

Arkivsak: 24/7492-37
Saksbehandler: Henrik Backe Langum
strategi og
samfunnsutvikling

Utredning av T-baneforlengelse til Lørenskog

Utvalg	Saksnummer	Møtedato
Ungdomsrådet	030/25	08.10.2025
Rådet for personer med funksjonsnedsettelse	050/25	09.10.2025
Miljø, samferdsel og teknisk utvalg	064/25	16.10.2025
Formannskapet	141/25	22.10.2025
Kommunestyret	095/25	29.10.2025

Kommunedirektørens forslag til vedtak

- 1) Rapporten *T-baneforlengelse til Lørenskog* - Traséoptimalisering legges til grunn for videre kommunal planlegging.
- 2) Alternativ A innarbeides med ny hensynssone og reviderte bestemmelser, og erstatter samtidig gjeldende alternativ B, i det pågående arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.
- 3) Akershus fylkeskommune anmodes om å sette tildelte planleggingsmidler i bruk slik at arealbeslaget ikke opprettholdes lengre enn nødvendig, og holde Lørenskog kommune tett koblet på arbeidet.

Vedlegg:

T-baneforlengelse Lørenskog Traséoptimalisering Sept2025
Svar på spørsmål fra Eva Næss Karlsen i forbindelse med behandling av sak 095_25 -
Utredning av T-baneforlengelse til Lørenskog

Bakgrunn for saken

Saken handler om at kommunestyret skal vurdere tre mulige alternativer for å forleng T-banen fra Ellingsrud til Lørenskog. Det er fylkeskommunen som tar det endelige valget, men de har signalisert at de vil vektlegge Lørenskog kommunes vurderinger.

Bakgrunnen for saken er en ny rapport som gir ny kunnskap om traséer og plassering av stasjoner fordelt på tre alternativer:

- Alternativ A – Visperud og endestasjon Rolvsrud
- Alternativ B – Visperud, Solheim og endestasjon Skårer
- Alternativ C – Visperud og endestasjon Solheim

Rapporten er laget på oppdrag fra Akershus fylkeskommune for å gi et solid grunnlag for å

sikre nødvendige arealer til T-banen, og for å finne ut hvordan banen kan gi mest mulig nytte for folk.

For å få til dette må kommunen «holde av» det nødvendige arealet i kommuneplanens arealdel med en hensynssone. Det betyr for eksempel at det ikke kan bygges boliger der stasjonene skal være, før T-banen er på plass. I mellomtiden kan dette området brukes til mindre og midlertidige tiltak. Langs hele traséen vil det være begrensninger knyttet til graving og sprenging.

Utredningen bygger på forstudiet [T-baneforlengelse Ellingrådåsen – Lørenskog/Skårersletta](#) fra 2019 og [Fylkestingets tilhørende vedtak fra 17. februar 2021](#). Målet har vært å finne den beste løsningen for hver av forstudiets tre alternativer. Det er lagt vekt på at traséen helst skal ligge under bakken og i fjell for å spare plass på overflaten og holde kostnadene nede. Det er tatt hensyn både til dagens bystruktur og passasjergrunnlag, og planer for videre utvikling. Rapporten vurderer alle de tre alternativene og anslår kostnader, men anbefaler ikke én bestemt løsning. Den gir kommunen et godt grunnlag for å velge alternativ og for å gjøre de nødvendige endringene i kommuneplanen. Forslag til ny arealdel skal behandles og sendes ut på høring i februar 2026.

Saksopplysninger

Historikk og prosess frem mot vedlagte utredning

Utredningen bygger videre på konseptvalgutredningen for kollektivbetjening på Nedre Romerike fra 2017 og forstudiet fra 2019. [Kommunestyret i Lørenskog anbefalte i mars 2020 \(sak 29/20\)](#) at alternativ B legges til grunn for videre planlegging ettersom dette alternativet best vil kunne bygge opp under byutviklingen i sentrum, og at det legges til rette for videreføring til Ahus og Lillestrøm. [Fylkestinget i Viken vedtok i 2021](#) å bruke korridor B/C som grunnlag for videre planlegging av T-banen, og legge til rette for forlengelse til Lillestrøm/Kjeller. Akershus fylkeskommune planlegger å legge fram en sak for fylkestinget i løpet av vinteren 2026, hvor de vil ta stilling til alternativene og velge løsning. Det er fylkeskommunen som tar det endelige valget, men de har signalisert at de vil vektlegge Lørenskog kommunes vurderinger. Ny arealdel med hensynssone sendes på høring februar/mars 2026. Endelig behandling kan skje i juni 2026 hvis det ikke kommer innsigelser.

