

Akershus fylkeskommune

Planprogram for Romerikslinja

Høystandard kollektivtrasé i Lillestrøm



AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE

Forord

Romerikslinja er et viktig prosjekt for å gjøre kollektivtransporten bedre mellom Oslo og Kjeller. Målet er at flere skal kunne reise raskt, trygt og enkelt med kollektivtransport – både i dag og i framtiden.

Samtidig skal prosjektet støtte utviklingen av byer og tettsteder langs hele strekningen. Planprogrammet er et viktig første steg på veien mot dette.

Det er ventet stor vekst i både befolkning og arbeidsplasser i områder som Lillestrøm, Strømmen, Ahus-området og Lørenskog. Det betyr at flere mennesker vil reise til og fra jobb, skole og fritidsaktiviteter. For å unngå mer biltrafikk er det derfor viktig med gode kollektivløsninger mellom Kjeller og Oslo-grensen, og videre inn mot Oslo.

Det er utarbeidet to planprogram for Romerikslinja. Ett for strekningen gjennom Lørenskog kommune, og ett for strekningen i Lillestrøm kommune. Disse planprogrammene bør ses i sammenheng.

Planprogrammet forklarer hvordan arbeidet med Romerikslinja skal planlegges videre i Akershus. Planprogrammet bygger på tidligere utredninger, blant annet "Konseptvalgutredningen for kollektivtransport på Nedre Romerike" (KVU) fra 2017, og "Høystandard kollektivtrasé mellom Kjeller og Oslo grense - Utredning av helhetlig konsept" fra 2025. Planprogrammet beskriver også hvilke temaer som skal vurderes videre, og hvordan planleggingen skal gjennomføres. Det følger ikke med en konsekvensutredning for dette planprogrammet. Planprogrammet brukes i dette tilfellet til å kommunisere ut om prosjektet i sin helhet og videre prosess.

Planleggingen skjer i samarbeid mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Lillestrøm kommune, Lørenskog kommune, Ruter, Statens vegvesen og andre relevante aktører. Det legges vekt på god medvirkning. Det betyr at innbyggere, næringsliv og andre som blir berørt, skal få mulighet til å si sin mening når konkrete planer blir laget.

INNHold

Forord	3
1. Hensikt og bakgrunn	6
1.1 Hensikten med prosjektet	6
1.2 Tidligere utredninger	8
2. Planprogram	10
2.1 Hvorfor planprogram?	10
2.2 Utredningsplikt	10
3. Hva skal bygges?	12
3.1 Utvikling av Romerikslinja	12
3.2 Hvilket marked skal Romerikslinja dekke	12
3.3 Tiltak og videre planlegging	13
4. Beskrivelse av planområdet	18
4.1 Hovedtrekk ved planområdet	18
4.2 Utfordringer og muligheter langs traséen	19
5. Overordnede rammer og føringer	20
6. Hva skjer videre?	24
6.1 Prosessen med planprogrammet	24
6.2 Videre prosess etter planprogram	24
7. Gjennomføring av prosjekter	30
7.1 Pågående prosjekter og tiltak	30
7.2 Tilgrensende planprosesser	30
7.3 Gjennomføring Romerikslinja	30

1. HENSIKT OG BAKGRUNN

1.1 HENSIKTEN MED PROSJEKTET

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune planlegger Romerikslinja - en høystandard kollektivtrasé mellom Kjeller og Oslo sentrum. Den anbefalte hovedlinjen og tilgrensende busstilbud vil være en videreutvikling av dagens linje 100, 110 og 300 som betjener forbindelsen mellom bybåndet Lillestrøm–Lørenskog og Oslo sentrum. Romerikslinja vil være den viktigste traséen for bussreisende mellom Nedre Romerike og Oslo.

Akershus fylkeskommune har ansvaret for strekningen mellom Oslo-grensen og Kjeller. Foreliggende planprogram tar for seg den delen av Romerikslinja, som ligger i Lillestrøm kommune. Strekningen er i dag en av de viktigste kollektivforbindelsene på Nedre Romerike og brukes av mange reisende. Når området vokser er det viktig at kapasiteten i transportsystemet også økes for å sikre god flyt i hverdagen. Målet er en rask og effektiv forbindelse mot Oslo og mellom viktige målpunkter på Nedre Romerike.

Bakgrunnen for prosjektet er sterk vekst i befolkning og arbeidsplasser i bybåndet mellom Oslo og Kjeller. Dette fører til flere reiser og økt press på transportsystemet. Befolkningsprognoser fra SSB viser en befolkningsvekst på over 20 % i Akershus frem mot 2050, og Romerike er blant områdene med sterkest vekst. Denne økningen gir også en forventet økning i antall reisende i årene som kommer. Det har lenge vært en føring i regional areal- og transportplan om fortetting rundt knutepunkter og viktige kollektivlinjer. Både Lørenskog og Lillestrøm har lagt til rette for økt

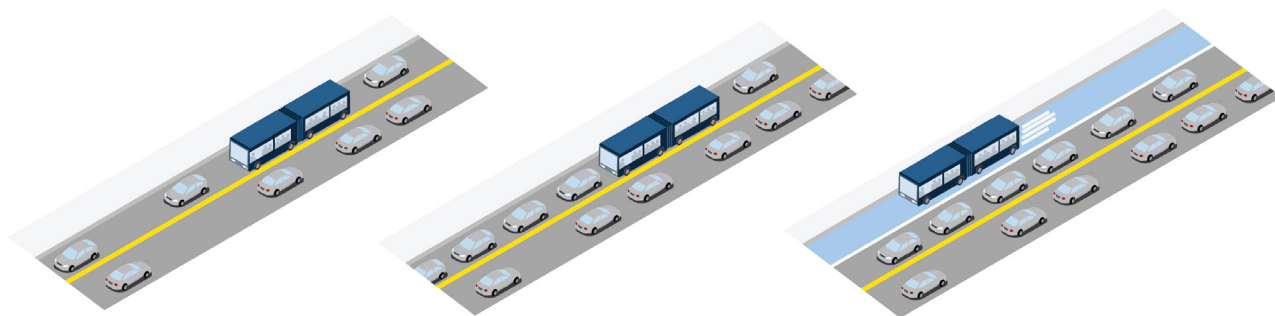
fortetting rundt knutepunkter og tettbygde områder. Området er i dag svært bilbasert, og det mangler skinnegående tilbud mellom flere viktige målpunkt. Dersom det ikke gjøres tiltak for å sikre et kapasitetssterkt og attraktivt kollektivtilbud, vil mye av veksten komme som biltrafikk. Busstilbudet har utfordringer, med forsinkelser og lite forutsigbare reisetider. Et attraktivt kollektivtilbud er et viktig virkemiddel for å øke kapasiteten i transportsystemet. Romerikslinja skal støtte opp under denne samordnede areal- og transportplanleggingen.

For å sikre god fremkommelighet og et attraktivt alternativ til bil, er det derfor nødvendig å satse på et mer kapasitetssterkt busstilbud og tiltak som gir bussen prioritet også på lang sikt.

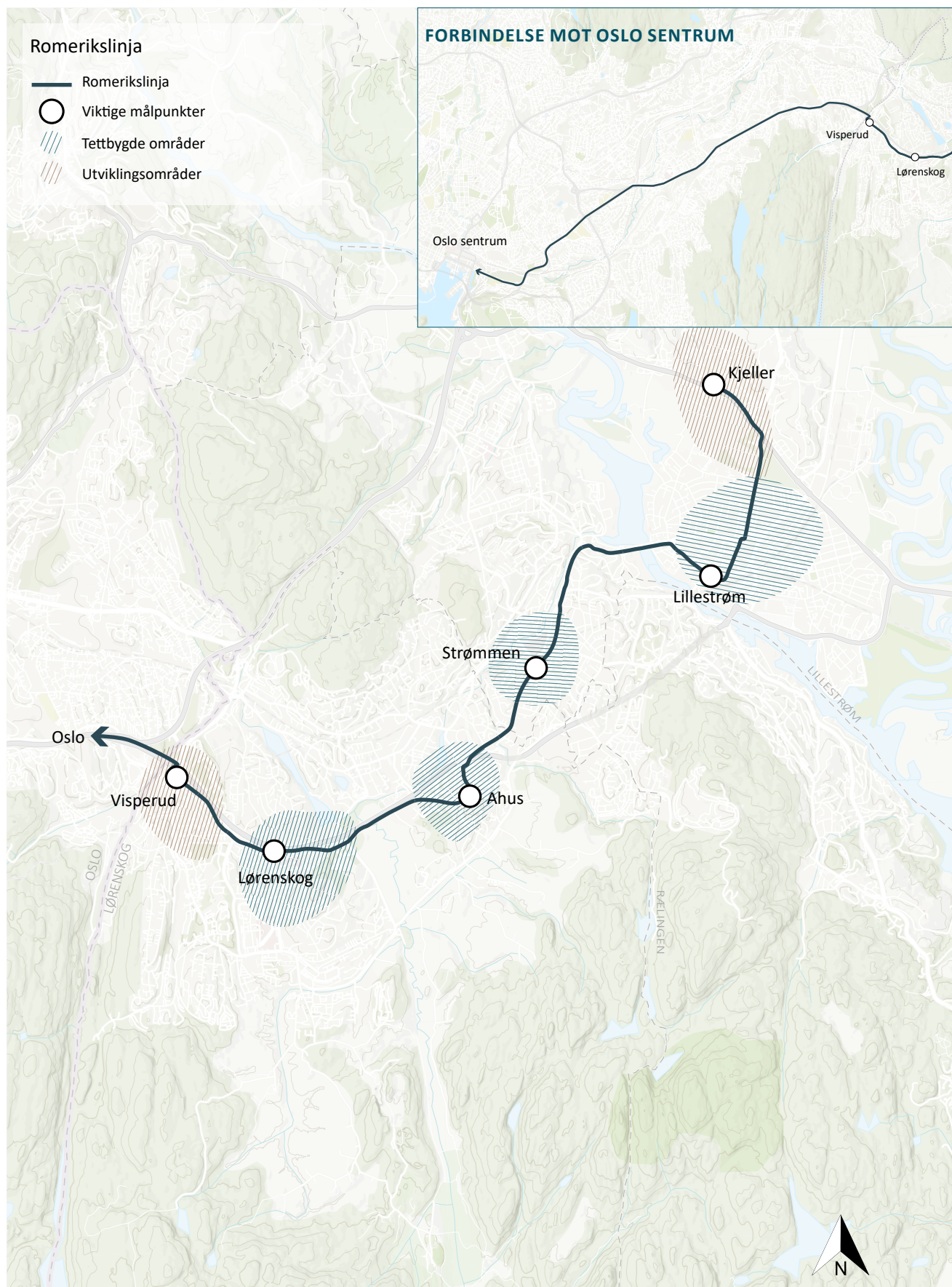
HVA ER ROMERIKSLINJA?

Romerikslinja er en sammenhengende kollektivtrasé med ekstra høy kvalitet og kapasitet til flere reisende. Traséen skal gi bussene prioritet i trafikken, korte ned reisetiden og gjøre tilbudet mer forutsigbart for de reisende. Det skal være mulig å ta i bruk moderne busser med stor kapasitet og høy kvalitet (dobbeltleddede busser).

Målet er en mer attraktiv kollektivløsning enn i dag.



Figur 1.1. Viser buss i blandet trafikk med dagens trafikkmengde, med fremtidig trafikkmengde, og buss med eget kollektivfelt. Bussen står allerede i kø, og med økt trafikkmengde vil forsinkelsene øke. Det er derfor viktig å sikre arealer til fremkommelighetstiltak for buss, før situasjonen blir for dårlig.



Figur 1.2 Romerikslinje i Akershus

1.2 TIDLIGERE UTREDNINGER

Arbeidet med bedre kollektivløsninger mellom Oslo og Romerike har pågått i mange år. Det er tidligere utredet flere baneløsninger i Lørenskog og Lillestrøm, og det er gjort politiske vedtak lokalt.

I 2016 bestilte Akershus fylkeskommune en utredning av kollektivtransporten på Nedre Romerike. Konseptvalgutredning (KVU) for kollektivtransport på Nedre Romerike anbefalte en høystandard kollektivtrasé (superbuss) fra Lillestrøm, via Strømmen, Ahus og Lørenskog og videre til Oslo.

