

Saksfremlegg

Arkivsak-dok. PLAN-20/00660-88
Saksbehandler Anna Haugen

Saksgang	Møtedato
Hovedutvalg for miljø og samfunn	12.02.2025

Områderegulering for Skedsmokorset øst - førstegangsbehandling

Kommunedirektørens forslag til 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.

Vedlegg:

- 20.10 Barnehage - Situasjonsplan VAO
- 20.9 Barnehage - VAO-rammeplan
- 20.8 Barnehage - Trafikknotat
- 20.7 Barnehage - Støyrapport
- 20.6 Barnehage - Naturmangfold og fremmede arter
- 20.5 Barnehage - Miljøtekniske forhold
- 20.4 Barnehage - Miljøplan
- 20.3 Barnehage - Luftkvalitetsvurdering
- 20.2 Barnehage - Energiforsyningsanalyse
- 20.1 Barnehage - samlet skisseprosjekt
- 19. Sammendrag av innspill 2023-24
- 18. Sammendrag av innkomne innspill ved oppstart
- 17. Alle innkomne innspill fra 2019-2024
- 16. Medvirkningsrapport 2019
- 15. Workshop med Skedsmo kulturforum
- 14. Stedsanalyse
- 13. Trafikkanalyse Norconsult 2020
- 12.8 Prinsippløsning for sykkel
- 12.7 Lyskryss vs. rundkjøring
- 12.6 Vurdering av kryssninger
- 12.5 Kollektivnotat

- 12.4 Prinsipppløsninger ny gatebruk
- 12.3 Dagens vei- og gatenett
- 12.2 Trafikkutredning 2024 oversikt
- 12.1 Trafikkutredning 2024 Følgeskriv
- 11.2 Handelsnotat 2025
- 11.1 Handelsanalyse 2020
- 10. ROS-analyse
- 9.3 RIG03 - Områdestabilitet barnehagetomt
- 9.2 RIG02 - Erosjonskartlegging Husebyravinen
- 9.1 RIG01 - Områdestabilitet Skedsmokorset øst
- 8.3 Oversiktsplan GH005
- 8.2 Oversiktsplan GH004
- 8.1 VAO-rammeplan, datert 24.09.2024
- 7. Kvalitetsprogram for Skedsmokorset øst
- 6. Illustrasjonsplan, datert 10.01.2025
- 5. Støybestemmelsessone
- 4. Beskrivelse av rekkefølgekrav
- 3. Planbeskrivelse, datert 22.01.2025
- 2. Reguleringsbestemmelser, datert 22.01.2025
- 1. Plankart, datert 22.01.2025

Innholdsfortegnelse

1	Oppsummering	5
2	Bakgrunn	5
2.1	Sakens forhistorie, behov for reguleringsplan, hensikten med planen	6
2.2	Tidligere vedtak	7
2.3	Dagens situasjon	8
2.4	Gjeldende planstatus	9
2.4.1	Kommuneplan	9
2.4.2	Reguleringsplan	10
3	Faktaopplysninger	11
3.1	Planprosess og medvirkning	11
3.1.1	Varsel om oppstart	11
3.1.2	Krav om konsekvensutredning og offentlig ettersyn av planprogram.....	11
3.1.3	Merknader til varsel om oppstart	11
3.1.4	Medvirkning	12
4	Presentasjon av planforslaget	12
4.1	Bymessig utvikling og attraktive boligområder	13
4.1.1	Handel og næring	13
4.1.2	Bygningstypologi og utnyttelse	14
4.1.3	Åpenhet mellom bebyggelse og gater	16
4.2	Ny og urban gateprofil og mer miljøvennlig transport.....	16
4.2.1	Tilrettelegging for gående og syklende	18
4.2.2	Ny gateterminal og park	19
4.3	Offentlig og privat tjenesteyting	21
4.3.1	Ny barnehage	21
4.3.2	Annen tjenesteyting	21
4.4	Kulturlandskap og kulturmiljøer tas vare på og brukes som ressurs	21
4.5	Samfunnssikkerhet og klimatilpasning	22
4.5.1	Vann og avløp	22
4.5.2	Overvann	22
4.5.3	Energistasjon	23
4.6	Utredninger	23
4.6.1	Støy	23
4.6.2	Luftkvalitet	24
4.6.3	Geoteknikk/grunnforhold/områdestabilitet	24
4.6.4	Vann, avløp og overvann	24

4.6.5	Miljøteknikk/grunnforurensning	24
4.6.6	Naturmangfold	24
4.6.7	Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)	25
4.7	Plangjennomføring	26
5	Vurderinger	27
5.1	Overordnede føringer	27
5.2	Kommuneplan/reguleringsplan	27
5.3	Konsekvenser av bolig- og handelsgrepet	27
5.4	Konsekvenser av samferdselsgrepene	28
5.5	Konsekvenser for klima og miljø	28
5.6	Konsekvenser for barn og unge	29
5.7	Økonomiske konsekvenser	29
6	Alternative innstillinger	30
7	Konklusjon	30

1 Oppsummering

Lillestrøm kommune fremmer planforslag for områderegulering for Skedsmokorset øst til førstegangsbehandling. Områdereguleringen er utarbeidet med bakgrunn i kommuneplanens plankrav.

Hensikten med planen er å legge til rette for transformasjon og fortetting i sentrale deler av Skedsmokorset, styrke Skedsmokorset som sentrum og legge til rette for trafikale løsninger som er både mer trafiksikre, miljøvennlige og bymessige. Områdereguleringen inneholder fem plangrep for hvordan dette skal gjøres.

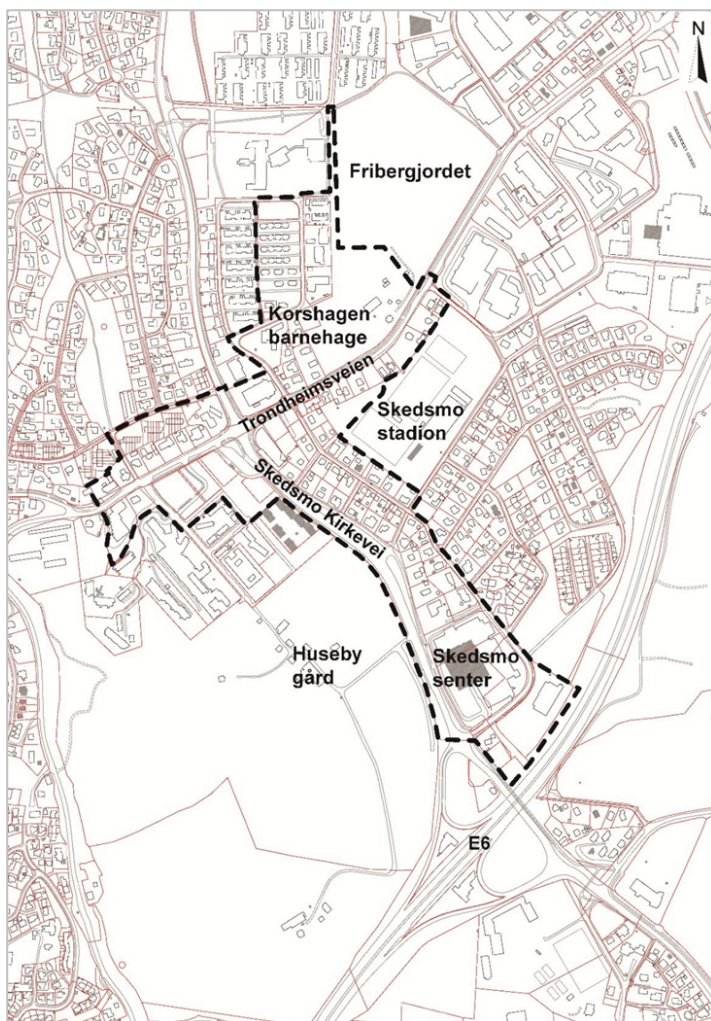
Det er tidligere blitt fremmet planforslag til førstegangsbehandling i Hovedutvalg for miljø og samfunn (HMS), den 22.09.2021. Forslaget ble sendt tilbake med retningslinjer for videre planlegging. I orienteringssak til HMS den 13.03.2024, ble det fattet en rekke prinsippvalg som ligger til grunn for planforslaget slik det nå foreligger.

2 Bakgrunn

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



Figur 2.1: Oversiktskart som viser planområdet i rød ring.



Figur 2.2: Kartutsnitt hentet fra varsel om oppstart. Planavgrensningen vises i sort, stiplet linje. Planavgrensningen er i senere tid endret.

2.1 Sakens forhistorie, behov for reguleringsplan, hensikten med planen

I henhold til kommuneplanen for Lillestrøm, skal det utarbeides områderegulering for feltene KF19-26. Krav til områderegulering av Skedsmokorset ble først tatt inn i kommuneplan for Skedsmo 2011-2022.

