. Mot sør og øst er det i dag lite bebyggelse, og et parkdrag (PA2) foreslås mot eksisterende idrettsområde. På grunn av antatt begrenset marked for næringslokaler, er det ikke lagt opp til næring innenfor dette feltet. Bebyggelsen er derfor trukket litt sør fra Trondheimsveien/fortau for å gi bedre kvaliteter for boligene i første etasje. Det er lagt opp til en rekkehustypologi i feltet. Dette for å legge opp til en variasjon av boligtypologien innenfor planområdet. Samtidig vil rekkehus, med fleretasjesboliger egne seg bedre i et felt som dette hvor egnetheten for boliger er dårlige i første etasje. Med rekkehus kan rom som ikke er ment for opphold, som inngang, bod etc. plasseres mot trafikkert område i nord. Rekkehusbebyggelsen plasseres som en skjerm mot Trondheimsveien for å skjerme utearealene mot støy.



Figur 6.11: Felt BB3 og BF1.

Ved detaljregulering av området må parkområde (PA2) ses i sammenheng.

Adkomst til feltet etableres samlet fra Furuholtet. Parkering etableres samlet i kjeller. Kjøreadkomst til rekkehusene kan etableres for praktiske formål, men skal ikke være i daglig bruk. Området må oppleves som bilfritt.

Felt BF1 ligger øst for BB3. Det legges ikke opp til noen endringer av dette boligfeltet. Dagens boligtypologi videreføres.

6.1.4.9 Eksisterende bebyggelse i Korshagen nordøst - T1, BK1 og B/T2



Figur 6.12: Felt T1, BK1 og B/T2

I disse feltene forutsettes det lite utvikling og bebyggelsen som er på tomtene i dag videreføres. På felt B/T2 åpnes det opp for kombinert bolig/tjenesteyting, som gir kommunen mulighet til å utvikle tomtene ved fremtidig behov.

6.1.4.10 Skedsmo senter – BAA1

Innenfor feltet tillates det forretning, tjenesteyting, kontor og bolig. Det åpnes opp for etablering av boliger, i henhold til vedtak i Hovedutvalg for miljø og samfunn 12.02.25. Ved etablering av boliger skal det gjøres gode tilpasninger mot nabobebyggelse, Furuholtet og eksisterende terreng. Det tillates ikke at boligdelen danner en bakside på kjøpesenteret. Planen legger til grunn en boligandel på inntil 65 boenheter, i tråd med grunneiers tidligere vurderinger. Nærmere vurderinger av høyder, utnyttelse og antall boliger gjøres i detaljregulering.

6.1.5 Andre forhold

6.1.5.1 Forhold til gater

Planen legger opp til å skape et bedre møte mellom bebyggelse og gate, på ulike måter. I sentrumsgatene skal bebyggelsen etableres i fortauskant. Boliger skal ha hovedinngang fra offentlig gate, og ikke fra privat uterom for å legge til rette for mer aktivitet på bakkeplan og i større grad sikre åpenhet mot veiene. Forretninger skal også ha adkomst direkte ut til gate/offentlig rom. Planen markerer hvilke fasader som skal inneholde publikumsrettede virksomheter på gateplan, se figur 6.1. I disse fasadene skal det være en høy inngangstetthet, med innganger minimum hver 20. meter. Inngangstetthet vil bidra til større aktivitet på gata og tilrettelegge for lavere terskel for sosial kontakt. I henhold til reguleringsbestemmelsene skal bebyggelsen utformes med en åpenhet mot hovedveiene.

I de mindre sentrale områdene, skal det opparbeides en grønn buffer mellom fortau/vei og bebyggelsen. Det skal etableres forhager helt ut til tilgrensende uterom. Dette gjelder spesielt BB4 og BB5 i Presthagan og BB3, BB2 og BB1 langs Trondheimsveien i øst. Det skal ikke etableres tette og høye gjerder, levegger og fysiske stengsler i offentlige og halvoffentlige uterom. Dette er grep som sikrer mer kontakt mellom ulike uterom, bebyggelse og gater. Grepene følger opp Hovedutvalgets vedtak 22.09.2021.



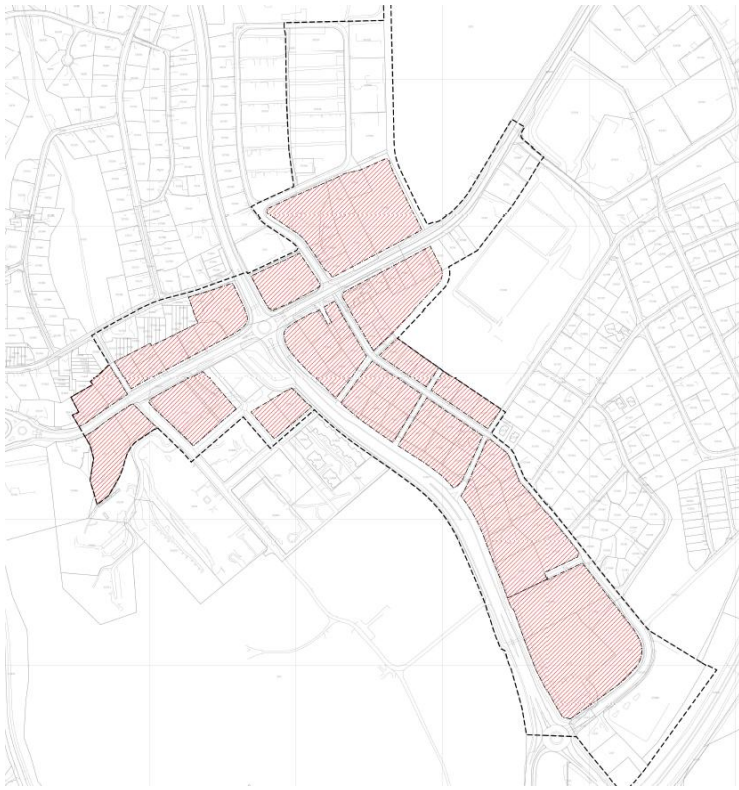
Figur 6.13: Kart som viser hvilke boligfelt som skal ha forhager, vist med grønn stiplet linje.

6.1.5.2 Solforhold

Da planforslaget er en områderegulering uten detaljering av felter, er det ikke utarbeidet solstudier. Solforhold vil være et tema i forbindelse med senere detaljreguleringsarbeid. Likevel kan man forvente at når det bygges høyere og tettere vil solforholdene endres. Det er utarbeidet reguleringsbestemmelser som sikrer gode leke- og uteoppholdsarealer, og at de skal plasseres slik at solforholdene blir gode. Gjennom planarbeidet er det sett på hvordan solforholdene kan påvirkes ved oppføring av nye bygg. Noen områder der solforholdene potensielt er svært gode, er tilstrebet sikret bevart som oppholdssoner. Dette gjelder eksempelvis området foran dagens Europris mot rundkjøringen.

6.1.5.3 Støyforhold

For å imøtekomme kommunens langsiktige arealstrategi som utpeker Skedsmokorset som prioritert vekstområde, er det gjennom planarbeidet utarbeidet nye støysoner. Støysone 1 og 2 i kommuneplanens arealdel 2023-2035 har en for snever avgrensning. Det er kun deler av det sentrale Skedsmokorset som er omfattet av støysone 1 i kommuneplanen, og som dermed tillater støyfølsomt bruksformål (bolig) i rød støysone. Sonene er ikke tilstrekkelig store til å åpne for å fortette og transformere i tråd med Hovedutvalgets vedtak 22.09.2021, og ambisjonene i den langsiktige arealstrategien. Det foreslås derfor å utvide støysone 1 slik at denne dekker alle felt for sentrumsformål/kombinerte formål langs de store veiene og Skedsmo senter, som lager rød støysone. Ved å koordinere støysonen med det ønskede fortettingsmønsteret åpner dette opp for at man kan fortette med nye boliger i rød støysone. Støysonene følger planen som eget vedlegg, se kartet nedenfor. Ved revisjon av kommuneplanens arealdel 2026-2038 er utvidelse av sone 1 for Skedsmokorset lagt inn, i samsvar med områdereguleringens forslag.

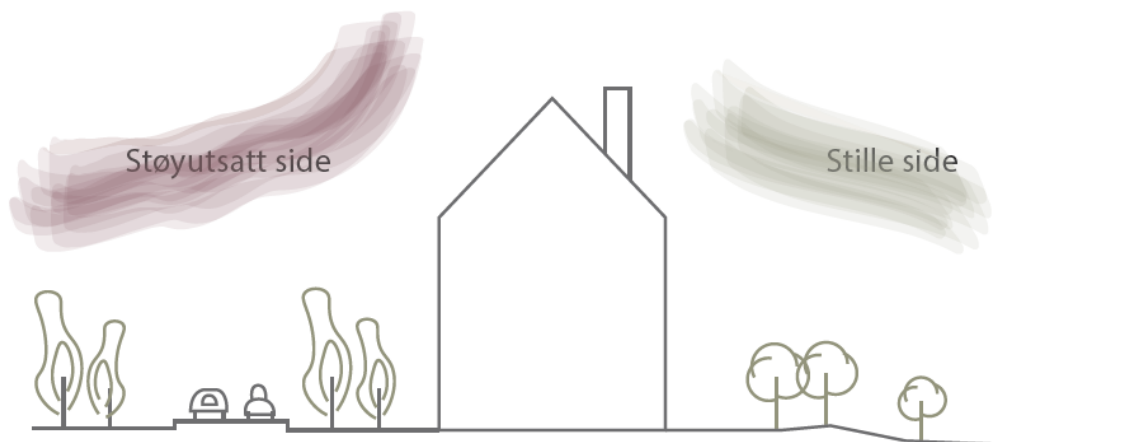


Figur 6.14: Kartet viser forslag til ny støysone, vist i rød skravur. Sonen er utvidet etter førstegangsbehandling, til å også gjelde for Skedsmo senter.

Det foreslås også å fjerne eksisterende støyskjerm som går langs østsiden av Skedsmo kirkevei fra rundkjøringen og ned til Skedsmo senter når området transformeres. Støyskjermen forsterker veistøyen for de som bor på Husebyjordet. Den er også en stor barriere for mange trafikanter. Planen tillater ikke å oppføre nye frittstående støyskjermer, støyvoller, innglassing av utearealer eller lignende skjermingstiltak. Dette er grep som har som hensikt å åpne opp boligområdene, tilrettelegge bedre for mange trafikanter og bidra til en mer urban utforming.

Utformingskrav for bebyggelse i rød støysone er viktig. Et av prinsippene for utforming av ny bebyggelse er at bebyggelsen skal brukes for å beskytte mot støy. I området som vurderes å planlegges med en bymessig struktur, se figur 6.1, vil bebyggelse i stor grad etableres i fortauskant. Håndtering av støy og oppfyllelse av krav til stille side skal løses som en integrert del av bebyggelsen. Funksjoner som ikke er støyfølsomme, altså næring, fellesarealer for bolig, sykkelparkering eller avfallsnedkast kan brukes som støyskjerming av uteområder. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021), skal legges til grunn for detaljreguleringer og byggesaker. I reguleringsbestemmelsene er det stilt konkrete støykrav for planområdet i henhold til regelverket.

I de mindre sentrale områdene skal også bebyggelsen brukes for å beskytte mot støy. Men i tillegg foreslås det å benytte en grønn buffersone. I foreslått bebyggelse videre sørover langs Skedsmo kirkevei er støyskjermen foreslått fjernet, og erstattet av en grønn buffersone, se figur 6.15.



Figur 6.15: Prinsipp for støyskjerming.

6.1.5.4 Nærmiljø (barn og unge)

Skedsmokorset har få møteplasser for barn og unge ut over skolene og den organiserte idretten. I planen foreslås det å etablere en ny park sentralt på Skedsmokorset. Dagens barnehage i Korshagen skal videreføres, samtidig som planen åpner opp for bygging av ny barnehage der dagens Korshagen boliger ligger. Dette vil skape nye områder for lek og opphold som kan brukes også utenom barnehagens åpningstider. Idrettsområdet på dagens Skedsmo stadion vil utvides med nye fotballbaner og ishaller i egen detaljregulering. Det nye ungdomshuset på Gamle Tærud skole vil ligge i nærheten til nye møtesteder/park på Korset, og kan gi positive synergier.

Trondheimsveien og Gjerdrumsveien/Skedsmo kirkevei kan oppleves som en barriere for gående og syklende, da det er få krysningspunkter og høy trafikk i dag. Planforslaget anses å ivareta hensynet til barn og unge på en god måte ved at det tilrettelegges for flere og bedre forbindelseslinjer for myke trafikanter. Ombygging av Trondheimsveien og Gjerdrumsveien/Skedsmo kirkevei fra vei til gate vil medføre en tryggere og triveligere gate å ferdes langs for barn og unge. Nye krysningspunkter, både over Trondheimsveien i øst, og Skedsmo kirkevei i sør, vil redusere dagens barrierevirkning av fylkesveiene, og bedre tilrettelegge for mobilitet blant unge. Forbindelsen fra Åsenhagen i nord til Husebyjordet vil gjøre det enklere for barn og unge å bevege seg mellom idrettsanleggene, skole, barnehage og boligområdene. Endelig løsning for denne forbindelsen sikres i detaljregulering for Fribergjordet.

6.1.5.5 Avfallsløsning

Innenfor planområdet legges det opp til en kombinasjon av mobilt avfallssug og avfallsbrønner. For feltene SF5, BB2, BB3, BB4_2 og BB5_2 stilles det krav om mobilt avfallssug. Dette er på bakgrunn av feltenes størrelse og boligpotensiale, i henhold til kommuneplanens norm. Plassering av tømmeponkter, adkomst og snumuligheter for

renovasjonskjøretøy reguleres i detaljregulering. Ved valg av avfallsløsning må også tømme punkt for glass innpasses.

6.1.6 Konsekvenser av bolig- og handelsgrepet

Det foreslåtte plangrepet er med på å styrke sentrumsområdet på Skedsmokorset, både gjennom en klar definering av hvor nye boliger og handelsetableringer skal komme, men også gjennom konkrete utformingskrav som er med på å skape en tydelig steds karakter. Skedsmokorset har behov for et sterkere sentrum, med flere leiligheter som dekker behovet for et variert botilbud, og flere butikker og tjenestetilbud som gjør at flere behov kan dekkes lokalt. En styrking av sentrum på Skedsmokorset kan føre til at innbyggerne fra boligområdene rundt, som blant annet Brånås, Korsfjellet og Vardeåsen, i større grad vil benytte Skedsmokorset som nærsentrum.

Planforslaget legger nå opp til inntil ca. 1100-1200 nye boliger. Dette vil ha stor samfunns nytte ved at det bygges flere leiligheter, en boligtype det er et sterkt underskudd på i området. Skedsmokorset er kommunens mest folkerike tettsted, og flere leiligheter er viktig for å møte de befolkningsendringer som kommer i årene fremover. For å møte disse utfordringene, trengs transformasjon. Det er riktigere å transformere områder nær kollektivknutepunktet enn å ta i bruk nye utbyggingsområder lenger fra kollektivknutepunktet på Skedsmokorset. For å få økonomisk gjennomføringsevne til transformasjon av et småhusområde, kreves en viss utnyttelsesgrad og flere boliger enn det som fremkommer av regional plan for areal og transport.

Kommunens langsiktige arealstrategi legger opp til at ca. 5 % av kommunens vekst frem til 2035 skal skje sentralt på Skedsmokorset. Av forventet befolkningsøkning på 16 600 tilsvarer dette 830 innbyggere til Skedsmokorset. Dersom man legger til grunn 1,7 personer per boenhet, tilsvarer dette 490 boenheter frem til 2035. I planforslaget er det lagt opp til en overkapasitet av boliger.

Utbygging vil ta tid og gå over mange år. Det er mange detaljreguleringer som skal vedtas før utbygging kan igangsettes. Det er også behov for etablering av ny teknisk overordnet infrastruktur før utbygging kan tillates. Veksten kommer derfor senere i perioden og over tid. Planen åpner heller ikke opp for fortetting innenfor hele planområdet. Innenfra- og uttankegangen innebærer at områder som ligger lengst fra Korset ikke foreslås fortettet nå. Dette gjelder blant annet rekkehusbebyggelse i Midtskogveien (BK2), boligområde lengst i Trondheimsveien øst (BF1), og boligområde sør i Presthagan (BF2).