En superbussløsning skiller seg fra ordinær buss ved at den er basert på høy prioritet i transportsystemet gjennom egne traséer eller bussfelt, signalprioritering, høystandard holdeplasser og effektiv drift, noe som gir økt kapasitet, bedre regularitet og en reiseopplevelse på nivå med skinnegående kollektivtransport.

Denne løsningen ble vurdert som best på kort sikt, fram mot 2030 med muligheten for å bygge om til bybane (trikk) når behovet oppstår. Samtidig ble det påpekt at en forlengelse av t-bane til Lørenskog kan være aktuelt mot 2060.

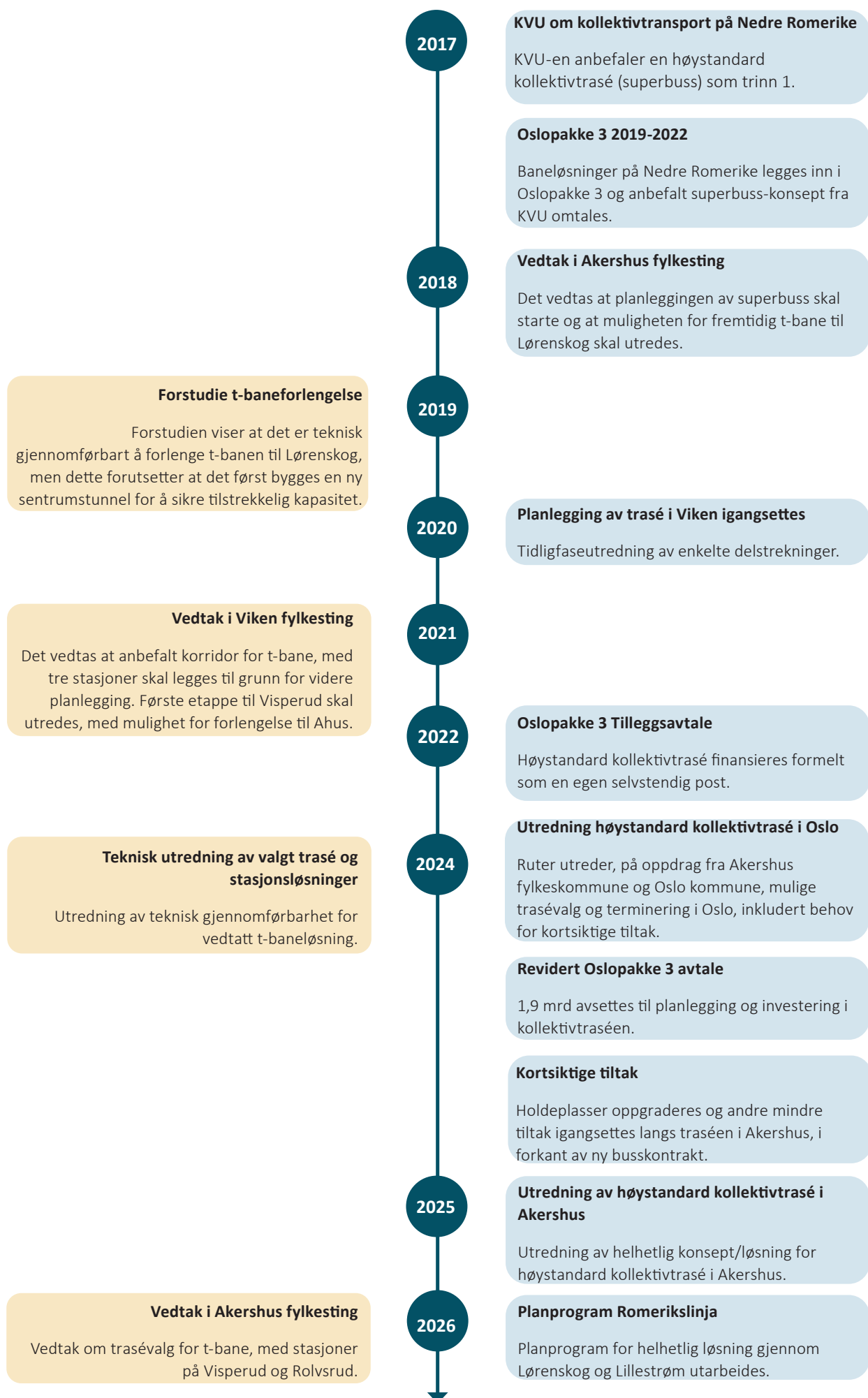
I juni 2018 vedtok Akershus fylkesting å starte planlegging av denne bussløsningen. De ba også om en utredning av mulige traséer for en fremtidig t-bane til Lørenskog. Dette arbeidet er en del av Oslopakke 3 og byvekstsamarbeidet.

Etter vedtaket i 2018 gjennomførte fylkeskommunen seks forprosjekter for ulike deler av busstraséen mellom Kjeller og Oslo-grensen i perioden 2020-2023. Med bakgrunn i dette bestilte Akershus fylkeskommune en utredning av helhetlig løsning for høystandard kollektivtrasé i Akershus. Kollektivtraséen har fått navnet «Romerikslinja», og dette planprogrammet bygger videre på utredningsarbeidet.

Parallelt har Ruter jobbet med vurderinger av trasévalg i Oslo. Basert på foreløpige vurderinger anbefales det at traséen følger rv. 159 og E6 fra Visperud og frem til Dyvekes vei i Oslo sentrum.

I februar 2026 vedtok Akershus fylkesting en løsning for å forlenge t-banen til Lørenskog, med nye stasjoner på Visperud og Rolvsrud. Det er imidlertid ikke satt av penger til å bygge banen. Ved en forlengelse av t-banen til Lørenskog, vil Romerikslinja fortsatt være en viktig brikke i kollektivnettet. Samlet vil dette gi et mer fleksibelt og robust system.

For en mer komplett oversikt over arbeid og vedtak som har skjedd siden 2016/2017, se tidslinjen på neste side.



Figur 1.3 Tidslinje som gir oversikt over arbeid og vedtak på regionalt nivå som har skjedd siden 2016/2017, og som har betydning for Romerikslinja. De gule boksene beskriver prosess knyttet til t-bane, mens de blå beskriver prosess knyttet til buss.

2. PLANPROGRAM

HVA ER ET PLANPROGRAM?

Et planprogram er en oppskrift på hvordan et prosjekt skal planlegges videre. Planprogrammet bestemmer ikke den endelige løsningen, men legger rammene for videre planlegging.

Planprogrammet sier:

- hva som skal utredes og vurderes
- hvordan planarbeidet skal foregå
- hvem som har ansvar
- hvordan innbyggere og andre kan si sin mening

2.1 HVORFOR PLANPROGRAM?

Det er utarbeidet et planprogram bestående av to deler som til sammen beskriver hva Romerikslinja er. Den ene delen gjelder traséen i Lillestrøm kommune, og den andre gjelder for traséen i Lørenskog kommune. Selv om det ikke foreligger krav om planprogram etter regelverket, er hensikten å legge til rette for god kommunikasjon om arbeidet.

Gjennom planprogrammet ønsker man å presentere Romerikslinja som helhet, for å gi en bedre forståelse og forankring av tiltakets omfang, kompleksitet og formål. Og for å bidra til å belyse hvorfor en helhetlig tilnærming er nødvendig for å sikre en effektiv realisering av kollektivløsningen. Med andre ord, hensikten med planprogrammet er:

- 1) kommunikasjon om prosjektet;
- 2) avklare videre prosesser for ulike tiltakstyper;
- 3) avklare tiltenkt gjennomføring.

2.2 UTREDNINGSPLIKT

Etter plan- og bygningsloven skal det alltid vurderes om en plan eller et tiltak utløser krav om konsekvensutredning (KU). Foreliggende planprogram utarbeides på et overordnet nivå, med sikte på koordinering og avklaring av nødvendige tiltak og planer i senere arbeidsfaser, og er ikke KU-pliktig.

Planprogrammet skal sikre struktur, transparens og forutsigbarhet for mulige etterfølgende reguleringsplaner etter § 32 særskilte regler om planprogram i KU-forskriften. Fremtidige arealplaner som vil utarbeides ifm oppfølging og gjennomføring av kollektivtiltak kan derimot falle inn under KU-plikten.

Akershus fylkeskommune ønsker å bruke planprogrammet som et verktøy for å sikre en god videre prosess. Prosjektområdet er stort og involverer mange aktører og interessenter. Det er derfor behov for å gi informasjon om prosjektet som helhet og hva som skjer videre.

Romerikslinja består av flere ulike tiltak. Disse håndteres gjennom forskjellige typer planer, avhengig av størrelse, plassering, hvordan tiltakene påvirker arealene, samt reguleringsstatus i gjeldende arealplaner. De største tiltakene, som har betydning for arealbruk, blir behandlet i reguleringsplaner. Eventuelle krav til utredninger og konsekvensvurderinger blir gjort i hver enkelt reguleringsplan.

For hver plansak vurderes det om tiltaket etter plan- og bygningsloven kan få vesentlige virkninger for miljø, naturressurser eller samfunn. Dette gjøres i tråd med KU forskriften § 11 og de tilknyttede vurderingskriteriene i § 10.

Tema som vurderes i reguleringsplanene vil variere etter hvilken del av strekningen det gjelder. Eksempler på tema er:

- Trafikksikkerhet og fremkommelighet
- Utvikling av byrom og steder, inkludert tilpasning til eksisterende bymiljø
- Forhold for gående og syklende
- Kulturmiljø og kulturminner
- Støy og luftkvalitet
- Naturmangfold og håndtering av overvann
- Endringer i adkomst og lokal trafikk
- Risiko og sårbarhet
- Lokal tilpasning til berørte utviklingsområder



Figur 2.1. Illustrasjon av mulig ny Lillestrøm terminal.

3. HVA SKAL BYGGES?

3.1 UTVIKLING AV ROMERIKSLINJA

Romerikslinja skal bli en sammenhengende høystandard kollektivtrasé gjennom Akershus, mellom Oslo og Kjeller. I første omgang strekker traséen seg mellom Lillestrøm knutepunkt og Oslo grense, ca. 10 kilometer.

Prosjektets mål er å skape:

Effektivt, miljøvennlig og universelt utformet kollektivtransport med tilstrekkelig kapasitet for reiser i og mellom byene og tettstedene på Nedre Romerike og til/fra Oslo.

Romerikslinja skal:

- Sikre et kapasitetssterkt kollektivtilbud som kan håndtere fremtidig vekst i reisende (nullvekstmålet sier at økt reising i byområdene skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange, ikke med mer biltrafikk).
- Gi forutsigbar reisetid for kollektivtrafikken og redusere variasjon i kjøretid.
- Støtte opp under by- og stedsutvikling og bidra til gode byrom og trygg ferdsel for gående og syklende.
- Sikre god fremkommelighet for buss, med løsninger som ikke utgjør barrierer for byliv og myke trafikanter.
- Gi et attraktivt og komfortabelt kollektivtilbud, med universelt utformede holdeplasser av høy kvalitet.
- Sikre gode koblinger til øvrige busslinjer og gang- og sykkelforbindelser.
- Skape et helhetlig og gjenkjennbart kollektivsystem, med tydelig identitet og konsistent utforming langs hele traséen.

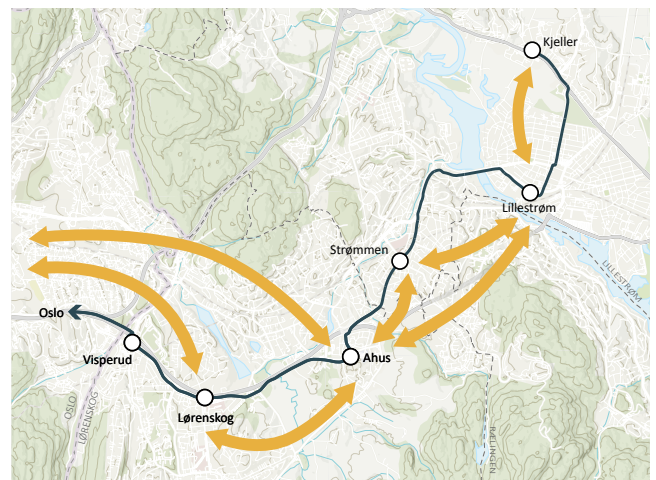
3.2 HVILKET MARKED SKAL ROMERIKSLINJA DEKKE

Kollektivtilbudet på Nedre Romerike har utviklet seg over tid. Området har et ganske godt togtilbud gjennom Hovedbanen og Romeriksporten, med Lillestrøm som et viktig regionalt knutepunkt. Mellom Lillestrøm og Oslo sentrum går toget så raskt at buss og bil ikke kan konkurrere.

