Samferdselsplan for Skedsmo

SKEDSMO KOMMUNE

2016-2030

Samferdselsplanen for Skedsmo 2016 – 2030 ble behandlet i Kommunestyret 25.01.2017. Følgende ble vedtatt med 36 mot 11 stemmer:

Skedsmo kommune vedtar Samferdselsplan for Skedsmo 2016 – 2030 med justeringer som er foreslått i saksframleggets punkt 3.2. og handlingsplan, datert 07.04.2016, med følgende tillegg:

- Det skal vurderes egen busstrase mellom Kjeller og Holt/Vestvollen. Rådmannen bes fremme sak til politisk behandling om mulig trasevalg i løpet av 2017.
- Det skal vurderes ny veiforbindelse under jernbanen fra Strandveien til Nedre Rælingsveg eller utvidelse/forlengelse av eksisterende undergang.
- Det skal vurderes veiløsninger for bedre trafikkfordeling og trafikkavvikling i området Strømmen – Sagdalen – Hvam.
- Det skal foretas en helhetlig gjennomgang av trafikkavviklingen på Skedsmokorset, herunder forsterking av kollektivterminal og kryssløsninger, samt vurdere hvilke utbedringer som kan gjøres for å få til en bedre trafikkavvikling i området. Rådmannen bes fremme en sak til politisk behandling i løpet av 2017.
- Det skal utarbeides en egen parkeringsstrategi for Skedsmo kommune.

De prioriteringer som gjøres i samferdselsplanens handlingsplan er prinsipielle valg som skal legges til grunn ved videre planlegging etter plan- og bygningsloven. Der handlingsplanen angir prioriteringer som ikke innebærer et konkret utformet tiltak, kan dette fritt utformes, forutsatt at det ikke er i strid med samferdselsplanens prinsipielle og helhetlige konsept.

Småhusbebyggelsen i Lillestrøm og Strømmen skal skjermes mot økt gjennomgangstrafikk. Større tiltak som mulig stenging av gater, må sees i sammenheng med avbøtende tiltak som for eksempel kapasitetsutvidelse av hovedveisystemet rundt bykjernen samt trafikksikring i boligområdene.

Samferdselsplanen legges til grunn for innspill og arbeid mot Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen og Samarbeidsrådet for Nedre Romerike.

Skedsmo kommune tar initiativ overfor andre kommuner på Nedre Romerike med siktemål å utarbeide en bymiljøpakke for regionen. Dette som et tiltak for å arbeide frem et mulig finansieringssamarbeid med stat og fylke i oppfølgingen av kommunale regionale planer for samferdsel i regionen.

Innhold

Innhold 1
1. Innledning 0
2 Gjeldende planer 2
3. Mål for Samferdselsplan for Skedsmo 7
4. Konsekvenser 9
4.1 Kollektivakse Kjeller – Lillestrøm (kollektivtiltak nr 1) 9
4.2 Kollektivtrase mellom Lillestrøm og Strømmen (kollektivtiltak nr 4) 11
4.3 Kollektivtrasé Holt/Vestvollen – Kjeller (HiOA) 12
4.4 Kollektivtrasé Tæruddalen - Skedsmokorset 13
4.5 Sykkelforbindelse Skedsmokorset – Leirsund 14
4.6 Sykkeltrase Lillestrøm – Oslo (sykkeltiltak nr 2) 15
4.7 Hovedveisystem i Lillestrøm sentrum 16
4.8 Ny Nordbyvei 18
4.9 Stamveinett i Skedsmo 19
4.10 Omlegging av Rv. 120 på Skedsmokorset 21
5. Vurdering 23
5.1 Kollektivtiltak 23
5.1.1 Kollektivprioritering i Storgata mot Rv. 22 Fetveien 24
5.1.2 Kollektivprioritering Rv. 22 Hvam – Kjeller – Alexander Kiellands gate 24
5.1.3 Gateterminal i Lillestrøm 25
5.1.4 Kollektivprioritering mellom Lillestrøm og Strømmen via Sagdalen 25
5.1.5 Ny kollektivterminal på Skedsmokorset 26
5.1.6 Andre kollektivtiltak 26
5.2 Sykkeltiltak 27
5.2.1 Høykvalitets sykkelforbindelse, Lillestrøm – Kjeller 27
5.2.2 Sykkelekspressvei Lillestrøm – Oslo 27
5.2.3 Sykkelveg med fortau på Rv. 22, Hvam – A. Kiellands gate – (Sørumsgata) 27
5.2.4 Sykkelveg fra Skjærvakryssing til Lillestrømbrua 28
5.2.5 Gang- og sykkelforbindelse mellom Nebbursvollen og Rv. 22 Fetveien 28
5.2.6 Andre sykkeltiltak 28
5.3 Biltiltak 28
5.3.1 Rv159, Isakveien - Rælingstunnelen 29
5.3.2 Ny Rv. 120, Rolf Olsens vei – Kirkeveien 29
5.3.3 Avbøtende tiltak - konsekvenser av kollektivprioriteringer 30
5.3.4 Samlegater i Lillestrøm, nye tverrforbindelser 30
5.3.5 Fv120 Bølerveiens forlengelse 30

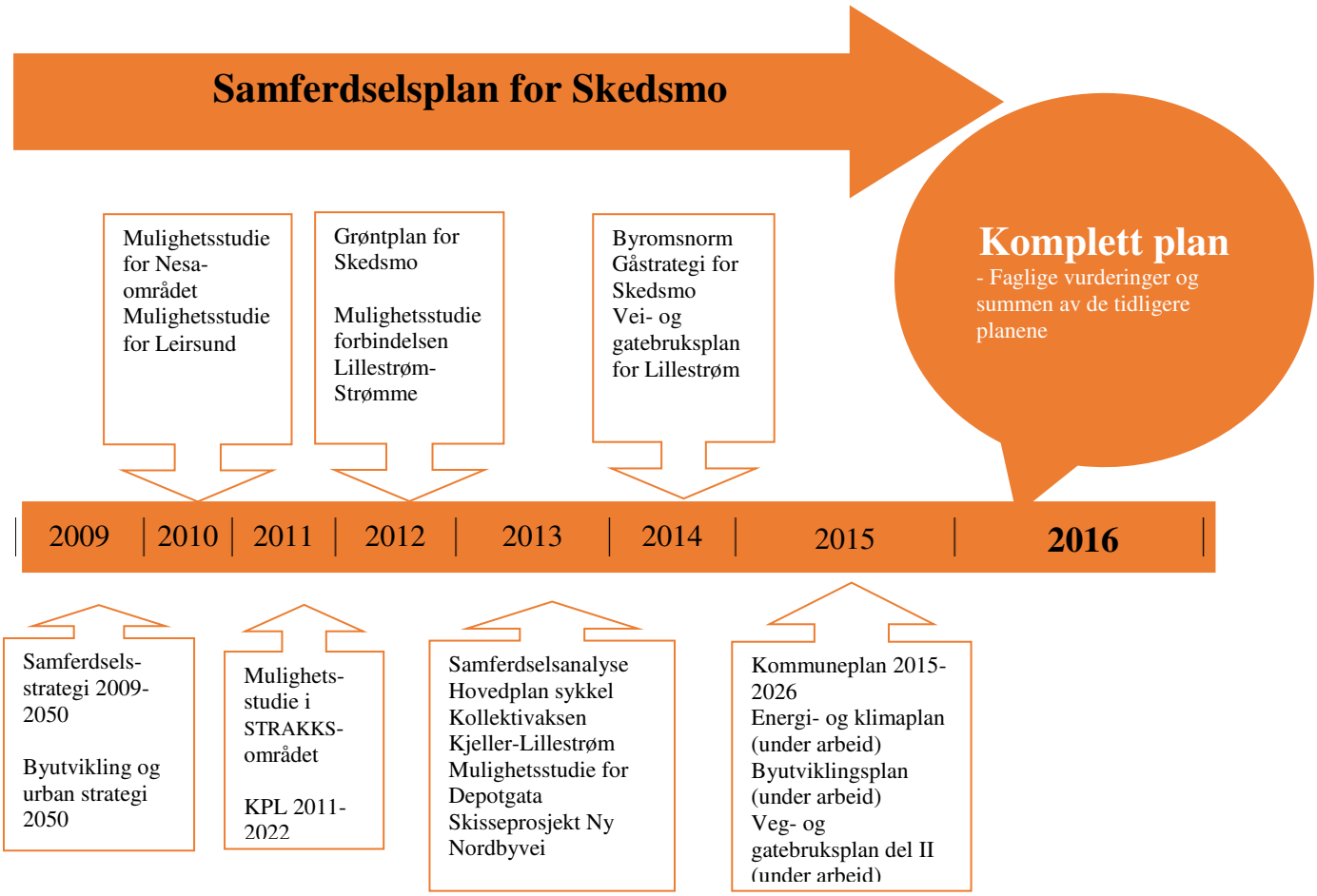
5.3.6 Andre biltiltak 31
5.4 Parkering 32
5.4.1 Parkeringsstrategi 32
5.4.2 Kommuneplanrullering 32
5.5 Gåtiltak 33
5.6 Byutvikling 33
5.7 Økonomi 33
6. Handlingsplan 35
6.1 KOLLEKTIVTILTAK 35
6.2 SYKKELTILTAK 37
6.3 BILTILTAK 39
6.4 PARKERINGSTILTAK 41
6.5 GÅTILTAK 42
6.6 BYUTVIKLING 42
Vedlegg 43

1. Innledning

De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging (rev. 12.06.15) vektlegger samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging som veldig viktig for å kunne tilrettelegge for attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder, der fokuset er på å utvikle kompakte byer og tettsteder, og bygge tett rundt knutepunktene. Dette for å redusere byspredning, transportbehov og klimagassutslipp.

Samferdselsplanen for Skedsmo skal bygge opp under nasjonale, regionale og lokale mål om at all vekst i transportbehov skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Planen skal samkjøre de eksisterende planene, strategiene og målsettingene for samferdsel. Dette fordi Skedsmo skal ha sterk, sentralisert vekst uten at det genererer vekst i biltrafikken.

Figuren under viser gangen i arbeidet mot en Samferdselsplan for Skedsmo, med utførte strategi- og analysearbeider, samt egne planer for ulike tema.



Utgangspunktet for Samferdselsplanen er hovedmålet i Samferdselsstrategi for Skedsmo 2009-2050 om at *Skedsmo kommune ønsker en miljøvennlig og bærekraftig areal- og transportutvikling*, der delmål bygger opp under kommuneplanen sitt hovedmål om *at*

Skedsmo kommune skal utvikle og vedlikeholde kvaliteter som gjør den til en av landets mest attraktive bosteds- og etableringskommuner.

Samferdselsplan for Skedsmo bygger på gjeldende regionale planer, samt planer og strategier laget av Skedsmo kommune, disse er oppsummert i kapittel 2. Kapittel 3 viser mål og strategier for samferdselsplanen. Ulike alternativer til tiltakene er konsekvensvurdert i kapittel 4. Tiltakene som er foreslått er vurdert i kapittel 5. Vurderingene er basert på konsekvensvurderingene i kapittel 4, samt gjeldende planer og forslag til Samferdselsplan for Skedsmo. I kapittel 6 vises handlingsplan med tiltak for tema; kollektiv, sykkel, bil, parkering, gange og byutvikling. Tabellene i handlingsplanen viser tiltak med gjennomføringstid enten før 2030 eller 2050. Hvert tema har også en tabell som viser tiltak som ikke har noen prioritert rekkefølge, samt tiltak som har behov for videre utredning.

2 Gjeldende planer

Gjeldende planer som er særlig relevante for Samferdselsplan for Skedsmo.

Regional areal- og transportplan i Oslo og Akershus

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus har følgende hovedmål:

- 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 på en rasjonell måte knytte den flerkjernete regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport

I felles uttalelse fra SNR ble det listet opp en rekke premisser til den regionale planen. Uttalelsen trekker fram viktigheten av en flerkjernet utvikling i bybåndet på Nedre Romerike, med betydelige arealressurser og nærhet til eksisterende og framtidige kollektivårer, er en svært viktig akse. Planen må bygge opp under kollektivtiltak som bidrar til utvikling i bybåndet.

I Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er Lillestrøm utpekt som en regional by. Regionale byer skal ta en høy andel av veksten og få en sterkere rolle i regionen. Det er pekt ut særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling på Romerike og i Follo. Her må det skje en langsiktig og samordnet satsning fra alle aktørene som inkluderer kollektivtiltak, arealplanlegging og samhandling med næringslivet. Bybåndet mellom Lillestrøm/Kjeller, Lørenskog og Oslo sentrum er et definert vekstområde der kollektivtrafikken skal ha høy kvalitet og frekvens, og det skal fortettes rundt knutepunkt. Planen følges opp med et arbeid med *delregionale mobilitetsprogram*, der hovedfokus ligger på kollektivframkommelighet til Lillestrøm fra regionen, samt utvikling av kollektivnettet i bybåndet for å bygge opp under potensiell nærings- og boligutvikling. Arbeidet ferdigstilles høsten 2016.

KVU Oslo-navet

Hovedoppgaven til konseptvalgutredningen for Oslo-navet var at «*KVU-en skal belyse om og eventuelt hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles for at det overordnede politiske målet om at veksten i persontransporten skal skje med kollektiv, sykkel og gange kan innfris*». Avgrensningen for arbeidet er grovt satt til området rundt Oslo som kan betjenes med lokaltog, noe som da omfatter Skedsmo og Nedre Romerike. Kjerneområdet for arbeidet er kollektivsystemet innenfor Ring 3. Arbeidet presenterer tallrike rapporter med grunnlagsmateriale for de konseptene som presenteres og for ulike vurderinger som er gjort.

Skedsmo har vurdert de anbefalte KVU-tiltakene til å kunne ha positiv effekt utover på Romerike, med etablering av knutepunkt på Bryn og en S-bane med 10-minutters frekvens som vil løfte hele jernbanetilbudet mot øst. Prosjektet forlengelse av t-bane fra Ellingsrud til Lørenskog ligger inne som et 0+-alternativ, men det er ikke sagt for langt dette prosjektet strekker seg. Det er i andre sammenhenger ytret sterke ønsker om at en slik bane skal gå videre til Lillestrøm og Kjeller. Prosjektets beskrivelse i KVU Oslo-navet kan ha sammenheng med at det har pågått en parallell KVU-prosess for kollektivtilbud mellom Grorud og Lillestrøm (Kjeller). En forlengelse av kollektivstrenger fra Lørenskog til

Lillestrøm og Kjeller har betydning for trafikkløsninger i Oslo-navet, noe som ble presisert i kommunen sin uttalelse. Bybåndet er for regionen en forutsetning for selvstendig byutvikling i denne aksen. En svakhet ved arbeidet er det tilsynelatende snevre synet på byutvikling og etablering av et urbant næringsliv, og hvordan Regional plan for areal- og transport har blitt ivaretatt mht Lillestrøm som regionalt senter og knutepunkt.

KVU Nedre Romerike (pågående)

Fylkeskommunen sendte i 2014 en bestilling til Ruter om å gjennomføre en Konseptvalgutredning (KVU) for kollektivtransport for øvre del av Groruddalen mot Lørenskog, med perspektiv mot Skedsmo. I dette arbeidet ble alternative traseer og transportløsninger gjennomgått, silt og valg ut på bakgrunn av formulerte behov, mål og krav. I vurdering av arbeidet la Rådmannen fram et notat vedrørende de valgte konseptene. Der ble det vurdert at det skal være mulig å velge tiltak som utvikles over tid, slik at det eksempelvis kan utvikles superbuss på kort sikt og t-bane, bybane eller trikk senere.
KVU-rapporten ble ikke godkjent av styret i Ruter, da den ble vurdert til å inneholde for store svakheter. Derfor ble det vinteren 2015 satt i gang en ny KVU-prosess. Denne prosessen har større fokus på et kollektivsystem som skal være regionalt og i mye større grad omfatte Lillestrøm og Kjeller. Arbeidet skal følge prinsipper lagt til grunn i Regional areal- og transportplan. Det er planlagt ferdigstilt ila 2017.

M2016, strategidokument til Ruter

For Lillestrøm er det gjort forbedringer som støtter opp under Lillestrøm som knutepunkt med utbygging av sykkelnettet, økt frekvens på tog til terminal og knutepunkt med buss og tog, og et bybusskonsept lokalt. Lokalbusser gir flatedekning og bør ha tilpasset frekvens til øvrig kollektivnett og være matebusser til banestasjoner. Reisefrekvensen for bybusser bør være 10 minutters frekvens. Øvrig tilbud i deler av Skedsmo faller utenfor høyfrekvent kollektivtransport. Områder med svært lav tetthet har buss til regionsenter som Lillestrøm innenfor halvtime eller timesfrekvens.

Det er store variasjoner i befolkningstettheten og regionalutviklingen i Skedsmo-området. Det er stort fortetningspotensial og mulige vekstområder i bybåndet fra Groruddalen til Kjeller via Lørenskog og Strømmen. Det kan være aktuelt med buss- eller bybanebetjening i bybåndet og på sikt kan det være aktuelt med utvidelse av toginfrastruktur i bybåndet. Bybane eller superbuss med god fremkommelighet kan lettere tilpasses eksiterende infrastruktur, og bør ha en 10 minutters frekvens, og kan på lengre sikt utbygges til en Romerikesbane. Inntil en baneløsning kan etableres, oppgraderes bussforbindelsen Lørenskog – Ahus – Lørenskog – Groruddalen – Oslo med svært høy frekvens store deler av driftsdøgnet.

Romerikesbanen er definert som ryggraden i kollektivnettet i nordøstområdet. Når Bryn knutepunkt er utviklet vil regionbusser mot Oslo knyttes til knutepunktet for overgang til det øvrige kollektivnettet, og i en framtidig situasjon vil regionbusser fra Skedsmo bringes til Lillestrøm for overgang til tog. En utvidelse ved Kjeller vil kunne gi en fremtidig superbuss eller bybane som kan føres via Lillestrøm med forbindelse videre til Oslo eller Gardermoen. Med dette vil Kjeller kunne utvikles som et svært funksjonelt og urbant byutviklingsområde.

