

Mobilitetsplan Lillestrøm By Vest



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Lillestrøm kommune
 Tittel på rapport: Mobilitetsplan Lillestrøm By Vest
 Oppdragsnavn: Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest
 Oppdragsnummer: 627908-08
 Utarbeidet av: Diego Alejandro Moreno, Gunnar Berglund, Inger Adele Helseth
 Oppdragsleder: Jannicken Throndsen
 Tilgjengelighet: Åpen

03	14 april 2026	Tilføyelse i innledning og tekst til tabell 4-2 etter politisk vedtak 18.03.2026	JT	
02	07.jan.2026	Revidert versjon etter tilbakemelding fra oppdragsgiver	DM, IH	DM
01	19. des. 2025	Første versjon	DM, GB, IH	ØD
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Sammendrag

Mobilitetsplanen for Lillestrøm by vest, utarbeidet som en del av et planprogram med Veiledende plan for offentlige rom (VPOR), har som mål å fremme bærekraftige transportmetoder og redusere klimagassutslipp. Mobilitetsplan støtter kommunens mål om å redusere klimagassutslippene og intensjonen om å inngå en avtale med FutureBuilt for å skape et forbildeprosjekt på områdenivå. Oppdraget inkluderer en detaljert transportkartlegging og utvikling av en mobilitetsstrategi i tråd med FutureBuilt-standarder og BREEAM-NOR v6.1.1.

Lillestrøm by vest har en svært sentral beliggenhet og et utmerket kollektivtilbud. Imidlertid, grunnet et generøst bilparkeringstilbud, skjer mesteparten av arbeidsreisene til området med bil i dag. Analysen viser at kollektivtransport kan bli et reelt alternativ for bilbrukere, særlig hvis parkering ved arbeidsplassen blir kostbart eller utilgjengelig. Dette antyder at kollektivtransport kan være et mer bærekraftig alternativ for mange, spesielt de som har under 30 minutters pendlingstid til arbeidsplassen.

Plangrepet fremhever etablering av et mobilitetshus og innføring av begrensede parkeringsnormer for personbil. Mobilitetshuset, som vil integrere flere transportformer og nabolagsfunksjoner, er planlagt i planområdets vestlige del. Det vil være utstyrt med ladestasjoner, sykkelutleie og bildelingsløsninger. Dette støtter et mer miljøvennlig transportnettverk, samtidig som det reduserer personbilbruken.

En mobilitets styringsstrategi er utformet for planområdet, med fokus på å integrere en rekke tiltak som fremmer bærekraftige transportalternativer. Strategien fremhever den kritiske betydningen av å optimere plasseringen av sykkelparkering og implementere delesykkelordninger. Sammen med mikromobilitetsløsninger som elsparkesykler, tilbys en effektiv løsning for den første eller siste delen av reisekjeden til og fra mobilitetshuset, noe som bidrar til å forbedre tilgjengelighet og redusere avhengighet av privatbilbruk. Videre vil systemer for kollektivtransportinformasjon, bildelingstiltak, og installasjon av ladestasjoner for elektriske taxier bidra til å redusere avhengigheten av privatbilbruk og fremme et grønnere mobilitetslandskap.

Det er utført en klimagassberegning for transport til og fra planområdet, i samsvar med regneregler og metodebeskrivelse gitt i FutureBuilt ZERO-T metodikken. Resultatene indikerer at kommunedirektørens forslag til tiltak for parkering og mobilitet vil være tilstrekkelige for å oppnå FutureBuilds ambisiøse reduksjonsmål for klimagassutslipp, under forutsetning av at alle de foreslåtte parkerings- og mobilitetstiltakene implementeres fullt ut.

1. Innledning

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

Planarbeidet skal støtte opp om kommunens mål om å redusere klimagassutslipp og fremme grønn mobilitet, i samsvar med overordnede planer. Kommunen planlegger å inngå en intensjonsavtale med FutureBuilt om at området kan bli et forbildeprosjekt.

Asplan Viak er engasjert av Lillestrøm kommune for å gjennomføre transportkartlegging og utarbeide en mobilitetsplan for Lillestrøm by vest, i henhold til FutureBuilt standarder som henvises til *BREEAM-NOR manual v6.1.1, emne Tra 01 for transportkartlegging og mobilitetsplan*. Transportkartleggingen og Mobilitetsplanen er utarbeidet parallelt med høringsutkastet til planprogram med VPOR for å ha et faglig underlag for de planfaglige anbefalingene i planprogrammet knyttet til transport og mobilitet.

I henhold til pkt. Tra 01 Transportkartlegging og mobilitetsplan skal man se på eksisterende lokale transportløsninger og identifisere forbedringer som kan gjøre dem mer bærekraftige. Videre er det utarbeidet en stedsspesifikk mobilitetsplan med styringsstrategi og tiltakspakke. Det er foreslått nye eller endret tiltak slik at kravene i FutureBuilt ivaretas. Dette er i hovedsak beskrevet i delkapittel 6.2 Tiltakspakke.

I BREEAM-NOR manualen under pkt. 4 skal tiltakshaver ha en aktiv rolle i videreutviklingen av utkastet for mobilitetsplanen i steg 3. I forbindelse med arbeidet er det avholdt arbeidsmøter med prosjektledelsen fra tiltakshaver, og utkast til rapport ble gjennomgått med innspill fra grunneiere/tiltakshaver.

Dette dokumentet ble utarbeidet i prosessen frem til politisk behandling av utlegging av planprogram med VPOR på høring 18.03.2026, det er derfor basert på kommunedirektørens forslag til parkeringsdekning. Høringsutkastet har en høyere parkeringsdekning enn det som ligger til grunn for denne mobilitetsplanen.

1.1. Bærekraftige transporttiltak

I henhold til BREEAM-NOR manualen, skal utbyggingsområdets løsninger vurderes med hensyn til universell utforming, samt implementering av en tiltakspakke som fremmer

bærekraftige reisealternativer og effektive leveranser av varer og tjenester når bygget er i drift. Denne tiltakspakken inkluderer blant annet følgende spesifikke tiltak:

- Tilrettelegging av egen, praktisk sykkelparkering.
- Tilrettelegging av sykkelfasiliteter.
- Begrensning av bilparkering.
- Parkering for bevegelseshemmede.
- God tilrettelegging for gående og syklende (for alle typer brukere uavhengig av grad av nedsatt mobilitet eller synshemminger) ved etablering av sykkeltraseer, sikre overganger, direkteruter, egnede taktile overflater, god belysning, samt skilting til andre servicetilbud, knutepunkter for kollektivtransport og tilknyttede gang- og sykkeltraseer utenfor utbyggingsområdet.
- Etablering av hensiktsmessige avstignings-/venteområder for drosjer.
- Tilrettelegging av et kollektivtransport-informasjonsystem i et offentlig tilgjengelig område.

1.2. Planområdet

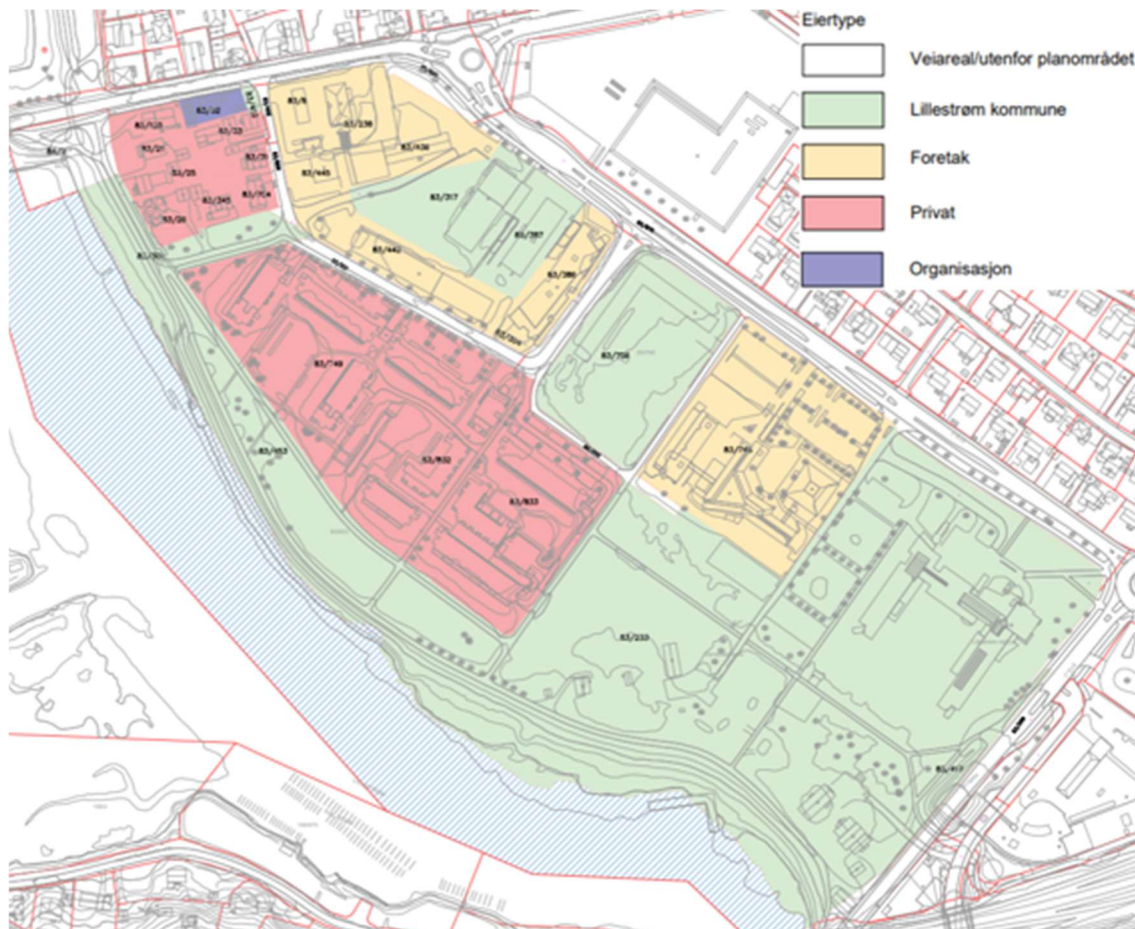
Figur 1-1 viser prosjektets planområde (svart stipling).



Figur 1-1 Planområdet

Planområdet innbefatter arealene avgrenset av Brogata, Jonas Lies gate, Nittedalsgata og Nittelva, og utgjør et sentralt sted ved byens sørvestlige grense. Dette området strekker

seg fra Nittelva i sørvest til Jonas Lies gate og hagebyen i nordøst, og fra Brogata i sørøst til Nittedalsgata i nord.



Figur 1-2 Grunneiere i planområdet.

Lillestrøm kommune er den største grunneieren innenfor planområdet. Innenfor planområdet finner vi i dag bl.a:

- Rådhus
- Politistasjon og tinghus
- Helseforetak
- Kontorer
- Verksteder og bensinstasjon
- Boligblokker og eneboliger
- Park
- Kulturhistoriske bygg og kunst
- Parkeringsplasser og veier

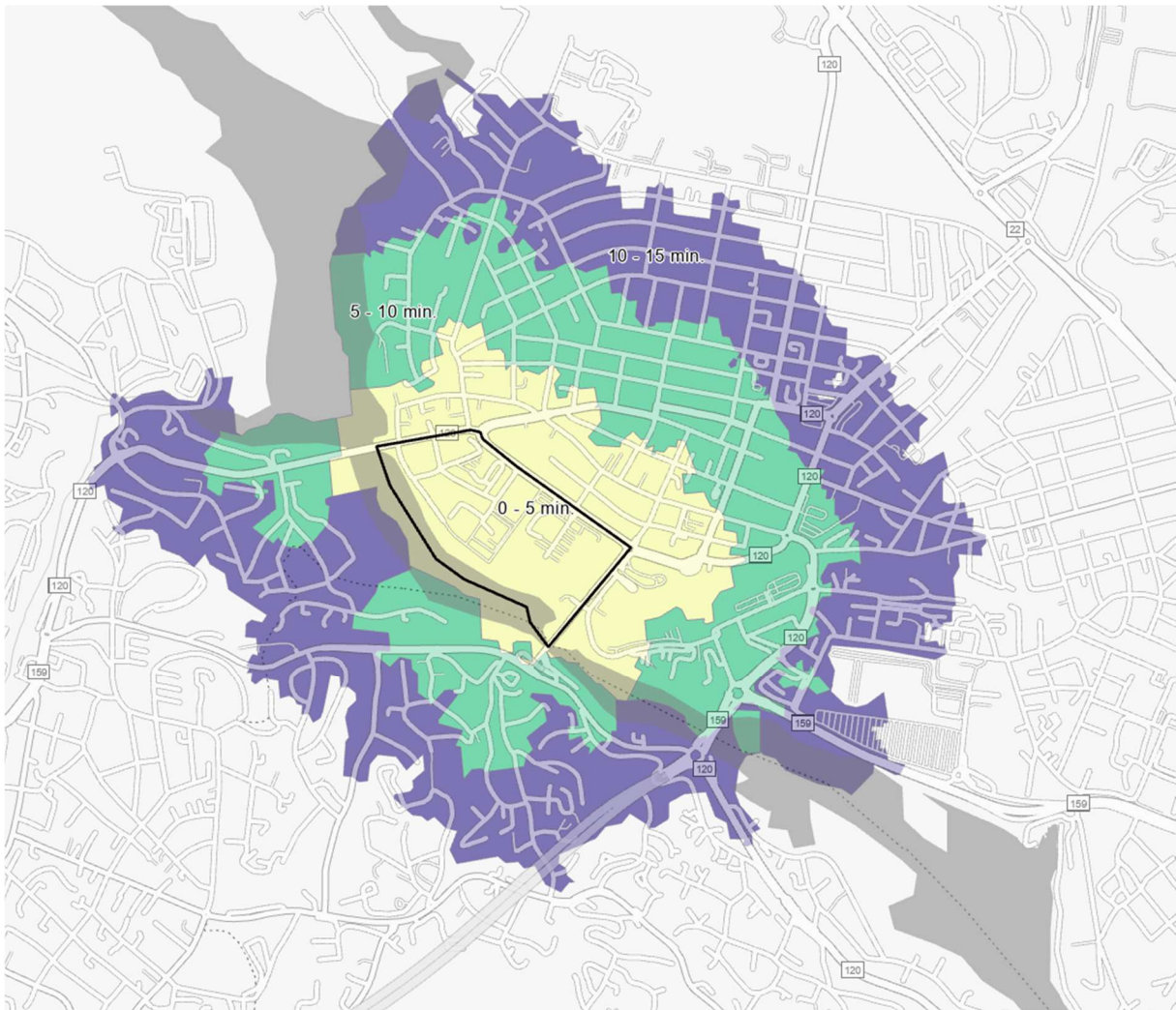
2. Dagens situasjon

Som en del av dokumentasjonen skal det gjennomføres en stedsspesifikk transportkartlegging. Dette kapittelet inkluderer vurdering av eksisterende lokalmiljø for gående og syklende, samt ivaretagelse av universell utforming. Videre er det gjort en kartlegging av dagens servicetilbud, beregning av kollektivtransportindeks og gjennomgang av eksisterende fasiliteter for syklende og transportdeling.