Etter forstudiet fra 2019 er det i årene 2024 og 2025 prioritert til sammen 20 millioner kroner fra Oslopakke 3 og Byvekstavtalen til videre utredning og planlegging av T-baneforlengelsen. 10 millioner er brukt på denne utredningen (traséoptimalisering). Ruter og Norconsult har hatt det faglige ansvaret for utredningen, mens Lørenskog kommune og Sporveien har deltatt aktivt i prosessen siden starten i september 2024.

I Oslopakke 3 er det lagt inn ytterligere 190 millioner kroner til arbeid med detaljregulering mot slutten av avtaleperioden som løper frem til 2045. Det er foreløpig ikke satt av midler til å bygge banen. Det legges opp til at styringsgruppen for Oslopakke 3 og Byvekstavtalen, representert ved blant annet Fylkesrådsleder, Samferdselsbyrådet i Oslo og medlemsordførerne (Nordre Follo, Bærum og Lillestrøm), får orientering om rapporten 31. oktober 2025. T-banens fremdrift kan endres, og også fremskyndes på bakgrunn av politiske prioriteringer.

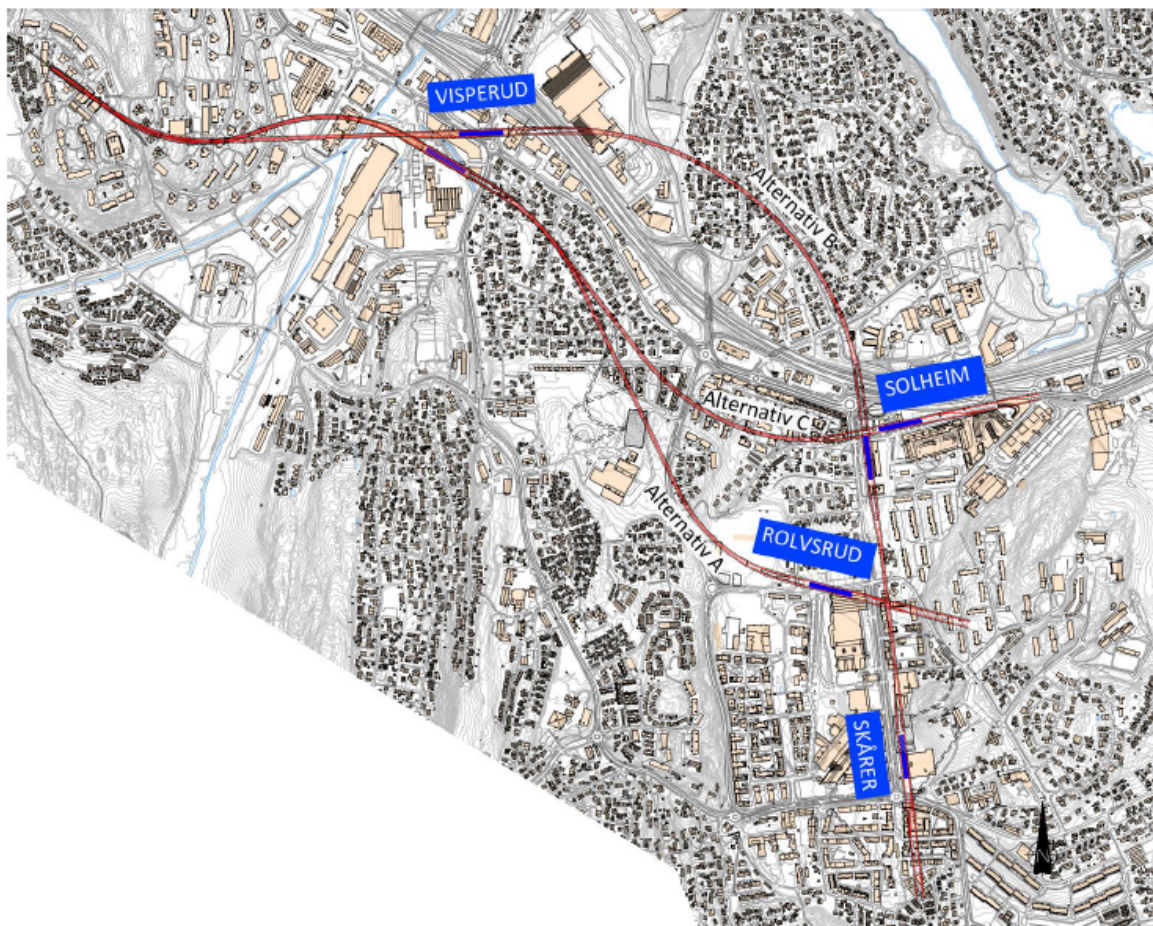
T-baneforlengelse til Lørenskog – Traséoptimalisering (september 2025)

