

Lillestrøm by vest Parkering

Planprogram med VPOR, gnr. 83 bnr. 233 mfl.

07.10.2025, rev 02.01.2026



Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn.....	3
1.1	Hensikt med notatet.....	3
2	Føringer for parkeringsdekning.....	4
2.1	Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.....	4
2.2	Byvekstavtalen for Osloområdet og Oslopakke 3.....	4
2.3	Kommuneplanens arealdel 2023-2035.....	4
3	Praksis i andre plansaker i Lillestrøm sentrum.....	5
3.1	Vedtatte planer.....	5
3.2	Pågående planer.....	7
4	Sammenligning med andre kommuner.....	8
4.1	Oslo.....	8
4.2	Bærum.....	10
4.3	Sammenligning – tabell.....	12
5	Dagens situasjon.....	13
5.1	Parkering i planområdet i dag.....	13
5.1.1	Overflateparkering.....	13
5.1.2	Parkering under bakken.....	13
6	Behov for parkering i fremtidig situasjon.....	14
7	Forslag til parkeringsdekning i Lillestrøm by vest.....	15
7.1	Bilparkering.....	15
7.1.1	Beregning – eksempel.....	15
7.2	Sykkelparkering.....	16
7.2.1	Beregning – eksempel.....	16
8	Parkeringsløsninger.....	17
8.1	Mobilitetshus.....	17
8.1.1	Hva kan et mobilitetshus være?.....	17
8.1.2	Synergier.....	18
8.2	Parkeringskjellere.....	19
8.3	Fordeler og ulemper med parkering over/under bakken.....	19
9	Klimagassutslipp.....	19
9.1	Arealbehov.....	19
9.2	Konstruksjon.....	20
9.3	Plassering.....	20
10	Anbefaling.....	21

1 Bakgrunn

Lillestrøm kommune lager et Planprogram med VPOR (Veiledende plan for offentlige rom) for Lillestrøm by vest. Planprogrammet skal gi anbefalinger for hvordan området kan utvikles, og skal følges opp at detaljreguleringsplaner for enkeltområder.

Planarbeidet skal støtte opp om kommunens mål om å redusere klimagassutslipp og fremme grønn mobilitet, i samsvar med overordnede planer. Det er en intensjon at Lillestrøm by vest utvikles til et forbildeprosjekt på områdenivå etter FutureBuilt sine kriterer. Plasseringen rett ved kollektivknutepunktet Lillestrøm stasjon og bussterminal medfører at mye persontransport til området kan foregå uten bruk av privat bil.

Planprogrammet for Lillestrøm by vest skal anbefale en parkeringsnorm for bil og sykkel. Normen vil bli endelig fastsatt i de påfølgende detaljreguleringsplanene.

1.1 Hensikt med notatet

Gjeldende parkeringsnorm i Lillestrøm er en del av bestemmelsene til kommuneplanens arealdel, som er under rullering. Parkeringsnormen for bil er en maksimumsnorm, og hvilke krav som stilles til parkering vurderes i hver enkelt plansak.

Hensikten med dette notatet er å redegjøre for forventningene til parkeringspolitikk som ligger i overordnede føringer, hvordan parkeringsnormen brukes i praksis i Lillestrøm i dag, og å se på hvilke krav som stilles til parkeringsdekning i andre sammenlignbare byer og områder.

Basert på overnevnte skal notatet anbefale en parkeringsnorm for Lillestrøm by vest. Notatet skal også redegjøre for fordeler og ulemper med å lokalisere bilparkering over og under bakken.

2 Føringer for parkeringsdekning

2.1 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Regional plan for areal og transport fra 2015 legger opp til at Lillestrøm skal utvikles som et viktig regionalt knutepunkt, med høy utnyttelse og økt kapasitet på kollektivtilbudet. Det anbefales redusert parkeringsdekning nær knutepunktene for å få overført biltransport til gange-/sykkel og kollektiv.

I planprogrammet for ny Regional plan for areal og mobilitet i Oslo og Akershus, vedtatt i juni 2025, er et av hovedmålene at «Et effektivt, tilgjengelig og miljøvennlig mobilitetssystem skal redusere behovet for personbilreiser. Gange, sykkel og kollektiv skal være et naturlig førstevalg for alle reisende og ta all vekst i persontransport.»

2.2 Byvekstavtalen for Osloområdet og Oslopakke 3

Byvekstavtalen for Osloområdet omfatter kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm, Nordre Follo og Akershus fylkeskommune, i samarbeid med staten. Byvekstavtalen og Oslopakke 3 er en overordnet plan for finansiering av infrastrukturtiltak og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus.

Kommunene som inngår i byvekstavgifter med staten, forplikter seg til konkrete tiltak for å redusere veksten i personbiltrafikk og legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er del av det nasjonale nullvekstmålet, som innebærer at all vekst i persontransport i storbyområdene skal tas med bærekraftige transportformer – ikke privatbil.

Staten har klare forventninger til at kommunene skal bruke parkeringspolitikk aktivt som virkemiddel for å begrense bilbruk, blant annet gjennom redusert parkeringsdekning ved nye bolig- og næringsprosjekter, ha parkeringsnormer som favoriserer elbil, bildeling, sykkel og kollektiv, øke bruk av maksimumsnormer i stedet for minimumsnormer og å ha høyere parkeringsavgifter, særlig i sentrum og kollektivnære områder. Det forutsettes at kommunene innfører strengere parkeringsnormer over tid som en del av sin arealpolitikk.

2.3 Kommuneplanens arealdel 2023-2035

Gjeldende parkeringsnorm for Lillestrøm er fastsatt i Kommuneplanens arealdel, sist vedtatt 11.06.2025. Kommuneplanens bestemmelser understreker at utviklingen skal sikre bærekraftige byområder med vekt på klima, miljø og sosial bærekraft. Bestemmelsene inneholder maksimumskrav til parkeringsdekning for bil og

minimumskrav til parkeringsdekning for sykkel. Bygeområdene innenfor Lillestrøm by vest ligger innenfor sone A.