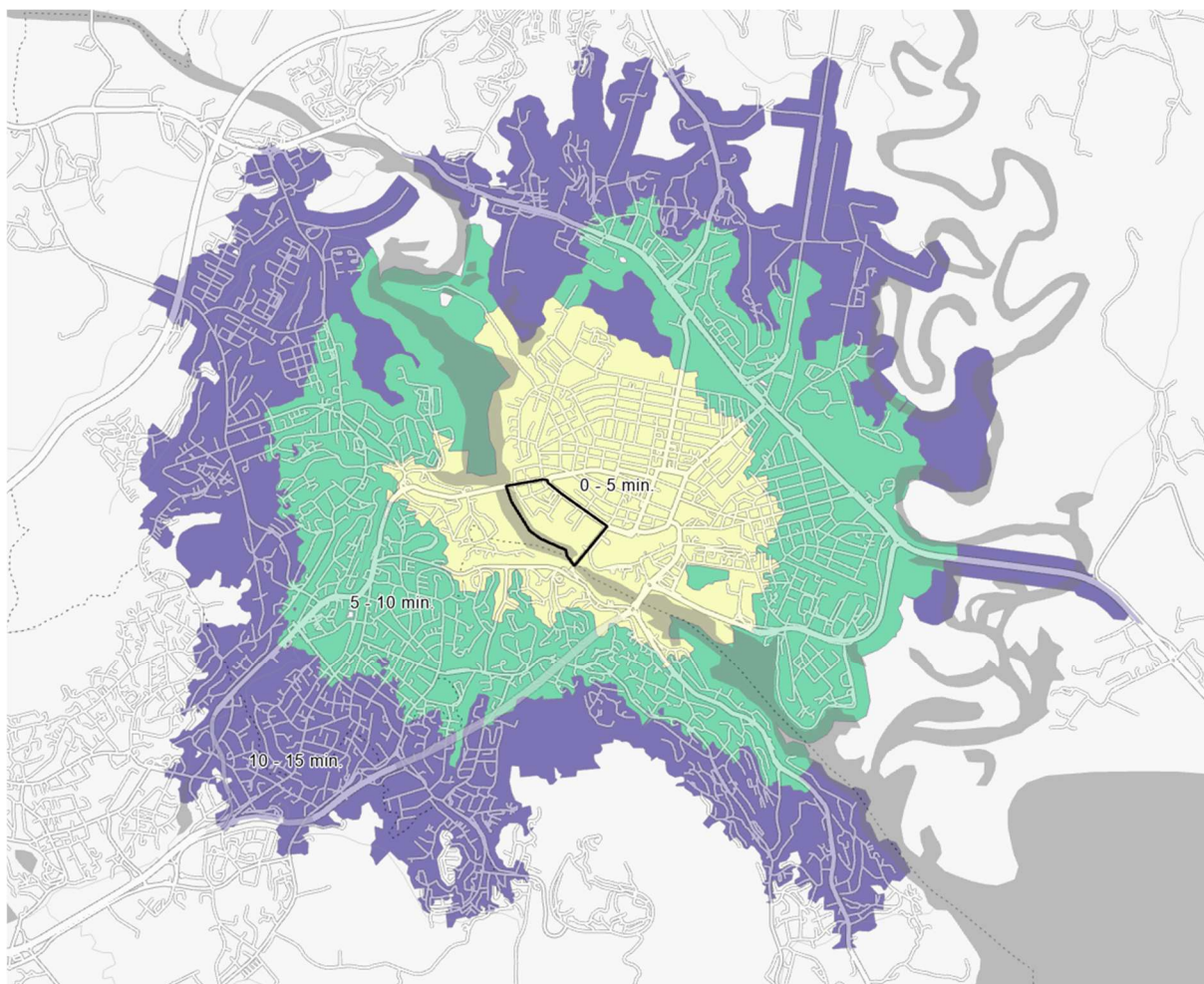
2.1. Lokalmiljø for gående og syklende.

Planområdet ligger sentralt i Lillestrøm sentrum, og grenser til Lillestrøm stasjon og bussterminal i sørøst. Mot vest grenser planområdet mot Nittelva. Mellom dagens bebyggelse og Nittelva er det park og friområde med tursti langs flomvollen. Denne turstien er en del av en gjennomgående, lang tursti langs Nittelva. I Nittedalsgata og Jonas Lies gate er det vekslende fortau og gang- og sykkelvei. Mellom bebyggelsen og Jonas Lies gate er området preget av store parkeringsplasser. Gang- og sykkelforbindelsen brytes jevnlig av innkjøringer, noe som påvirker opplevelsen av å gå eller sykle gjennom området.

Figur 2-1 og Figur 2-2 viser soner som er innenfor rekkevidde med henholdsvis gange og sykkel på inntil 15 minutter. Kartene tar hensyn til terrengforskjeller og hvor det er mulig å gå og sykle, men sier ingenting om tilrettelegging for gående og syklende, eller opplevd attraktivitet eller sikkerhet.



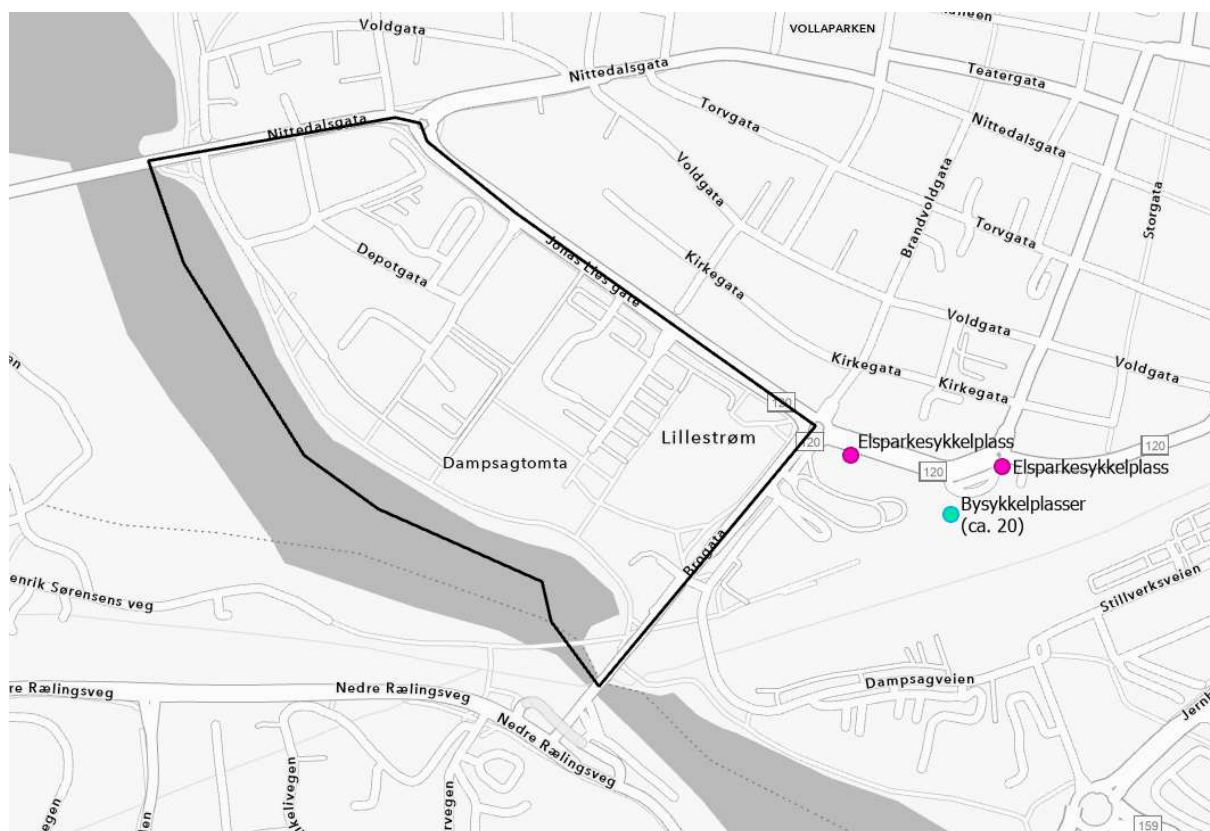
Figur 2-1 Gangavstandsoner: Områder som ligger inntil 15 minutters gange fra planområdet. Det gule området viser avstanden som kan nås på 5 minutter, det grønne området dekker avstander mellom 5 og 10 minutter, mens det lilla området representerer avstander mellom 10 og 15 minutter.



Figur 2-2 Sykkelavstandsoner. Områder som ligger inntil 15 minutters sykling fra planområdet. Det gule området viser avstanden som kan nås på 5 minutter, det grønne området dekker avstander mellom 5 og 10 minutter, mens det lilla området representerer avstander mellom 10 og 15 minutter.

2.2. Fasiliteter for delemobilitet

Som en del av den stedsspesifikke kartleggingen skal man vurdere fasiliteter for transportdeling. Det er tre avsatte plasser for delemobilitet i nærheten av planområdet, samtliges ved bussterminal/jernbanestasjon vest for planområdet. Det er avsatt to områder for parkering av elsparkesykler, en ved bussterminalen og en ved jernbanestasjonen. I tillegg er det parkeringsområde for bysykler (delesykler) med plass til rundt 20 sykler ved jernbanestasjonen.

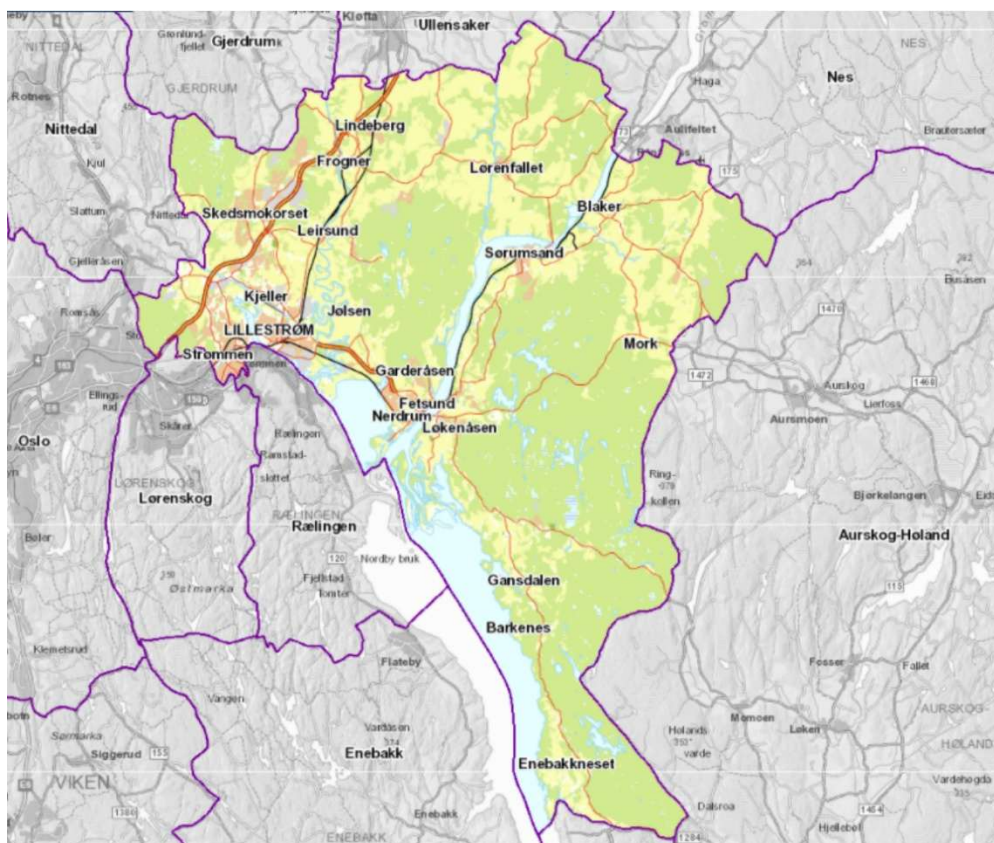


Figur 2-3 Plasser for delemobilitet pr. mai 2024.

2.3. Kollektivtransportindeks

For å beregne kollektivtransportindeksen, må man samle informasjon om kollektivtilbudet, inkludert relevante kollektivknutepunkter (holdeplasser) innenfor en gangavstand på 650 meter, samt alle jernbanestasjoner innenfor en gangavstand på 1000 meter. Dersom kollektivruten betjener mer enn ett knutepunkt i nærheten av bygningen skal den bare vurderes en gang i forbindelse med det nærmeste knutepunktet.

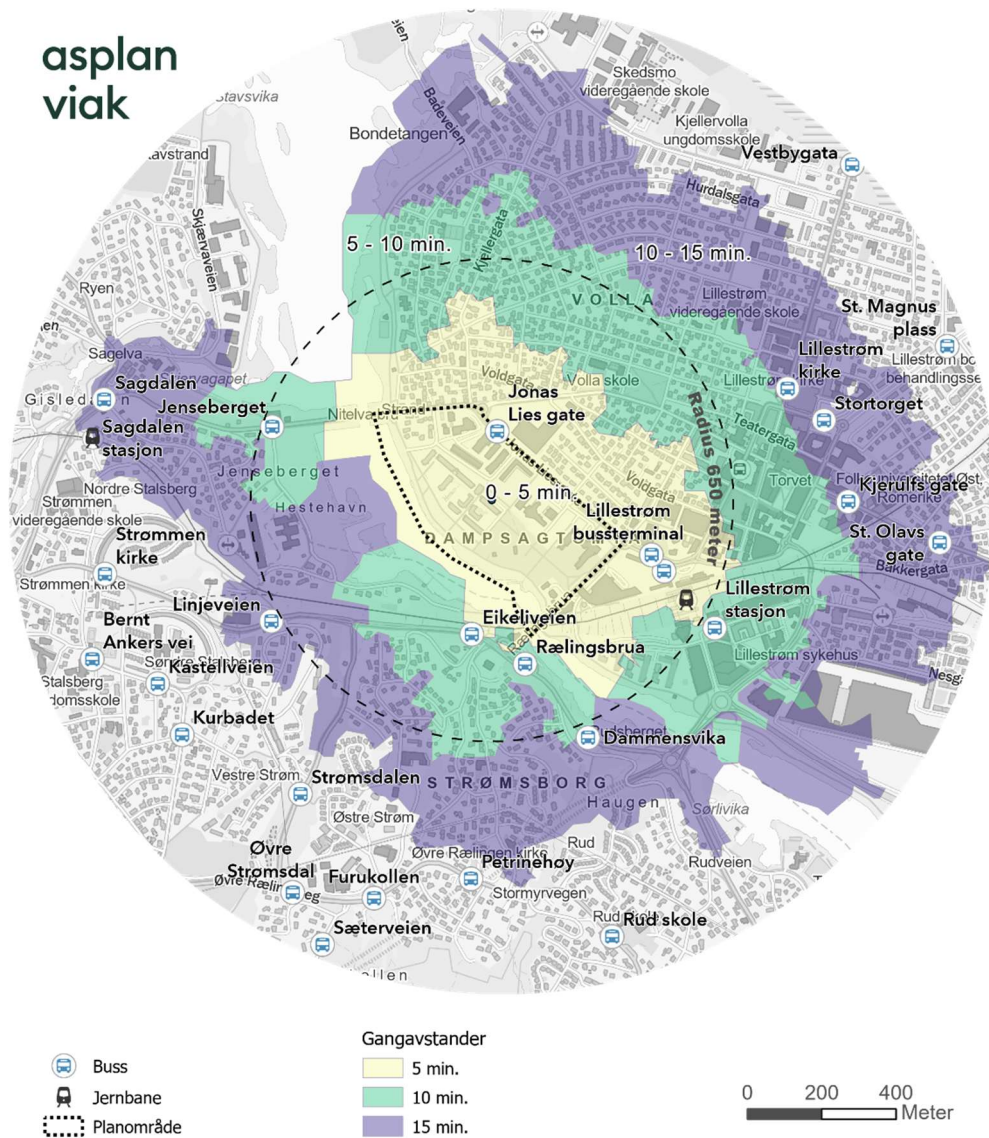
Det er kun lokale tjenester som skal vurderes, og alle nasjonale og regionale kollektivtransporttilbud utelukkes (med mindre de også benyttes til lokaltransport). På bakgrunn av dette vurderes det lokale tilbudet til å være innenfor Lillestrøm kommunegrense, vist i Figur 2-4.



Figur 2-4 Avgrensning for det lokale kollektivtilbudet - Lillestrøm kommune

For å beregne kollektivtransportindeksen er det nødvendig å ha informasjon om byggets vanlige åpningstider. Vi har tatt utgangspunkt i standard åpningstid (kl. 08:00 - 19:00) ved beregningen, siden flertallet av bygningene i det aktuelle planområdet er beregnet for kontor- og boligformål.

Planområdet ligger i nærheten av Lillestrøm togstasjon/bussterminal som er en av de kollektivknutepunktene med best kollektivtilbud og høyest frekvens i Norge. Figur 2-5 viser kollektivtilbudet tilknytning til Lillestrøm by vest innenfor 650m fra planområdet.



Figur 2-5 Den svarte stiplede sirkelen angir kollektivtilbudet innenfor en radius på 650 meter fra planområdet. Gangavstandsoner er fargekodet i intervaller på 15 minutter.

2.3.1. Stoppesteder

Ettersom planområdet strekker seg over 600 meter i bredde (fra Nittedalsgata til Brogata) og det ikke finnes en detaljert lokalisering av hovedinngangene til hver bygning, vil indeksen bli beregnet fra et kollektivstopp til det nærmeste feltet i planområdet.