Kommuneplan for Skedsmo, 2015-2026

Det er særlig strategier innen temaområdene *by- og tettstedsutvikling*, *energi og miljø*, og *folkehelse* som berører samferdselsplanen direkte.
By- og tettstedsutviklingen i Skedsmo kommune skal være preget av en urban fortetting som tar hensyn til mennesker og miljø. Arealbruk og transport skal ses i sammenheng. En vesentlig oppgradering av transportforbindelsene i bybåndet anses som en forutsetning for å oppnå den effekten forskningsvirksomhet på Kjeller og Ahus kan ha for videre næringsutvikling i området. En rekke tyngre investeringer på vei (bussframkommelighet) og bane innen bybåndet vil være en forutsetning for å sikre en overføring av transportveksten til kollektivtransport i dette området. Urban utvikling vurderes i kommuneplanen som en viktig betingelse for å nå kommunens øvrige utviklingsmål, inkludert bærekraft, konkurranseevne, god kommuneøkonomi, og forutsetninger for gode levekår og folkehelse for kommunens innbyggere. Dette medfører fortsatt fortetting og boligutvikling i sentrum og sentrale deler av Lillestrøm og Strømmen.

Samferdselsstrategi, 2009-2050

Skedsmo kommune har over tid hatt en stor vekst, både med hensyn til boligutbygging og næringsutvikling, noe som har ført til betydelig press på eksisterende veg- og gatenett. Regionale planer legger opp til at veksten i Skedsmo skal fortsette, hvilket vil skape store utfordringer for transportavviklingen i kommunen i tiden fremover. Skedsmo har strategisk plassering i forhold til flere av de mest sentrale transportårene på Østlandet. Dette medfører at kommunen må utarbeide planer og løsninger på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå samtidig.

Samferdselsstrategien har fem målsettinger som alle vil medvirke til oppfyllelse av premisset:

- Gjøre transportbehovet så lite som mulig
- Påvirke reisemiddelvalget bort fra bil
- Gjøre det trygt å ferdes på veiene
- Redusere ulempene ved å bo langs trafikkårene
- Bedre tilgjengeligheten for alle reisende

Målsettingene følges opp av en beskrivelse av ulike tiltak som vil kunne bidra til måloppnåelse for de enkelte delmålene.

Byutvikling og urban strategi, 2050

Intensjonene med strategidokumentet kan oppsummeres i to punkter:

- Forberede kommunen på en utvikling som er i samsvar med anerkjente globale, nasjonale og regionale utviklingskrav og utfordringer.
- Basere utviklingen på allerede definerte strategiske mål, egne ressurser og potensialer

For å nå hovedmålene med strategien, må følgende delmål oppfylles:

1. Etablering av en helhetlig urban struktur som grunnlag for en mangfoldig utvikling («molekylær modell»)
2. Definere byavgrensning og urbane soner
3. Kartlegge og stimulere utviklingsgeneratorer
4. Sørge for utvikling som støtter opp om etablerte bykjerner
5. Urbane soner skal inngå i en helhetlig struktur med grøntsoner som har god forbindelse til omkringliggende kulturlandskap

6. Videreutvikle trafikknett og samordne dette med arealutviklingen:
    - veinett
    - gang/sykkel- og turvegnett
    - variert og effektivt tilbud av kollektivtransport

Samferdselsanalyse, Skedsmo mot 2030

I samferdselsanalysen ble det gjennomført trafikkberegninger i RTM+. Beregningene synliggjort effekter av kommuneplan 2011-2023 og hvilke behov for videre arbeid som var nødvendig for å finne løsninger for areal- og transportutfordringene kommunen har. Samferdselsanalysen viser blant annet at:

- Arealpolitikken i kommuneplanen gir ønsket effekt med hensyn til lavere trafikkarbeid, og denne kursen bør derfor videreføres og forsterkes. I tillegg er videreføring og styrking av en restriktiv parkeringsnorm viktig.
- Kommuneplanen gir utfordringer med størst vekst i Lillestrøm og i de sentrale, sørlige delene av kommunen. Vegtiltakene i kommuneplanen er i liten grad tilrettelagt for å løse de konkrete problemene med intern trafikk i LSK-triangelet, og det bør vurderes om det er nye tiltak som bør utredes. Det bør derfor utarbeides en gatebruksplan for Lillestrøm og omegn (*er gjort i etterkant*).
- Dersom reisemiddelfordelingen skal endres betydelig fra i dag, er det nødvendig med en tung kollektivsatsning og en sterk prioritering av andre reisemidler enn bil.

Vei- og gatebruksplan for Lillestrøm

I arbeidet er det sett på hva det innebærer å styre etter vedtatte mål fra Nasjonal transportplan, Klimaforliket og statlige retningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging, der det heter at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Rapporten inneholder forslag til prioritering av de viktigste tiltakene som må på plass i LSK-trianglet (Lillestrøm, Strømmen, Kjeller), samt innfartsårer til Lillestrøm, for å bygge opp under kommunale, regionale og nasjonale mål.
Tiltakene som er foreslått er basert på trafikkberegninger i trafikkmodell RTM+ som viser vekstframskrivninger og konsekvenser på veinettet.

Forslag til samferdselsplan for Skedsmo (fagrapport)

Asplan Viak AS har på oppdrag fra Skedsmo kommune utarbeidet et forslag til Samferdselsplan for Skedsmo. Der har det ved hjelp av analyseverktøyet ATP og reisevaneundersøkelse blitt gjort tilgjengelighetsvurderinger og analyser som har munnet ut i et forslag til handlingsplan med tiltak.

Samferdselsplanen belyser flere utfordringer knyttet til de ulike temaene i planen. Dette er temaer som alle må ses i sammenheng. Utfordringene danner grunnlaget for tiltakene i handlingsplanen og forslagene til videre utredninger. Reisevaneundersøkelsen gjennomført i 2009 viser at Skedsmo har utfordringer med:

- Svært høy bilandel på innpendling som en utfordring i seg selv, og blir ekstra utfordrende med en kraftig økning i innpendling de siste årene
- Vesentlig lavere gangandel på arbeidsreiser sammenlignet med øvrige reiser for bosatte i Skedsmo

- Lave kollektivandeler for reiser internt i kommunen, gjelder både daglige reiser og arbeidsreiser
- Svært god tilgang på gratis parkering for arbeidstakere med arbeidssted i Skedsmo vanskeliggjør muligheten til å bruke parkering som et trafikkreduserende tiltak

Energi- og klimahandlingsplan 2016-2020

Transport er den desidert største kilden til direkte utslipp fra Skedsmo, og det er antatt å være et stort potensial for reduksjon. Handlingsplanen fokuserer på god, samordnet areal- og transportplanlegging, med formål om å minimere transportbehovet og legge til rette for at innbyggerne kan bruke kollektivtransport, gange og sykkel i langt større grad enn i dag. Videre vises det til at kommunen kan være en pådriver for en utslippsfri bilpark, og at det kan være en sterk signaleffekt om kommunens egen bilpark legges om til nullutslipp.
Energi- og klimahandlingsplan 2016-2020 har følgende hovedmål:

- I 2020 utgjør direkte utslipp av klimagasser fra Skedsmosamfunnet maksimalt 140 000 tonn CO_2-ekvivalenter

Hovedplan sykkel

Sykkelbyen føyer seg direkte inn under mål og delmål i kommunens samferdselsstrategi, og har følgende hovedmål:

- I Lillestrøm/Strømmen skal det være attraktivt og trygt å sykle for alle, året rundt
- Sykkelandelen for alle reiser skal økes til 14 %

Følgende strategier er lagt til grunn i planen:

- Tenke framkommelighet og tilrettelegging for sykkel og gange i *all planlegging* og om nødvendig på bekostning av bilen og bilparkering.
- Trafikksikkerhet for syklister med godt vedlikehold av sykkelvegnettet – både sommer og vinter.
- Tilrettelegge for samspill mellom alle trafikantgrupper – trafikkregulerende tiltak som tar hensyn til alle, men som prioriterer de myke trafikantene. Dette gir syklisten en klar posisjon i trafikkbildet.
- Bedre drift og vedlikehold av sykkelanleggene – dette gjelder særlig vintervedlikehold, der sykkelandelen er altfor lav

Gåstrategi

Strategidokumentet skal sikre de gående sin plass i planleggingen, og tilrettelegge for at gående skal bli tatt med i de planer der gående berøres. Formålet med gåstrategien er:

- Å tilrettelegge bedre for gående for å få flere til å gå mer.
- Å gjøre gåing til en del av hverdagsreisen, også i forbindelse med kollektivreise.

Det er et ønske om at det å gå skal bli en naturlig del av hverdagen og de hverdagslige aktivitetene og rutinene. Kommunen må gjøre grep som tilrettelegger for myke trafikanter, sikrer korte avstander og oppmuntrer til gåing til hverdagslige gjøremål. Satsingsområder for gåstrategien er miljø, helse og fremkommelighet. Det skal planlegges for et sammenhengende gangnett med størst fokus i sentrum men også et gangnett som tar en fra sentrum til periferi og ut i friluftsområder.

3. Mål for Samferdselsplan for Skedsmo

Følgende mål er hentet fra *Samferdselsstrategi for Skedsmo 2009-2050*, og er lagt til grunn for Samferdselsplanen:

Hovedmål:

Skedsmo kommune ønsker en miljøvennlig og bærekraftig areal- og transportutvikling

Delmål:

- Gjøre transportbehovet så lite som mulig
- Påvirke reisemiddelvalget bort fra bil
- Gjøre det trygt å ferdes på veiene
- Redusere ulempene ved å bo langs trafikkårene
- Bedre tilgjengeligheten for alle reisende

Delmålene bygger også opp under hovedmålet i *kommuneplanen for 2015-2026*, hvor det heter at **Skedsmo kommune skal utvikle og vedlikeholde kvaliteter som gjør den til en av landets mest attraktive bosteds- og etableringskommuner**.

Følgende strategier legges til grunn for å nå målene i samferdselsplanen:

- Legge arealutvikling til sentrale områder nær eksisterende servicetilbud og teknisk og sosial infrastruktur. Utbygging og fortetting styres til kommunens sentrale område: Lillestrøm-Strømmen-Kjeller (LSK-triangelet).
- Legge til rette for miljø- og klimavennlige samferdselsløsninger, og nedprioritere fremkommelighet for biler i områder hvor gående og syklende bør prioriteres. Det må samtidig legges til rette for gode løsninger for varetransport.
- Styrke kollektivtraséene, eventuelt på bekostning av fremkommeligheten for øvrig vegtrafikk, og spesielt i tilknytning til knutepunktene. Sørge for å bevare korridorer for fremtidig transportsystem gjennom gode og langsiktige planleggingsprosesser.
- Legge til rette for en infrastruktur som virker positivt på folkehelsen og fremmer et helsefremmende miljø med hensyn til luftforurensning, trafikkstøy og trafikksikkerhet.
- Forsterke gang- og sykkelveinettet i kommunen, og utvide vedlikehold og brøyting av gang- og sykkelveier. Legge til rette for et effektivt gang-, sykkelvegnett som binder alle byfunksjoner sammen. Sykkelrutenettet må dessuten vurderes i et regionalt perspektiv.
- Føre en aktiv parkeringspolitikk, for blant annet å styre sentrumsparkering og innfartsparkering. Etablere eventuelle nye parkeringsanlegg der hovedvegnettet tangerer Lillestrøm sentrum.
- Etablere gode og lettfattelige forbindelser mellom Lillestrøm og hovedinnfartsårene.
- Legge til rette for minst mulig biltrafikk i Lillestrøm sentrum, i samband med et effektivt kollektivtilbud og et godt gang- og sykkelvegnett inn mot og gjennom byen.
- Det skal være attraktivt å gå for alle i Skedsmo. Gående skal prioriteres i byrommet. Det skal etableres attraktive gangforbindelser gjennom kommunen, og universell utforming skal legges til grunn ved utforming av tiltak.

- Definere regionale og lokale knutepunkt, og legge til rette for gode forbindelser i mellom disse
- Alle skal føle seg trygge i trafikken i Skedsmo, og nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skadde

Strategiene er hentet fra *Samferdselsstrategi for Skedsmo 209-2050*, *Byutvikling- og urban strategi – perspektiv 2050*, *Kommuneplan for Skedsmo 2015 – 2026*, *Energi- og klimaplan for Skedsmo 2015-2020*, *Gåstrategi for Skedsmo,* og *Trafikksikkerhetsplan for Skedsmo 2012-2022*. Strategiene samsvarer dessuten med *Nasjonal Transportplan*, *Samordnet areal- og transportplan for Oslo og Akershus* og Ruters fremkommelighetsstrategi *K2016* og *M2016*. Tiltak som følger av mål og strategier vil være på kort sikt, mellomlang sikt (2030) og lang sikt (2050).

4. Konsekvenser

Under følger en oversikt over ulike alternativer til tiltak som er konsekvensvurdert opp mot hverandre. Det er vist positive og negative konsekvenser som ikke er sammenlignbare, og skal ikke vektes mot hverandre. Vurderingen må ikke oppfattes som en reell konsekvensvurdering, og er ikke uttømmende for hvert tema.
Konsekvensvurderingene følges opp med vurdering for hvert foreslåtte tiltak (kapittel 6 Handlingsplan) og begrunnes nærmere i kapittel 5.

4.1 Kollektivakse Kjeller – Lillestrøm (kollektivtiltak nr 1)

A	**Henrik Wergelands gate – Brandvoldgata – Brogata**	
+	Ligger i utbyggingsområde (sentrumsformål), kommer ombygging.	Offentlig/privat finansiering
+	Kan gi ny kobling over Kjeller Flyplass.	Korteste vei Kjeller – Lillestrøm
+	Mindre biltrafikk her betyr lite forsinkelse for buss.	Ingen hovedvei må stenges
+	God bredde mellom Gjerdrumsgata og Vestbygata.	Pga. friområde
0	Samme trasé som grøntdrag mot Kjeller.	Sammenheng kan gi estetisk kvalitet
0	Samme trasé som hovedakse for sykkel.	
-	Konflikt med syklende ved holdeplasser.	Lurt å legge traséene sammen?
-	Berører eksisterende boligområde.	Ombygging og ulemper for beboere
-	Brandvoldgata er for smal mellom Nittedalsgata og Gjerdrumsgata.	Innløsing av flere bolighus
-	Kronglete trasé (inntil Kjeller Flyplass eventuelt kan krysses).	Vet ikke når traséen kan forlenges
-	Økt støy i eneboligområde.	Skjerming er vanskelig
<u>Avveining:</u> Det er en fordel at denne traséen kan gjennomføres ifm. sentrums-utviklingen mellom Kjeller og Lillestrøm. Traséen treffer ikke fortettingsområdene best, og hele aksen blir liggende et stykke vest for dagens sentrumskjerne. Deler av traséen er forholdsvis enkel å gjennomføre, mens andre krever innløsninger av boliger. Følgelig er ikke dette et kortsiktig eller midlertidig alternativ.		
B	**Storgata – Adolph Tidemands gate – Jonas Lies gate**	
+	Ligger i utbyggingsområde (sentrumsformål), kommer ombygging.	Offentlig/privat finansiering
+	Storgata er uansett modent for ombygging (massutskifting).	Mulig

		gjennomføring med AFK/ SVA
+	Aksen kommer sentralt i det som blir fortettingsområdet mellom Kjeller og Lillestrøm.	Godt kundegrunnlag
+	Eksisterende bredde kan romme kollektivfelt, sykkelfelt og fortau.	16-18 meter
+	Aksen er allerede i dag hovedtrasé for buss.	Bl.a. rute 401
0	Flere tilliggende kvartal er etablert eller bygges ut nå.	
0	Berørte gater er fylkesveg, og tiltak må avklares med vegvesen og fylkeskommune.	
-	Konflikt med syklende ved holdeplasser	Kan sykkelaksen flyttes?
-	For liten bredde til hovedvei for bil og sterk bussprioritet samtidig. Både Storgata og A. Tidemands gate har svært stor trafikal betydning.	Fortrenge trafikk til andre gater?
-	Krysset og svingen ved kirka gir tunge svingebevegelser for buss.	Problem ved kø
<u>Avveining:</u> Det er en fordel ved denne traséen at den kan gjennomføres ifm. sentrumsutviklingen mellom Kjeller og Lillestrøm. AFK/SVA har allerede ønske om å masseutskifte Storgata. På kort sikt, og i neste tiår, vil dette være den korteste/raskeste veien mellom Kjeller og Lillestrøm. Traséen treffer sentrumsutviklingen best, men vil kreve betydelige avbøtende tiltak på øvrig gatenett.		Kostnad ca: 500 MNOK (+/- 60%)
C	**Alexander Kiellands gate – Solheimsgata – Jonas Lies gate**	
+	Gatene har god bredde (20 – 30 meter), kan gi lavere kostnad.	Særlig Alexander Kiellands gate
+	Ombygging kan til dels knytes til utvikling i Lillestrøm Øst.	Gjelder særlig Solheimsgata
+	Gata er en busstrasé allerede i dag.	Inkl. holdeplasser
+	Traséen tangerer Åråsen mellom Kjeller og Lillestrøm.	
0	Samme trasé som grøntdrag Stortorget – Åråsen.	Sammenheng kan gi estetisk kvalitet
0	Berørte gater er fylkesveg, og tiltak må avklares med vegvesen og fylkeskommune.	
-	Konflikt med syklende ved holdeplasser.	Gjeldende i dag også
-	Berører eksisterende boligområde.	Ombygging og ulemper for beboere
-	Hovedvei for bil og sterk kollektivprioritet, krever inngrep i grønne anlegg. Kiellands gate og Solheimsgata har svært stor	Fortrenge trafikk til andre gater?

	trafikal betydning	
-	Alternativet gir den lengste kollektivtraséen mellom Kjeller og Lillestrøm. Kortere å reise med personbil.	
-	Traséen vil kreve innløsing av forretningsgård i Solheimsgata 1	Jf. områdereg. Lillestrøm Øst
Avveining: Traséen treffer ikke utviklingen av sentrumsområdet mellom Kjeller og Lillestrøm. Dersom det forutsettes at grønne kvaliteter må bevares i A. Kiellands gate, vil kollektivprioritering gå utover fremkommelighet for bil.		