Regional plan for areal og transport legger ikke opp til særlig vekst på Skedsmokorset øst, slik kommunens langsiktige arealstrategi åpner for. Kommunen mener at samfunnsutviklingen bidrar til at planforslaget og vekstraten er fornuftig og riktig, også i et klimaperspektiv, gitt de begrunnelser som her er gitt. De nye statlige planretningslinjene for arealbruk og mobilitet er også klar på at kommunene skal ha handlingsrom til å kunne bestemme hvor nye boliger skal bygges ut fra lokale forutsetninger. Kommunen vurderer at planforslaget legger til rette for løsninger som samlet sett bidrar til å utvikle Skedsmokorset som lokalt sentrumsområde innenfor rammene av nasjonale mål og føringer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Å tilrettelegge for et bedre handel- og servicetilbud sentralt på Korset, er også en viktig driver for å skape et mer levende og attraktivt sentrumsområde som reduserer behovet for lange handelsreiser. Dette kan gi et større kundegrunnlag for det gode kollektivtilbudet Skedsmokorset har. Gjennom å styrke handelstilbudet i sentrum av Skedsmokorset nær

kollektivknutepunktet vil dette tilrettelegge bedre for miljøvennlige transportvalg, i henhold til *Regional plan for handel, service og senterstruktur*. Sammen med trafikale grep, som nye gang- og sykkeløsninger og ny og effektiv bussterminal, er det et stort potensial for at flere av reisene kan tas med gange/sykling/kollektiv. Mer om disse grepene kan leses i kapittel 6.2.

Videre vil utforming av ny bebyggelse sikre mer åpenhet mot gata og bedre støyforholdene for nye og eksisterende boliger. Færre avkjøringer fra Trondheimsveien til nye boliger vil både være trafiksikkert, men også skape bedre urbane bomiljøer. Grepet bidrar til en mer helhetlig utforming av Skedsmokorset, som i større grad underbygger utvikling i retning av et langt mer bymessig preg.

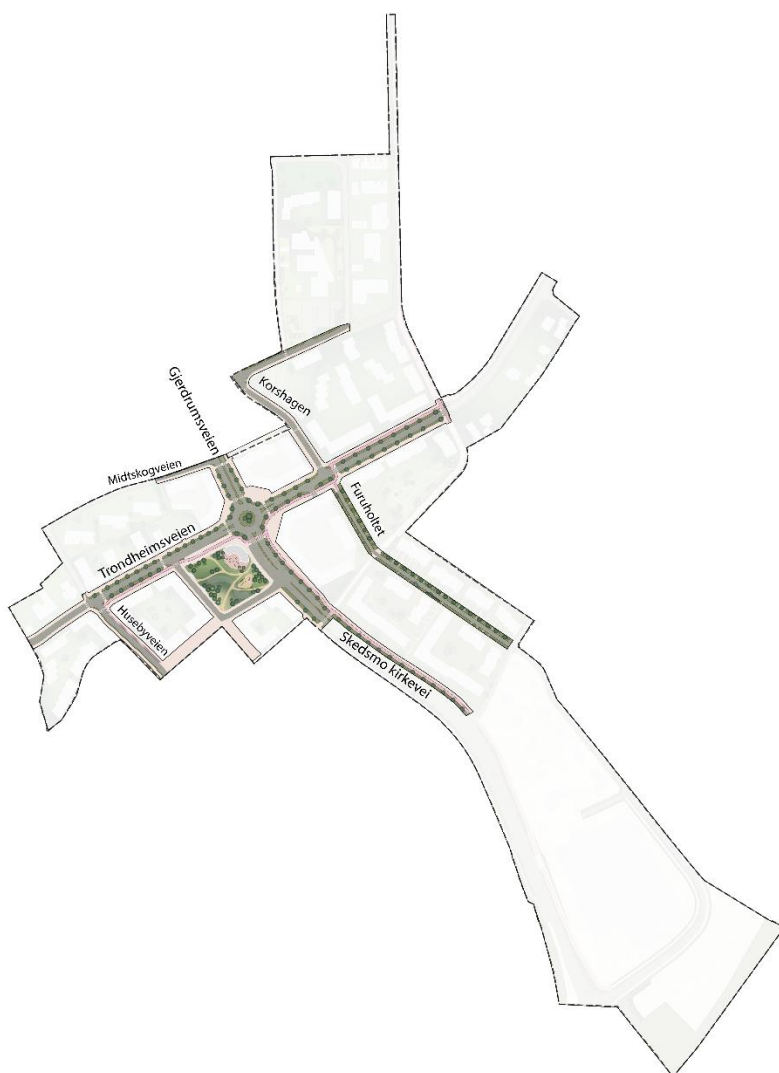
Utvikling av nye bolig- og handelsområder med høyere utnyttelsesgrad og etasjer vil medføre tap av sol og utsikt for nabobebyggelse. På noen veier vil utviklingen kunne medføre noe trafikk, blant annet i Furustubben og Midtskogveien. Transformasjonen innebærer endringer i etablerte boligområder, som ikke alle grunneiere vil oppleve som ønsket.

6.2 Ny og urban gateprofil

6.2.1 Ombygging fra vei til gate

Dagens hovedveier har i dag «veistandard», med grøfter, voller og støyskjermer mot vei som i liten grad kan anses å være bymessig. Nyere bygg på Korset vender i dag baksiden til hovedveiene. Dette bidrar til at hovedveiene oppleves som en stor barriere og er visuelt lite tiltalende. Gjennom arbeidet med områdereguleringen har Norconsult vært engasjert for å utarbeide en supplerende trafikkutredning. Det anbefales at Trondheimsveien og deler av Skedsmo kirkevei/Gjerdrumsveien transformeres fra vei til gate. Flere øvrige gater får ny utforming med gatetrær og nye løsninger for sykkel og gange.

Planforslaget legger opp til at rundkjøringen videreføres. Vedlagt planforslaget (vedlegg 12.7) følger en rapport utarbeidet av Norconsult som vurderer løsning med rundkjøring og lyskryss. Notatet beskriver utførlig fordeler og ulemper ved de to løsningene. I rapporten vurderes det at ombygging fra rundkjøring til lysregulert kryss ikke vil løse dagens trafikkbelastning, forsinkelser og køer gjennom krysset. For at et lyskryss skal bedre trafikkavviklingen er det behov for å øke antall kjørefelt for bil gjennom krysset. Dette anses imidlertid ikke som en bymessig løsning. For at lyskryss skal være mer bymessig enn rundkjøring, må det være villighet til å akseptere en kraftig reduksjon i trafikkapasitetene for bil gjennom krysset. Lyskryss vurderes også å øke sannsynligheten for ulykker mellom kjøretøy, og kort fasetid kan føre til at fotgjengere krysser veien på rødt lys. Ombygging til lysregulert kryss vil være kostbart og vil ikke ha store positive effekter på trafiksikkerheten. Rundkjøring er valgt fordi løsningen er mer kapasitetssterk mtp. trafikkavvikling og mindre kostbar. Norconsults rapport anbefaler, basert på en totalvurdering, rundkjøring fremfor lyskryss når det kommer til trafiksikkerhet og trafikkavvikling.



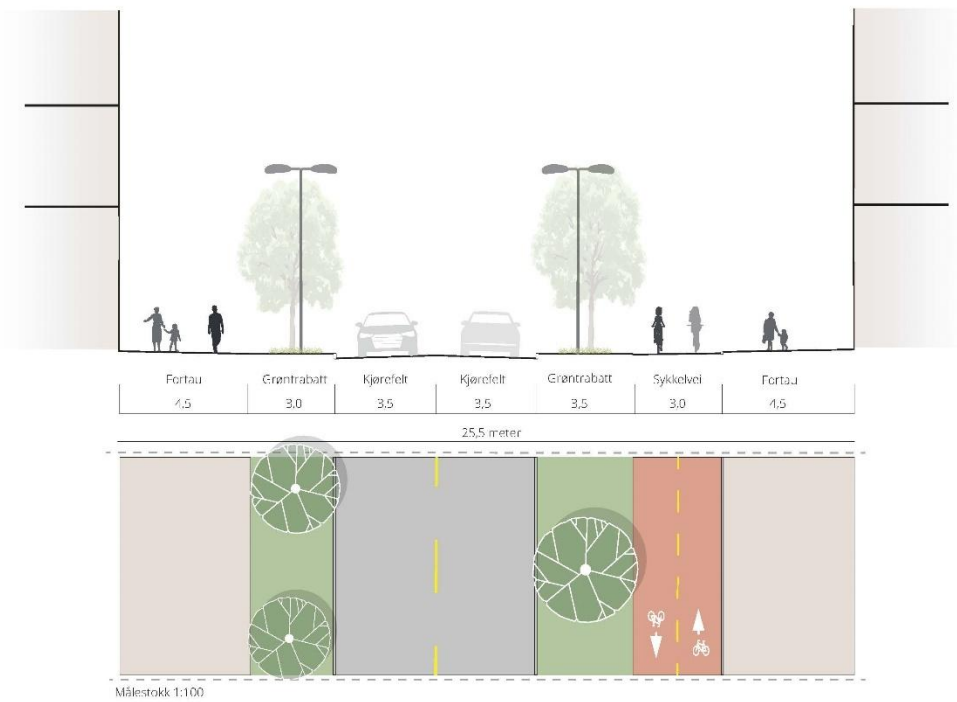
Figur 6.16: Oversiktskart som viser ny utforming av gater.

Trondheimsveien anbefales transformert fra vei til gate for å tilrettelegge bedre for grønn mobilitet, med særlig vekt på gange, sykkel og kollektiv. I ombyggingen av Trondheimsveien ligger fokuset på endret utforming fra ren transportåre (vei) til en bymessig hovedgate som hensyntar Skedsmokorset som sted, samtidig som trafikale behov dekkes. Gatestrukturen foreslås med større fortausbredder med plass til møblering, sykkelvei på én side og grøntrabatt på begge sider av veien for etablering av gatetrær. På det bredeste vil ny gateutforming ha bredde på 29 meter. Ellers er bredden på ca. 25 meter, se figur 6.18. Det anbefales å sette ned fartsgrensen, men dette må avklares av fylkeskommunen og Statens vegvesen. Det samme prinsippet legges til grunn for Skedsmo kirkevei/Gjerdrumsveien.



Figur 6.17: Ny utforming av Trondheimsveien.

Snitt 2 - Trondheimsveien



Figur 6.18: Gatetverrsnitt som viser foreslått ny gatestruktur i Trondheimsveien.

Ny gateutforming tar utgangspunkt i dagens senterlinje. Dette gjør det enklere å ombygge veien gradvis. Trondheimsveien vest for Husebyveien ved den gamle bensinstasjonen, er i dag smal, med få muligheter for utvidelse. Bredden på gang-/sykkelveien er foreslått noe smalere enn på resten av strekningen langs Trondheimsveien, fordi det er ønske om å bevare eksisterende kulturmiljø (den gamle bensinstasjonen). På den smaleste strekningen vil det ikke være plass til trær eller annen møbleringssone.



Figur 6.19: Ny utforming av Gjerdrumsveien og Skedsmo kirkevei.

Deler av Gjerdrumsveien nærmest rundkjøringen gis også en bymessig utforming med 4,5 meter bred gang-/sykkelvei på hver side, og 3 meter brede grøntrabatter på hver side for etablering av gatetrær. Det foreslås tilrettelagt kryssing over Gjerdrumsveien for å binde sammen Midtskogveien og Korshagen. Skedsmo kirkevei foreslås utvidet på en strekning fra rundkjøringen til Presthagaveien. Gata utformes med sykkelvei og fortau på østsiden skjermet fra biltrafikken av en 3 m bred grøntrabatt, som gir plass til etablering av gatetrær. På vestsiden planlegges det for gang-/og sykkelløsning bak holdeplassene i ny terminal. Ved ombygging og reetablering av Skedsmo kirkevei videre sør-østover eller nord-østover langs Trondheimsveien skal det vurderes flere trær og annen vegetasjon for å skape et grønnere preg langs veiene.

For de øvrige gatene på Skedsmokorset foreslås det endringer i ulik grad. Husebyveien beholdes med dagens bredde, men krysset med Trondheimsveien strammes opp. Husebyjordet og Husebytorget foreslås omregulert til gatetun. Det tillates kun innkjøring til boliger.



Figur 6.20: Foreslått gatetun i Husebyjordet og Husebytorget, vist i lys rosa farge.

Furuholtet foreslås utvidet fra dagens 8 meter til 12 meters bredde. Innenfor denne bredden foreslås det å etablere forhager på hver side av veien mot ny boligbebyggelse. Dersom trafikken blir høy og det viser seg å være behov for å etablere en gang-/sykkelvei i Furuholtet, kan den etableres på østsiden av veien innenfor den regulerte bredden.



Figur 6.21: Ny utforming av Furuholtet.

På grunn av planlagt utbygging i Korshagen, vil det være behov for tilrettelegging for myke trafikanter separert fra biltrafikken, se figur 6.22. I den ytre delen av Korshagen foreslås det et fortau på 4,5 meter bredde langs Europristomta. Dette gir mulighet for utadrettet virksomhet i første etasje. På østsiden og videre inn i Korshagen etableres det fortau på ca.

2,75 meter. Det må tilrettelegges for gangfeltkobling mot ny barnehage på nordsiden. Dagens kjørebane beholdes. Endringene vil medføre arealbeslag av private tomter på begge sider av veien. Resten av Korshagen beholdes slik som i dag.



Figur 6.22: Ny utforming av Korshagen.

6.2.1.1 Tidligere vurderte trafikktiltak

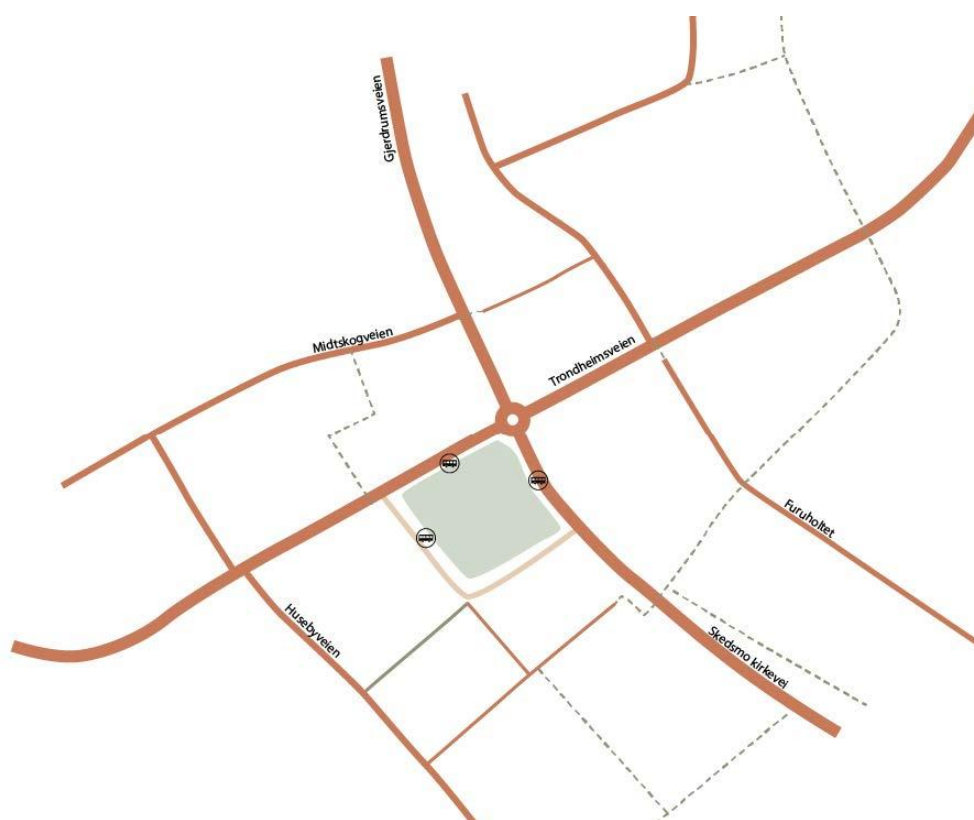
Det vises til trafikkanalysen for Skedsmokorset, utarbeidet av Norconsult i 2020, som følger planforslaget som eget vedlegg. Her framgår bl.a. at det lenge har vært forslag om å bygge nye veiforbindelser for å redusere trafikkmengdene sentralt på Skedsmokorset. Forlengelse av Bølerveien mot Leirsundveien og avlastningstunnel mellom Berger og Leikvoll ligger begge inne i kommuneplanens arealkart. Tunnelløsninger gjennom Vardeåsen eller andre måter å fjerne gjennomgangstrafikk til Gjerdrum på, er ikke en del av områdereguleringen for Skedsmokorset øst.

Plangrunnlaget for tunnelprosjektet er utdatert, og kostnadene er antatt å være mye høyere enn tidligere vurdert. Signaler fra overordnede myndigheter tilsier at prosjektet ikke er aktuelt å prioritere med midler. Ingen av prosjektene har finansiering. Modellberegningene i trafikkanalysen viser også at Bølerveiens forlengelse og avlastningstunnel mellom Berger og Leikvoll uten ytterligere tiltak gjør lite for å redusere trafikkmengdene på de sentrale veiene på Skedsmokorset. Det er først når tiltakene kombineres med miljøgater og redusert fartsgrense sentralt på Skedsmokorset, at man ser en vesentlig overføring av trafikk til de nye veiforbindelsene.