Samtidig dekker ikke jernbanen hele Nedre Romerike. Derfor må bussene dekke andre reisestrømmer og målpunkt enn toget, og gi god tilgang til områder som ligger lengre fra stasjonene. Blant annet er Lørenskog sentrum, deler av Strømmen, Åhus og Kjeller viktige målpunkt som toget ikke dekker i dag. I tillegg kan Romerikslinja få en viktig funksjon for reisende til/fra Nedre Romerike som skal til østre del av Oslo, og ikke til Oslo S. Dette er en viktig reiserelasjon. Det er også viktig at bussene og toget fungerer godt sammen, for eksempel gjennom gode overgangsmuligheter.

Bussens funksjon vil variere mellom områdene. I Lillestrøm vil Romerikslinja først og fremst betjene lokale reiser innenfor bybåndet f.eks til Åhus. I Lørenskog vil hovedoppgaven være å mate til skinnegående transport, Åhus, samt målpunkt i Oslo. Mot Oslo vil hovedfokusset være rask fremføring.

Se figur 3.1 for en oversikt over de viktigste reisestrømmene.



Figur 3.1. Markedsområder for Romerikslinja.

3.3 TILTAK OG VIDERE PLANLEGGING

Trasévalg ble avklart i KVU, og følger dagens veinett gjennom Lørenskog og Lillestrøm. Konkrete løsninger langs traséen er ikke avklart og skal videreutvikles i planleggingen. I all hovedsak vil gjennomføringen av Romerikslinja innebære tiltak i eller i tilknytning til eksisterende veinett. Det vil ikke være behov for ny hovedinfrastruktur eller veiforbindelser.

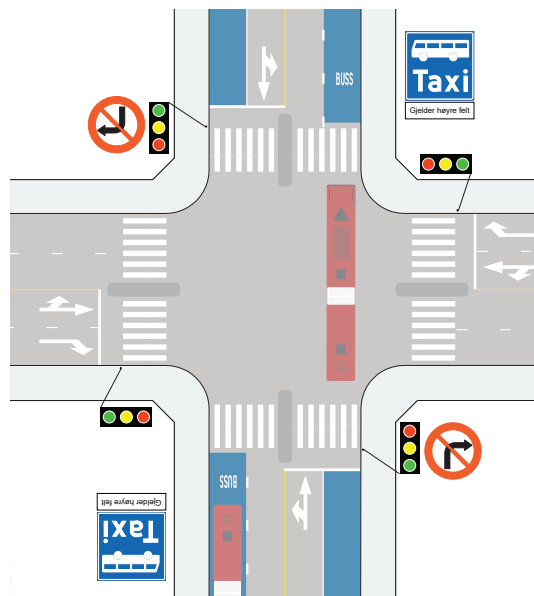
Målet er at Romerikslinja skal oppleves som én tydelig og sammenhengende kollektivforbindelse, samtidig som løsningene tilpasses lokale forhold og arealbruk langs traséen, som sykehusdrift, sykkelveier og boligområder.

Traséen vil bestå av en kombinasjon av tiltak som samlet skal bedre bussens reisetid og pålitelighet. Mulige aktuelle tiltak langs traséen er beskrevet lenger ned i dette planprogrammet. Det tas utgangspunkt i tidligere utarbeidet rapport "Høystandard kollektivtrasé mellom Kjeller og Oslo grense - Utredning av helhetlig konsept", men beskrevne løsninger er ikke ferdig utredet og må betraktes som potensielle strekningsvise løsninger. Kryssløsningene som vises er prinsipielle, og må tilpasses hvert enkelt kryss.

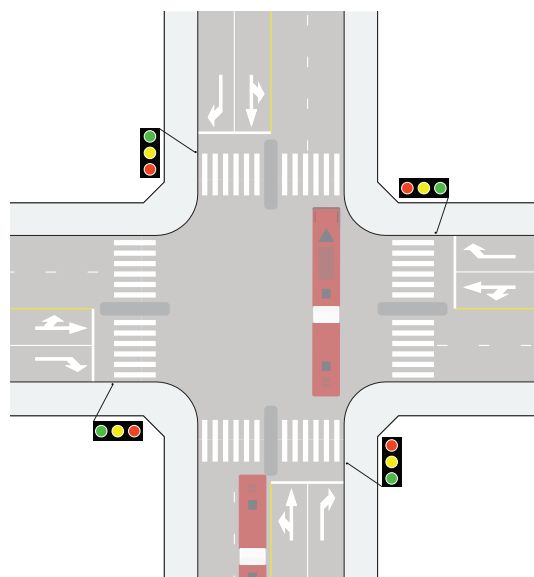
Snittene på side 15 viser hovedløsning for den aktuelle delstrekningen, men ulike variasjoner av løsningen vil forekomme. Endelige løsninger fastsettes i kommende prosesser.

Aktuelle tiltak langs strekningen

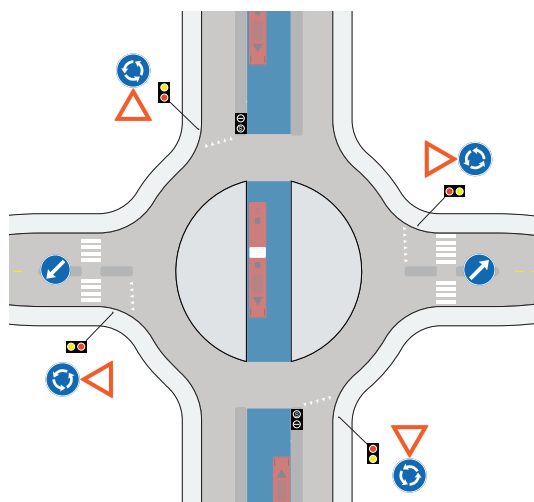
- Etablering av egne kollektivfelt, kollektivgater eller omdisponering av eksisterende felt. Dette kan innebære reduksjon i antall kjørefelt som bilister kan benytte seg av i dag. Dette kan innebære enveiskjøring for bil, eller total stenging for biltrafikk i noen gater.
- Tiltak som gir raskere og mer forutsigbar reisetid, som forkjørregulering eller justering av kurvatur, fjerning av hindringer i form av parkering eller stenging av avkjørsler for å redusere friksjon.
- Trafikkreduserende tiltak for å bedre fremkommeligheten for buss. Dette kan være gjennomkjøring forbudt, omlegging av trafikk til andre gater ved å legge til rette for en utforming som ikke innbyr til bilkjøring, og tilrettelegging for biltrafikk i alternative traseer.



Figur 3.2. Signalregulert kryss med kollektivfelt inn til krysset.



Figur 3.3. Signalregulert kryss uten kollektivfelt.



Figur 3.4. Rundkjøring med gjennomkjøringsfelt for buss.

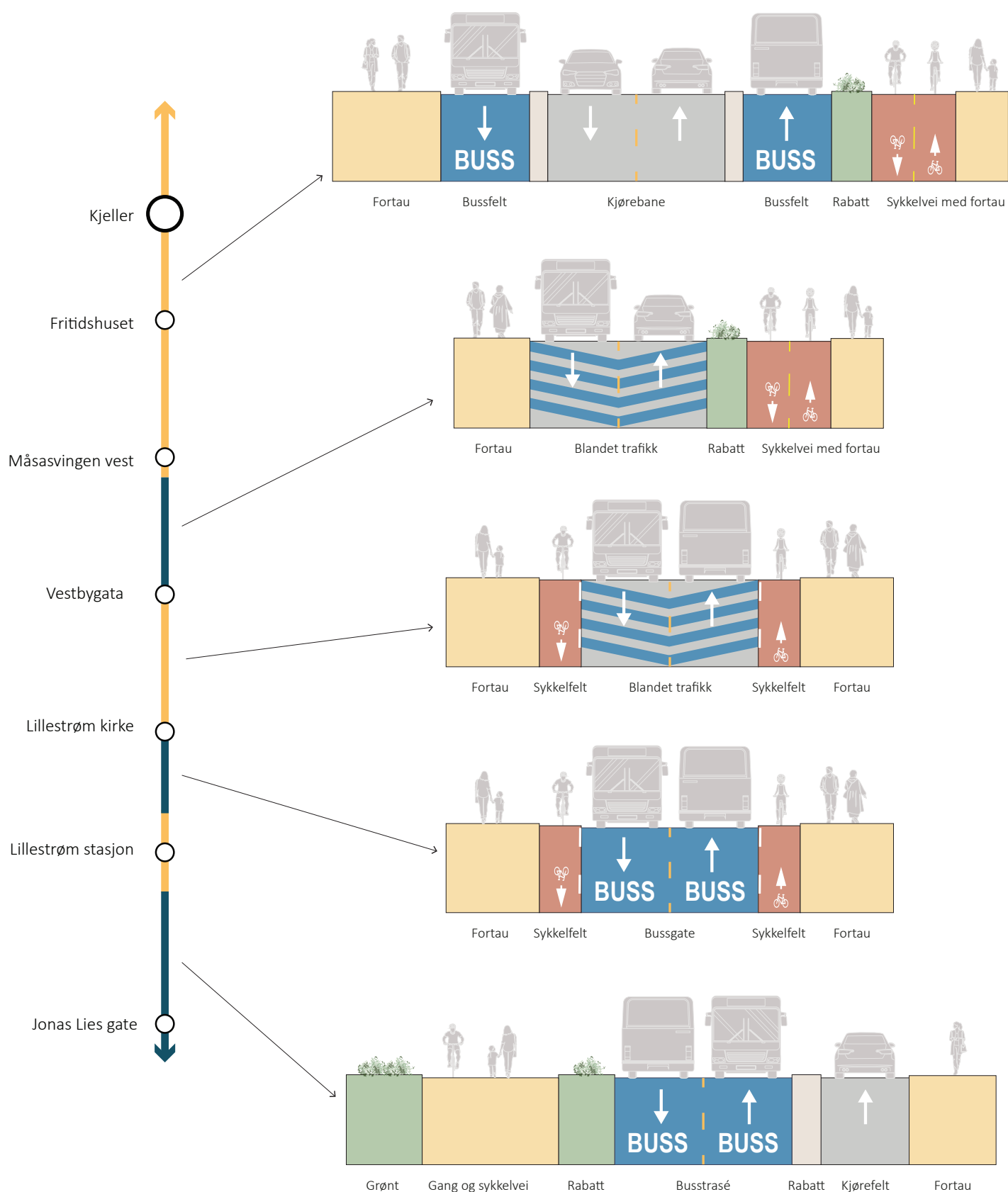
Aktuelle tiltak i kryss

- Signalprioritering av buss i lyskryss ved at bussen får grønt lys når den nærmer seg. Signalsystemet justeres i sanntid for å slippe bussen raskere gjennom. Tiltaket kan kreve ombygging av rundkjøringer eller endringer i eksisterende lyskryss. På strekningen vil det være både signalregulerte kryss med egne kollektivfelt og signalregulerte kryss der bussene kjører i vanlig trafikk.
- Rundkjøring med gjennomkjøringsfelt for buss, ved at bussen kjører rett gjennom rundkjøringen i en egen trasé midt i krysset. Bussen har ofte eget felt både inn og ut. Når bussen nærmer seg, registreres den av sensorer, og lyssignaler stopper annen trafikk til bussen har passert trygt gjennom rundkjøringen.