Tabell 2-1 viser utvalgte samsvarende kollektivstopp¹ og jernbanestasjon (Lillestrøm Stasjon) som er innenfor en gangavstand på 650 meter. Disse stoppene er med i beregning av kollektivtransportindeksen (AI) i henhold til BREEAM-manualen.

Tabell 2-1 Utvalgte samsvarende kollektivstopp med gangavstand 650 meter (kilde: Entur.no).

STOPPESTED	TYPE	GANGAVSTAND	LINJE	ANTALL AVGANGER PER TIME
				08:00 - 19:00
Jonas Lies gate	Buss	ca. 50 meter	100, 110, 380	34.55
Lillestrøm bussterminal	Buss	ca. 200 meter	320, 330, 335, 340, 350, 360, 381, 470, 480, 490	29.82
Rælingsbrua	Buss	ca. 400 meter	350	4.00
Jenseberget	Buss	ca. 450 meter	100, 110, 380	34.55
Eikeliveien	Buss	ca. 500 meter	330, 360, 381	14.55
Lillestrøm stasjon	Tog	ca. 250 meter	L1, R12, R13, R14, RE10, RE11	17.64

Kollektivruter 100, 110, 330, 350, 360, 380 og 381 betjener mer enn ett knutepunkt i nærheten av planområdet og er derfor vurdert bare en gang i forbindelse med det nærmeste knutepunktet (Jonas Lies gate og/eller Bussterminalen). Med sin beliggenhet rett ved Lillestrøm stasjon og bussterminalen, er planområdet svært tilgjengelig.

2.3.2. Tilgjengelighetsindeks (AI)

Tilgjengelighetsindeks gir en indikasjon på kollektivtransportnettverkets tilgjengelighet og tetthet på et bestemt punkt (bygningen/området som evalueres). Indeksen avhenger av kollektivtransportnettets nærhet og mangfold, samt tjenestenes frekvens ved de tilgjengelige knutepunktene. Jo større antall samsvarende knutepunkter og

¹ Et knutepunkt som omfatter alle buss-, trikk- og t-banestopp i avstand mindre enn 650 m og alle jernbanestasjoner mindre enn 1 000 m fra det vurderte byggets hovedinngang (i dette tilfelle planområdets grense), målt via en sikker gangvei langs den faktiske ruten (ikke i luftlinje). (Hentet fra BREEAM-NOR manualen, pkt. D11).

transporttjenester, og jo nærmere knutepunktene er bygget, desto høyere kollektivtransportindeks. Tra01-kalkulatoren fra Grønn byggallianse er benyttet til å beregne tilgjengelighetsindeks (AI) for utviklingsområdet, se figuren under.



Figur 2-6 AI hentet fra BREEAM-NOR v6.1 Tra 01 Accessibility Index Calculator

Med utgangspunkt i kollektivtilbudet og de utvalgte stoppene (se Tabell 2-1) er tilgjengelighetsindeks for Lillestrøm by vest beregnet til 30,93.

Dette anses som et veldig godt resultat ettersom man ikke får høyere uttelling i manualen dersom indeksen er større enn 40.

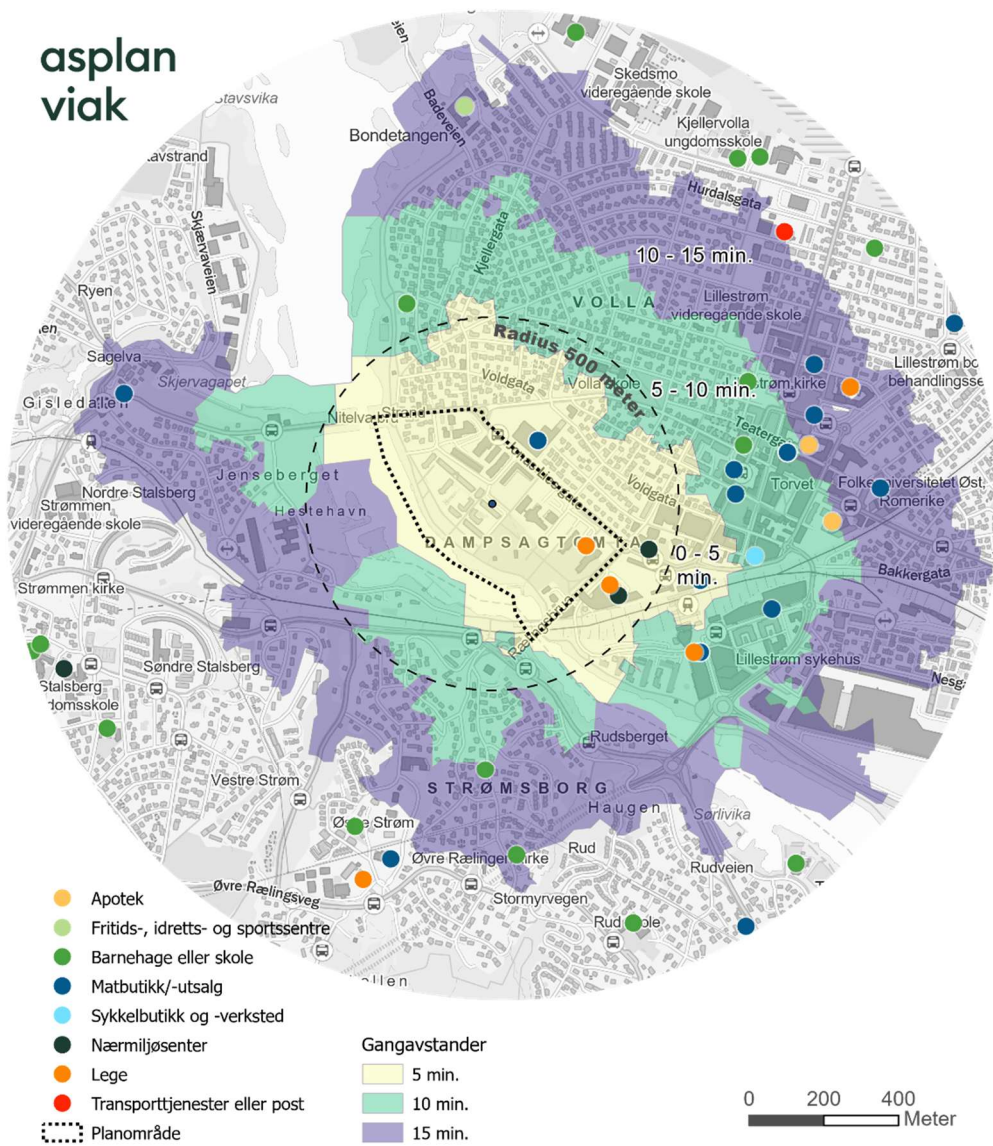
2.4. Servicetilbud

Under dette punktet skal antall, og type, tilgjengelig servicetilbud innenfor 500 meter fra utbyggingsområdet kartlegges.

SERVICETILBUD	ANTALL
Matbutikk/-utsalg	7
Tilgang til utendørsområde	Elvebredden, «Sagparken» (2)
Tilgang til fritids-, idretts- og treningsanlegg (Treningssenter)	2
Tilgjengelige tjenester for varetransport og post (Postkontor)	3
Samfunnshus	2
Apotek	3
Fastlegekontor eller legesenter	2
Barnehage/skole	2
Sykelbutikk og -verksted (Sportsbutikk)	1
SUM	24

Figur 2-7 viser servicetilbud innenfor 500 meter fra Lillestrøm by vest. BREEAM-manualen gir ikke føringer for hva som er definisjon på et godt servicetilbud, men med utgangspunkt i kartet og antall tilbud kan man si at planområdet har et godt servicetilbud.

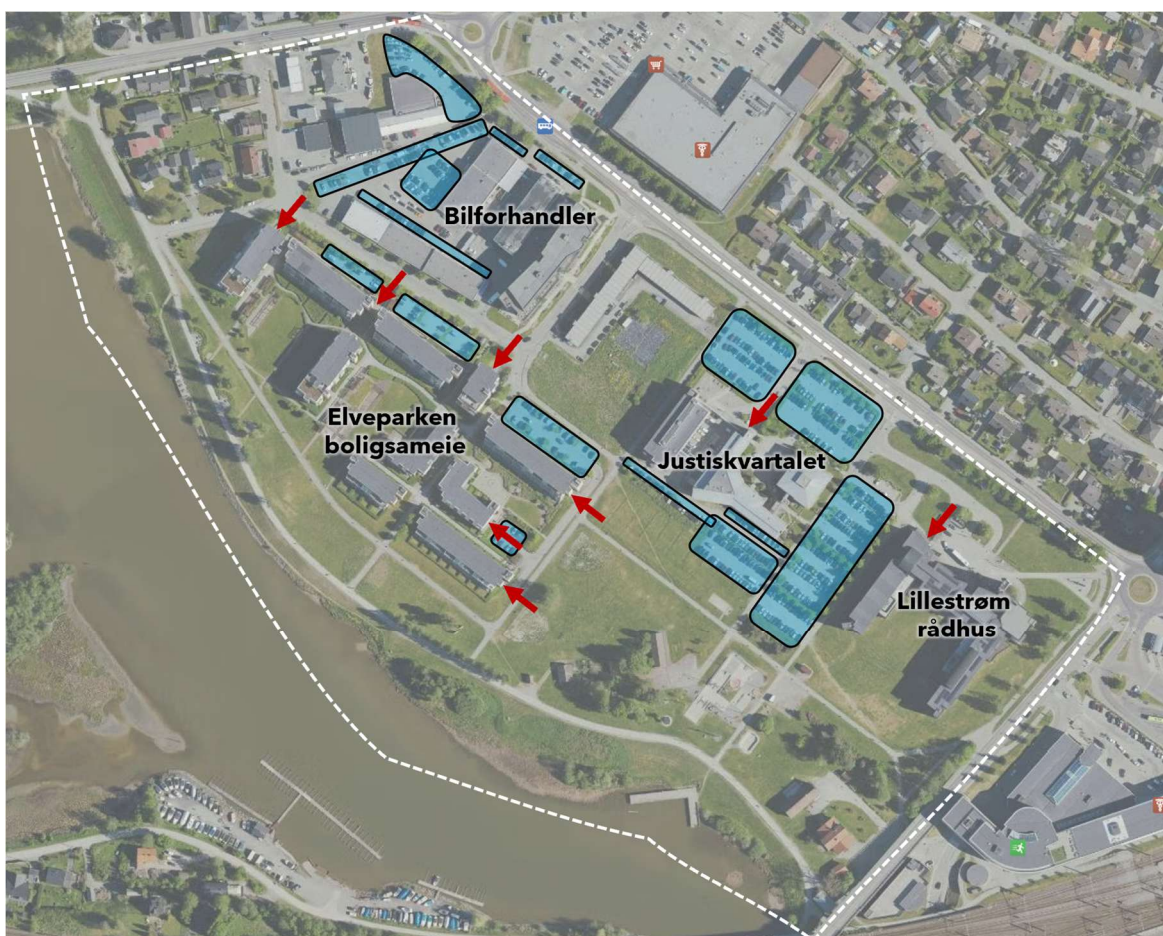
I manualen har samfunnshus samme betegnelse som nærmiljøsentre, der nærmiljøsentre er definert som en bygning eller et sted som er offentlig eid. Det kan for eksempel være bibliotek, eldresentre, bydelshus, kultur-/forsamlingshus, kirke, parkområder og skoler. Det vurderes at Lillestrøm bibliotek og Lillestrøm kultursenter kan kategoriseres som forsamlingssteder, og de er derfor inkludert som samfunnshus i analysen.



Figur 2-7 Den svarte stiplede sirkelen angir servicetilbudet innenfor en radius på 500 meter fra planområdet. Gangavstandsoner er fargekodet i intervaller på 15 minutter.

2.5. Fasiliteter for bil

Planområdet tilbyr flere parkeringsalternativer for både ansatte og besøkende. Øst i området, ved Justiskvartalet og Lillestrøm rådhus, er det parkeringsmuligheter både på terrengnivå og i parkeringskjeller. Elveparken boligsameie tilbyr kjellerparkering for beboere samt gjesteparkering på bakkeplan. I den vestlige delen av planområdet finnes det også en betydelig mengde parkeringsplasser på terreng, tilknyttet bilforretninger.



Figur 2-8 Oversikt over parkeringstilbud i planområdet. Parkeringsområder på bakkeplan fremheves i blått. Innkjøring til kjellerparkering vises med røde piler.

3. Reisevaner

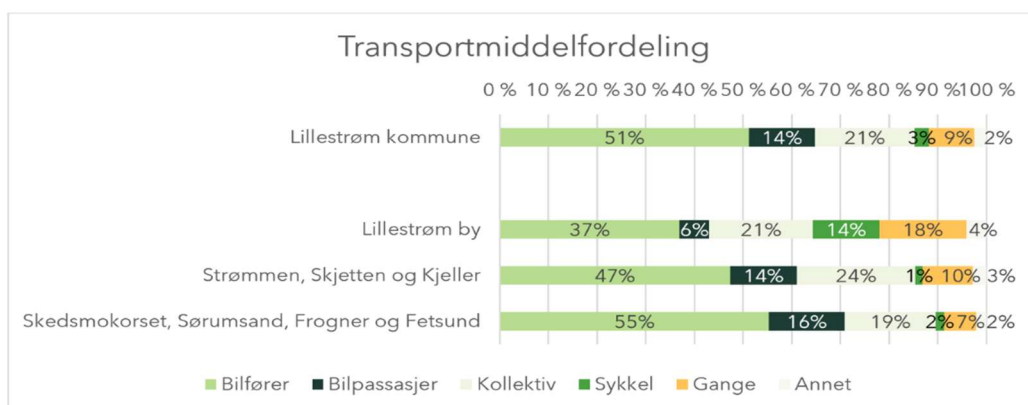
I dette kapittelet skal det redegjøres for reisevaner og holdninger til planområdets brukere. Videre skal det sees på relevante restriksjoner og fremtidige muligheter med mål om mer bærekraftig transport. Vi legger til grunn at det for øyeblikket ikke finnes kjente brukere eller leietakere for de nye kontor- og næringsdelene, hvilket gjør at de ikke kan involveres i nåværende analyser. Vi har derfor valgt å benytte erfaringstall vedrørende reisevaner, reisemiddelfordeling og holdninger for utbyggingsområdet. Vi anser denne metoden som tilstrekkelig for å beskrive reisevaner og forventninger til fremtidige brukere av utbyggingsområdet, i henhold til pkt. 2a i BREEAM NOR-manualen.

3.1. Eksisterende reisemiddelbruk

Reisevaneundersøkelse (RVU) for Lillestrøm by fra 2021 samt RVU for Justiskvartalet fra 2019 er lagt til grunn for å kartlegge reisevaner og holdninger for utbyggingsområdets fremtidige brukere. Disse dataene er vurdert å være representative for å beskrive reisevanene til de fremtidige brukerne.

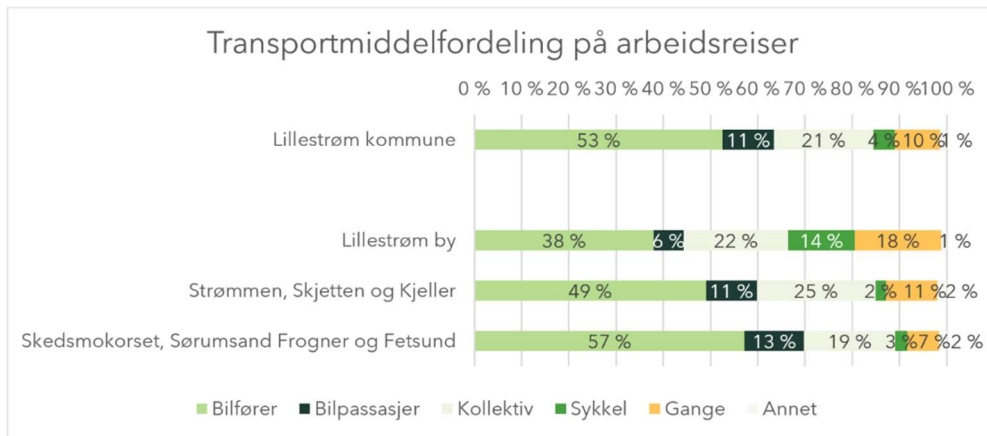
3.1.1. Transportmiddelfordeling

Figur 3-1 viser transportmiddelfordelingen (alle typer reiser) fordelt på bosatte i ulike områder. Den viser at Lillestrøm by har den høyeste andelen av reiser til fots (18 %) og med sykkel (14 %) sammenlignet med andre områder i kommunen. Videre er andelen bilreiser betydelig lavere, kun 37 %, mens reiser med kollektivtransport ligger omtrent på samme nivå som i resten av kommunen.