6.2.2 Tilrettelegging for gående og syklende

Det er utarbeidet en ny gatestruktur som legger vekt på et mer bymessig uttrykk som i størst mulig grad prioriterer Skedsmokorset som et attraktivt sted for gående og syklende. Det viktigste grepet er å sikre gjennomgående gang- og sykkelforbindelser langs hovedgatenettet, med koblinger til det lokale gatenettet. Planforslaget legger opp til en mer kompakt kryssutforming med økt fortausareal og mest mulige direkte ganglinjer. Det foreslås

å opprette nye forbindelser/snarveier for myke trafikanter flere steder og flere krysningspunkter over hovedveiene.



Figur 6.23: Kartet viser nye og eksisterende forbindelseslinjer for gående/syklende. Hentet fra Kvalitetsprogrammet. Det foreslås nye kryssinger gjennom felt SF5 (dagens Kiwitomt) som ikke er detaljert i dette kartet.

6.2.2.1 Ny gang- sykkelforbindelse mellom Åsenhagen og Husebyjordet

I kommuneplanen for Lillestrøm er det vist en fremtidig gang- og sykkelvei som krysser Trondheimsveien fra jordet ved Sandbakken til Skedsmo stadion. Det er derimot ikke vist løsning for kryssingen. Områdereguleringen foreslår en ny gang-/sykkelforbindelse fra Åsenhagen, langs jordet ved Sandbakken og til Husebyjordet, med to nye gang-/sykkelkryssinger i plan over Trondheimsveien og Skedsmo kirkevei. Løsningen vises i figur 6.24. Kryssing i plan anbefales fremfor undergang. Kryssing i plan gir mer direkte og effektive bevegelseslinjer for myke trafikanter. Det vil føles mer attraktivt for brukerne fordi man har større kontakt med omgivelsene. I tillegg vurderes kryssing i plan å i større grad støtte opp under en bymessig utvikling av Skedsmokorset, fordi den krever mindre areal, og skaper mer liv på gateplan. Ny foreslått gatestruktur med tosidig fortau med kantstein mot kjørebane vil være fartsreducerende tiltak som gjør at kryssing i plan vil ha god trafiksikkerhet. Løsningen som foreslås er i henhold til vedtak i Hovedutvalg for miljø og samfunn 13.03.2024. For mer informasjon om løsningen, se trafikkutredning utarbeidet av Norconsult.

Ny gang- og sykkelvei med kryssing av Trondheimsveien, vil fungere som en viktig kobling for gående og syklende mellom skoleområdet i nord og eksisterende idrettsområde i sør. Koblingen vil bli enda viktigere i fremtiden, når Skedsmo stadion utvikles på Sandbakken og

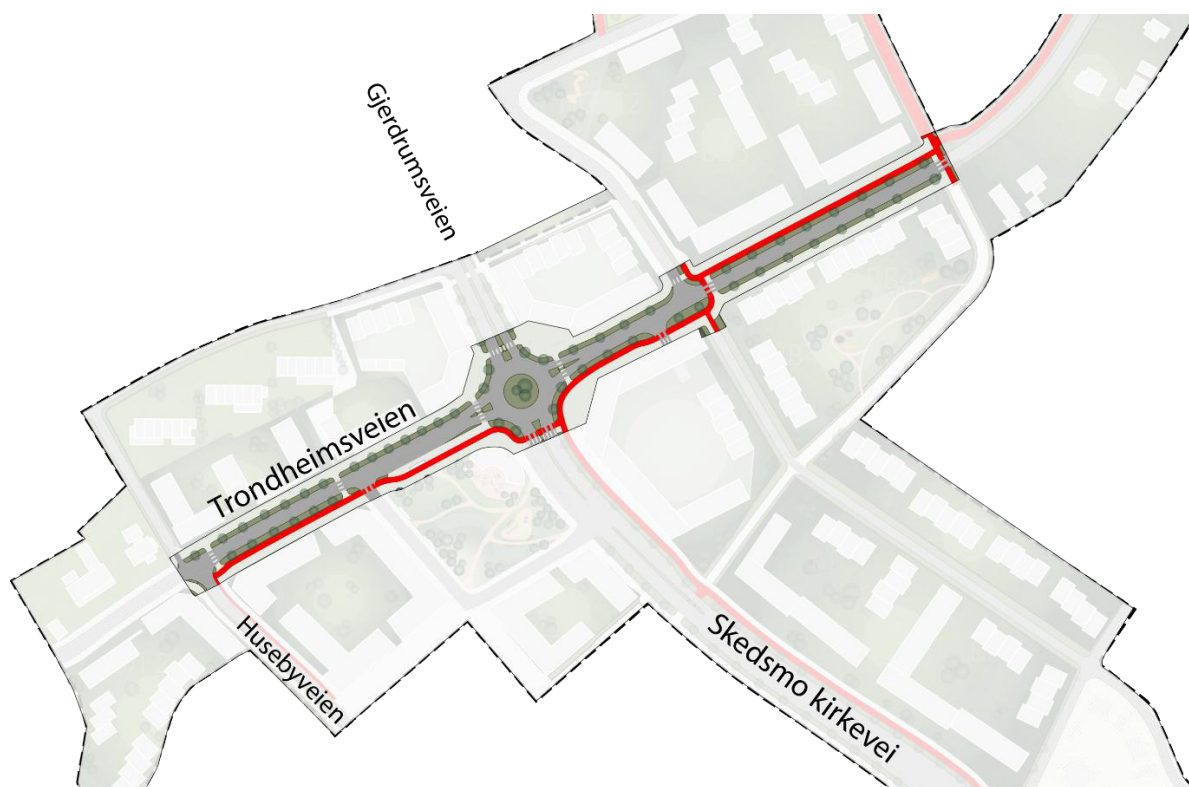
nye boliger utvikles i området. I områdereguleringen reguleres deler av gang-/sykkelveien med 10 meter bredde, hvorav 6 meter er vei og 4 meter er grøft. Den nordre delen av forbindelsen fra BB1 reguleres som blågrønnstruktur. Denne delen skal være flerfunksjonell, og fungere som gangvei til daglig, og som flomvei ved store regnhendelser. Løsningens endelige utforming vil gjøres i forbindelse med detaljregulering av ny idrettspark.



Figur 6.24: Ny gang- og sykkelveiforbindelse fra Åsenhagen til Husebyjordet, vist i rød farge.

6.2.2.2 Sykkelløsning langs Trondheimsveien

I henhold til Hovedutvalgets vedtak den 13.03.2024 skal det vurderes å «flytte gang- og sykkelvei til nordsiden av Trondheimsveien vest. Dette for å redusere antall kryssinger av Trondheimsveien og i rundkjøringen. Dette vil gi en bedre flyt for de som skal til ny barnehage og nytt idrettsanlegg».



Figur 6.25: Sykkelløsning på sørsiden av Trondheimsveien fra Husebyveien til Korshagen. Sykkelveien er vist med rød farge.

Sykkelvei langs Trondheimsveien vil passe godt inn i øvrig sykkelveinett på Skedsmokorset med eksisterende sykkelveiløsninger både langs Trondheimsveien utenfor sentrumsområdet og langs fv.120. Gjennom planarbeidet har det vært vurdert om ny sykkelvei bør legges på nordsiden eller sørsiden av Trondheimsveien.

Sykkelvei langs nordsiden av Trondheimsveien vil være en trafiksikker løsning ift. bussterminalen fordi den unngår konflikter mellom sykkel og inn- og utkjørende busser. Eksisterende sykkelvei i øst og vest for planområdet ligger i nord, slik at denne løsningen gjør at man unngår å krysse Trondheimsveien for å koble seg på eksisterende sykkelveinett.

Sykkelvei på sørsiden av Trondheimsveien har den fordelen at den gir en enkel adkomst til viktige målpunkter i sør, slik som idrettsanlegg og bussterminal. Hovedtyngden av sentrumsutviklingen vil bli på sørsiden. En sykkelvei vil medføre arealbeslag av eksisterende tomter. Det er prioritert å plassere sykkelveien på kommunal grunn på sørsiden, fremfor å gjøre større inngrep i private boligtomter på nordsiden.

Langs Trondheimsveien er sykkelvei langs sørsiden valgt som hovedløsning på strekningen Husebyveien til Korshagen.

6.2.2.3 Nye forbindelser for myke trafikanter

Planen foreslår nye forbindelser for myke trafikanter. Illustrasjonen i figur 6.26 viser ny forbindelse fra Korshagen og over Gjerdrumsveien. Denne forbindelsen er foreslått med 5 meter bredde, og skal kunne benyttes av både gående og syklende. Snarveien er lagt i

eiendomsgrensa mellom Europristomta og Korshagen 3. Det er betydelige terrengforskjeller langs strekningen, slik at det vil være behov for høydetilpasninger mot Europristomta. Det foreslås også en ny forbindelse fra Midtskogveien og ned til Trondheimsveien i vest ved Husebyjordet. Forbindelsen skal være minimum 2,5 meter, men det avsettes et bestemmelsesområde på 6 meter i plankartet for mulige justeringer i detaljregulering. Nye snarveier har som hensikt å sikre effektive forbindelser mellom de ulike boligområdene, barnehage og nytt sentrumsområde på Husebyjordet.



Figur 6.26: Ny gangforbindelse i Midtskogveien, fra Korshagen og ned til Husebyjordet, vist med mørk rød farge.

Presthagaveien som går langs Skedsmo kirkevei, er primært utformet som en gang-/sykkelvei, men er i dag en boligvei som sikrer atkomst til flere boliger. Støyskjermen og Presthagaveien fjernes og veien foreslås erstattet av en gang-/sykkelvei nærmere Skedsmo kirkevei. Dette resulterer i et strammere og mer urbant gateløp, samtidig som det gir mer byggbart areal for fremtidige boliger.

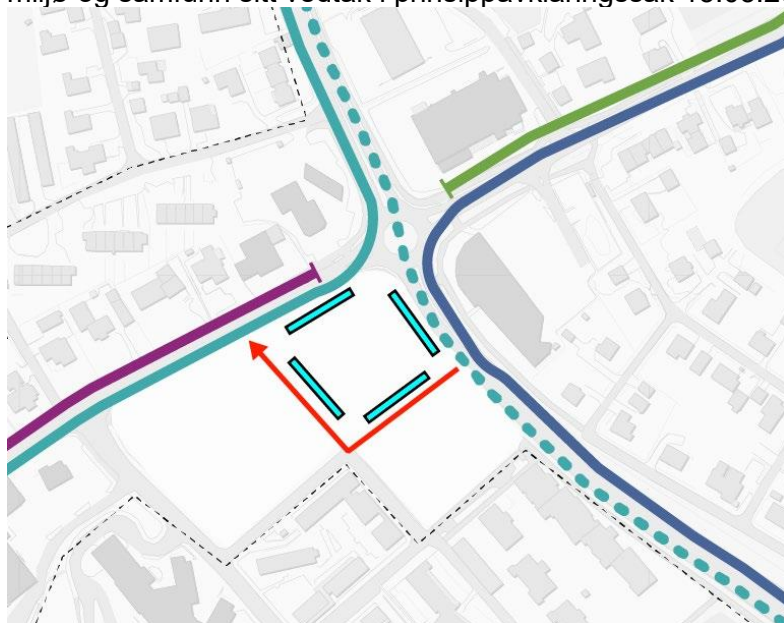
6.2.3 Løsninger for kollektivtrafikken

6.2.3.1 Ny bussterminal

I trafikktutredningen utarbeidet av Norconsult i 2024, er det vurdert flere alternative løsninger for ny bussterminal, for å svare ut Hovedutvalg for miljø og samfunn sitt vedtak den 22.09.2021. Det er et mål om at ny terminal skal sikre mer effektiv inn- og utkjøring for buss, ha god tilgjengelighet for gående og syklende, og innpasses i en tettstedsstruktur. Dette

bygger opp under samferdselsplanen for Skedsmo. Trafikkutredningen utarbeidet av Norconsult i 2024, anbefaler en enveis kollektivgate rundt et nytt kvartal nærmest krysset. Ny bussterminal skal etableres som en gateterminal med tre publikumsrettede plattformer, samt én plattform for regulerende busser. I midten av dette kvartalet planlegges det for ny park. Langs Trondheimsveien og Skedsmo kirkevei skal holdeplassene etableres med busslommer i tillegg til dagens veibaner, mens i den lokale kollektivgata inne på terminalområdet legges det til rette for kantsteinstopp. Kollektivholdeplassen langs Trondheimsveien trekkes unna kjøreveien slik at bussene ikke blir stående i veien og skape kø for biltrafikken. Inntrukken holdeplass vil gjøre fotgjengerovergangen mer synlig og oversiktlig for kjøretøy som kommer inn mot rundkjøringen. Løsningen vil tilpasses og vurderes nærmere ved detaljprosjektering. For nærmere vurderinger, vises det til vedlegg 23, notat utarbeidet etter møte med AFK og Skedsmo Nord Rotaryklubb. Den nye kollektivgata vil være enveiskjørt fra Skedsmo kirkevei, rundt parken og ut til Trondheimsveien. Gata vil være stengt for biltrafikk. Rundt kollektivgata skal det etableres gode løsninger for gående og syklende, i form av fortau, gang/sykkelvei og sykkelvei.

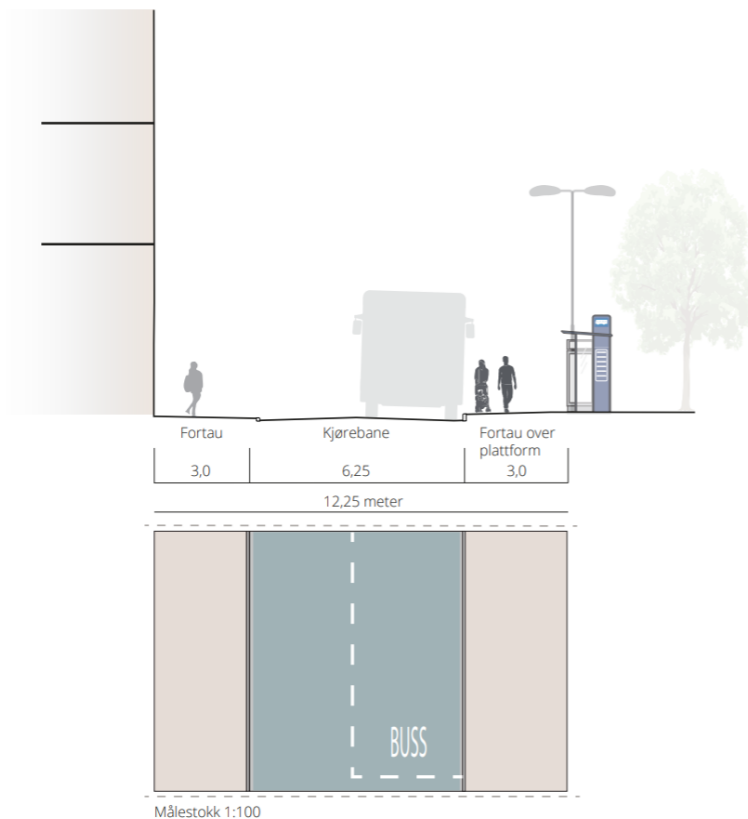
Gateterminalen er foreslått bygget om i samsvar med figur 6.27, i henhold til Hovedutvalg for miljø og samfunn sitt vedtak i prinsippavklaringssak 13.03.2024 (sak 21/24).



Figur 6.27: Gateterminal med enveiskjøring. Plattformene er vist i lys blå farge.

Løsningen bidrar til bedre trafikkavvikling og fremkommelighet fordi bussene ikke behøver å kjøre gjennom rundkjøringen to ganger. Løsningen vil bedre tilgjengeligheten for brukerne fordi det etableres ett sentralt terminalområde. Dette gjør terminalen lesbar også for de som ikke er kjent i området fra før, og gjør det enkelt å bytte mellom ulike buslinjer. Kvartalsstrukturen rundt ny park vil muliggjøre trygge gangforbindelser for passasjerer som bytter mellom ulike buslinjer, da de ikke trenger å krysse trafikkert areal. Løsningen vil også skape mulighet for et sentralisert knutepunkt med reiseinformasjon, sykkelparkering og fasiliteter for sjåførere. Terminalen vil gi økt liv og aktivitet til parken, samtidig som terminalen blir et mer attraktivt sted å oppholde seg.

Snitt 9 - Bussgate (enveiskjørt)



Figur 6.28: Gatetverrsnitt av ny bussgate. Kjørebanebredden på kollektivterminalen er etter høring og offentlig ettersyn justert til 7 meter.