Formål		Sone A Bil	Sone A Sykkel
Frittliggende småhusbebyggelse****	Per boenhet	1	-
Konsentrert småhusbebyggelse	Per boenhet	1	2
Blokkbebyggelse	Per boenhet	1	2
Forretninger	Per 100 kvm BRA	0,8	1
Barnehage	Per 100 kvm BRA	0,5	2
Undervisning	Per 100 kvm BRA	0,25	3/1,5*
Helse-/omsorgsinstitusjon	Per 100 kvm BRA	0,5	0,5
Kulturinstitusjon	Per 100 kvm BRA	0	0,5
Forsamlingslokale for religionsutøvelse**	Per 100 kvm BRA	-	-
Annen offentlig eller privat tjenesteyting**	Per 100 kvm BRA	-	-
Næringsbebyggelse***industri/lager	Per 100 kvm BRA	0	0,25
Kontor	Per 100 kvm BRA	0,25	0,75
Hotell/overnatting	Per gjesterom	0,1	0,1
Beverting	Per 100 kvm BRA	0	1,5
Annen næring**	Per 100 kvm BRA	-	-
Bussholdeplass	Per retning	-	-

Kommuneplanen er under rullering og det arbeides med ny parkeringsnorm. I foreløpig forslag til parkeringsnorm per desember 2025 er følgende endringer foreslått i sone A:

- Blokkbebyggelse 0,5 biloppstillingsplasser pr. boenhet og 1,5 sykkelplasser.
- Undervisning 0,25 biloppstillingsplasser pr. 100 m² og 2 sykkelplasser
- Forsamlingslokale 0 biloppstillingsplasser pr. 100 m² og 0,5 sykkelplasser
- Næringsbebyggelse 0 biloppstillingsplasser pr. 100 m² og 0,15 sykkelplasser

I dette notatet har vi tatt utgangspunkt i gjeldende kommuneplan når vi har sammenlignet parkeringsnormen i Lillestrøm med andre kommuner.

3 Praksis i andre plansaker i Lillestrøm sentrum

3.1 Vedtatte planer

I vedtatt detaljregulering for Justiskvartalet er det avsatt til sammen 102 p-plasser for besøkende, politiets tjenestebiler, tingretten og nytt kontorbygg, til sammen maks 28 800 m² BRA for ny og eksisterende bebyggelse til sammen (p-kjeller ikke

medregnet), dette gir ca. 0,35 p-plasser pr. 100 m² BRA. Dette kan ikke direkte overføres til andre felt da 50 plasser er til politiets utrykningsbiler.

Parkeringsnormen for bil i KPA for Lillestrøm er en maksnorm, og erfaringen er at det i tilsvarende saker nær kollektivknutepunktet har vært justert betraktelig ned, både for bolig og for kontor. For kontor/undervisning er det i tilsvarende saker gitt et krav på 0,2-0,4 plasser per 100 m² BRA.

For forretning er det i tilsvarende saker stilt krav til 1 plass per 100 m² BRA. For bolig er det i tilsvarende saker stilt krav til 0,7 plasser per boenhet.

Kvartal 15 vedtatt 15.06.2022:

3.4 Parkering

All parkering for bil skal legges i parkeringsanlegg under terreng, og anordnes etter følgende maksimumskrav:

Bolig	0,7 per boenhet
Kontor	0,25 per 100 kvm BRA
Forretning	1 per 100 kvm BRA
Beverting	0 per sitteplass
Annen off./priv. tjenesteyting	0,5 per ansatt
Hotel	0,1 per gjesterom

Alle parkeringsplasser avsatt for bolig skal være forberedt for ladepunkt for elbil. Minst 50 % av de øvrige biloppstillingsplassene skal tilrettelegges for ladepunkt for elbil.

Sykkelparkering skal etableres etter følgende minimumskrav:

Bolig	2,2 per boenhet
Kontor	2,5 per 100 kvm BRA
Forretning	1,5 per 100 kvm BRA
Beverting	0,2 per sitteplass
Annen off./priv. tjenesteyting	1,5 per ansatt
Hotel	0,1 per gjesterom

Sykkelparkeringsplasser til alle felt for bebyggelse og anlegg skal opparbeides på egen tomt i tilknytning til innganger, i kjeller eller på utomhusarealer.

I reguleringsplan for Kvartal 8 og torvet vedtatt 11.06.2025:

	Maksimum biloppstillingsplasser	Minimum sykkelloppstillingsplasser	
Boliger	0,7	2,2	per boenhet
Forretning	1	1	per 100 kvm BRA
Kontor	0,25	2,5	per 100 kvm BRA
Hotell	0,1	0,1	per gjesterom
Restaurant / kafé	0	0,2	per sitteplass
Annen tjenesteyting	0,5	1,5	per ansatt

Kvartal 1, Kirkegata (bilbiblioteket) vedtatt 08.05.2019: Kun bestemmelse om at parkering skal skje i kjeller/under bygg.

Meierikvartalet 02.02.2017 og Sentrumskvartal_SF28_gamle Lillestrøm sykehus 19.06.2019 + en rekke andre fra samme tid følger Skedsmo kommunes bestemmelser. Vi går ikke nærmere inn på disse bestemmelsene i dette notatet.

3.2 Pågående planer

Nittedalsgata 50

I foreløpig utkast til bestemmelser er det satt følgende krav til parkering for bil:

Bolig – maks 0,5 + 0,1 gjest per boenhet

Kontor – maks 0,25 per 100 m² BRA

Forretning – maks 1,5 per 100 m² BRA

For sykkel er det noe uklart om de skal forholde seg til kommuneplanens minimumskrav eller gå ned til 80% av kravet for sone A.

Helsehus og bussterminal

Parkeringsbehovet for helsehuset og bussterminalen er utredet i [Notat parkeringsdekning RHB.PDF](#) og [Notat parkeringsplasser RHB og Bussterminalen.PDF](#). Dette er mindre relevant for Lillestrøm by vest.

I løpet av planprosessen ble det gjort følgende endringer av parkering:

	Dagens situasjon	førstegangsbehandling	andregangsbehandling
p-plasser helsebygg	469	500	570
p-plasser bussterm.	14	0	100
Tjenestebiler (ikke i parkeringsnormer)	0	50	50

Forslag til bestemmelser ved andre gang behandling:

Bil: Det tillates maks 729 biloppstillingsplasser hvorav 50 parkeringsplasser for tjenestebiler knyttet til felt BAA. Detaljplanen omfatter til sammen 90 228 m² BRA (inkludert tenkte plan alle formål, uten kjeller) og et uteareal på 4 950 m². Dette tilsier 0,8 p-plasser per m² BRA – men inkluderer da tenkte plan.

Sykkel:

Formål	Antall sykkelplasser per 100 m ² BRA
Helse	0,5
Tjenesteyting	0,5
Kontor	0,75
Næring	0,25
Beverting	1,5
Undervisning	1,5
Forretninger	1

Minimum 20 % av sykkelparkeringsplassene skal ha lademuligheter.

Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel er under rulling. I planprogrammet for ny KPA 2025-2035 står det at Regional plan for areal og transport har som føring at bilbruk i sentrum skal begrenses, blant annet gjennom parkeringsnormer.