4.2 Kollektivtrase mellom Lillestrøm og Strømmen (kollektivtiltak nr 4)

A	**Jonas Lies gate – Nittedalsgata – Strømsveien**	
+	Ligger i sentrumsområde med utbyggingspotensial, fra Lillestrøm stasjon til Nitelva. Jonas Lies gate kan ha plass til kollektivfelt.	Offentlig/privat finansiering
+	Traséen treffer store utbyggingsområder som Depotgata, Strandveien og Skjærvaveien godt.	Gir passasjergrunnlag
+	Gata er trasé for våre viktigste bussruter allerede i dag (bl.a. 401 og 321).	Inkl. holdeplasser
+	Traséen bygger opp om at Strømmen og Lillestrøm vokser sammen, med arealutvikling og reiserelasjoner.	Urban utforming og mobilitet
0	Mulig konflikt mellom syklende og busser, særlig mellom Sagbruksveien og Stasjonsveien.	Gjelder begge alternativene
0	Berørte gater er fylkesveg, og tiltak må avklares med vegvesen og fylkeskommune.	
-	Jernbaneundergang i Sagdalen er trang, og viktig trafikal forbindelse. Sterk kollektivprioritering vanskelig mellom Skjettenveien og Rælingsveien.	Vurdere prioritering med signalanlegg?
-	Kollektivgate mellom Nitelva og Skjettenveien vanskeliggjøres av adkomst fra Strandveien (ny reg.plan) og biltrafikk til Lillestrøm.	Inngrep i Skjærvagapet eller innløse boliger?
-	Traséen kan kreve fortrenging av noe mer trafikk enn Alternativ B. Spesielt mellom Sagdalen og E6 (Hvam).	
-	Traséen vil krysse hovedvegen (for annen trafikk) på strekningen Sagbruksveien – Rælingsveien.	
Avveining: Løsningen kan gjennomføres ifm. utviklingen i Lillestrøm, Sagdalen og på Strømmen. Traséen treffer utviklingen i LSK-triangelet svært godt. Deler av traséen vil la seg gjennomføre greit, mens andre krever inngrep i friområder og eventuelt innløsninger av boliger. Traséen kan vanskelig gjennomføres med kollektivtrafikk i egen trasé hele veien.		
B	**Brogata – Rælingsveien – Strømsveien**	
+	Rælingsveien har relativt romslig utforming, og på deler av traséen kan det være plass til kollektivfelt.	Noe lavere ombyggingskostn.

+	Traséen er ca 700 meter kortere enn alternativ A.	Kan gi noe kortere reisetid
+	Kryssing over Rælingsbrua gir direkte tilgang til bussterminalen.	Enklere trafikkavvikling
0	Mulig konflikt mellom syklende og busser, særlig mellom Sagbruksveien og Stasjonsveien.	Gjelder begge alternativene
0	Traséen går gjennom Rælingen, og tiltakene må eventuelt utarbeides i samråd med Rælingen kommune.	
0	Berørte gater er fylkesveg, og tiltak må avklares med vegvesen og fylkeskommune.	
-	Rælingsbrua er et viktig krysningspunkt som avlaster trafikken i Jernbanegata og Nittedalsgata.	Tåler de andre aksene dette?
-	Rælingsveien har betydelig trafikk som vil bli fortrengt til andre veier. Dette vil særlig gjelde Øvre Rælingsvei i Rælingen.	Hva mener Rælingen kommune?
-	Traséen vil ikke ligge i tilknytning til utviklingsområdene i LSK-triangelet.	Bidrar mindre til urban utvikling
Avveining: Gjennomføring av denne traséen vil trolig være enklere og billigere enn alternativ A. Den vil stedvis være vanskelig å gjennomføre, men vil påvirke dagens kjøremønster mindre enn alternativ A. Trasévalget bidrar ikke til å øke passasjergrunnlaget, og vil ikke i samme grad fremstå som et urbant kollektivtilbud.		

4.3 Kollektivtrasé Holt/Vestvollen – Kjeller (HiOA)

Fra vedtak i sak *«tiltak for å sikre raskere og mer effektiv bussbefordring på Skedsmokorset og mellom Skedsmokorset og resten av kommunen»,* 28.01.2015.

A	**Prost Stabels vei – Kunnskapsveien – Instituttveien**	
+	Kort reisevei med kollektivtransport mellom H/V og HiOA.	Passasjergrunnlag på H/V
+	Deler av Holt/Vestvollen får kortere avstand til nærmeste bussrute.	
0	Man vet ikke om høgskolen blir liggende på Kjeller på lang sikt.	HiOAs leiekontrakt løpet ut om få år
-	Krever inngrep i et LNF-område mellom H/V og HiOA. Areal med høy landbruksverdi (kornproduksjon).	Arealbehovet er minst 6.250 kvm
-	Indre del av Prost Stabels vei er smal, svingete og bratt. Egner seg ikke for busstrafikk, og vil kreve betydelige tiltak.	Må vurdere fortau
-	Boligområdet på H/V får ulemper som følge av busstrafikk.	Støy, trafikksikkerhet
-	Usikkert hvilke ruter som skal gå på traséen. Fra Skedsmokorset til Kjeller vil alternativ A ta mer tid enn dagens trasé.	Ved avreise fra bussterminalen
Avveining: Traséen kan etableres over jordet, men det er uklart hvor god forbindelsen i Prost Stabels vei kan bli. Traséen gir bedre kollektivtilbud for reisende mellom H/V og Kjeller, men kan gi dårligere tilbud for andre kollektivreisende.		Kostnad: Minst 25 MNOK

B	**Rv. 120 Kirkeveien**	
+	Kirkeveien er i stor grad omgitt av åpne areal. Mulig å etablere kollektivfelt/ -prioritering flere steder i dagens trasé.	Lavere ombyggingskostn.
+	Etablering av kollektivfelt i Brøterbakken er regulert, og sikret med rekkefølgekrav.	Offentlig/privat finansiering
+	«OR Kjeller nord» gir store næringsareal ved holdeplass på toppen av Brøterbakken og nedover mot Fetveien.	Økt passasjergrunnlag
+	Traséen blir en naturlig og rask videreføring av kollektivfeltene som etableres fra Søndre Myrer, gjennom Skedsmokorset.	Enklere trafikkavvikling
0	Berørte gater er fylkesveg, og tiltak må avklares med vegvesen og fylkeskommune.	
-	Traséen ligger ikke i tettbygd strøk mellom Vestvollveien og Bergslia.	Svakt passasjergrunnlag
-	Kollektivfelt krever inngrep i LNF-områder. Noe av dette arealet er verdifull landbruksjord, andre er oppdelte restarealer.	
-	Rv. 120 er stamvei og må ha god tilgjengelighet. Ved kollektiv-prioritering må det derfor etableres kollektivfelt.	
<u>Avveining:</u> Trasé med kollektivfelt synes å være gjennomførbar på hele strekningen. Dersom Skedsmokorset, Kjeller og Lillestrøm er hovedmålpunkt, er dette den raskeste traséen. Alternativ B kan bidra til næringsutvikling i tråd med «OR Kjeller Nord».		

4.4 Kollektivtrasé Tæruddalen - Skedsmokorset

Fra vedtak i sak «*tiltak for å sikre raskere og mer effektiv bussbefordring på Skedsmokorset og mellom Skedsmokorset og resten av kommunen*», 28.01.2015.

A	**Tæruddalen – Salerudveien (Åsenhagen) – Skedsmokorset**	
+	Kort reisevei med kollektivtransport mellom Tæruddalen og Salerudveien/Åsenhagen.	Passasjergrunnlag på Åsenhagen.
+	Tiltaket kan ses i sammenheng med kollektivfeltet på Fv120 Gjerdrumsveien (sørgående).	
-	Krever inngrep i et LNF-område, evt. skoletomta. Høydeforskjeller krever mye areal til skråningsutslag.	
-	Salerudveien er svært smal og svingete. Egner seg ikke for kollektiv-trafikk, og vil kreve betydelige tiltak.	
-	Det må etableres fortau i Åsenhagen.	
-	Ulemper med tunge bussruter i rene boligområder.	Trafikksikkerhet, støy etc.
-	Usikkert hvilke ruter som skal gå på traséen. For Skedsmokorset - Lillestrøm vil alternativ A ta mer tid enn dagens trasé.	
<u>Avveining:</u> Traséen kan etableres over jordet og evt- skoletomta, men det er svært trangt og vanskelig terreng mot Salerudveien. Traséen gir bedre kollektivtilbud for reisende mellom Tæruddalen og Åsenhagen, men kan gi dårligere tilbud for andre kollektivreisende, for eksempel		Kostnad: Minst 30 MNOK

de som skal fra Skedsmokorset til Lillestrøm.		
B	**Tæruddalen – Solbergveien – Skedsmokorset**	
+	Dagens situasjon. Krever ingen investeringstiltak.	
+	Krysset Solbergveien/ Trondheimsveien bygges om til rundkjøring (av Statens vegvesen).	Bedret fremkommelighet
+	Fra Tæruddalen til bussterminalen på Skedsmokorset er Alternativ A korteste vei.	
-	Trasé frem og tilbake i Tæruddalen gir ikke bedret flatedekning.	
-	Ruter på traséen bruker tid på å kjøre inn og ut av boligområder.	Krever mye driftsmidler
Avveining: Dagens rute er kronglete, og kan virke unødvendig på passasjerer. Alternativ B gir dårlig flatedekning, men gir kortere reisetid.		

4.5 Sykkelforbindelse Skedsmokorset – Leirsund

Fra vedtak i sak *«tiltak for å sikre raskere og mer effektiv bussbefordring på Skedsmokorset og mellom Skedsmokorset og resten av kommunen»,* 28.01.2015.

A	**Berger – Bølerveien – Leirsund st.**	
+	Gir kort sykkelavstand mellom Berger og Leirsund stasjon.	Potensial for arbeidsreiser?
+	Går i et fint kulturlandskap som kan gjøre den attraktiv for tursyklister.	
+	Kan legges i eksisterende gårdsveitrasé.	Lavere kostnad
-	Muligheten for å sykle på eksisterende gårdsvei er god. Denne er ikke mye trafikkert.	Behov for å utbedre den?
-	Gårdbrukere på strekningen ønsker syklister velkommen, men ønsker ikke utbedring av veien.	
Avveining: Hovedformålet med tiltaket er å gjøre det attraktivt å sykle til Leirsund stasjon for arbeidsreisende. Avstanden er på 2-3 km, og det er usikkert hvor stort potensialet for slike reiser er. Siden tiltaket gjelder en lang strekning (2km), blir det fort kostbart. Samtidig kan dagens vei fungere godt som sykkelvei med tydelig skilting.		Kostnad ca: Minst 10 MNOK
B	**Kirkeveien – Leirsundveien – Rolf Olsens vei**	
+	Traséen går langs fylkesvei, og er allerede et prioritert prosjekt (av Statens vegvesen).	Må reguleres, mulig regional finansiering
+	Alternativ B gir god tilknytning til øvrig gang-/ sykkelveinett.	Kirkeveien og Rolf Olsens vei
+	Traséen blir korteste vei for syklende mellom Skedsmokorset og Leirsund stasjon.	
-	Avstanden mellom Skedsmokorset og Leirsund stasjon er nesten	

	5 km, og har begrenset potensial for bruk blir til arbeidsreiser.	
-	Gang- og sykkelveien vil kreve inngrep på landbruksjord som kan ha stor verdi.	Krever mye driftsmidler
Avveining: Leirsundveien er en av svært få fylkesveier i Skedsmo som ikke har gang- og sykkelvei. Dette anses som et viktig prosjekt for å fullføre gang- og sykkelnettverket, og det er prioritert av vegvesenet og fylkeskommune.		

4.6 Sykkeltrase Lillestrøm – Oslo (sykkeltiltak nr 2)

A	**Strømsveien – Henrik Ibsens vei – Statsråd Ihlens vei**	
+	Går i korteste vei mellom Lillestrøm og Strømmen. Passerer jernbanestasjonene i Sagdalen og på Strømmen.	
+	Gir best stigningsforhold mellom Lillestrøm og Strømmen.	
+	Trasé langs jernbanen gir god fremkommelighet for syklende, med lite kryssende trafikk (gående og kjørende).	
+	Utnytter areal langs jernbanen som ellers ikke blir brukt.	
0	Alternativene A, B og C ekskluderer ikke hverandre, og kan gjennomføres sammen.	
-	Krevende å finne gode løsninger for trasé langs jernbanen (innenfor byggegrensen til jernbanen).	
-	Boligeiendommer langs jernbanen kan få ulemper, for eksempel dersom sykkelveien får innsyn.	
-	På trange strekninger kan det bli nødvendig med bruløsninger eller lignende.	Kostnadsdrivende
Avveining: Tiltaket er på enkelte strekninger teknisk krevende, og kan bli kostbart. Ved etablering av ekspressvei vil dette bli den korteste og raskeste veien mot Oslo. Det er positivt at traséen treffer jernbanestasjonene, og at det kan ses i sammenheng med gang- og sykkelveitiltak i Groruddalen.		
B	**Rælingsveien – Strømsveien**	
+	Korteste vei mellom Lillestrøm og Ahus/ Lørenskog sentrum (via Strømmen).	
+	Traséen treffer potensielle utbyggingsområder i Strømmen sentrum godt.	
+	Traséen er delvis opparbeidet allerede.	Rælingsveien
0	Alternativene A, B og C ekskluderer ikke hverandre, og kan gjennomføres sammen.	
-	Alternativet går i Strømsveien gjennom Strømmen. Dette kan gi konflikter mellom syklende og kollektivtrafikk.	
-	Betydelig stigning fra Rælingsbrua til Stalsberg.	

Avveining: Traséen gir kort vei mellom Lillestrøm og Ahus (via Strømmen sentrum), og gir kobling til gang- og sykkelveitraséen langs Rv. 159 og E6 til Oslo. Traséen har mer stigning enn Alternativ A, men er et godt supplement til dette alternativet.		
C	**Hovedbanen (sykkelhighway)**	
+	Går langs jernbanen gjennom Lillestrøm og sørover til Groruddalen og Oslo. Attraktivt for syklende fordi det gir kort vei, høy hastighet, enkel å forstå.	Raskest for syklende til Oslo
+	Tiltaket er et signalprosjekt som heve profilen på sykkelreiser mellom Oslo og Romerike.	
0	Alternativene A, B og C ekskluderer ikke hverandre, og kan gjennomføres sammen.	
-	Alternativ C går langs jernbanen. Krevende å finne gode løsninger (innenfor byggegrensen til jernbanen).	
-	Boligeiendommer langs jernbanen kan få ulemper, for eksempel dersom sykkelveien gir innsyn.	
-	På trange strekninger kan det bli nødvendig med bruløsninger eller lignende.	Kostnadsdrivende
Avveining: Alternativ C kan ha det største potensialet som ekspressvei for syklende. Det er dessuten et tydelig konsept som kan profilere Lillestrøm som sykkelby. Dette vil trolig være et kostbart og teknisk krevende alternativ.		Kostnad ca: 300 MNOK (+/-60%)

4.7 Hovedveisystem i Lillestrøm sentrum

A	**Sentrumsringen (dagens situasjon)**	
+	God tilgjengelighet for kjørende til sentrumskjernen. Betjener de tilliggende områdene, som Volla.	
+	Sykkelfelt i hovedgater gir relativt god sykkeltilgjengelighet i og gjennom sentrum.	
+	God gatestandard krever lite vedlikeholdstiltak, og er rimelig å beholde som løsning.	
0	Berørte gater er fylkesveg, og tiltak må avklares med vegvesen og fylkeskommune.	
-	Noe kødannelse og forsinkelser i sentrum. Særlig østre del av ringen (med innfartsgater).	
-	Ring fører til at nesten alle kvartal i sentrumskjernen ligger inntil en hovedgate.	Støy gir mulighet for færre boenheter.
-	Sykkelfelt gir tilgjengelighet, men ikke trygghetsfølelse for syklende. Løsningen er ikke optimal for alle syklende.	Pga. mye trafikk
-	Buss og annen trafikk går i samme kjørefelt. Kø gir store forsinkelser for bussene. Det er trangt for bussene ved kirka.	Sammenheng med X Storgata
Avveining: Sentrumsringen gir mye trafikk på flere hovedgater i		

sentrumskjernen. Dette er begrensende for byutviklingen, blant annet når det skal skapes attraktive byrom og gode boområder. Dagens gateutforming gir begrenset mulighet for å prioritere gående, syklende og kollektiv-reisende. Det er ikke behov for å gjøre store, fysiske tiltak i sentrumsringen, med det kan være aktuelt å endre regulering/ bruk.		
B	**Kollektivakse Storgata – A. Tidemands gate – Jonas Lies gt.**	
+	Kollektivtrafikk inn til stasjonen blir tydelig prioritert i sentrumskjernen. Kortere reisetid og mulighet for høyere frekvenser på rutene.	
+	Utviklingsområdet Storgata (Lillestrøm Nord) får mindre trafikk, bedre tilgjengelighet for gående og mer attraktivt gatemiljø.	Utvikles i offentlig/ privat samarbeid
+	Kollektivaksen kan på sikt betjenes med ulike kollektivreisemiddel, og gatesnittet har blant annet plass til bybane/trikk.	
+	Løsningen kan utvides, f.eks. til Strømmen, Ahus, Fjerdingby, Hvam og Skedsmokorset (er ikke er bundet til type kjøretøymateriell)	
+	Kollektivgater gir muligheter for å utvikle et urbant kollektivtilbud, som kan ta en større andel av Skedsmos interne reiser.	Jf. rullende fortau i Oslo
0	Berørte gater er fylkesvei, og tiltak må avklares med vegvesen og fylkeskommune.	
-	Redusert fremkommelighet for annen kjørende trafikk. Krever at det gjøres avbøtende tiltak, blant annet i boliggater	Det gjøres beregning av effekten
-	Sykkelfelt og holdeplasser kan gi konflikter, kan være krevende å løse	
-	Økt trafikkvolum i øvrig gatenett, særlig i hovedgatene. Miljøbelastningene vil dermed øke langs disse.	
-	Trangt for busser i krysset Storgata/Parkalleen, og ned A. Tidemands gate. Det vil hjelpe om det ikke er kø her.	
<u>Avveining:</u> Tiltaket vil gi dårligere tilgjengelighet for kjørende ved at noen reiser blir lenger, og at det blir mer kø på det øvrige gatenettet. Blant annet vil A. Kiellands gate, Solheimsgata og Jonas Lies gate få mer trafikk. Det må gjøres tiltak for å unngå for store trafikkproblemer som Volla. Samtidig til dette åpne for gode utviklingsmuligheter langs kollektivaksen, med attraktiv beliggenhet mellom Kjeller og sentrum.		

4.8 Ny Nordbyvei

Samferdselstiltak i kommuneplanens arealdel 2015-2026.

