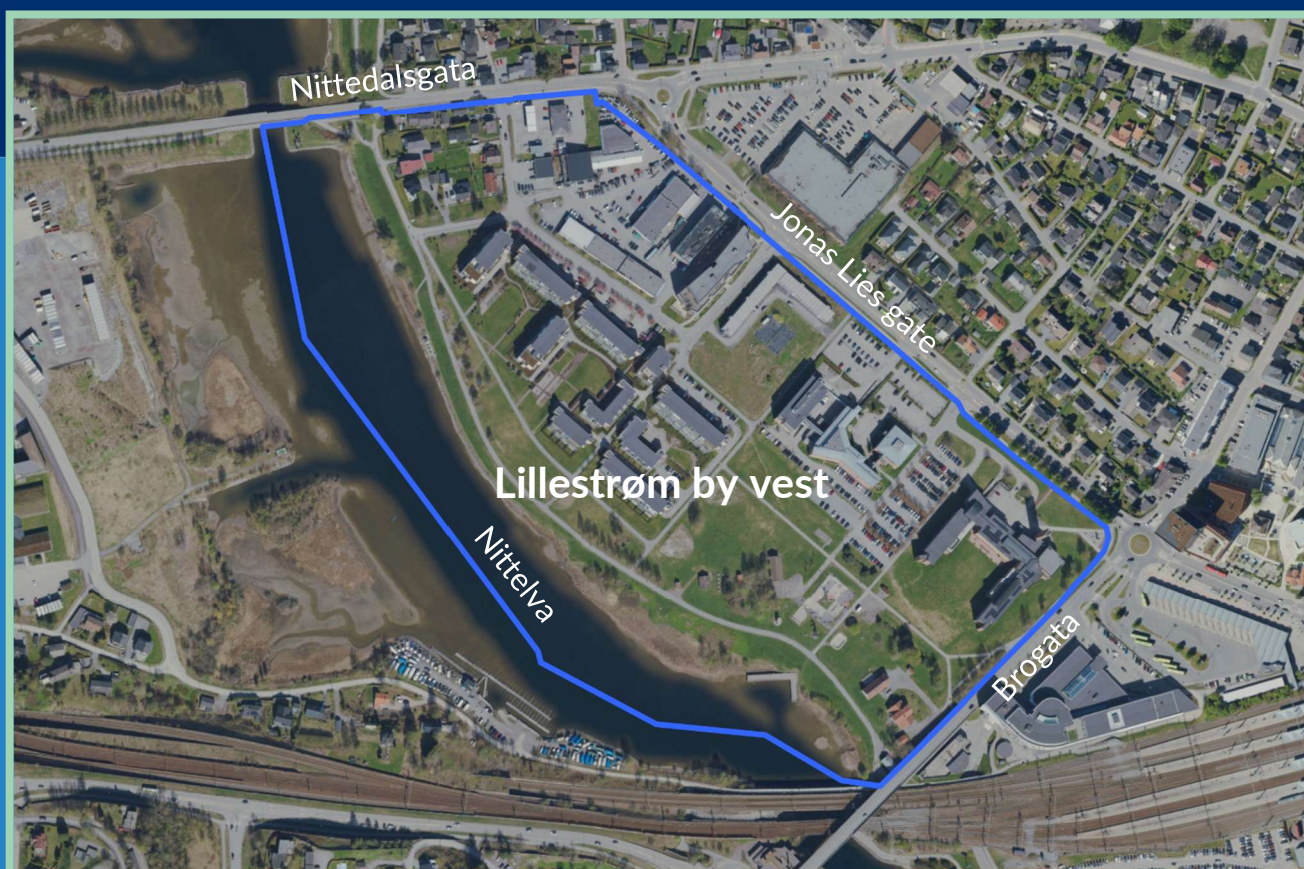


# Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest

Sak 24/25534

Dato: 2026-04-14

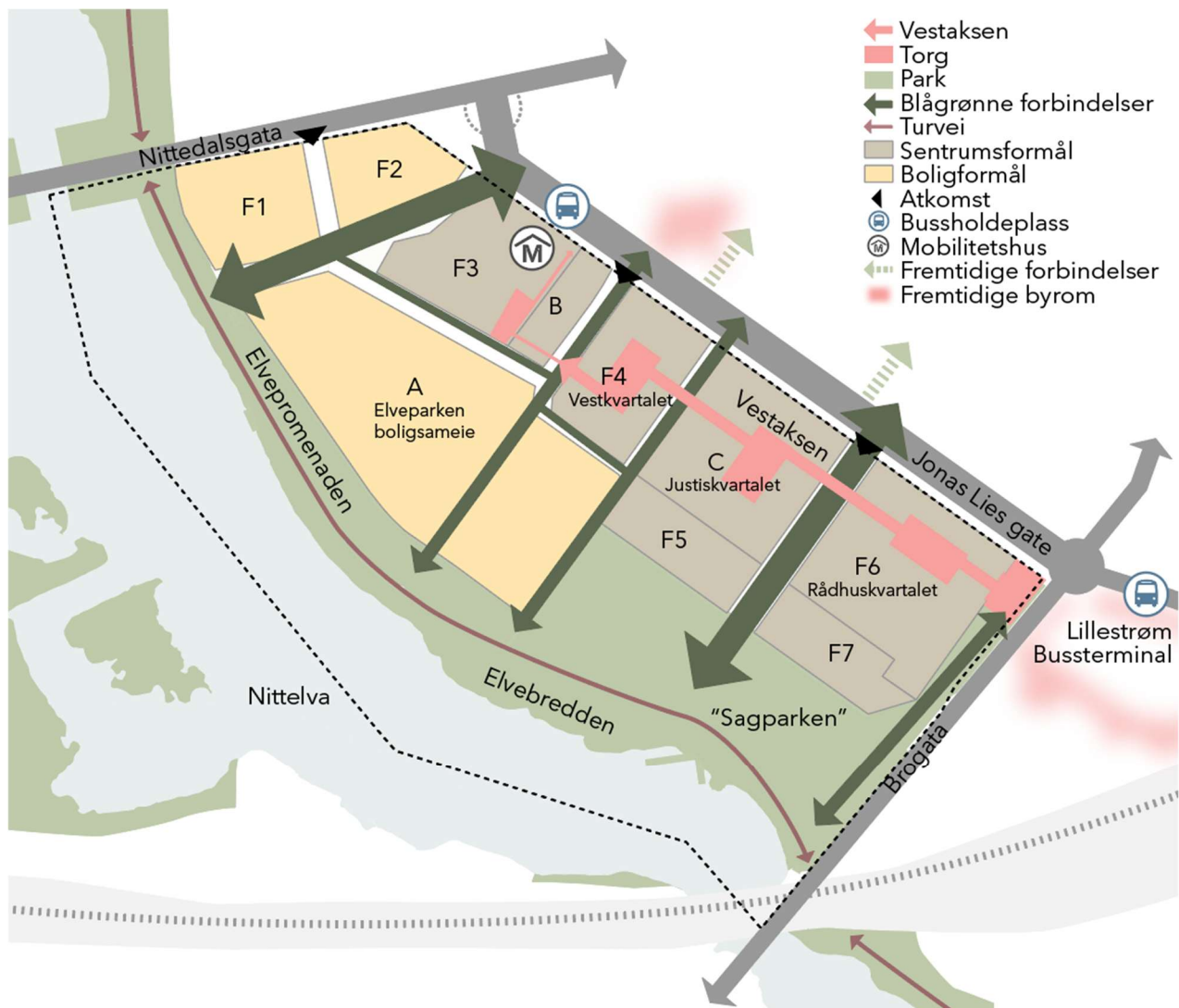
Revidert i samsvar med vedtak i hovedutvalg for miljø og samfunn 18.03.2026



## Sammendrag

Området som omfattes av «Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest» er på ca. 200 daa og ligger sentralt i Lillestrøm by, nær knutepunktet Lillestrøm stasjon og bussterminal. Planområdet er i ulike faser av transformasjon, hvor byggeprosjekter gradvis har erstattet eldre industri- og forretningsbygg. Planprogrammet med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) skal sikre en helhetlig og forutsigbar utvikling av området, og legges til grunn for kommunens saksbehandling av påfølgende detaljreguleringsplaner.

Plangrepet bygger på byutviklingsplanen for Lillestrøm by, kommuneplanens arealdel og kunnskapsgrunnlag innhentet i planprosessen.



Figur 1 Viser samlet anbefalinger knyttet til arealbruk. Feltene A, B og C er ferdig regulerte.

Hovedtrekkene i plangrepet er:

- «Vestaksen» fra Brogata til felt B skal bli en sammenhengende gangforbindelse og sekvens av offentlige rom forbeholdt gående.
- Mellom Jonas Lies gate og grøntområdet langs elven etableres kombinerte gangforbindelser og flomveier som leder overvann til park- og friområdene.
- De grønne arealene mellom bebyggelsen og elven skal bidra til å håndtere overvann, og videreutvikles som byens og bydelens store friområde for aktivitet og rekreasjon.
- Langs elvebredden etableres en gjennomgående sykkelvei parallelt med den eksisterende turveien som ligger på flomvollen.
- Det åpnes for høye bygg i østre del av Jonas Lies gate, med nedtrapping mot syd og vest.
- Det etableres et felles mobilitetshus for parkering og nærmiljøtjenester.
- Nærheten til kollektivknutepunktet Lillestrøm stasjon reduserer behovet for bruk av privat bil og tilsier en lav parkeringsdekning. Politisk vedtak 18.03.2026 åpner for en parkeringsdekning som er noe høyere enn det som ligger i Kommuneplanens arealdel 2023-2035.