Planlegging av nye T-banelinjer er store og krevende prosjekter. Denne utredningen er fortsatt på et overordnet nivå. Det er gjort vurderinger av grunnforhold, hvor mange som vil bruke banen, hva det vil koste, hvordan området rundt kan utvikles og behov for å sikre arealer. Det er fortsatt mye som må avklares i detalj før man kan starte byggingen. Det er usikkerhet rundt finansiering, grunnforhold og eiendomsserverv. Rapporten forteller hva som bør undersøkes videre.

Vedlagt rapport åpner med et omfattende og godt illustrert sammendrag som gir en komplett oversikt over arbeidet som er utført og resultatene det har ført frem til. Etter sammendraget beskrives følgende tema i kapitler; Innledning (inkludert mål for utredningen i kapittel 1.3.1), Rammer, Alternativutvikling, Alternativ A, Alternativ B, Alternativ C, Utviklingspotensial, Forlengelse til Ahus, Arealsikring, Kostnader, Måloppnåelse og Videre utredningsbehov. Rapporten viser også til flere fagrapporter som er laget underveis i arbeidet.

Alternativer for T-baneforlengelse til Lørenskog

- Alternativ A – Visperud og endestasjon Rolvsrud
- Alternativ B – Visperud, Solheim og endestasjon Skårer
- Alternativ C – Visperud og endestasjon Solheim



Figur 0-1: Optimaliserte alternativer med stasjonsplassering

Alternativ A er igjen aktuell fordi befolkningkonsentrasjonen i sentrum har endret seg, traséen er lagt dypere i berg og koblingen til busstilbudet er styrket.

Oppsummering av alternativene med henvisning til vedlagte rapport

Nedenfor oppsummerer kommunedirektøren noen nøkkelfunn tilknyttet alternativene, med henvisning til hvor i rapporten man kan lese mer. Innholdsfortegnelse finnes på rapportens side 15. Den kan man benytte til å finne frem til aktuelle kapitler.

Kapittel 4.1.2, 5.1.2 og 6.1.2: Alle alternativer legger stasjonene strategisk for god tilgjengelighet og byutvikling.

Tabell 8-1: Forlengelse til Ahus er mulig, men gir vesentlig lengre trasé for alternativ

B.

Kapittel 2.2: Alternativ B har størst samlet passasjergrunnlag, mens alternativ A gir flest reisende per stasjon.

Tabell 9-2 og figur 9-4: Det samlede behovet for å sikre arealer til gjennomføring av alle alternativene er omfattende. Kravene til arealsikringen er størst rundt stasjoner. Det medfører at behovet er størst for alternativ B.

Kapittel 2.3: Grunnundersøkelsene viser at alle alternativene trolig kan legges i berg eller under bakken, og at det er få forskjeller mellom alternativene.

Tabell 10-2: Kostnadene er klart høyest for alternativ B. C er noe rimeligere enn A.

Kapittel 4.2.7, 5.2.9 og 6.2.7: Anleggsperioden knyttet til alternativ A og C er beregnet til 4 år og 2 måneder, mens alternativ B kan ferdigstilles 4 måneder raskere. Anleggsarbeidet knyttet direkte til de ulike stasjonsalternativene i sentrum kan gjennomføres på 18 måneder. De to stasjonene for alternativ B kan etableres samtidig.

Kapittel 2.1.6: For alle alternativene vil Visperud bli et enda viktigere kollektivknutepunkt med mulighet for bussterminal.