I det pågående arbeidet legges det opp til at parkeringsnormen for Lillestrøm sentrum reduseres i forhold til i dag, jfr. pkt 2.3.

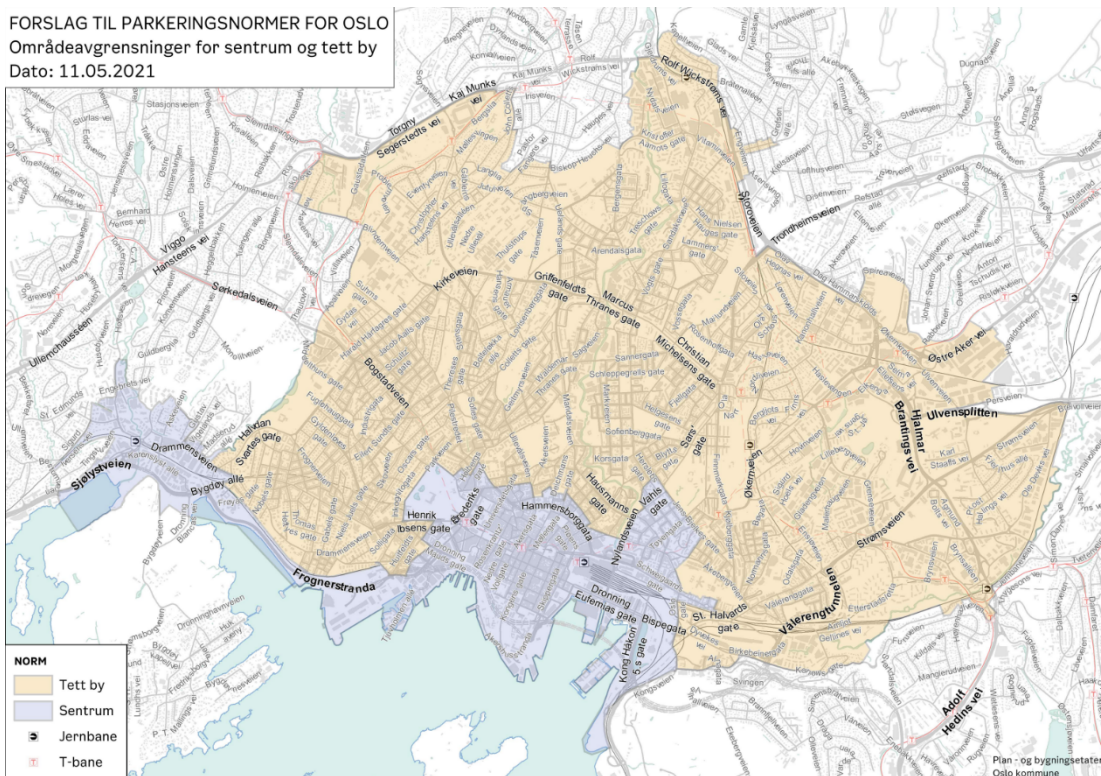
4 Sammenligning med andre kommuner

Vi har sett på hvilke krav som stilles til parkering for bil og sykkel i noen sammenlignbare kommuner rundt Lillestrøm; Oslo og Bærum. Både Oslo og Bærum er en del av Byvekstavtalen for Osloområdet.

4.1 Oslo

Oslo kommunes parkeringsnorm ble vedtatt 14.12.2022. Normen er differensiert mellom tre soner; sentrum, tett by og åpen by.

FORSLAG TIL PARKERINGSNORMER FOR OSLO
Områdeavgrensninger for sentrum og tett by
Dato: 11.05.2021



Lillestrøm by vest ligger rett ved Lillestrøm stasjon og bussterminal, som er rangert som det fjerde mest trafikkerte kollektivknutepunktet i landet, etter Oslo S, Nationaltheateret og Oslo bussterminal. Alle disse stasjonene ligger innenfor området som er definert som sentrum i parkeringsnormen for Oslo. Lillestrøm by har en betydelig lavere tetthet og utnyttelse enn sentrumsområdet i Oslo, vi tenker derfor det er relevant å sammenligne det både med normen for sentrum og for tett by.

Normen er en maksimumsnorm for bilparkering, minimumsnorm for sykkelparkering.

Kategori: per 100 m ² BRA, med unntak av småhus	Sentrum	Tett by	Åpen by	Merknad
Store boligbygg	0,5	0,7	0,9	Bygninger med flere enn 4 boenheter
Studentboliger	0	0,3	0,4	
Omsorgsboliger / sykehjem/Institusjon	0,3	0,5	0,6	
Småhus per boenhet				
Dersom egen parkering	1	2	2	Omfatter også rekkehus, kjedehus og atriumhus uavhengig av antall hus i rekken. Maksimum 1 parkeringsplass per sekundærbolig.
Dersom felles parkering	1	1,5	2	Norm for felles parkering gjelder når det skal etableres felles parkering for minst 2 boenheter.
Kontor	0,1	0,2	0,3	
Handel og service	0,1	0,5	0,7	Omfatter forretning, detaljhandel, kjøpesenter, restaurant, bensinstasjon, gatekjøkken og mosjonslokaler.
Industri og lager	0	0,1	0,2	Omfatter industri, verksted, lager, engros og bilverksted.
Hotell/overnatting	0,1	0,2	0,4	
Undervisning	0	0,1	0,2	Omfatter barnehage, barneskole, ungdomsskole, videregående skole, høyskole og universitet.

Normer for bilparkering i «Parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune». Bystyrets vedtak 14.12.2022.

Kategori	Målenhet	Alle soner (Sentrum, Tett by og Åpen by)	Merknad
Store boligbygg	100 m ² BRA	3	Bygninger med flere enn 4 boenheter
Studentboliger	100 m ² BRA	4	Dog minst 1 per boenhet
Omsorgsboliger/ sykehjem/institusjon	100 m ² BRA	1	
Småhus	Per boenhet	4	Omfatter også rekkehus, kjedehus og atriumhus uavhengig av antall hus i rekken
Kontor	100 m ² BRA	2,5	
Handel og service	100 m ² BRA	3	Omfatter forretning, detaljhandel, kjøpesenter, restaurant, bensinstasjon, gatekjøkken og mosjonlokaler. Norm fravikes for plasskrevende varer
Industri og lager	100 m ² BRA	0,5	Omfatter industri, verksted, lager, engros og bilverksted
Hotell/overnatting	100 m ² BRA	1	
Undervisning	100 m ² BRA	3,5	Omfatter barnehage, barneskole, ungdomsskole, videregående skole, høyskole og universitet
Kollektivholdeplass	Per holdeplass	6	Kan fravikes om det ikke er egnede arealer

Normer for sykkelparkering i «Parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune». Bystyrets vedtak 14.12.2022.