## Innhold

1	Formål.....	8
1.1	Bakgrunn.....	8
1.2	Formål med planarbeidet.....	9
1.3	Planområdets avgrensing .....	9
2	Overordnede føringer for planarbeidet .....	10
2.1	Statlige og rikspolitiske retningslinjer .....	10
2.1.1	Rikspolitiske retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 10	
2.1.2	Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, 20.09.1995 .....	11
2.1.3	NVE Retningslinje 2-2011 Flaum og skredfare i arealplanar, med veileder 1/2022 og NVE rapport 9/2023 om organisatoriske flomsirkingstiltak. 11	
2.1.4	Statlige planretningslinjer for klima og energi, Fastsatt ved kgl. res. av 20.12.2024 .....	11
2.1.5	Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, Fastsatt ved kgl. res. av 20.12.2024 .....	12
2.2	Regionale planer.....	12
2.2.1	Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus vedtatt desember 2015.....	12
2.2.2	Regional plan for handel, service og senterstruktur 17.12.2018.....	13
2.2.3	Regional plan for vannforvaltning for Glomma vannregion.....	13
2.2.4	Regional plan for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus, vedtatt 25.11.2019 .....	13
2.2.5	Regional plan for klima og energi i Akershus, vedtatt 18.06.2018.....	14
2.3	Kommunale planer.....	14
2.3.1	Kommuneplanens arealdel 2023-2035.....	14
2.3.2	Byutviklingsplan for Lillestrøm by .....	15
2.3.3	Klimastrategi for Lillestrøm kommune, vedtatt 16. juni 2021.....	16
2.4	Reguleringsplaner.....	17
2.4.1	Vedtatte reguleringsplaner som grenser til eller ligger innenfor planområdet .....	17
2.4.2	Pågående reguleringsplanarbeid i nærheten.....	18

2.4.3	Annet pågående plan- og utredningsarbeid .....	19
2.5	Kommunale temaplaner og retningslinjer .....	20
2.6	FutureBuilt.....	20
3	Videre planprosess og medvirkning.....	22
3.1	Fremdriftsplan prosess frem til detaljreguleringer .....	22
3.2	Planprogram og konsekvensutredninger .....	23
3.2.1	Formålet med konsekvensutredning .....	23
3.2.2	Krav som utløser konsekvensutredning.....	23
3.2.3	Planprogram.....	24
3.3	Medvirkning, dialog og samarbeid i planprosessen.....	24
3.3.1	Innspill ved varsling .....	24
3.3.2	Videre medvirkning .....	24
4	Beskrivelse av planområdet .....	25
4.1	Beskrivelse av planområdet og omgivelser.....	25
4.2	Arealbruk og planstatus.....	26
4.3	Eiendomsforhold .....	27
4.4	Stedsanalyse for Lillestrøm by vest.....	29
4.5	Sosial infrastruktur.....	30
5	Planfaglige anbefalinger .....	31
5.1	Premisser og forutsetninger .....	31
5.1.1	Foreløpig navnsetting .....	31
5.1.2	Avgrensning og inndeling i byggefelt .....	31
5.1.3	Forhold til overordnet veinett og adkomst .....	32
5.1.4	Eksisterende bebyggelse og kulturminner.....	33
5.1.5	Kunst i offentlige rom.....	34
5.2	Byplangrep .....	35
5.3	Offentlige rom og grøntstruktur .....	36
5.3.1	Vestaksen og torgene .....	36
5.3.2	Gater.....	39
5.3.3	Gang- og sykkelforbindelser.....	40
5.3.4	Parker .....	41
5.4	Arealbruk .....	43

5.5	Bebyggelse og høyder.....	44
5.6	Utnyttelse.....	46
5.7	Parkering og adkomst.....	47
5.8	Klima og miljø.....	50
5.8.1	Overvannshåndtering.....	50
5.8.2	Ombruk.....	51
5.8.3	Energiløsninger.....	52
5.8.4	Avfallsløsninger.....	52
6	Planalternativ.....	53
6.1	Nullalternativet.....	53
6.2	Anbefalt planalternativ.....	55
7	Veiledende plan for offentlige rom.....	59
7.1	Tiltakskart.....	59
7.2	Tiltaksliste.....	60
7.3	Kvalitet og standard.....	61
7.4	Beskrivelse av tiltakene.....	62
7.4.1	Gater.....	62
7.4.2	Gang- og sykkelforbindelser.....	68
7.4.3	Torg.....	71
7.4.4	Parker.....	75
8	Utredningstema.....	85
8.1	Tema som er undersøkt og vurdert i arbeidet med planprogrammet og VPOR 85	
8.1.1	Sosikulturell stedsanalyse.....	85
8.1.2	Stedsanalyse.....	85
8.1.3	Teknisk infrastruktur.....	85
8.1.4	Overvann.....	85
8.1.5	Mobilitet.....	86
8.1.6	Risiko og sårbarhet (ROS).....	86
8.1.7	Klimagassutslipp.....	87
8.2	Tema som skal utredes og/eller undersøkes i påfølgende detaljreguleringsplaner.....	87
8.2.1	Oversikt over alle utredningstema.....	88

8.3	Metodikk.....	89
8.4	Tema som skal konsekvensutredes.....	89
8.4.1	Naturmangfold.....	89
8.4.2	Vannmiljø og nasjonalt fastsatte miljømål.....	90
8.4.3	Kulturminner og kulturmiljø.....	90
8.4.4	Friluftsliv, by- og bygdeliv.....	90
8.4.5	Transportbehov og mobilitet.....	90
8.4.6	Virkninger som følge av klimaendringer, flom og skred.....	91
8.5	Tema som skal redegjøres for i planbeskrivelsene.....	91
8.5.1	Forhold til overordnede planer.....	91
8.5.2	Landskap, synlighet og siktlinjer.....	91
8.5.3	Forurensning – eks. grunnforurensninger.....	92
8.5.4	Klimagassutslipp, inkl. energiforbruk og energiløsninger.....	92
8.5.5	Støy.....	92
8.5.6	Beredskap og ulykkesrisiko.....	92
8.5.7	Grunnforhold.....	92
8.5.8	Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett.....	93
8.5.9	Sosial infrastruktur, barn og unges oppvekstsvilkår.....	93
8.5.10	Kriminalitetsforebygging.....	93
8.5.11	Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.....	93
8.6	Tema som må utredes før tiltak i parkområdet.....	94
9	Gjennomføring.....	95
9.1	VPOR og gjennomføringsmodeller.....	95
9.2	Nødvendige tiltak.....	95
9.3	Mulige gjennomføringsmodeller.....	95
9.3.1	Utbyggingsrekkefølge.....	98
9.4	Oppfølgende planarbeid.....	99
9.4.1	Planer som må foreligge før detaljreguleringer kan vedtas.....	99
9.4.2	Detaljreguleringer.....	100
10	Vedlegg.....	101

# 1 Formål

## 1.1 Bakgrunn

Lillestrøm kommune har som mål å utvikle Lillestrøm by vest i henhold til føringene i kommuneplanen og byutviklingsplan for Lillestrøm by. I kommuneplanen stilles det krav til utarbeidelse av planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for området før det kan varsles oppstart for nye detaljreguleringsplaner. Oppstart av planarbeidet ble vedtatt av kommunestyret 29.01.2025.

Planprogrammet skal avklare og fastsette overordnede rammer for senere reguleringsplaner og pågående planprosesser innenfor Lillestrøm by vest. I tillegg til å beskrive hvordan planprosessene skal gjennomføres, hvilke utredninger og alternativer som skal vurderes, hvem som skal involveres og hvilke problemstillinger som er viktige å belyse i planarbeidet, inneholder planprogrammet felles planfaglige anbefalinger og føringer for de påfølgende detaljreguleringsplanene. Føringene handler blant annet om hva som kan bygges hvor, og hvor høyt og tett det kan bygges.

VPOR viser hvordan de offentlige rommene, som gater, torg og parker skal utformes, og hva de skal inneholde. VPOR benyttes som underlag for å knytte rekkefølgebestemmelser til reguleringsplanene, som igjen kan følges opp av utbyggingsavtaler med grunneiere/tiltakshavere for å sikre oppgradering og etablering av eksisterende og ny infrastruktur

Planprogrammet med VPOR skal sikre en helhetlig og forutsigbar utvikling av området og ligge til grunn for kommunens saksbehandling av påfølgende detaljreguleringsplaner.

### Hva er en VPOR?

En veiledende plan for offentlige rom (VPOR) er et overordnet strategidokument. En type plan som, i motsetning til et planprogram, ikke er forankret i plan og bygningsloven. Formålet med VPOR er å gi føringer for utforming av offentlige rom innenfor et definert område. VPOR ble utviklet som et planverktøy og metode for områdeutvikling. Oslo vedtok sin første VPOR i 2006, og etter hvert har det vokst frem en praksis med VPOR i flere kommuner.

Ettersom en VPOR ikke har noen egen juridisk virkning, må den bekreftes i planer og avtaler. En VPOR fungerer som et veiledningsdokument for påfølgende detaljreguleringer og utbyggingsavtaler. En VPOR gir ikke noen rettigheter eller plikter for private, og vedtak om VPOR er derfor ikke et enkeltvedtak som kan påklages.

Det vanlig at en VPOR legges frem for politiske organer til godkjenning. Dokumentet får dermed en legitimitet og kan legges til grunn i kommunens behandling av private

planforslag og forhandlinger om kostnadsbidrag i utbyggingsavtaler. Offentliggjøring skjer ved at det legges ut på kommunens hjemmeside.

### **Hva inneholder en VPOR?**

En VPOR inneholder en beskrivelse av fremtidig ønsket helhetlig utvikling for området, et tiltakskart og en tiltaksliste (infrastruktur), en kort beskrivelse av de enkelte tiltakene og en angivelse av kvalitet og standard, både generelt og for det enkelte tiltaket. VPOR beskriver offentlig infrastruktur på bakken. Offentlig og felles infrastruktur under bakken er ikke inkludert og det må utarbeides en egen plan for dette, ofte benyttes en veiledende plan for kabler og ledninger.