Ved fremtidig detaljregulering og utbygging av ubebygde områder, samt transformasjon av eksisterende byggeområder vil passasjergrunnlaget for kollektivtrafikken øke. Planforslaget innebærer ingen endringer i selve kollektivtilbudet på Skedsmokorset, da dette forholdet styres av andre myndigheter enn kommunen. Behovet for å få på plass en ny og bedre kollektivterminal er stort. For å sikre rask gjennomføring, unntas kollektivterminalen krav om detaljregulering, jf. Hovedutvalg for miljø og samfunn sitt vedtak 22.10.2025. Finansiering til etablering av ny terminal er ikke sikret, og det må skje gjennom regionale midler.

6.2.3.2 Ny busspark



Figur 6.29: Utsnitt fra illustrasjonsplanen som viser forslag til ny busspark. Rustrøde linjer rundt parken viser gang-/sykkelvei og fortau, sort linje viser sykkelvei langs Trondheimsveien. Rosa linjer i parken viser interne gangveier.

Det avsettes et eget areal på ca. 4 dekar til ny park som en del av den nye gateterminalen. Feltet omtales som PA1 i plankartet. Intensjonen er at ny park skal opparbeides med et internt gangnett for å gjøre det enkelt å bevege seg til aktuelle målpunkter. Parken er relativt stor, og det er aktuelt å dele den opp i ulike soner. Innenfor parken tillates det oppført bygg for utadrettet næring eller offentlige formål, herunder støttefunksjoner for busstilbudet. Dette gjør det mulig å etablere kafé/kiosk/serveringssted eller venterom. Se figur 6.29. Denne plasseringen av nytt bygg vil ha den effekten at den skjermer parken fra støy og trafikk. Bebyggelse vil også kunne bidra til å gjøre parken til et sosialt møtepunkt i området. En løsning med kombinert gateterminal og park muliggjør trygge gangforbindelser for passasjerer som skal bytte mellom ulike busslinjer, fordi de kan krysse parken. Ny park sentralt på Skedsmokorset vil bidra positivt til å dekke behov for grønnstruktur i området, i henhold til kommunens temaplan for grønnstruktur.

Det er ønskelig å få på plass en park på Skedsmokorset ganske raskt. Derfor legges det opp til at parken kan opparbeides i to trinn. Kun den østre delen av parken er avhengig av ny gateterminal, den vestre delen er frittstående og kan opparbeides på kort sikt. For å lese mer om gjennomføring, se kapittel 7.

6.2.3.3 Vurdering av kollektivfelt

I trafikkutredningen av Norconsult 2024 er det også gjort en vurdering av behov for kollektivfelt. Løsninger har vært diskutert med Akershus fylkeskommune (tidligere Viken) og Ruter. Kollektivfelt i Skedsmo kirkevei/Gjerdrumsveien videreføres som i dag. Etablering av kollektivfelt i Trondheimsveien vil bedre fremkommelighet for buss og er en anbefalt løsning fra et kollektivperspektiv. Kollektivfelt vil imidlertid være svært arealkrevende og medføre store breddeutvidelser av gatetverrsnittet. Ved etablering av kollektivfelt i én retning vil dette

medføre ca. 6 meter økt gatebredde, i henhold til SVV-Håndbok. Dette inkluderer 2 meter midtrabatt. Kollektivfelt vil forutsette behov for ytterligere grunnverv, og vil beslaglegge arealer til gate som ellers vil være areal til byggeformål. I tillegg vil det føre til økte krysningsavstander for gående. Kollektivfelt vil dermed gå på bekostning av anlegg for gange, sykkel, grønt- og oppholdssoner, og ikke bygge oppunder en bymessig utvikling. Beslutningen om å ikke fremme kollektivfelt som del av planforslaget, er i henhold til vedtak i Hovedutvalg for miljø og samfunn 13.03.2024. Det finnes andre løsninger for å sikre bussfremkommelighet, beskrevet i trafikkutredningen.

6.2.3.4 Hensyn til riksveigrunn

I planområdets sørlige del er Statens vegvesens veigrunn regulert til annen veigrunn-grøntareal langs rv. 226 og E6. Arealet avsettes til formålet dersom det i fremtiden er behov for videreutvikling av kryssområdet rv.226/E6.

6.2.4 Konsekvenser av samferdselsgrepene

Det foreslåtte grepet med ombygging fra vei til gate vurderes å ha en rekke positive virkninger. Den nye gateutformingen vil i mye større grad enn i dag prioritere gående og syklende. Tilrettelegging som følge av planforslaget vil gi bedre, mer intuitive og sammenhengende gang/sykkelveisystemer i sentrale deler av Skedsmokorset. Gatene vil bli grønnere og mer urbane, og dermed gjøre Skedsmokorset til et mer attraktivt sted å ferdes og oppholde seg. Dette vil på sin side også ha en fartsreducerende effekt, og kan redusere støy fra trafikken. Ny løsning for kollektivterminalen vil bedre trafikkavviklingen og fremkommeligheten for busser. Det nye terminalområdet i form av park vil dekke behovet for en ny møteplass sentralt på Skedsmokorset. Ca. 2/3 av trafikken på Skedsmokorset er lokalskapt. Grepene vil bidra til at veksten i persontransport tas med kollektiv, sykkel og gange, i henhold til nasjonale føringer og Regional plan for klima og energi i Akershus.

Områdereguleringen har ikke som mål å løse trafikkutfordringene på Skedsmokorset for gjennomgangstrafikken. Dette må løses gjennom regionale samferdselsprioriteringer. Trafikken vil fortsatt være der og gi støy og kø gjennom Skedsmokorset i rushtiden. Både bebyggelse og endret gateprofil er utformet for å redusere ulempene av dette også i en situasjon med fortsatt gjennomgangstrafikk. Kommunedirektøren har fått i bestilling fra politikken om å legge frem en egen sak med forslag til konkrete strakstiltak og utredning for å lede gjennomgangstrafikken utenom fv.120 på Skedsmokorset. Det vises til vedtak i kommunestyret i sak 79/25 og 7/26.

Ulemper ved ombygging fra vei til gate med foreslått gateprofil er at det vil være behov for grunnverv, da gatene vil bli bredere enn i dag.

I sum er det mange samferdselstiltak som foreslås, og det er gjort en vurdering av hva som er behovet i ulike faser i utviklingen av Skedsmokorset. På enkelte strekninger er det vurdert at dagens løsninger er god nok, for eksempel funksjonelle gang- og sykkelveier langs Trondheimsveien. Derfor er ikke alle infrastrukturtiltak sikret med rekkefølgekrav. Dette sikrer robusthet og gjennomførbarhet, som er positivt i et bærekraftperspektiv. For mer informasjon om hvilke tiltak dette gjelder, se kapittel 7.1.3.

6.3 Offentlig og privat tjenesteyting

Planområdet består av en stor andel kommunal eiendom, og det finnes ulike typer omsorgsboliger i området. I Korshagen er det vurdert aktuelt med ny bruk. Planforslaget forsøker å sikre fleksibilitet i bruken, i henhold til kommunens behov. Planen setter av arealer til etablering av ny barnehage med mulighet for videreutvikling til boliger. Et av tiltakene i barnehagebehovsplanen er å erstatte Korshagen og Åsenhagen med en ny barnehage sentralt på Skedsmokorset. For å få til rask etablering av barnehagen, er planforslaget tilstrekkelig utredet og detaljert til at det ikke er nødvendig med detaljregulering. I tillegg sikres dagens barnehagetomt med fleksibelt formål slik at dagens barnehagedrift kan videreføres.

6.3.1 Videreføring av eksisterende barnehage i Korshagen

Premissene for barnehage er vesentlig endret etter førstegangsbehandling av områdereguleringen, i henhold til avklaringer og vedtak av kommunens budsjett for 2026 og Økonomiplan for perioden 2026-2029. Der er det bestemt at det ikke skal bygges ny barnehage i Korshagen på kort/mellomlang sikt. I stedet skal det brukes midler til vedlikehold og oppgraderinger av dagens barnehage i Korshagen. Dagens barnehage vil derfor videreføres inntil videre.

Utviklingen i Korshagen vil føre til mindre inngrep/tiltak på to sider av dagens barnehagetomt i forbindelse med opparbeidelse av fortau. Dette vil beslaglegge mindre deler av barnehagens utearealer og sone for parkering/adkomst. Ettersom utearealene er begrenset, ble det sett på om det var muligheter for utvidelse av barnehagetomten i sørøstlig retning.

Den 29.januar 2026 ble forslag til endringer i Korshagen sendt på begrenset høring til berørte parter. I tillegg til utvidelse av dagens barnehage gjennom erverv av de to naboeiendommene sør for barnehagen, ble det vurdert mindre endringer i løsninger for teknisk infrastruktur. Dette gjaldt reduksjon av fortausbredde i Korshagen og Trondheimsveiens nordside, endring av overvannstiltak gjennom barnehagetomten og endring av arealformål på den nordlige delen av gang-/sykkelveien langs Fribergjordet.

Basert på de innkomne innspillene fra de berørte, og nærmere vurderinger, er det besluttet at barnehagen ikke utvides. Tomten videreføres slik som i dag. Løsningene for teknisk infrastruktur er innarbeidet i planen.

6.3.2 Muligheter for fremtidig bruk av eksisterende barnehagetomt i Korshagen

Eksisterende barnehagetomt i Korshagen foreslås regulert til kombinert bolig og tjenesteyting, omtalt i plankartet som felt B/T3. Planen åpner opp for at tomten kan videreføres som barnehage, utvikles til omsorgsboliger, eller ordinære boliger.



Figur 6.30: Forslag til fremtidig utbygging av nye omsorgsboliger.

Langs barnehagetomten fra krysset Trondheimsveien x Korshagen og til adkomst til felt BB1, avsettes det fortau og annen veigrunn – grøntareal. Fortauet er redusert fra 3 til 2,75 meter, og annen veigrunn har litt ulik bredde. Overvannstiltak over barnehageeiendommen sikres med bestemmelsesområde #2. Overvannet planlegges håndtert med pukkstreng i bakken.

6.3.3 Ny barnehage i Korshagen

I tillegg til å muliggjøre videreføring av dagens barnehage, settes det av arealer til etablering av en ny barnehage i Korshagen. For å imøtekomme behovet for barnehageplasser skal ny barnehage ha 10 avdelinger, med mulighet for utvidelse til 12 avdelinger. Kommunestyret vedtok 03.04.2024 (sak 51/24) at området med kommunale boliger i Korshagen skal bebygges med ny barnehage på Skedsmokorset. Det skal finnes erstatningsboliger for de kommunale boligene. Området ligger innenfor planavgrensningen for områdereguleringen, og arealet avsettes derfor til barnehage. Området er foreslått regulert til kombinert bolig/tjenesteyting (B/T1), som også sikrer mulighet for alternativ utnyttelse. Ved etablering av barnehage er området unntatt plankrav. Dersom området skal utvikles med boliger, stilles det krav om detaljregulering.

Planforslaget vil ha positive effekter på barnehagekapasiteten på Skedsmokorset, ved at det bygges en ny og større barnehage som imøtekommer behovet for barnehageplasser og dagens krav til drift. Lokalisering i Korshagen er en sentral plassering på Skedsmokorset, og gir mulighet for ansatte og foreldre å gå, sykle eller ta kollektivt til og fra.



Figur 6.31: Illustrasjonsplan for ny barnehage.

Det er foreslått ny bebyggelse sentralt på tomten, med hovedadkomst og parkeringsanlegg i sør. Utearealer, vist med grønt i illustrasjonsplanen, skal være grønne og frodige og inneholde ulike lekesoner. Dette er sikret i bestemmelse 5.8.15.

Det er laget flere rapporter og utredninger som ser på konsekvensene en ny barnehage vil ha for området. Under følger en gjennomgang av disse og hvordan de følges opp.

6.3.3.1 Luft

Det er tilfredsstillende luftforhold i planområdet uten behov for avbøtende tiltak. Lokal luftkvalitet vil ikke påvirkes negativt som følge av utbyggingen og liten trafikkvekst vil ikke gi vesentlig utslag i luftforurensning innenfor planområdet og i nærområdet.

6.3.3.2 Energiforsyning

Skedsmokorset barnehage skal tilkobles fjernvarmenettet i området. I tillegg vil bygningene suppleres med solceller på tak. Solcelleanlegget vil etter all sannsynlighet ha større strømproduksjon enn hva energibehovet i barnehagen er. Dersom det viser seg å være tilfelle kan man enten selge overskuddet eller lagre det på batterier.

6.3.3.3 Snørydding

Det er avsatt tilstrekkelig areal til snøopplag på den nye barnehagetomten.

6.3.3.4 Miljø

Det er utarbeidet en miljøplan som etablerer og tydeliggjør miljømål og miljøambisjoner for ny barnehage. Miljøplanen skal ligge til grunn for utarbeidelsen av miljøoppfølgingsplan (MOP). Produkt- og materialvalg og bevaring av trær er tiltak som miljøoppfølgingsplanen

foreslår jobbes med videre i byggeplanen. For at disse temaene skal ivaretas på en god måte, er dette sikret med egne bestemmelser i områdereguleringen.

6.3.3.5 Naturverdier og fremmede arter

Ingen naturtypelokaliteter eller rødlistede arter er oppdaget. Derimot er det oppdaget flere fremmede arter som skal bekjempes.

6.3.3.6 Forundersøkelse forurenset grunn

Det skal gjøres en supplerende miljøteknisk grunnundersøkelse. Ved funn av forurensing må utarbeides en tiltaksplan for massehåndtering.

6.3.3.7 Støy

Det er utarbeidet en støyrapport som vurderer støy fra vegtrafikk for den nye barnehagen. Rapporten gir overordnede vurderinger for bygg- og anleggsstøy og skjerming av nærliggende støyfølsom bebyggelse under anleggsperioden. Det stilles krav i bestemmelsene om hvordan støy i anleggsperioden skal håndteres.

6.3.3.8 Trafikk

Det antas at 60% av barna i den nye barnehagen vil bli kjørt og hentet med bil. Dette utgjør en ÅDT på 216. Det er da lagt til grunn 180 barn i barnehagen, på til sammen 12 avdelinger. Kjøring blant ansatte beregnes å gi en ÅDT på 20. Sammen med boligutvikling på BB1 vil det bli økt trafikk i Korshagen.

På bakgrunn av planlagt utbygging er det behov for separate anlegg for myke trafikanter langs kvartalene nærmest Trondheimsveien, samt strekningen langs nordsiden av dagens barnehage. Disse tiltakene må gjennomføres før ny barnehage kan etableres, se figur 6.22.

6.3.3.9 VAO

VAO-rammeplan for områdereguleringsplan for Skedsmokorset anbefaler å oppgradere SP-, OV- og VL-ledningene i Korshagen (langs veien) og spillvannsledninger nedstrøms planområdet mot pumpestasjon PA240. Dette vil også øke kapasiteten på vannforsyning sammenlignet med i dag.

Barnehagebygningen foreslås tilknyttet eksisterende SP250 og VL150 ledning øst for eiendommen gbnr. 37/528 i Korshagen. Eksisterende 150mm spillvann- og overvannsledninger kommer i konflikt med nytt bygg og må legges om. Denne foreslås lagt om rundt nordsiden av bygget.

Beregnet mengde forbruksvann er 1,1 l/s, som er noe lavere enn dagens forbruk fra rekkehusleilighetene. Dette er det kapasitet til i eksisterende ledningsnett jf. Envidans VAO-rammeplan, datert 24.09.2024.

Kravet til utvendig slukkevann for ny barnehage er 50 l/s, og utfra vannforsyningsmodellen til NRVA er ledningskapasiteten i område godt innenfor dette kravet. Det ser ikke ut til å være behov for nye brannuttak for å dekke avstandskravet på 25-50 meter fra hovedangrepsvei, men det kan likevel bli behov for flere for å dekke alle deler av fasaden.

VAO-rammeplan for områdereguleringsplan for Skedsmokorset anbefaler å legge om flomveien gjennom området, slik at den i stedet renner ut på Fribergjordet lenger sør. Flomveien langs veien i Korshagen må likevel opprettholdes.

Overvann håndteres åpent og i henhold til tretrinnsstrategien:

- Trinn 1 håndteres med grønt tak og infiltrasjon i gressarealene, eller regnbed/vadi. Dette trinnet dimensjoneres for 10mm regn innenfor en tretimers hendelse.
- Trinn 2 dimensjoneres for 5-årsregn og håndteres med regnbed/vadi. Nødvendig areal regnbed/vadi er 564 m² med videreført mengde 1,5 l/s daa. Illustrasjonsplan datert 10.01.25 tilfredsstillende dette, men det må prosjekteres videre i neste fase. Videreført mengde føres ut på 600mm overvannsledning i øst. Trinn 2 kan eventuelt også håndteres med fordrøyningsmagasin, eller en kombinasjon av Vadi og magasin.
- Trinn 3 dimensjoneres for 100-årsregn. Det må tilrettelegges for flomveier internt på området. Flomveier som kommer ned på planområde fra vest ledes nordover og rundt planområdet. Det må også tilrettelegges for en flomvei langs veien i øst som tar resterende del av nedbørsfeltet etter omlegging av flomveien fra sør nevnt over. Alle tiltak i trinn 2 må ha overløp til flomveien.