4.2 Bærum

Parkeringsnormen for Bærum ble fastsatt 04.07.2025 av Kommunal- og distriktsdepartementet etter behandling av innsigelser til kommuneplanens arealdel. Innsigelsene kom fra Viken fylkeskommune og Statens vegvesen og handlet om utnyttelsesgrad i sentrumsområdene og parkeringsnormene.

I vedtaket sier KDD følgende om parkeringsnormen:

«Departementet legger vekt på at staten gjennom byvekstavtalen bidrar med store infrastrukturinvesteringer som vil være sentrale elementer i framtidige transportløsninger for Bærum. Det er nødvendig med en restriktiv parkeringsdekning for å sikre endringer i reisemiddelvalg fra arbeidsreiser med bil og over til kollektivtransport, sykkel og gange. Parkeringsbestemmelsene for nye byggetiltak i Bærum vil være et nødvendig virkemiddel for å bidra til denne omleggingen, for å nå nullvekstmålet og samtidig dra nytte av de offentlige investeringene i byvekstavtalen.

(...)

Departementet deler Samferdselsdepartementets vurdering av at med den store bolig-utbyggingen som Bærum kommune planlegger, er det også viktig med en restriktiv parkeringsdekning for boligformål for å nå nullvekstmålet i byvekstavtalen og kommunens egne mål om reduksjon i bilandelen. Departementet har på denne bakgrunnen foretatt noen endringer i parkeringsnormene for bolig, selv om disse fortsatt vil ligge nært opp til kommunens vedtatte alternativ (alternativ 3). Endringene innebærer blant annet at det settes maksimumsnormer og at minimumsnormen tas ut. Endringene for boligformål er vist i vedlegg til vedtaket.

Samlet sett mener departementet at parkeringsnormene med disse endringene vil bidra til å nå de nasjonale og regionale målene for utviklingen av persontransporten. Departementet vil peke på at for de tilfeller hvor minimumsnormen er tatt ut, kan det åpne for at kommunen i flere tilfeller kan fastsette enda lavere parkeringsdekning der dette vurderes å være hensiktsmessig.»

Normen for sone 1, som er områder innenfor 900 meter gangavstand fra stasjonene på Lysaker, Bekkestua, Sandvika og Fornebu, er mest sammenlignbar med Lillestrøm by vest. Det er maksimumskrav til bilparkering, minimumskrav til sykkelparkering.

Parkeringsnormen for alle andre formål enn bolig skal følge kommunens alternativ 1:

Krav til p. plass pr 100 m2 BRA	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4
	KONTOR			
Sykkel	Min. 2	Min. 2	Min. 2	Min 2
Bil	Maks 0,25	Maks 0,25	Maks 0,5	Maks 0,5
	FORRETNING OG SERVICE			
Sykkel	Min. 2	Min. 2	Min. 2	Min. 2
Bil	Maks. 0,7	Maks. 0,7	Maks. 1	Maks. 1,5
	UNDERVISNING			
Sykkel	Min. 3	Min. 3	Min. 3	Min. 3
Bil	Maks 0,1	Maks 0,2	Maks 0,5	Maks 1
	BARNEHAGE			
Sykkel	Min. 3	Min. 3	Min. 3	Min. 3
Bil	Maks 0,2	Maks 0,4	Maks 0,4	Maks 0,6

Parkeringsnorm for bolig er vedtatt av KDD:

Parkeringsnorm vedtatt av KDD		Alternativ 3	Alternativ 1
		<i>(Kommunens vedtatte parkeringsnorm m. innsigelse)</i>	
<i>pr 100m2 BRA dersom ikke annet er oppgitt</i>			
Bolig	Sone 1	Leilighet: maks 0,7	Leilighet: maks 0,8
		Rekkehus: maks. 1	Rekkehus: 1
		Ene-/tomannsbolig: maks 2 pr boenhet	Ene-/tomannsbolig: maks 2 pr boenhet
	Sone 2	Leilighet: maks 1,1	Leilighet: maks 1,1
		Rekkehus: maks. 1,2	Rekkehus: 1,2
		Ene-/tomannsbolig: maks 2 pr boenhet	Ene-/tomannsbolig: maks 2 pr boenhet
	Sone 3	Leilighet: maks. 1,2	Leilighet: 1,0-1,2
		Rekkehus: maks. 1,2	Rekkehus: min 1,2
		Ene-/tomannsbolig: maks. 2 pr boenhet	Ene-/tomannsbolig: 2 pr boenhet
	Sone 4	Leilighet: maks. 1,2	Leilighet: 1,0-1,2
		Rekkehus og ene-/tomannsbolig: maks 2, 0 pr boenhet	Rekkehus: min 1,2
		Ene-/tomannsbolig: 2, 0 pr boenhet	Ene-/tomannsbolig og rekkehus: 1-2 pr boenhet
			Leilighet: 0,8 - 1,2

4.3 Sammenligning – tabell

Vi har satt opp en enkel sammenligning av normen for bilparkering Lillestrøm, Oslo sentrum, Oslo tett by og Bærum:

	Lillestrøm KPA	Bærum	Oslo (tett by)	Oslo (sentrum)
Bolig (blokk/leilighet)	1 per boenhet*	0,7 per 100 m ²	0,7 per 100 m ²	0,5 per 100 m ²
Studentbolig	(ikke spesifisert)	(ikke spesifisert)	0,3 per 100 m ²	0 per 100 m ²
Kontor	0,25 per 100 m ²	0,25 per 100 m ²	0,2 per 100 m ²	0,1 per 100 m ²
Forretning/handel/service	0,8 per 100 m ²	0,7 per 100 m ²	0,5 per 100 m ²	0,1 per 100 m ²
Undervisning	0,25 per 100 m ²	0,1 per 100 m ²	0,1 per 100 m ²	0 per 100 m ²
Barnehage	0,5 per 100 m ²	0,2 per 100 m ²	0,1 per 100 m ²	0 per 100 m ²

* I Lillestrøm stilles kravet til parkering per boenhet, mens det i Bærum og Oslo gjelder per 100 m² BRA. Om boligene i Lillestrøm har en snittstørrelse på 70 m² tilsvarer kravet 1,43 plasser per 100 m² bolig i Lillestrøm.