Måloppnåelse

Rapporten konkluderer ikke med en entydig anbefaling, men gir et grundig sammenligningsgrunnlag, illustrert i tabell 0-5.

Tabell 0-5: Vurdering av måloppnåelse

	Målformulering	Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Effektmål	T-banen skal ha kapasitet til å ta sin del av veksten i antall reisende, gitt at målet om nullvekst i biltrafikk innfris.	Oppnås. Det planlegges for dobbeltspor med overkjøringsløyper og plattformer for doble togsett.	Likt A	Likt A
	T-baneforlengelsen skal tilrettelegge for bærekraftig byutvikling i Lørenskog rundt stasjonsområdene	Oppnås. Stasjonene er plassert for å understøtte byutvikling. Rolvsrud har noe mindre tilgjengelig utviklingsareal innenfor influensområdet på 10 minutters gangtid. B som har flere stasjoner, men mer enn alternativ C.	Oppnås. Stasjonene er plassert for å understøtte byutvikling. Størst tilgjengelig utviklingsareal innenfor influensområdet på 10 minutters gangtid.	Oppnås. Stasjonene er plassert for å understøtte byutvikling. Solheim har minst tilgjengelig utviklingsareal innenfor influensområdet på 10 minutters gangtid.
	Utviklingen av T-bane i Lørenskog skal kunne realiseres i etapper og på sikt kunne bygges videre i retning A-hus.	Oppnås. Avstanden i luftlinje mellom Rolvsrud og A-hus indikerer høyere kostnader enn alt. C, men lavere enn alt. B for en ev. forlengelse.	Oppnås. Avstanden i luftlinje mellom Skårer og A-hus indikerer høyest kostnad for en ev. forlengelse.	Oppnås. Avstanden i luftlinje mellom Solheim og A-hus indikerer laveste kostnader for en ev. forlengelse.
	Bidra til gode synergier og gode sammenhenger mellom T-banen og det øvrige kollektivtilbudet som ivaretar brukernes behov.	Oppnås, bussterminal på Visperud og nærhet til busstopp på Rolvsrud. Noe lenger avstand til Solheim.	Oppnås, bussterminal på Visperud og Solheim og nærhet til busstopp på Skårer.	Oppnås, bussterminal på Visperud og Solheim.
Resultatmål	Prosjektet skal fremskaffe underlag for at kommunen kan revidere hensynssone for realisering av T-baneforlengelse til Lørenskog etter 2030. Hensynssonen skal båndlegge minst mulig areal og samtidig sikre nødvendig areal for gjennomføring av T-banen.	Oppnås. Beslaglegger ca. 10 mål mer enn C.	Oppnås. Beslaglegger ca. 250 mål mer enn C. Ekstra arealbeslag er primært i sentrum på grunn av to stasjoner langs Skårersletta.	Oppnås. Lavest arealbeslag med ca. 663 mål.
	Løsningsarbeidet skal fokusere på kostnadseffektive og gjennomførbare alternativer for T-baneutbyggingen, som understøtter byutviklingen.	Alternativet vurderes som gjennomførbart. 322 MNOK dyrere enn rimeligste alternativ med en kostnad på ca. 8 868 MNOK.	Alternativet vurderes som gjennomførbart. 3 915 MNOK dyrere enn rimeligste alternativ med en kostnad på ca. 12 461 MNOK.	Alternativet vurderes som gjennomførbart. Rimeligste alternativ med en kostnad på ca. 8 546 MNOK.
	T-banen skal planlegges slik at den treffer viktige målpunkter og utviklingsområder i Lørenskog for å maksimere tiltakets nytte.	Treffer definerte målpunkt gitt at Rolvsrud dekker Solheim og Skårer. Nytteberegning er ikke gjennomført.	Treffer definerte målpunkt. Nytteberegning er ikke gjennomført.	Treffer definerte målpunkt utenom Skårer som delvis faller utenfor Solheim stasjons influensområde på 10 minutters gangtid. Nytteberegning er ikke gjennomført.
Prosjektet skal støtte opp under relevante deler av Ruters bærekraftstrategi, samt bærekraftsmålene til Lørenskog kommune.	Lagt opp til effektivt bytte buss-T-bane med kort overgang. Nest korteste trasé gir lavere forventet klimapåvirkning i anlegg- og driftsfase. Berører naturområder ved Ellingsrudelva og Homerudveien 21.	Lagt opp til effektivt bytte buss-T-bane med kort overgang. Lengste trasé gir høyest forventet klimapåvirkning i anlegg- og driftsfase. Berører naturområder ved Ellingsrudelva, Lørenskogveien 50 og Skårer.	Lagt opp til effektivt bytte buss-T-bane med kort overgang. Korteste trasé gir lavest forventet klimapåvirkning i anlegg- og driftsfase. Berører naturområder ved Ellingsrudelva og Homerudveien 21.	