6.3.4 Annen tjenesteyting

Som nevnt i kapittel 6.1.4.9 videreføres arealformål og bruk i felt T1 i Korshagen. Tomten i nord (B/T2) omreguleres til kombinert bolig og tjenesteyting. Det er ikke planlagt noen endringer av tomte nå, men planen gir muligheter til å utvikle tomten i henhold til kommunale behov.

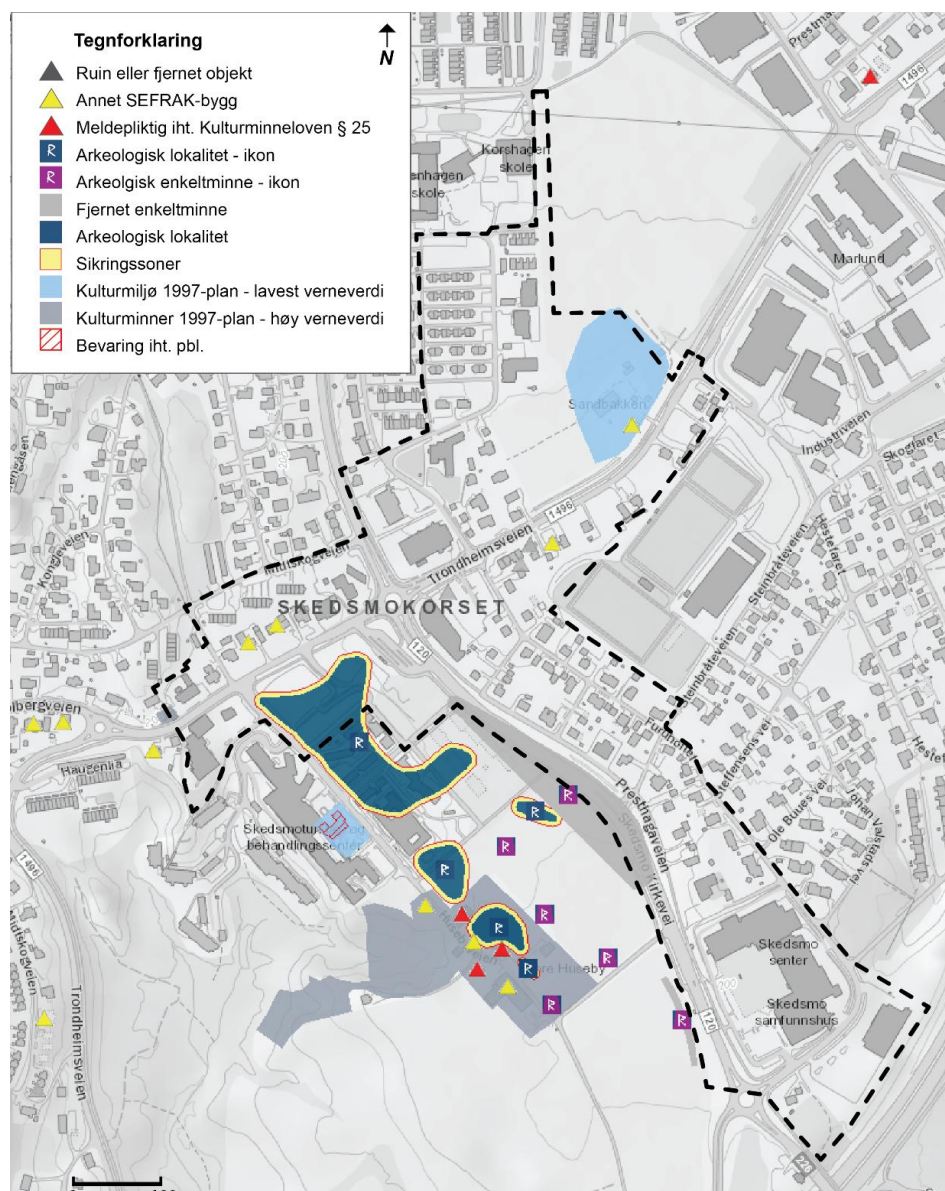
Norkirkens tomt i Furuholtet videreføres som tjenesteyting, og omtales som T2 i plankartet. Det tillates 4-5 etasjer, i henhold til vedtak i Hovedutvalg for miljø og samfunn 12.02.25.

Tjenesteyting er et underformål under sentrumsformål. Det vil si at offentlig eller privat tjenesteyting tillates innenfor alle feltene avsatt til sentrumsformål (SF1-7).

6.4 Kulturlandskap og jordressurser

6.4.1 Kulturlandskap og kulturmiljø

I kulturminnevernplanen til tidligere Skedsmo kommune (planutkast 01.11.2010) er det registrert en rekke bevaringsområder og gamle hus. I figur 6.32 sammenstilles disse med kulturminner registrert av riksantikvaren og bygninger som ligger i SEFRAK-registeret.



Figur 6.32: Sammenstilling av kulturmiljøet på Skedsmokorset. Kartet er unøyaktig. Planavgrensningen er noe endret.

Innenfor planområdet ligger ett viktig kulturmiljø, bensinstasjon og verkstedbygning, helt i vest. Bensinstasjonen er i funksstil og er fra 1937. Byggene er vurdert med vernekategori 2 (Kulturminne/-miljø med stor lokal/regional betydning) i kulturminnevernplanen. Planen anbefaler at kulturmiljøet sikres til hensynssone bevaring. I plankartet er det lagt inn

hensynssone for bevaring. Dersom eiendommen utvikles, sikrer reguleringsplanen at kulturmiljøet bevares og tas hensyn til. Bensinstasjonen og verkstedbygningen tillates ikke revet, fjernet eller flyttet.



Figur 6.33: Bensinstasjon fra 1937.

Det er tre SEFRAK-registrerte bygninger innenfor planområdet. SEFRAK er et nasjonalt register over bygninger bygd før 1900. SEFRAK gir ikke bygningene et formelt vern, men indikerer en verneverdi. Disse bygningene er:

- Bolighus (Norum) fra første kvartal av 1900-tallet
- Bolighus (Stensrud) fra første kvartal av 1900-tallet
- Bolighus (Østby) fra andre kvartal av 1900-tallet.

Alle de SEFRAK-registrerte bygningene innenfor planområdet ligger langs Trondheimsveien. To av bolighusene ligger innenfor SF4 og ett bolighus ligger innenfor BB3. Planforslaget legger opp til fortetting av begge disse feltene. For å kunne fortette og transformere Skedsmokorset i tråd med den langsiktige arealstrategien, er det vurdert at de SEFRAK-registrerte bygningene innenfor planområdet ikke sikres med hensynssone. Den nye urbane gateprofilen strekker seg forbi begge feltene. Å realisere den nye gata og bygge opp under et nytt sentrumsområde, anses å veie tyngre enn å bevare de SEFRAK-registrerte byggene.

Det er flere viktige kulturminner utenfor planområdet som utgjør en viktig del av kulturmiljøet på Skedsmokorset. Tunet på Sandbakken gård med hovedbygningen i sveitserstil er vurdert med vernekategori 3 i kulturminnevernplan for Skedsmo kommune. Det vil si at kulturminne-/miljø har lokal betydning, og/eller har verdi som del av et større kulturminnemiljø. Området sørvest for gårdstunet på Sandbakken (BB1) er tidligere undersøkt for kulturminner uten at det er gjort funn av automatisk fredete kulturminner.

Som man ser på figur 6.32 er det gjort en stor arkeologisk registrering på Husebyjordet (id 143690). Forholdet til disse arkeologiske kulturminnene er avklart i områdereguleringen for Huseby i 2011. Kulturminnene er frigjort av Riksantikvaren.

Huseby gårdsanlegg ligger utenfor planområdet, men er likevel verdt å nevne da stedet har stor betydning for tettstedet. Huseby har både vært prestegård og fattiggård tidligere, og består i dag av Skedsmo bygdemuseum. Skedsmo bygdetun og byggene tilhørende anlegget er vurdert med bevaringskategori 1 og 2 i kulturminnevernplanen (Kulturminne/-miljø med nasjonal og/eller regional betydning). Planforslaget holder siktlinjer til Huseby gård åpne. Nord for Huseby er den gamle hovedbygningen fra 1924 på Skedsmotun, vurdert med bevaringskategori 3 i kulturminnevernplanen. Sør for Huseby finner man Skedsmo kirke og Skedsmo prestegård som er fredet. Dette området regnes å være det historiske sentrumet på Skedsmokorset, og inngår som en del av området Skedsmovolden kulturmiljø.

Gjennom arbeidet med områdereguleringen ble det avholdt en workshop med Skedsmo kulturforum for å kartlegge historiske hendelser/aktiviteter/særpreget, nåværende steds karakter og ønskede fremtidige steds kvaliteter på Skedsmokorset. Workshopen dannet grunnlaget for flere av grepene som er presentert i Kvalitetsprogrammet. Den okergule fargen ble trukket frem som karakteristisk for Skedsmokorset fordi den spiller på gulfargen fra modent korn og gule åkere. I området er det utbredt bruk av røde, hvite, sand- og jordfarger på bebyggelsen. Disse fargene kan man blant annet se på Huseby gård, Sandbakken gård og Lund gård som ligger sørvest for planområdet. Malte trefasader, rød teglstein og saltak er typiske materialer og former som kjennetegner området. For å bygge videre på formspråket til den eksisterende bebyggelsen, fastsetter kvalitetsprogrammet at all bebyggelse ut mot offentlig gate skal ha saltak. Hovedfasadematerialet i all ny bebyggelse skal være malt trekledning, fasadetegl eller teglstein med fasadekledning som innehar røde og/eller gule toner.

6.4.2 Jordressurser

Totalt er det 9379 m² dyrka jord og 2029 m² dyrkbar jord innenfor planområdet. Planforslaget innebærer, i tråd med overordnet plan, en omdisponering av deler av dagens dyrka mark og dyrkbare mark til boligformål, gang-/sykkelveiforbindelse og blågrønn struktur. Omdisponeringen er på ca. 9,3 dekar dyrka jord, og ca. 2 dekar dyrkbar jord.

Deler av jordet ved Sandbakken (BB1) omdisponeres til bolig. Dette er i samsvar med arealformål avsatt i kommuneplanens arealdel i lang tid, både i tidligere Skedsmo og i Lillestrøm kommune.

6.5 Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

6.5.1 Teknisk infrastruktur

I forbindelse med planarbeidet har Envidan utarbeidet en rammeplan for vann, avløp og overvann, datert 24.09.2024.

6.5.1.1 Vann og avløp

Vann- og avløpsnettene i planområdet er av svært varierende kvalitet, med både nylig rehabiliterte- og gamle ledninger. Ledningsnettene i planområdet er derfor ikke dimensjonert for å håndtere en større fortetting og transformasjon jf. langsiktig arealstrategi. Det må derfor bygges nye vann- og avløpsanlegg som oppfyller kommunens VA-norm. Disse kravene må ses i lys av Statsforvalterens forventninger til kommunenes avløpshåndtering.

Skedsmokorset sett under ett har kapasitetsutfordringer på overvanns- og spillvannsledninger nedstrøms planområdet. Før tilknytting av mange nye boliger, er det nødvendig å dimensjonere opp eller fornye ledningene.

Når det gjelder kapasitet på vannforsyning inn i planområdet, så vurderes denne som god både på forbruksvann og brannvann, og det er kapasitet til å dekke planlagt fortetting. Utbyggingsprosjektene vil imidlertid knytte seg på ledningsnettene på ulike steder, og hver påknytting må prosjekteres spesielt. Det samme gjelder prosjektering av nye brannkummer.

Tilnærmet alt spillvann på Skedsmokorset renner til kloakkpumpestasjon PA240 på motsatt side av E6. Økt spillvannsmengde fra fortetting vil belaste denne ytterligere, og det er begrenset kapasitet nedstrøms. Dette planlegges løst ved å lede avløpet fra pumpestasjonen til Midtre Romerike Avløpsselskap (MIRA). Det skal fremmes en politisk sak om dette høsten 2026, der det også gjøres en vurdering av om det er en bedre løsning å føre spillvannet til NRVA. Det er derfor viktig at det ikke tillates vesentlig økt påslipp av spillvann fra Skedsmokorset før dette prosjektet er ferdigstilt.

Dagens situasjon for spillvann innenfor planområdet er todelt, ved at det fordeler seg i to retninger, og Steinbråteveien er skiltet. Areal sør for Steinbråteveien avkloakkeres østover til en oppsamlingskum, og føres under E6 frem til PA240. Arealene nord for Steinbråteveien avkloakkeres først nordover rundt jordet ved Sandbakken, og deretter østover til oppsamlingskummen nevnt over, før kryssing av E6. Store deler av dette ledningsnettene har behov for rehabilitering, og har kapasitetsproblemer i dag. Spillvannsnettene må derfor oppgraderes før Skedsmokorset kan fortettes. For å sikre oppgradering, er det utformet rekkefølgekrav om dette. Det er ulike krav for arealene som ligger henholdsvis nord og sør for Steinbråteveien.

6.5.1.2 Fjernvarme

Store deler av planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Noen eiendommer helt i vest ligger utenfor. Det er stilt krav i reguleringsbestemmelsene om at bebyggelse innenfor konsesjonsområdet skal tilknyttes fjernvarme.

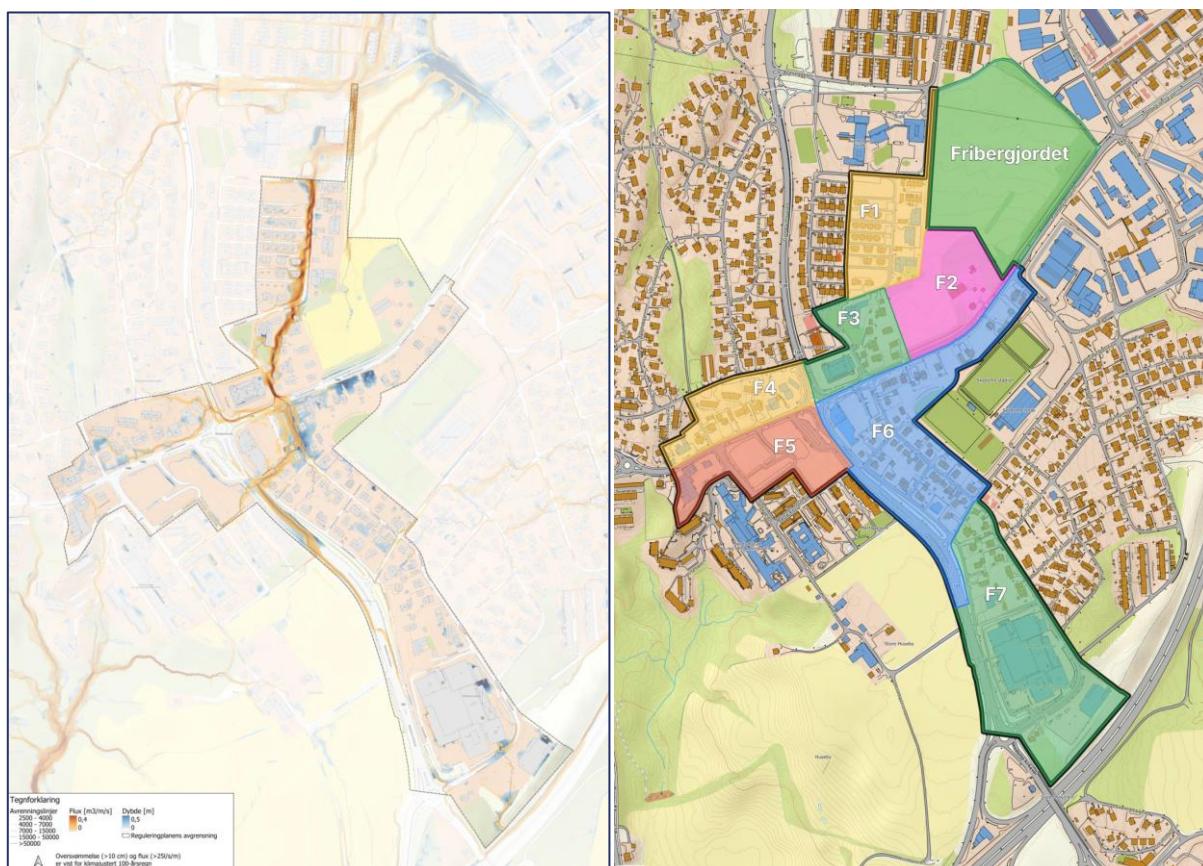
6.5.2 Overvann

Skedsmokorset har en gunstig plassering øverst i nedbørsfeltet det er en del av. Likevel er det kapasitetsutfordringer knyttet til overvannsledningene nedstrøms planområdet i retning Gjerdrum. Ledningsnettene er delvis gammelt og har annen dimensjonering enn det som er dagens praksis. Det man ser er at ledningsnettene ikke klarer å håndtere gjeldende

dimensjonerende regn. Ved styrtregn vil det oppstå oversvømmelse langs flomveien fra Skedsmo Kirkevei, over Trondheimsveien, gjennom Korshagen og videre gjennom Åsenhagen. Bebyggelsen langs disse delene av flomveien står i fare for skade ved slikt regn, og er derfor uegnet for fortetting inntil det gjennomføres tiltak. Beregningsresultatene for området sør for Steinbråteveien viser derimot ikke kapasitetsproblemer i ledningsnett for overvann østover og under E6.