A	**Strømsveien – tunnel – Nordbyveien**	
+	Traséen gir kort reisevei for kjørende mellom Sagdalen og Skjetten.	
+	Går delvis i tunnel, og gir på denne delen mindre støy og andre ulemper fra trafikken.	
+	Fjerner noe trafikk fra boligområdene langs eksisterende veier.	
0	Kapasitetsforbedring på veinettet er ikke hovedutfordringen i området. Kø og trengsel er mer omfattende mot Hvam og Lillestrøm.	Alle alternativene
-	Ved brukryssing over Skjærvagapet gjøres det inngrep i et vassdrag-/ naturområde med stor verdi.	Estetisk-, miljø- og støyulempe.
-	I tunnelutløp spres det mye støy. Det samme gjelder veistrekningen over Nordbyjordet.	
-	Traséen, med tunnel, blir svært kostbar. Bruløsningen er også kostnadsdrivende.	Kan ikke dekkes av utbygging i omr.
<u>Avveining:</u> Tiltaket er svært teknisk krevende, med bru og tunnel fra Strømsveien til Nordbyjordet. Tiltaket ble planlagt for over 20 år siden, men har ikke latt seg gjennomføre (pga. pris og manglende effekt). Ettersom tiltaket bare er et miljøprosjekt for nærområdet er det alt for kostbart til at det vil bli prioritert av fylkeskommunen eller staten.		Kostnad ca: 600 – 1000 MNOK
B	**Strømsveien – Skjærvaveien – Nordens vei**	
+	Traséen går i stor grad i eksisterende veigrunn (Strømsveien og Skjærvaveien).	Kan være kostnadsbesparende
+	Ligger i utbyggingsområder i Strandveien, Skjærvaveien og Nordbyjordet. Lar seg bygge ut etappevis -> håndterlig å samarbeide med utbyggingsinteresser.	Offentlig/privat finansiering
+	Traséen vil ikke være raskere enn dagens Nordbyvei, men kan avlaste den (trafikken fordeles).	
0	Kapasitetsforbedring på veinettet er ikke hovedutfordringen i området. Kø og trengsel er mer omfattende mot Hvam og Lillestrøm.	Alle alternativene
0	Alternativet kan kombineres med bruløsning over Skjærvagapet, men er ikke avhengig av det.	
-	Berører et boligområder og områder som skal bygges ut. Støyskjerming må løses i prosjektet.	Estetisk-, miljø- og støyulempe.
-	Berører grøntområder mot Nitelva. Nærføringen og tilgjengelighet for gående og syklende må løses i prosjektet.	Miljølokk, skjerming og grønne anlegg.
-	Krever innløsning av 3-8 boligeiendommen.	Kostnad ca 30 – 80 MKR
<u>Avveining:</u> Traséen vil ikke løse miljøproblem og trafikkutfordringer i		Kostnad ca:

eksisterende trasé. Dette er allikevel en løsning som trolig kan gjennomføres i sammenheng med utbygging i området. Alternativ B vil sannsynligvis ikke få svært stor trafikkbelastning, men avlaster eksisterende Nordbyvei noe.		180 MNOK
C	**Strømsveien – Skjettenveien – Nordbyveien (dagens situasjon)**	
+	Traséen går i dagens vei, og blir dermed det rimeligste alternativet.	
+	Alternativet gir kort reisevei mellom Sagdalen og Skjetten.	
0	Kapasitetsforbedring på veinettet er ikke hovedutfordringen i området. Kø og trengsel er mer omfattende mot Hvam og Lillestrøm.	Alle alternativene
-	Traséen har mye trafikk. Beboere langs veien har ventet lenge på tiltak.	
-	Skjettenbakken er bratt og smal. Det er svært vanskelig å gjøre utbedringer i dagens trasé	
-	Det må gjøres støyreduserende tiltak langs veien. Det er trangt, og så mange avkjørsler at tilstrekkelig skjerming er umulig.	
Avveining: Alternativ C vil gi størst trafikkvekst i eksisterende vei. Dette vil være uheldig for tilliggende boligområder. Dette alternativet er det klart rimeligste.		

4.9 Stamveinett i Skedsmo

A	**Rv. 159 Fet – Lørenskog**	
+	Korteste og raskeste vei til Oslo fra nordøst og øst.	Gjelder nedre og øvre Romerike
+	Fire felts vei Fetsund – Lillestrøm, og Rælingstunnelen – Oslo. Ny bru over Nitelva vil utbedre strekningen imellom.	
+	Isakveien går parallelt med Rv- 159 rundt Lillestrøm. Denne har et visst potensial som avlastningsvei for lokal trafikk.	
+	Avstand mellom Rv. 159 og eksisterende bebyggelse begrenser miljøulempene fra vegen.	
0	Berørte gater er riksvei (stamvei), og tiltak må avklares med Statens vegvesen.	
-	Rv- 159 har bare to felt og kan bli en flaske hals for trafikken inn fra Fet og fra Lørenskog.	
-	Ny kryssing over Nitelva vil utgjøre inngrep i vassdrag og grøntområder. Tilkobling til Rælingstunnelen er teknisk krevende.	
-	Rv. 159 rundt Lillestrøm (delvis flomvoll) fungerer som en barriere mellom byen og Øyeren.	
Avveining:		

Trafikk fra nordøst og øst er i stor grad Oslorettet, og skal sørover. Denne trafikken bør i størst mulig grad velge Rv. 159 og Rælingstunnelen, og ikke Rv22 gjennom Kjeller. Når trafikkveksten kommer på Rv. 22 fra Fet kan det bli nødvendig å gjøre noe med trafikken på Rv. 159 rundt Lillestrøm.		Kostnad ca: 50 MNOK (+/- 60 %)
B	**Rv. 22 Fet – Hvam**	
+	Korteste og raskeste vei til Hvam (E6) og Gjelleråsen (Rv4) fra Øst.	
+	Rv. 22 på Kjeller tangerer flyplassen. Muligheter for å endre på vegen ved eventuell utvikling i dette området.	Offentlig/ privat finansiering
0	Rv. 22 Gjelleråsen – E6 (Hvam) ble nylig nedklassifisert til fylkesvei. I sammenheng med utviklingen på Kjeller bør kommunen vurdere om Rv. 22 E6 – Rv120 (Rolf Olsens vei) skal søkes nedklassifisert.	
0	Berørte gater er riksvei (stamvei), og tiltak må avklares med Statens vegvesen.	
-	Mye trafikk, særlig på Måsan og ved Hvam. Betjener øst/vestgående og nord/sørgående trafikk, samt lokal trafikk på samme sted.	
-	Utviklingsområder (Kjeller Nord, Nitteberg, ev Kjeller flyplass) vil ha større attraktivitet uten nærhet til stamveg/motorveg	
-	Barriereeffekt Rv. 22 den skjærer gjennom Kjeller.	
-	Reiser Fet – Gjelleråsen er ikke en dominerende trafikkstrøm.	
<u>Avveining:</u> Trafikk på Rv. 22, Kjeller, er i stor grad generert lokalt. Det er ikke ønskelig at trafikk fra øst, som skal nordover eller sørover på E6, velger Rv. 22 gjennom Kjeller. Ved utvikling på Kjeller bør det vurderes å bygge Rv. 22 om til en robust hovedgate, som medvirker til attraktiv stedsutvikling.		
C	**Rv. 120 Fet – Skedsmokorset**	
+	Korteste vei fra Fet til E6 i nordgående retning er Rv. 22 og Rv. 120 Kirkeveien. Ny Rv. 120 via Rolf Olsens vei og over til Brautertoppen og Riis vil bli raskeste vei.	
+	Mer direkte forbindelse fra øst mot nord trekker gjennomfartstrafikk ut fra det sentrale Kjeller.	
+	Kollektivprioritering muliggjøres dersom gjennomfartstrafikken ikke belaster samme veilenke (dvs. Kirkeveien i Brauterbakken).	
+	Flytting av Rv. 120 til Rolf Olsens vei fører hovedveien nær Alexander Kiellands gate, som foreslås opprettholdt som hovedgate.	
0	Berørte gater er riksvei (stamvei), og tiltak må avklares med Statens vegvesen.	
-	Tiltaket (forbindelse mellom Rolf Olsens vei og Kirkeveien) er kostbart.	

-	Medfører inngrep i et LNF-område (høyt prioritert) jf. kommuneplanen. Verdifullt kulturlandskap.	
-	En ny veiforbindelse vil gi miljøulemper i et område som er relativt uberørt (av bebyggelse).	
Avveining: Rv. 120 skal fungere som stamveg for trafikk fra øst mot nord. For å unngå at denne trafikken belaster vegnettet sentralt på Kjeller, foreslås en ny vegforbindelse mellom Åråsen og Brautertoppen. Tiltaket er kostbart, men vil åpne for en god stedsutvikling mellom Lillestrøm og Kjeller.		Kostnad ca: 80 MNOK (+/- 60 %)

4.10 Omlegging av Rv. 120 på Skedsmokorset

A	**Dagens situasjon (dagens situasjon)**	
+	Dagens vegnett (Presthagaveien og Gjerdrumsveien) er nylig oppgradert. Det betjener dagens trafikkbehov.	
+	Kollektivfelt fra Salerudveien til E6.	Mulighet for utvidelse nordover
+	Det er ikke betydelig kødannelse på Fv. 120 gjennom Skedsmokorset, utenom rushperiodene.	
0	Berørte gater er fylkesveg, og tiltak må avklares med vegvesen og fylkeskommune.	
-	Fv120 gjennom Skedsmokorset har relativt mye trafikk.	Miljøvirkninger og støy
-	Trafikkmengdene kan virke begrensende på utviklingen som er planlagt (Husebyjordet, Skedsmokorset nord)	
-	Tverrgående gang- og sykkelforbindelser på Skedsmokorset begrenses pga. trafikk på Fv. 120.	
Avveining: Det er ikke avviklingsproblemer på Skedsmokorset i dag. Trafikken er imidlertid en utfordring med hensyn på tettstedsutvikling, støy og lokalmiljø. Utvikling sentralt på Skedsmokorset taler for at Presthagaveien bør bygges om til gateprofil (sykkelfelt og fortau i stedet for gang-/sykkelvei og støyvoller).		
B	**Bølerveiens forlengelse**	
+	Tiltaket, mellom Kirkeveien/Leirsundveien og Bølerveien, er planlagt i kommunedelplan, og forprosjekt (SVA 2013).	SVA vil regulere strekningen på nytt
+	Tar trafikk fra Vardåsen/Vardefjellet og Frogner, som er rettet mot Lillestrøm (og østover) og til delt til E6.	
+	Trafikkberegninger tilsier at tiltaket er effektivt. Reduserer trafikkbelastningene sentralt på Skedsmokorset.	
0	Berørte gater er fylkesvei, og tiltak må avklares med vegvesen og fylkeskommune.	
-	Ligger i randsonen av et høyt prioritert LNF-område i kommuneplanen.	
-	Raviner som i dag ender mot E6 blir berørt.	

-	Kostnader må i stor grad dekkes med offentlige midler. (Forutsatt at det ikke kommer store utbygginger i LNF-område)	
<u>Avveining:</u> Prosjektet vil ta trafikk til/fra Berger og Sørum (Frogner), og avlaste det sentrale Skedsmokorset. Det vil få relativt god nytte (trafikkvolum), og bygger opp om næringsutviklingen på Berger. Tiltaket griper inn i raviner som ender i E6.		Kostnad ca: 100 MNOK
C	**Ny Rv. 120 (tunnel under Vardåsen)**	
+	Trafikk, som i dag går gjennom Skedsmokorset (Gjerdrumsveien), tar tunnel til E6 på Berger.	
+	Reduserer gjennomfartstrafikk gjennom Skedsmokorset	
+	Ny Rv. 120 nord for Skedsmokorset (sammen med Bølerveiens forlengelse) åpner for en bedre tettstedsutvikling sentralt på korset.	
0	Berørte gater er fylkesvei, og tiltak må avklares med vegvesen og fylkeskommune.	
-	Tiltaket er svært kostbart, og fylkeskommune og stat prioriterer ikke tiltaket.	
-	Berører høyt prioritert LNF-område mot Gjerdrum grense.	
-	Økt trafikkbelastning på Berger, og dette kan på sikt berøre Skedsmokorset.	
-	Trafikkberegninger sier at tiltaket får liten bruk. Mye av trafikken på Skedsmokorset genereres lokalt, og denne vil ikke bruke ny trasé.	
<u>Avveining:</u> Tiltaket er svært omfattende og veldig kostbart. Denne løsningen vil imidlertid ikke få veldig stor bruk, fordi det gir lengre kjørevei enn i dag, og fordi den ikke plukker opp lokal trafikk.		Kostnad ca: 400-800 MNOK

5. Vurdering

Skedsmo har flere tettsteder, hvor av noen er relativt tett bebygd, mens andre har mer spredt småhusbebyggelse. Lillestrøm er for eksempel en by med et sterkt kollektivtilbud, mens Skedsmokorset har flere boligområder spredt utover et område på størrelse med Strømmen, Lillestrøm og Kjeller til sammen. I Lillestrøm er en god andel av arbeidsreisene kollektivreiser, og dette skyldes i hovedsak at mange reiser med tog til Oslo. Ellers er det positivt at 24% av alle reiser i Skedsmo skjer til fots, noe som skyldes utviklingen i tettstedene Lillestrøm og Strømmen. For øvrig er det imidlertid slik at bilandelen for turer skapt i Skedsmo er alt for høy (51% av alle turer), og dette viser at Skedsmo, som Romerike for øvrig ligger i et område hvor bil er det beste fremkomstmiddelet for de fleste. Betegnende for dette er for eksempel adelen bussreiser i Skedsmo, som er på bare 4%.

Skedsmo utvikles til en langt mer tettbebygd struktur, hvor Lillestrøm, Strømmen og Kjeller er fortettingsområdet, og Lillestrøm er tyngdepunktet. Dette vil etter hvert gi langt høyere andeler gå- og sykkelturer, noe som igjen vil bidra til å skape et attraktivt bymiljø og mer vekst. På denne måten kan Skedsmo ta ansvar for en bærekraftig utvikling på Romerike, og Lillestrøm vil ta posisjonen som regionens definitive by.

Men vekst skaper et økt transportbehov, selv om mange turer skjer til fots eller på sykkel. Kollektivandelen på reiser skapt i Skedsmo må økes betraktelig ved at kollektivnettet forbedres til et tilbud en regionby krever. Med en bymessig og effektiv kollektivstreng i fortettingsområdet kan det skapes en urban mobilitet som Oslo er alene om å ha på Østlandet i dag. Det er bare en slik utvikling som er troverdig dersom man skal klare å nå målet om 0-vekst for personbiltransport.

Det er med grunnlag i denne tankegangen at tiltak i samferdselsplanens handlingsplan er prioritert. Utfordringene krever at man først ser på hva som kan gjøres for å heve kollektivtilbudet i Skedsmo til et tilstrekkelig godt nivå. Dessuten må man se på hvilken infrastruktur som skal til for å heve andelen syklende. Konsekvensene dette får for annen vegtrafikk må man vurdere etter at de nødvendige tiltakene er valgt.

Følgende er vurderinger av hvordan samferdselsplanens handlingsplan er vurdert, og hvorfor man har utformet det slik. For hver trafikantgruppe er det prioritert opp til fem tiltak. Antallet er begrenset fordi det er viktig å spisse fokuset i det arbeidet som skal gjøres for å få planen realisert. Dersom dette plandokumentet skal ha troverdighet, er det viktig at prioriteringene har en tydelig retning, og at de er realistiske. Arbeidet etter planen vil kreve at planen får en bred tilslutning, blant annet i stat, fylkeskommune og trafikketater.

5.1 Kollektivtiltak

Som det fremgår av kapittel 2, har det vært utarbeidet en Konseptvalgutredning (KVU) for kollektivtilbudet i bybåndet mellom Oslo og Ahus (Lillestrøm og Kjeller). Dette arbeidet ble vurdert å være for mangelfullt av Ruter. Det er derfor startet opp et nytt arbeid kalt «Konseptvalgutredning av kollektivtransport for Nedre Romerike». Dette arbeidet skal fullføres i løpet av 2017. Tiltak i samferdselsplanen er nødvendige uavhengig av hva dette KVU-arbeidet konkluderer med. Skulle det eksempelvis bli konkludert med at det skal etableres t-bane til Romerike, vil det allikevel være nødvendig med et sterkt bakkegående kollektivtilbudet med bedre flatedekning enn t-bane.

For å få støtte fra overordnede myndigheter og transportetatene for de prioriteringer som gjøres i planen, er det riktig å avvente resultatet av KVUen, før kommunen jobber videre med tiltak som berøres av denne.

5.1.1 Kollektivprioritering i Storgata mot Rv. 22 Fetveien

Sterk og fortettet, bolig- og næringsutvikling i Lillestrøm, og på Kjeller er ventet å akselerere i årene som kommer. I tillegg er utviklingen av Lillestrøms sentrum nå i ferd med å bre seg nordover slik at byen på sikt vokser sammen med Kjeller, og blir én tettbebyggelse. Kommuneplanen (2015-2026) har lagt grunnlaget for dette, og sier at det er nødvendig å etablere en «kollektivakse» mellom Kjeller og Lillestrøm. Dersom utviklingen av sentrumsbebyggelsen skal skje med et bærekraftig reisemønster, er det avgjørende at dette tiltaket fastsettes, og at utviklingen av det kommer i gang så raskt som mulig. Tiltaket gis derfor høyeste prioritet.

«Kollektivaksen» er en tilrettelagt trasé mellom tettstedene, hvor kollektivtrafikk er prioritert, og hvor man på sikt ønsker å reservere trafikkarealet for kollektive reisemiddel. Dette kan innebære kollektivfelt eller kollektivgater med fortau, sykkelfelt eller gang-/ sykkelveger, men ikke nødvendigvis med kjørefelt for annen vegtrafikk. I kollektivaksen kan prioritering av kollektivtrafikk innføres gradvis (sterkere og sterkere over tid), eller strekningsvis. Det er ikke avgjort hvilke kollektivmateriell som skal betjene kollektivaksen på sikt, men den skal ha mulighet for å kunne tilpasses buss, superbuss, kombibane, trikk, bybane m.fl.

Kollektivaksen mellom Kjeller (Måsan) og Lillestrøm stasjon legges til Storgata på strekningen Fetveien – Parkalleen, og i Adolph Tidemands gate mellom Parkalleen og Jonas Lies gate. Dette er den raskeste veien mellom Kjeller og Lillestrøm, og det er den klart beste plasseringen dersom Kjeller og Lillestrøm skal vokse sammen til en tettbebyggelse med urban karakter, attraktive bymiljø og bærekraftig mobilitet. Andre alternative traséer har vært vurdert (ref. kap. 4.1), men til slutt blir det vurderingen av hvilket valg som vil gi den ønskede byutviklingen en tydelig og fremtidsrettet struktur som anbefales.

5.1.2 Kollektivprioritering Rv. 22 Hvam – Kjeller – Alexander Kiellands gate

Tiltaket er nært knyttet til 5.1.1, som sammen vil utgjøre kollektivforbindelsen mellom Kjeller og Lillestrøm. I tillegg satses det på en sterk kollektivtrasé fra Lillestrøm via Kjeller, som forlenges til Hvam. Bussterminalen, næringsvirksomheten og fortettingsmulighetene på Hvam taler for en slik forbindelse, som vil bidra til å markere at dette er en «byport» til Lillestrøm fra E6. Hvam vil på denne måten styrkes som et viktig knutepunkt for Ruters regionale bussrutenett.