Kommunedirektøren fremmet et planforslag til førstegangsbehandling i Hovedutvalg for miljø og samfunn, den 22.09.2021. Forslaget ble sendt tilbake med retningslinjer for videre planlegging. I vedtaket er det blant annet påpekt at planforslaget må underbygge selve «Korset» som sentrum for hele det store Skedsmokorset-området. Planen må også vise grep som er mer bymessig, med høyere utnyttelsesgrad på boligområder og trafikale løsninger for gående, syklende og lokal trafikk. Vedtaket kan leses i sin helhet i kapittel 2.2. For å sikre at administrasjonens arbeid med områdereguleringen var i tråd med hovedutvalgets ønskede retning, ble det fremmet en orienteringssak til Hovedutvalget den 13.03.2024.

Intensjonene i tidligere vedtak skal oppnås gjennom å legge til rette for en helhetlig fortetting og steds karakter. Deler av Trondheimsveien, Skedsmo kirkevei og Gjerdrumsveien skal reguleres med nytt og urbant gateprofil. Plangrepet forutsetter plassering av ny sentrumsbebyggelse og publikumsfunksjoner i et stramt bebyggelsesmønster som former gateløpet, samt ny bussterminal med offentlig grøntområder. Fasadene til ny bebyggelse mot Trondheimsveien og Skedsmo

Kirkevei/Gjerdrumsveien skal videre underbygge byliv gjennom å være åpne mot hovedgatene. Målet er å gjøre «Korset» mer urbant og attraktivt for alle, samt tryggere og mer effektivt for prioriterte trafikantgrupper.

Forslagsstiller er Lillestrøm kommune.

2.2 Tidligere vedtak

Vedtak i Skedsmo kommunestyre 06.02.2019 – Planinitiativ for Skedsmokorset øst, 19/9

Vedtak i Hovedutvalg for miljø og samfunn 22.09.2021 – Områdereguleringsplan for Skedsmokorset øst - førstegangsbehandling, 59/21

Forslag til Områdereguleringsplan for Skedsmokorset øst, med plankart og bestemmelser datert 19.08.2021, legges ikke ut til offentlig ettersyn. Dette 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/rv. 120. 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-område.*
- 2. Gangveien SGS11 skal krysse RV120 ved undergang.*

Vedtak i kommunestyret 14.06.2023 – Kommuneplan for Lillestrøm kommune 2023-2035, PS 76/23

Kommuneplanens arealdel 2023 - 2035 vedtas med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11- 15.

Kommuneplanen ble vedtatt med en rekke tillegg og endringer som legges på begrenset høring.

Vedtak i Hovedutvalg for miljø og samfunn 13.03.2024 – Områdereguleringsplan for Skedsmokorset øst – orientering, 21/24

- 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 trafikk-løsning 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 FV 120 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.*

2.3 Dagens situasjon

Skedsmokorset består av en kombinasjon av boligbebyggelse, forretning- og kontorbygg, og tjenesteyting. Den nordre delen av Husebyjordet består av kollektivterminal og parkeringsplass. Langs Trondheimsveien ligger det en blanding av eneboliger/tomannsboliger og ulike forretninger. Korshagen består av barnehage, kommunale og ordinære boliger, og institusjoner. Furuholtet er et eldre boligfelt som strekker seg helt ned til Skedsmo senter. 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. Skedsmokorset er svært preget av de trafikkerte fylkesveiene som deler opp området i fire, som skaper mye støy og store barrierer for myke trafikanter.



Figur 2.3: Oversiktskart som viser ulike deler av Skedsmokorset.

2.4 Gjeldende planstatus

2.4.1 Kommuneplan

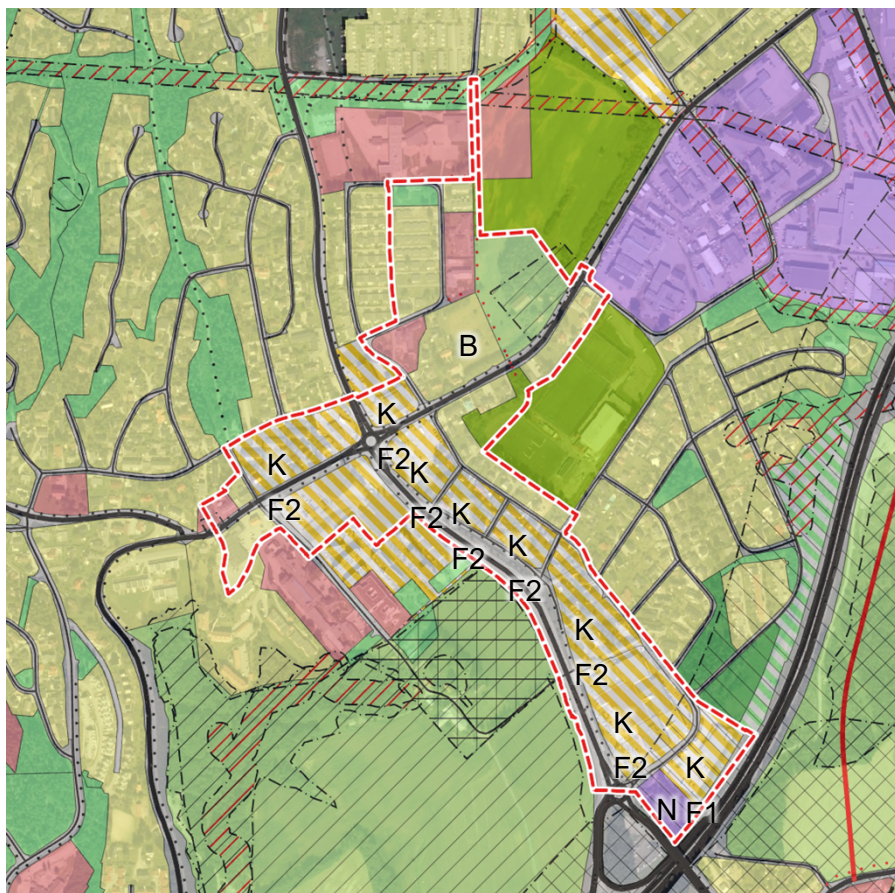
I kommuneplanens arealdel § 1-2.2 er det stilt krav om områderegulering for feltene KF19-26, samt Presthagaveien og Kirkeveien på strekningen mellom rundkjøringene. Feltene er satt av til følgende kombinerte formål:

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

Ellers er området avsatt til både bolig, friområde, offentlig tjenesteyting og idrettsanlegg.

Rød stiplet linje i plankartet viser fremtidig gang- og sykkelvei fra Åsenhagen i nord ned til dagens Skedsmo stadion.

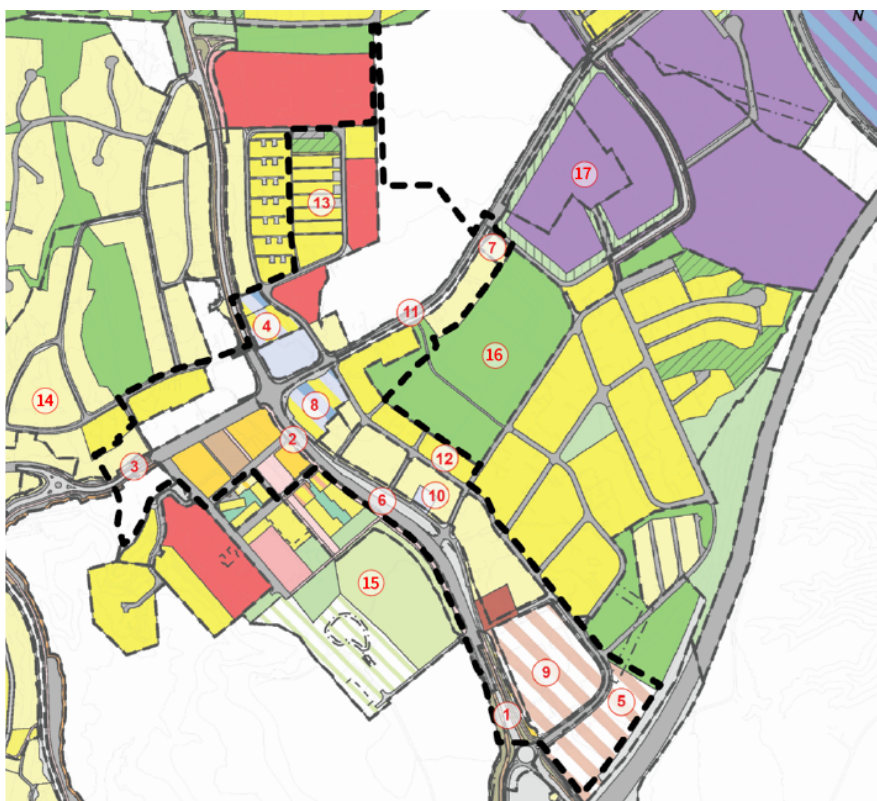
Felt N2 helt i sør skal brukes til hydrogen- og hurtigladere (§ 2-5), med retningslinjer om at området skal benyttes som ladepark.