Klimaforandringer øker faren for styrtregnhendelser. For å få kartlagt hvordan planområdet kan bli påvirket av et skybrudd er det laget en skybruddsmodell. Figuren viser to flomveier, med en fra vest langs Trondheimsveien, og en fra sør langs Skedsmo kirkevei. De to flomveiene samles i krysset Trondheimsveien og Korshagen, og renner videre sammen gjennom Korshagen og ut av planområdet i nord.

Kvalitetsprogrammet til områderegeringsplanen angir en rekke prinsipper for hvordan overvann skal håndteres innenfor planområdet.



Figur 6.35: Modellresultat ved klimajustert 100-årsregn. Vanndybde vises som blå soner, avrenningslinjer er vist med blå linjer. Figur 6.36: Feltvis inndeling av områderegeringsplanen med tanke på nødvendige tiltak. I tillegg er Fribergjordet vist på kartet.

For å kunne bygge ut planområdet er det utredet flere tiltak som må gjennomføres. Med tanke på overvann er hovedutfordringen overbelastning av ledningsnett ved dimensjonerende regn, og oversvømmelse ved styrtregn. Forslaget til overvannshåndtering i planområdet tar utgangspunkt i eksisterende ledningsnett, og foreslår et sett med

funksjonskrav for lokal overvannshåndtering (tretrinnsstrategien: 1-infiltrere, 2-fordrøye, og 3-sikre flomveier). Det er spesielt lagt vekt på flomveiene, siden disse må sikres gjennomgående i planområdet.

TEK 17 sier at «Løsninger for infiltrasjon, fordrøying og avledning av overvann skal til sammen dimensjoneres for nedbør med klimajustert 100-års gjentakintervall, så langt ikke annet er bestemt i arealplan». Dette planforslaget legger opp til å følge anbefalingen i TEK17 jf. reguleringsbestemmelsenes § 3.4. Overvann skal håndteres i henhold til kommunens overvannsveileder.

6.5.2.1 Funksjonskrav til trinn 1-3

Trinn 1: for å håndtere infiltrasjon av små normale regn foreslås det at det stilles krav om naturbasert og lokal håndtering av 10 mm regn for hele planområdet.

Trinn 2: ved fordrøying av middels regn anbefales tiltak for fordrøying fra større regnhendelser for å redusere risikoen for skader grunnet overvannsflom, dempe avrenningen i flomveiene og hindre overbelastning på ledningsnett. Det foreslås her at avrenning fra et klimajustert 5-årsregn skal fordrøyes i tiltaksområdet.

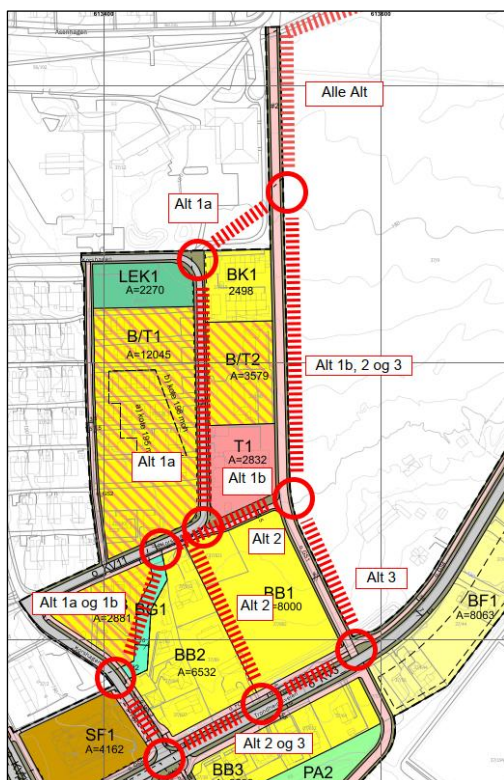
Trinn 3: avrenning fra et klimajustert 100-årsregn skal avledes i trygge flomveier, og skal ikke medføre overvannsskader og ulemper på tiltaksområdet.

I figur 6.35 ovenfor er kartlagte flomveier gjennom planområdet vist med brun farge, og vannansamlinger er vist med blått. I figur 6.36 er det vist en feltinndeling fra VAO-rammeplanen hvor feltene har fått adressert ulike flomveitiltak. Siden det for flomveier i planområdet er avgjørende at de er sammenhengende, er planområdet delt inn i syv felt. Hvert felt har fått beskrevet hvilke tiltak som er nødvendige der før utbygging, og det er foreslått en rekkefølge på tiltakene som skal sikre at flomvann blir håndtert riktig helt fra start i fremtidig fortetting etter områdereguleringsplanen. Det foreslås følgende utbyggingsrekkefølge på feltene:

F1 -> F3/F2 -> F6 -> F4 -> F5

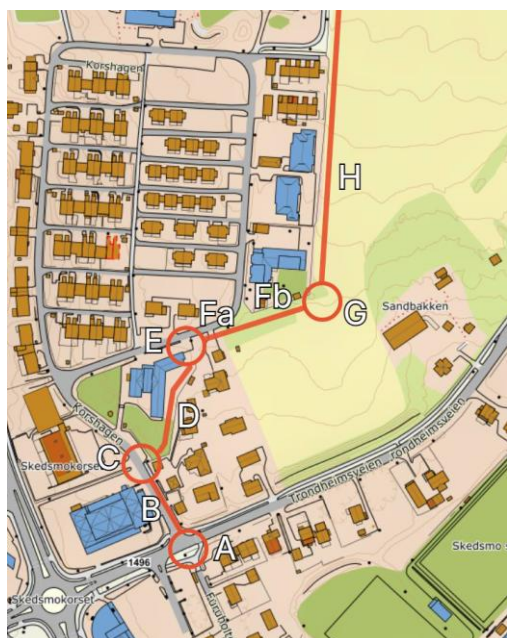
Etablering av flomveier vil også få konsekvenser for utforming av veinettet mht. helning både sideveis og i lengderetning, og behov for bruk av bl.a. kantstein.

I VAO-rammeplanen og vurdering av flomvei/bekkeåpning er det på en viktig strekning i Korshagen vist alternative flomveier:



Figur 6.37: Alternative traseer for flomvei og bekkeåpning.

I henhold til vedtak i Hovedutvalg for miljø og samfunn 12.02.25, er det gjort vurdering av mulighet for bekkeåpning. Alternativ 1b som vist i figur 6.38 er den anbefalte løsningen.



Figur 6.38: Anbefalt løsning for flomvei og bekkeåpning.

Målet er en løsning som i størst mulig grad oppfyller behovet for kapasitet og sikkerhet, kan tilpasses lokalt og har minst negative konsekvenser for de bebygde områdene den går igjennom. Det er også sett på sambruk med andre funksjoner, som gang- og sykkelforbindelser. Løsning 1b ivaretar best de samlede hensyn og har færrest mulig konsekvenser. Det er også gjort en nærmere vurdering av bekkeåpning, ref. bestilling om mulighetsstudie, som også kan kombineres med den foretrukne traseen for flomvei og som gir denne større robusthet (kapasitet). Utredningen følger som vedlegg til saken.

Nye flomveier er sikret som bestemmelsesområde #2 i kart og bestemmelser. I Korshagen er både alternativ 1a og 1b regulert. Gjennom eksisterende barnehage og i Korshagen-veien fastsettes flomvei med bestemmelsesområde. Fra felt T1 og nordover på Fribergjordet er det behov for areal til flomvei. For at ikke planen skal hindre dette, reguleres arealet i tillegg til blågrønnstruktur, kalt felt BG1. Dette gjør det mulig å etablere en bred overvannsgrøft med gruset turvei langs grøftens østside.

Det er utfordringer med flomveikryssing av Trondheimsveien fordi det vil medføre inngrep i veien som ikke anses realistisk å gjennomføre. Det er derfor utredet løsninger med rør på deler av strekningen, som erstatning for, eller supplement til, åpen flomvei. Dette er også en løsning som anses robust mtp. videreføring av dagens barnehagedrift. Løsningene for flomvei, og en eventuell senere bekkeåpning, må ses i sammenheng med utviklingen av idrettsanlegg på Fribergjordet/Sandbakken gård.

6.5.3 Biologisk mangfold

I henhold til Naturmangfoldloven (nml) skal biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på. Planområdet er undersøkt for registrerte naturverdier i Miljødirektoratets fagsystem, Naturbase, og Artskart, som er en del Artsdatabankens nasjonale kunnskapsbank for naturmangfold.

Innenfor planområdet er det registrert en rekke fuglearter som må hensyntas ved utbygging. Disse er blant annet fiskemåke, tyrkerdue, sanglerke, stær og gråspurv, vipe og gråmåke. Det er ikke registrert naturtyper, utvalgte naturtyper, verdifullt eller utvalgt kulturlandskap eller verneområder innenfor planområdet. Det er derimot viktige naturtyper rett utenfor planområdet, slik som Husebyravinen og parklandskapet på Huseby gård. Øst for Skedsmo senter er det registrert en lågurtfuruskog og gammel furuskog med stor verdi.

Det er i Artskart registrert en rekke fremmede arter innenfor planområdet, som hagelupin, kjempespringfrø og parkslirekne mm. Fremmede arter skal håndteres i henhold til forskrift om fremmede organismer og kommunens egen handlingsplan for bekjempelse av fremmede arter.

Kravet om tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag i naturmangfoldloven § 8 anses som oppfylt med tanke på reguleringsplanens overordnede detaljnivå. Det vurderes at dagens kunnskapsgrunnlag er tilfredsstillende for å kunne konkludere med at effekten av planen ikke har negativ påvirkning på naturmangfoldet. Ut fra kunnskapen som foreligger vurderes det ikke at det er risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet som følge av denne områdereguleringen, og føre-var-prinsippet anses som fulgt, jf. nml. § 9.

Påvirkning av økosystemet skal etter nml. § 10 vurderes ut fra den samlede belastningen økosystemet utsettes for. Det vurderes at naturmangfoldet ikke vil påvirkes negativt.

Jf. nml. § 11 skal kostnader av miljøforringelse bæres av tiltakshaver og det er krav om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder (nml. § 12).

6.5.4 Risiko og sårbarhet

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som identifiserer og vurderer mulige farer og sårbarheter i området. Den vurderer sannsynligheten for og konsekvensene av ulike risikoscenarioer, som naturkatastrofer, tekniske feil eller menneskelig feil. Risikoelementer i forslaget innebærer i størst grad usikker grunn, ekstremnedbør, transport av farlig gods, og støy. Risikoanalysen som er gjennomført av aktuelle uønskede hendelser i planområdet, viser at det er liten til middels risiko for skader som gir menneskelige, miljømessige eller materielle konsekvenser.

Tiltak med stor risiko er ustabil grunn og transport av farlig gods. Forholdet ustabil grunn gjelder kun en del av planområdet, og dette er løst gjennom bruk av reguleringsbestemmelser med krav til enkeltfelt om supplerende utredning av områdestabilitet på detaljreguleringsplannivå. Transport av farlig gods er i planen løst med byggegrensener mot vei, og ellers gjelder det egne lov- og regelverk som har krav til byggverk, sjåfør, kjøretøy, m.m. som regulerer dette.

Når det gjelder tiltak med middels risiko, så er dette brann-/eksplosjon ved industrianlegg, ekstremnedbør, VA-anlegg/ledningsnett, og støy. Brann-/eksplosjon ved industrianlegg er håndtert ved at arealformål for denne virksomheten er tatt ut av planen. For ekstremnedbør og VA-anlegg/ledningsnett, er det laget reguleringsbestemmelser med funksjonskrav og gitt rekkefølgebestemmelser. I tillegg er det etablert et bestemmelsesområde for en gjennomgående flomvei. Tema støy foreslås håndtert gjennom utvidelse av kommuneplanens støybestemmelseszone 1 med et eget kartvedlegg 5, og egne reguleringsbestemmelser som åpner for etablering av støyfølsomme bruksformål i rød støysone.

Siden dette er en områdereguleringsplan er det gitt plankrav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan for alle felt for bebyggelse og anleggsformål, unntatt felt B/T1 – barnehage. Det forutsettes derfor utarbeidet egne risiko- og sårbarhetsanalyser for alle disse kommende detaljreguleringsplanene.

Tabellen nedenfor er en oppsummering av mulige hendelser, med risikoreducerende tiltak.

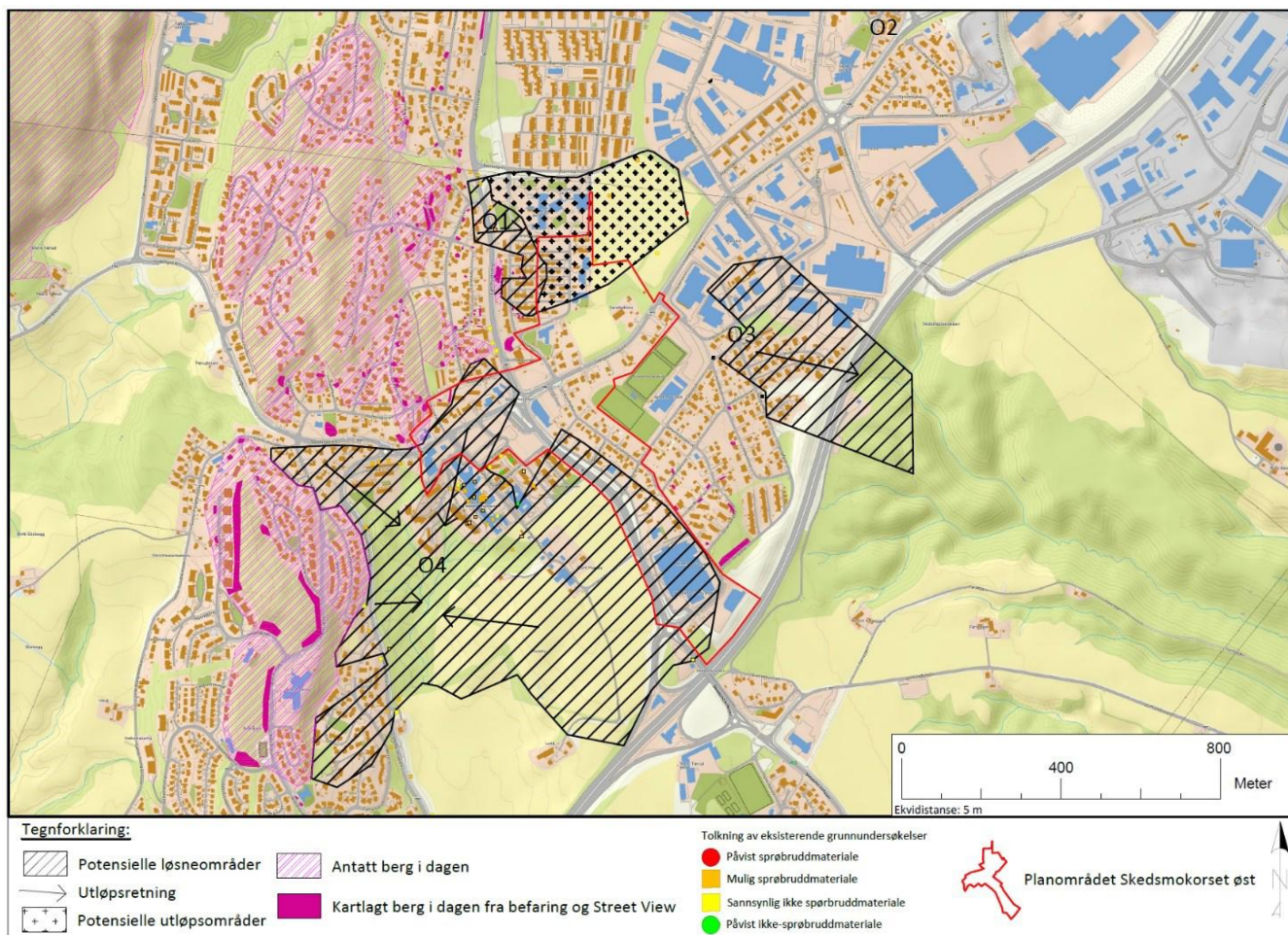
Hendelse	Beskrivelse/tiltak
1. Ustabil grunn	Det er gjennomført en innledende geoteknisk vurdering for områdeplan for Skedsmokorset Øst, datert 06.01.2025, men denne konkluderer med at områdestabiliteten bare er ivaretatt for deler av planområdet. Aktsomhetsområdene fra rapportene som er gjennomført, er regulert som hensynssone H310 i plankartet. Det er satt krav i reguleringsbestemmelsernes pkt. 3.2 og 8.1 om ytterligere utredning av disse områdene ved detaljregulering.
2. Ekstremnedbør, overvann	Det er lagt til grunn et klimajustert 100-årsregn for dimensjonering av tiltak for ekstremnedbør. Tre-trinnsstrategien legges til grunn for utarbeidelse av detaljreguleringsplan.