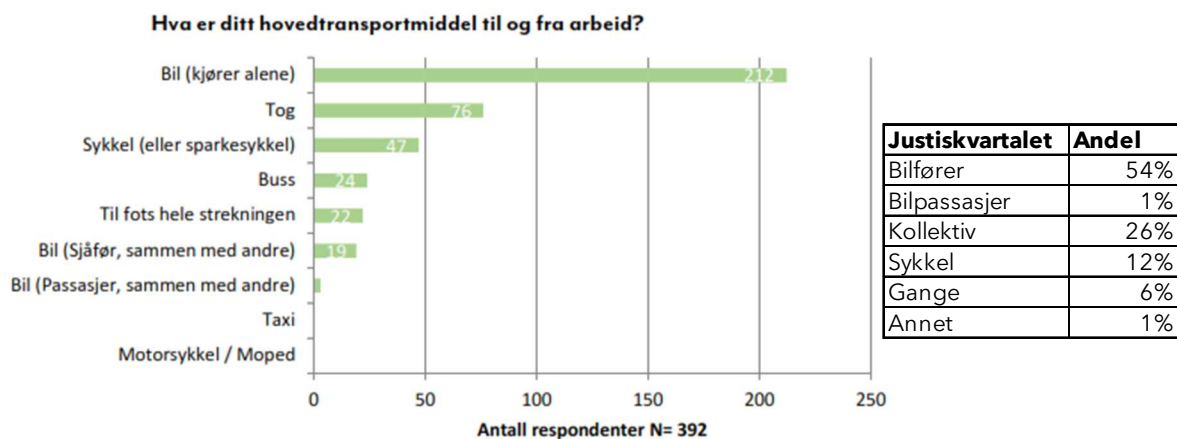
Figur 3-1 Transportmiddelfordeling (hovedtransportmiddel) fordelt på bosatte i ulike områder i kommunen. RVU for Lillestrøm, 2021.

Figur 3-2 illustrerer transportmiddelfordeling for arbeidsreiser til ulike områder. Den viser en stabil transportmiddelfordeling blant bosatte og arbeidstakere i Lillestrøm by, med bil og kollektiv som de mest brukte reisemidlene.



Figur 3-2 Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser foretatt av bosatte i ulike områder. RVU for Lillestrøm, 2021.

I 2019 ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse (RVU) for ansatte i Justiskvartalet (Jonas Lies gate 20). På det tidspunktet besto Justiskvartalet av Nedre Romerike Tingrett, Skedsmo kommune v/ Rådhuset og Politiet v/ kontorsted Lillestrøm. Figur 3-3 viser at flertallet av ansatte pendler til jobb med bil (54 %), mens kollektivtransport og sykkel benyttes av henholdsvis 26 % og 12 %.



Figur 3-3 Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser til Justiskvartalet. Reisevaneundersøkelse Justiskvartalet, Leva Urban Design. 2019

3.1.2. Gange og sykkel.

Transportmiddelfordelingen for innbyggere i Lillestrøm by viser at 32 % reiser enten til fots eller med sykkel. Det samme gjelder for arbeidsreiser som ender i Lillestrøm by, i henhold til RVU fra 2021.

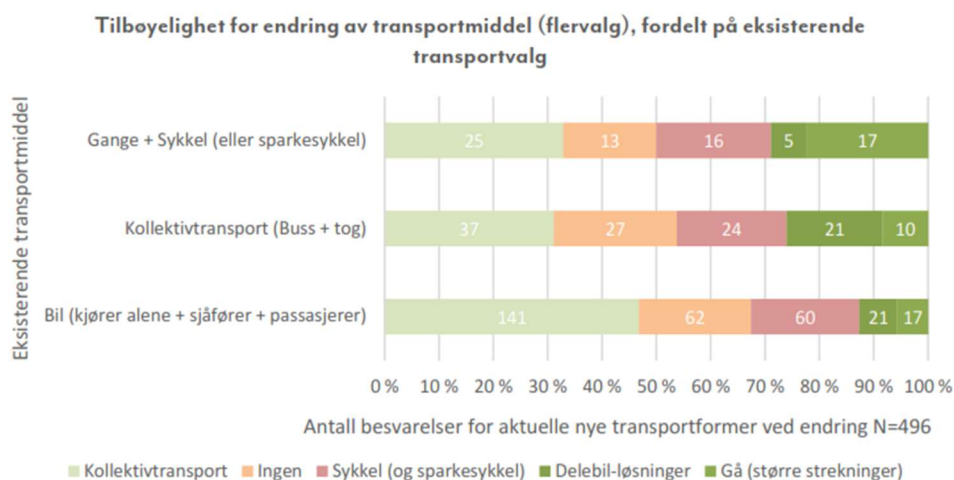
Befolkningen i Lillestrøm går til fots på 9 % av reisene sine, noe som er betydelig lavere enn det nasjonale gjennomsnittet på 20 %, og snittet for Viken fylkeskommune som er 16%. I Lillestrøm by er gangandelen dobbelt så høy (18 %) sammenlignet med kommunen som helhet (9 %). Når det gjelder sykkelreiser, utgjør disse 3 % av alle reiser som befolkningen i Lillestrøm gjør. Lillestrøm by har en høyere andel sykkelreiser enn resten av kommunen, med 14 % av reisene som sykkelreiser.

Justiskvartalet RVU viser en lavere andel med en fordeling på 12 % med sykkel og 6 % til fots.

3.1.3. Kollektivtransport

Transportmiddelfordelingen i RVU fra 2021 viser at kollektivandelen for alle arbeidsreiser som ender i Lillestrøm by er 22 %, noe som er ganske likt med andelen for bosatte i Lillestrøm by (21 %). Det vil si at én av fem reiser til eller fra Lillestrøm by skjer med kollektivtransport.

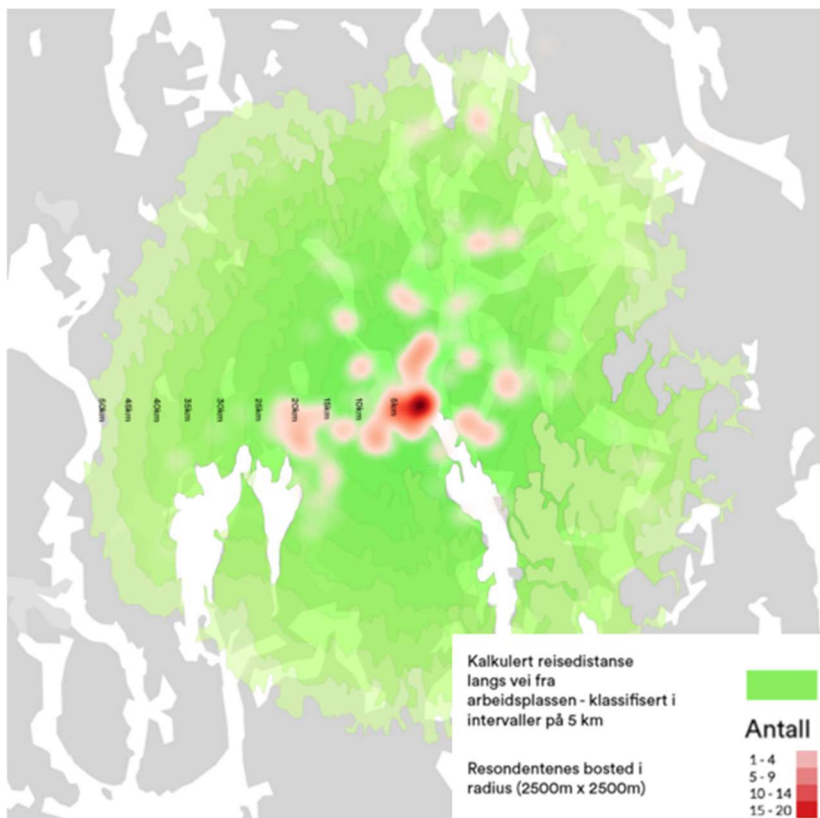
Justiskvartalet RVU viser at 26 % av respondentene bruker kollektivtransport, med tog som det viktigste transportmiddelet (20 %), mens de resterende 6 % reiser med buss. I tillegg ble det spurt om hvilke transportmidler man ville vurdert å endre til i fremtiden. Se Figur 3-4. Kollektiv er det mest sannsynlige alternativet for de som vurderer å bytte fra sitt eksisterende transportmiddel.



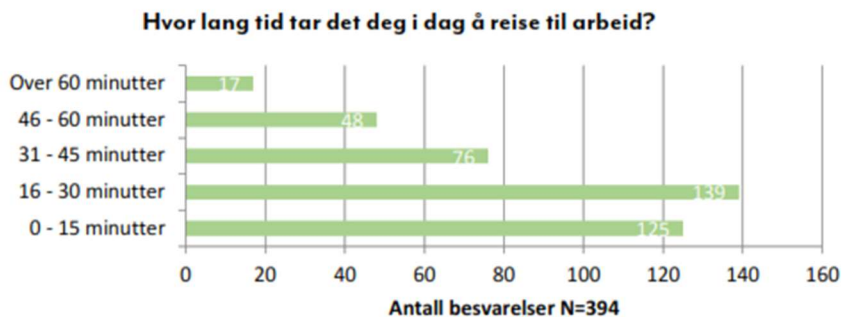
Figur 3-4 Tilbøyelighet for endring av transportmiddel. Kilde: Justiskvartalet RVU

3.1.4. Reiselengder

Det finnes ikke detaljert data om reiselengde for Lillestrøm by i RVU fra 2021. Likevel ble reiselengde berørt i Justiskvartalet RVU. Flertallet av respondentene (64,7 %) har en reisetid til arbeid på mellom 0 og 30 minutter (se Figur 3-6). Gjennomsnittlig reisevei er omtrent 9,8 km (se Figur 3-5). Noen ansatte har betydelig lengre reisevei, noe som bidrar til å øke gjennomsnittet. Generelt bor de som jobber ved politiet og tingretten lenger unna arbeidsplassen enn de som arbeider ved rådhuset.



Figur 3-5 Kalkulert reiselengde langs vei fra arbeidsplassen (Justiskvartalet). Kilde: Justiskvartalet RVU



Figur 3-6 Reisetid til arbeid blant respondentene av Justiskvartalet RVU. Kilde: Justiskvartalet RVU

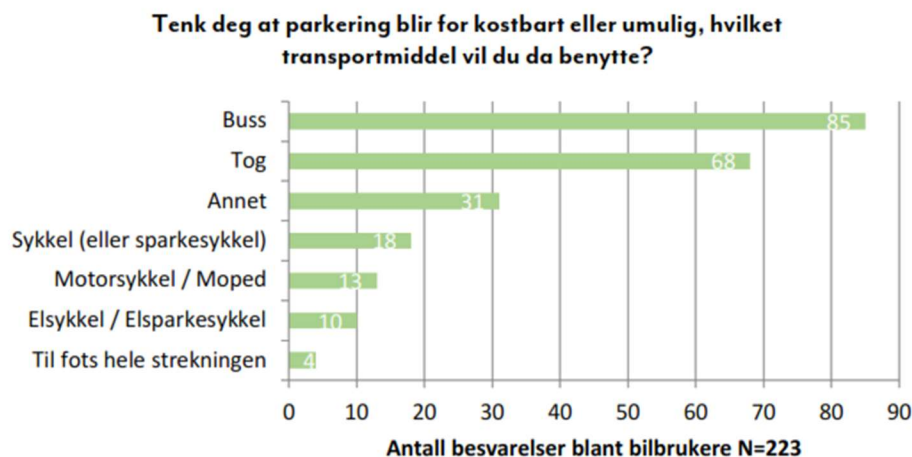
3.1.5. Restriksjoner og fremtidige muligheter

RVU fra 2021 spurte personer som sjelden eller aldri sykler om årsakene til dette (se Figur 3-7). De vanligste årsakene som ble oppgitt, var at det er enklere å bruke bil (40 %) og at avstanden er for lang (39 %). Deretter kommer årsakene at det er enklere å gå (23 %) og å bruke kollektivtransport (17 %). I tillegg opplever 13 % av de spurte at det er trafikkfarlig å sykle, mens 10 % oppgir at de er i for dårlig form til å sykle oftere. Disse indikatorene tyder på at hvis det ble vanskeligere å bruke bil, ville folk sannsynligvis velge alternative transportmidler.



Figur 3-7 Hvorfor man ikke sykler oftere, blant de som eier eller disponere en sykkel og sykler sjeldnere enn én gang i måneden eller som aldri sykler. RVU i Lillestrøm 2021

Justiskvartalet RVU undersøkte hvilke alternative transportmidler bilbrukere ville vurdere hvis parkering ved arbeidsplassen ble for kostbart eller umulig. Figur 3-8 viser at de fleste ville velge kollektivtransport, noe som tyder på at dette er et reelt alternativ for mange, spesielt de som bor relativt nær arbeidsplassen.



Figur 3-8 Dersom parkering blir for kostbar eller umulig, hvilket transportmiddel vil du da benytte? Kilde: Justiskvartalet RVU.

3.2. Fremtidig reisemiddelfordeling

Mobilitetsplanen skal klargjøre hvordan reisemiddelfordelingen for byggets brukere i planområdet vil påvirkes av eiendommens fremtidige utforming. Lillestrøm by vest tilbyr et utmerket kollektivtilbud og gode forhold for gående og syklende. Selv om det i dag finnes flere parkeringsplasser for ansatte og besøkende i planområdet, vil parkeringsmulighetene reduseres betraktelig i fremtiden. Begrenset parkering vil sannsynligvis føre til at planområdes fremtidige brukere velger kollektivtransport, sykler eller går. Ifølge VPOR for Lillestrøm by vest skal ansatte og besøkende oppmuntres til å velge kollektivtransport og sykkel for lokale reiser.

Lillestrøm kommune har som mål i sykkelstrategien sin at sykkelandelen skal økes til 20 % innenfor Lillestrøm by. Forbedret tilrettelegging for sykling, som sykkelparkering og sykkel fasiliteter, kan motivere fremtidige brukere av byggene til å sykle mer, og dermed øke sykkelandelen. Dette medfører flere fordeler, inkludert reduserte klimagassutslipp, da sykling og gange har neglisjerbare utslipp og ikke tas med i klimagassberegningene.

4. Plangrepet i planprogram med VPOR

I dette kapitlet beskrives planlagte tiltak i planområdet for aktiv transport (gående og syklende), kollektivtransport, privat bilbruk, alternativ transport og renovasjon/varelevering.

Figur 4-1 viser illustrasjonsplan for det anbefalte alternative med én mulig måte å bebygge området på. Detaljer rundt bebyggelsens plassering, høyder og utforming vil bli fastsatt i de oppfølgende detaljreguleringsplanene.



Figur 4-1 Anbefalt planalternativ - illustrasjonsplan. Kilde: Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest.