Figur 2.4: Utsnitt av kommuneplanens arealdel, som viser planområdet med rød, stiplet linje. Til informasjon er planavgrensningen endret noe.

2.4.2 Reguleringsplan

Planområdet berører helt eller delvis 17 gjeldende reguleringsplaner. Planene regulerer både arealformål for boligbebyggelse, forretning, offentlig og privat tjenesteyting, veier og grønnstruktur. Flere av planene er eldre bebyggelsesplaner. De delene av planområdet som er uregulert, vises med hvit farge i kartutsnittet nedenfor. For nærmere opplysninger om de enkelte planene vises det til kapittel 5.2 i planbeskrivelsen.



Figur 2.5: Kartutsnittet viser gjeldende reguleringsplaner på Skedsmokorset. Sort, stiplet linje viser planavgrensningen for områdereguleringen. Til orientering er planavgrensningen endret noe.

3 Faktaopplysninger

3.1 Planprosess og medvirkning

3.1.1 Varsel om oppstart

Oppstart av reguleringsplanarbeidet ble kunngjort i Romerikes Blad den 05.10.2019. Frist for å komme med merknad til planarbeidet var 15.11.2019.

3.1.2 Krav om konsekvensutredning og offentlig ettersyn av planprogram

Planen er vurdert i henhold til plan- og bygningsloven § 4-1. Planprogram og § 4-2.

Planbeskrivelse og konsekvensutredning, med tilhørende forskrift om konsekvensutredninger. Tiltaket er vurdert til ikke å falle inn under forskriftens oppfangskriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes.

Det er gjort utredninger av en rekke fagtema, slik som trafikk, geoteknikk, vann, avløp og overvann. Det er gjort vurderinger av klima og biologisk mangfold, natur og kulturmiljø. Det er også utarbeidet en ROS-analyse som viser og vurderer risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet. Det er vurdert at planen ikke får vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn.

3.1.3 Merknader til varsel om oppstart

Det kom inn 26 innspill til varsel om oppstart, både fra offentlige høringsparter, grunneiere og andre berørte i eller i nærheten av planområdet. Merknadene handlet mest om trafiksikkerhet og trafikkmengde, og det ble blant annet fremmet ønske om omkjøringsveier for å avlaste trafikken gjennom Skedsmokorset. En del var også innspill til konkret arealbruk for enkelte eiendommer. Alle innspillene er oppsummert og kommentert i vedlegg 18 og 19.

3.1.4 Medvirkning

I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført flere ulike medvirkningsopplegg. I 2019 ble det avholdt tre workshops med ungdommer, interessegrupper og eiendoms-/næringsutviklere. Det ble gjennomført spørreundersøkelse og holdt stand på Husebymarkedet. Resultatene er oppsummert i egen rapport. Etter førstegangsbehandling i 2021, er det i perioden 2023-2025 gjennomført både åpne informasjonsmøter, workshoper og interne møter med grunneiere. Kommunen åpnet opp for mottak av skriftlige innspill til planarbeidet, som kan leses i vedlegg 17.

Skedsmo kulturforum har vært referansegruppe for denne områdereguleringen, og resultat fra workshop med dem følger planforslaget i egen rapport.

Kommunen har gjennomført workshop med ungdommer tidligere, men har i perioden 2023-2025 ikke lyktes med å rekruttere nye deltakere. Ambisjonen er å gjennomføre ytterligere medvirkning med denne gruppen til andregangsbehandling av planen. Plansaken sendes via Ungdomsrådet slik at rådet kan komme med innspill til planen.

4 Presentasjon av planforslaget

Planen inneholder fem plangrep:

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

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

Offentlig og privat tjenesteyting

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

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

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

Plangrepene presenteres i de følgende kapitlene.

4.1 Bymessig utvikling og attraktive boligområder

Skedsmokorset er avsatt som prioritert vekstområde i langsiktig arealstrategi. Planforslaget legger opp til en innenfra og ut-fortetting. Veksten skal hovedsakelig lokaliseres rundt selve Korset, for å styrke dette om sentrumsområde. I planen defineres sentrum som akse langs Trondheimsveien, fra Haakensen maskin i vest, til innkjøringen til Korshagen i øst. Historisk sett var dette det definerte sentrum. Det er i dette området det legges opp til flest nye boliger med høy utnyttelse, og nye handelsetableringer. Planforslaget legger opp til ca. 700-1100 boliger på Skedsmokorset, i samsvar med Hovedutvalgets ønske om høyere utnyttelsesgrad.

Med bakgrunn i fortettingsstrategien, er ikke alle områder innenfor planområdet foreslått transformert. Dette gjelder felt BF1-BF2 (frittliggende småhusområder), felt BK1 og BK2 (konsentrert småhusbebyggelse), felt F/K/T1 (Skedsmo senter) og felt FOR1 (REMA 1000). For disse områdene skal gjeldende reguleringsplan fortsette å gjelde.

Som en del av arbeidet med områdereguleringen er det utarbeidet et kvalitetsprogram, se vedlegg 7. Programmet angir prinsipper for utforming av både bebyggelse og uterom.

Hovedfasadematerialet i all ny bebyggelse skal være malt trekledning, fasadetegl eller teglstein, som innehar røde og/eller gule toner. All ny bebyggelse skal ha saltak ut mot offentlig gate for å bryte ned høydevirkningen mot gata. Det skal sikres god kontakt mellom gate og uterom.

Kvalitetsprogrammet inneholder en del inspirasjons- og eksempelprosjekter for å illustrere den ønskede utviklingen av Skedsmokorset. Programmet skal legges til grunn ved utarbeidelse av detaljregulering og byggesaker. Dette er sikret i reguleringsbestemmelse 3.1.

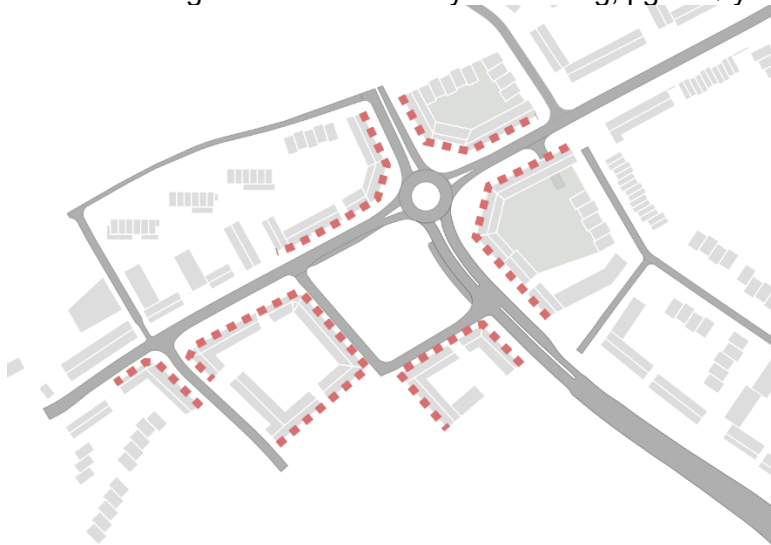
4.1.1 Handel og næring

Planforslaget 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. Det legges ikke opp til utvidelse av handelsarealet på Skedsmo senter.

I henhold til vedtak fattet av Hovedutvalg for miljø og samfunn, 13.03.2024, settes det ingen øvre begrensning på handelsareal for Korset. Det er ikke ønskelig å legge hindringer i veien for etablering av handels- og servicetilbud med en maksimal arealbegrensning for planområdet. Planforslaget setter derimot en maksimal størrelse på enkeltbutikker, for å hindre større

handelsetablering ment for et regionalt marked. For felt SF1 (dagens Europristomt) og SF5 (dagens Kiwitomt) tillates forretningslokaler med en størrelse på inntil 1500 m², for å forhindre at det etableres mindre urban plasskrevende handel. Det er ikke satt begrensninger på størrelse for de øvrige feltene, fordi tillatt utnyttelse ikke muliggjør store etableringer i første etasje.

Planforslaget definerer tydelig hvilke arealer som skal ha publikumsrettede virksomheter i førsteetasjene, og ikke. Se Figur 4.1. Publikumsrettede virksomheter kan være forretninger, servering, og felleslokaler til boliger. For å hindre tomme næringslokaler, legger planforslaget opp til at førsteetasjer også kan benyttes som innvendig fellesareal som festlokale, gjesterom og til delingsløsninger av for eksempel sportsutstyr eller verktøy. Førsteetasjene kan på de fleste av disse strekningene heller ikke benyttes til bolig, pga. støyforhold.



Figur 4.1: Markering med rød stiplet linje av fasader der det skal være publikumsrettede virksomheter, handel eller service.