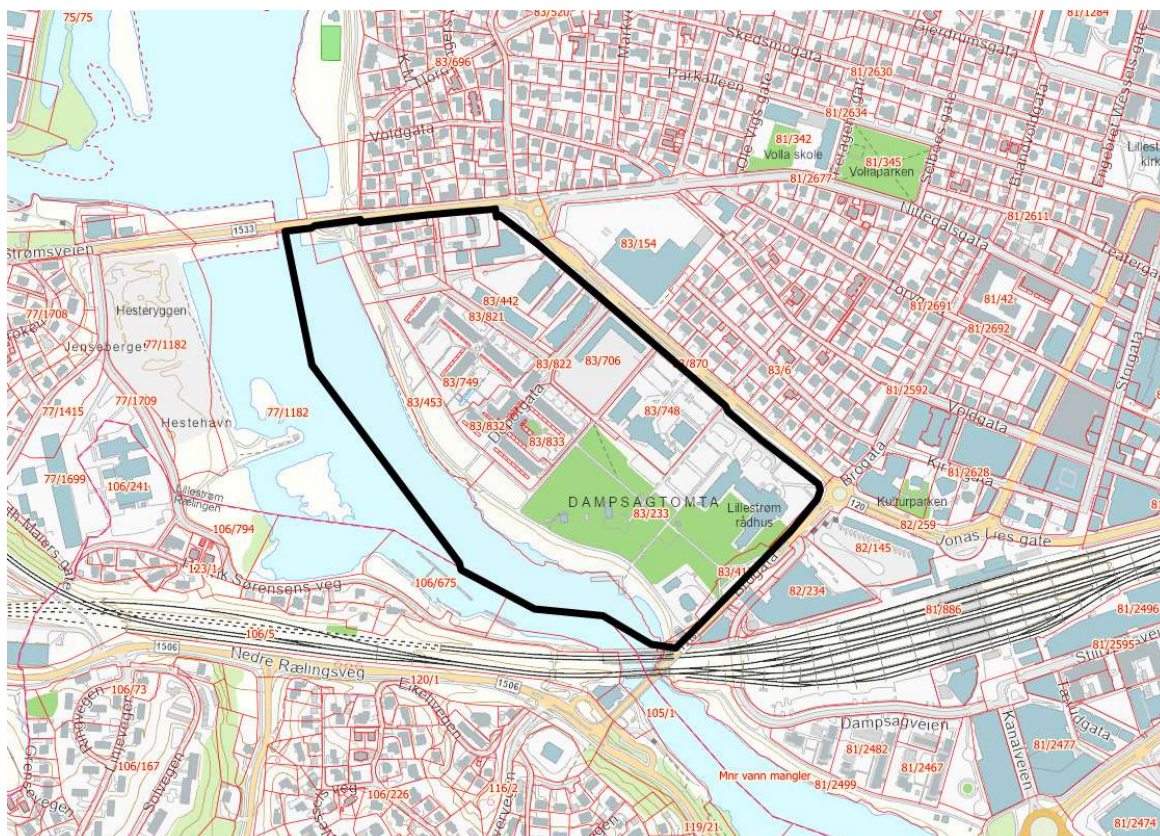
## **1.2 Formål med planarbeidet**

Planarbeidet skal legge til rette for å utvikle et bærekraftig byområde med offentlig og privat tjenesteyting og et variert boligtilbud. Det skal legges vekt på en helhetlig byutvikling med hensyn til både estetikk, miljø og natur. Planarbeidet skal støtte opp om kommunens mål om å redusere klimagassutslipp og fremme grønn mobilitet, i samsvar med overordnede planer. Planarbeidet skal sikre rekreative områder, ivareta blågrønne strukturer og bidra til bærekraftig utvikling i henhold til kommunens overordnede mål.

Området skal utvikles i tråd med byutviklingsplanens visjoner om at Lillestrøm by skal bli en inkluderende og kortreist by med fokus på kunnskap og innovasjon. Utvikling av Lillestrøm by vest representerer en betydelig mulighet til å skape et fremtidsrettet byområde som kombinerer bærekraftig vekst med høy livskvalitet.

## **1.3 Planområdets avgrensing**

Planområdet for «Planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest» er på ca. 200 daa og ligger sentralt i Lillestrøm, avgrenset av Nittelva, Nittedalsgata, Jonas Lies gate og Brogata. Planens avgrensning følger naturlige skiller i bylandskapet. Planområdet omfatter både offentlig og privat eiendom, inkludert rådhusstomten gnr. 83 bnr. 233.



Figur 2. Kart som viser avgrensningen av planområdet

## 2 Overordnede føringer for planarbeidet

### 2.1 Statlige og rikspolitiske retningslinjer

#### 2.1.1 Rikspolitiske retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442

Hensikten er å forebygge støyplager og negative helseeffekter forårsaket av støy i forbindelse med arealplanlegging. Det er fokus på tre hovedkriterier:

- Tilfredsstillende støynivå innendørs: Sikre at bygninger har et akseptabelt støynivå innendørs, spesielt i soverom.
- Tilgang til stille og egnet uteoppholdsareal: Sørg for at beboere har tilgang til uteområder med lavt støynivå.
- Tilgang til stille side: Krev at alle boenheter skal ha minst én fasade med et tilfredsstillende lavt støynivå, der et soverom kan plasseres.

### 2.1.2 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, 20.09.1995

Formålet er å sikre et oppvekstmiljø som gir trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, som forurensning, støy og trafikkfare.

- Oppvekstområdet skal ha fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som ivaretar barn og unges behov og gir dem muligheter og utfordringer.
- I nærmiljøet skal det finnes egnede arealer der barn og unge kan utfolde seg.
- Hvis arealer som er viktige for barn og unge går tapt på grunn av utbygging, skal kommunen vurdere å skaffe fullverdig erstatning for disse.

### 2.1.3 NVE Retningslinje 2-2011 Flaum og skredfare i arealplanar, med veileder 1/2022 og NVE rapport 9/2023 om organisatoriske flomsikringstiltak.

NVEs Retningslinje 2-2011 gir overordnede råd for hvordan flom- og skredfare skal håndteres i arealplanlegging. De er direkte knyttet til kravene i plan- og bygningsloven (§ 28-1) og byggt teknisk forskrift (TEK17, kapittel 7) om sikker byggegrunn.

- I flomutsatte områder skal det vurderes om det er mulig å bygge der.
- Hvis det er mulig å bygge, må det gjøres tiltak for å sikre bygg i samsvar med kravene i TEK 17.
- Det er krav om permanent flomvern mot 200-årsflom for å kunne tillate nye boligbygg, utdanning, kontorbygg og lignende, bygg i sikkerhetsklasse F2. Det er krav om sikkerhet mot 1000-årsflom for bygg i sikkerhetsklasse F3.

Direktoratet for byggkvalitet sendte 6.6.2025 på høring et forslag om endring av byggt teknisk forskrift (TEK17) kapittel 7 *Sikkerhet mot naturpåkjenninger*, når det gjelder bruk av organisatoriske sikringstiltak. Når denne endring er vedtatt kan det få betydning for hvilken type bebyggelse som kan tillates etablert i planområdet forutsatt at det planlegges, prosjekteres og etableres organisatoriske flomsikringstiltak. Ulike typer organisatoriske tiltak er utredet i NVEs rapport 9/2023.

### 2.1.4 Statlige planretningslinjer for klima og energi, Fastsatt ved kgl. res. av 20.12.2024

For å nå nasjonale klima- og energimål skal kommunene i sin arealplanlegging bidra til blant annet å redusere klimagassutslipp, fremme energieffektivisering, legge til rette for lokal produksjon av fornybar energi, og forebygge risiko og sårbarhet knyttet til klimaendringer.

Retningslinjene må ses sammen med planretningslinjene for arealbruk og mobilitet (under):

### 2.1.5 Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, Fastsatt ved kgl. res. av 20.12.2024

I byområder skal man prioritere effektiv arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med høy kvalitet. Målet er å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy, samtidig som veksten i persontransporten tas opp av kollektivtransport, sykling og gange.

- Rundt kollektivknutepunkter skal det legges vekt på høy arealutnyttelse.
- Legg til rette for helhetlige og bærekraftige mobilitetsløsninger, som inkluderer gange, sykkel og andre transportformer.
- Bruk et bredere mobilitetsperspektiv, som handler om å forenkle tilgjengelighet for både personer og varer.

## 2.2 Regionale planer

### 2.2.1 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus vedtatt desember 2015

Setter søkelys på et arealeffektivt utbyggingsmønster, vekst i prioriterte områder, bevaring av grønnstruktur, og et effektivt og miljøvennlig transportsystem. Planen legger opp til at Lillestrøm skal utvikles som en regional by og et viktig regionalt knutepunkt med urban utvikling rundt knutepunktet. Planen følges opp i bybåndsam arbeidet.

- Sentrum bør være flerfunksjonelt, med handel, service, kontor, kultur og kollektivterminaler samt boliger, fritidstilbud, offentlige tjenester og møteplasser.
- Det bør stilles særlige kvalitetskrav til fysiske omgivelser i sentrumsområder.
- Anbefalt områdeutnyttelse i regionale byer: 80-100 %. Høyest i sentrumsområder, områder for arealintensive arbeidsplasser og tett på regionale kollektivknutepunkt.
- Arbeidsplassintensive virksomheter bør ha høy arealutnytting, sentral lokalisering i bystrukturen, god kollektivtilgjengelighet, mange innbyggere i gang- og sykkelavstand, lav parkeringsdekning med bil og høy med sykkel.
- Innenfor de prioriterte vekstområdene skal vei og gatenettet særlig tilrettelegges for gang-, sykkel og kollektivtrafikk, næringstrafikk. Gang-, sykkel- og kollektivtransporttraseer prioriteres foran andre trafikantgrupper.
- Fortetting av boliger og næringsliv i gangavstand fra stasjonen og bussterminalen for å redusere behovet for biltransport.

### 2.2.2 Regional plan for handel, service og senterstruktur 17.12.2018

Formålet med den regionale planen er å styrke handels- og servicetilbudet i sentrum av byer og tettsteder, for derigjennom å styrke by- og tettstedssentrene og legge til rette for miljøvennlige transportvalg.