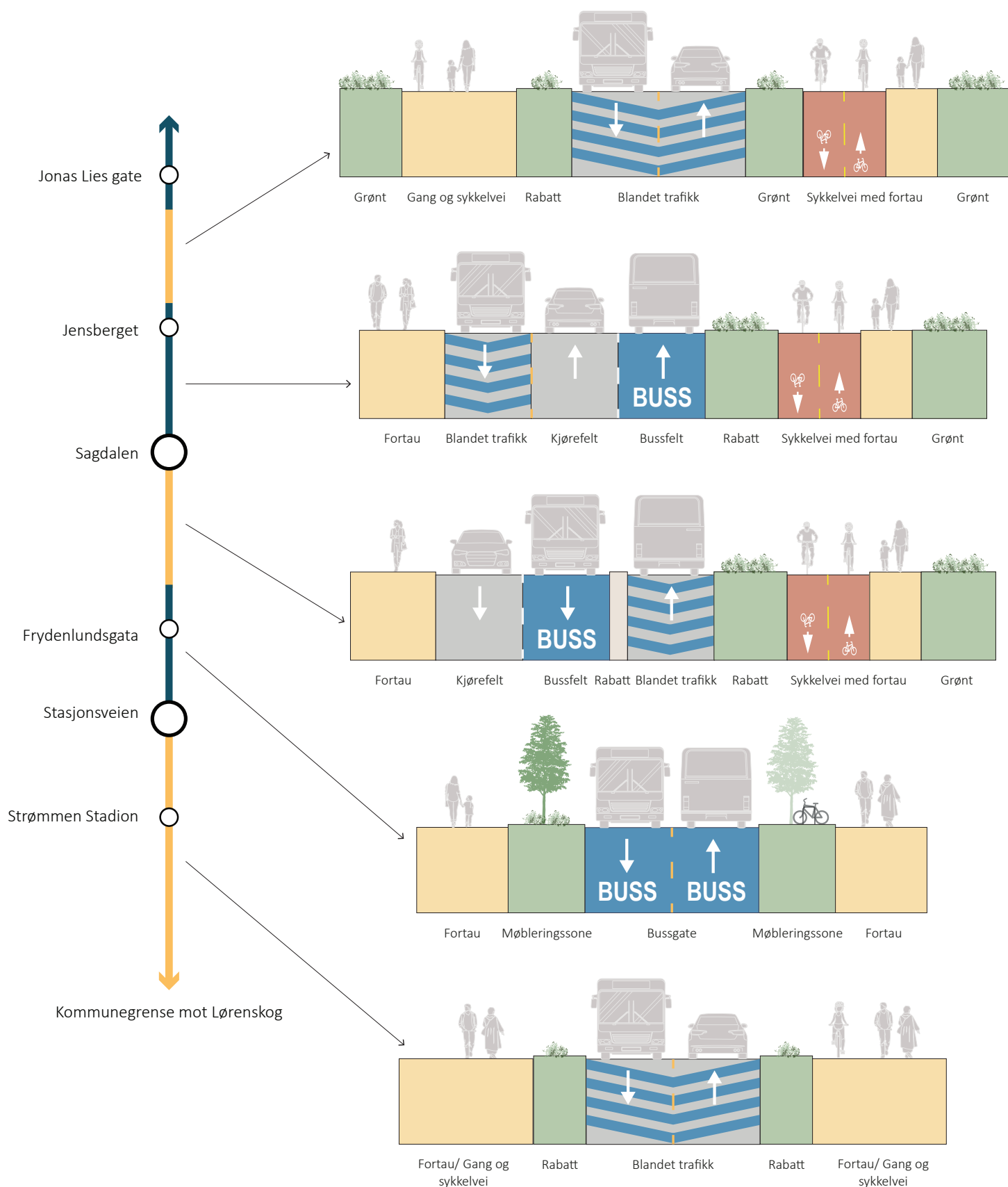
Aktuelle øvrige tiltak

- Oppgradering av holdeplasser med kantstopp, universell utforming, lehus og sanntidsinformasjon. Dette vil først og fremst gi bedre komfort og kapasitet, men det kan også korte ned reisetiden noe.
- Gode og trygge koblinger for gående og syklende på tvers av kollektivtraséen. Kollektivtraséen skal bidra til et helhetlig og bedre system for både kollektiv, gående og syklende. Det er viktig med gode krysningspunkter og der det er behov, egne løsninger for syklister langs traséen.
- Det er behov for tiltak knyttet til terminaler, snuplasser og reguleringsplasser for å sikre en effektiv og velfungerende busstrafikk. Omfanget av dette er usikkert, og avhenger av andre pågående prosjekter. Terminalområder bør utformes slik at de legger til rette for enkel og oversiktlig passasjerflyt, samtidig som de sikrer effektiv drift av bussene. Det må være tilstrekkelig kapasitet på oppstillingsplasser til å kunne håndtere driftsbehovet, uten at dette skaper konflikter med øvrig trafikk eller konkurrerer u hensiktsmessig med annen arealbruk.
- Se på tiltak knyttet til funksjoner som skaper økt biltrafikk. For eksempel vurdere plassering av parkeringsarealer, eller andre funksjoner som skaper trafikk, og vurdere andre adkomstmuligheter til disse.

Snittene på neste side viser mulige løsninger i Lillestrøm kommune; det understrekes at endelige løsninger fastsettes først i kommende prosesser og det kan bli aktuelt å vurdere andre løsninger enn de som vises og beskrives nedenfor, i tillegg.



Figur 3.5. Snitt for potensielle løsninger i Lillestrøm kommune. Gul og blå farge i aksen til venstre i figuren indikerer avgrensning av strekningen til de ulike løsningene.



Figur 3.6. Snitt for potensielle løsninger i Lillestrøm kommune. Gul og blå farge i aksen til venstre i figuren indikerer avgrensning av strekningen til de ulike løsningene.



Figur 3.7. Illustrasjon av mulig utforming av Strømsveien.

4. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

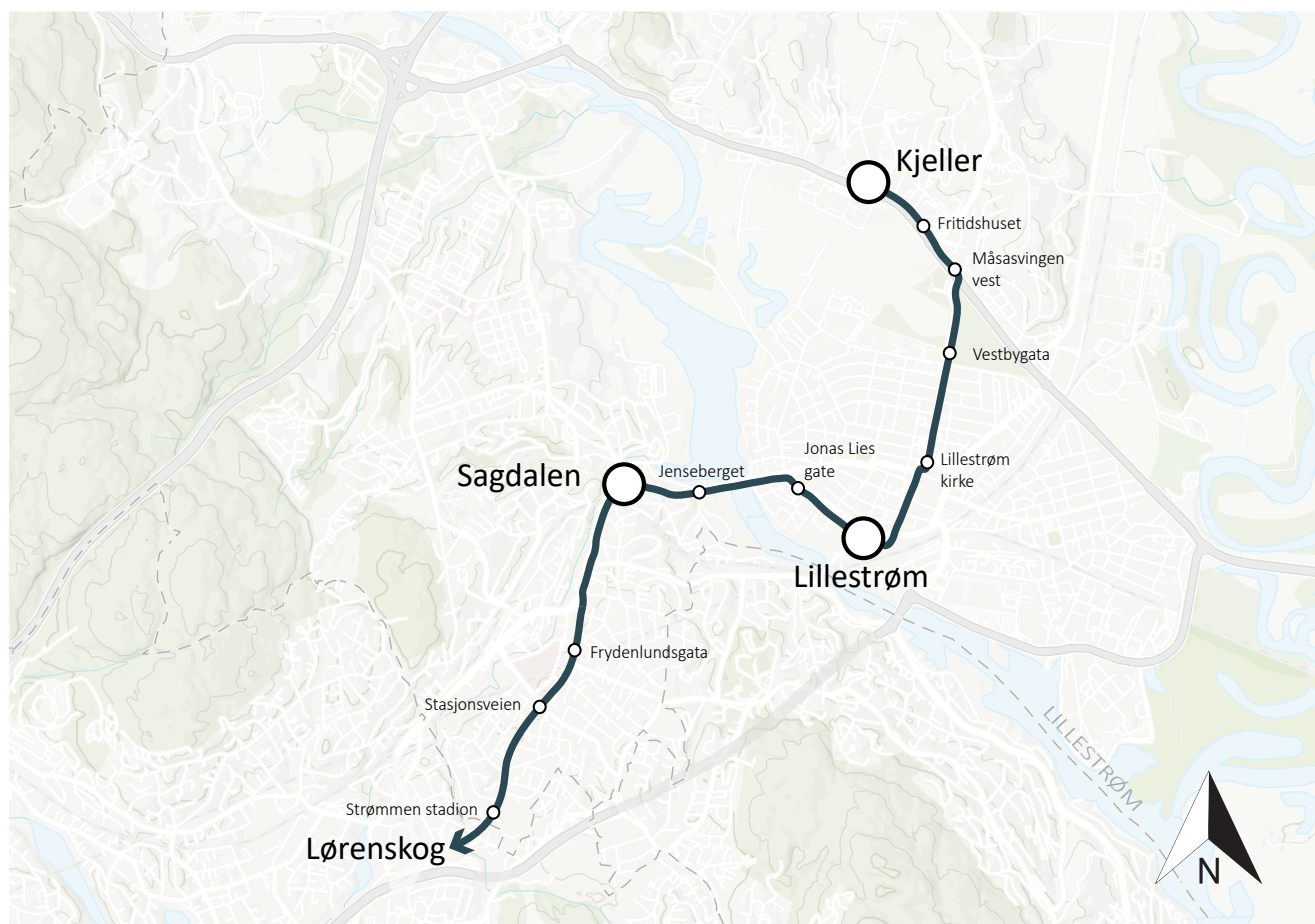
4.1 HOVEDTREKK VED PLANOMRÅDET

Ca. 6 km av traséen går gjennom Lillestrøm kommune. Traséen går langs Strømsveien, Jonas Lies gate, Adolph Tidemands gate, Storgata og Fetveien. Det er ulik grad av bebyggelse langs hele traséen, der Strømmen og Lillestrøm er urbane områder med relativt tett bebyggelse.

Fra grensa til Lørenskog og frem til Strømmen sentrum består de omkringliggende områdene av småhusbebyggelse. Gjennom Strømmen sentrum er bebyggelsen mer urban og det ligger bebyggelse inn mot gata. Videre går traséen gjennom Sagdalen, der det er noe

mer spredt bebyggelse, før man kommer inn i et tettere område i Lillestrøm. De viktigste målpunktene langs traséen er Strømmen og Lillestrøm. Sammen med forskningsparken vil ny næringshub på Kjeller bydel bli et viktig målpunkt på sikt.

Det eksisterer og planlegges flere sykkelruter langs traséen, både i kommunal, fylkeskommunal og statlig regi. Det planlegges for sykkeltilrettelegging langs mer eller mindre hele traséen. Standard på sykkeltilrettelegging vil variere ut fra lokale forhold, behov og sammenheng med hovedtraséer for sykkel.



Figur 4.1. Trasé for Romerikslinja gjennom Lillestrøm.

4.2 UTFORDRINGER OG MULIGHETER LANGS TRASÉEN

Dette kapitlet belyser de viktigste utfordringene og mulighetene som må arbeides videre med for Romerikslinja.

Fremkommelighet

Det er viktig at bussen kommer seg fram på en god og effektiv måte. Dette gjør det mulig å kjøre flere avganger uten at bussene hopper seg opp, korte ned reisetiden og gjøre kollektivtransporten mer attraktiv. Økt fremkommelighet fører til mulighet for å kunne investere i nytt og bedre bussmateriell, som igjen fører til at bustilbudet oppleves som et ekte alternativ overfor bilkjøring.

Romerikslinja går langs veier med mye trafikk. Derfor oppstår det ofte forsinkelser flere steder.

Linje 100 har betydelige fremkommelighetsproblemer i begge retninger gjennom Akershus i dag. I ettermiddagsrushet er 81% av avganger ved Stasjonsveien i Strømmen allerede forsinket i retning Oslo. Av disse er 37% forsinket med 6-20 minutter. Problemene øker gjennom Lørenskog slik at 95% av alle avganger ved Visperud er forsinket i ettermiddagsrushet. Av disse er 64% forsinket med 6-20 minutter.

Resultatene viser at de største problemområdene i Lillestrøm kommune er:

- Strømmen sentrum, Sagdalen og Jonas Lies gate, mot Lillestrøm i ettermiddagsrushet.
- Lillestrøm sentrum, i begge retninger både morgen- og ettermiddagsrushet.
- Kjeller mot Lillestrøm sentrum både morgen- og ettermiddagsrushet.
- Fetveien, i begge retninger både morgen og ettermiddagsrushet.