4.1.2 Bygningstypologi og utnyttelse

Prinsippet for utnyttelse er at de mest sentrale tomtene på Skedsmokorset har en høyere utnyttelse. Nedenfor følger en kort gjennomgang av plangrepet for de ulike feltene i planen. For nærmere beskrivelser vises det til planbeskrivelsen.

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



Figur 4.2: Illustrasjonsplan for Skedsmokorset øst.

Illustrasjonsplanen viser en mulig utbygging i henhold til planforslagets rammer.

Bebyggelse ved rundkjøringen – SF1, SF2, SF3 og SF5

Disse feltene utgjør det mest sentrale området på Skedsmokorset. På SF1 skal det sikres plass for oppholdssone ut mot rundkjøringen. SF2 og SF3 tillates med maksimalt 40% BYA. De tre kvartalene nærmest rundkjøringen, SF1, SF2 og SF5 tillates med 5 etasjer. Alle feltene skal ha publikumsrettet virksomhet i første etasje.

Trondheimsveien nordvest – SF4 og BK2

Bebyggelsen i SF4 foreslås etablert som lameller som skal trappes ned mot tilgrensende småhusbebyggelse i nord. Det tillates 35% BYA med leilighetstypologi. Rekkehusene i BK2 endres ikke.

Husebyjordet – SF6 og SF7

Arealet reguleres til sentrumsformål og skal bestå av både næring og leiligheter. Det foreslås en %BYA på 40%. Det tillates maksimalt 4 etasjer. Det er stilt krav om publikumsrettede virksomheter i første etasjer for begge felt.

Presthagan – BB4, BB5 og BF2

BB4 og BB5 åpner opp for transformasjon til leiligheter og rekkehus, med en tillatt utnyttelse på 35% og 3-4 etasjer. BF2 som ligger sør for Steinbråteveien, er ikke foreslått transformert. Gjeldende plan videreføres.

Korshagen – BB1, BB2 og B/T3

BB1 og BB2 foreslås som rent boligformål med lamellbebyggelse med tilhørende forhager mot Trondheimsveien. Det åpnes opp for maksimalt 35% BYA og 2-4 etasjer. B/T3 omreguleres fra barnehage til kombinert bolig og tjenesteyting. Det foreslås å etablere omsorgsboliger på feltet.

Trondheimsveien sør-vest – B/F2

Det foreslås lamellbebyggelse mot Trondheimsveien, og rekkehusbebyggelse mot sør. Deler av ny bebyggelse skal ha publikumsrettet virksomhet i førsteetasje mot krysset mellom Husebyveien og Trondheimsveien.

Eksisterende boligområde i vest – B/F1

B/F1 er dagens Haakensen maskin og bensinstasjon. Bensinstasjonen sikres med hensynssone bevaring kulturmiljø.

Trondheimsveien øst – BB3 og BF1

BB3 foreslås transformert til en kombinasjon av rekkehusbebyggelse og leilighetsblokker i maksimalt 3 etasjer. Felt BF1 ligger øst for BB3. Det foreslås ingen endringer for disse boligene.

Eksisterende bebyggelse i Korshagen – T1, BK1 og B/T2

Det foreslås ingen endringer for felt T1 og BK1. Det åpnes opp for at B/T2 kan utvikles til ordinære boliger i fremtiden.

4.1.3 Åpenhet mellom bebyggelse og gater

Hovedandelen av ny bebyggelse skal plasseres i fortauskant, for å stramme opp gateløpet og koble bebyggelse og gate bedre sammen. Dette er foreslått for de mest sentrale tomtene der hvor det planlegges for næring i første etasje. Hovedinnganger til boliger og forretninger skal være fra offentlig gate for å sikre mer aktivitet på bakkeplan. Inngangstettheten skal være høy, med innganger minimum hver 20.meter. For noen felt hvor det ikke tilrettelegges for næring i første etasje, skal det opparbeides en grønn buffer mellom gate og bebyggelse. Bebyggelsen trekkes noe lenger unna gata, med forhager, slik at det kan etableres boliger i førsteetasje som har tilfredsstillende støyforhold. Det tillates ikke opparbeidelse av frittstående støyskjermer. Eksisterende støyskjerm langs Skedsmo kirkevei skal fjernes, når boligområdene i Furuholtet utvikles. Støyskjermen erstattes av en grønn buffersone, og dette grepet bidrar til å sikre større åpenhet ut mot Skedsmo kirkevei.

4.2 Ny og urban gateprofil og mer miljøvennlig transport

Planforslaget legger opp til at Trondheimsveien og deler av Skedsmo kirkevei/Gjerdrumsveien ombygges fra vei til gate. Gatestrukturen i Trondheimsveien foreslås med større fortausbredder med plass til møblering og opphold, sykkelvei på én side og grøntrabatt på begge sider av veien for etablering av gatetrær. I Trondheimsveien vil ny gateutforming på det bredeste ha en bredde på ca. 29 meter. Dagens midtlinje beholdes.



Figur 4.3: Ny utforming av Trondheimsveien.

Skedsmo kirkevei foreslås utvidet på en strekning fra rundkjøringen til Prestthagaveien. 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 sykkeløsning bak holdeplassene i ny terminal.

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.



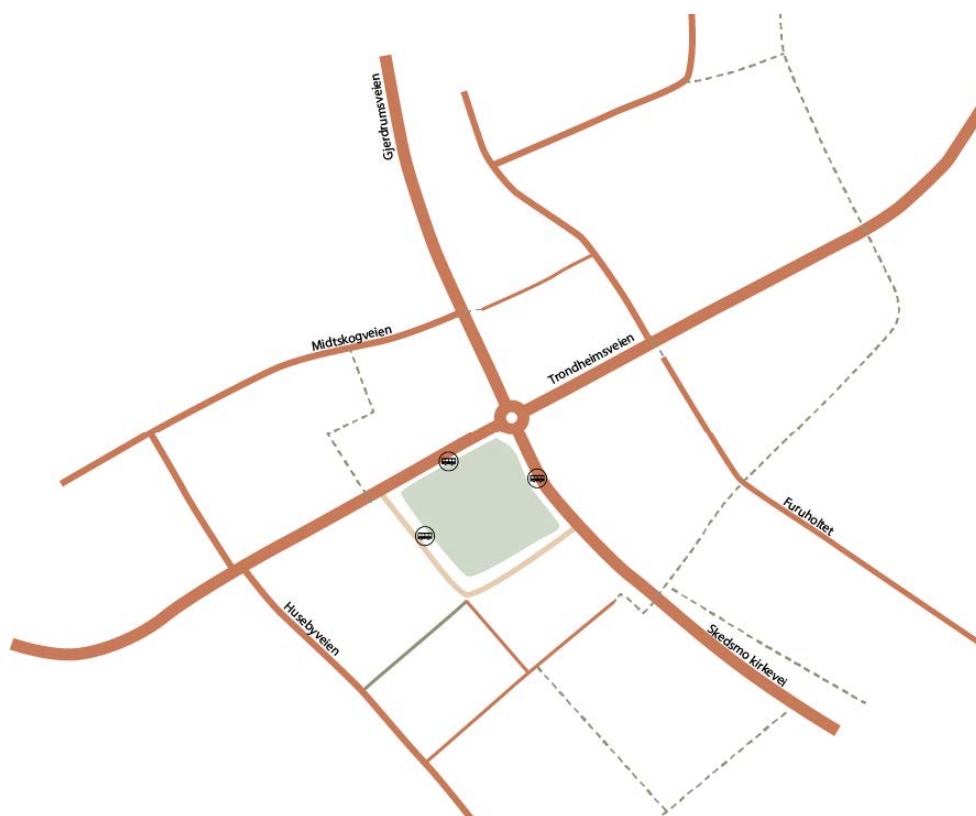
Figur 4.4: Ny utforming av Gjerdrumsveien og Skedsmo kirkevei.

I tillegg til ny utforming av hovedgatenettet, foreslås det endringer for kommunale veier. Husebyveien beholdes med dagens bredde, men krysset med Trondheimsveien strammes opp. Husebyjordet og Husebytorget foreslås omregulert til gatetun. Det tillates kun innkjøring til boliger. Furuholtet foreslås utvidet fra dagens 8 meter til 12 meters bredde. Innenfor disse 12 meterne foreslås det å etablere forhager på hver side av veien mot ny boligbebyggelse. Dersom økt trafikkmengde i fremtiden medfører behov for å etablere en gang-/sykkelvei i Furuholtet, kan det etableres på østsiden av veien innenfor denne bredden.

Korshagen tilrettelegges med bedre separering av myke trafikanter fra biltrafikken. Det planlegges for fortau på 4,5 meter langs Europristomta. På østsiden skal det etableres fortau og grøntrabatt med plass til gatetrær. Lenger inn i Korshagen skal det etableres gang-/sykkelvei med gangfeltkobling mot ny barnehage.