- Miljøvennlige transportvalg skal motvirke økt bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil.
- Lokalisering av arbeidsplasser, handel og tjenester bør skje etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted.
- For å få en bærekraftig by- og tettstedsutvikling er det nødvendig at sentrumsområdene trekker til seg sterke og mangfoldige handels- og servicebedrifter.
- Det må legges til rette for et samspill mellom næringsliv, kultursektoren, miljø- og bevaringsinteresser for å bidra til å skape attraktive, opplevelsesrike og relevante handels- og servicemiljø i sentrumsområdene.

### 2.2.3 Regional plan for vannforvaltning for Glomma vannregion

Gjeldende regional vannforvaltningsplan og tiltaksprogram ble utarbeidet i 2021, godkjent i 2022 og gjelder til slutten av 2027. Hovedmålet er å oppnå eller opprettholde en god økologisk og kjemisk tilstand i Glomma og alle dens sideelver og innsjøer. Planen er basert på EUs vanddirektiv, som krever at medlemslandene oppnår god miljøtilstand i alle vannforekomster.

Planområdet ligger i Leira og Nittelva vannområde, strekning nedre Nittelva. Nedre Nittelva har i dag dårlig økologisk og kjemisk tilstand. Det er iverksatt 38 tiltak i de berørte kommunene for å nå målet om god tilstand. Relevante tiltak i Lillestrøm by:

- Lokal overvannsdisponering: Grønne tak og vegger, regnbed og -groper, forskjellige typer infiltrasjon inkl. bassenger, trær og grønstruktur, frakobling av takrenner, oppsamling av regnvann.

### 2.2.4 Regional plan for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus, vedtatt 25.11.2019

Planens Hovedmål er å ta vare på og bruke kulturminner som en positiv ressurs i Akershus, og derigjennom bidra til økt kulturforståelse, identitet og tilhørighet, trivsel og verdiskaping. I planretningslinjene forventes det at:

- Kulturminner og kulturmiljøer som utgjør viktige historiske spor fra tettstedenes fremvekst, og som representerer stedets tidsdybde og utvikling, bevares og integreres i planleggingen slik at de kan bidra til identitet, opplevelse, attraksjon og variasjon.
- Kommunen utarbeider bestemmelser som sikrer at ny bebyggelse i tilknytning til slike kulturminner og bevaringsområder forholder seg til eksisterende miljø på en slik måte at man oppnår et godt samspill mellom ny og gammel

bebyggelse. Ny bebyggelse skal ha høy kvalitet og god arkitektonisk utforming og bidra til at stedet berikes.

### 2.2.5 Regional plan for klima og energi i Akershus, vedtatt 18.06.2018

Akershus fylkeskommune har som mål å bli et lavutslippssamfunn med reduserte klimagassutslipp innen 2050. De største utslippene i fylket kommer fra forbrenning av fossil energi i transportsektoren.

- Øke andelen fossilfrie kjøretøy
- Lokal fornybar energiproduksjon
- Øke deling, gjenbruk og redesign
- Konsentrert arealutvikling
- Styrking av kollektivtransport, sykkel og gange for å ta veksten i persontransport.
- Nye offentlige bygg er nullutslippsbygg

## 2.3 Kommunale planer

### 2.3.1 Kommuneplanens arealdel 2023-2035

Kommuneplanens arealdel stiller krav om planprogram med VPOR for Lillestrøm by Vest. Planområdet er avsatt til sentrumsformål (inkl. kontor, tjenesteyting, bolig), park, friområde, vei, boligbebyggelse og avløpsanlegg. Kommuneplanbestemmelsene understreker at utviklingen skal sikre bærekraftige byområder med vekt på klima, miljø og sosial bærekraft, med spesifikke krav om:

- Tilrettelegging for grønn mobilitet
- Klimavennlig bygningsutvikling
- Høyere utnyttelse av arealer for næring og bolig nært kollektivknutepunkt
- Maksimal parkeringsdekning
- Minste uteoppholdsareal
- Bevaring av grønnstruktur
- Håndtering av overvann
- Beskyttelse av kulturminner
- Estetiske kvaliteter i utformingen av bygninger
- Bruk av bærekraftige materialer og metoder i byggeprosjekter

#### **Byromsnorm**

I vedlegg til kommuneplanens arealdel finnes en Byromsnorm som gjelder for sentrumsformål i Lillestrøm kommune. Normen synliggjør hvilke forventninger kommunen har til utviklingen av sentrumsområder og gir retningslinjer for utforming av byrom i Lillestrøm by. Det legges særlig vekt på tilrettelegging for gående og syklende og at disse sikres ubrutte og tydelige forbindelseslinjer.

Byrommene er delt inn i tre hovedkategorier: Gater, torg og parker. For hver byromskategori er det gitt føringer for funksjonskrav for byrom og tiliggende bebyggelse, samt kvalitetskrav for disse. Det er krav om byromsprogram som en del av alle reguleringsplaner for areal avsatt til sentrumsformål.

### Revisjon av kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel er under revisjon (rullering), og planprogrammet ble fastsatt 29. januar 2025. Ny kommuneplan kan bli vedtatt i løpet av 2026.

Kommuneplanens arealdel vil følge opp nasjonale føringer, kommunens langsiktige arealstrategi mv. Klimaendringene rammer Lillestrøm kommune ekstra hardt, revisjonen har derfor spesielt fokus på klimatilpasning og overvannshåndtering.

### 2.3.2 Byutviklingsplan for Lillestrøm by



Figur 3. Byutviklingsplanen - utsnitt som viser Lillestrøm by vest

Byutviklingsplanen er veiledende for utviklingen av Lillestrøm by. De langsiktige visjonene fra byutviklingsplanen fremhever at Lillestrøm skal være en blågrønn og bærekraftig by.

Byutviklingsplanen legger føringer for tetthet, funksjonsblanding og utvikling av kollektivtransport. Planen samsvarer med kommunens langsiktige mål om å konsentrere 70 % av veksten til prioriterte vekstområder.

En av byutviklingsplanens designstrategier er at vi må utvikle byen med grunnlag i de sterke drivkreftene som finnes i byen i dag, i Lillestrøm by vest er dette offentlige tjenester og kultur (parkområdet). Det er vurdert at satsing på universitet/undervisning, boliger og andre tjenester for studenter innenfor planområdet ligger innenfor intensjonene i byutviklingsplanen.

Byutviklingsplanen anbefaler følgende i planområdet:

- Nytt parkeringshus/mobilitetshus.
- Etablering av en «samfunnsakse», et hovedbyrom hvor byliv og inngangene til offentlige bygninger plasseres mot aksene.
- Jonas Lies gate omdannes til en grønn boulevard med kollektivtransport, sykkel, og lokal biltrafikk.
- Nytt samfunnsbygg for byen.
- Utvidelse av tingrett og nytt kontorbygg i et grønt kvartal med offentlig byrom.
- Fortetting med kontorer og offentlige bygninger.
- Grønne byrom forbinder bydelen med samfunnsaksen og videre ned til parken ved elven.
- Plassen foran rådhuset utbedres. 1. etasje åpnes og blir en del av bygulvet.
- Forbindelsen mellom rådhusparken og rådhusplassen forbedres.
- Utbedring av rådhusparken som elvelandskap med flere parkaktiviteter, spesielt for barn og unge. Det tilrettelegges bedre for gående og syklende.
- Rådhusparken kobles opp til vestaksen og Jonas Lies gate med en grønn forbindelse.

### 2.3.3 Klimastrategi for Lillestrøm kommune, vedtatt 16. juni 2021

Klimastrategien har to hovedmål. Mål 1 er å lykkes med overgangen til lavutslippssamfunnet – hvor utslippene er under 1 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per innbygger per år, mens mål 2 er å markere seg som foregangsaktør i det grønne skiftet.

Mål 1 er en konkretisering av hovedmålet fra kommuneplanens samfunnsdel med vekt på klimagassutslipp. Ut fra beregningen i klimastrategien må utslippene reduseres med ca. 70%. Blant de foreslåtte virkemidlene er at man gjennom arbeidet med strategi for mobilitet og parkering styrker attraktiviteten til grønn mobilitet og legger til rette for redusert bilbruk i de sentrale områdene.

Mål 2 peker mot at klimaarbeidet er koblet til teknologisk og samfunnsmessig utvikling. Kommunen kan gå foran på områder der den har spesielt gode forutsetninger for å markere seg.

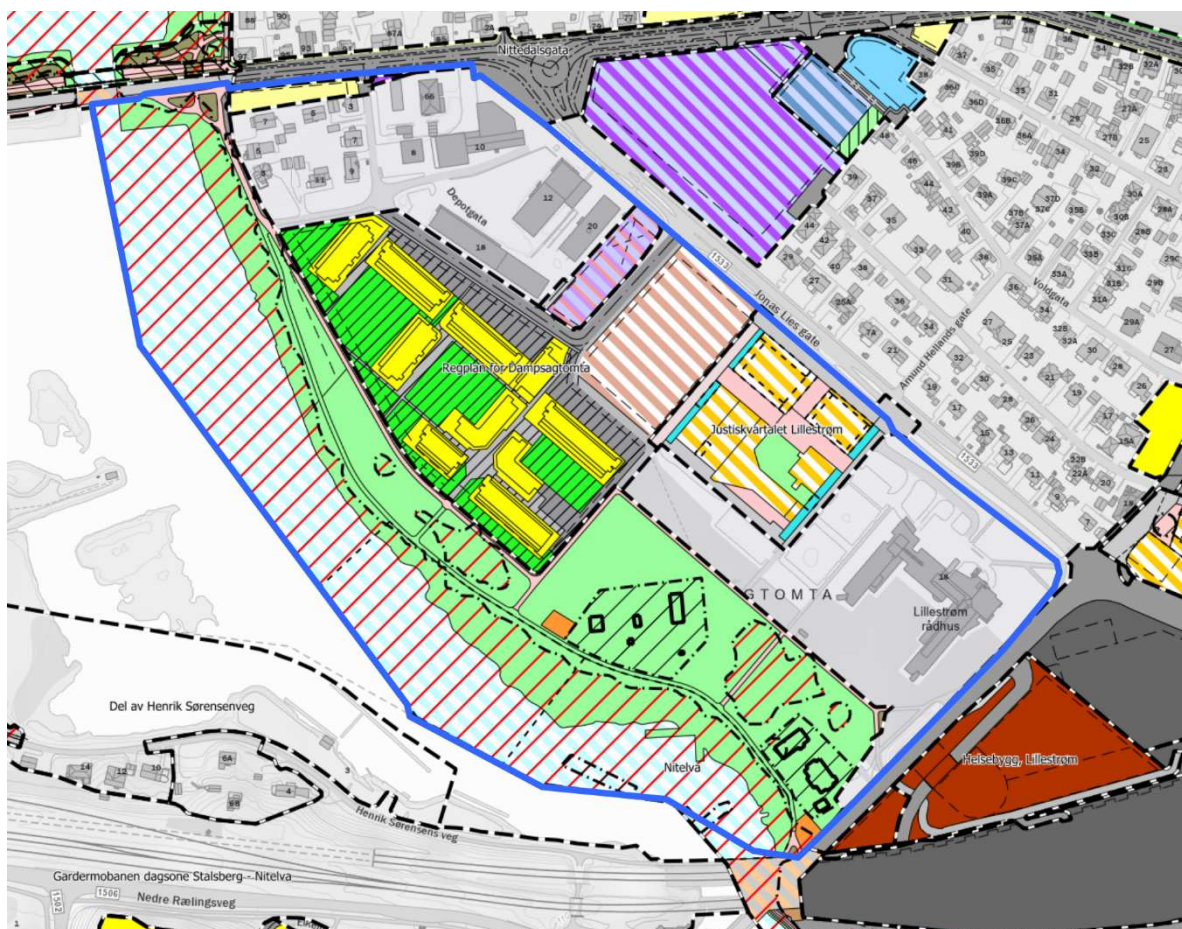
Hovedområdene for kommunens klimaarbeid er