Kollektivtraseen tilknytes Rv. 22 Fetveien fra Nordbyveien (på Hvam), via Kjellerholen og Måsan til Alexander Kiellands gate. Det vurderes flere løsninger på kollektivprioritering, blant annet parallell kollektivgate, midtstilt kollektivtrasé eller vanlige kollektivfelt. Dette avklares ved utarbeidelse av forprosjektet som Statens vegvesen planlegger å start opp i 2016, og når reguleringsplan for tiltaket skal behandles.

Tiltaket er prioritert høyt for vegvesenet, fylkeskommunen og kommunen, fordi det henger sammen med tiltak 5.1.1, og fordi det i dag er store forsinkelser for bussruter mellom Måsan og Kirkeveien, og Kjellerholen og Hvam.

5.1.3 Gateterminal i Lillestrøm

Lillestrøm bussterminal er det største knutepunktet for buss på indre Østland, og fungerer sammen med jernbanestasjonen som er svært godt nav for kollektivtrafikken på Nedre Romerike. Det er allikevel store utfordringer knyttet til terminalbygget, og det må ses på optimalisering av anlegget. En tradisjonell bussterminal er svært plasskrevende, og beslaglegger et stort og sentralt område i Lillestrøm sentrum. Kanskje bør det vurderes om terminalen kan implementeres i en bygningsmasse som kan romme mange flere attraktive funksjoner.

Når Lillestrøm sentrum utvikles videre blir det dessuten enda viktigere at kollektivtilbudet i sentrumskjernen drives så effektivt som mulig. Buss som står terminert tar plass, og de forflytter ikke passasjerer. Ved etablering av en gateterminal kan flere av rutene som går i Lillestrøm gjøres om til pendelruter, som har kortere soppetid ved stasjonen, og som dermed belaster sentrum i minst mulig grad. Gateterminalen gir dermed mulighet for ruter med kortere reisetid, og et stoppested som kan avvikle flere busser. Dette kan igjen frigjøre ressurser til høyere frekvens eller flere ruter.

Gateterminalen foreslås etablert tosidig i Jonas Lies gate mellom Adolph Tidemands gate og Brogata. Prosjektet må utarbeides i samarbeid med Akershus fylkeskommune, Akershus kollektivterminaler, Statens vegvesen, Ruter og Jernbaneverket. Det må omfatte vurdering av dagens terminal, gateterminalen og sammenhengen med jernbanestasjonen.

5.1.4 Kollektivprioritering mellom Lillestrøm og Strømmen via Sagdalen

Veksten i innbyggertall og arbeidsplasser i Lillestrøm og Strømmen har vært sterk, og vil fortsette. Mellom disse tettstedene planlegges det i tillegg utvikling av boliger og næringsvirksomhet i flere områder, blant annet i Sagdalen (Strandveien og Skjærvaveien). Kommuneplanen (2015-2026) legger også grunnlag for at Lilletrøm sentrum skal strekke seg mot Strømmen, med muligheter for transformasjon/fortetting i Deptogata og Obs-tomta. For å betjene denne utviklingen sier kommuneplanen også at det må etableres et sterkt kollektivtilbud mellom Strømmen og Lillestrøm.

Kollektivaksen, som etableres mellom Kjeller og Lillestrøm videreføres til Strømmen, etter sammen prinsipp (som beskrevet i 5.1.1). Dette vil danne en effektiv pendel med svært stort passasjergrunnlag, og et meget tydelig strukturerende element for utviklingen som kommer i Skedsmos fortettingsområde (LSK-pendelen). Pendelen bør forlenges til Ahus/ Lørenskog og til Skedsmokorset på litt lengre sikt, og vil bli en viktig generator for utviklingen i området som, ifølge regional areal- og transportplan, er et «særlig innsatsområde for økt by- og næringsutvikling».

Kollektivaksen mellom Lillestrøm og Strømmen via Sagdalen legges til Jonas Lies gate og Nittedalsgata på strekningen J. Lies gate – Nitelva og Strømsveien på strekningen Nitelva – Stasjonsveien. Dette er den klart beste plasseringen på grunn av det passasjergrunnlag som skapes i utviklingsområdene mellom Strømmen og Lillestrøm. Det vil få tettstedene til å vokse sammen, og skape relasjoner mellom knutepunktene i kommunen, som de er langt fra å ha i dag. Resultatet blir et knutepunktbasert bybånd med urbant næringsliv, attraktive møteplasser og bærekraftig mobilitet. Den alternative traséen i Rælingsveien har vært vurdert (ref. kap. 4.2), men til slutt blir det igjen vurderingen av hvilket valg som gir byutviklingen en tydelig og fremtidsrettet struktur som anbefales. Selv om Sagelva er en dyrere og mer krevende trasé å etablere, er potensialet i Sagdalen så mye større på lang sikt. Dersom LSK-

pendelen skal fungere som konsept er det viktig at traséen hele veien treffer urbane utviklingsområder, og det gjør den i Sagdalen.

I sørlig del av kollektivaksen Strømmen – Lillestrøm er det bare et alternativ som har vært vurdert som aktuelt, og det er at kollektivaksen legges i Strømsveien fra Rælingveien til Stasjonsveien. Ved områderegulering av Strømmen Øst er det satt krav til at Strømsveien blir en kollektivprioritert gate.

5.1.5 Ny kollektivterminal på Skedsmokorset

I tråd med kommuneplanen (2015-2026) og plananalysen for Skedsmokorset er det lagt opp til at det skal utvikles områder sentralt i «gamle korset». Dette betyr at det kommer en betydelig utvikling på Husebyjordet, vest for Trondheimsveien og nord for Presthagaveien. Hensikten er å legge grunnlag for et sentrum. Skedsmokorset er i dag et folkerikt og omfangsrikt tettsted uten et tydelig tyngdepunkt, og dette har skapt en bilbasert utvikling, som i liten grad gjør det attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt.

Som en del av utviklingen sentralt på Skedsmokorset er det planlagt å flytte bussterminalen, slik at denne innpasses i en tettstedsstruktur som vil gjøre den videre utviklingen attraktiv. Dette vil åpne for utvikling av Skedsmokorset mest sentrale tomter, og kan gi en terminal som kommuniserer med andre tjenestetilbud som etableres. Siden reguleringsplanen for Husebyjordet har rekkefølgekrav til ny bussterminal, er det viktig at dette tiltaket prioriteres.

5.1.6 Andre kollektivtiltak

Flere tiltak i denne versjonen av samferdselsplanen er ikke satt opp i prioriteringslista, fordi det ikke er påregnelig at de kan realiseres før etter 2030. For at kommunen skal kommunisere tydelig hvilke grep som er viktigst for Skedsmo, er det lagt vekt å gjøre prioriteringslista kort. Siden de resterende tiltakene kanskje må vente til 2050 før de kommer til realisering er de inntil videre satt som uprioriterte, med sikte på nærmere fastsetting av gjennomføringstidspunkt senere. Øvrig utvikling i de neste tiårene kan gjøre det nødvendig å endre disse tiltakene noe. De aktuelle tiltakene er:

- Kollektivgate sentrum øst (kollektivprioritering i Sørumsgata og Solheimsgata)
- Kollektivtrasé mot Nesa, bru over til Rælingen (mulig kollektivakse mellom Fjerdingby og Lillestrøm)
- Kollektivtrasé i Kjellergata og over flystripa

I tillegg til de konkrete tiltakene er det satt opp plan- og utredningsbehov for flere tiltak, der det er for tidlig å si hvordan disse skal utformes og prioriteres. Disse tiltakene må bearbeides før de eventuelt blir prioritert i senere planrevisjoner. Disse tiltakene er:

- KVU om kollektivtransport for Nedre Romerike (utredningen er i gang, og fullføres i løpet av 2017)
- Kollektivbetjening Skedsmokorset – Kjeller – Lillestrøm
- Kollektivbetjening Hvam – Skjetten/ Skjettenbyen – Lillestrøm
- Kollektivtilrettelegging (regional buss) fra Lillestrøm mot Gjerdrum og mot Nittedal

Når det gjelder kollektivbetjeningen mellom Skedsmovollen og Kjeller, så har det vært vurdert flere alternativ. Det foreslås å legge en ekspressbuss eventuelt et annet kollektivmateriell i kollektivfelt med Rv120 Kirkeveien. Dette blir den raskeste veien mellom Skedsmokorset og Lillestrøm (Kjeller). Dessuten blir det en naturlig videreføring av kollektivfeltene gjennom Skedsmokorset, og kollektivaksen gjennom Lillestrøm.

For å få gode reiseandedeler for kollektivtrafikk er det viktig å legge grunnlag for et kollektivtilbud med høy frekvens og kort reisetid for flertallet av passasjerene. I noen tilfeller vil dette kunne gå litt ut over flatedekningen på tilbudet, men det har vist seg å være viktigere å nå de største befolkningskonsentrasjonene.

I tillegg foreslås det allikevel å gjøre en ny vurdering av mulige traséer for busstrafikk mellom Kjeller og Holt/ Vestvollen. Dette som et alternativ eller supplement til det raskere busstilbudet på Rv120 Kirkeveien.

5.2 Sykkeltiltak

5.2.1 Høykvalitets sykkelforbindelse, Lillestrøm – Kjeller

Sykkelfeltene på hovedgatene i Lillestrøm gir god tilgjengelighet for syklende til sentrum. Sammen med blandet trafikk i boliggatene gir dette et tilbud som mange syklister er fornøyd med. Allikevel er andelen syklende lavere enn kommunens målsetting, og det er nødvendig å gjøre det attraktivt å sykle for en større del av befolkningen. Derfor etableres det sykkelforbindelser, der kvaliteten for syklende er spesielt høy. Dette gjøres blant annet ved gående og syklende separeres, og at annen vegtrafikk fjernes fra sykkelbanene. Målet er å gjøre det sikkert og trygt å sykle, og dessuten å lage raskere forbindelser gjennom tettsted.

Derfor skal det etableres en høykvalitets sykkelforbindelse fra Lillestrøm mot Kjeller. Den legges fra bussterminalen i Brogata, Brandvoldgata og Henrik Wergelands gate. I denne gata prioriteres syklende sterkt med egen gjennomgående sykkelbane. Gjennomkjøringstrafikk kan nedprioriteres for å sikre god plass og fremkommelighet for syklende. Det vurderes å gi syklende forkjørsrett der sykkelforbindelsen krysses av andre kjørende.

Ved en eventuell omdisponering av Kjeller flyplass videreføres forbindelsen nordover til den treffer Rv. 22 Fetveien ved krysset med Kirkeveien. Her er det regulert undergang i områdereguleringsplan for Kjeller Nord. Dette blir da korteste forbindelse mellom Lillestrøm sentrum og Kjeller (og også korteste veg mellom Lillestrøm og Skedsmokorset via Rv120.

5.2.2 Sykkelekspressvei Lillestrøm – Oslo

Svært mange av arbeidsreisene som genereres i Skedsmo skal til Oslo, Groruddalen eller Lørenskog. Det er derfor svært viktig å etablere effektive forbindelser som er egnet til å attrahere lengre sykkelreiser. Ved å gjøre det raskere og enklere å sykle kan det store antallet arbeidsreiser i denne korridoren i langt større grad skje med sykkel. Staten, fylkeskommunen, vegvesenet og kommunen er enige om at det skal satses på sykkelekspress-veg mellom Bryn og Lillestrøm (jf. høringsutkast til NTP 2018-2029).

Det er foreslått to traséer for sykkelekspressveg fra Lillestrøm, gjennom Strømmen og Lørenskog til Groruddalen og Oslo. En forbindelse er går langs Rælingsveien og Strømsveien mot Ahus og E6. Den andre går via Sagdalen til Strømmen stasjon og videre mot Fjellhamar og Grorud. Det skal, i samarbeid med Statens vegvesen, Lørenskog og Oslo kommune, gjøres utredninger av hvordan ekspressvegen bør etableres. I den sammenheng velges et alternativ, eller det kan være grunnlag for å etablere begge kan på sikt.

5.2.3 Sykkelveg med fortau på Rv. 22, Hvam – A. Kiellands gate – (Sørumsgata)

Det er ventet sterk trafikkvekst på Rv. 22 fra E6 mot øst, og i den forbindelse er det viktig å prioritere fremkommelighet for syklende. Dagens gang- og sykkelveg har svært varierende

kvalitet. Den skifter side flere ganger, går i blandet trafikk og har redusert bredde. Med tilliggende sykkelvegnett gir utbedring på denne strekningen effektive sykkelforbindelser mellom Hvam og Lillestrøm, og mellom Skedsmokorset, Hvam, Kjeller og Lillestrøm.

Det etableres tosidig gang- og sykkelveg langs Rv. 22 fra Hvam til Alexander Kiellands gate (evt. Sørumsgata). Disse anleggene etableres som separerte anlegg med fortau for gående og sykkelbaner.

5.2.4 Sykkelveg fra Skjærvakryssing til Lillestrømbrua

Gang- og sykkelvegen på sørsiden av Nitelva er utydelig og har blandet standard. Det er nødvendig å utbedre tilgjengeligheten for syklende i retning øst/vest mellom Skjetten og Fjerdingby/ Nesa. Det etableres derfor en utbedret gang- sykkelveg fra ny bru over Skjærvagapet, langs Strandveien og Rælingsveien til Rv. 159 (Lillestrømbrua). Anlegget etableres med separering, det vil si fortau for gående og sykkelbane for syklende.

5.2.5 Gang- og sykkelforbindelse mellom Nebbursvollen og Rv. 22 Fetveien

Kjeller flyplass er en barriere mellom Lillestrøm og Kjeller. For å gjøre det raskere å sykle fra nordvest (Kjellerholen) og Lillestrøm sentrum etableres det en sykkelforbindelse vest for flystripa mot Nitelva.

Kommunen har jobbet med denne forbindelsen i mange år, men har foreløpig ikke lykkes med å finne en løsning som gir god sykkeltilgjengelighet og sikker avvikling for flyplassen. Det må jobbes vi dere for å finne løsningen som gjør at denne viktige forbindelsen kan etableres. Kommunen samarbeider med forsvaret om dette.

5.2.6 Andre sykkeltiltak

I tillegg til de prioriterte tiltakene skal følgende tiltak gjennomføres:

- Sykkeltilrettelegging i Sørumsgata (sykkelfelt eller bane)
- Separert gang-/sykkelveg i Vestbygata (Alex. Kiellands gate – Badeveien, via Kjellergata)
- Gang- og sykkelforbindelse Hvam – Skjetten – Lillestrøm (over Nordbyjordet)
- Sykkelforbindelse Skjetten – Strømmen – Løvenstad (separert anlegg i Bråteveien – Stasjonsveien)
- Sykkelekspressveg langs hovedbanen gjennom Skedsmo (fra Sørum til Lørenskog)
- Gang-/sykkelforbindelse over Nordbyjordet (til eksisterende bru ved Nebbursvollen)
- Gang-/sykkelbru over Nitelva (Skjetten - Volla)
- Gang-/sykkelveg på Nordbyveien (separert anlegg Nordens vei – Hvam)

For følgende sykkeltiltak må planlegges/ utredes før evt. prioritering:

- Standardheving av sykkelparkering på kommunale plasser
- Vinterdrift og vedlikehold av sykkelanlegg
- Kryssing av barrierer (evt. kryssing av jernbane eller Nitelva, vurderes i byutviklingsplanen for Lillestrøm)

5.3 Biltiltak

Den store veksten i Skedsmo og på Romerike skaper store trafikale utfordringer, og det er behov for tiltak på store deler av vegnettet. I forbindelse med utarbeidelsen av

samferdselsplanen er det drøftet hvordan funksjonsdeling og klassifisering av veg og gatenettet i Skedsmo skal være. Hovedvegnettet er av stor nasjonal og regional interesse, så disponeringer vedrørende dette vil skje i dialog med overordnede myndigheter.

Skedsmo har en svært sentral beliggenhet med hensyn på vegtrafikk. Stamvegnettet i kommunen består av E6, Rv22 (Fetveien) mellom E6 og Fet, Rv159 mellom Rælingstunnelen og Rv22 og Rv120 (Kirkeveien) mellom Rv22 og E6. Stamvegnettet er under statens forvaltning, ved Statens vegvesen. Den store gjennomfartstrafikken som Skedsmo har skal i så stor grad som mulig betjenes av stamvegnettet.

Skedsmo planlegger etter prinsippet om at gjennomfartstrafikk skal gå på stamvegnettet, og dette blir styrende for hvilke prioriteringer kommunen gjør på hovedvegene. Den største utfordringen på hovedvegene, vil bli utvidelsen til fire felts veg på Rv22 fra Lillestrøm til Fetsund (inkludert ny kryssing av Glomma). Dette tiltaket vil på sikt gi betydelig økt trafikkvolum på Rv22 fra Fet. Samtidig har Rv22 og Rv159 i Skedsmo to kjørefelt og flere kryss, noe som gjør disse strekningene til potensielle flaskehalser.

Det dominerende reisemålet for trafikk på Rv22 fra øst er mot sør (bl.a. Oslo), og sekundært mot nord (bl.a. Gardermoen). Reiser på Rv22 fra øst, som skal til Rv4 (Gjelleråsen) er en liten andel av denne trafikken. Samtidig går Rv22 gjennom et område på Kjeller som har stort utviklingspotensial, og hvor mye gjennomfartstrafikk ikke er ønskelig. Reiser fra øst, som skal på E6, skal ikke ha Rv22 som naturligste vegvalg.

Følgelig er det svært viktig for en god arealutvikling i det sentrale området i Skedsmo, at Rv159 og Rv120 styrkes for å kunne ta trafikkveksten i regionen. Dersom dette ikke følges opp vil det føre til at trafikk presses over til Rv22 gjennom Kjeller, eller til hovedgater inne i tettstedene.

5.3.1 Rv159, Isakveien - Rælingstunnelen

Rv159 har to felt mellom Rv22 og Jernbanegata, men sannsynligvis er det først og fremst rundkjøringene ved Jernbanegata og Rælingsveien som er kapasitetsbegrensende. Rundkjøringene er store, men har en del trafikk i sidevegene. Andre kryssløsninger, som planfrie kryss og filterfelt ville gi bedre kapasitet i dette området.

Det må gjøres utbedringer og på Rv159 mellom Rv22 og Rælingstunnelen for å møte det behovet for kapasitetsøkning. Utfordringene på strekningen er flere, som for eksempel nærheten til byen, barriereeffekt mot vassdrag, inngrep i Nitelva og trange vegareal. Dette krever en utredning, hvor det blant annet skal vurderes å etablere en ny elvekryssing øst for Lillestrømbrua, med sikte på å oppnå et mer strømlinjet vegprofil med planfrie kryss. Den skal også omfatte en eventuell feltutvidelse og omdisponering av eksisterende vegnett.