	<p>Det er i plankartet lagt inn bestemmelsesområde #2 som angir hovedflomveier. Føringerne om dimensjonering og utforming av tiltak ved utarbeidelse av detaljreguleringsplan er nedfelt i reguleringsbestemmelsen pkt. 3.4.2 <i>Overvannshåndtering</i>.</p>
3. Brann-/eksplosjon ved industrianlegg	<p>Circle K bensinstasjon ved Korset vil ikke bli videreført i områdereguleringsplanen, og planen reduserer dermed faren for brann og eksplosjon i denne delen av planområdet.</p>
5. Transport av farlig gods	<p>Fortetting og transformasjon inntil Korset vil kunne medføre at flere mennesker/boliger blir berørt dersom det inntreffer en ulykke med farlig gods.</p> <p>Risiko for ulykker ved transport av farlig gods håndteres gjennom eget regelverk med krav til fører og kjøretøy. I tillegg kommer områdereguleringsplanens byggegrenser mot vei og gate, og TEK17 sine krav til byggverk.</p>
6. VA-anlegg/-ledningsnett	<p>VAO-rammeplan har avdekket oppgraderingsbehov på ledningsnettet i planområdet.</p> <p>Reguleringsbestemmelsen pkt. 3.4.1 <i>Ledningsnett</i> stiller krav om oppgradering og rehabilitering av ledninger både før, og samtidig med, utarbeidelse og gjennomføring av detaljreguleringsplaner for fremtidig fortetting og transformasjon.</p>
7. Trafikkforhold	<p>Befolkningen på Skedsmokorset er opptatt av at trafiksikkerheten for mye trafikanter i planområdet må forbedres.</p> <p>Planområdet skal bygges ut med ny gatestruktur på en strekning langs Trondheimsveien som separerer trafikantgruppene bedre enn i dag. Samtidig bygges kollektivterminal om med enveiskjøring. Tiltakene vurderes å øke både fremkommeligheten og trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper.</p> <p>Ny barnehage i Korshagen og oppgradering av adkomstvei dit med nytt veiprofil (kjørevei og fortau) vil gi bedre separering av trafikantgrupper, og mer oversiktlige parkeringsforhold. Dette vurderes å forbedre trafiksikkerheten lokalt.</p>
8. Støy	<p>Gjeldende kommuneplans arealdel tillater ikke at det etableres støyfølsomme bruksformål og fortettes innenfor flere av feltene som ønskes regulert til bebyggelse og anleggsformål i planområdet.</p> <p>Kommuneplanens arealdel sin Støysone 1 – sentrumsformål på Skedsmokorset foreslås utvidet til å omfatte aktuelle felt i rød støysone, jf. områdereguleringsplanens vedlegg 5, slik at feltene kan inneholde støyfølsomme bruksformål som boliger. Dette er fulgt opp med støykrav til sone 1 i reguleringsbestemmelsen pkt. 3.5 <i>Støy</i>.</p>

Tabell 6.1: Vurdering av risiko og sårbarhet.

6.5.5 Grunnforhold/geoteknikk

I forbindelse med planarbeidet har NIRAS Norge AS gjort en geoteknisk vurdering av områdestabiliteten på Skedsmokorset. Det finnes ingen registrerte faresoner innenfor planområdet, men det er i hovedsak svært stor sannsynlighet for å påtreffe marin leire. Det er avgrenset tre mulige løsneområder (O1, O3 og O4) og ett potensielt utløpsområde til O1. Etter gjennomgang av tidligere rapporter, tolkning av borpunkter og kartlegging av berg i dagen, er løsneområdene snevret inn og det konkluderes med at to løsneområder (O1 og O4) må utredes videre. På kartet nedenfor vises det at O4 og O1 ligger innenfor planområdet.

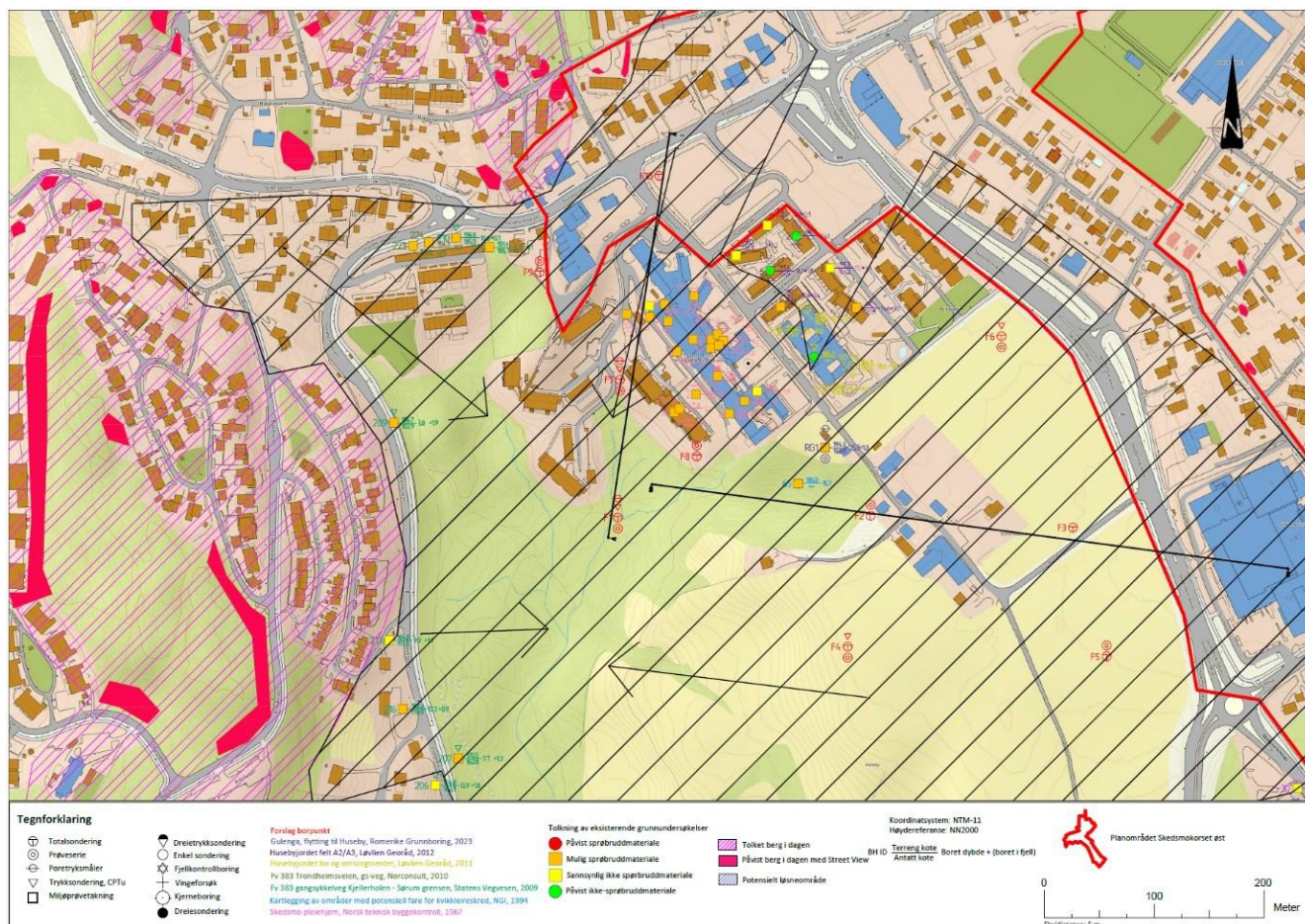


Figur 6.39: Potensielle løsne- og utløpsområder rundt planområdet.

Ny barnehagetomt ligger innenfor løsne- og utløpsområde O1. Ettersom det ikke er krav om detaljregulering for ny barnehage, er det gjennomført full områdestabilitetsutredning iht. NVEs prosedyre i egen rapport. Det er kartlagt berg i dagen og grunnundersøkelser har ikke påvist sprøbruddmateriale innenfor løsneområdet. I rapporten konkluderes det med at det ikke er fare for områdeskred.

For utbygging innenfor løsneområdet O4, stilles det krav om at området må utredes videre ved detaljregulering. Området er regulert som hensynssoner i plankartet. Rapporten anbefaler at det utføres ytterligere grunnundersøkelser ved og i Husebyravinen, som vist i

figur 6.40. Det har blitt gjort en erosjonskartlegging av Husebyravinen som viser at det er noe erosjon langs bekkeløpene. Dersom det ved senere utredninger blir identifisert fare for områdeskred innenfor ravinen, er det behov for erosjonssikring langs bekkeløpene. Prosedyren i NVEs veileder 1/2019 må følges, og behovet for uavhengig kvalitetssikring må vurderes.



Figur 6.40: Forslag til borpunkt til videre områdestabilitetsutredning for planområdet Skedsmokorset øst. Forslag til borpunkt er vist i rød skrift.

For resten av planområdet, som ligger utenfor løснеområdet O4, er det ikke fare for områdeskred. Det må likevel vurderes behov for grunnundersøkelser med tanke på lokalstabilitet og fundamentering i forbindelse med utbygging.

6.5.6 Forurenset grunn

Kommunens lokale forurensningskart viser registreringer av forurenset grunn sør i planområdet ved E6 (felt BV1 og FOR1). Støyvoll langs E6 inneholder lett forurensete masser. Risiko for forurenset grunn er videre undersøkt ved gjennomgang av ortofoto over planområdet fra henholdsvis 1950, 1964, 1975, 1986 og 1999. Gjennomgangen viser at eksisterende boligområder er etablert på jomfruelig mark i det opprinnelige natur- og kulturlandskapet rundt Skedsmokorset. Det samme er næringseiendommer ved Korset og

ved Skedsmosenteret. På noen få registrerte enkelteierdommer med bygninger som antyder næringsvirksomhet, bør likevel grunnen og de miljøtekniske forholdene undersøkes nærmere før førstegangsbehandling av detaljreguleringsplan. Dette gjelder følgende felt: B/F1, B/F2, SF2 og BV1.

I forbindelse med detaljreguleringsarbeid skal det sikres at krav til miljøutredning og undersøkelser er ivaretatt i tråd med reguleringsbestemmelsenes pkt. 3.3.

7 Plangjennomføring

7.1 Rekkefølgebestemmelser

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10 og § 17-3 kan kommunen stille rekkefølgekrav for å sikre at tekniske anlegg og samfunnstjenester, blir gjennomført til rett tid. For å kunne sikre rekkefølgekrav i planen, må tiltaket være planfaglig nødvendig og stå i rimelig forhold til utbyggingens art. Kravene er operasjonalisert gjennom reguleringsbestemmelsenes kapittel 10 og baserer seg på faglige utredninger herunder VAO-rammeplan, trafikkutredninger og ROS-analyse. Fordeling av kostnader gjøres etter prinsipper som sikrer forholdsmessighet og skaper økonomisk forutsigbarhet for utbyggere. Begrunnelsen for rekkefølgekravene følger fire hovedtema: samferdsel, vann og avløp, overvann og flom, og grønnstruktur. For nærmere informasjon om de planfaglige begrunnelsene bak rekkefølgekravene som er stilt i planen, vises det til vedlegg 4.

Rekkefølgebestemmelsene kan deles opp i tre grupper:

- a. Prosjektinterne – tiltak som bare påvirker aktivitet innenfor planen, for eksempel normkrav som parkering og MUA.
- b. Prosjektrelaterte – For å lykkes med å utvikle et velfungerende sentrumsområde, kreves det at flere enkeltstående prosjekter løfter større tiltak i felleskap. F.eks. må utbyggingsfeltene som ligger til en felles vei ofte dele på kostnadene ved å etablere denne veien med fortau eller gang- og sykkelvei. Rekkefølgebestemmelsenes innretning sørger for dette.
- c. Områderelaterte – Noen tiltak må alle utbyggingsfeltene bidra til å bekoste, fordi de er viktige for hele området og en forutsetning for utbygging. Disse tiltakene kan også ligge utenfor planområdet. I vårt tilfelle er oppgradering av avløpsledninger et slikt tiltak, som alle må bidra til å bekoste gjennom rekkefølgebestemmelsene.

Tiltakene og kravene må ses på ut ifra hvert enkelt felt, men også ses i sammenheng. Det kan være avhengigheter mellom ulike krav som gjør at man må se dem sammenkoblet. Det er derfor gjort en vurdering av hvilke krav som er områderelaterte og må oppfylles av flere, for å sikre gjennomføringen av dem.

En del av VAO-kravene har avhengigheter med både samferdsel og grønnstruktur. Det er flere fordeler ved å se kravene samlet. Det kan være rimeligere å gjennomføre flere krav samtidig, for eksempel ved at det kun graves i bakken én gang. Ved å koble flere krav sammen gir det en større forutsigbarhet ved at usikkerhet kan utredes samlet. Det kan også bidra til en mer helhetlig utforming.

Det er tatt utgangspunkt i delområdene som foreslås i VAO-rapporten, for å skape en overordnet struktur for rekkefølgekravene, vist i illustrasjonen nedenfor.



Figur 7.1: Illustrasjonen viser feltinndeling basert på VAO-planen, datert 24.09.2024.

Tabell 7.1 viser hvilke feltnavn i plankartet som inngår i inndelingen vist i illustrasjonen over.

F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
B/T1	BB1	SF1	B/F1	B/F2	SF5	BF2
T1		B/T3	BK2	SF6	BF1	T2
B/T2		BB2	SF2	SF7	BB3	BAA1
BK1			SF3	PA1	BB4	FOR1
LEK1			SF4		BB5	BV1

Tabell 7.1: Feltinndeling i henhold til VAO-rammeplanen.

7.1.1 Områderelaterte krav

De fire tiltakene listet opp i tabell 7.2 er større sammenhengende tiltak som er nødvendig for gjennomføring av planen. De områderelaterte tiltakene er vurdert etter plan- og bygningsloven § 17-4. Kravene er vurdert som forholdsmessige fordi de utløses av den samlede utbyggingen som planen legger til rette for og er nødvendige for at planområdet samlet sett skal kunne utvikles på den forsvarlig måte. Kravene fordeler kostnader og ansvar på en måte som står i rimelig forhold til den nytten utbyggingen har av tiltakene.

Tiltak	Type krav	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	Unntak
Før det gis rammetillatelse må spillvannsledningen fra spillvannspumpestasjonen PA240 (plassert øst for E6), etableres til Midtre Romerike Avløpsselskap IKS (MIRA).	Sikret opparbeidet	x	x	x	x	x	x	x	B/T1
Oppgradering av ledningsnett utenfor planområdet fra nord for Åsenhagen skole til oppsamlingskummen før kryssingen av E6.	Sikret opparbeidet	x	x	x	x	x	x		B/T1
Tilrettelagt flomvei fra krysset Korshagen x Trondheimsveien og nedstrøms planområdet i grøntdrag mellom Åsenhagen/Industriveien til åpen bekk.	Sikret opparbeidet	x	x	x	x	x	x		B/F1-2, PA1
Park med beplantning og møblering samt nødvendige bygg (PA1)	Sikret opparbeidet	x	x	x	x	x	x	x	

Tabell 7.2: Områderelaterte rekkefølgekrav.

De områderelaterte krav skal være sikret opparbeidet. For disse tiltakene påtar Lillestrøm kommune seg en byggherre- og gjennomføringsrolle, og kravene forutsettes løst gjennom en felles finansieringsmodell (spleiselag) mellom berørte utbyggere. For eksempel vurderes en ny park som et områderelatert krav fordi tiltaket anses å være et sentralt ledd i sentrumsutviklingen, til glede for alle de nye utbyggingsfeltene. Det kan også være aktuelt med kommunal forskuttering og/eller delfinansiering, dersom dette vurderes nødvendig for å sikre gjennomføring, men omfanget av dette er ikke fastsatt på nåværende tidspunkt. Omfang og nivå for forskuttering/delfinansiering forutsettes behandlet i egen politisk sak når det foreligger bedre kostnadsgrunnlag og klarere oversikt over utbyggingstakt.