- Fremme grønn næringsutvikling.
- Sikre helhetlig og grønn areal- og transportplanlegging.

- Bidra til infrastruktur for utslippsfri teknologi.
- Gå foran ved å omstille til lavutslippsløsninger i egen drift.
- Håndtere den fysiske klimarisikoen og ansvarsrisikoen som følger av klimaendringene.

## 2.4 Reguleringsplaner

### 2.4.1 Vedtatte reguleringsplaner som grenser til eller ligger innenfor planområdet



Figur 4. Kartutsnitt som viser gjeldende reguleringsplaner i området. Plangrense for planprogram med VPOR Lillestrøm by vest er vist med blå strek.

#### **Justiskvartalet Lillestrøm, PlanID 0231\_580, Detaljregulering, 2020-06-17.**

Denne planen legger til rette for utvidelse av tingrett og politi samt ytterligere areal til kontorformål, til sammen 26 800 m<sup>2</sup> BRA. Parkering er i kjeller med adkomst fra Jonas Lies gate via avkjørsel langs øst siden av eiendommen. Utrykning direkte til Jonas Lies gate. Detaljreguleringsplanen er hensyntatt i volumstudien og videreføres i planprogrammet.

### **Andre reguleringsplaner som blir berørt av planprogram med VPOR for Lillestrøm by vest:**

- Reg. plan for Dampsagtomta, PlanID 0231\_382, Eldre reguleringsplan, 2004-10-13
- Detaljreguleringsplan Depotgata 22 m.fl, PlanID 0231\_487, Detaljregulering, 2013-02-27
- Nitelva, PlanID 0231\_506, Områderegulering, 2018-04-04
- Nittedalsgata, PlanID 0231\_463, Eldre reguleringsplan, 2010-06-09
- Reguleringsplan for Nittedalsgata fra Nitelva Bro til Brandvoldga, PlanID 0231\_1\_72, Eldre reguleringsplan, 1984-05-18

I de områdene som omfattes av planprogram med VPOR innenfor disse reguleringsplanene er det krav om ny detaljregulering før det kan gis tillatelse til oppføring av ny boenhet eller ny næringsbebyggelse.

### **2.4.2 Pågående reguleringsplanarbeid i nærheten**

#### **Detaljreguleringsplan for Nittedalsgata 50 – planID 0231\_561**

Detaljreguleringen for Nittedalsgata 50 (Coop) og berører planarbeidet for Lillestrøm by vest ved at de foreslåtte ganglinjene/torg/grøntdrag legger føringer for hvor grønne forbindelser og gangakser i Lillestrøm by vest bør ligge slik at det blir en god sammenheng på tvers av Jonas Lies gate.

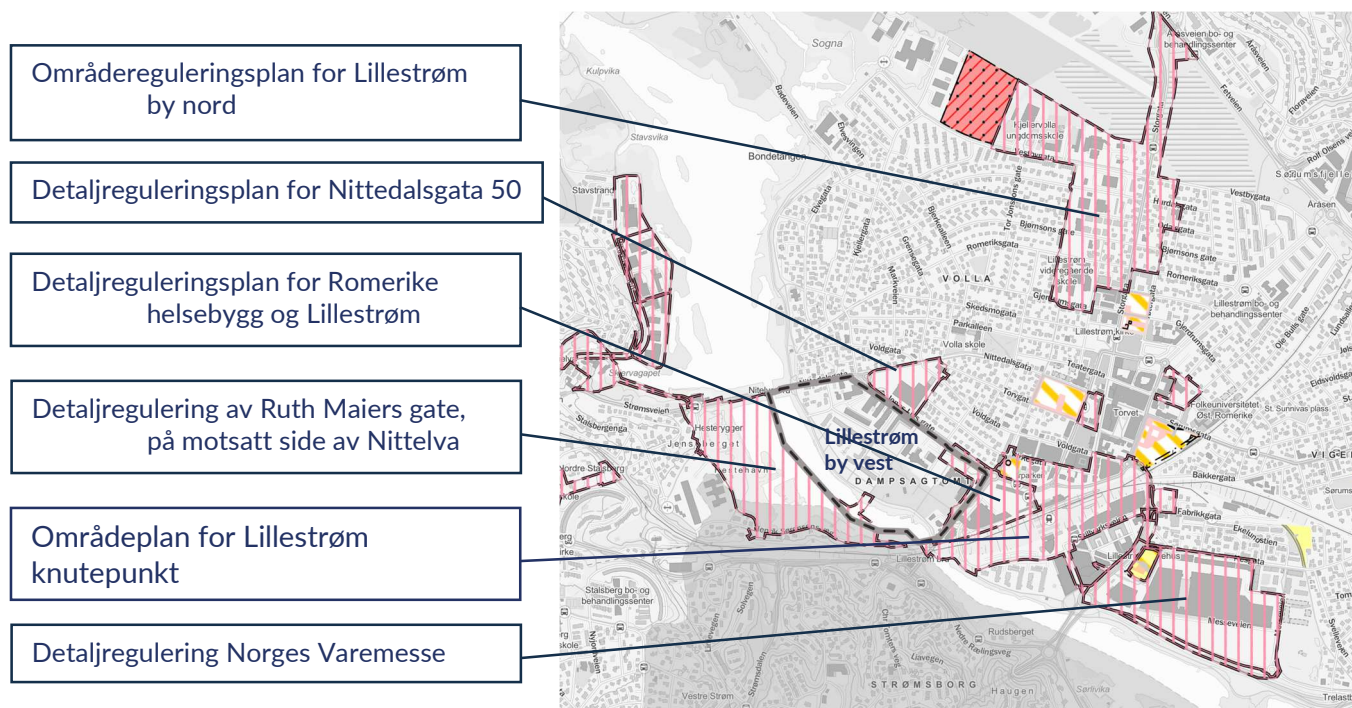
#### **Detaljreguleringsplan Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal – planID L007.**

Detaljreguleringen for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal berører planarbeidet for Lillestrøm by vest direkte ved at den vil styre gangtrafikken ut av stasjonsområdet. De foreslåtte gang-/sykkellinjene i planen legger føringer for plassering av hovedaksen gjennom planområdet, og hvor sykkelveier og annet gangareal i Lillestrøm by vest bør ligge i øst.

#### **Øvrig reguleringsplanarbeid**

Andre igangsatte reguleringsplanarbeider som kan få betydning fordi de kan medføre endret trafikk og behov for tjenester i området:

- Områdereguleringsplan for Lillestrøm by nord, planID L013
- Detaljreguleringsplan av Ruth Maiers gate, på motsatt side av Nitelva, planID 0231\_523
- Detaljreguleringsplan Nova Spektrum, planID 0231\_576
- Områdereguleringsplan for Lillestrøm knutepunkt



Figur 5. Illustrasjon som viser pågående reguleringsplaner i nærheten av planområdet

### 2.4.3 Annet pågående plan- og utredningsarbeid

#### Høystandard kollektivtrasé Oslo–Kjeller

Akershus fylkeskommune jobber med en prioritert trasé for buss mellom Kjeller og Oslo grense i Lørenskog. Det jobbes parallelt med høystandard sykkelforbindelse. For strekningen forbi Lillestrøm by vest planlegges det:

- To hovedsykkelforbindelser; på nordsiden av Nittedalsgata og nordsiden av Jonas Lies gate
- Omprosjektering av dagens bru i Nittedalsgata og utvidelse av kulvert for kryssing under brua til planområdet
- En utvidelse av Nittedalsgata på sydsiden som følge av at senterlinjen flyttes
- Krysset mellom Nittedalsgata og Jonas Lies Gate bygges om
- Jonas Lies gate bygges om til prioritert kollektivgate for superbusser
- Konsekvensen for annen trafikk i Jonas Lies gate er ikke avklart, men ett aktuelt alternativ er tre-felts løsning i Jonas Lies gate, hvor to felt er forbeholdt bussene, og ett felt er for annen trafikk (enveis kjøring vestover)

#### Flomsikring av Lillestrøm by - forprosjekt

Lillestrøm kommune har fått utarbeidet et forprosjekt for oppgradering av eksisterende flomsikring rundt Lillestrøm by (SWECO 26.09.2023). Forprosjektet omfatter flomsikringen av Lillestrøm by til vern mot elveflom med 200 års gjentakelsesintervall med og uten bruk av organisatoriske tiltak etter TEK 17, og

løsningsalternativer for elveflom med 1000 års gjentakintervall for kritisk infrastruktur etter TEK 17. For planområdet gjelder:

- Det er behov for å heve flomvollen over en strekning på til sammen 233 meter. Gjennomsnittlig høyde som må heves er på 0.6 meter.
- Det foreslås å sikre eksisterende pumpestasjon med en ny tilleggsvoll ut mot elva. Eksisterende gang- og sykkelvei må da heves for å koble til ny tilleggsvoll rundt pumpestasjoner (her og i Dampsagparken).
- Regelverket for TEK 17 gjelder for nybygg eller utvidelse av eksisterende bygg. Rådhuset og politistasjon kan derfor stå slik de er i dag, uten at det er behov for å gjøre tiltak, men uten ytterligere sikring kan det ikke bygges nye bygg som defineres som kritisk infrastruktur.