5.3.2 Ny Rv. 120, Rolf Olsens vei – Kirkeveien

Trafikk fra øst mot nord går Rv22 til Kirkeveien og Rv120 til E6. Rv22 og Rv120 er tofelts veger, med unntak av østgående kollektivfelt mellom Sørumsgata og Isakveien og trefelts veg mellom Storgata og Kirkeveien. Rv22 mellom Storgata og Rv120 er den mest trafikkerte delstrekningen. Dette skyldes at gjennomfartstrafikk (sør-nord og øst-nord) og lokaltrafikk mellom Lillestrøm, Kjeller og Skedsmokorset skal avvikles på et begrenset område. En stor utfordring er at avstanden mellom disse kryssene er så liten at nesten er umulig å unngå betydelig kødannelse. I tillegg trafikkerer mange bussruter denne strekningen.

I forbindelse med områdereguleringsplan for Kjeller nord ble det gjort trafikkutredninger som viste at vegnettet i kryssene Rv22/Rv120 og Rv22/Storgata er nær kapasitetsgrensen (de vil ikke tåle mye vekst). Samtidig er det planer for en viktig utvikling i Kjelleområdet, blant annet for å tilrettelegge for kunnskapsbasert næringsutvikling ved instituttene. Ved en eventuell omdisponering av hele eller deler av flyplassen på Kjeller vil dette området bli enda mer sentralt.

Det etableres en ny trasé for Rv120 mellom Rv22 og E6. Denne har til hensikt å trekke uønsket trafikk ut av det sentrale Kjeller for å gi vekstmuligheter. Traséen går fra Rv22 opp Rolf Olsens vei, og legges i ny vegtrasé nord for Skåvål og nordvestover til Brautertoppen. Videre går Rv120 i eksisterende trasé til E6. Traséen vil være kostbar, og den griper inn på landbruksjord, et verdifullt kulturlandskap. Den anses allikevel å være av så stor viktighet for utviklingen i kommunen at den allikevel må realiseres.

5.3.3 Avbøtende tiltak - konsekvenser av kollektivprioriteringer

Etablering av kollektivaksen Kjeller – Lillestrøm – Strømmen (med mulig utvidelse) vil påvirke fremkommeligheten for annen vegtrafikk, og blant annet må Storgata stenges for gjennomkjøring. Noe av hensikten med tiltaket er å øke andelen kollektivreiser, og minske andelen personbilreiser, men mye av trafikken vil heller finne andre reiseveger når Storgata stenges. Andre hovedgater må derfor tåle trafikkvekst, og trolig også noen av boliggatene rundt sentrumskjernen (for eksempel på Volla og Vigernes).

I den grad kollektivtiltaket presser trafikk inn i boligområdene er det svært viktig å gjøre avbøtende tiltak i disse områdene. Aktuelle tiltak vil være trafikksanering, for eksempel stenging og envegsregulering, særlig i tilknytning til skoler og barnehager. I tillegg må det gjøres trafikksikkerhetstiltak, som fortausetablering, fartshumper og andre fartsreduserende tiltak. Når kollektivtiltakene vedtas skal det samtidig vedtas tiltakspakker som sikrer midler til gjennomføring av de avbøtende tiltakene. Disse pakkene kan gjelde i noen år etter realisering av kollektivtiltaket, slik at noen av tiltakene kan iverksettes på de stedene virkningene blir synlige.

5.3.4 Samlegater i Lillestrøm, nye tverrforbindelser

Som en følge av at hovedgater stenges for å gi plass til kollektivtransport, må noen av bygatene oppgraderes, slik at de kan avvikle noe mer trafikk enn i dag. Dette gjelder først og fremst tverrgater til Alexander Kiellands gate, som bør reetableres som samlegater. Disse vil ha som formål å avvikle mye av trafikken inn og ut fra boligområdene nord og vest for sentrum.

Vestbygata fra Alexander Kiellands gate og Kjellergata sørover til Nittedalsgata oppgraderes til samlegate. Det samme gjør Romeriksgata mellom Akexander Kiellands gate og Kjellergata.

5.3.5 Fv120 Bølerveiens forlengelse

Bølerveiens forlengelse har lenge ligget på kommunens prioriteringsliste over nye vegtiltak siden kommunedelplanen ble vedtatt på 90-tallet. Tiltaket skal gi avlastning til det tungt belastede vegnettet på Skedsmokorset, spesielt rundt krysset Trondheimsveien/ Presthagaveien/ Gjerdrumsveien. Tiltaket lå inne i samferdselsplanens kart over biltiltak, men var ikke gitt noen prioritet. Det var heller ikke nevnt i hanglingsplanen. Det foreslås at planen korrigeres slik at Bølerveien settes opp som 5 prioritet blant biltiltakene i handlingsplanen, og i plankartene.

5.3.6 Andre biltiltak

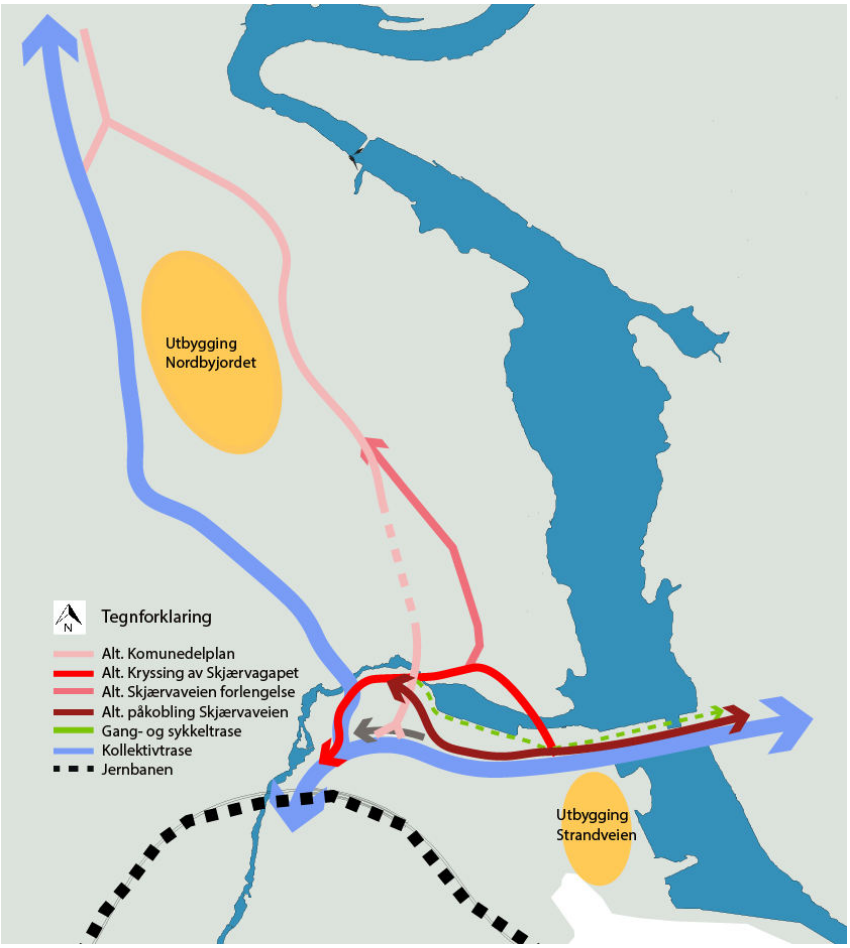
I tillegg til de prioriterte tiltakene skal følgende tiltak gjennomføres:

- Ombygge om Rv. 22 Fetveien mellom Sørumsgata og Hvam
- Ny Fv159 Nordbyveien
- Legge til rette for at stamvegnettet (Rv. 159, Rv. 22 og Rv120) avvikler gjennomfartstrafikk og regionale reiser.

Fv159 Nordbyveien (Skjettenveien)

Ny Nordbyvei har gjennom flere år, og i to kommuneplanrulleringer vært diskutert som tiltak, etter at den ble vedtatt i kommunedelplanen fra 1996. Den ble lagt i bru fra Strømsveien og over i tunnel, omtrent under Elverhøyveien, til Nordbyjordet. Videre ble vegen ført over Nordbyjordet til eksiterende Nordbyvei mellom Nordens vei og Solvangen. Som det fremgår av konsekvensvurderingen (kap 4.8) er det sterke argument for å finne en alternativ løsning, men så langt er det ikke funnet tiltak som løser utfordringene uten for store negative konsekvenser. Derfor er vedtatt kommunedelplan beholdt i kommuneplanen (2015-2026), selv om man ikke har finansiering for dette før 2030, og sannsynligvis ikke vil få det før 2050 heller.

Det skal etableres en kollektivakse Lillestrøm – Strømmen som går gjennom Sagdalen (se kap 4.2 og 5.1.4). Denne til få konsekvenser for utformingen av Ny Nordbyvei mot sør. I dette området er det trangt, med flere funksjoner og kvaliteter som må opprettholdes innenfor topografiens begrensninger. Det skapes dermed utfordringer som er så store at løsningene må ses på i en litt større sammenheng.



Det er forutsatt at kollektivaksen legges i dagens trasé for Strømsveien, slik den er vist i figuren til høyre. Videre må det tas høyde for en fremtidig baneløsning som må gå i egen trasé, eller i kollektivfelt.

Som det er vist i figuren til høyre, åpner dette spørsmål om hvordan annen vegtrafikk skal avvikles i Strømsveien, som er en hovedveg, og som i tillegg får etableringene i Strandveien å betjene. Det må vurderes om Strømsveien kan utvides til en tre eller fire felts veg med to kollektivfelt. Men dette til være et tøft grep

som krever innløsning av flere eiendommer, og som vil gripe inn i grøntområdet langs Skjærvagapet. En annen konsekvens kan være at Nitelv bru («nybrua») må utvides eller få et parallelt løp. Dersom det viser seg at det ikke er plass til en slik løsning må det vurderes å la annen trafikk krysse Skjærvagapet på bru, eventuelt å føre vegen langs Skjærvagapet og opp til krysset Skjærvaveien/ Skjettenveien.

I forbindelse med at kollektivaksen Lillesrøm – Strømmen skal planlegges må det utarbeides en reguleringsplan for ny trafikkløsning i Sagdalen/ Skjærva. Planen skal sikre at det på sikt kan etableres baneløsning for kollektivtrafikk, samtidig som det er tilgjengelighet for annen vegtrafikk og for gang- og sykkeltrafikk. Kravene om tilgjengelighet for alle trafikantgrupper kan bety at det må gjøres inngrep i verdifulle grøntområder og vassdrag, og at det blir nødvendig å innløse private eiendommer. Dessuten kan dette kreve at man må vurdere tilliggende vegnett på nytt, blant annet kommunedelplanen eller en forlengelse av Skjærvaveien over Nordbyjordet. Sårbare interesser sikres en forsvarlig behandling gjennom reguleringsplanbehandlingen.

5.4 Parkering

5.4.1 Parkeringsstrategi

Skedsmo har gjennom det siste tiåret gått mot en stadig mer restriktiv parkeringspolitikk. Der kommuneplanen tidligere hadde parkeringsnorm for å sikre at det ble bygd nok private parkeringsplasser, er hensikten nå å unngå at det etableres for mange parkeringsplasser. Trafikkveksten kan ikke fortsette i samme takt som den har hatt de siste tiårene, og redusert parkeringsdekning er det klart mest effektive virkemiddelet man har for å redusere personbiltrafikk. Kommuneplanen (2015-2026) har en maksimumsnorm for biloppstillings-plasser i fortettingsområdene. Dette vil virke begrensende på biltrafikken fra den nye virksomheten som etableres.

Når Skedsmo har fått mer restriktiv parkeringsnorm, har det samtidig blitt tydelig at de parkeringsplassene som finnes etter hvert vil få stadig større verdi. Det er viktig å ha en bevisst holdning til hvordan parkeringsplassene brukes til fellesskapets beste. I dag har man normer til å styre utvikling av antall parkeringsplasser, men ikke kontroll over om plassene blir allment tilgjengelige eller reservert for privat bruk. Skedsmo må ha en parkeringsstrategi som styrer mot redusert bilbruk, men som samtidig sikrer et visst parkeringstilbud til tjenestetilbudet i tettstedene. Og strategien må ta stilling til om kommunen skal være en sterk aktør på parkeringsmarkedet, eller om man skal la det private markedet utvikle seg videre.

Som en oppfølging av regional ATP utarbeider fylkeskommunen en veileder for parkeringsstrategi. Skedsmo er tjent med at regionen får like spilleregler når det gjelder parkeringspolitikk, slik at restriktiv politikk ikke blir konkurransevridende mellom kommunene. Når veilederen foreligger utarbeider kommunen sin parkeringsstrategi.

5.4.2 Kommuneplanrullering

Parkeringsstrategien foreligger ved en eventuell rullering av kommuneplanen i 2020. Planbestemmelsene må da omfatte justeringer som følger av strategien. Det kan bli endringer i normen, og det kan gi bestemmelser som er langt mer nyansert med hensyn på hvordan parkeringstilbudet i kommunen skal utvikles.

5.5 Gåtiltak

I forbindelse med utarbeidelsen av byutviklingsplanen for Lillestrøm skal det defineres et sentrumsområde hvor gående ferdsel skal prioriteres høyere enn annen trafikk. Byutviklingplanen skal dessuten definere hvilke følger dette kan få for utforming av byrom og gater. Byutviklingsplanen skal legge gåstrategien for Skedsmo til grunn for dette arbeidet.

Følgende utredninger gjøres for gange:

- Definere fysisk utstrekning der gående har prioritet i Lillestrøm sentrum.
- Snarveier for gående og syklende
- Krysningspunkter/barriereredusserende tiltak ved jernbanelinja for Hovedbanen, Gardermobanen og Kongsvingerbanen, samt over Nitelva

5.6 Byutvikling

Som grunnlag for Samferdselsplanen er det gjort et betydelig utredningsarbeid, og dette kan legges til grunn ved videre planlegging, både når det gjelder veg- og gateprosjekter, og ved arealplanlegging. Særlig vil GIS-analysene som er utarbeidet av Asplan Viak kunne ha betydning for hvilke disponeringer man gjør i kommuneplan og reguleringsplaner.

Følgende føringer skal vurderes for byutvikling:

- Rendyrke Hvam som et område for plasskrevende handel og annen arealkrevende næring
- Rette all nyetablering av detaljhandel i kommunen til Lillestrøm
- Transformasjon av Nesa-området. Eventuelt også transformere varemesseområdet til mer bymessig bruk, struktur og bebyggelse.
- Transformasjon på Kjeller etter eventuell omdisponering av flyplassen

5.7 Økonomi

Konsekvensvurderingene (se kap 4) i Samferdselsplanen omfatter for enkelte tiltak kostnadsestimat basert på grove skisseprosjekt. I hovedsak er disse hentet fra «Veg- og gatebruksplan for Lillestrøm» eller kommunens egne vurderinger. Estimatene kan brukes som grunnlag for fremtidige budsjetter, men må detaljprosjekteres (inkludert kostnadsoverslag) før det bør fattes konkret vedtak om gjennomføring.

Samferdselsplanen gir ikke svar på hvilke finansieringsmodeller som skal ligge til grunn ved realisering av de prioriterte prosjekt. Skedsmo planlegger i tråd med staten og fylkeskommunens ønsker, med fortetting i sentrale områder, og har selv mål om å oppnå 0-vekst for personbiltrafikk. Dersom dette skal være realiserbart er det nødvendig er det avgjørende at man får til et finansieringssamarbeid mellom forvaltningsnivåene. Dette gjelder ikke minst på grunn av at kollektivtiltak står så sentralt, er område hvor fylkeskommunen tjenestekjøperen.

Overordnede planer, som Nasjonal Transportplan og Regional ATP tyder på at det er forventninger om at mye av samferdselsinvesteringene de neste tiårene skal gå til ulike bypakker (bymiljøpakker eller byutviklingspakker). Skedsmo tilhører Osloområdet, hvor Oslopakke 3 er under utarbeidelse. Denne omfatter imidlertid ikke de tiltakene som Skedsmo er avhengig av å få realisert.

Skedsmo søker mot et delregionalt samarbeid for Nedre Romerike, i første rekke gjennom SNR. Delregionen har mange felles utfordringer, og kan ha nytte av å utarbeide en bymiljøpakke for Nedre Romerike, eventuelt for noen av kommunene.

6. Handlingsplan

Tiltakene tar utgangspunkt i analysene gjort i «Fagrapport, forslag til Samferdselsplan for Skedsmo», datert Asplan Viak 04.04.16 og anbefalingene i «Vei- og gatebruksplan for Lillestrøm», datert SWECO 31.10.14.
Tabellen viser Skedsmo kommunes prioritering av tiltak rettet mot trafikantgruppene. Gruppene er satt i prioritert rekkefølge. Der det gjenstår videre utredningsbehov før tiltakene kan prioriteres er disse ført i egen tabell. Det samme gjelder marginalprosjekt og tiltak som ligger langt fram i tid.
Forkortelser: VGBP = Veg- og gatebruksplan. Kx = kollektivtiltak. GSx = gang- og sykkeltiltak. Bx = biltiltak.

6.1 KOLLEKTIVTILTAK

	Tiltak Kollektiv	**Når**	**Kommentar**
1	Kollektivprioritering i Storgata mot Rv22 Fetveien	2030	K2 i VGBP. Effekt på trafikken modellberegnes i VGBP II. Sikrer god fremkommelighet for buss inn mot Lillestrøm terminal, endrer gatas karakter til en mer bymessig trase.
2	Kollektivprioritering Rv22 Hvam – Kjeller – Alexander Kiellands gate	2030	K18 i VGBP. Vegvesenet utarbeider forprosjekt for Rv22. Ventes sterk trafikkøkning fram mot 2030, sentralt for å gjøre kollektivtransport konkurransedyktig, knytter Hvam, Kjeller og Lillestrøm bedre sammen.
3	Gateterminal i Lillestrøm	2030	K1 i VGBP, tosidig gateterminal i Jonas Lies gate. Skal redusere reisetid for pendelruter gjennom Lillestrøm, og dermed effektivisere busstilbudet.
4	Kollektivprioritering mellom Lillestrøm og Strømmen via Strømsveien	2030	Annen trase anbefalt i VGBP (K12), lagt til Sagdalen pga. utviklingspotensial i Strandveien, Skjærvaveien og Nordbyjordet. Effekt på trafikk modellberegnes i VGBP II.
5	Ny kollektivterminal på Skedsmokorset	2030	Sikre mer effektiv inn og utkjøring av ny kollektivterminal. Sammenheng med tilgjengelighetstiltak for gange og sykkel til stasjonen fra omkringliggende boligområder.