Parkeringsnormen for Lillestrøm åpner for dobbelt så mange parkeringsplasser for formålene bolig, undervisning og barnehage, sammenlignet med Bærum og Oslo

(tett by). For forretningsformål er også normen høyere i Lillestrøm (0,8) og Bærum (0,7) enn i Oslo (0,5 for tett by, 0,1 for sentrum).

5 Dagens situasjon

5.1 Parkering i planområdet i dag

5.1.1 Overflateparkering

Planområdet har i dag store områder med overflateparkering, både rundt Rådhuset, Tinghuset og knyttet til næringsvirksomheten i vest. Elveparken boligsameie har noe parkering på overflaten i tillegg til parkering i kjeller innenfor sin eiendom.



I forbindelse med detaljregulering av Justiskvartalet ble det i 2019 gjennomført en reisevaneundersøkelse. Parkeringen mellom rådhuset og tinghuset benyttes både av politi, tingrett og ansatte på rådhuset. Av de som benytter denne parkeringsplassen bor en stor andel av de som jobber på rådhuset i gang-/eller sykkelavstand fra arbeidsplassen. Det forutsettes at parkering for politi og tingrett ivaretas innenfor detaljplanen for Justiskvartalet i fremtidig situasjon.

5.1.2 Parkering under bakken

Det er parkeringskjellere under Rådhuset, Tinghuset, Depotgata 22 (Felleskjøpet) og Depotgata 20 (kommunal eiendom), samt privat parkering i boligsameiet Elveparken.

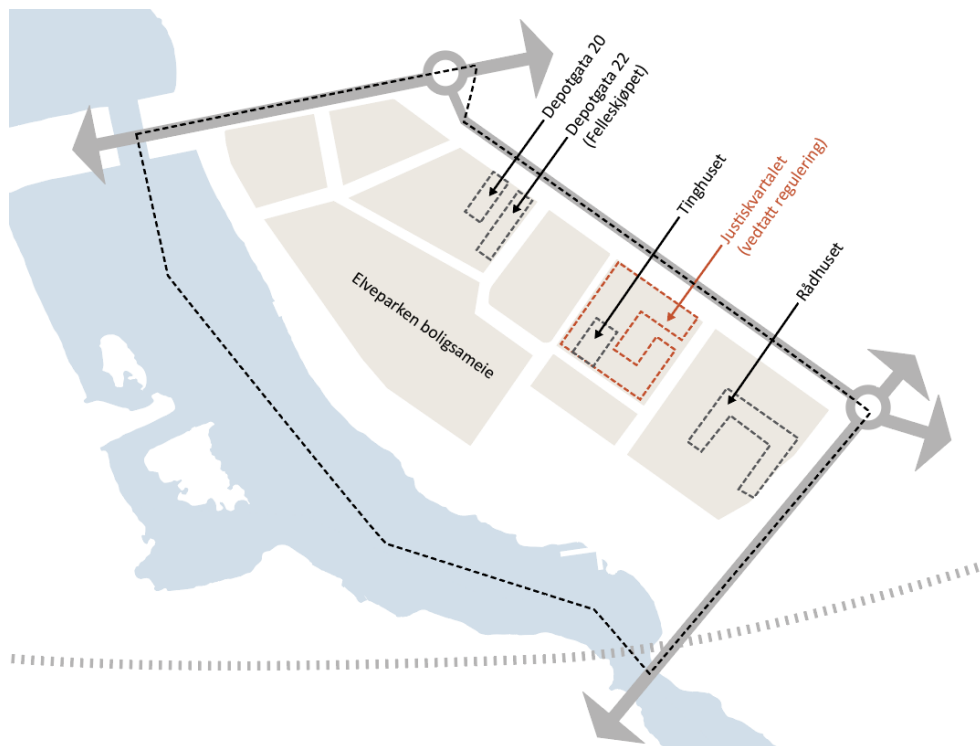
	Antall parkeringsplasser
P-kjeller under Rådhuset	70 p-plasser
P-kjeller under Tinghuset	34 p-plasser*
P-kjeller under Depotgata 22	54** p-plasser

P-kjeller under Depotgata 20

17 p-plasser

* Det er regulert 8 plasser på terreng og 94 i kjeller.

** De bygget 84 men etter klage avgjort av Statsforvalteren får de bare br uke 54, de siste 30 er murt igjen.



Illustrasjonen viser eksisterende p-kjellere innenfor planområdet (grå stiplet strek). Det er i tillegg p-kjellere under bebyggelsen til Elveparken boligsameie. Oransje stipling viser p-kjeller i vedtatt reguleringsplan for Justiskvartalet.

6 Behov for parkering i fremtidig situasjon

Som et underlag til Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest er det utarbeidet en volum- og funksjonsstudie som viser hvordan området kan utvikles i fremtiden. Forslaget til utnyttelse legges til grunn for beregningene av parkeringsbehovet i fremtidig situasjon.



Utbygging i henhold til forslag til plangrep i Planprogram og VPOR for Lillestrøm by vest (per 02.01.2026).

En beregning og sammenligning av parkeringsnormene for Lillestrøm, Bærum og Oslo gir ulikt utslag på parkeringsbehov. Normen for Lillestrøm åpner for å etablere mer enn tre ganger så mange p-plasser som normen for Oslo sentrum. Det er særlig krav til bolig, forretning og undervisning som gir langt flere plasser. Under vises beregnet behov for parkering i det plangrepet som ligger i planprogrammet:

Formål	Variant 1 m ² BRA	Lillestrøm		Bærum		Oslo tett by		Oslo sentrum	
		Norm	Utregning	Norm	Utregning	Norm	Utregning	Norm	Utregning
Bolig (blokk/leilighet)	35 460	1 pr boenhet*	507	0,7	248	0,7	248	0,5	177
Studentbolig	10 730	ikke spesifisert**	32	0,3	32	0,3	32	0	0
Kontor	48 220		121	0,25	121	0,2	96	0,1	48
Forretning/handel/service	7115		57	0,7	50	0,5	36	0,1	7
Undervisning	0		0	0,1	0	0,1	0	0	0
Barnehage	600		3	0,2	1	0,1	1	0	0
SUM	102 125		719		452		413		233

* Gjennomsnittlig leilighetsstørrelse 70 m²
 ** Legger til grunn 0,3 (samme som Bærum og Oslo tett by)

7 Forslag til parkeringsdekning i Lillestrøm by vest

7.1 Bilparkering

Forslaget innebærer en skjerping av kravet til maksimal parkeringsdekning for alle formål. Krav til parkering legger seg opp til normen for Oslo sentrum for boliger, studentboliger og kontor, og normen for Oslo tett by for forretning/handel/service og undervisning.