## 2.5 Kommunale temaplaner og retningslinjer

Kommunale temaplaner er strategiske planer som ikke er direkte rettslig bindende med mindre de er vedtatt som en del av en juridisk bindende plan. De fungerer som retningslinjer for kommunens egen forvaltning og videre planarbeid.

### **Temaplan naturmangfold Lillestrøm kommune - med handlingsdel, Vedtatt 03.04.2024**

Planen gir føringer for hvordan kommunen skal jobbe for å ivareta naturen og arts mangfoldet. Viktigst er bevisst arealplanlegging for å få redusert nedbygging av økosystemtjenester og verdifullt naturmangfold basert på et oppdatert kunnskapsgrunnlag. Aktuelt i planområdet er handlingsdelens tiltak om å etablere «naturparker» i grøntområder/parker, hvor fokuset settes på naturmangfold i tillegg til rekreasjon/friluftsliv og naturbaserte løsninger.

### **Temaplan for grønnstruktur - Lillestrøm kommune 2024 – 2034, Vedtatt 09.10. 2024**

Temaplanen synliggjør eksisterende grønnstruktur, omtaler fremtidig behov og har forslag til bevaring og utvikling. Den henviser til byutviklingsplanens «grønne ring» og grønne forbindelser ut mot elven. I planområdet er det i dag god dekning av grøntareal. Rådhusparken er vist som et grønt hovedområde sammen med flomvollen og elvepromenaden. Flomvollen og en del av arealet mellom elven og rådhuset er planmessig sikret. I rådhusparken er det beskrevet at det er store flater med gressplen hvor det finnes muligheter for opparbeidelse av ulike soner.

## 2.6 FutureBuilt

Det er en intensjon om at planområdet utvikles til et forbildeprosjekt på områdenivå. Planprogrammet inneholder noen anbefalinger knyttet til området som helhet, mens andre er grunnlag til å gå videre med FutureBuilt prosjekter i de enkelte delområder dersom tiltakshaverne ønsker. FutureBuilt sine kriterier retter seg mot de mest ambisiøse utbyggerne og angir et ambisjonsnivå som ligger godt i forkant av dagens

praksis og lovpålagte ytelser. Kriteriene skal bidra til å flytte grenser og være innovasjonsdrivende i byggenæring og byutvikling.

Mål som følger av at det er et FutureBuilt områdeprosjekt:

#### Bymiljø og arkitektur

- Lillestrøm by vest skal ha høy arkitektonisk kvalitet, bidra til et godt bymiljø og «gi noe ekstra tilbake til byen» ved kvaliteter og opplevelsesverdier utover «vanlig praksis».

#### Sosial bærekraft

- Det er utarbeide en sosiokulturell stedsanalyse.
- Krav til medvirkning og utredning i kommende prosesser/planer.

#### Klimagassutslipp

- Et FutureBuilt forbildeområde skal ha minimum 25 prosent lavere klimagassutslipp enn [Paris-kravene](#) fra bygningsmasse, transport i drift, landskap og infrastruktur og være en positiv bidragsyter i å nå nasjonale og internasjonale målsetninger om et lavutslippssamfunn innen 2050.
- Minst 25% av areal for bygg og landskap pluss infrastruktur skal være FutureBuilt-forbildeprosjekter og ha 50% reduksjon av klimagassutslipp.

#### Innovasjon

- Lillestrøm by vest skal ta i bruk innovative løsninger.

#### Miljø

- Prosjektene skal ha høy miljømessig kvalitet og tilfredsstillende EU-taksonomien
- Det skal også velges to tilvalgsriterier.

Det er stort samsvar mellom FutureBuilt-kravene og innholdet i de planfaglige anbefalingene i kapittel 5. Ett unntak her er parkeringsdekningen i høringsutkastet som gir høyere utslipp fra mobilitet enn det FutureBuilt har satt som krav. Kravene knyttet til Lillestrøm by vest som FutureBuilt områdeprosjekt vil bli spesifisert i et FutureBuilt kvalitetsprogram.

## 3 Videre planprosess og medvirkning

### 3.1 Fremdriftsplan prosess frem til detaljreguleringer

Kommunen utarbeider et planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR). Dokumentet skal legges til grunn for videre utvikling av området.

Fremdriftsplan med forventet fremdrift fram mot vedtatt planprogram:

TRINN I PLANPROSESSEN	AKTIVITET	FORVENTET TIDSPUNKT
<b>OPPSTART PLANPROGRAM</b>	<i>Hovedutvalg for miljø og samfunn Kommunestyret vedtak oppstart</i>	15.01.2025 20.01.2025
Varsling om oppstart planarbeid	Høring av varsel om oppstart og åpent møte og dialogmøter, spørreundersøkelse barn og unge	22.02.-05.04.2025 18.03.2025 Aug. - des. 2025
<b>PLANPROGRAM UTARBEIDES</b>	Utarbeidelse av planprogram med VPOR	Mai - des. 2025
<b>FORSLAG TIL PLANPROGRAM LEGGES UT PÅ HØRING</b>	<i>Hovedutvalg for miljø og samfunn Kommunestyret vedtar utlegging av planprogram på høring</i>	18.03.2026
Høringsperiode for av planprogram	Planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn, åpent møte.	Ca. 17.04. - 29.05.2026
Bearbeiding av planprogram	Innkomne merknader blir referert og kommentert av kommunen ved fastsetting av planprogrammet.	Juni - okt. 2026
<b>FASTSETTING AV PLANPROGRAM</b>	<i>Planprogrammet fastsettes ved politisk behandling i Hovedutvalg for miljø og samfunn og kommunestyret</i>	Januar 2027  Januar 2027

Etter vedtatt planprogram:

<b>GJENNOMFØRINGSSAK</b>	<i>Parallelt med fastsetting av planprogram fremmes en egen sak om gjennomføring</i>	2026 - 2027
--------------------------	--	-------------

<b>TEKNISKE PLANER</b>	<i>Kommunen godkjenner felles plan for kabler og ledningsnett, og overordnet plan for overvannshåndtering.</i>	
------------------------	--	--

<b>OPPSTART DETALJREGULERINGER</b>	Kommunen og private kan formelt starte arbeidet med detaljreguleringsplaner (jfr, KPA §1-3.4)	
------------------------------------	---	--

Se også kap. 9.

## 3.2 Planprogram og konsekvensutredninger

### 3.2.1 Formålet med konsekvensutredning

Reguleringsplaner som kan få *vesentlige virkninger for miljø og samfunn*, skal gi en særskilt vurdering og beskrivelse av planens virkninger for miljø og samfunn - en konsekvensutredning (Plan - og bygningsloven § 4-2). Hvilke reguleringsplaner som krever konsekvensutredning, er beskrevet i *Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven 01.07.17* (KU-forskriften).

### 3.2.2 Krav som utløser konsekvensutredning

Innenfor planområdet vil sannsynligvis noen av de kommende detaljplanene falle inn under krav om konsekvensutredning etter KU-forskriften da de kan legge til rette for mer enn 15 000 m<sup>2</sup> med nye arealer til næring og offentlig eller privat tjenesteyting. Kravet følger av KU-forskriften §6. «Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding», bokstav b. «reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I.»

Vedlegg I pkt. 24. Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgjengelige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m<sup>2</sup> (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).

Andre detaljreguleringer kan falle helt utenfor kravet om konsekvensutredninger eller de må vurderes nærmere i henhold til vedlegg II i KU-forskriften. I de tilfeller hvor kommunen vurderer at det ikke er KU-krav, må temaene nevnt i planprogrammet utredes i form av temautredninger og tas inn i planbeskrivelsen, dette gjelder først og fremst felt med boliger og felt med under 15 000 m<sup>2</sup> til næring/tjenesteyting.

Aktuelle anlegg som skal vurderes nærmere etter KU-forskriften §8. «Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn» bokstav a. «reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II.»

Vedlegg II pkt. 10. INFRASTRUKTURPROSJEKTER.

b. Utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg.

f. Bygging av innlands vannveier som ikke omfattes av vedlegg I, samt kanalisering og flomsikring.

Vedlegg II pkt. 11 ANDRE PROSJEKTER

j. Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10 b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgjengelige formål.

Ved svært spesielle tiltak, som ved sin utforming har vesentlige konsekvenser for den estetiske kvaliteten i de fysiske omgivelsene, må kommunen vurdere om planforslaget faller inn under oppfangskriteriene i vedlegg II.

### 3.2.3 Planprogram

Krav om konsekvensutredning innebærer at det skal utarbeides et planprogram, det er også mulig å utarbeide et planprogram uten at det er krav om konsekvensutredning, jfr. KU-forskriften § 32. «Særskilte regler om planprogram»:

Et planprogram kan brukes til å avklare og fastsette overordnede rammer for arbeidet med senere reguleringsplaner for et område og for flere pågående reguleringsplanprosesser innenfor et større område. Et planprogram, og eventuelt konsekvensutredningen, kan også brukes til å ta stilling til hvilke alternative lokaliteter man skal gjennomføre et reguleringsarbeid for etter plan- og bygningsloven.