7.1.2 Prosjektrelaterte krav

De prosjektrelaterte tiltakene som er fastsatt med krav om "opparbeidet" er feltspesifikke tiltak (realytelser). Tiltakene anses som forholdsmessige etter plan- og bygningsloven § 17-4 fordi de er en direkte konsekvens av utbyggingen på det aktuelle feltet, og er nødvendig for sikker bruk, tilgjengelighet og teknisk funksjon. For de prosjektrelaterte rekkefølgebestemmelsene stilles det krav om at disse tiltakene, markert med blått og grått under, skal være opparbeidet før innslagspunktet for kravene, og opparbeidelsen knyttes til hvert enkelt utbyggingsfelt i planforslaget. Innslagspunkt for når kravet gjelder kan variere, fra før vedtak av detaljregulering, til før rammetillatelse, IG eller brukstillatelse gis. De enkelte rekkefølgebestemmelsene spesifiserer dette.

De to tabellene nedenfor viser tiltak og krav tilknyttet vann, avløp og overvann i blått, og samferdselstiltak i grått.

Tiltak	Type krav	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	Unntak
Oppgradering av ledningsnett i Furuholtet ved Skedsmo senter	Opparbeidet							x	BF2
Oppgradering av ledningsnett i Furuholtet og Sportsveien	Opparbeidet						x		BF1
Oppgradering av ledningsnett i Korshagen	Opparbeidet	x		x					
Oppgradering av ledningsnett fra krysset Hestefaret/Skogfaret til oppsamlingskummen før kryssingen av E6	Opparbeidet							x	BF2
Flomvei fra F5 til F6	Opparbeidet					x	x		BF1, B/F2, PA1

Flomvei gjennom eller forbi F6 dimensjonert til å ta imot OV fra F5 og Skedsmo kirkevei	Opparbeidet					x	x			BF1, B/F2, PA1
Flomvei-kryssing over Trondheimsveien ved Korshagen	Opparbeidet					x	x			BF1, B/F2, PA1
Flomvei langs Trondheimsveien, langs F4 og forbi rundkjøring	Opparbeidet				x					
Flomvei langs Trondheimsveien, fra rundkjøring til kryss Korshagen	Opparbeidet			x	x					B/T3, BB2

Tabell 7.3: VAO-tiltak og krav til opparbeidelse for de ulike feltene.

Tiltak	Delement	Type krav	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	Unntak
Korshagen, veisnitt	Ytre del: Fortau, vei, fortau, grøntrabatt, Indre del: grøntrabatt, vei, grøntrabatt, fortau	Opparbeidet	x	x	x					
Skedsmo kirkevei, vestsiden	GS-vei, grøntrabatt	Opparbeidet					x			PA1
Skedsmo kirkevei, østsiden	Fortau, sykkelvei, grøntrabatt	Opparbeidet						x	x	BB4_1, BB5_1, BF1
Trondheimsvegen vest 1, sydsiden	Fortau, sykkelvei, grøntrabatt	Opparbeidet					x			PA1
Trondheimsvegen vest 1, nordsiden	Fortau, grøntrabatt	Opparbeidet				x				SF2-3
Trondheimsvegen vest 2, nordsiden	Fortau, grøntrabatt	Opparbeidet				x				SF4
Trondheimsvegen øst 1, sydsiden	Fortau, sykkelvei, grøntrabatt	Opparbeidet						x		BB3-5, BF1
Trondheimsvegen øst 2, sydsiden	GS-vei, grøntrabatt	Opparbeidet						x		SF5, BB4-5, BF1
Gjerdrumsvegen, vestsiden	GS-vei, grøntrabatt	Opparbeidet				x				SF3, SF4, B/F1, BK2
Midtskogveien øst, sydsiden	Fortau	Opparbeidet				x				BK2
Gjerdrumsvegen, østsiden	GS-vei, grøntrabatt	Opparbeidet			x					B/T3, BB2
Kryss Korshagen x Trondheimsvegen	Utbedring av kryss	Opparbeidet	x	x	x					

Furuholttet	Grøntrabatt, kjøresone, grøntrabatt	Opparbeidet						x		BF1
Gatetun GT1	Gatetun, fortau	Opparbeidet					x			SF7, PA1, B/F2
Gatetun GT2	Gatetun, fortau	Opparbeidet					x			SF6, PA1, B/F2

Tabell 7.4: Samferdselstiltak og krav til opparbeidelse for de ulike feltene.

7.1.3 Tiltak som ikke er rekkefølgekrav

Enkelte tiltak sikres ikke som rekkefølgekrav. Det skyldes i hovedsak manglende gjennomførbarhet av ulike årsaker, eller at tiltakene eksisterer med tilfredsstillende utforming fra før.

For områdestabilitet stilles det ikke konkrete rekkefølgekrav, men bestemmelser om utredningskrav for påfølgende detaljreguleringer. Enkelte tiltak for gange og sykkel reguleres i kart og bestemmelser, men tas ikke inn som rekkefølgekrav. Dette er fordi flere av tiltakene anses som uforholdsmessige krav å stille et enkelt prosjekt eller at gjennomførbarheten er usikker. Der det allerede finnes tiltak, vurderes det som mer bærekraftig i et klimaperspektiv, å benytte eksisterende infrastruktur, fremfor å bygge nytt. Tiltak som berører bussterminalen og nytt felt til buss legges ikke inn som rekkefølgekrav. Begrunnelsen for dette er at gjennomføringsansvaret og finansering i høy grad er fylkeskommunal. Kravet kan vanskelig gjennomføres av andre enn fylkeskommunen. For resterende krav som GS-vei langs Sandbakken (Fribergjordet) og gangfelt i Trondheimsveien øst, skal rekkefølgekravet følges opp i pågående detaljreguleringsplaner, og er derfor ikke valgt å legges inn som rekkefølgekrav i områdereguleringen.

Tiltak som ikke er rekkefølgekrav			
Tiltak	Delelement	Netttiltak	Begrunnelse
Bussterminal	Ny terminal, 4 sider med vei/GS/fortau/Sykkel og grøntrabatt	Må bygges ny	Gjennomførbarhet usikker
Venstresvingefelt buss, Skedsmo kirkevei	Utvidelse av vei, endring av felt	Utvidelse av vei, endring av felt	Gjennomførbarhet usikker
GS-vei Sandbakken (Fribergjordet)	GS-vei, grøntrabatt	GS-vei, grøntrabatt	Rekkefølgekrav legges på andre
Trondheimsveien øst 2, gangfelt	Gangfelt	Gangfelt	Rekkefølgekrav legges på andre
Trondheimsveien øst 2, nordsiden	Fortau, sykkelvei, grøntrabatt	Fortau, beplantning	Gjennomførbarhet usikker

Tabell 7.5: Tiltak som ikke er rekkefølgekrav.

7.2 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen eier flere eiendommer innenfor planområdet, både i Korshagen og på Husebyjordet. Områdereguleringen gir kommunen anledning til å utvikle eiendommene, noe som vil kunne bidra til etablering av nye kommunale boliger, offentlige formålsbygg samt muliggjøre salg til private utbyggere og en inntekt for kommunen.

7.2.1 Korshagen

Området består i dag av flere kommunale boliger samt enkelte bemannede boliger. De kommunale boligene i Korshagen er til dels sterkt nedslitt, og området har behov for oppgradering. Eiendommen omreguleres til bolig/tjenesteyting for etablering av ny barnehage (B/T1). På de eksisterende bemannede boligene i Korshagen øst (B/T2) åpnes det opp for kombinert formål bolig/tjenesteyting. Dette muliggjør endret bruk i fremtiden. Dagens barnehagetomt (B/T3) foreslås videreført inntil videre, men med muligheter for utvikling. Det legges til grunn at en kombinasjon av kommunale boliger, bemannede boliger og private boliger kan være en riktig utvikling av området.

7.2.2 Husebyjordet

Kommunen eier tomter fra Husebyveien og østover til bussterminalen. Tomtene er i områdereguleringen avsatt til sentrumsformål (SF6-7) og park/kollektivnett (PA1). Områdereguleringen vil tilrettelegge for at kommunen f.eks. i kombinasjon med privat utbygging kan etablere nødvendige kommunale funksjoner sentralt på Skedsmokorset. Det er for tidlig å si noe konkret om hvilke utgifter og potensielle inntekter kommunen vil få ved å utbygge tomtene. Parkeringsplassen på den nordre delen av Husebyjordet foreslås omdisponert til sentrumsformål med boliger og næring. Det tilrettelegges for bebyggelse i opptil 4 etasjer. Det vurderes som et riktig grep mot en mer bymessig utvikling å benytte en så sentral tomt til annet formål. Nødvendige parkeringsplasser må erstattes.

7.2.3 Gang- og sykkelvei langs Sandbakken (Fribergjordet)

Planen legger opp til etablering av en ny gang- og sykkelvei langs jordet ved Sandbakken med kryssing av Trondheimsveien i plan. Gang- og sykkelveien skal så videreføres gjennom Furuholtet med plankryssing av Skedsmo kirkevei. Deler av gang-sykkelveien reguleres til blågrønnstruktur for tilrettelegging av flomvei/bekk nedstrøms. Kostnader knyttet til opparbeidelse av infrastrukturen vil følge som rekkefølgekrav knyttet til utbygging i området, herunder kommunens etablering av nytt idrettsanlegg på Fribergjordet. I det planarbeidet vil nærmere detaljering av utforming gjøres. Det må legges til grunn at kommunens prosjekt vil være en del av denne kostnaden.

7.2.4 Gjennomføringsmodell

Kapittel 7.1 har beskrevet rekkefølgebestemmelsene som foreslås i planforslaget. Rekkefølgekravene sikrer at nødvendige tiltak må være gjennomført eller finansielt sikret før nye byggetiltak kan realiseres. Gjennomføringsmodellen er ment å være et operativt verktøy for å faktisk få gjennomført disse kravene på en effektiv og rettferdig måte.

Et grunnleggende prinsipp for gjennomføringsmodellen er det klare skillet mellom tiltak som er stilt med krav om «sikret opparbeidet», og tiltak som er stilt med krav om «opparbeidet». Tiltak i kategorien «sikret opparbeidet» er vurdert som felles for hele eller deler av planområdet, og er finansiert gjennom kontantbidrag fra flere parter. For disse tiltakene påtar Lillestrøm kommune seg en byggherre- og gjennomføringsrolle, herunder ansvar for prosjektering, kontrahering og gjennomføring når finansiering er sikret. Det kan medføre behov for forskuttering av kostnader, da innslagspunktet for når de private innbetalingene kommer, vil variere ut fra når de private utbyggerne velger å starte realiseringen av sitt prosjekt. For kommunen innebærer det da også et ansvar om å komme i gang med bygging av det tekniske anlegget som kreves, slik at ikke private utbyggere må vente lenge på å komme i gang med sine utbyggingsprosjekter.

Tiltak som er stilt med krav om «opparbeidet» er derimot feltvise realytelser, som skal bekostes og gjennomføres av de enkelte utbyggerne for de feltene som omfattes av kravet. Disse tiltakene inngår ikke i den foreslåtte grunneierfinansieringsmodellen. Som grunneier må kommunen ta de prosjektinterne kostnadene ved å bygge ut sine eiendommer. Samtidig må kommunen bidra med sin forholdsmessige andel til de prosjektrelaterte og område relaterte rekkefølgekravene. Til gjengjeld vil også kommunen få inntekter dersom det selges eiendom til boligutvikling f.eks.

Det er ikke utarbeidet en gjennomføringsmodell som gir oversikt over fordeling av kostnader og ansvar for utbyggere og kommunen som del av planforslaget. Gjennomføringsmodellen vil fremmes som egen sak.

7.3 Forholdet til overordnede føringer

I kommuneplan for Lillestrøm kommune 2023-2035 er store deler av planområdet avsatt til kombinerte formål. Det gjelder da forretning, tjenesteyting, bevertning, kontor og bolig. Dette har ligget inne i mange kommuneplanperioder, og ligger inne for å sikre fleksibilitet i utarbeidelsen av områderegulering for Skedsmokorset Øst. Det er opp til områdereguleringen å avklare endelig arealbruk, gjennom nærmere vurderinger. Områdereguleringen viderefører en rekke grep som er sikret i kommuneplanen, slik som ny gang-/sykkelforbindelse til ny idrettspark. Områdereguleringen vurderes å være i tråd med kommuneplanen.

Planområdet består av store mengder småhus, og det kan ta lang tid før enkelte felt er modne for transformasjon. Det er derfor ikke ventet at alle felt vil bli bygget ut innen utløpet av planperioden. Områdereguleringen utfordrer Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, ved at planen foreslår en økning i bolig- og handelstilbud. Økningen er forsvarlig på grunn av kort avstand til kollektivterminalen på Skedsmokorset, et godt kollektivtilbud og et sterkt behov for flere leiligheter for å møte fremtidens befolkningssammensetning. Se også vurderinger i kap. 6.1.6.

Gjennom konkrete krav til oppgradering av ledningsnett og flomveier, hensyntar planen overordnede krav og forventninger til kommunens planlegging når det kommer til klimatilpasning og avløpshåndtering.

7.4 Interesse motsetninger

Store deler av planområdet består i dag av småhusbebyggelse. Transformasjon kan være krevende. Noen grunneiere hilser transformasjon og verdiøkning på sin eiendom velkommen, mens andre grunneiere ikke ønsker å selge og flytte fra boligen sin. Det er også interesse motsetninger ved at naboer er kritiske til transformasjon av småhusområder. Områdereguleringen åpner for at arealene transformeres over lenger tid, og at man venter med utbygging av flere kvartaler til områdene er klare for utbygging. Erfaringen fra Lillestrøm by er at transformasjon fra småhusområder til sentrumsområder har latt seg gjøre relativt greit.

Trafikkmengden på Skedsmokorset er en tydelig interesse motsetning. Det er store trafikkmengder i og gjennom planområdet, og det har derfor vært sett på mulige tiltak som kan forbedre dette. Dette gjelder blant annet ombygging av dagens kollektivterminal, og et nytt gateprofil langs Trondheimsveien, og deler av Skedsmo kirkevei og Gjerdrumsveien. Mange opplever at gjennomgangstrafikken dominerer trafikkbildet på Skedsmokorset.

Gjennomgangstrafikken vil til en viss grad stå i motsetning til ønske om en bymessig fortetting med løsninger for myke trafikanter og lokaltrafikk. En bymessig utforming av Skedsmokorset prioriteres fremfor løsninger for gjennomgangstrafikken.

Det pågår et eget arbeid, uavhengig av områdereguleringen, for å se på tiltak som kan begrense trafikken gjennom Skedsmokorset, særlig tungtransport. Kommunedirektøren skal legge frem en egen sak om slike tiltak i veinettet.

Mange av områdene er utsatt for støy. Flere av områdene vil kreve avbøtende tiltak for å tilfredsstille kravene i retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442).

7.5 Avveining av virkninger

Skedsmokorset er et prioritert vekstområde i Lillestrøm kommune, og med forventet befolkningsvekst er det behov for å tilrettelegge for et tilstrekkelig bolig- og tjenestetilbud. Planforslaget legger opp til transformasjon av flere tomter som i dag er bebygd. Intensjonen har vært å konsentrere utviklingen til de mest sentrale områdene av Skedsmokorset. Flere boligområder som ikke vurderes som modne for utvikling per nå, blir derfor ikke prioritert. Områdereguleringen gir hjemmel til å videreutvikle flere områder på Skedsmokorset. Planen medfører derimot ingen plikt til dette. Det er forventet av utviklingen av Skedsmokorset vil foregå over lang tid. Det vil derfor bety at det kan ta mange år før flere områder blir utviklet.

Landskapsbildet vil endre seg fra å primært være et småhusområde, til å bli et tettere utbygd byområde. Plangrepene vil medføre behov for grunnnerv. Ny høyere og tettere bebyggelse vil kunne medføre tap av sol og utsikt for noen eksisterende boliger. Planen forsøker å hensynta eksisterende bebyggelse i så stor grad som mulig gjennom nedtrapping av høyder, plassering av bebyggelse ol.

Mer trafikk er en konsekvens av flere boliger i planområdet. For å bøte på dette, er det foreslått en rekke endringer for fylkesveiene og de kommunale veiene. Det foreslås konkrete tiltak for å tilrettelegge bedre for gående, syklende og kollektivreisende. Målet er at flere skal velge å gå, sykle eller ta buss, fremfor å kjøre bil.