Tiltak kollektiv, ikke prioritert rekkefølge	Når	Kommentar
Kollektivgate sentrum øst (Sørumsgata og Solheimsgata),	2050	Tiltak K4+K5 i VGBP. Viktig for å gi regional buss fra øst et konkurransefortrinn fremfor biltrafikk. Knytter seg til kollektivtrase i sentrum og på Rv. 22.
Kollektivtrasé mot Nesa, bru over til Rælingen	2050	Tiltak K8 og GS4+5 i VGBP. Aktuelt tiltak i forbindelse med byfornyelse på Nesa og trase bør derfor sikres i planer, sikrer god fremkommelighet fra Fjerdingby, som har buss til Lillestrøm som eneste kollektivtilbud.
Kollektivtrasé i Kjellergata og over flystripa	2050	K3 i VGBP. På sikt nødvendig for å avlaste Storgata, samt betjene framtidige boligområder på Kjeller.

Plan- og utredningsbehov for kollektivtiltak	Utredes	Kommentar
Mulig kollektivtrasé Kjeller – Holt/ Vestvollen	Ila. 2017	«Det skal vurderes egen busstrasé mellom Kjeller og Holt/ Vestvollen.» Det gjøres en utredning av aktuelle alternativ for linjeføring på mulig trasé.
Effektivisere bussbefordring i kommunen	Ila 2016	Kortere reisetider. Se spesielt på tilbud og effektiviseringsmuligheter på Skedsmokorset.
KVU om kollektivtransport for Nedre Romerike	Ila 2017	Konseptvalgutredningen pågår. T-bane er et av konseptene som utredes.
Kollektivbetjening Skedsmokorset – Kjeller - Lillestrøm	Ila 2018	Gjennomføres før 2030.

Kollektivbetjening Hvam – Skjetten/Skjettenbyen - Lillestrøm	Ila 2018	Gjennomføres før 2030. Må ses sammen med linje mot Ahus.
Kollektivtilrettelegging (regional buss) fra Lillestrøm mot Gjerdrum og mot Nittedal	-	Tilbudet er eksisterende. Vurderes behov for bedret fremkommelighet på sikt.

6.2 SYKKELTILTAK

	Tiltak Sykkel	**Når**	**Kommentar**
1	Høykvalitets sykkelforbindelse fra Lillestrøm stasjon mot Kjeller i Brandvoldgata og Henrik Wergelands gate.	2020/ 2050	GS2 i VGBP. 1. fase via Vestbygata og Storgata til Kjeller, 2. fase rett fra H. Wergelands gate over flystripa, ses i sammenheng med evt. nedleggelse av Kjeller flyplass. På sikt korteste forbindelse mellom Kjeller og Lillestrøm sentrum.
2	Sykkelekspressvei fra Lillestrøm stasjon via Strømsveien, Strømmen mot Ahus/Oslo. Og/eller Sykkelekspressvei fra Lillestrøm stasjon, via Sagdalen og Strømmen stasjon mot Grorud/Oslo	2020/ 2050	Deler av GS1 i VGBP. Konfliktfri, høyhastighets sykkelvei via Lørenskog mot Oslo. Ligger inne som forslag i høringsutkast til NTP 2018-2029. Utredning til gi et eller flere trasévalg for sykkelekspressveger fra Romerike til Oslo.
3	Sykkelvei med fortau Rv22 Hvam – A. Kiellands gate – (Sørumsgata)	2020	GS12 i VGBP. Ses sammen med K18 og B7. Sterk trafikkøkning fram mot 2030, sentralt for å gjøre sykkel konkurransedyktig på strekningen, og knytter Kjeller og Lillestrøm bedre sammen.
4	Separat sykkeltilrettelegging fra Skjærvakryssing, i Strandveien – Nedre Rælingsvei til Lillestrømbrua. Fortsetter i Jernbanegata mot Lillestrøm stasjon.	2030	GS20 + GS24 + deler GS8 i VGBP. Traseen går gjennom byutviklingsområder i Skedsmo og Rælingen. Bedrer tilgjengeligheten fra sør og vest på sørsiden av Nitelva.
5	Gang- og sykkelforbindelse fra Nebbursvollen til Rv22	2030	GS11 i VGBP, langs vestsiden av flystripa. Viktig forbindelse mellom Lillestrøm og Rv22/Kjeller.

Tiltak Sykkel, ikke prioritert rekkefølge	Når	Kommentar
Sykkeltilrettelegging separert fra bilvei i Sørumsgata	2030	K5 i VGBP. Viktig sykkeltrase fra øst. Mulig konflikt med buss må løses.
Sykkelvei med fortau Vestbygata, fra A. Kiellands gate til Badeveien via Vestbygata	2030	GS22 i VGBP. Vestbygata vil få en viktigere trafikal funksjon ved stenging av for bil i Storgata, og det er behov for standardheving for sykkel (og gange)
Gang- og sykkeltiltak Hvam – Skjetten – Lillestrøm	2050	Ses sammen med B4 og K15 i VGBP (Nordbyveien). Viktig for å raskere forbindelse for syklende mellom Skjetten og Lillestrøm.
Separert løsning for gang-/sykkeltrafikk i Bråteveien og Stasjonsveien mot Strømmen stasjon	2050	Krysser begge de foreslåtte sykkelekspressveiene, og kobler sammen Hvam/Skjetten med Strømmen, Løvenstad, Rælingen.
Sykkelekspressvei langs jernbanen fra Sørum grense, via Rolf Olsens vei, langs jernbanetrase, gjennom Lillestrøm sentrum og opp Sagdalen. Treffer sykkelekspressvei, tiltak 2, i Sagdalen.	2050	Tiltaket bygger på GS1 i VGBP.
Ny sykkel/gang forbindelse fra brua ved Nebbursvollen over Nordbyjordet til Skjetten	2050	GS19 i VGBP. Kobler Skjetten med Lillestrøm og blir en effektiv rute mot Kjeller
Ny bru over Nitelva fra Volla til Skjetten	2050	Forbinder Skjærvaveien og ny Nordbyvei over Skjetten til Bråteveien. Må vurderes mot ny kryssing av Skjærvagapet, og en eventuell forbedring av sykkelforbindelsen over Nitelv bru.
Sykkelvei med fortau fra krysset Nordens vei X Nordbyveien til Hvam	2050	Del av tiltak K15 i VGBP, separering av gående og syklende.

Plan- og utredningsbehov for sykkel	Utredes	Kommentar

Sykkelparkering med oppfølging av standardheving og behov på kommunale plasser	Fortløpende	Bedre kombinasjonsmulighetene jernbane/sykkel og buss/sykkel Følges opp i arbeid med Hovedplan sykkel og Sykkelbyen Lillestrøm.
Vinterdrift og vedlikehold av sykkelanlegg	Fortløpende	Følges opp i arbeid med Hovedplan sykkel og Sykkelbyen Lillestrøm, samt i samarbeid med Statens vegvesen
Krysningspunkter/barriereredusserende tiltak på jernbanelinja for Hovedbanen, Gardermobanen og Kongsvingerbanen, samt over Nitelva	Fortløpende	Følges opp i arbeid med Byutviklingsplan, samt Gåstrategi og Hovedplan sykkel.

6.3 BILTILTAK

	Tiltak bil	**Når**	**Kommentar**
1	Rv159/Isakveien - ny bru på Rv159 over Nitelva	2030	B3 i VGBP, her uavklart løsning for elvekryssing. Kollektiv-felt på eksisterende trasé vurderes. Det må utarbeides forprosjekt hvor tiltaket utvikles.
2	Ny trase for Rv120 fra Rv22, via Rolf Olsens vei og Brautertoppen, til Kirkeveien	2050	B6 i VGBP. Gir redusert biltrafikk gjennom Kjeller (Rv22 og Rv120), som er fremtidig utviklingsområde.
3	Avbøtende tiltak som en konsekvens av kollektivprioriteringer i Lillestrøm og Strømmen (kollektivtiltak 1, 3 og 4).	2030	Trafikkberegning i VGBP del II. Ses i sammenheng med tiltak 1 her og K2 i VGBP. Kollektivtiltak fortrenger biltrafikk til øvrig gatenett. Tiltakene ivaretar trafikksikkerhet, lokalmiljø og fremkommelighet.
4	Samlegater i Lillestrøm, nye tverrforbindelser i Vestbygata – Kjellergata og Romeriksgata	2030	Samme begrunnelse som prioritet 3.
5	Fv120 Bølerveiens forlengelse, Berger – Skedsmovollen	2030	Tiltaket avlaster trafikksystemet på Skedsmokorset vest for E6. Gjeldende kommunedelplan for tiltaket er gammel, og tiltaket må reguleres på nytt.

Tiltak bil, ikke prioritert rekkefølge	Når	Kommentar
Ombygge om Rv22 Fetveien mellom Sørumsgata og Hvam	2050	Ved ny trase for Rv120 fra Rolf Olsens vei (Tiltak2). Frigjør areal til utvikling sentralt på Kjeller.
Legge til rette for at stamvegnettet (Rv159, Rv22 og Rv120) avvikler gjennomfartstrafikk og regionale reiser.	2050	Ses sammen med B3 og B7 i VGBP. Kan innebære omprioritering i hovedgater gjennom Lillestrøm sentrum.

Plan- og utredningsbehov for biltiltak	Utredes	Kommentar
Fv159 Strømsveien/ Skjettenveien/ Nordbyveien, og Fv381 Strømsveien til Lillestrøm	Ila. 2019	«Det skal vurderes veiløsninger for bedre trafikkfordeling og trafikkavvikling i området Strømmen – Sagdalen – Hvam.» «Det skal vurderes ny veiforbindelse under jernbanen fra Strandveien til Nedre Rælingsveg eller utvidelse/ forlengelse av eksisterende undergang.» Tiltak må ses i sammenheng med kollektivprioritering Lillestrøm – Strømmen og sykkelekspressveg. Det må utarbeides forprosjekt hvor tiltakene utvikles.
Trafikkutredning for Skedsmokorset	Ila. 2017	«Det skal foretas en helhetlig gjennomgang av trafikkavviklingen på Skedsmokorset, herunder forsterking av kollektivterminal og kryssløsninger, samt vurdere hvilke utbedringer som kan gjøres for å få til bedre trafikkavvikling i området.»

6.4 PARKERINGSTILTAK

	Tiltak Parkering	Når	Kommentar
1	Parkeringsstrategi for Skedsmo	2017	Forslag til drøftingspunkter i strategien listet opp under. Strategien er oppfølging av fylkeskommunens regionale arbeid.
2	Kommuneplanrullering	2020	Parkeringsnorm ses i sammenheng med parkeringsstrategien.

Drøftingspunkter til parkeringsstrategi og revidering av Kommuneplan 2015-2026:

- Utarbeide klare prinsipper for parkeringspolitikken i kommunen. Se til «veileder for parkeringsstrategi» som p.d.d. er under utarbeidelse i Akershus fylkeskommune.
- Strengere praksis for dispensasjoner i rive- og byggesaker. Midlertidighet tidsbegrenses til to år. Dette tiltaket er allerede gjennomført i KPL 2015-2026, og anbefales derfor videreført.
- Redusere maks-tid for parkering på gategrunn
- Regulere gateparkering. Strengere p-norm for offentlig og privat kontorbygg, skolebygg, institusjoner i hele kommunen – forebygge økning i arbeidsparkering/forbygge spredning av arbeidsplasser
- Innskjerping av parkeringsvilkårene ved eksisterende, kommunale arbeidsplasser – forbilde
- Økt satsing på bike&ride til kollektivknutepunktene, eventuelt på bekostning av bil
- Krav om mobilitetsplaner i forbindelse med større utbygging
- Besøksparkering – erstatte gateplasser med plasser i bebyggelsen i Lillestrøm

6.5 GÅTILTAK

Utredning for gange	Utredes	Kommentar
Definere fysisk utstrekning der gående har prioritet i Lillestrøm sentrum.	Fortløpende	Avgrensningen må inngå og følges opp i påfølgende planarbeid, blant annet i byutviklingsplanen for Lillestrøm.
Snarveier for gående og syklende	Fortløpende	Knytte boligområder på Skedsmokorset, Kjeller og Skjetten bedre sammen. Arbeide med kartlegginger som barnetråkk.
Krysningspunkter/barriereredusserende tiltak ved jernbanelinja for Hovedbanen, Gardermobanen og Kongsvingerbanen, samt over Nitelva	Fortløpende	Gjør byen mer tilgjengelig for gående. Får flere til å gå ved at forbindelsene mellom Volla, Vigernes, Lillestrøm syd og sentrumskjernen bedres. Dette hever samtidig områdenes attraktivitet.

6.6 BYUTVIKLING

Føringer for byutvikling	Utredes	Kommentar
Rendyrke Hvam som et område for plasskrevende handel og annen arealkrevende næring	Fortløpende	Sørge for at området ikke åpnes for detaljvarehandel og kontorbaserte virksomheter som bør etablertes sentralt i Lillestrøm og Strømmen, og på sikt på Kjeller.
Rette all nyetablering av handel i kommunen til Lillestrøm	Fortløpende	For å øke konkurranseforholdet til Strømmen og å bygge opp under Lillestrøm som regionssenter på Nedre Romerike.
Transformasjon av Nesa-området. Eventuelt også transformere varemesseområdet til mer bymessig bruk, struktur og bebyggelse.	På lang sikt	Hovedfokus på tilrettelegging for boligformål, lengst fra stasjonen, og tilrettelegging for arealeffektiv næring ved varemessa. Utviklingen starter på Nesa nord
Transformasjon på Kjeller etter eventuell om disponering av flyplassen	På lang sikt	Fokus på tilrettelegging for boligformål, i tillegg til fordelingen av «kunnskapsbyen Lillestrøm».

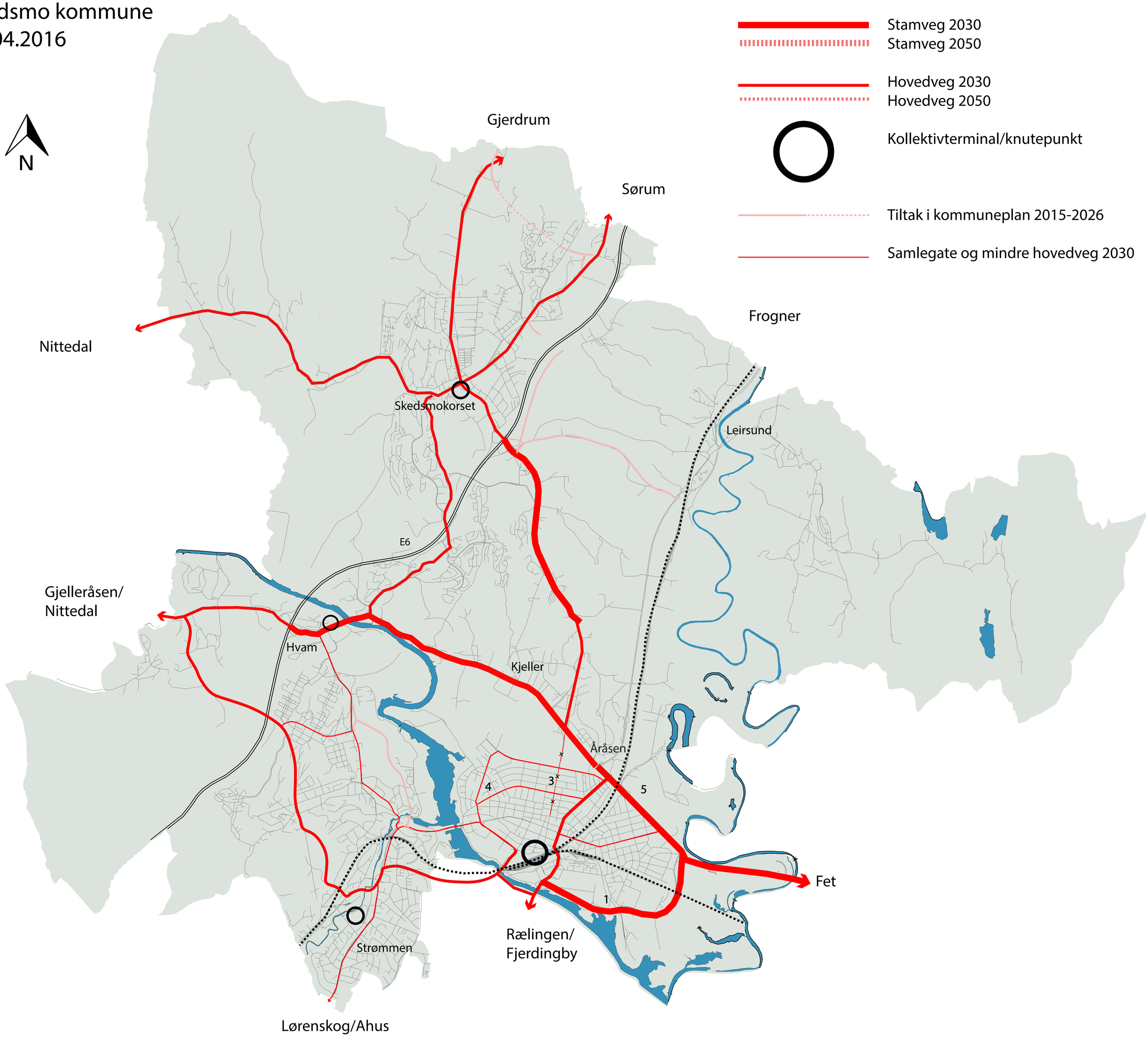
Vedlegg

Tiltakskart:

- Kollektivtiltak 2030
- Kollektivtiltak 2050
- Sykkeltiltak 2030
- Sykkeltiltak 2050
- Biltiltak 2030
- Biltiltak 2050