Formål	Lillestrøm KPA	Bærum	Oslo (tett by)	Oslo (sentrum)	Lillestrøm by vest
--------	----------------	-------	----------------	----------------	--------------------

Bolig (blokk/leilighet)	1 per boenhet*	0,7 per 100 m ²	0,7 per 100 m ²	0,5 per 100 m ²	0,5 per 100 m²
Studentbolig	(ikke spesifisert)	(ikke spesifisert)	0,3 per 100 m ²	0 per 100 m ²	0 per 100 m²
Kontor	0,25 per 100 m ²	0,25 per 100 m ²	0,2 per 100 m ²	0,1 per 100 m ²	0,1 per 100 m²
Forretning/handel/service	0,8 per 100 m ²	0,7 per 100 m ²	0,5 per 100 m ²	0,1 per 100 m ²	0,5 per 100 m²
Undervisning	0,25 per 100 m ²	0,1 per 100 m ²	0,1 per 100 m ²	0 per 100 m ²	0,1 per 100 m²
Barnehage	0,5 per 100 m ²	0,2 per 100 m ²	0,1 per 100 m ²	0 per 100 m ²	0,2 per 100 m²

*I forslag til ny KPA er det 0,5 p-plasser pr. boenhet i blokk i sone A

7.1.1 Beregning – eksempel

En beregning av parkeringsbehovet for bilparkering for det foreslåtte plangrepet, i tråd med foreslått krav til parkeringsdekning for Lillestrøm by vest, vil åpne for følgende antall parkeringsplasser (maksimum) for bil:

BILPARKERING	Variant 1	KPA Lillestrøm		Forslag Lillestrøm by vest		
		m ² BRA	Norm	Uregning	Norm	Uregning
Bolig (blokk/leilighet)	35 460	1 pr boenhet*		507	0,5	177
Studentbolig	10 730	ikke spesifisert**		32	0	0
Kontor/undervisning	48 220		0,25	121	0,1	48
Forretning/handel/service	7115		0,8	57	0,5	36
Barnehage	600		0,5	3	0,2	1
SUM	102 125			719		262

* Gjennomsnittlig leilighetsstørrelse 70 m²

** Legger til grunn 0,3 pr 100 m² (samme som Bærum og Oslo tett by)

Det er 457 færre p-plasser enn det dagens maksimumsnorm i kommuneplanen åpner for.

7.2 Sykkelparkering

Forslaget innebærer en økning i kravet til minimum parkeringsdekning for sykkel sammenlignet med kravet i gjeldende KPA. Parkeringsdekningen for sykkel/sparkesykkel legger til rette for at flere kan bruke sykkel for sine hverdagsreiser.

Formål	Lillestrøm KPA	Bærum	Oslo (alle soner)	Lillestrøm by vest
Bolig (blokk/leilighet)	2 per boenhet*	3***	3 per 100 m ²	2 per 100 m²
Studentbolig	(ikke spesifisert)**	3***	4 per 100 m ²	2,5 per 100 m²
Kontor	0,75 per 100 m ²	2 per 100 m ²	2,5 per 100 m ²	1 per 100 m²
Forretning	1 per 100 m ²	2 per 100 m ²	3 per 100 m ²	1 per 100 m²
Undervisning (universitet)	1,5 per 100 m ²	3 per 100 m ²	3,5 per 100 m ²	2 per 100 m²
Barnehage	2 per 100 m ²	3 per 100 m ²	3,5 per 100 m ²	2 per 100 m²

* Legger til grunn at gjennomsnittlig størrelse på boenhet er 70 m² BRA

** Legger til grunn 1 pr boenhet og at gjennomsnittlig størrelse pr bolig er 35 m² BRA

*** Ikke spesifisert i vedtaket fra KDD, har derfor lagt til grunn 3 plasser pr 100 m² foreløpig

Erfaring fra andre prosjekter i Lillestrøm er at de fleste foretrekker å parkere syklene på gatenivå nær målpunktet fremfor i mer tyverisikre sykkelbokser og p-kjellere. Skal sykkel konkurrere ut bil må avstanden fra sykkelparkeringen være kortere enn fra bilparkeringen. Det anbefales derfor at noe felles sykkelparkering legges i mobilitetshuset og resten fordeles på byggeområdene.

7.2.1 Beregning – eksempel

En beregning av parkeringsbehovet for sykkelparkering i tråd med foreslått krav til parkeringsdekning for Lillestrøm by vest, vil gi følgende antall parkeringsplasser (minimum) for sykkel:

SYKKELPARKERING	Variant 1	KPA Lillestrøm		Forslag Lillestrøm by vest		
		m ² BRA	Norm	Utrekning	Norm	Utrekning
Bolig (blokk/leilighet)	35 460	2 pr boenhet*		1 013	2	709
Studentbolig	10 730	(ikke spesifisert)**		307	2,5	268
Kontor	19 050		0,75	143	1	191
Forretning/handel/service	7 115		1	71	1	71
Undervisning	29 170		1,5	438	2	583
Barnehage	600		2	12	2	12
SUM	102 125			1 983		1 835

* Legger til grunn at gjennomsnittlig størrelse pr bolig er 70 m² BRA

** Legger til grunn 1 pr boenhet og at gjennomsnittlig størrelse pr bolig er 35 m² BRA

8 Parkeringsløsninger

Mye av dagens overflateparkering vil forsvinne med endret arealbruk, og det er ikke ønskelig å erstatte overflateparkeringen annet enn å tilrettelegge for HC-parkering. Parkering må derfor løses i parkeringsanlegg, over eller under bakken.

8.1 Mobilitetshus

Byutviklingsplanen for Lillestrøm anbefaler at det etableres flere mobilitetshus i Lillestrøm. Et av områdene planen peker på, er Lillestrøm by vest. Mobilitetshus er et verktøy for å tilrettelegge for og oppmuntre til bruk av miljøvennlige transportmåter.