I Lillestrøm gir arbeidet med Romerikslinja gode muligheter til å forbedre fremkommeligheten for flere linjer mot Lillestrøm knutepunkt og etablere raske og effektive transportforbindelser på tvers av innovasjonsdistriktene Kjeller - Lillestrøm – Ahus.

Barriereeffekt

Hensyn til området med tett bebyggelse er viktig når man planlegger gode bussløsninger. Dersom bussen skal være rask og forutsigbar, er det ofte best med en trasé som har minst mulig kontakt med annen trafikk. Dette kan gi bedre fremkommelighet for bussen. Samtidig kan slike løsninger skape barrierer for gående og syklende, særlig i sentrale områder.

Tilpasning til bystruktur/områdene rundt

Traséen går igjennom ulike områder – fra mer landlige

områder med lav tetthet, til transformasjonsområder og til mer urbane områder med mye bebyggelse og aktivitet.

Langs traséen er det også viktige lokale og regionale målpunkt, som mange mennesker reiser til og fra hver dag. En løsning kan derfor ikke være lik overalt. I noen områder, eksempelvis Lillestrøm sentrum, er det begrenset med tilgjengelig areal. Løsninger her må tilpasses eksisterende bystruktur og hovedsakelig være innenfor dagens gatetverrsnitt og bebyggelse, samtidig som arbeidet med Romerikslinja kan bidra til å bygge opp under eksisterende byutviklingsplan for Lillestrøm sentrum. Andre steder, som eksempelvis på Kjeller, der området står ovenfor vesentlig transformasjon og skal utvikles til en ny bydel med arbeidsintensive virksomheter, kan infrastrukturløsninger legge føringer for fremtidig struktur.

Overvann og grønnstruktur

Når veier bygges om eller utvides, kan det føre til mindre grønne områder og færre flater som slipper vann ned i bakken. Dette kan gi mer overvann og større belastning på avløpssystemene. Inngrep i grøntområder og kantsoner kan også påvirke naturen, landskapet og hvordan vann håndteres lokalt. Det bør legges til rette for gode, naturbaserte løsninger for overvann, samtidig som eksisterende grøntområder og blågrønne strukturer blir bevart – eller erstattet der det er nødvendig.

Naturmiljø

Traséen går langs eksisterende veier og gjennom bebygde og urbane områder. Samtidig kan den komme i nærheten av eller krysse naturområder som grønne korridorer. Disse områdene er viktige for naturen og for biologisk mangfold. Det er også viktig å ta vare på sammenhengende grøntområder, slik at dyr og planter kan bevege seg og spre seg. En utfordring er at utvidelse av veier og nye bussløsninger kan dele opp naturområder. Selv små inngrep kan gjøre det vanskeligere for dyr å bevege seg, og kan påvirke leveområder og formering. Dette betyr at områdene må kartlegges godt, slik at man unngår eller begrenser inngrep i sårbare områder. Der det er nødvendig, må det også gjøres tiltak som grønne overganger, sammenhengende vegetasjon langs veien og begrenset belysning.

Trafikk/kjøremønster

Traséen følger i stor grad dagens veinett. Flere av tiltakene som skal bedre fremkommeligheten for buss vil innebære endringer i trafikkmønsteret. Dette kan for eksempel bety omlegging av trafikk eller reduksjon i biltrafikken langs deler av traséen. Det er viktig at fremkommeligheten er ivarettatt langs hele strekningen, samt tilgjengelighet og trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper. Hvis bussen blir stående i kø på deler av strekningen, påvirker det attraktiviteten til hele Romerikslinja. Romerikslinja kan bidra til å redusere biltrafikk i Lillestrøm sentrum og skape et attraktivt bymiljø.

5. OVERORDNEDE RAMMER OG FØRINGER

Prosjektet og det videre planarbeidet styres av føringer på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Romerikslinja skal følge disse føringene og bidra til å nå overordnede mål. Nedenfor nevnes de mest relevante overordnede føringene.

5.1 NASJONALE FØRINGER

Byvekstavtale for Oslo og Akershus

Nullvekstmålet er en viktig føring og betyr at økt reising i byområdene skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange, ikke med mer biltrafikk. Avtalen forplikter partene til å bidra til utvikling i tråd med regional plan for areal og transport.

Statlig planretningslinje for arealbruk og mobilitet

Viktig nasjonal føring for arealutvikling og transport. Den bygger på nullvekstmålet og sier at transport og arealbruk må planlegges samlet, med mer utbygging rundt kollektivknutepunkter. Nye transport-løsninger skal være gode for klima og miljø, gjøre at færre trenger å bruke bil, og bidra til trygge og attraktive byområder. Transportkapasiteten skal brukes effektivt, slik at løsningene tar liten plass og gir stor nytte.

5.2 REGIONALE FØRINGER

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Planen utpeker hovedkorridorene mellom Oslo og Nedre Romerike som særlig viktige. Planen bygger på nullvekstmålet og beskriver at utbygging skal skje rundt kollektivknutepunkter og langs viktige kollektivlinjer. Fylkeskommunen skal sørge for et godt og robust kollektivtilbud, mens kommunene skal legge til rette for tett og variert utbygging i bybåndet.

Ny Regional plan for areal og mobilitet – vedtatt planprogram

Det arbeides med ny Regional plan for areal og mobilitet, som ligger ut på høring i skrivende stund. Planen skal gi oppdaterte føringer for arealbruk og transport, peke ut viktige utviklingsområder og kollektivakser og bidra til bedre samordning av areal og transport i bybåndet og i resten av regionen.

Oslopakke 3 – vedtatt finansiering

En overordnet pakke for utbygging og finansiering av veier og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Tiltakene skal bidra til nullvekstmålet og mål om reduserte klimagassutslipp.

KVU Nedre Romeriks (2017) og Fylkestingets vedtak (2018)

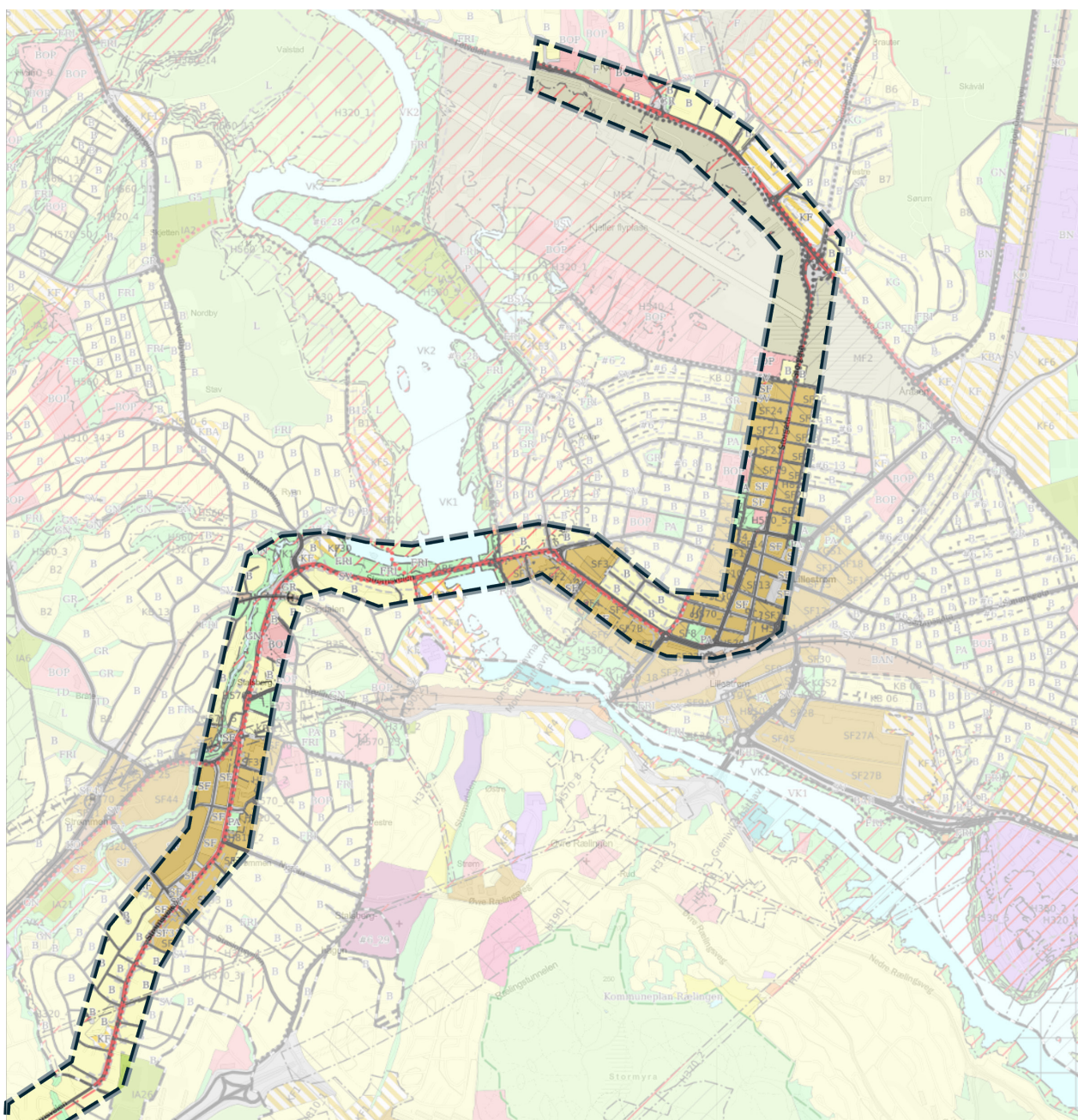
Utredningen vurderer ulike løsninger for kollektivbetjening i bybåndet og anbefaler en ny hovedtrasé for kollektiv med forbindelse til Oslo. I første omgang betjent med superbuss, deretter bybane/metro. I behandlingen av KVU-en har Fylkestinget vedtatt å starte planlegging av t-baneforlengelse til Lørenskog, og av prioriterte kollektivtraseer mellom Kjeller, Lillestrøm og Oslo-grensen.

Høystandard kollektivtrasé mellom Kjeller og Oslo grense - Utredning av helhetlig konsept (2025)

Utredningen har vurdert ulike løsninger for de forskjellige delstrekninger langs traséen. For de fleste delstrekningene som i dag har fremkommelighetsproblemer, anbefales en superbuss-løsning. En slik løsning gir veldig høy standard på bussinfrastrukturen og kan oppleves på nivå med bybane. På strekninger der fremkommeligheten allerede er god, anbefales det et alternativt konsept som ligner mer på dagens situasjon. Alternativt konsept gir fortsatt bedre standard enn vanlig bussinfrastruktur, men med lavere gjennomføringsrisiko og kostnader.

5.3 LOKALE FØRINGER

Kommunene har store ambisjoner for utvikling i bybåndet. Særlig prioriteres det å videreutvikle Strømmen sentrum, Lillestrøm by og Kjeller med arbeidsplasser og boliger. Kommunen vektlegger gode og trygge byrom, mer gange og sykkel, mindre biltrafikk i sentrum og bedre kollektivtransport. Traséen til Romerikslinja er i kommuneplanens arealdel fremhevet med "samferdselslinje - kollektivtrasé". Mulighet for framtidig kollektivtransport langs denne strekningen skal sikres ved tilstrekkelig avstand fra senterlinje - vei til fasade (byggegrense) ved regulering.



Figur 5.1. Gjeldende kommuneplan for Lillestrøm, med kollektivtraséen uthøvet.

Utviklingsområder

Kollektivtraséen går videre gjennom områder der kommunene planlegger større utvikling, og god koordinering er derfor viktig. Der tiltak kan gjennomføres innenfor eksisterende areal, bør planlegging og bygging skje raskt slik at økt kapasitet i kollektivtransporten sikres.

Kjeller skal utvikles til en ny bydel med arbeidsplassintensive virksomheter. Dette skjer gjennom kommunedelplan for Kjeller. Romerikslinja er planlagt forlenget til Kjeller, men trasé og endepunkt er ikke avklart.