Videre utredningsbehov

Før T-banen kan bygges anbefaler rapporten at det gjøres detaljerte grunnundersøkelser, vurderinger av utbyggingsvolum og kartlegging av naturverdier, samt samfunnsøkonomiske analyser.

Konsekvenser for kommunale tomter, areal og kommunens økonomi

Alternativene A og B har stasjonsområder på kommunalt eide utviklingstomter. Valg av A og B vil ha betydning for planarbeid og hvordan tomtene kan utnyttes, ettersom arealene må sikres til T-banestasjonen er bygget. Alternativ C går utenom de kommunale tomtene.

Valg av alternativ A (kommunedirektørens anbefaling) betyr at igangsatt planarbeid og

mulig salg av gårds- og bruksnummer 102/324 (kommunens tomt i Garchinggata som ble behandlet i [formannskapet 4. juni 2025, sak 89/25](#)) kan være utfordrende å gjennomføre som planlagt. Valg av alternativ A innebærer samtidig at en annen kommunal tomt (Skårersletta 70) frigjøres og kan vurderes utviklet og solgt i steden, ettersom deler av denne tomten er båndlagt med hensynssone i gjeldende arealdel. Disse forholdene er også omtalt i kommunestyrets orienteringssak om «Utvikling og salg av kommunale eiendommer», til behandling 29. oktober. Alternativ A beslaglegger også vesentlig mindre areal, med hensynssone på 673 mål, sammenlignet med alternativ B, med hensynssone på 913 mål.

Alternativ B har også de klart største investeringskostnadene, mens A og C koster omtrent det samme. Utover endrede forutsetninger for salg av eiendommer, påvirker ikke selve kostnadene ved T-baneforlengelsen kommunens økonomi direkte. Likevel kan valget av alternativ ha indirekte og langsiktige økonomiske effekter, for eksempel gjennom økte eiendomsverdier, høyere skatteinntekter og vekst i næringslivet. Bortsett fra dette er det ikke mulig på nåværende tidspunkt å oppgi en konkret sum for hvordan hvert alternativ vil påvirke kommunens økonomi.

Mer om hvorfor kommunedirektøren anbefaler alternativ A fremkommer under «Vurdering».

Vurdering

Lørenskog og regionen har opplevd en voldsom befolkningsvekst det siste tiåret. Veksten medfører trafikale behov som bør løses med kapasitetssterke og bærekraftige kollektivløsninger. En T-baneforbindelse vil dekke et eksisterende regionalt samferdselsbehov og koble Lørenskogsamfunnet tettere på Oslo. T-banen vil også definere den videre sentrumsutviklingen i Lørenskog. I denne type saker bør man derfor først og fremst vurdere de overordnede og langsiktige samfunnskonsekvensene.

Viktigheten av å velge ett alternativ

Kommunedirektøren mener det er avgjørende å lande på kun ett alternativ. Hvis kommunestyret holder mulighetene åpne for alle alternativene lammes utviklingen av sentrum. Med et klart valg kan Lørenskog sende tydelige signaler til fylket som tar den endelige avgjørelsen vinteren 2026. I tillegg vil den videre planleggingen gå raskere og billigere med ett alternativ. Kommunedirektøren vurderer at utredningen gir en god sammenligning av de tre alternativene og et solid grunnlag for å velge T-baneløsning.