## 3.3 Medvirkning, dialog og samarbeid i planprosessen

### 3.3.1 Innspill ved varsling

Oppstart av arbeidet med planprogram med VPOR ble varslet 22.02.2025 med frist for innspill 05.05.2025. Det kom inn 22 innspill. 10 av innspillene var fra grunneiere/privatpersoner, 6 fra foreninger/offentlige foretak og 6 fra offentlige myndigheter. Oppsummering av innholdet i innkomne innspill og kommunens kommentar følger som vedlegg 8.

Det har vært avholdt et åpent møte 18.03.2025 med 43 deltakere fra nærområdet og dialogmøter med til sammen 8 berørte grunneiere i november og desember 2025.

Det har også vært gjennomført en spørreundersøkelse blant skoleelever, se sosiokulturell stedsanalyse vedlegg 4 og oppsummering vedlegg 11.

### 3.3.2 Videre medvirkning

Flere store transformasjonsprosjekter vil kunne prege planområdet i årene fremover. Dialog og samarbeid mellom de ulike tiltakshaverne i området er viktig for å samkjøre prosesser og dra nytte av kunnskap som skapes i de ulike prosjektene.

Kommende medvirkningsprosesser må tilpasses ut fra hva som er relevant for den enkelte detaljregulering og prosjekt på det aktuelle tidspunkt. Det skal utarbeides en medvirkningsplan ved oppstart av planarbeid for detaljreguleringer innenfor området. Medvirkningsplanen skal omtale sentrale tema og iverksette kunnskap fra den sosiokulturelle stedsanalysen - som oppfatninger, bruk, kvaliteter, utfordringer, potensielle konfliktlinjer og ulemper (se vedlegg 4). Tilsvarende gjelder ved oppgradering/ ombygging av parkområdet.

Ved innsendelse av forslag til detaljregulering skal det dokumenteres hvordan prosjektet svarer ut FutureBuilt's kriterier for sosial bærekraft.

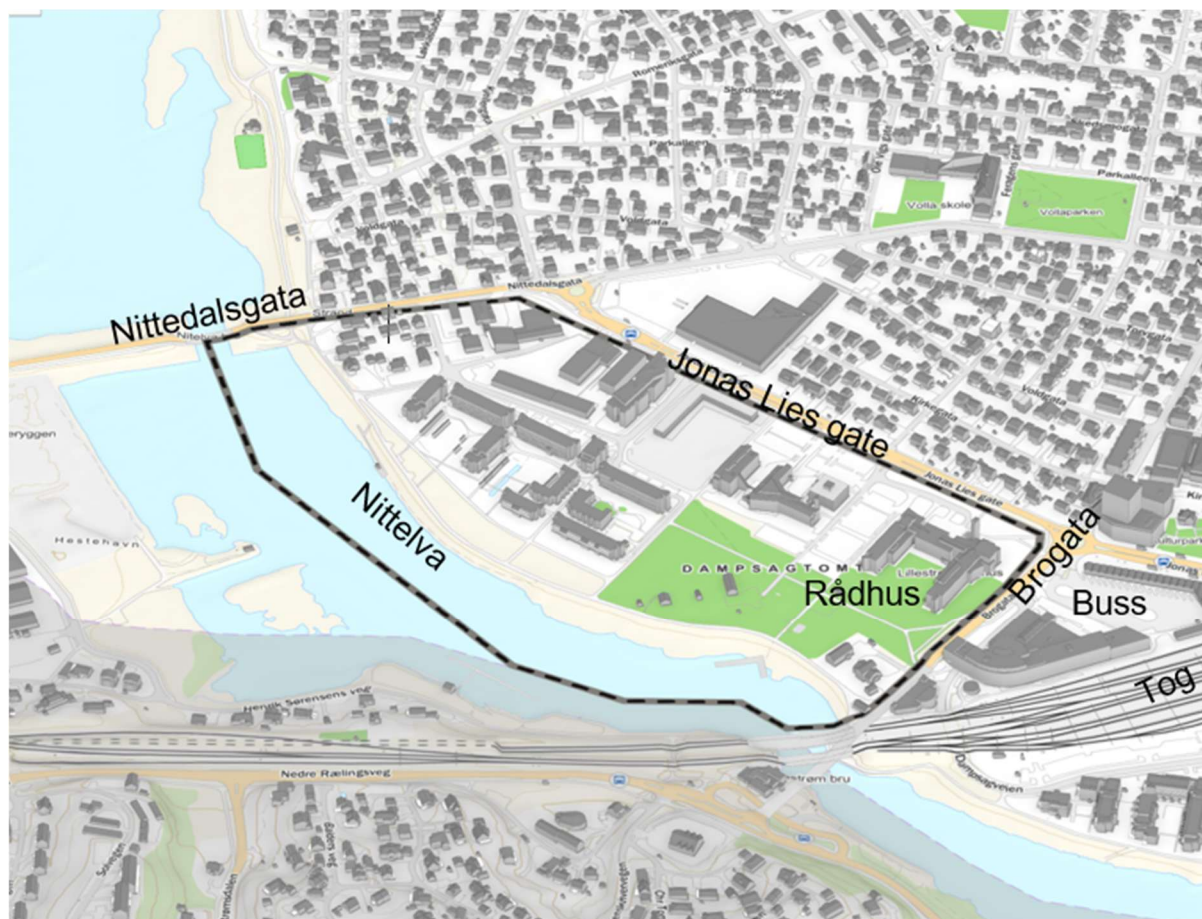
## 4 Beskrivelse av planområdet

### 4.1 Beskrivelse av planområdet og omgivelser

Planområdet Lillestrøm by vest dekker et sentralt område av byen ved byens sydvestre grense. Arealet strekker seg fra Nittelva i sydvest til Jonas Lies gate og hagebyen i nordøst, og fra Brogata i sydøst til Nittedalsgata i nord. Planens avgrensning følger naturlige skiller i bylandskapet. I motsetning til de tydelige definerte gatene i resten av byen fremstår planområdet lite strukturert, både i form og bruk.

Planområdet ligger rett ved Lillestrøm stasjon og bussterminal. I Jonas Lies gate er det også busstopp lengst i vest. Mot elven er det en flomvoll med turvei på toppen. Lenger inn er det gang-/sykkelvei på en del av strekningen langs elvebredden.

Kjøreadkomst til planområdet er via Nittedalsgata og Jonas Lies gate, via de to bruene over Nittelva hvor man kommer inn til byen.

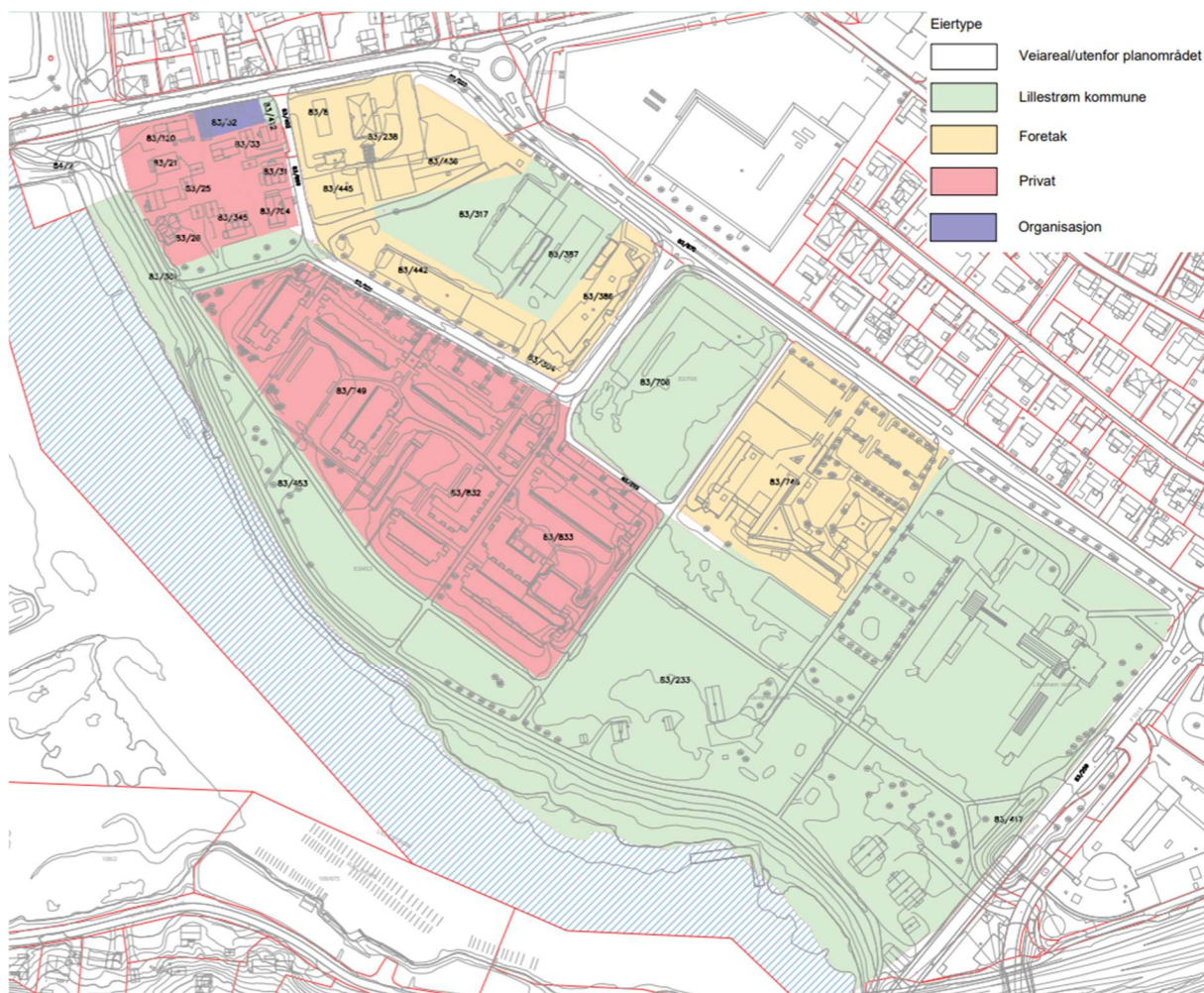


Figur 6. Aksonometri fra kommunens kartportal, planområdet vist med stiptet strek. Kilde: Origo.