Strømmen er et viktig vekstområde med fortetting langs Strømsveien, utvikling rundt Strømmen stasjon og ombygging av Strømmen verksted. Romerikslinja går gjennom deler av Strømmen sentrum, som omfattes av områderegeringsplan for Strømmen øst (2021). Lillestrøm kommune utarbeider en vei- og gatebruksplan for framtidig bruk av veinettet.

Visperud er prioritert for arbeidsplassintensiv næring. Videre utvikling bygger på mulighetsstudien Visjon for Visperud (2021), og kommunen skal utarbeide områderegering. Reguleringsplan for sykkelvei med fortau langs Solheimveien (fv. 1519) ble vedtatt i 2025.

Lillestrøm er en regional by med et av landets største kollektivknutepunkt. Her er det bl.a. direktetogforbindelser til hovedstaden hvert 10. minutt, noe som gjør at det er etablert mange matebussforbindelser til/fra stasjonen. Sterk vekst i sentrum gir utfordringer for kapasitet og fremkommelighet. Romerikslinja går gjennom byen. Sentrumsring Lillestrøm skal bidra til å løse trafikk og gatebruk i sentrumskvartalene. VPOR for Lillestrøm by vest gir føringer for gater og byrom. Det samme gjør områdeplan for Lillestrøm nord og arbeidet med Lillestrøm knutepunkt.

Ahus-området er et regionalt tyngdepunkt for sykehusfunksjoner, forskningsmiljøer og helserelaterte arbeidsplasser. Kommuneplanen legger opp til fortetting og videreutvikling av området. Mulighetsstudien for Ahus (2022) anbefaler bedre forbindelser til Fjellhamar og Lørenskog sentrum. Romerikslinja går gjennom området.

Lørenskog sentrum er kommunens hovedsentrum og et prioritert lokalt byområde. VPOR for Lørenskog sentrum (2017) gir føringer for gater og byrom. Veiløkk over Rv. 159 er et mulig langsiktig grep, men er kostbart og komplekst. Gjennomføring er derfor usikkert. Kommunen vurderer områderegering for gjenværende transformasjonsområder og tilrettelegging for eventuell T-banestasjon.

6. HVA SKJER VIDERE?

6.1 PROSESSEN MED PLANPROGRAMMET

Akershus fylkeskommune ønsker å oppnå flere ting gjennom medvirkning i forbindelse med planprogrammet:

- Informere åpent og tydelig om arbeidet med Romerikslinja.
- Skape forståelse for hvorfor prosjektet er nødvendig.
- Forklare hva prosjektet går ut på og hvilke løsninger som vurderes.
- Vise hvordan planprosessen foregår, og når og hvordan folk kan komme med innspill.
- Få innspill til hvordan strekningen kan deles inn og hva som bør prioriteres videre.

Planprogrammet ligger nå på høring og offentlig ettersyn, og frem til 25.09.2026 kan alle som ønsker sende inn innspill. Innspill sendes inn til:

Navn: Ellen Patricia Coats

Epost: post@afk.no

Post: Akershus fylkeskommune, postboks 1200 Sentrum, 0107 Oslo

Etter høringsperioden oppsummeres alle innspill. De blir vurdert og kommentert, og planprogrammet kan bli justert før det vedtas politisk i de to respektive kommunene. Innspillene kan påvirke det videre arbeidet, blant annet hva som skal utredes og hvordan.

6.2 VIDERE PROSESS ETTER PLANPROGRAM

I veilederen «Medvirkning i planlegging» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet H-2302B) beskrives flere nivåer av medvirkning. I arbeidet med planprogrammet vil det spesielt være fokus på de tre første nivåene: å gi informasjon, å hente innspill og å lytte til berørte parter.

I det videre arbeidet med Romerikslinja vil det også åpnes for involvering i løsningsutvikling og forankring. Utviklingen av Romerikslinja vil skje trinnvis, og arbeidet vil deles opp i ulike prosjekter. Planleggingen av Romerikslinja berører mange, som kommuner, offentlige aktører, næringsliv og innbyggere. Tiltakene varierer mellom de ulike delstrekningene, og medvirkningen må derfor tilpasses hvert prosjekt. Interessenter og aktører som blir særlig berørt vil få særskilt oppfølging.

I de neste kapitlene kan du lese mer om de ulike prosessene som er aktuelle for utviklingen av Romerikslinja, og hvordan du kan medvirke. Mer konkrete tiltak vil bli beskrevet i de enkelte delprosjektene og reguleringsplanene.



Figur 6.1. Nivåer i medvirkning.

REGULERINGSPLAN

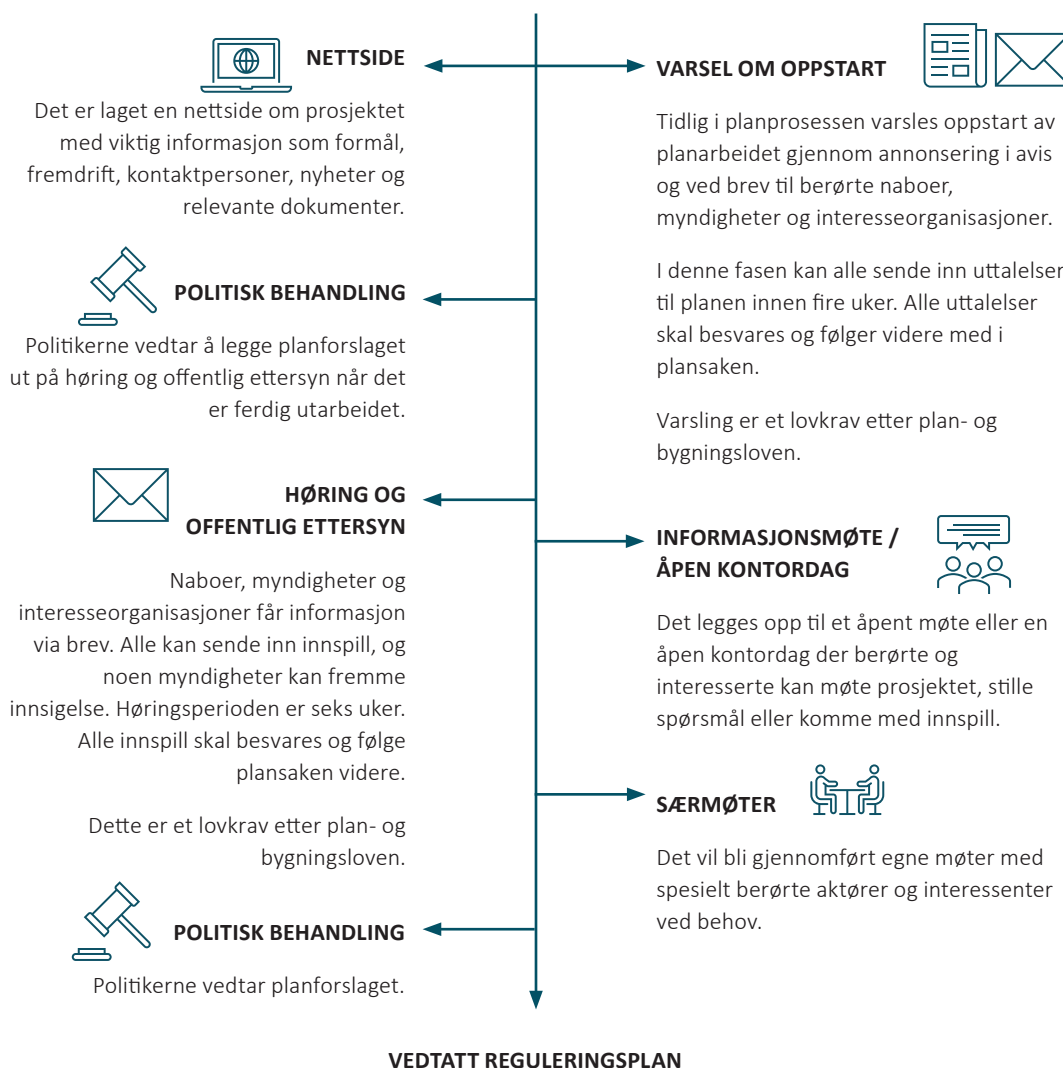
En reguleringsplan er en arealplan som viser hvordan et bestemt område skal brukes og utvikles i fremtiden. Prosessen følger plan- og bygningsloven.

For løsninger langs Romerikslinja som krever reguleringsplan, vil det vanligvis gjennomføres et forprosjekt. Her vurderes alternativer, og det gjennomføres relevante utredninger før en løsning velges og optimaliseres.

Ved reguleringsplanarbeid skal det alltid varsles om oppstart av arbeidet. For prosjekter langs Romerikslinja skal dette gjøres så tidlig som mulig i prosessen og helst i forbindelse med forprosjektarbeid. Dersom en slik plan skal konsekvensutredes, skal planprogram legges på høring i samme periode. Vurdering av om planarbeidet utløser krav til konsekvensutredning og planprogram gjennomføres innledningsvis i prosjektet. Planforslaget utarbeides og sendes til kommunen for administrativ og politisk behandling, før det legges ut til offentlig ettersyn. Ved behov justeres planen, behandles politisk på nytt og vedtas av kommunestyret.

Prosessen tar ofte flere år.

For prosjekter som krever reguleringsplan vil prosessen for medvirkning under gjennomføres. Det skal utarbeides en plan for kommunikasjon og medvirkning med fokus på tidlig involvering av interessenter. Dette arbeidet kan resultere i at informasjonsmøter, åpne kontordager, workshops og særmøter kan være aktuelle ved flere tidspunkter i prosessen, ikke bare det som er vist under.

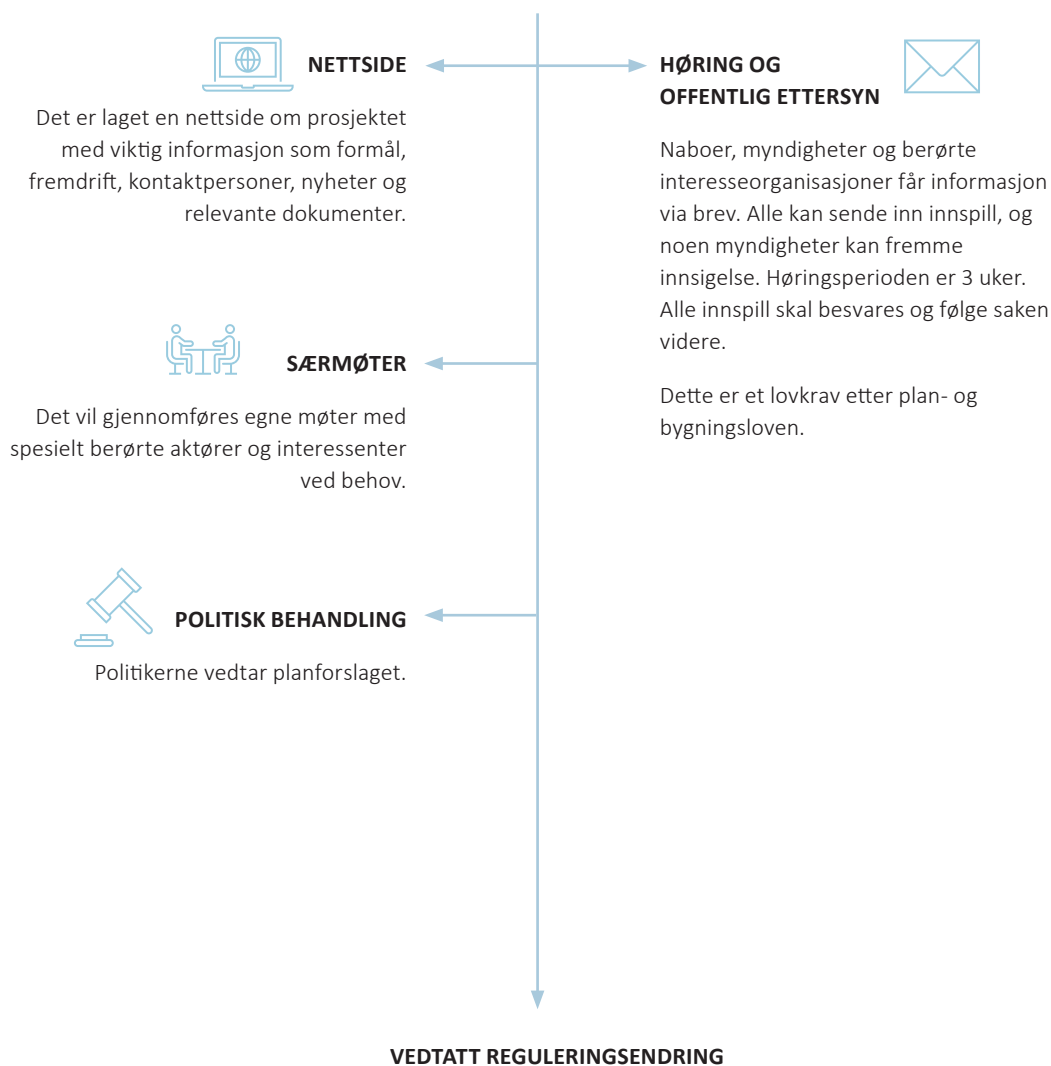


MINDRE REGULERINGSENDRING

Mindre reguleringsendringer er en liten justering av en eksisterende reguleringsplan, ikke en helt ny plan. Det brukes når endringen ikke endrer hovedtrekkene i planen, og når den i liten grad påvirker naboer, gjennomføringen av planen eller viktige natur- og friluftshensyn.