4.2.1 Tilrettelegging for gående og syklende

Planen foreslår gjennomgående gang- og sykkelforbindelser langs hovedgatenettet, med koblinger til det lokale gatenettet. Det legges til rette for økt fortausareal med mest mulige direkte ganglinjer, krysningspunkter langs hovedgatenettet og nye forbindelser/snarveier. I tillegg til ny sykkelvei langs hovedgatene, foreslås det en ny gang- og sykkelforbindelse fra Åsenhagen, langs Sandbakken (Fribergjordet) og til Husebyjordet. Gang-/sykkelveien vil krysse Trondheimsveien og Skedsmo kirkevei i plan, i henhold til vedtak i HMS 13.03.2024.



Figur 4.5: Nye og eksisterende forbindelseslinjer for gående og syklende. Hentet fra Kvalitetsprogrammet.

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».

Om ny sykkelvei bør legges på nordsiden eller sørsiden av Trondheimsveien har vært vurdert. 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 sykkelveinettet. Sykkelvei på nordsiden vil imidlertid kreve et langt større arealinngrep inn på private utbyggingstomter.

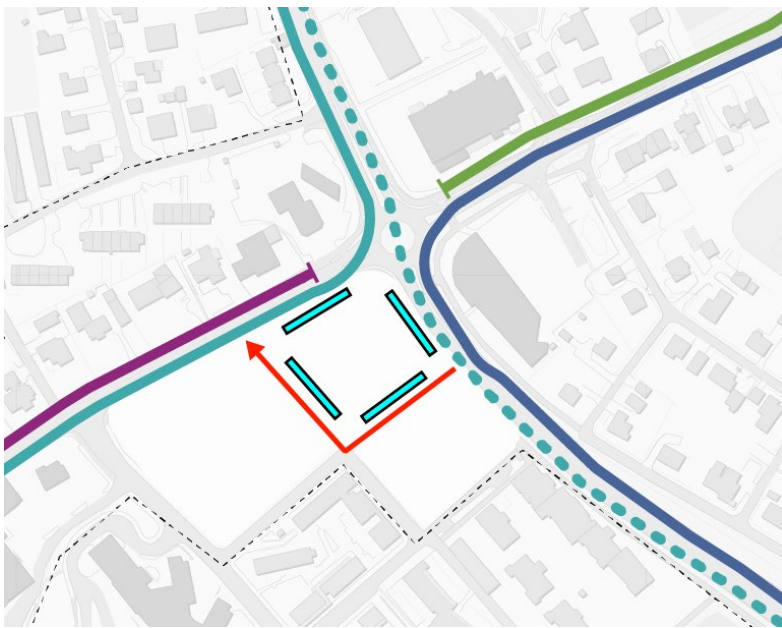
Sykkelvei på sørsiden av Trondheimsveien har den fordelen at den gir en enkel adkomst til viktige målpunkter i sør, slik som eksisterende idrettsanlegg, ny gateterminal med park, og ny sentrumsbebyggelse på Husebyjordet. Sykkelvei på sørsiden medfører arealinngrep i kommunale tomter, fremfor private utbyggingstomter. Med ny gateterminal vil innkjøring til terminalen ikke lenger være fra Trondheimsveien, men fra Skedsmo kirkevei. Ny sykkelvei trekkes lenger unna Trondheimsveien, og legges bak ny bussholdeplass. Det vurderes at ny gateterminal vil være en stor forbedring fra dagens situasjon. På bakgrunn av dette, foreslår planen sykkelveiløsning på sørsiden av Trondheimsveien vest, se figur 4.6.



Figur 4.6: Anbefalt sykkelløsning på sørsiden av Trondheimsveien fra Husebyveien til Korshagen. Sykkelveien er vist med rød farge.

4.2.2 Ny gateterminal og park

Kollektivterminalen bygges om i samsvar med Figur 4.7, i henhold til HMS sitt vedtak i prinsippavklaringssak 13.03.2024 (sak 21/24).



Figur 4.7: Gateterminal med enveiskjøring. Plattformene er vist i lys blå farge.

Ny kollektivterminal etableres som en gateterminal med tre publikumsrettede plattformer og én plattform for regulerende busser. I midten av terminalen skal det etableres en ny park. Den nye kollektivgata skal være enveiskjørt fra Skedsmo kirkevei, rundt parken og ut til Trondheimsveien. Gata vil være stengt for biltrafikk.



Figur 4.8: Utsnitt fra illustrasjonsplanen som viser forslag til ny busspark.

Parken er tiltenkt å inneholde bebyggelse mot rundkjøringen, for eksempel i form av en paviljong, for å skjerme mot trafikk og støy. Parken skal inneholde et internt gangnett og lekaktiviteter, og ha et grønt preg, med innslag av overvannshåndtering. Planforslaget legger opp til at parken kan opparbeides i to trinn. Den vestre delen er ikke avhengig av opparbeidelse av ny gateterminal, og kan med det opparbeides på kort sikt.

4.3 Offentlig og privat tjenesteyting

4.3.1 Ny barnehage

I henhold til kommunestyrets vedtak den 03.04.2024 skal det etableres ny barnehage i Korshagen. Barnehagen skal ha inntil 12 avdelinger. På grunn av den forventede barnehagekapasiteten og at Åsenhagen og Korshagen barnehager er i dårlig forfatning, bør ny barnehage ferdigstilles snarest mulig. Det er derfor ikke stilt krav til detaljregulering av barnehagen. Det er laget rapporter og utredninger som ser på konsekvensene av ny barnehage. Reguleringsbestemmelsene stiller egne krav til barnehagen, og bestemmelsene for dette feltet er derfor mer detaljerte enn bestemmelsene for de øvrige feltene i planforslaget.



Figur 4.9: Illustrasjonsplan for ny barnehage.

4.3.2 Annen tjenesteyting

Eksisterende barnehagetomt i Korshagen omdisponeres til kombinert bolig/tjenesteyting, og er tiltenkt brukt til omsorgsboliger (B/T3). Korshagen boliger øst i Korshagen omreguleres til kombinert bolig/tjenesteyting (B/T2). Dagens bruk videreføres. Norkirken bevares og området videreføres som tjenesteyting (T2).

4.4 Kulturlandskap og kulturmiljøer tas vare på og brukes som ressurs

Innenfor planområdet ligger ett viktig kulturminne som skal bevares, bensinstasjon og verkstedbygning helt i vest. Bensinstasjonen sikres med hensynssone for bevaring kulturmiljø. Området reguleres til kombinert formål bolig/forretning, slik at det er mulig å benytte bensinstasjonen til ulike formål i fremtiden. Planen holder siktlinjer til Huseby gård åpne.

En viktig del av planarbeidet har vært å kartlegge Skedsmokorsets identitet, og hvordan det kan skapes en tydelig og gjenkjennelig steds karakter på Skedsmokorset. Kvalitetsprogrammet angir en rekke prinsipper for hvordan dette kan oppnås. Det stilles blant annet krav til fargebruk, materialbruk og takform.

Skedsmokorset er et tidligere jordbrukssamfunn, som strekker seg langt tilbake i tid. Deler av jordbrukslandskapet er fremdeles til stede. Planforslaget innebærer, i tråd med kommuneplanen, en omdisponering av deler av dagens dyrka mark og dyrkbare mark til boligutbygging og gang-/sykkelvei. Deler av Sandbakken (BB1) omdisponeres til bolig i samsvar med arealformål avsatt i kommuneplanen. Ny gang-/sykkelvei langs Sandbakken skal detaljreguleres i forbindelse med ny idrettspark. Håndtering av matjord gjøres i den planen.

4.5 Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Planen har som mål om at Skedsmokorset skal være robust for fremtidig klima. Konkrete tiltak for å få til dette, er å sikre at vann, avløp og overvann er tilstrekkelig sikret og håndtert. Dette er et tema vi har gått spesielt dypt inn i dette planforslaget. Målet er å ta endret klima på alvor og tydeliggjøre helhetlige grep som trengs for å løse denne utfordringen. Behovet for oppgradert ledningsnett er også adressert. Dette synliggjør behovet for teknisk oppgradering og samfunnssikkerhet, og øker forutsigbarheten for utbyggere.