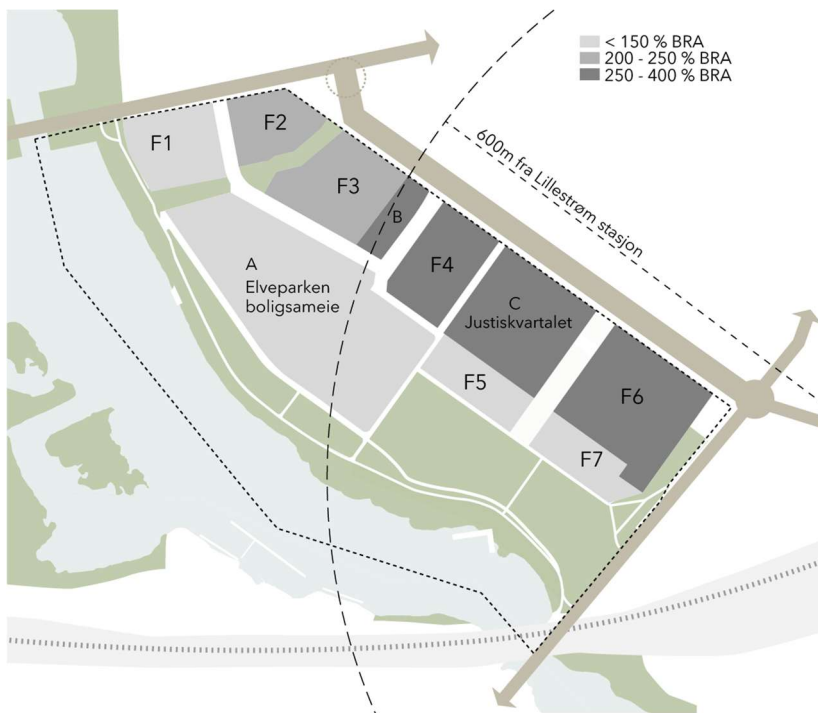
4.1. Arealoversikt

Arealoversikten vises i Tabell 4-1. Arealet på byggefeltene (se Figur 4-2) samsvarer ikke nødvendigvis med arealet på hver enkelt eiendom innenfor området, da det kun er areal som skal bebygges som inngår i byggefeltarealet. Endelig avgrensning av byggefeltene vil bli bestemt i de oppfølgende detaljreguleringsplanene, sammen med utnyttelse og fordeling av formål, arealoversikten er derfor veiledende.

Tabell 4-1 Foreløpig arealoversikt over planområdet

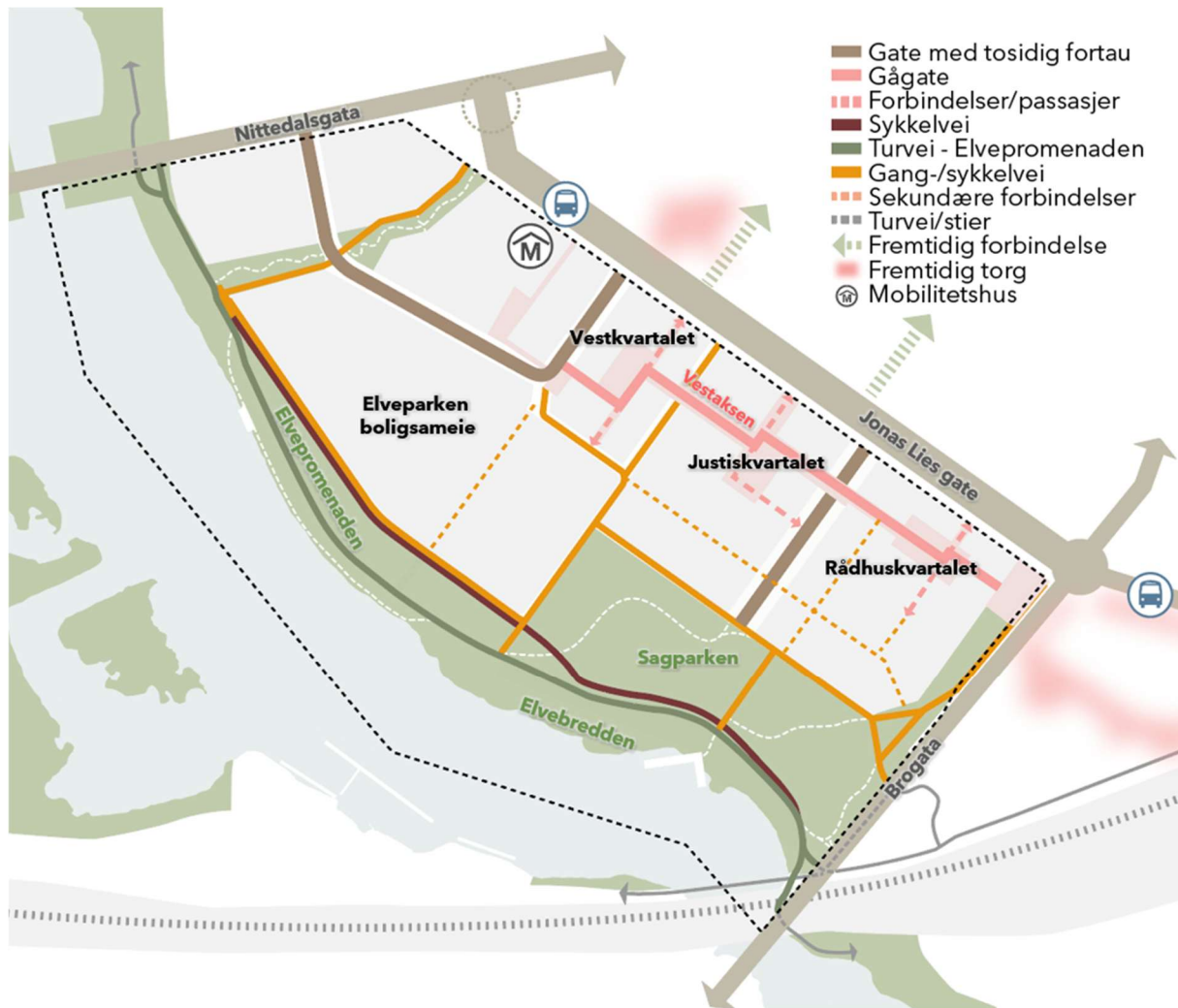
Feltnavn	Feltstørrelse	Ca. m ² BRA	% BRA	Fordeling formål
Felt som skal få ny bebyggelse:				
1	6 520 m ²	9 000 m ²	140 %	100 % bolig
2	5 175 m ²	11 600 m ²	225 %	90 % bolig, 10 % forretning
3	8 635 m ²	21 200 m ²	245 %	55 % bolig, 35 % mobilitetshus, 10 % forretning
4	7 755 m ²	30 500 m ²	395 %	90 % kontor, 10 % forretning
5	4 685 m ²	7 000 m ²	150 %	90 % bolig/studentbolig, 10 % studentbarnehage
6 - Rådhuskvartalet*	13 480 m ²	38 000* m ²	280 %	85 % kontor, 10 % studentbolig, 5 % forretning
7	4 360 m ²	5 400 m ²	125 %	95 % bolig, 5 % forretning
SUM		122 700* m²		
Felt med eksisterende bebyggelse/vedtatt reguleringsplan som skal beholdes:				
A - Elveparken boligsameie	29 890 m ²	19 200 m ²	65 %	100 % bolig
B - Depotgata 20 (Felleskjøpet)	2 430 m ²	8 030 m ²	330 %	100 % kontor
C - Justiskvartalet	12 130 m ²	26 800 m ²	220 %	90 % kontor 10% næring
SUM		61 380 m²		

*Inkludert eksisterende bebyggelse (Rådhuset) som utgjør ca. 14 700 m² BRA



Figur 4-2 Feltinndeling og utnyttelse i planområdet. Kilde: Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest

4.2. Gående og syklende



Figur 4-3 Planfaglige anbefalinger for gang- og sykkelforbindelser. Kilde: Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest

Figur 4-3 viser et tett nettverk av gangforbindelser i området som gjør det enkelt å bevege seg til fots og på sykkel. Gangveiene skal være asfalterte, ha god belysning og være godt vedlikeholdt gjennom vinteren. Hovedsykkelruten langs flomvollen skal etableres som en sykkelvei adskilt fra turstien. Sykling ellers vil foregå i blandet trafikk, enten på gangveiene eller i gatene. Vestaksen utgjør en sammenhengende gangforbindelse og en rekke offentlige rom som knytter Rådhuskvartalet, Justiskvartalet og Vestkvartalet sammen. Vestaksen skal være forbeholdt gående.

Gangvei sør for Vestkvartalet reetableres i dagens trasé. Gangveien skal være 3 meter bred, ha asfaltdekke og belysning. Det etableres en kant/mur langs kanten av gangveien på siden mot Elveparken boligsameie.

Gangvei mellom Vestkvartalet og Justiskvartalet skal håndtere nivåforskjellen mellom kvartalene. Gangveien reetableres i dagens trasé som en 4 meter bred gangvei med asfaltdekke og belysning.

Gangvei mellom Elveparken boligsameie og «Sagparken» reetableres i dagens trasé, men heves mot Elveparken boligsameie. Gangveien skal være 3 meter bred, ha asfaltdekke og belysning.

Hovedsykkelrute med fortau. Eksisterende gangvei utvides og gjøres om til tosidig sykkelvei med fortau på 3 + 2 meter. Sykkelveien og fortauet skal ha asfaltdekke og belysning.

Hovedsykkelrute langs tursti vil bli tilrettelagt som en tosidig sykkelvei langs den eksisterende traséen mellom Elveparken boligsameie og undergangen ved Brogata. Sykkelveien skal asfalteres. For å forhindre at grus fra turveien sprer seg over til sykkelveien, skal det være en rabatt på minimum 1 meter mellom turstien og sykkelveien.

4.3. Tiltak for kollektivtransport

Akershus fylkeskommune arbeider med å etablere en prioritert busstrasé mellom Kjeller og Oslo-grensen i Lørenskog, hvor en del av traséen passerer Lillestrøm by vest.

Superbuss² innebærer at Jonas Lies gate omformes til en prioritert kollektivgate for superbusser. Konsekvensene for annen trafikk er ennå ikke avklart, men én aktuell løsning er en trefelts konfigurasjon i Jonas Lies gate, hvor to felt reserveres for busser, og ett felt for annen trafikk med enveis kjøring vestover. Den fremtidige plasseringen av superbusholdeplassen i Jonas Lies gate forventes å forbli uendret.

Fremtidig situasjon for kollektivreisende vil være et forbedret bildet av dagens situasjon med den nye superbustrase. Gangavstanden til superbusholdeplassen og Lillestrøm stasjon (som er et av Norges mest trafikkerte knutepunkter) vil fortsatt være under 500 meter. Se delkapittel 2.3.1

² høykvalitets bussløsning med egne kjørefelt

4.4. Tiltak for alternativ transport

Planforslaget inneholder foreløpig ingen informasjon om tilrettelegging for alternative transportformer. Bysykelstativer er allerede tilgjengelige ved Lillestrøm stasjon. Et annet alternativ for transport er bruk av elsparkesykler. Lillestrøm kommune har etablert flere parkeringsområder for elsparkesykler rundt bussterminalen og togstasjonen.

4.5. Parkeringsløsninger

Det foreslås en egen parkeringsnorm for Lillestrøm by vest. Parkeringsnormen for biler vil være restriktiv, med mål om å redusere antall bilreiser. I kontrast, vil normen for sykler fremme bruk av dette transportmiddelet for daglige reiser.

Parkeringsdekningen for bil i Lillestrøm by vest anbefales å være restriktiv og betydelig lavere enn gjeldende Kommuneplanens arealdel (KPA). Områdets sentralitet og nærhet til et av Norges største knutepunkt gjør at dekkningen 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. Tabellen under viser foreslått parkeringsnorm for planområdet.

Tabell 4-2 Foreløpig foreslått parkeringsnorm for Lillestrøm by vest. Kilde: Kommunedirektørens forslag til Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest

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

I den vedtatte detaljreguleringen³ for Justiskvartalet er det avsatt totalt 102 parkeringsplasser for besøkende, politiets tjenestebiler, tingretten og det nye kontorbygget. Av disse er 50 plasser spesifikt reservert for politiets utrykningskjøretøy,

³ Justiskvartalet Lillestrøm, PlanID 0231_580, Detaljregulering, 2020-06-17

med direkte utkjøring til Jonas Lies gate. Detaljreguleringsplanen er tatt i betraktning i volumstudien og videreføres i planprogrammet.

4.5.1. Mobilitetshus

Planprogram med VPOR inkluderer **et mobilitetshus** som spiller en viktig rolle i å nå de overordnede målene for reduksjon av klimagassutslipp.

Et mobilitetshus representerer et utvidet mobilitetskonsept som tilbyr et omfattende spekter av transportalternativer, tilpasset for lokale forhold og behov. Mobilitetshuset optimaliserer plasseringen for å betjene et stort antall reisende, og fremmer grønne transportmuligheter. Det skiller seg fra et tradisjonelt parkeringshus ved å integrere flere transportformer som sykkelparkering, sykkelutleie og bildelingsordninger, med mål om å støtte mer miljøvennlig og bærekraftig transport. Parkeringsnotatet⁴ gir en omfattende forklaring på hvorfor et mobilitetshus anbefales fremfor individuell kjellerparkering. Det fremheves blant annet følgende:

Redusert bilbruk: Målet er å minske behovet for transport og antall parkeringsplasser.

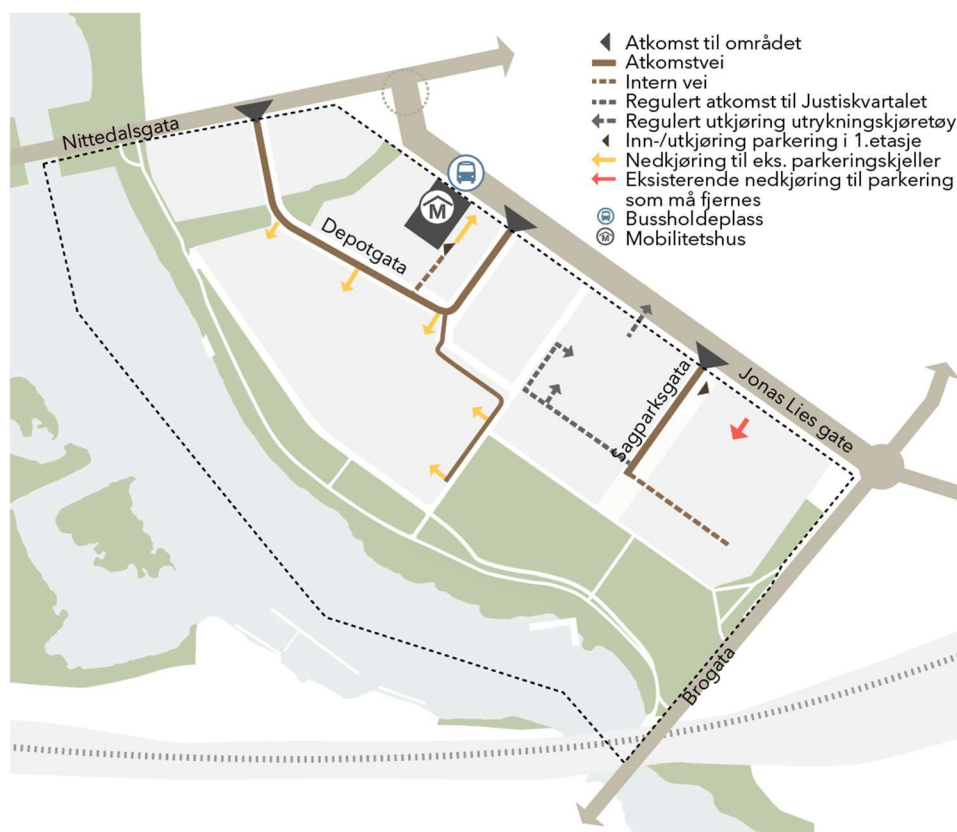
Grønn byutvikling: Mobilitetshuset fremmer bruk av kollektivtransport, sykkel og bildeling, noe som bidrar til et mer bærekraftig miljø.

Knutepunktfunksjonalitet: Utviklet som et sentralt transportknutepunkt som gir enkel tilgang til forskjellige transportformer.

Mobilitetshuset i Lillestrøm by vest er planlagt å etableres i den vestlige delen av planområdet, innen gangavstand til den fremtidige superbusholdeplassen i Jonas Lies gate. Mobilitetshuset bør integrere løsninger for sykkel- og bilutleie, ladepunkter, pakkeautomater, og mer. Det siktes mot å være i gangavstand til flest mulig boliger, samt å ligge nær gang- og sykkeltraser og bussholdeplassen i Jonas Lies gate.

Det planlegges at første etasje av mobilitetshuset vil ha utadrettede funksjoner, inkludert kafé, butikk, sykkelverksted og miljøstasjon. Inngang for gående vil være fra Jonas Lies gate og fra et dedikert adkomsttorg ved Depotgata (se Figur 4-4). Biladkomsten vil skje fra Depotgata, og inngangene for fotgjengere og biler bør være tydelig adskilt.