Det må sendes inn en endringsforespørsel med nødvendig materiale, ofte plankart, beskrivelse og eventuelt reviderte bestemmelser. Kommunen vurderer om endringen faktisk kan behandles som «mindre». Planen behandles politisk og vedtas av kommunestyret.

Berørte myndigheter, naboer og andre direkte berørte får uttale seg til foreslått endring. Fristene er ofte noe kortere enn ved utarbeidelse av en ordinær reguleringsplan. For prosjekter som krever mindre reguleringsendring vil følgende prosess for medvirkning gjennomføres:



BYGGESAK

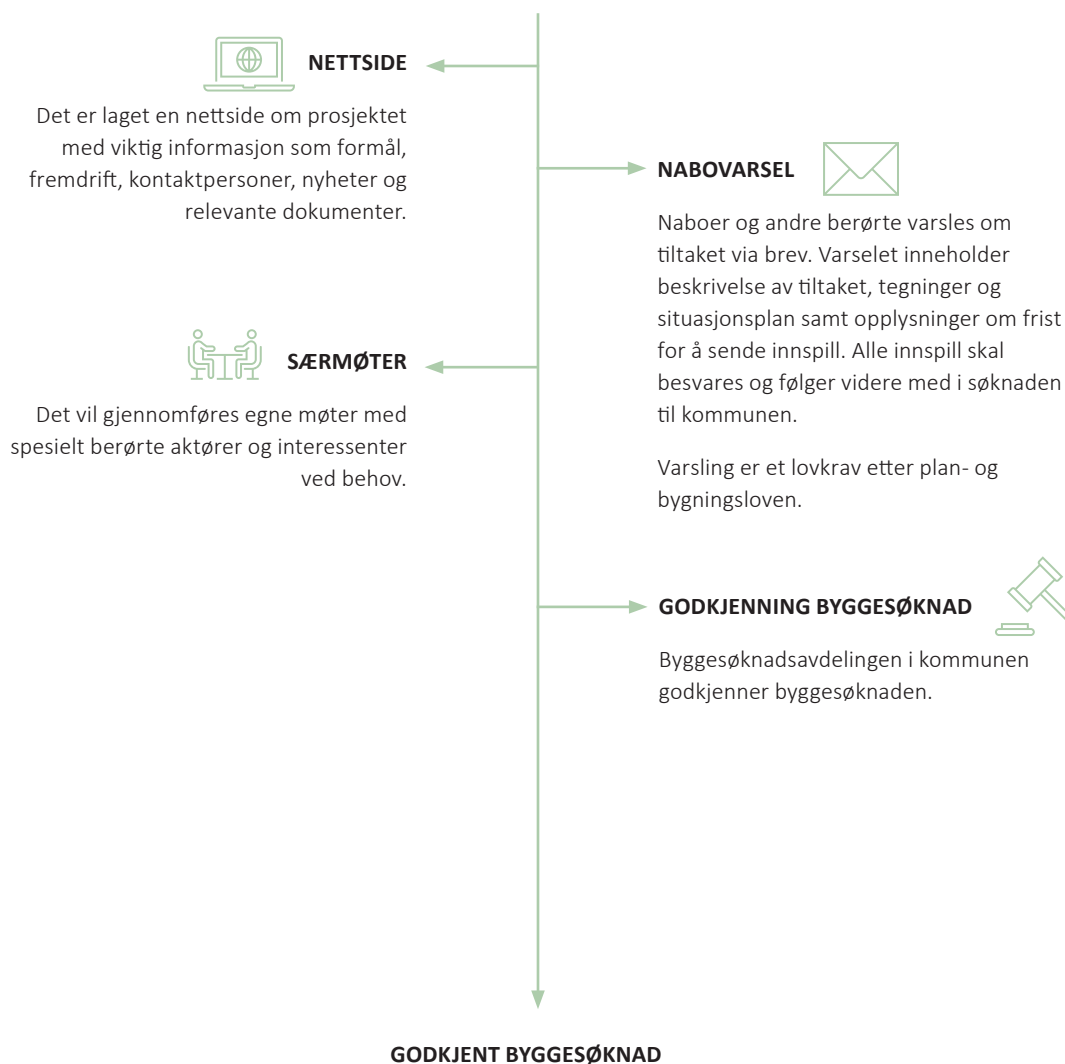
Byggesak innebærer en søknad til kommunen om tillatelse til å gjennomføre et tiltak som ikke medfører behov for en ny reguleringsplan og som er i tråd med kommunal plan.

Hvis det allerede finnes en reguleringsplan eller vedtatt arealplan for tiltaket, eller tiltaket er så lite at det ikke trengs en reguleringsplan, kan et tiltak gjennomføres ved å byggesøke. I byggesaken skal tiltaket beskrives og vurderes opp mot gjeldende kommunal plan, og ved behov prosjekteres. Dersom tiltaket berører naboer og gjenboere, skal disse varsles om hva som planlegges og få muligheten til å fremme merknader. Deretter søkes det til kommunen om tillatelse til tiltak. Dette innebærer godkjenning av oppstart, gjennomføring og ferdigstillelse. Kommunen behandler søknaden og skal godkjenne det omsøkte tiltaket dersom det er i tråd med vedtatt plan.

Proessen varierer i tid, men en godkjenning av tiltaket foreligger normalt i løpet av 3 til 16 uker.

For Romerikslinja kan byggesak være aktuelt for tiltak som ikke omfattes av unntak fra byggesak etter vegloven, eller hvor tiltaket ikke er detaljert og avklart i reguleringsplan.

For prosjekter som krever byggesak vil følgende prosess for medvirkning gjennomføres:



SKILTPLAN MED VEDTAK (STOR)

En skiltplan er en oversikt som viser hvilke trafikkskilt og oppmerkinger som skal settes opp og hvor de skal plasseres.

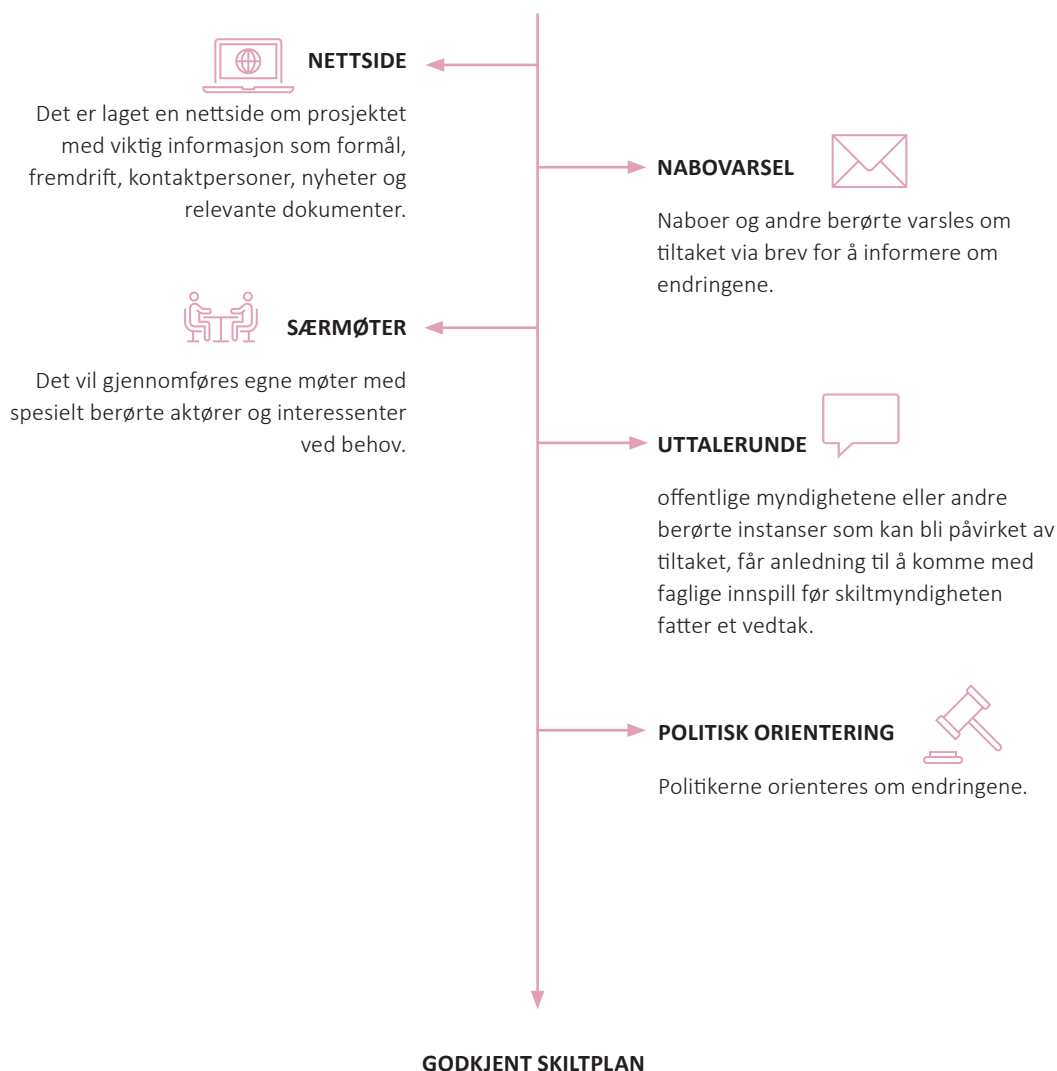
Skiltplaner lages for tiltak som krever nye eller endrede skilt. De kan også brukes når kjøremønster skal endres.

Hvor omfattende planleggingen er, avhenger av størrelsen på tiltaket. Større planer krever mer samarbeid mellom planleggere og myndigheter.

Planen utarbeides og sendes til skiltmyndigheten (Statens Vegvesen) for godkjenning. Kommunen, samt andre relevante offentlige aktører får uttale seg om planen. For tiltak langs Romerikslinja som ikke krever reguleringsplan, men som vil ha vesentlige konsekvenser for trafikkmønsteret, skal det legges opp til en mer omfattende prosess med politiske orienteringssaker.