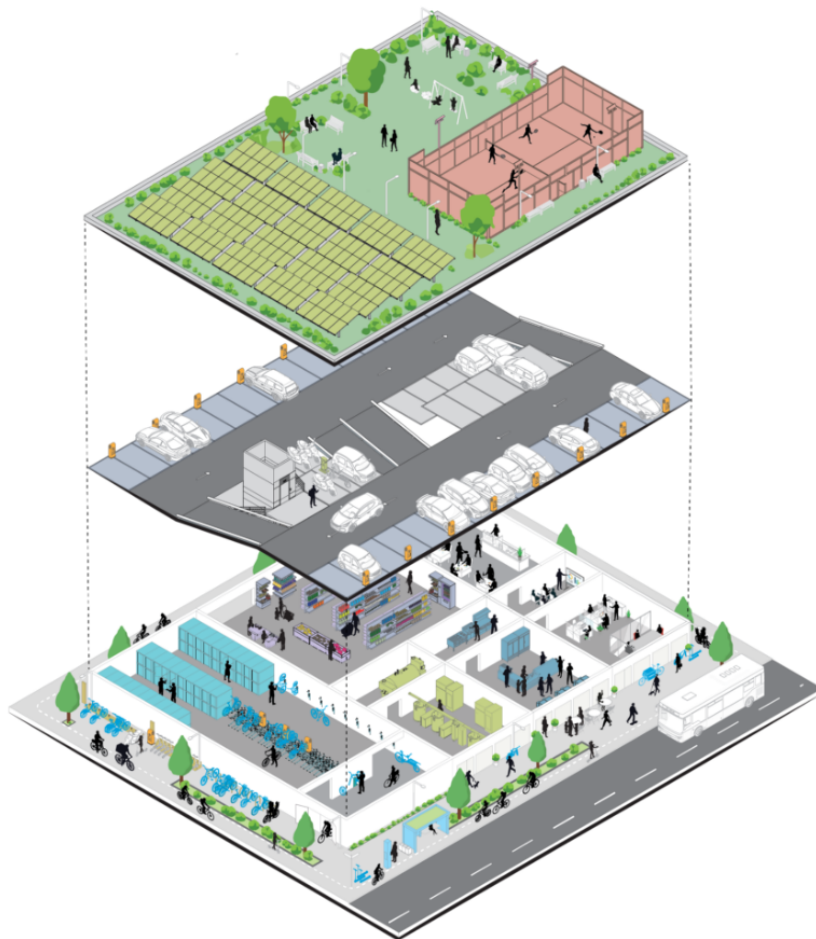
Nærheten til kollektivknutepunktet, at kommunen er en stor grunneier og at det skal legges til rette for blandede formål gjør at dette er et velegnet område for kommunen å teste ut mobilitetshus.

Et mobilitetshus vil svare ut mange av virkemidlene som foreslås i kommunens klimastrategi mht. redusert bilbruk, deleløsninger mv.

8.1.1 Hva kan et mobilitetshus være?

Et mobilitetshus er en multifunksjonell bygning som samler ulike mobilitetsløsninger og fellesskapsfunksjoner for å tilby et bredt mobilitetsstilbud tilpasset lokale behov. Det legger til rette for grønne transportvalg og kan fungere som en sosial møteplass med nabolagsfunksjoner.

I tillegg til parkering kan et mobilitetshus inneholde tjenester som dagligvarebutikker, serveringssteder, kontorer mv. Nærhet mellom kontorfunksjoner og mobilitetsløsninger muliggjør bruk av delemobilitetsløsninger i arbeidstid og fritid. Viktige elementer er god gangadkomst, nærhet til offentlig transport, bysykler, elsparkesykler og støttefunksjoner som oppbevaringsbokser, verksted- og servicefunksjoner. I Lillestrøm by vest kan miljøstasjon/gjenbruk være aktuelt å legge inn i mobilitetshuset.



Schematic drawing of a mobility hub. Image: Buro Happold

Om det er aktuelt å publiseres illustrasjonen kontaktes forfatteren på e-post.

I arealplanleggingen vil tilrettelegging for et mobilitetshus som dekker parkeringen til nye byggeprosjekter gjøre at man unngår at hvert enkelt byggeprosjekt bygges ut med egne parkeringskjellere med tilhørende terrenginngrep, massetransport og ytterligere økning i biltrafikk.

8.1.2 Synergier

Hensikten med å gå fra et monofunksjonelt parkeringshus til et multifunksjonelt mobilitetshus er å oppnå synergier og positiv klimaeffekt ved at funksjoner fungerer bedre sammen enn hver for seg.

Et tilstrekkelig stort parkeringsvolum og nok reisende gjennom dagen til å skape en kritisk masse vil være gode forutsetninger for å lykkes med deletjenester, bylogistikk, næringsgrunnlag og attraktive møtesteder. Mobilitetshuset bør derfor ikke være for lite, og helst håndtere all parkering i området.

8.2 Parkeringskjellere

Det finnes flere parkeringskjellere i området i dag, og det kan være aktuelt å utvide/etablere nye i tilknytning til disse. Grunnforhold og grunnvannstand gjør etablering av p-kjellere svært kostbart i dette området. Erfaringen fra andre prosjekter i området er at kjeller i ett plan, under bebyggelse, er mest kostnadseffektivt. Kjellere under kontorbygg er lettere å få kostnadseffektive enn kjellere under boligbygg. Å ha parkeringskjeller under kjørearealer, offentlige torg og areal med krav til jorddekke er svært kostbart, da det som regel betyr at kjelleren må ned mot nivå 2 under bakken.

8.3 Fordeler og ulemper med parkering over/under bakken

	Under bakken	Over bakken
Fordeler	<ul style="list-style-type: none"> • Bedre arealutnyttelse enn parkeringshus på bakken • Mer attraktivt med andre funksjoner på bakkeplan enn parkering • Kan brukes/bygges om til tilfluksrom? 	<ul style="list-style-type: none"> • Lavere klimagassutslipp enn parkeringskjeller • Parkeringshus på bakken kan ombygges i fremtiden når det blir mindre parkeringsbehov eller man trenger arealet til noe annet • Få avhengigheter til andre prosjekter
Ulemper	<ul style="list-style-type: none"> • Høyere klimagassutslipp enn parkeringshus over bakken • Avhengigheter knyttet til eksisterende p-kjellere • Avhengigheter ift. utbyggingstakt • Må vurdere kost/nytte ved økt utnyttelse 	<ul style="list-style-type: none"> • Dårlig utnyttelse av verdifullt areal • Krever høy kvalitet i utforming for å kompensere for at det er mindre attraktivt i bybildet enn andre formål som kontor, forretning, bolig etc.

9 Klimagassutslipp

9.1 Arealbehov

Dagens parkeringsplasser under terreng vil beholdes, men noen kan få ny adkomst med behov for å bygge om rampe.

De nye parkeringsplassene skal erstatte offentlig parkering på terreng og dekke behovene til den nye bebyggelse. Ut fra foreslåtte parkeringskrav og foreløpige beregninger av BRA for ulike formål i området tilsier dette 262 p-plasser for bil, jfr. kap 8.