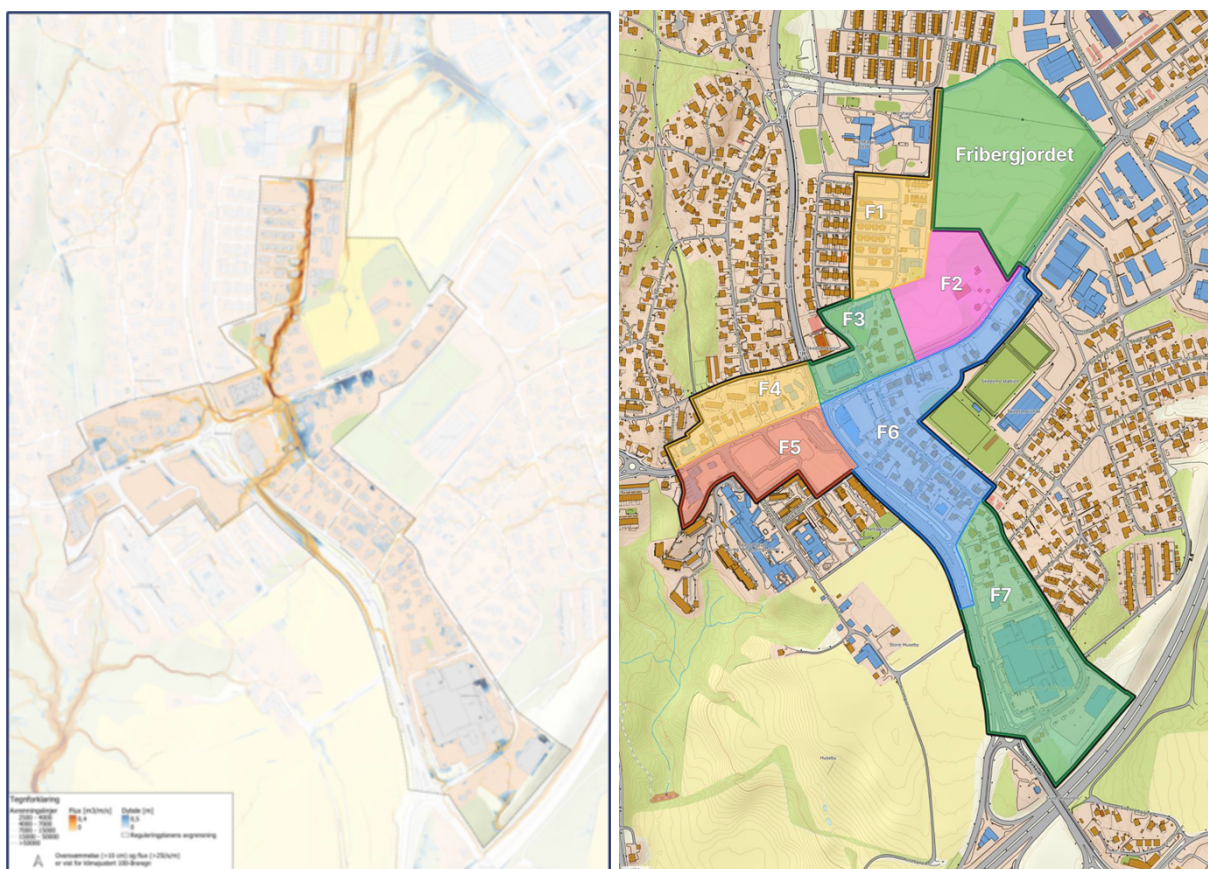
4.5.1 Vann og avløp

Vann- og avløpsnettet i planområdet er av svært varierende kvalitet. Den eksisterende vann- og avløpsforsyningen er ikke dimensjonert for å håndtere fortetting og transformasjon. Det må derfor bygges nye vann- og avløpsanlegg som oppfyller kravene i kommunens VA-norm, og som møter Statsforvalterens skjerpede forventninger til kommunens planlegging av avløpshåndtering. Tilnærmet alt spillvann på Skedsmokorset renner til samme kloakkpumpestasjon PA240 på motsatt side av E6. Økt spillvannsmengde som følge av fortetting vil belaste denne ytterligere, og vil kunne føre til bl.a. oversvømmelser. Det pågår et prosjekt i regi av Lillestrøm kommune for å rense spillvannet fra Skedsmokorset ved MIRA sitt renseanlegg. Før det kan vedtas detaljreguleringsplaner innenfor planområdet må spillvannsledningen fra spillvannspumpestasjonen PA240 (plassert øst for E6), snus i retning Leirsund. Nedstrøms spillvannsnett ned mot PA240 må også oppgraderes. Rekkefølgekrav sikrer gjennomføring av disse tiltakene.

4.5.2 Overvann

Tre-trinnstrategien skal legges til grunn for overvannshåndtering. Utforming av tiltak for overvannshåndtering skal planlegges i henhold til føringer i kvalitetsprogrammet. Overvann skal så langt det er mulig håndteres i åpne løsninger på bakken, og gjennom naturbaserte løsninger. Permeable dekker, grønne tak og regnbed er eksempler på dette. Det skal etterstrebes å unngå unødvendig bruk av harde, tett flater. Grønne beplantede arealer med trær, busker, stauder og gress hjelper med å fordrøye, infiltrere og ta opp vann fra bakken.

Det er i dag kapasitetsutfordringer knyttet til overvannsledningene. Ledningsnettet klarer ikke å håndtere gjeldende dimensjonerende regn. Ved styrtregn vil det oppstå oversvømmelser langs flomveien fra Skedsmo kirkevei, over Trondheimsveien, gjennom Korshagen og videre gjennom Åsenhagen. Det vil kunne medføre skade på bebyggelsen langs disse delene av flomveien. Området er derfor uegnet for utbygging inntil tiltak er gjennomført. I illustrasjonen nedenfor, ser man hvordan vannet renner og samler seg på Skedsmokorset. I VAO-rammeplanen er planområdet delt inn i syv felt, hvor hvert felt har fått beskrevet tiltak for å sikre at flomvann blir håndtert riktig. Nye flomveier må etableres.



Figur 4.10: Til venstre: Avrenningslinjer og vanddybder. Til høyre: Inndeling av området i felt, jf. VAO-rammeplanen.

Det er vurdert flere alternative flomveier. Alternativet som sikres i kart og bestemmelser nå, følger trasé på østsiden av dagens barnehagetomt i Korshagen. Videre vurdering av flomveitrasé vil gjøres parallelt med høring av planen.

I detaljreguleringer skal planlegging av VAO-løsninger basere seg på VAO-rammeplan, datert 24.09.2024, jf. § 3.4. Flomveiene sikres i plankartet med eget bestemmelsesområde #2.

4.5.3 Energistasjon

På felt BV1 helt sør i planområdet, legges det til rette for etablering av energistasjon for hurtigladere og fylling av hydrogen og biogass. Å sikre arealer til slik bruk, gjøres i henhold til kommuneplanens arealdel og mål i kommunens klimastrategi.

4.6 Utredninger

4.6.1 Støy

Ettersom det ikke stilles krav om detaljregulering av ny barnehage i Korshagen, er det som en del av områdereguleringen utarbeidet en støyrapport som vurderer støy fra vegtrafikken. Støyforholdene er tilfredsstillende. Det stilles krav i bestemmelsene om hvordan støy i anleggsperioden skal håndteres. Støyrapporten gis juridisk virkning gjennom henvisning i bestemmelsene.

For hele planområdet skal Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442) legges til grunn for alle detaljreguleringer. Støy er et kjent problem på Skedsmokorset i dag. Planen regulerer nye støysoner. Det foreslås å utvide støysone 1 i kommuneplanen, slik at denne dekker alle felt for sentrumsformål/kombinerte formål langs

hovedgatenettet som ligger i rød støysone. Dette gjør at det er mulig å bygge boliger i rød støysone. Sonen er nødvendig for å kunne fortette og transformere i tråd med langsiktig arealstrategi og vedtak i HMS 22.09.2021. Støysonen vises i kartvedlegg 5. Planen foreslår konkrete grep for å håndtere støyen. Det tillates ikke oppføring av frittstående støytiltak, som skjermer og voller. Ny bebyggelse skal brukes for å skjerme mot støy. Med nytt gateprofil forventes det at hastigheten i området går ned, og dermed at støyen fra veitrafikken reduseres.

4.6.2 Luftkvalitet

I forbindelse med regulering av ny barnehage, er det gjort en utredning av luftkvalitet. Rapporten konkluderer med at den minimale trafikkveksten i Korshagen ikke vil gi vesentlig utslag i luftforurensningen. Luftrapporten gir juridisk virkning gjennom bestemmelsene.

Generelt for hele planområdet skal Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) legges til grunn for alle detaljreguleringer.

4.6.3 Geoteknikk/grunnforhold/områdestabilitet

NIRAS Norge AS har gjort en geoteknisk vurdering av områdestabiliteten på Skedsmokorset. Veileder 1/2019 om stabilitet for områdeskred er fulgt, og områdestabiliteten for utbygging i henhold til planforslaget er avklart i henhold til veilederen. Det er registrert et potensielt løснеområde som omtales som O4. For utbygging innenfor løснеområdet, må det ved detaljregulering gjennomføres ytterligere grunnundersøkelser. I rapporten er det utarbeidet en borplan som viser forslag til borpunkter.

Geoteknisk rapport, datert 06.01.2025 (og annen relevant geoteknisk data) skal sendes til NADAG og NVEs kvikkleiredatabase, jf. åndsverksloven § 14.