Passasjergrunnlag, arealsikring og anleggsarbeid

Alternativ A dekker store boligområder og utviklingspotensialer med stasjonen midt på Skårersletta og gir flest reisende per stasjon. B gir størst totalt passasjergrunnlag, men fordelene er liten i forhold til ulempene, ettersom det krever sikring av dobbelt så store arealer til stasjoner i sentrum sammenlignet med A. Anleggsarbeidet vil også oppleves som en ulempe for nærmiljøet, spesielt den perioden (18 måneder) hvor det jobbes med stasjoner i sentrum. Dette gjelder spesielt for alternativ B med to stasjoner i sentrum. C ligger dårligere til for å fange opp folk på Skårer syd og har mindre potensial for utvikling.

Økonomiske konsekvenser på kort og lang sikt

Alternativ B er klart dyrest. A og C har tilnærmet lik investeringskostnad. A og B berører kommunen sine egne tomter og et mulig salg (jf. formannskapets sak 89/25). Beslaglegging av kommunale tomter er dermed isolert sett en ulempe knyttet til alternativene A og B. På en annen side understreker kommunedirektøren at disse alternativene på lengre sikt kan gi en verdiøkning på kommunale tomter som følge av ny infrastruktur.

T-baneforlengelsen er et milliardprosjekt (laveste kostnadsanslag er i 2025 Alternativ C med P50 7,4 milliarder). Det er en irreversibel, regional infrastruktur som vil definere Lørenskogs videre utvikling i generasjoner. Kommunedirektøren mener derfor at det er de

langsiktige samfunnskonskvensene som bør ligge til grunn for valg av alternativ. Eiendomsforhold, utvikling og eventuelt salg av kommunale tomter må heller vurderes nærmere etter at valget av alternativ er tatt.

Derfor anbefales alternativ A

Alle de tre alternativene har en relativt god måloppnåelse. I et regionalt perspektiv fremstår A og C som relativt like, men klart bedre enn alternativ B. B båndlegger størst arealer i sentrum, vanskeliggjør videreføringen til Ahus og er det mest kostbare alternativet.

Alternativ A gir en god balanse mellom kostnad, byutvikling, passasjergrunnlag og fremtidig fleksibilitet. Med stasjonen midt på Skårersletta ligger den sentralt, nær både dagens boliger og fremtidig utvikling. Dette vil samle Lørenskog sentrum og gjøre det enklere å knytte sammen viktige områder. Løsningen støtter kommunens visjon om et grønt, trygt og mangfoldig sentrum, og åpner for mulig videreføring mot Ahus.

Veien videre

Kommunestyrets valg av alternativ vil innarbeides som hensynsone i forslag til ny arealdel for kommuneplanen. Forslaget er planlagt lagt ut på høring i februar 2026. Fylkestinget tar det endelige valget i løpet av vinteren 2026. Deres beslutning vil innarbeides ved sluttbehandling av arealdelen til kommuneplanen nærmere sommeren 2026.

Kommunedirektøren vil anmode Akershus fylkeskommune om å sette tildelte planleggingsmidler i bruk for å avklare grunnforhold og andre viktige behov ved detaljregulering av stasjonstomtene. Med et valg av løsningsalternativ på plass kan kommunen fortsette å planlegge sentrum, se på mål og planer, møteplasser og grøntområder slik at alt henger best mulig sammen med en ny T-banestasjon.

Konklusjon

Kommunedirektørens samlede vurdering er at alternativ A gir god balanse mellom byutvikling, samfunnsnytte og kostnader, og er den beste løsningen både regionalt og lokalt. Kommunedirektøren anbefaler at:

- 1) Rapporten *T-baneforlengelse til Lørenskog* - Traséoptimalisering legges til grunn for videre kommunal planlegging.
- 2) Alternativ A innarbeides med ny hensynsone og reviderte bestemmelser, og erstatter samtidig gjeldende alternativ B, i det pågående arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.
- 3) Akershus fylkeskommune anmodes om å sette tildelte planleggingsmidler i bruk slik at arealbeslaget ikke opprettholdes unødvendig, og holde Lørenskog kommune tett koblet på arbeidet.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

[Orientering i kommunestyret 17. september 2025](#)

Tidligere behandlinger

Ingen.

Politisk behandling av saken

08.10.2025 Ungdomsrådet

Møtebehandling:

Ungdomsrådet fremmet følgende felles uttalelse:

Ungdomsrådet er positive til T-bane til Lørenskog slik det er lagt opp til i alternativ A, ettersom bussene ofte ikke strekker til. Det er miljøvennlig, og gjør det lettere å komme seg til/fra Oslo for folk som jobber der, og for ungdom generelt. Det kan også gjøre Lørenskog mer attraktivt for næringslivet og som arbeidsplass. Samtidig understreker ungdomsrådet at T-banestasjoner trekker til seg mye uro og ungdomskriminalitet (det vet vi av erfaring), og dette er det viktig å være obs på når det kommer til Lørenskog.