Lillestrøm p-selskap regner med 27 m² BRA pr. parkeringsplass i et effektivt p-hus. I en kjeller kan det være behov for mer ut fra bygget som skal stå oppå (boligformål gir mindre effektiv arealutnyttelse i p-kjeller enn kontorformål).

Antatt arealbehov i et mobilitetshus til bilparkering vil ut fra tallene over være ca. 7 100 m², i tillegg kommer areal til andre formål som bildeling, sykkelparkering, gjenbruksstasjon, miljøstasjon, mv.

Antatt arealbehov for p-kjeller vil være mellom 30-35 m² BTA per parkeringsplass, noe som tilsvarer mellom 7 870 og 9 180 m² BTA. I en p-kjeller kan det også være aktuelt med tillegg for å inkludere noe sykkelparkering og bildelingsordning.

9.2 Konstruksjon

Det er fire ulike scenarier basert på de to hovedalternativene for plassering og forslag til arealbruk, rangert etter antatt klimagassutslipp pr. p-plass:

- Mobilitetshus med rivning av dagens bilforretning, men beholde deler av kontorbygget for å gjenbruke konstruksjonen
- Mobilitetshus med rivning av dagens bilforretning og kontorbygg
- Parkeringskjeller kun under kontorbygg rundt rådhuset
- Parkeringskjeller under kontorbygg og boliger rundt rådhuset

Erfaringsmessig har mobilitetshus lavere utslipp enn parkeringskjellere, noe som ligger til grunn for rangeringen over. Ved oppføring av mobilitetshus kan det også være mulig å gjenbruke strukturelle elementer fra eksisterende kontorbygg. Dette reduserer behovet for riving og nye materialressurser, og dermed utslipp.

Bygging av parkeringskjeller i dette prosjektet vil ha spesielt stort behov for spunt og vanntett betong grunnet dårlige grunnforhold. Det vil derfor være enda høyere utslipp enn i prosjekter med bedre grunnforhold. Dersom parkeringskjeller likevel bygges, er det mest gunstig å plassere den under kontorbygg. Erfaringer fra nærliggende prosjekter i området viser at parkeringskjeller under boliger krever enda mer spunt og arbeidsinnsats, noe som vil drive utslippene ytterligere for dette scenariet.

Basert på erfaring antas det at et mobilitetshus med riving av dagens bilforretning, men beholde deler av kontorbygget ved gjenbruk av konstruksjoner medfører minst materialbruk, anleggsaktivitet og behov for spunt pr. p-plass.

9.3 Plassering

I arbeidet med planprogram med VPOR for Lillestrøm, er ulike plasseringer/tomter vurdert. I midtveismøtet for areal- og funksjonsstudien ble det vist to hovedalternativer:

- Mobilitetshus i Depotgata 20, dekker all ny parkering
- Parkering i kjellere under nybygg, både i nord og rundt rådhuset

Det kan komme et tredje alternativ i politisk behandling:

- Kombinasjon av Mobilitetshus og parkeringskjellere

Ulike plassering vil føre til ulike kjøremønster, spesielt hvis Jonas Lies gate blir enveiskjørt som følge av Akershus fylkeskommunes planer for effektiv kollektivtrasé.

Begge alternativene vil generere omtrent like mye ny trafikk, noe mer i varianten uten mobilitetshus fordi det da blir mulig å bygge flere boliger. Varianten med mobilitetshus kan gjennomføres med kun adkomst fra Nittedalsgata til ny parkering. Varianten med parkering under kjellere vil medføre økt bruk av avkjørsel ved rådhuset, fordelt med ca. 32 % av trafikken ut i Jonas Lies gate ved rådhuset og 68% til Nittedalsgata. Begge alternativene kan gjennomføres selv om Depotgata må stenges mot Jonas Lies gate.

Parkering i kjellere rundt rådhuset og under nye boliger i nordøst medfører at utbygging av parkeringen kan skje etappevis. Parkering til boligene i nordøst vil være direkte knyttet opp mot det enkelte prosjekt. Plassering under boliger medfører høyere klimagassutslipp, muligheten for synergi med andre formål og sambruk av p-plasser vil være begrenset. Parkeringskjellerne kan også være flomutsatt.

Et mobilitetshus må ha en kritisk masse med hensyn på antall p-plasser og av personbevegelser gjennom dagen for å kunne fungere etter hensikten. Det anbefales derfor ikke å både legge til rette for p-kjellere og mobilitetshus, men at all parkering legges til mobilitetshuset.

10 Anbefaling

Parkeringsdekningen for bil i Lillestrøm by vest anbefales å være restriktiv og betydelig lavere enn gjeldende KPA. Områdets sentralitet og nærhet til et av Norges største knutepunkt gjør at dekningen anbefales å ligge på nivå med

parkeringsnormen for Oslo. For sykkelparkering anbefales det å øke minimumsnormen for å legge til rette for mer sykkelparkering for alle formål.

Følgende parkeringsdekning anbefales for Lillestrøm by vest:

Formål	Antall p-plasser for bil (maksimum)	Antall p-plasser for sykkel (minimum)
Bolig (blokk/leilighet)	0,5 per 100 m²	2 per 100 m²
Studentbolig	0 per 100 m²	2,5 per 100 m²
Kontor	0,1 per 100 m²	1 per 100 m²
Forretning/handel/service	0,5 per 100 m ²	1 per 100 m ²
Undervisning	0,1 per 100 m ²	2 per 100 m ²
Barnehage	0,2 per 100 m ²	2 per 100 m ²

Med hensyn på etablering av fellesfunksjoner for nabolaget, klimagassutslipp og fremtidig fleksibilitet anbefales mobilitetshus fremfor parkering i kjellere. Etableringen av mobilitetshuset vil få betydning for utbyggingsrekkefølgen i området. Løsningen vil være mer robust i forhold til fylkeskommunens prosjekt i Jonas Lies gate enn en løsning med parkering ved rådhuset.

Mobilitetshus samler flere transportalternativer på ett sted, noe som gjør det enklere for folk å velge den mest effektive og miljøvennlige transportformen, samt at det medfører at folk i snitt må gå lengre fra bil til reisemål, noe som gjør det mer attraktivt å velge gange, sykkel eller kollektivt, spesielt på kortere reiser. På sikt kan dette endre reisemiddelfordelingen i retning av mer bærekraftige alternativer

Eksisterende p-kjellere i området vil bestå. Mer fleksibel bruk av disse parkeringsplassene bør vurderes. I kommende detaljreguleringer bør det utredes om eksisterende p-kjeller kan sambrukes og bidra til å dekke behovet for ny bebyggelse.