4.6.4 Vann, avløp og overvann

VAO-rammeplan, datert 24.09.2024, ligger til grunn for rekkefølgekrav som stilles i områdereguleringen, og skal legges til grunn for utarbeidelse av detaljreguleringer i området.

4.6.5 Miljøteknikk/grunnforurensning

Kommunens lokale forurensningskart viser at det er gjort registreringer av forurenset grunn i felt FOR1 og BV1 langs E6. På noen få enkelteierdommer bør de miljøtekniske forholdene undersøkes nærmere i detaljreguleringsarbeid. Reguleringsbestemmelse 3.3 sikrer at slike utredninger gjennomføres.

4.6.6 Naturmangfold

Det er ikke registrert naturtyper, utvalgte naturtyper, verdifullt eller utvalgt kulturlandskap eller verneområder innenfor planområdet. Det er registrert en rekke fuglearter som må hensyntas ved utbygging. Dette må ivaretas i etterfølgende detaljreguleringer. Fremmede arter skal håndteres i henhold til forskrift om fremmede organismer og kommunens egen handlingsplan for bekjempelse av fremmede arter. Dette er sikret i reguleringsbestemmelsene. Tabellen nedenfor oppsummerer vurderingen av Naturmangfoldloven §§ 8-12.

Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12 kan oppsummeres slik:		
§8	Kunnskapsgrunnlaget	Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig.
§9	Føre-var prinsippet	Ikke relevant, da kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig.
§10	Økosystemtilnærming og samlet belastning	Ikke relevant siden naturmangfold ikke berøres.
§11	Kostnader dekkes av tiltakshaver	

4.6.7 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Det er utarbeidet ROS-analyse i henhold til plan- og bygningslovens krav om ROS-analyse, jfr. § 4-3. I ROS-analysen er sårbarhet, risiko og tiltak utredet for åtte temaer.

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
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 ivarettatt for deler av planområdet. Det er satt krav i reguleringsbestemmelsenes pkt. 3.2 til supplerende geotekniske undersøkelser ved utarbeidelse av detaljreguleringsplan for å sikre at områdestabiliteten for hele planområdet blir ivarettatt.
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. 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 reguleringsbestemmelsenes pkt. 3.4.2 Overvannshåndtering.
Brann-/eksplosjon ved industrianlegg	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. Planlagt vegserviceanlegg ved Skedsmo Senter skal ved utarbeidelse av detaljreguleringsplan utformes i henhold til gjeldende regelverk for anleggstypen.
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	Planlagt vegserviceanlegg ved Skedsmo Senter skal ved utarbeidelse av detaljreguleringsplan utformes i henhold til gjeldende regelverk for anleggstypen.
Transport av farlig gods	Fortetting og transformasjon inntil Korset vil kunne medføre at flere mennesker/boliger blir berørt dersom det inntreffer en ulykke med farlig gods. 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.
VA-anlegg/-ledningsnett	VAO-rammeplan har avdekket oppgraderingsbehov på ledningsnettet i planområdet. Reguleringsbestemmelsenes pkt. 3.4.1 Ledningsnett stiller krav om oppgradering og rehabilitering av ledninger både før, og samtidig med, utarbeidelse og gjennomføring av detaljreguleringsplaner for fremtidig fortetting og transformasjon.

Trafikkforhold	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 trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper. Ny barnehage i Korshagen og oppgradering av adkomstvei dit med nytt veiprofil (kjørevei og gang- og sykkelvei) vil gi bedre separering av trafikantgrupper, og mer oversiktlige parkeringsforhold. Dette vurderes å forbedre trafikksikkerheten lokalt.
Støy	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. 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 med støykrav til sone 1 i reguleringsbestemmelsen pkt. 3.5 Støy.

Tabell 4.2: Vurdering av risiko og sårbarhet.

4.7 Plangjennomføring

Planen inneholder en rekke felles tiltak som er nødvendige og viktige for utviklingen av området. Gjennomføringen av tiltakene må derfor sikres. Som en del av planarbeidet er det gjort kartlegginger og vurderinger av tiltak som må være på plass før utbygging kan gjennomføres. Kravene gjelder tiltak både innenfor og utenfor planområdet. Noen tiltak knytter seg til utvikling av ett enkelt felt, andre tiltak må ses i sammenheng og må derfor oppfylles av flere. Det stilles en rekke områderelaterte krav, der tiltakene må være sikret opparbeidet. Slike krav omfatter tiltak som påvirker hele området. I disse kravene må kommunen selv bidra, enten/eller gjennom byggherreansvar, forskuttering av finansiering eller forskuttering av andre ytelser som prosjektering og kostnadsberegning. Gjennom bruk av grunneierfinansiering kan det hentes inn kontantbidrag fra enkelte utbygginger. En del av kravene til oppgradering av ledningsnett og tilrettelegging av flomveier har avhengigheter med både samferdsels- og grønnstrukturtiltak.

Det er identifisert fire større sammenhengende tiltak som skal være sikret opparbeidet:

1. Tilrettelagt flomvei fra krysset Korshagen x Trondheimsveien og nedstrøms planområdet i grøntdrag mellom Åsenhagen/Industriveien, grøntrabatt og beplantning.
2. Oppgradering av ledningsnett utenfor planområdet fra nord for Åsenhagen skole til oppsamlingskummen før kryssingen av E6.
3. Park ved bussterminal på Skedsmokorset. Denne kan deles i to, der første del gjennomføres med dagens terminal, og andre del knyttes til ny terminal. Kravet vil gjelde hele parken.
4. Oppgradering av ledningsnett i Korshagen, oppgradering av gatesnitt for Korshagen med tilhørende grøntrabatt og beplantning med flomvei til Fribergjordet.

Det vises til kapittel 7 i planbeskrivelsen for nærmere beskrivelse av rekkefølgekravene.

5 Vurderinger

5.1 Overordnede føringer

Planen foreslår vekst i antall boliger og handels- og tjenestetilbud sentralt på Skedsmokorset. Dette gjøres i henhold til kommunens langsiktige arealstrategi som fastsetter Skedsmokorset som et prioritert vekstområde. Kommunedirektøren har fulgt opp HMS sitt ønske om at Skedsmokorset skal få et sterkere sentrum med flere leiligheter og et større tjenestetilbud. Dette vil ha positive effekter 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. Det må erkjennes, også av regionale myndigheter, at for å møte disse befolkningsendringene trengs transformasjon, og transformasjon kan ikke gjennomføres uten et minimum av utnyttelsesgrad, av økonomiske årsaker. Den transformasjonen som planforslaget legger til rette for, er meget sentralt plassert, og bygger opp om kollektivknutepunktet. Teoretiske tall for vektfordeling er ikke tilstrekkelig. Realitetene bak nødvendige investeringer i teknisk infrastruktur og transformasjon av småhusområdene fører til behov for et noe større omfang av boliger enn regionale myndigheter muligens i utgangspunktet ser for seg.

De nye statlige planretningslinjene for arealbruk og mobilitet er også klare på at kommunene skal ha handlingsrom til å kunne bestemme hvor nye boliger skal bygges ut fra lokale forutsetninger.

Med ny og mer effektiv gateterminal, og et nytt og strammere gateløp som er bedre tilrettelagt for gående og syklende, vil potensialet for at flere velger å gå, sykle eller ta kollektivt, øke. Selv om Skedsmokorset ikke er avsatt som prioritert vekstområde i regional plan, vurderes det dithen at områdereguleringen likevel bygger opp under flere av målene i regional plan.

5.2 Kommuneplan/reguleringsplan

I områdereguleringen er noen flere arealer tatt med i planavgrensningen, enn det er stilt krav om i kommuneplanen. Dette er for å sikre en helhetlig utvikling av Skedsmokorset. Kommuneplanen avsetter store deler av Skedsmokorset til kombinerte formål for å sikre fleksibilitet.

Områdereguleringen detaljerer arealbruken innenfor rammene i kommuneplanen. Planforslaget følger opp arealformål i kommuneplanen, gjennom å sikre arealer til ny gang- og sykkelforbindelse fra Åsenhagen og ny energistasjon ved E6. Kommunedirektøren vurderer at områdereguleringen i all hovedsak er i tråd med kommuneplanen.

Områdereguleringen viderefører gjeldende reguleringsplan for en rekke områder, blant annet for Skedsmo senter og REMA 1000. Ellers vil reguleringsplaner i området erstattes av ny områderegulering. En god del av de eksisterende reguleringsplanene er gamle uten detaljerte bestemmelser om fremtidig bruk. Det anses positivt å oppdatere planstatus i området med bestemmelser i henhold til nye overordnede føringer.

5.3 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 stedskarakter. Økt andel leiligheter tilrettelegger for et mer mangfoldig bomiljø. Planforslaget legger opp til ca. 1100 nye boliger på Skedsmokorset. Utbygging av områdene innenfor planen vil skje over lang tid. Dette er blant annet fordi det er en rekke tekniske anlegg som må etableres før området kan fortettes.