Proessen tar vanligvis noen måneder

For prosjekter som krever skiltplan (stor) vil følgende prosess for medvirkning gjennomføres:



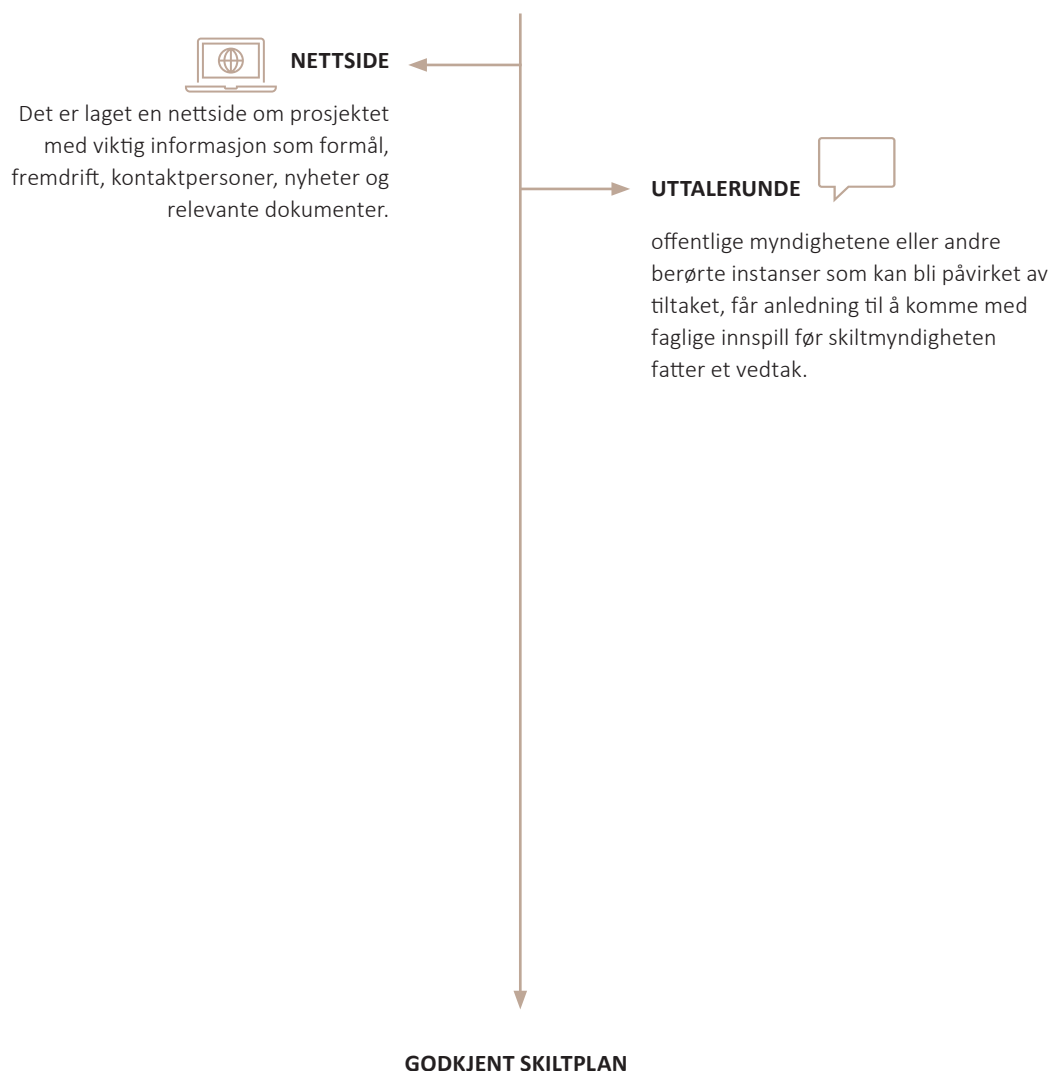
SKILTPLAN MED VEDTAK (LITEN)

En skiltplan er en oversikt som viser hvilke trafikkskilt og oppmerkinger som skal settes opp og hvor de skal plasseres.

Skiltplaner lages for tiltak som krever nye eller endrede skilt. De kan også brukes når kjøremønstre skal endres.

Planen utarbeides og sendes til skiltmyndigheten for godkjenning, og relevante offentlige aktører får uttale seg. Prosessen tar vanligvis noen måneder.

For prosjekter som krever skiltplan (liten) vil følgende prosess for medvirkning gjennomføres:



7. GJENNOMFØRING AV PROSJEKTER

7.1 PÅGÅENDE PROSJEKTER OG TILTAK

Fylkeskommunen er allerede i gang med prosjektering og gjennomføring av flere tiltak langs traséen:

- Det skal bygges sykkelvei med fortau mellom Røykåsveien og Nordliveien vest i Lørenskog samt sykkelvei med fortau og ensidig kollektivfelt mellom Skjettenveien og Nitelva i Lillestrøm. Tiltakene vil sikre bedre forhold for gående og syklende, men vil også bidra til god måloppnåelse for Romerikslinja. Planene ble tidligere vedtatt i kommunene.
- Mindre tiltak som vil gi bedre flyt for både dagens busser og fremtidige linjer f.eks. signalanlegg ved problempunkter på Lørenskog bussterminal, Ahus og Strømmen.
- Oppgradering av holdeplasser. Ny utforming vil gjøre det mulig å benytte lengre busser med plass til flere personer, redusere forsinkelser og sikre bedre forhold for passasjerer. Dette arbeidet er prioritert og aktuelle prosesser er avklart med kommunene slik at bygging kan ferdigstilles i forkant av neste busskontrakt, der man sikter mot å innfase lengre busser med høyere kapasitet.

Disse tiltakene gjennomføres uavhengig av planarbeidet beskrevet under. Disse tiltakene beskrives ikke videre i planprogrammet, men pågår parallelt.

7.2 TILGRESENDE PLANPROSESSER

I tillegg til arbeid med Romerikslinja pågår det flere andre store byutviklingsprosesser som overlapper eller grenser til traséen. I Lillestrøm foregår det arbeid med tre større reguleringsplaner:

- Områderegulering Lillestrøm knutepunkt: Planarbeidet har som mål å gjøre Lillestrøm kollektivknutepunkt (området rundt Lillestrøm stasjon) mer helhetlig, tilgjengelig, bærekraftig og attraktivt for befolkning, besøkende og reisende. Det skal sikre god kapasitet og fremkommelighet for tog, buss og annen kollektivtrafikk.
- Områderegulering Lillestrøm nord: Målet er å utvikle Lillestrøm by nord til et nytt, attraktivt boligområde med tilpasset handels- og servicenivå, og skape en helhetlig byutvikling som bygger opp under bysentrum. Det er viktig at bussens interesser ivaretas i planleggingen.

- Kommunedelplan Kjeller: Hensikten med planarbeidet er å lage en kommunedelplan for videre utvikling av Kjeller flyplassområde som en ny og attraktiv bydel i Lillestrøm. Planen skal legge til rette for at dagens flyplassområde blir en ny bydel med boliger, næringer og byliv. Det er svært usikkert hvordan dette området vil utvikle seg, og det er viktig at bussens interesser ivaretas i planleggingen.
- Lillestrøm by vest: Planen for Lillestrøm by vest skal legge til rette for en helhetlig byutvikling av et sentralt område vest for sentrum (Brogata, Jonas Lies gate, Nittedalsgata og Nitelva), og gi føringer for framtidige detaljreguleringer. Det vil bli utarbeidet et planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) og i samsvar med kommuneplanenes arealdel. Området skal utvikles til en tett og urban bydel med boliger, arbeidsplasser og offentlige funksjoner.

Det legges til grunn at det pågår et tett samarbeid mellom disse planarbeidene og arbeidet knyttet til Romerikslinja. Samordning av planprosessene er viktig for å sikre effektivitet, unngå dobbeltarbeid, og ivareta samfunnsmessige interesser fra oppstarten. Romerikslinja vil bidra med faglige innspill til de pågående prosessene. Der det er hensiktsmessig, kan pågående prosesser benyttes til planlegging og regulering av enkelte tiltak knyttet til Romerikslinja f.eks. vil dette gjelde ved Lillestrøm knutepunkt.

7.3 GJENNOMFØRING ROMERIKSLINJA

Fremdrift og gjennomføringstid for de ulike prosjektene vil variere. Noen delprosjekter ligger nær i tid og vil starte opp eller bli gjennomført i løpet av de nærmeste årene. Andre delprosjekter ligger lengre frem i tid, og vil først bli realisert på et senere tidspunkt.

De fleste tiltak er ikke fastsatt. Prioritering av prosjektoppstart er basert på behov, kompleksitet, andre plansaker og gjennomførbarhet. Enkelte strekninger krever mer omfattende planlegging og avklaringer før de kan gjennomføres, mens andre er mer modne for gjennomføring.

På de neste sidene vises en oversikt over de ulike prosjektene langs traséen, samt en vurdering av om de skal gjennomføres på kort, mellomlang eller lang sikt. Listen er ikke uttømmende, men gir en oversikt over tiltakene som er definert per nå.

TILTAK PÅ KORT SIKT

Hva: Terminering og regulering av busser som følge av ny løsning for bussterminalen.

Hvorfor: Plass til regulering og terminering må sikres i forkant av ny busskontrakt.

 Lillestrøm knutepunkt (stasjonsområde)

Hva: Prioritering av kollektiv, gange og sykkel i Nittedalsgata og Jonas Lies gate. Mulig testperiode.

Hvorfor: Må ses i sammenheng med utvikling av Lillestrøm by vest.

 Nittedalsgata og Jonas Lies gate mellom Nitelva og Brogata

Hva: Videre utredning av løsninger for kollektiv, gange og sykkel.

Hvorfor: Området er utsatt for forsinkelser i dag. Viktig sammenheng med løsning for Strømmen sentrum og sykkeltiltak i Sagbruksveien.

 Strømsveien mellom Sagbruksveien og Skjetteneveien

Hva: Fjerning av gateparkering og byromstiltak langs Strømsveien i Strømmen sentrum.

Hvorfor: Området er utsatt for forsinkelser i dag

 Mellom Stasjonsveien og forbi Frydenlundsgata (Strømmen sentrum)

Hva: Løsning for P-hus adkomst på Ahus. Planlegges og optimaliseres i dialog med Ahus.

Hvorfor: Utfordrende trafikkavvikling for ansatte og besøkende inn- og ut av dagens P-hus.

 Ahus

Hva: Tiltak i Solheimveien og Lørenskogveien ved Robsrudkrysset. Planlegges og optimaliseres i dialog med Statens vegvesen.

Hvorfor: Belastet område i dag. Sammenheng med hovedveinett.

 Solheimveien og Lørenskogveien mellom av-/på-rampene til rv. 159 ved Robsrudkrysset, til og med Røykåsveien.



TILTAK PÅ MELLOMLANG SIKT

Hva: Utredning av trafikkregulerende tiltak i Lillestrøm sentrum.

Hvorfor: Området er utsatt for store forsinkelser i dag.

📍 Mellom Lillestrøm stasjon og Vestbygata

Hva: Tiltak for kollektiv, gange og sykkel etter anbefalinger fra utredningsarbeid.

Hvorfor: Området er utsatt for forsinkelser i dag.

📍 Strømsveien mellom Sagbruksveien og Skjettenveien

Hva: Øvrige tiltak for kollektiv, gange og sykkel gjennom Ahus-området.

Hvorfor: Må ses i sammenheng med fremtidige utvikling og områdeplan.

📍 Sykehusveien og Rektor Wolans vei, Ahus.

Hva: Trafikkregulerende tiltak i Strømsveien. Prøveperiode prioriteres i første omgang.

Hvorfor: Utsatt for forsinkelser i rush. Må ses i sammenheng med veg- og gatebruksplan for Strømmen sentrum.

📍 Strømsveien mellom Stasjonsveien og Sagbruksveien

Hva: Tiltak for ombygging av kryss og gatetverrsnitt inkl. løsninger for gående og syklende.

Hvorfor: Omfattende planleggingsprosess. Må planlegges med hensyn til byutviklingsmål.

📍 Solheimveien mellom Thurmannskogkrysset og Nordliveien



TILTAK PÅ LANG SIKT

Hva: Forlengelse av traséen til Kjeller og nytt termineringssted.

Hvorfor: Fase 2 av traséen er avhengig av økt markedsgrunnlag og må planlegges i sammenheng med ny bydel.

 Mellom Vestbygata og Kjeller

Hva: Opprustningstiltak, mindre justering av eksisterende gang- og sykkeløsning.

Hvorfor: Ingen behov for store tiltak. Skal oppleves som en del av traséen.

 Strømsveien mellom Vittenbergveien og Stasjonsveien

Hva: Trafikkregulerende tiltak i Solheimveien med mulig nytt felt.

Hvorfor: Relativt lave forsinkelser i dag. Må ses i sammenheng med utvikling på nordsiden av Solheimveien.

 Solheimveien mellom Røykåsveien og Thurmannskogkrysset.