⁴ Lillestrøm kommune, 2025-10-07 (rev 2026-01-02) Planprogram med VPOR Lillestrøm by vest Parkering



Figur 4-4 Anbefaling for adkomst og parkering i mobilitetshus. Kilde: Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest

4.6. Varelevering, renovasjon og utrykningskjøretøy

4.6.1. Varelevering

Mesteparten av leveranser til Lillestrøm by vest vil være knyttet til næringsaktiviteter, særlig med mange leveranser til serveringssteder. Handel har ofte behov for middels store lastebiler, men krav om mottak med snumulighet for lastebil inne i bygningsmassen kan i praksis gjøre stor detaljhandel vanskelig å etablere i planområdet. Det anbefales heller ikke mottak som krever at lastebiler rygger over fortau/torg med høy fotgjengertrafikk, da dette innebærer betydelig risiko for farlige situasjoner og ulykker.

Direkte leveranser hjem til private utgjør en stor del av varetransporten. Samlet distribusjon av mat og varer kan bidra til redusert trafikk, spesielt hvis alternativet er at kundene kjører til butikkene selv.

For å motvirke trafikkøkning kan man installere pakkebokser. Dette gir leverandører mulighet til å samle alle leveranser til eiendommer i én tur, i stedet for å organisere etter når enkelte beboere er hjemme. Pakkeboksen kan etableres i mobilitetshus med digital adgangskontroll for speditører, eller/og ved adkomststorget dersom det er ønskelig å tilby tjenesten til et større publikum enn bare beboerne i området.

Vareleveringsruten vil i hovedsak følge veier og adkomstgater som er illustrert i Figur 4-4. Depotgata fungerer som den primære adkomstgaten til mobilitetshus og de vestlige delene av planområdet, med avkjøringsmuligheter til både Nittedalsgata og Jonas Lies gate. Den nye «Sagparksgata» er tilkoblet Jonas Lies gate og gir tilgang til den østlige delen av planområdet.

4.6.2. Renovasjon

Det følger av kommuneplanens arealdel at det skal etableres mobilt eller stasjonert avfallssug for de nye boligene i planområdet. For andre fraksjoner enn det som kan leveres i avfallssugene legges det opp til en urban miljøstasjon i forbindelse med nytt mobilitetshus.

Løsning for håndtering av avfall fra offentlig/privat tjenesteyting og kontor/næring er ikke tilknyttet avfallssug, løsning må avklares i den enkelte detaljregulering. Det anbefales imidlertid at avfall kan håndteres gjennom et avfallssug, da dette vil minimere antall renovasjonskjøretøyer i planområdet. Når det gjelder resirkulering, kan retur av papp og andre gjenvinningsmaterialer transporteres som returlast av leverandører fra miljøstasjonen, hvilket vil bidra til å redusere antall nødvendige turer.

Kjøretraser for avfallskjøretøy vil i hovedsak følge veier og adkomstgater som er illustrert i Figur 4 4.

4.6.3. Utrykningskjøretøy

Det vil være direkte utkjøring for utrykningskjøretøy til Jonas Lies gate i samsvar med gjeldende detaljregulering for Justiskvartalet (se Figur 4-4). Videre må fremkommeligheten for utrykningskjøretøy, oppstillingsplasser for brannbiler og hensynet til brannvann tas i betraktning i kommende plan- og byggesaker. Det er viktig at utrykningskjøretøy har tilgang til Jonas Lies gate, selv om denne gaten omdannes til en prioritert kollektivgate for superbuss i forbindelse med kollektivtraseen Oslo-Kjeller.

4.7. Taxi

Den nærmeste eksisterende taxiholdeplassen ligger ved Lillestrøm stasjon, og er under 500 meter i gangavstand fra den østlige delen av planområdet. For å betjene den vestlige delen av området, anbefales det å integrere taxitjenester i mobilitetshuset. Her kan taxi fungere som et bindeledd mellom ulike transportformer, for eksempel ved å koble taxi med tjenester som bildeling, sykler og elsparkesykler, slik at man tilbyr en helhetlig reiseopplevelse.

Mobilitetshuset ved Depotgata kan ha dedikerte områder for taxikøer, som effektivt håndterer på- og avstigning samt venting. Det er også viktig at taxier har tilgang til ladestasjoner, da det bør legges til rette for elektriske taxier som en del av fremtidens mobilitetsløsninger, og dermed støtte bærekraftig transport.

5. Universell utforming

Universell utforming skal vurderes i henhold til NS-EN 17210:2021. I henhold til BREEAM-NOR manualen er universell utforming knyttet til uteområdet og adkomststrategi.

Det anses som for tidlig i reguleringsprosessen å utføre en detaljert vurdering av universell utforming i planområdet. I stedet beskriver dette kapittelet hvilke hensyn som må ivaretas innenfor planområdet.

Planlegging av arealene må oppfylle kravene til universell utforming. Her er noen viktige forhold som må tas hensyn til, uten at dette er en uttømmende liste:

- Ledelinjer, gatedekke, HC-parkering, osv., skal utformes i samsvar med Statens Vegvesens Håndbok V129 om universell utforming av veier og gater.
- Sykkelparkering må utformes slik at sykler og sparkesykler ikke blir hindringer for gående, samt brukere av rullatorer og rullestoler.
- Ved adkomst til Mobilitetshuset bør traseene for syklende og fotgjengere være klart adskilt.
- Noen av plassene for bildeling og privat parkering i Mobilitetshuset må tilpasses i henhold til standarden for universell utforming.
- Sykkelstativer skal være universelt utformet for å sikre plass til brukere av elektriske trehjulssykler.
- Skilting og siktlinjer som hjelper gående med å orientere seg, skal være lett lesbare og tydelige.

6. Strategi og tiltak

Basert på den stedsspesifikke transportkartleggingen (kapittel 2 og 3), skal det utvikles en langsiktig styringsstrategi. Denne skal inkludere en tiltakspakke som fremmer bærekraftige reisemåter, samt optimert vare- og tjenestelevering for fremtidige bygg i drift.

6.1. Strategi

Hensikten med transportkartleggingen er å vurdere eksisterende lokale transportløsninger og identifisere forbedringspunkter for å øke bærekraften. Strategiske tomtevalg og tilpassede løsninger som effektivt reduserer transportbehov bør belønnes.

Mobilitetsplanen skal omfatte en grundig analyse av eksisterende reisevaner og foreslå endringer mot mer miljøvennlige alternativer. Denne planen vil tjene som et langsiktig styringsverktøy. Med bakgrunn i mobilitetskartleggingen bør fremtidige bedrifter bestemme retning, sette mål, og iverksette tiltak for å nå disse målene.

Lillestrøm by vest har en svært sentral beliggenhet og et utmerket kollektivtilbud. Imidlertid, grunnet et generøst bilparkeringstilbud, skjer mesteparten av arbeidsreisene til området med bil i dag (jf. Figur 3-2 og Figur 3-3). Reisevaneundersøkelsene viser at 22 % av arbeidsreisene til Lillestrøm by skjer med kollektivtransport, og 14 % med sykkel. Lillestrøm kommune har satt et mål om å øke sykkelandelen til 20 % i Lillestrøm by.

Reisevaneundersøkelsene utforsket mulige begrensninger og muligheter for å redusere bilbruk. Resultatene viser at kollektivtransport kan bli et reelt alternativ for bilbrukere til Justiskvartalet, særlig hvis parkering ved arbeidsplassen blir kostbart eller utilgjengelig. Dette antyder at kollektivtransport kan være et mer bærekraftig alternativ for mange, spesielt de som har under 30 minutters pendlingstid til arbeidsplassen.

Sykelstrategien, samt funn fra reisevaneundersøkelsene gjør at målet med mobilitetsstrategien bør være at reiser til/fra Lillestrøm by vest i større grad gjøres med sykkel eller kollektivtransport (enn i dag).

Som en del av fremtidige planarbeider kan ulike fysiske tiltak iverksettes for å fremme sykling. Eksempler på slike tiltak inkluderer god sykkeltilrettelegging, etablering av sikre sykkelparkeringsplasser, og tilgang til fasiliteter som garderobe, dusj og skap.

Når byggene er tatt i bruk, er det den fremtidige leietakeren som har ansvaret for å sikre at målene følges opp. Bedriftene kan oppnå dette ved å for eksempel utarbeide en

reisepolicy, som kan inneholde følgende elementer (hentet fra Veileder mobilitetsplanlegging, Statens vegvesen (2011)):

- Retningslinjer for når ansatte skal bruke bil, kollektivtransport, sykkel eller gå.
- Informasjon om tilgang til sykkel.
- Regler for bruk av taxi, bilpool og leiebil.
- Vurderinger av tidsbruk og kostnader ved valg av transportmiddel.
- Retningslinjer for når videokonferanser bør foretrekkes fremfor fysisk reise.
- Spesifikke retningslinjer for vare- og godstransport.

6.2. Tiltakspakke

Under utforming av mobilitetsplanen er det vurdert tiltak som oppfordrer til mer bærekraftige reiser til og fra planområdet, og som anses hensiktsmessige på bakgrunn av den stedsspesifikke transportkartleggingen, samt prosjektets beliggenhet. Inndelingen og vurderingen av disse tiltakene er basert på Tabell 6, fra *FutureBuilt ZERO-T - kriterier for grønn mobilitet v3.0*, for å demonstrere måloppnåelse i henhold til FutureBuilt-manualen.

6.2.1. Gående

Tiltak for å få flere til å velge å gå kan inkludere bedre tilrettelegging av gangveier og snarveier, samt økt fokus på helsemessige fordeler. De oppfølgende planene bør sørge for god integrasjon med det eksisterende gang- og sykkelveinettet. Tilrettelegging for gående bør ses i sammenheng med tilgang til kollektivholdeplasser og knutepunkt, som et tiltak for å fremme økt bruk av kollektivtransport.

Basert på VPOR-tiltakene (se delkapittel 4.2), mener vi at tilrettelegging for gående er tatt godt hånd om. Det er allerede planlagt tiltak som vil forbedre forholdene for gående i Lillestrøm by vest.

6.2.2. Syklende

I henhold til veilederen fra Statens vegvesen (SVV) er følgende tiltak viktige for å få flere til å sykle:

- Økning av antall sykkelparkeringsplasser under tak.
- Tilrettelegging av sykkel fasiliteter, som dusjer og garderober.

FutureBuilt-manualen inneholder spesifikke krav til antall sykkelparkeringsplasser og sykkel fasiliteter som må oppfylles for å oppnå poeng. Ifølge tabell 6 i FutureBuilt ZERO-T-

kriteriene for grønn mobilitet, skal lokale myndigheters krav til antall sykkelplasser gjelde dersom de er strengere enn FutureBUILTs egne krav. Forslaget til parkeringsnorm for Lillestrøm by vest (se delkapittel 4.5) ble utviklet i samråd med kommunen. Det vurderes at kravene for sykkelparkering er både gjennomførbare og i samsvar med FutureBuilt-standardene for antall sykkelparkeringsplasser.

Fasiliteter beregnes ut fra antall sykkelparkeringsplasser. Sykkelfasiliteter inkluderer garderobeskap, dusjer, skap, tørkerom, samt servicepunkter for sykler, for eksempel til spyling og vedlikehold.

6.2.2.1 Sykkelparkering

Våre anbefalinger for ytterligere eller endrede tiltak fokuserer primært på tilbudet til syklistene.

Sykkelparkeringsplassene bør i prinsippet være adskilt fra Mobilitetshuset og plassert på et fremtredende sted i hvert utbyggingsområde nær hovedinngangene til ulike bygg.

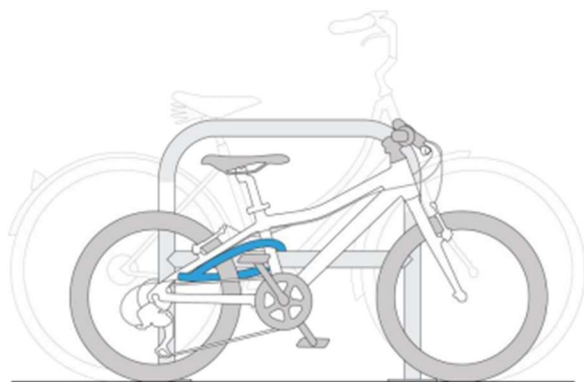
Basert på beskrivelse av planforslaget (se kapittel 4) er det forventet at mesteparten av reisene til og fra Lillestrøm by vest vil komme fra beboere i de nye boligene, fast ansatte i de nye kontor- og forretningsområdene, samt varierende besøk til fremtidige tilbud som kaféer og lignende, kontorer og fritidsområder, osv. Vi mener derfor at det er to brukergrupper som bør ivaretas: behovet for langtidsparkering for fast ansatte/beboere, og korttidsparkering for besøkende til ulike virksomheter og fritidsområder.

For brukere med behov for **langtidsparkering** er det viktig at sykkelparkeringen er lett tilgjengelig og oppleves som trygg, for å gjøre sykling til et attraktivt valg.

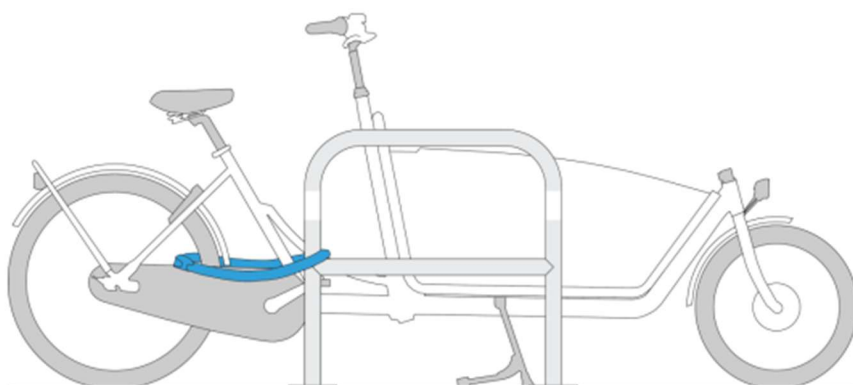
Sykkelparkeringsplassen bør være lokalisert i umiddelbar nærhet til bygningens inngang.

Korttidsparkering har behov for lett tilgjengelig parkering og har lavere krav til sikkerhet sammenlignet med langtidsparkering. Dette kan for eksempel løses ved å tilby utendørs parkering i nærheten av fritidsområder og hovedinnganger.

I tillegg anbefales det at **utendørs sykkelparkeringsplasser er universelt utformet med sykkelstativ av type A**, som vist i Figur 6-1. A-stativ anbefales fordi de er utformet for alle sykler (barnesykkel, ungdom- og voksensykkel og el-sykkel og lastesykler).



Figur 3: A-stativet gir ekstra støtte og gode låsemuligheter for barnesykkler



Figur 4: A-stativet gir gode låsemuligheter for lastesykkler

Figur 6-1 A-sykkelstativ - den anbefalte, universelle stativtypen. Kilde: Veileder for offentlig sykkelparkering. Oslo kommune, 2019.

6.2.2.2 Sykkelfasiliteter

Løsninger for garderobeskap, inkludert garderobeskap og dusjer, må være en faglig anbefaling i henhold til FutureBuilt sine krav. Kravene innebærer å sette opp minst to samsvarende sykkelfasiliteter for brukere av byggene. Dette må følges opp i detaljreguleringsplaner for enkeltområder.

6.2.2.3 Delesykkeldordninger og mikromobilitet

Parkering for delesykler (bysykkle) og mikromobilitet (elsparkesykkle) bør tilrettelegges både i Mobilitetshuset og i nærheten av kollektivknutepunktene innenfor planområdet. Etablering av sykkelparkering nær bussholdeplassen ved Jonas Lies gate og transportknutepunktet ved Lillestrøm stasjon, kan gjøre kollektivtransport mer attraktivt, og delesykkle og mikromobilitet til effektive «last mile»-tjenester i området.

Synlige parkeringsplasser er det mest effektive tiltaket for at elsparesykkeltilbudet skal fungere godt. Disse bør som minstekrav være oppmerket, men gjerne også skiltet. For

svaksynte er det en fordel at parkeringsplassene også er taktilt utformet og ikke plassert i naturlige gangbaner. A-sykelstativer egner seg godt til parkering av elsparkesykler.