Planen legger opp til et større lokalt handels- og servicetilbud tilpasset et lokalt marked. Mange av Skedsmokorsets innbyggere vil kunne gjøre flere innkjøp og ærender tett på kollektivknutepunktet

og i nær avstand til bosted. 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*. 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 noe nabobebyggelse. Grepet legger opp til endringer av eksisterende boligtomter som kan stride med grunneiers interesser. På noen veier vil utviklingen kunne medføre noe økt trafikk, blant annet i Furustubben og Midtskogveien.

5.4 Konsekvenser av samferdselsgrepene

Det foreslåtte grepet med ombygging fra vei til gate, vurderes å ha en rekke positive virkninger. Den nye gateutformingen vil i større grad enn i dag prioritere gående og syklende. 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 fartsreduserende 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. Grepene vil bidra til at veksten i persontransport tas med kollektiv, sykkel og gange, i henhold til nasjonale og regionale føringer.

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

Det har lenge vært forslag om tunnelløsninger gjennom Vardeåsen og forlengelse av Bølerveien for å løse utfordringene med gjennomgangstrafikken fra Gjerdrum. I trafikkanalysen fra 2020, viser modellberegninger at en slik tunnel vil gjøre lite for å redusere trafikkmengdene på de sentrale veiene på Skedsmokorset, uten at det gjøres ytterligere tiltak. Ca. 2/3 av trafikken på Skedsmokorset er lokalskapt. Det er ikke ansett som aktuelt å prioritere slike prosjekter med midler. Dersom det blir aktuelt, må det behandles i egne planer.

Områdereguleringen har ikke mulighet til å løse trafikkutfordringene på Skedsmokorset for gjennomgangstrafikken. Denne vil fortsatt være der og gi støy og kø gjennom Skedsmokorset. Både bebyggelse og endret gateprofil er utformet for å redusere ulempene av dette også i en situasjon med fortsatt gjennomgangstrafikk. Forhåpentligvis vil dette også ha en avvisende effekt på gjennomgangstrafikken, slik at denne velger andre veier.

Ved budsjettforhandlingene i desember ble det vedtatt et verbalforslag punkt 7.3 om at det skal legges frem en sak om mulige trafikk-løsninger for Skedsmokorset. Saken skal vise løsninger for å separere lokaltrafikken fra gjennomgangstrafikken. En slik sak skal fremlegges. Det har vært arbeidet med å sy sammen et helhetlig planforslag for områdereguleringen i lang tid, og verbalvedtaket kommer for sent til å kunne påvirke områdereguleringen i denne omgang.

5.5 Konsekvenser for klima og miljø

I et klimaperspektiv er det positivt å tilrettelegge for ny bolig- og næringsbebyggelse i nærheten av kollektivknutepunkt. Dette gjør det enklere for mennesker som bor og jobber på Skedsmokorset å benytte seg av kollektivtilbudet fremfor å kjøre bil. Et større gang- og sykkelnettverk vil også kunne bidra positivt for grønn mobilitet. Ved å styrke Skedsmokorset som sentrum, vil dette kunne bidra til at flere handelsreiser gjøres lokalt, og det øker da sannsynligheten for at slike reiser tas med klimavennlige transportmidler.

I planen avsettes det areal for energistasjoner med energibærere som elektrisitet, biogass og hydrogen. Ettersom veitrafikk er en av de største kildene til klimagassutslipp, vurderes dette grepet å kunne bidra til å redusere utslippene. Tiltaket vurderes å være i tråd med statlige og regionale føringer for klima og mål i kommunens klimastrategi.

Arbeidet med områdereguleringen har avdekket en del forhold rundt vann, avløp, og overvannssituasjonen på Skedsmokorset som må forbedres. Overvannshåndtering er spesielt adressert i dette planforslaget. Målet er å ta endret klima på alvor og tydeliggjøre de helhetlige grep som trengs for å løse denne utfordringen. Planforslaget tilrettelegger løsninger slik at området skal tåle fremtidige styrtregnsflommer og forventede klimaendringer.

Behovet for oppgradert ledningsnett er også grundig adressert og vurdert. Planen sikrer nødvendige oppgraderinger av vann- og avløpsnettet, og bidrar således til å redusere svinn og forurensning, i samsvar med nasjonale, regionale og kommunale føringer for dette.

Gjennom å klargjøre disse forholdene og ivareta dem i planforslaget, vil Skedsmokorset bli mer robust for fremtidig klima og redusert forurensning. Samtidig øker det forutsigbarhet for utbyggere og kommunen selv.

5.6 Konsekvenser for barn og unge

I henhold til *Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging* skal barn og unges interesser bli hørt og ivaretatt gjennom planarbeid. Det har blitt gjennomført medvirkning med denne gruppen tidligere. Det har vært vanskelig å få til deltakelse fra barn og unge i ytterligere workshops i planprosessen. For å imøtekomme kravene planlegges det for ytterligere medvirkning i forbindelse med høring av planen. For å få innspill fra denne målgruppen, sendes saken i første omgang til Ungdomsrådet for vurdering.

Skedsmokorset er i dag et område som er svært trafikkert. Planen har som hensikt å tilrettelegge bedre for gående og syklende i området. De trafikale grepene som foreslås i planen vurderes å sikre tryggere ferdselsmuligheter for barn og unge. Skedsmokorset har behov for flere grønne arealer og lekeområder. Det reguleres areal for ny barnehage på Skedsmokorset, som tilfredsstiller behov i barnehagebehovsplanen. En ny barnehage kan også benyttes til lek og opphold utenom barnehagens åpningstider, og vil dermed bidra til et bedre tilbud av lekearealer enn i dag. Samtidig reguleres det en ny park sentralt på Skedsmokorset, som skal kunne brukes av ulike aldersgrupper og gi mulighet for lek og samhandling mellom barn, unge og voksne.

5.7 Økonomiske konsekvenser

Tettstedsutvikling koster, også for kommunen. Planbeskrivelsens kap. 7.1 har beskrevet rekkefølgebestemmelsene som foreslås i planforslaget. Disse er innrettet slik at nødvendige samfunnstjenester og tekniske anlegg skal komme på plass til riktig tid. Rekkefølgebestemmelsene, samt organiseringen av realiseringen av rekkefølgebestemmelsene, kalles en gjennomføringsmodell.

Alle kostnader kan ikke legges over på grunneiere. Kommunen eier flere eiendommer innenfor planområdet. Områdereguleringen gir kommunen anledning til å utvikle eiendommene til både offentlige og private formål. Som grunneier må kommunen ta kostnadene ved å bygge ut egne eiendommer. Noen områder kan kommunen dersom ønskelig etter hvert selge til boligutvikling. Dette vil skape inntekter. Samtidig må kommunen bidra med sin forholdsmessige andel til de prosjekterrelaterte og områderelaterte rekkefølgekravene. Planen stiller gjennom rekkefølgebestemmelsene krav til en rekke tiltak, som må realiseres før utbygging på Skedsmokorset kan igangsettes.

Når rekkefølgebestemmelsene krever at et teknisk anlegg er «sikret opparbeidet» betyr dette i praksis at en privat utbygger eller kommunen som grunneier må betale et avtalt økonomisk bidrag før realisering, f.eks. før igangsettingstillatelse (IG). Når det ikke kreves fysisk opparbeiding, må noen andre ta rollen som byggherre for de tekniske anleggene som må bygges. Dette må for de fleste av tiltakene her være kommunen. Ved å vedta rekkefølgebestemmelser som de som er foreslått i planbestemmelsene, påtar kommunen seg i praksis byggherreansvaret for mange av de tekniske tiltakene. Dette vil også 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.

Det er ikke utarbeidet et kostnadsestimat av rekkefølgekravene på nåværende tidspunkt. Dette er ikke hensiktsmessig før førstegangsbehandling, da det er et stort arbeid, og det kan bli endringer i planforslaget ved førstegangsbehandling. Det foreslås at en slik beregning fremlegges til andregangsbehandling av planen. Det foreslås videre i innstillingen at det til andregangsbehandlingen, enten i en egen sak, eller som del av planforslaget, legges frem en tydeliggjøring og et anslag på hva slags forpliktelser og kostnader av ulik karakter kommunen påtar seg som følge av den tettstedsutviklingen det legges opp til.

6 Alternative innstillinger

Dersom det er ønskelig med endringer og justeringer i planforslaget til offentlig ettersyn, kan det utformes som tilleggspunkter til vedtaket.

Det kan også fremmes forslag om at planforslaget ikke skal legges ut til offentlig ettersyn, men sendes tilbake til administrasjonen med presisering av hva som må endres for at saken kan tas opp til ny behandling.

7 Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at forslag til områderegulering for Skedsmokorset øst, legges ut til offentlig ettersyn. I tillegg anbefales det at følgende vedtas:

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.

Dato: 27.01.2025

Lene Mürer

Direktør Samfunn og kultur

Dokumentet er elektronisk godkjent