Votering:

Enstemmig vedtatt.

Vedtak i ungdomsrådet, sak 030/25:

Ungdomsrådets uttalelse

Ungdomsrådet er positive til T-bane til Lørenskog slik det er lagt opp til i alternativ A, ettersom bussene ofte ikke strekker til. Det er miljøvennlig, og gjør det lettere å komme seg til/fra Oslo for folk som jobber der, og for ungdom generelt. Det kan også gjøre Lørenskog mer attraktivt for næringslivet og som arbeidsplass. Samtidig understreker ungdomsrådet at T-banestasjoner trekker til seg mye uro og ungdomskriminalitet (det vet vi av erfaring), og dette er det viktig å være obs på når det kommer til Lørenskog.

09.10.2025 Rådet for personer med funksjonsnedsettelse

Møtebehandling:

Rådet fremmet følgende uttalelse:

Rådet støtter kommunedirektørens forslag om alternativ A
Enstemmig vedtatt

Vedtak i rådet for personer med funksjonsnedsettelse, sak 050/25:

Uttalelse:

Rådet støtter kommunedirektørens forslag om alternativ A

16.10.2025 Miljø, samferdsel og teknisk utvalg

Møtebehandling:

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Enstemmig vedtatt

Vedtak i miljø, samferdsel og teknisk utvalg, sak 064/25:

- 1) Rapporten *T-baneforlengelse til Lørenskog* - Traséoptimalisering legges til grunn for videre kommunal planlegging.
- 2) Alternativ A innarbeides med ny hensynssone og reviderte bestemmelser, og erstatter samtidig gjeldende alternativ B, i det pågående arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.
- 3) Akershus fylkeskommune anmodes om å sette tildelte planleggingsmidler i bruk slik at arealbeslaget ikke opprettholdes lengre enn nødvendig, og holde Lørenskog kommune tett koblet på arbeidet.

22.10.2025 Formannskapet

Møtebehandling:

Kommunedirektørens forslag til vedtak

- 1) Rapporten T-baneforlengelse til Lørenskog - Traséoptimalisering legges til grunn for videre kommunal planlegging.
- 2) Alternativ A innarbeides med ny hensynssone og reviderte bestemmelser, og erstatter samtidig gjeldende alternativ B, i det pågående arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.
- 3) Akershus fylkeskommune anmodes om å sette tildelte planleggingsmidler i bruk slik at arealbeslaget ikke opprettholdes lengre enn nødvendig, og holde Lørenskog kommune tett koblet på arbeidet.

Votering:
Enstemmig vedtatt.

Vedtak i formannskapet, sak 141/25:

- 1) Rapporten T-baneforlengelse til Lørenskog - Traséoptimalisering legges til grunn for videre kommunal planlegging.
- 2) Alternativ A innarbeides med ny hensynssone og reviderte bestemmelser, og erstatter samtidig gjeldende alternativ B, i det pågående arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.
- 3) Akershus fylkeskommune anmodes om å sette tildelte planleggingsmidler i bruk slik at arealbeslaget ikke opprettholdes lengre enn nødvendig, og holde Lørenskog kommune tett koblet på arbeidet.

29.10.2025 Kommunestyret

Møtebehandling:

Formannskapets innstilling:

Enstemmig vedtatt.

Vedtak i kommunestyret, sak 095/25:

- 1) Rapporten T-baneforlengelse til Lørenskog - Traséoptimalisering legges til grunn for videre kommunal planlegging.
- 2) Alternativ A innarbeides med ny hensynssone og reviderte bestemmelser, og erstatter samtidig gjeldende alternativ B, i det pågående arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.
- 3) Akershus fylkeskommune anmodes om å sette tildelte planleggingsmidler i bruk slik at arealbeslaget ikke opprettholdes lengre enn nødvendig, og holde Lørenskog kommune tett koblet på arbeidet.

Lørenskog, 10.02.2026
etter fullmakt