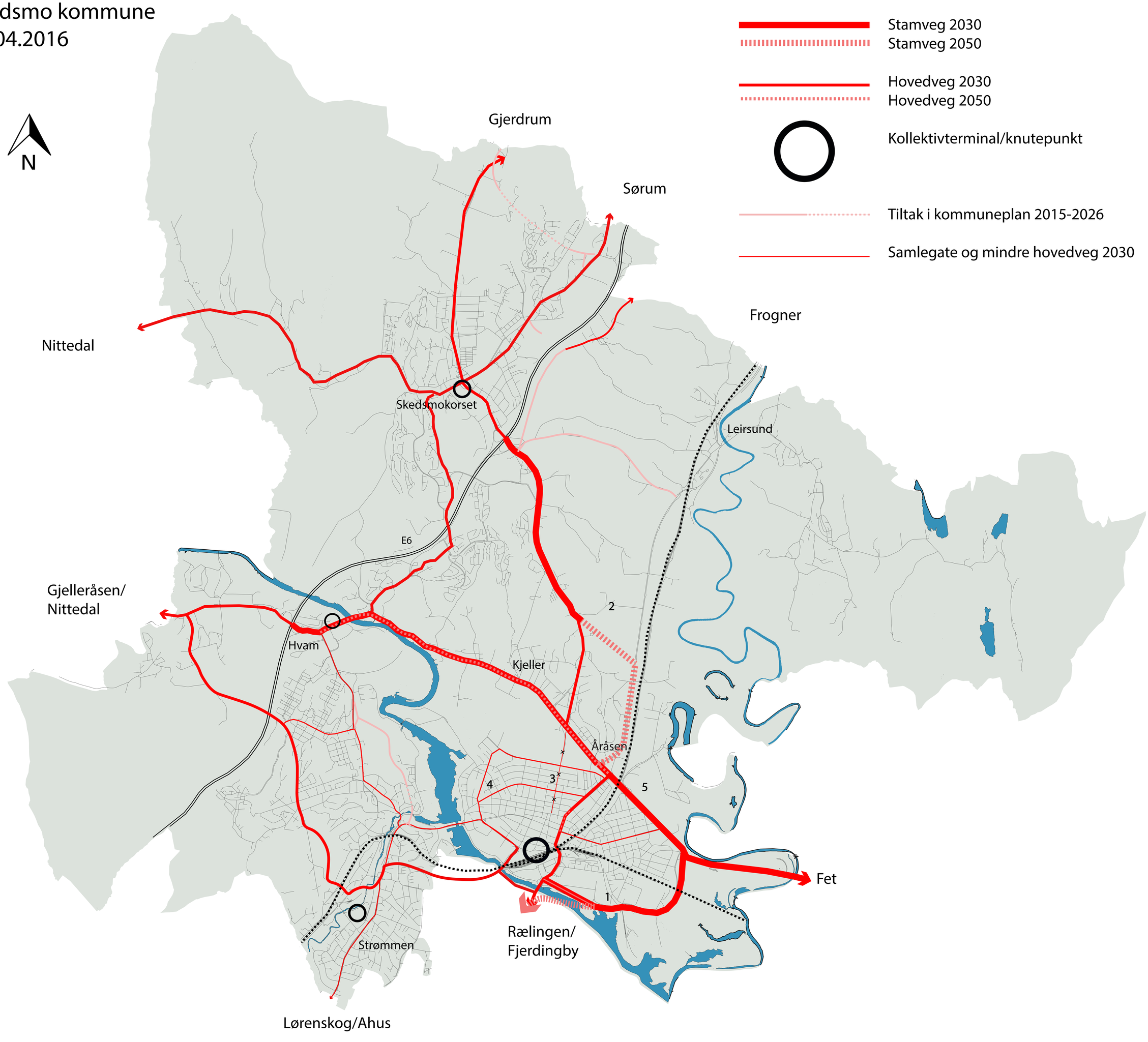
Tiltakskart for bil

Skedsmo kommune
07.04.2016



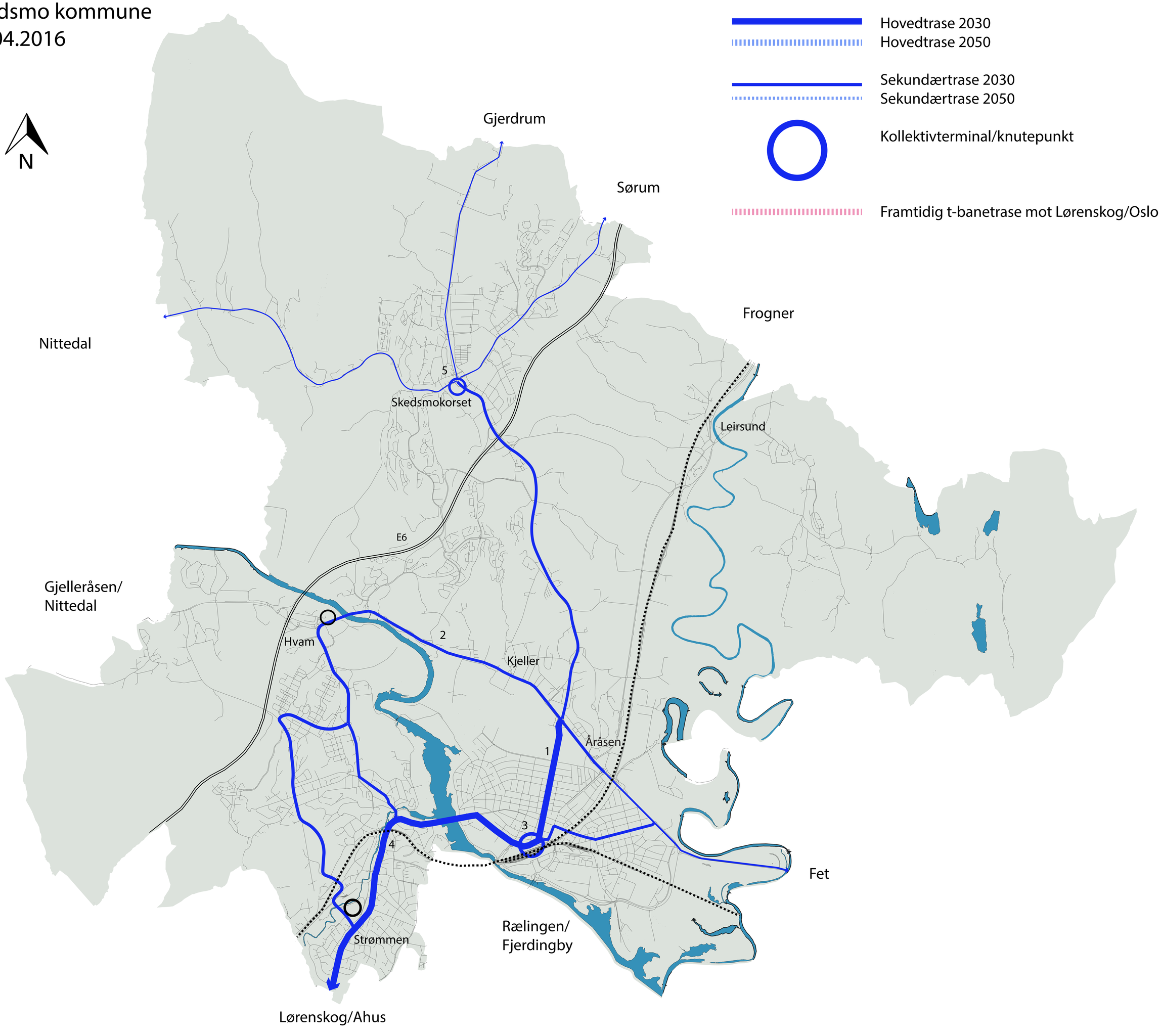
Tiltakskart for bil

Skedsmo kommune
07.04.2016



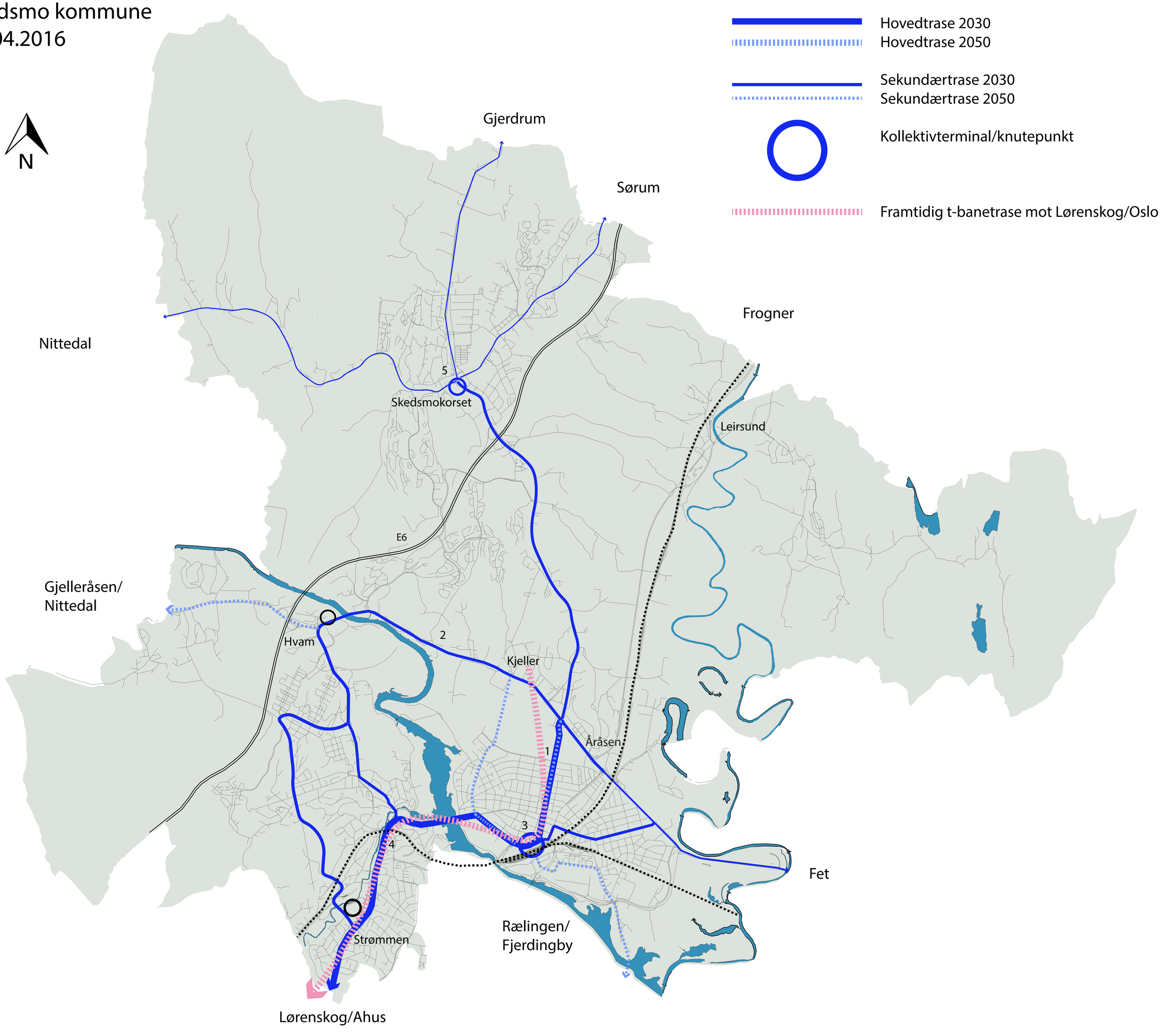
Tiltakskart for kollektiv

Skedsmo kommune
07.04.2016



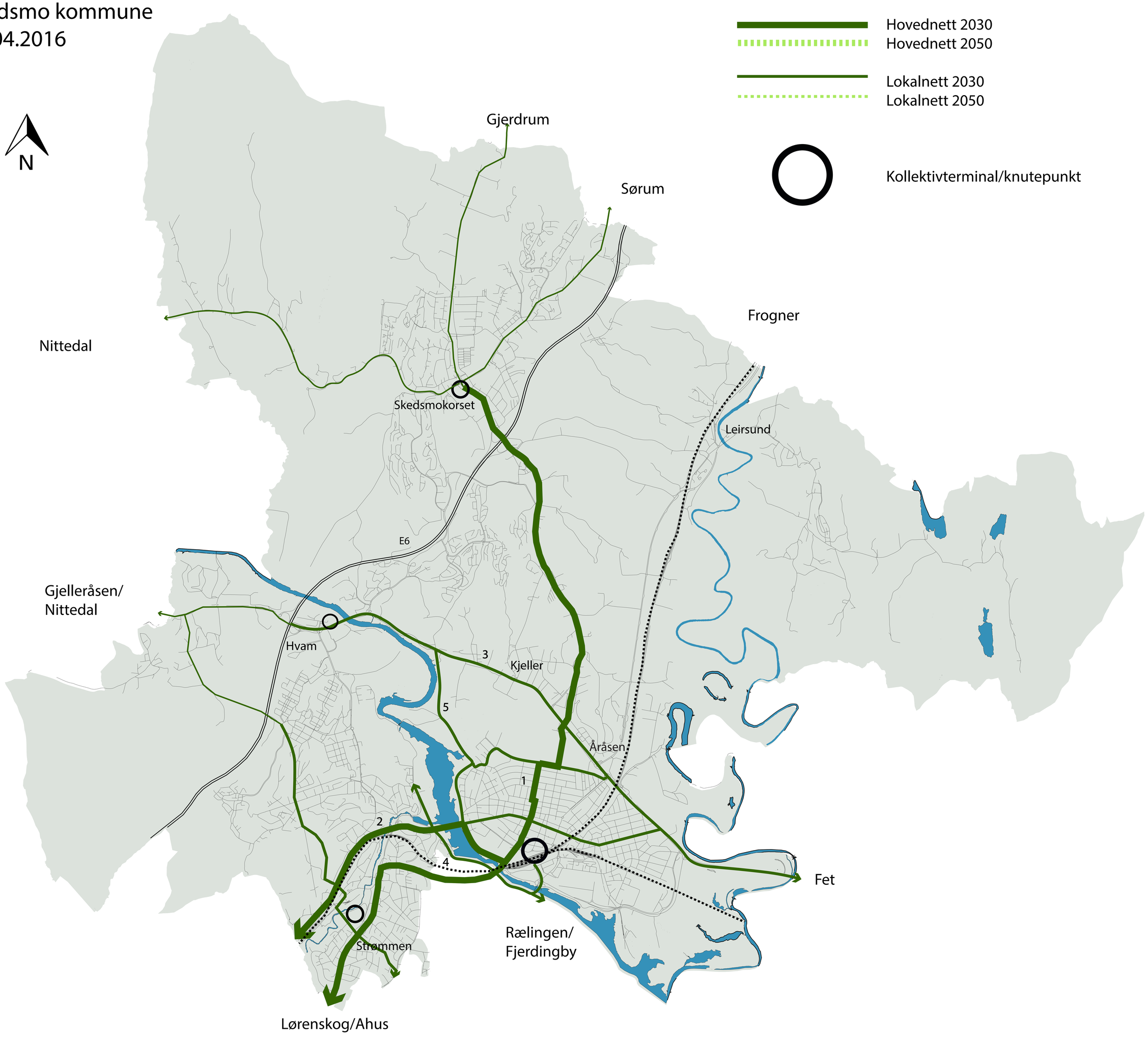
Tiltakskart for kollektiv

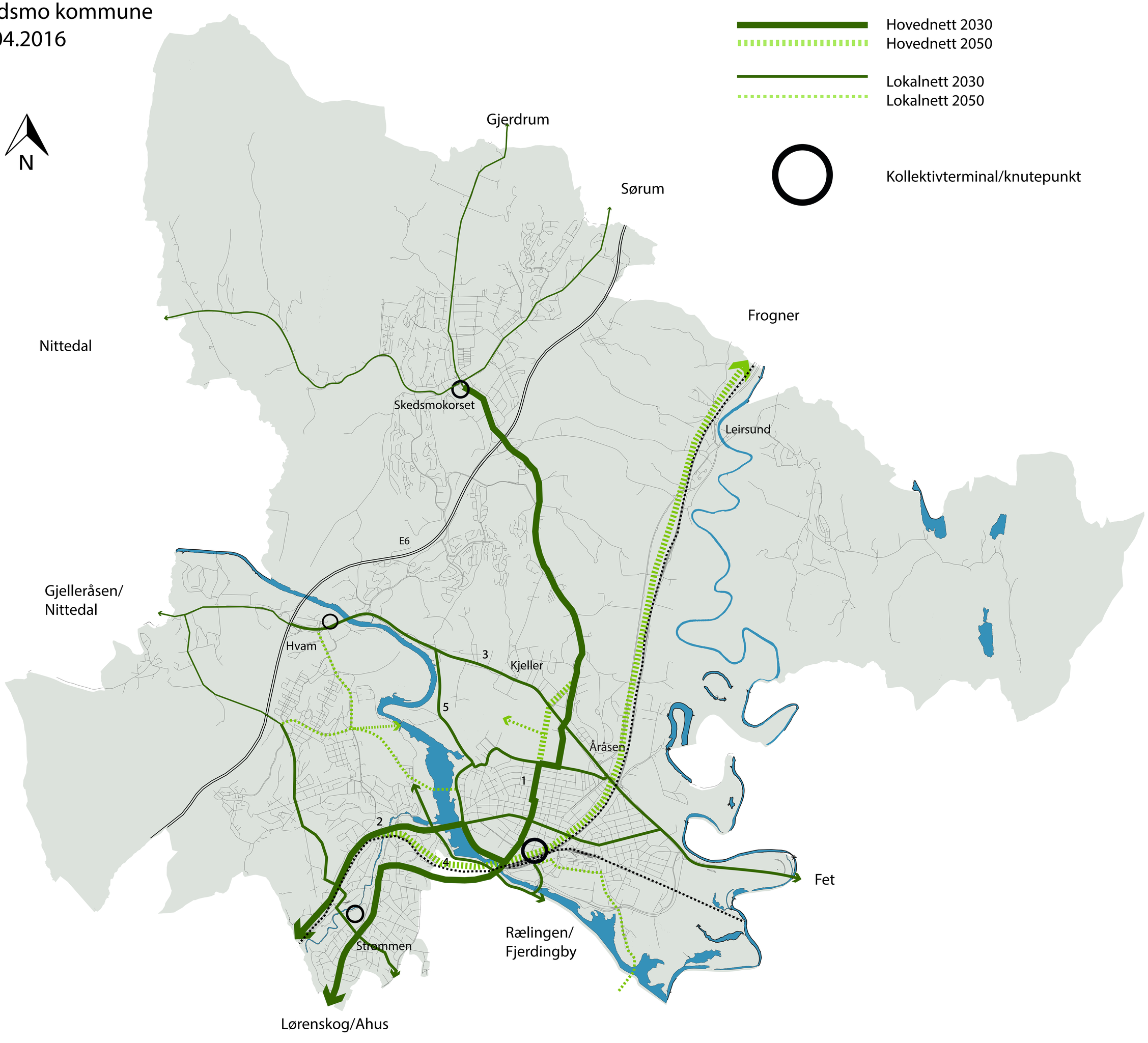
Skedsmo kommune
07.04.2016



Tiltakskart for sykkel

Skedsmo kommune
07.04.2016



Tiltakskart for sykkel

Skedsmo kommune
07.04.2016