6.2.3. Kollektivtransport

Dagens tilgjengelighetsindeks (se Figur 2-6) overgår minimumskrav fra FutureBuilt (AI \geq 8), noe som bekrefter at kollektivtilbudet rundt planområdet er utmerket. Til tross for det generøse tilbudet av offentlig transport i området, gjøres de fleste reisene med bil. Samtidig viser reisevaneundersøkelsen at det er vilje til å redusere bilbruken og gå over til kollektivtransport, hvis de rette forutsetninger er til stede (jf. delkapittel 3.1.5).

Det anbefales å styrke informasjonen om kollektivtransport innenfor planområde, for å øke bruken. Et effektivt tiltak for å få flere til å bruke kollektivtransport er å **sette opp et informasjonssystem i offentlige områder**, som gir brukere oppdatert informasjon om sanntidsavganger fra de nærmeste kollektivtransportstoppene, i dette tilfellet Jonas Lies gate og Lillestrøm stasjon. Informasjonssystemet kan også inkludere veiledningskart for sykling, ganginfrastruktur og lokale tjenester.

6.2.4. Privat bilbruk

I planprogrammet er parkeringsdekningen for bil utformet for å være så lav som mulig, og den skal uansett ikke overstige kommunens minimumsnorm eller FutureBuilt-kravene (jf. delkapittel 4.5). Videre samler Mobilitetshuset alle parkeringsplasser for bil på ett sted, noe som innebærer at folk i gjennomsnitt må gå lengre fra bilen til sitt endelige reisemål. Dette gjør det mer attraktivt å velge å gå, sykle, eller bruke kollektivtransport, spesielt for korte reiser.

I tillegg, i tråd med FutureBuilt-kravene, anbefales det å etablere ladestasjoner for minst 50 % av prosjektets totale bilparkeringskapasitet i Mobilitetshuset.

6.2.5. Bildeling

I henhold til FutureBuilt-kravene anbefales det å etablere en bildelingsgruppe eller bildelingsfasiliteter for å legge til rette for og oppmuntre brukere til å delta i en bildelingsordning. Det bør avsettes prioriterte plasser for bildeling tilsvarende minst 5 % av bilparkeringskapasiteten. Disse bildelingsplassene bør være lokalisert nær inngangen til Mobilitetshuset, slik at de er lett tilgjengelige for personer som benytter bildelingsordninger.

6.2.6. Sammenstilling av tiltak

Tiltak i planen er oppsummert i Tabell 6-1. Ytterligere tiltak er anbefalt både for utbygger og leietakere for videre oppfølging i senere faser av prosjektet. Sluttbrukere er ikke kjent, så her må fremtidig leietakere oppfordres til å vurdere foreslått tiltak.

Tabell 6-1 Sammenstilling av tiltak.

	PLANLAGTE TILTAK	FORSLAG TIL YTTERLIGERE TILTAK	
		UTBYGGER	LEIETAKERE
Organisatoriske tiltak			<ul style="list-style-type: none"> Utarbeide en felles reisepolicy
Tilrettelegging for gående	<ul style="list-style-type: none"> Forbedret nettverk av gangforbindelser 		<ul style="list-style-type: none"> Kampanjer for helse og mosjon.
Tilrettelegging for syklende	<ul style="list-style-type: none"> Sykkelparkering Adskilt sykkelruter gjennom planområdet 	<ul style="list-style-type: none"> Ivareta kort- og langtidsparkering med tanke på lokalisering av sykkelparkering i enkelte områder. Integrere delesykkelordninger og mikromobilitetstilbud i området. Sikre gode sykkelefasiliteter (garderober, dusjer, mm) 	<ul style="list-style-type: none"> Tilby dele- eller firmasykler for tjenestereiser. Gratis eller subsidierte sykler (for eksempel bysykkelordningen, elsparkesykkel o.l.) Tilby vask, lån av reparasjonsutstyr mm. Tilby årlig sykkelreparasjon til ansatte. Gratis sykkelutstyr med reklame for bedriften. Kjøregodtgjørelse pr km for bruk av sykkel til jobb og i tjeneste.
Tilrettelegging for kollektivtransport		<ul style="list-style-type: none"> Informasjonstavler i fellesområde v/inngangen av utbyggingsområder og fritidsområder med for eksempel informasjon om nærmeste holdeplasser og tilhørende tilbud. 	<ul style="list-style-type: none"> Gratis eller subsidierte månedskort.
Tilrettelegging for reduksjon av privat bilbruk	<ul style="list-style-type: none"> Egen parkeringsnorm med begrenset parkeringsdekning. Mobilitetshus 	<ul style="list-style-type: none"> Etablere ladestasjoner for minst 50 % av prosjektets totale bilparkeringskapasitet i Mobilitetshuset Etablere bildelingsfasiliteter for å legge til rette for og oppmuntre brukere til å delta i en bildelingsordning 	<ul style="list-style-type: none"> Spre informasjon om ordningen gjennom markedsføring og kommunikasjonsmaterieill.

7. Klimagassberegninger

Siden kommunen planlegger å inngå en intensjonsavtale med FutureBuilt om at området kan bli et forprosjekt, har vi gjort en klimavurdering av parkeringstiltak og mobilitetstiltak. I forbildeprosjekter gjelder følgende:

«I et FutureBuilt forbildeområde skal det gjennomføres klimagassberegninger etter ZERO-T metodikken for alle bygg. Utslippene fra de fullverdige forbildeprosjektene skal redusere utslippene med 50 prosent.»

Utslipp fra mobilitet (ZERO-T) omfatter beboernes eller brukernes transport til og fra området, og beregnes i ZERO-T-verktøyet. Reduksjonsmålet er avhengig av ferdigstillelsesår og blir mer ambisiøst jo lenger frem i tid prosjektet ferdigstilles. Dette skyldes at programmet er lagt opp som en trinnvis omstilling mot stadig lavere utslippsrammer, og at det tas høyde for teknologiutvikling og omstilling i bransjen.

Klimagassberegningen av mobilitet skiller på effekt av lokalisering, tiltak for å begrense parkering og andre tallfestede mobilitetstiltak. Det skiller også på byggenes hovedformål, og gjøres derfor separate beregninger for bolig, barnehage, kontor og forretning.

Metodikk og inngående beskrivelse av kriteriene kan leses her:

[> ZERO Transport \(nettside\)](#)

7.1. Underlag for klimagassberegninger

Klimagassberegninger for transport i drift er beregnet av FutureBuilt i betaversjonen av det nye FutureBuilt Zero-T beregningsverktøyet, v5.0-18.12.25.

Følgende forutsetninger ble brukt for inputsdata i beregningen:

Antall bosatte, ansatte og ferdigstillelsesår

Bolig

- Gjennomsnitt størrelse for vanlig bolig: 70m²
- Gjennomsnitt størrelse for studentbolig: 35m²
- 1,6 bosatte per boenhet (vanlig boligblokk). Kilde SSB
- 1,5 bosatte per studentbolig. Kilde SiO
- Antatt ferdigstillelsesår kommer fra største boligareal (felt 3) - 2038

Kontor

- 3,1 ansatte per 100m². Kilde: Arbeidstilsynets anbefalinger.
- Alle p-plasser er for ansatte og besøkende er avgiftsbelagte.
- Antatt ferdigstillelsesår kommer fra største kontorareal (felt 6) - 2034

Forretning (handel og servering)

- 3 ansatte per 100m². Når det gjelder bemanning i servicebransjer (som kaféer, restauranter og barer), varierer antall ansatte per areal betydelig med konseptet. Imidlertid antyder flere kilder at det generelt er flere ansatte per 100 m² enn i handel og er derfor antatt 3 ansatte per 100m².
- Det legges til grunn at det ikke vil bli reservert parkeringsplasser for handels- eller serveringsvirksomheter.
- Antatt ferdigstillelsesår kommer fra største forretningsareal (felt 4). - 2038

Barnehage

- Det er beregnet at barnehagen vil ha kapasitet til å ta imot 82 barn. Denne beregningen baserer seg på at 75% av den totale BRA anses som oppholdsareal for barna, og at hvert barn trenger 5,5 m² BRA.
- Basert på data fra eksisterende barnehager i området, er det funnet at det i gjennomsnitt er 4,3 barn per ansatt. Dette innebærer at det estimeres å være behov for 19 ansatte i barnehagen.
- Det er antatt at en parkeringsplass kan benyttes av to ansatte i løpet av en vanlig dag i barnehagen, basert på to skift.
- Det forventes at barnehagen vil stå ferdig i samme år som hoveddelen av boligene, altså i 2038.

Reisemiddelfordeling

Reisemiddelfordelingen per arealformål i beregningsverktøyet er basert på den nasjonale RVU 2024 i sammenheng med planområdets lokalisering, og kan ikke redigeres. Planområdet lokaliseres i samsvar med FutureBuilt delområder for Zero-T beregning⁵.

FutureBuilt Zero-T beregningsverktøy beregner automatisk effekten av parkeringstiltak for personbil på reisemiddelfordelingen. Likevel er det mulig å inkludere forventet reisemiddelfordeling per arealformål når alle anbefalte tiltak for mobilitet (se kap. 6.2) er gjennomført.

Effekten av tiltakene varierer per arealformål og er vanskelig å kvantifisere detaljert. Tiltakspakken er utformet for å redusere bilbruk og øke reiser med bærekraftige alternativer. Det er antatt at reiser med sykkel, til fots, og kollektivt vil øke, mens andelen bilførere vil reduseres med gjennomføring av tiltakene.

Det anses at en restriktiv parkeringsnorm og mobilitetshuskonseptet i planområdet vil være hovedårsakene til en reduksjon i bilførerandelen. Videre vil tiltakspakken oppmuntre brukerne til å velge bort bilkjøring og heller benytte mer bærekraftige transportmidler.

Nedenfor presenteres en analyse som forsøker å koble sammen tiltakene med effekten på reisemiddelfordelingen i dagens situasjon:

- Bildeling ordninger vil attrahere noen brukere. Det antas at **bilpassasjerer øker**.
- Utmerket kollektivtilbud og ytterligere tiltak som et nytt informasjonssystem i planområdet vil gjøre at **kollektivtransport andel økes**.
- Planprogrammet inkluderer forbedrede sykkelforbindelser samt en adskilt hovedsykkell rute gjennom planområdet. I tillegg anbefales det å sikre både korttids- og langtidsparkering for sykler, samt å integrere delesykkellordninger og mikromobilitetstilbud i området. Som et resultat av disse tiltakene vurderes det at **sykkelandelen vil øke**, noe som vil bringe sykkelandelen nærmere til kommunen sitt mål om en sykkelandel på 20 %.
- Et tett nettverk av gangforbindelser i området gjør det enklere å bevege seg til fots. Det vurderes at reiser **til fots vil øke**.

De estimerte effektene i reisemiddelfordeling per arealformål vises i kap. 7.2.

⁵ [Delområder Zero-T. FutureBuilt, 2025](#)

7.2. FutureBuilt ZERO-T beregninger

7.2.1. Bolig

For boliger er FutureBuilts mål 76 % reduksjon sammenlignet med referanselokalisering, gitt ferdigstillelse i år 2038. Det er lagt til grunn en parkeringsdekning på 187 parkeringsplass forbeholdt 1238 beboere.

Følgende reisemiddelfordeling er lagt til grunn for beregning av klimagassreduksjon:

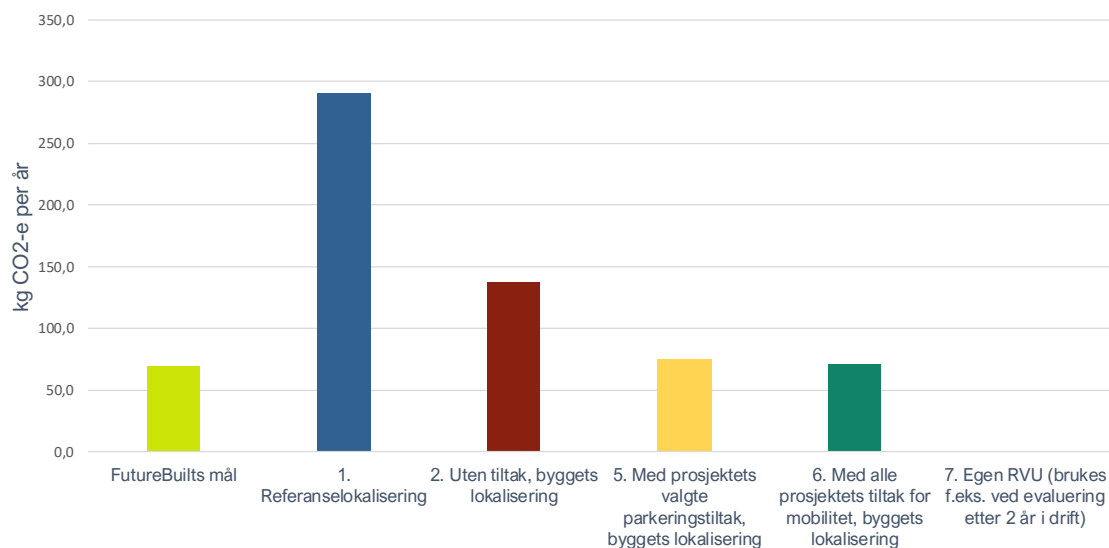
Tabell 7-1 Beregnet reisemiddelfordeling for bolig, henholdsvis uten tiltak, med parkeringstiltak og med alle tiltak for mobilitet.

Bolig	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer
Uten tiltak, byggets lokalisering	32 %	8 %	12 %	36 %	12 %
Med prosjektets valgte parkeringstiltak, byggets lokalisering	41 %	8 %	20 %	14 %	16 %
Med alle prosjektets tiltak for mobilitet, byggets lokalisering	40 %	13 %	20 %	13 %	14 %

For boliger gir parkeringstiltakene en reduksjon på 74 % fra referanselokalisering. Estimert reisemiddelfordeling som følge av alle prosjektets tiltak for mobilitet gir en reduksjon på 76 %. Resultatene er vist i figuren og tabellen under.

Dette indikerer at man kan nå FutureBuilts reduksjonsmål ved å ha lav parkeringsdekning (maks 187 plasser for 1238 beboere) og gjennomføre ytterligere mobilitetstiltak som omtalt i Kapittel 6.2.6.

ZEROT-T: Utslipp per bruker



Figur 2 Klimagassutslipp for mobilitet (ZERO-T) for bolig.

Tabell 7-2 Beregnet klimagassutslipp fra mobilitet (ZERO-T) per bruker for bolig. Tabellen viser utslipp per dag, per år og over 50 år, samt prosentvis reduksjon sammenlignet med referanselokalisering med valgte parkeringstiltak og med alle valgte tiltak for mobilitet.

		Kg	Kg	tonn	% reduksjon sammenlignet med referanselokalisering
		CO ₂ -ekvivalenter	CO ₂ -ekvivalenter	CO ₂ -ekvivalenter	
		Utslipp per dag	Utslipp per år	Utslipp over 50 år	
Utslipp per bruker Utslipp i CO₂-ekvivalenter	FutureBuilts mål	0,19	69,3	3,47	-76 %
	Referanselokalisering	0,80	290,5	14,52	0 %
	Uten tiltak, byggets lokalisering	0,38	137,5	6,88	-53 %
	Med prosjektets valgte parkeringstiltak, byggets lokalisering	0,21	75,27	3,76	-74 %
	Med alle prosjektets tiltak for mobilitet, byggets lokalisering	0,19	70,5	3,53	-76%

7.2.2. Barnehage

For barnehage er FutureBuilts mål 76 % reduksjon sammenlignet med referanselokalisering, gitt ferdigstilling i år 2038. Det er lagt til grunn en parkeringsdekning på 1 parkeringsplass for 19 ansatte, og at denne kan brukes av 2 ansatte per dag. Det er lagt til grunn at barnehagen vil ha kapasitet til 82 barn.

Følgende reisemiddelfordeling er lagt til grunn for ansatte:

Tabell 7-3: Beregnet reisemiddelfordeling for ansatte knyttet til barnehagen, henholdsvis uten tiltak, med parkeringstiltak og med alle tiltak for mobilitet.

Barnehage (ansatte)	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer
Uten tiltak, byggets lokalisering	13 %	11 %	21 %	51 %	4 %
Med prosjektets valgte parkeringstiltak, byggets lokalisering	20 %	14 %	37 %	22 %	7 %
Med alle prosjektets tiltak for mobilitet, byggets lokalisering	30 %	20 %	23 %	22 %	5 %

Følgende reisemiddelfordeling er lagt til grunn for andre brukere, dvs. alle tilreisende som ikke er ansatte:

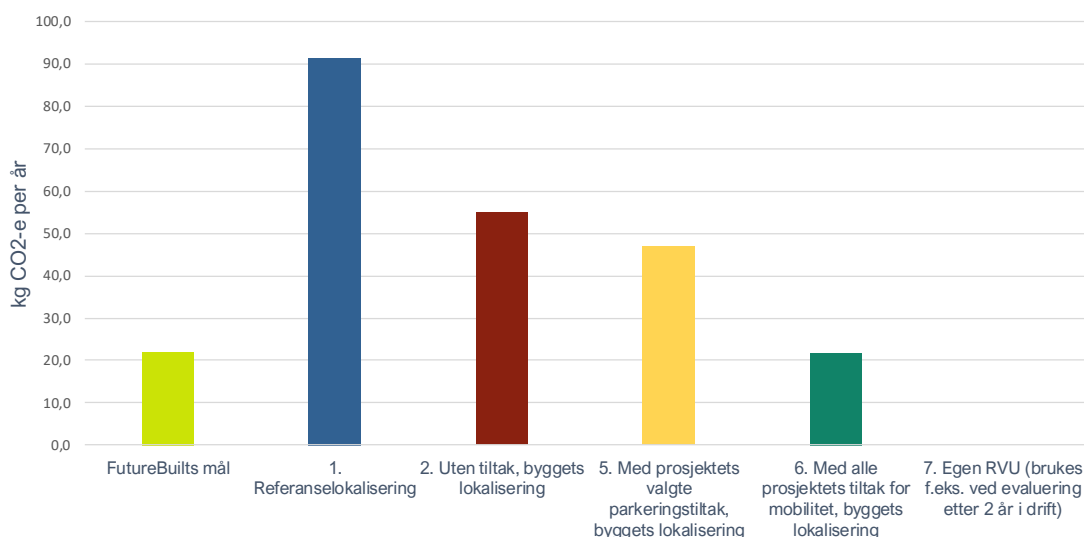
Tabell 7-4: Beregnet reisemiddelfordeling for andre brukere, dvs. alle tilreisende som ikke er ansatte, knyttet til barnehagen, henholdsvis uten tiltak, med parkeringstiltak og med alle tiltak for mobilitet.

Barnehage (brukere)	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer
Uten tiltak, byggets lokalisering	12 %	6 %	3 %	75 %	3 %
Med prosjektets valgte parkeringstiltak, byggets lokalisering	12 %	6 %	3 %	75 %	3 %
Med alle prosjektets tiltak for mobilitet, byggets lokalisering	45 %	20 %	10 %	20 %	5 %

For barnehage gir parkeringstiltakene en reduksjon på 49 % fra referanselokalisering. Estimert reisemiddelfordeling som følge av alle tiltak for mobilitet gir en reduksjon på 76 %. Resultatene er vist i figuren og tabellen under.

Dette indikerer at man kan nå FutureBuilts reduksjonsmål ved å ha lav parkeringsdekning (maks 1 plass for 19 ansatte) og gjennomføre ytterligere mobilitetstiltak som omtalt i Kapittel 6.2.6.

ZEROT-T: Utslipp per bruker



Figur 3 Klimagassutslipp for mobilitet (ZERO-T) for barnehage.

Tabell 7-5 Beregnet klimagassutslipp fra mobilitet (ZERO-T) per bruker for barnehage. Tabellen viser utslipp per dag, per år og over 50 år, samt prosentvis reduksjon sammenlignet med referanselokalisering med valgte parkeringstiltak og med alle valgte tiltak for mobilitet.

		Kg	Kg	tonn	% reduksjon sammenlignet med referanselokalisering
		CO ₂ -ekvivalenter	CO ₂ -ekvivalenter	CO ₂ -ekvivalenter	
		Utslipp per dag	Utslipp per år	Utslipp over 50 år	
Utslipp per bruker Utslipp i CO ₂ -ekvivalenter	FutureBuilt's mål	0,11	21,8	1,09	-76%
	Referanselokalisering	0,45	91,3	4,56	+0%
	Uten tiltak, byggets lokalisering	0,27	54,8	2,74	-40%
	Med prosjektets valgte parkeringstiltak, byggets lokalisering	0,23	46,93	2,35	-49%
	Med alle prosjektets tiltak for mobilitet, byggets lokalisering	0,11	21,7	1,09	-76%

7.2.3. Kontor

For kontor er FutureBuilt's mål 67 % reduksjon sammenlignet med referanselokalisering, gitt ferdigstillelse i år 2030. Det er lagt til grunn en parkeringsdekning på 60 parkeringsplass for 1852 ansatte.

Følgende reisemiddelfordeling for ansatte er lagt til grunn for beregning av klimagassreduksjon:

Tabell 7-6: Beregnet reisemiddelfordeling for ansatte ved kontor, henholdsvis uten tiltak, med parkeringstiltak og med alle tiltak for mobilitet.

	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer
Uten tiltak, byggets lokalisering	13 %	11 %	21 %	51 %	4 %
Med prosjektets valgte parkeringstiltak, byggets lokalisering	21 %	15 %	38 %	19 %	7 %
Med alle prosjektets tiltak for mobilitet, byggets lokalisering	20 %	20 %	36 %	18 %	6 %

Følgende reisemiddelfordeling for andre brukere er lagt til grunn for beregning av klimagassreduksjon:

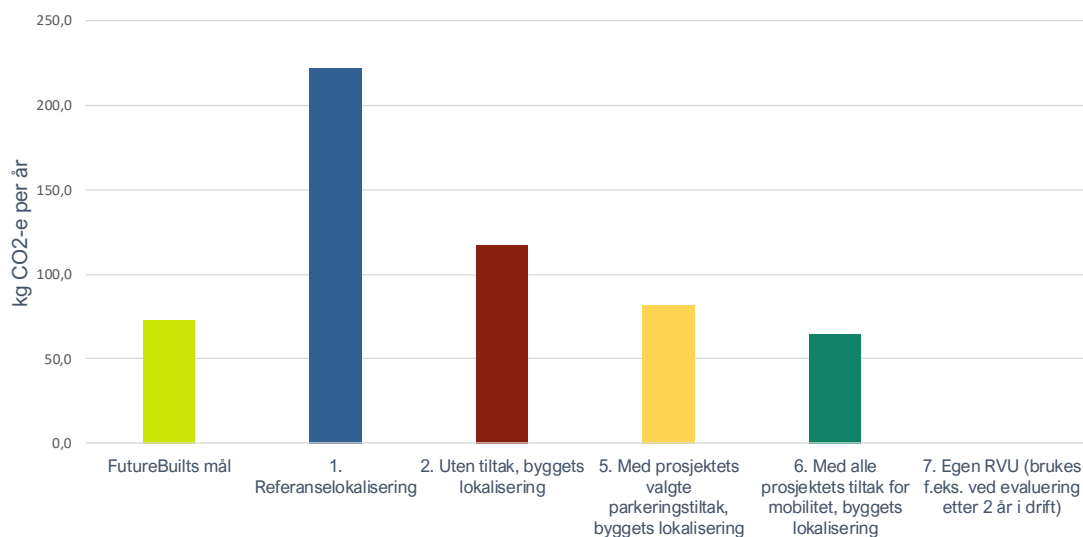
Tabell 7-7: Beregnet reisemiddelfordeling for andre brukere av kontor, henholdsvis uten tiltak, med parkeringstiltak og med alle tiltak for mobilitet.

	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer
Uten tiltak, byggets lokalisering	24 %	8 %	11 %	52 %	6 %
Med prosjektets valgte parkeringstiltak, byggets lokalisering	24 %	8 %	11 %	52 %	6 %
Med alle prosjektets tiltak for mobilitet, byggets lokalisering	20 %	20 %	36 %	18 %	6 %

For kontor gir parkeringstiltakene en reduksjon på 63 % fra referanselokalisering. Estimert reisemiddelfordeling som følge av alle tiltak for mobilitet gir en reduksjon på 71 %. Resultatene er vist i figuren og tabellen under.

Dette indikerer at man kan nå FutureBuilts reduksjonsmål ved å ha lav parkeringsdekning (maks 60 plasser for 1852 ansatte) og gjennomføre ytterligere mobilitetstiltak som omtalt i Kapittel 6.2.6.

ZEROT-T: Utslipp per bruker



Figur 4 Klimagassutslipp for mobilitet (ZERO-T) for kontor.

Tabell 7-8 Beregnet klimagassutslipp fra mobilitet (ZERO-T) per bruker for kontor. Tabellen viser utslipp per dag, per år og over 50 år, samt prosentvis reduksjon sammenlignet med referanselokalisering med valgte parkeringstiltak og med alle valgte tiltak for mobilitet.

		Kg	Kg	tonn	% reduksjon sammenlignet med referanselokalisering
		CO ₂ -ekvivalenter	CO ₂ -ekvivalenter	CO ₂ -ekvivalenter	
		Utslipp per dag	Utslipp per år	Utslipp over 50 år	
Utslipp per bruker Utslipp i CO ₂ -ekvivalenter	FutureBuilts mål	0,28	73,2	3,66	-67%
	Referanselokalisering	0,85	222,2	11,11	+0%
	Uten tiltak, byggets lokalisering	0,45	117,4	5,87	-47%
	Med prosjektets valgte parkeringstiltak, byggets lokalisering	0,31	81,68	4,08	-63%
	Med alle prosjektets tiltak for mobilitet, byggets lokalisering	0,25	64,4	3,22	-71%

7.2.4. Forretning

For forretning er FutureBuilts mål 71 % reduksjon sammenlignet med referanselokalisering, gitt ferdigstillelse i år 2034. Det er lagt til grunn en parkeringsdekning på 0 parkeringsplass for 255 ansatte.

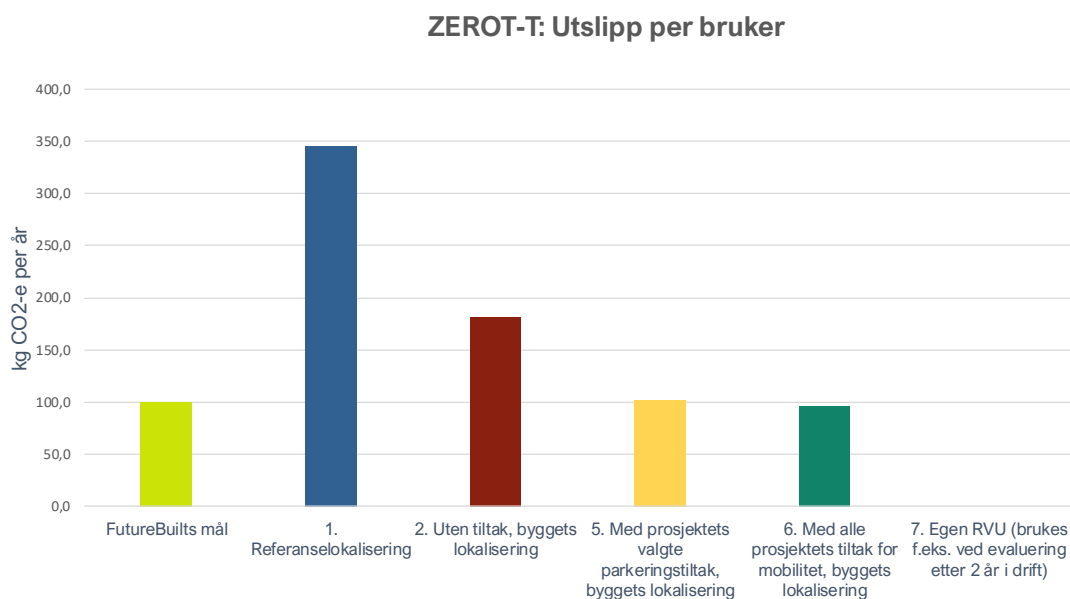
Følgende reisemiddelfordeling er lagt til grunn for beregning av klimagassreduksjon:

Tabell 7-9: Beregnet reisemiddelfordeling for forretning, henholdsvis uten tiltak, med parkeringstiltak og med alle tiltak for mobilitet.

	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer
Uten tiltak, byggets lokalisering	13 %	11 %	21 %	51 %	4 %
Med prosjektets valgte parkeringstiltak, byggets lokalisering	21 %	15 %	39 %	18 %	7 %
Med alle prosjektets tiltak for mobilitet, byggets lokalisering	21 %	20 %	36 %	17 %	6 %

For forretning gir parkeringstiltakene en reduksjon på 70 % fra referanselokalisering. Estimert reisemiddelfordeling som følge av alle tiltak for mobilitet gir en reduksjon på 72 %. Resultatene er vist i figuren og tabellen under.

Dette indikerer at man kan nå FutureBuilts reduksjonsmål ved å ha ikke tilrettelegge for parkering, og gjennomføre ytterligere mobilitetstiltak som omtalt i Kapittel 6.2.6.



Figur 5 Klimagassutslipp for mobilitet (ZERO-T) for forretning.

Tabell 7-10 Beregnet klimagassutslipp fra mobilitet (ZERO-T) per bruker for forretning. Tabellen viser utslipp per dag, per år og over 50 år, samt prosentvis reduksjon sammenlignet med referanselokalisering med valgte parkeringstiltak og med alle valgte tiltak for mobilitet.

		Kg CO ₂ -ekvivalenter	Kg CO ₂ -ekvivalenter	tonn CO ₂ -ekvivalenter	% reduksjon sammenlignet med referanselokalisering
		Utslipp per dag	Utslipp per år	Utslipp over 50 år	
Utslipp per bruker Utslipp i CO ₂ -ekvivalenter	FutureBuilts mål	0,33	99,9	5,00	-71%
	Referanselokalisering	1,15	345,9	17,29	+0%
	Uten tiltak, byggets lokalisering	0,60	181,4	9,07	-48%
	Med prosjektets valgte parkeringstiltak, byggets lokalisering	0,34	102,85	5,14	-70%
	Med alle prosjektets tiltak for mobilitet, byggets lokalisering	0,32	96,4	4,82	-72%

7.3. Konklusjon

Klimavurderingen viser at foreslåtte parkeringstiltak og mobilitetstiltak akkurat vil være tilstrekkelig for å nå reduksjonsmålet til FutureBuilt for hver bygningstype, gitt at både alle parkerings- og mobilitetstiltak gjennomføres.

Vurderingen er beheftet med noe usikkerhet knyttet til forutsetningene for estimert reisemiddelfordeling som følge av mobilitetstiltak. Faktisk måloppnåelse vil kunne dokumenteres gjennom en egen reisevaneundersøkelse etter to års drift av prosjektet.

Videre er det usikkerhet knyttet til tallgrunnlaget som er benyttet i analysen, ettersom prosjektet er i en tidlig fase og endelige detaljer for inndata som ferdigstillelsesår, antall ansatte, beboere, brukere og andre tilreisende ikke er endelig fastsatt.

Usikkerhet er også tilknyttet selve analyseverktøyet, da beregningene er gjort ved bruk av en betaversjon av FutureBuilt ZERO-T, et verktøy som fortsatt er under utvikling. Dette fører til en risiko for at potensielle feil eller mangler i verktøyet fortsatt kan være uidentifisert. Ytterligere usikkerhet i resultatene stammer fra metodiske begrensninger i verktøyet, inkludert manglende mulighet til å avgrense analyseområdet til et mindre område eller å justere avstanden til viktige kollektivknutepunkter som Lillestrøm stasjon, noe som påvirker fundamentet for reisemiddelfordelingen.

Kilder

- Kommunedirektørens forslag til planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest. Lillestrøm kommune, 2025
- Parkeringsnotat for Lillestrøm by vest. Lillestrøm kommune, 2025-10-07 (rev 2026-01-02)
- FutureBuilt Zero-T - kriterier for grønn mobilitet. V3.0. 2022
- FutureBuilt Zero-T beregningsverktøyet, v5.0, 18.12.2025
- BREEAM-NOR - Versjon 6.1.1, 2024
- Reisevaneundersøkelse Justiskvartalet. Leva Urban Design, 2019
- Reisevaneundersøkelse for Lillestrøm kommune. Asplan Viak, 2021
- Sykkelstrategi for Lillestrøm kommune. 2021
- Veileder for offentlig sykkelparkering. Oslo kommune, 2019
- Statens vegvesen sin veiledning til utarbeidelse av mobilitetsplaner
- Statens vegvesen sin veiledning om trafikkregler for elsparkesykler