## 4.3 Eiendomsforhold

Lillestrøm kommune er den største grunneieren innenfor planområdet. To av kommunens eiendommer har festere med kontrakter som vil gå ut i 2036/37.

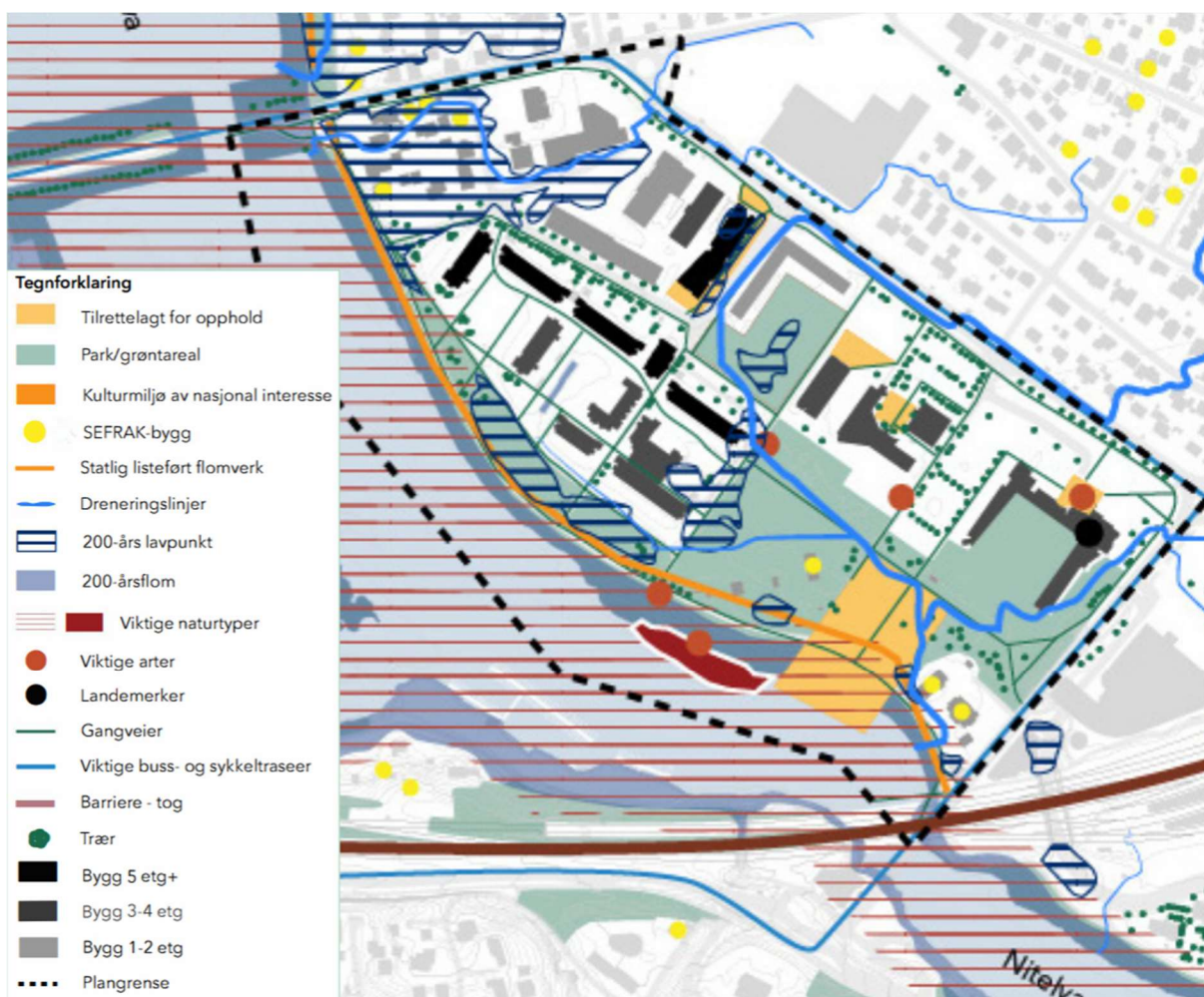


Figur 8. Oversikt over type grunneiere i planområdet

Tabell 1. Oversikt over grunneierne i området og areal på eiendommene

<b>Gnr./bnr.</b>	<b>Eier</b>	<b>Areal i planområdet</b>
<b>83/8</b>	Westbyes Bensinstasjon AS	1320.9 m <sup>2</sup>
<b>83/21</b>	<i>Privat</i>	952.6 m <sup>2</sup>
<b>83/25</b>	<i>Privat</i>	1037.5 m <sup>2</sup>
<b>83/26</b>	<i>Privat</i>	994.1 m <sup>2</sup>
<b>83/31</b>	<i>Privat</i>	530 m <sup>2</sup>
<b>83/32</b>	Skedsmo muslimkultur senter	645 m <sup>2</sup>
<b>83/33</b>	<i>Privat</i>	804 m <sup>2</sup>
<b>83/120</b>	<i>Privat</i>	787.4 m <sup>2</sup>
<b>83/233</b>	Lillestrøm kommune	65445.9 m <sup>2</sup>
<b>83/238</b>	Westbyes Bensinstasjon AS	2327.6 m <sup>2</sup>
<b>83/301</b>	Lillestrøm kommune	3509 m <sup>2</sup>
<b>83/304</b>	Depotgata 22 AS, <i>Privat</i>	186.1 m <sup>2</sup>
<b>83/317</b>	Lillestrøm kommune, Depotgata 12 AS (fester)	4956 m <sup>2</sup>
<b>83/345</b>	<i>Privat</i>	782.5 m <sup>2</sup>
<b>83/386</b>	Pareto Investments AS, Depotgata 22 AS (fester)	2555.5 m <sup>2</sup>
<b>83/387</b>	Lillestrøm kommune, AS Jonas Lies gate 40 (fester)	2353.3 m <sup>2</sup>
<b>83/412</b>	Lillestrøm kommune	123 m <sup>2</sup>
<b>83/417</b>	Lillestrøm kommune	2620.8 m <sup>2</sup>
<b>83/436</b>	Jonas Liesgate 42 AS	3056.6 m <sup>2</sup>
<b>83/442</b>	Depotgata 18 AS	3680.4 m <sup>2</sup>
<b>83/445</b>	Jonas Liesgate 42 AS	852.1 m <sup>2</sup>
<b>83/453</b>	Lillestrøm kommune	10423.5 m <sup>2</sup>
<b>83/704</b>	<i>Privat</i>	526 m <sup>2</sup>
<b>83/706</b>	Lillestrøm kommune	8914.9 m <sup>2</sup>
<b>83/748</b>	Jonas Lies gate AS	12994.9 m <sup>2</sup>
<b>83/749</b>	Sameie – Seksjonert (115)	14919.8 m <sup>2</sup>
<b>83/832</b>	Sameie – Seksjonert (75)	7391.1 m <sup>2</sup>
<b>83/833</b>	Sameie – Seksjonert (61)	6138.7 m <sup>2</sup>
<b>83/301</b>	Lillestrøm kommune	3490.2 m <sup>2</sup>
<b>83/402</b>	Lillestrøm kommune	241.9 m <sup>2</sup>
<b>83/821</b>	Lillestrøm kommune	1868.9 m <sup>2</sup>
<b>83/822</b>	Lillestrøm kommune	3120.2 m <sup>2</sup>
<b>83/859</b>	Lillestrøm kommune	513.4 m <sup>2</sup>
<b>84/2</b>	Lillestrøm kommune	9154 m <sup>2</sup>

## 4.4 Stedsanalyse for Lillestrøm by vest



Figur 9. Stedsanalyse for Lillestrøm by vest - Samlet analysekart

Det er laget en stedsanalyse for Lillestrøm by vest, se vedlegg 3.

Stedsanalysen er oppsummert i et samlet analysekart. Sammenstillingskartet viser hvordan de ulike elementene – som ferdselsårer, offentlige rom, blågrønne strukturer og historiske bygg – henger sammen og bidrar til stedets identitet.

Kartet viser at det er flere viktige natur- og kulturmiljøer som er identitetsskapende for området. Nittelva, og elvebredden er viktige naturområder, turtraséer og kulturtilbud for hele Lillestrøm, mens flomvollen og den gamle trehusbebyggelsen gir området en historisk forankring. Skateparken er ett av få utendørstilbud til barn og unge i nærområdet.

## 4.5 Sosial infrastruktur

Planområdet ligger nær eksisterende tilbud og tjenester man trenger i hverdagen. Politistasjon og Rådhus ligger i dag innenfor planområdet. Det finnes ulike helsetjenester både innenfor planområdet og på motsatt side av Brogata. Nærmeste bibliotek og kultursenter ligger rett utenfor planområdet på motsatt side av krysset i Brogata, dagligvareforretning ligger på motsatt side av Jonas Lies gate.

Innenfor en radius av 1 000 meter finnes det 5 barnehager. Nærmeste barneskole er Volla skole (avstand 280 meter), ungdomsskole er Sophie Radich (avstand 1 000 meter), videregående skoler er Lillestrøm videregående skole (650 meter) og Skedsmo videregående skole (1 000 meter).

Nærmeste bo- og behandlingssentre for eldre er Stalsberg samt Libos med henholdsvis 1,5 og 1,2 km gangavstand til planområdet.

# 5 Planfaglige anbefalinger

## 5.1 Premisser og forutsetninger

Følgende forutsetninger er lagt til grunn for de planfaglige anbefalingene:

### 5.1.1 Foreløpig navnsetting

Navn på nye offentlige rom vist i dette dokumentet er kun arbeidsnavn og vil ikke legge føringer for endelig navnsetting. Innenfor planområdet finnes også navnene Sagparken og Rådhusparken som er i bruk i dag, men ikke vedtatt av kommunen. Kommunen vil fremme en egen sak om navn i området, med mulighet for innspill.

Til orientering har Kartverket i 2025 vedtatt at Nittelva skal staves med dobbel t.

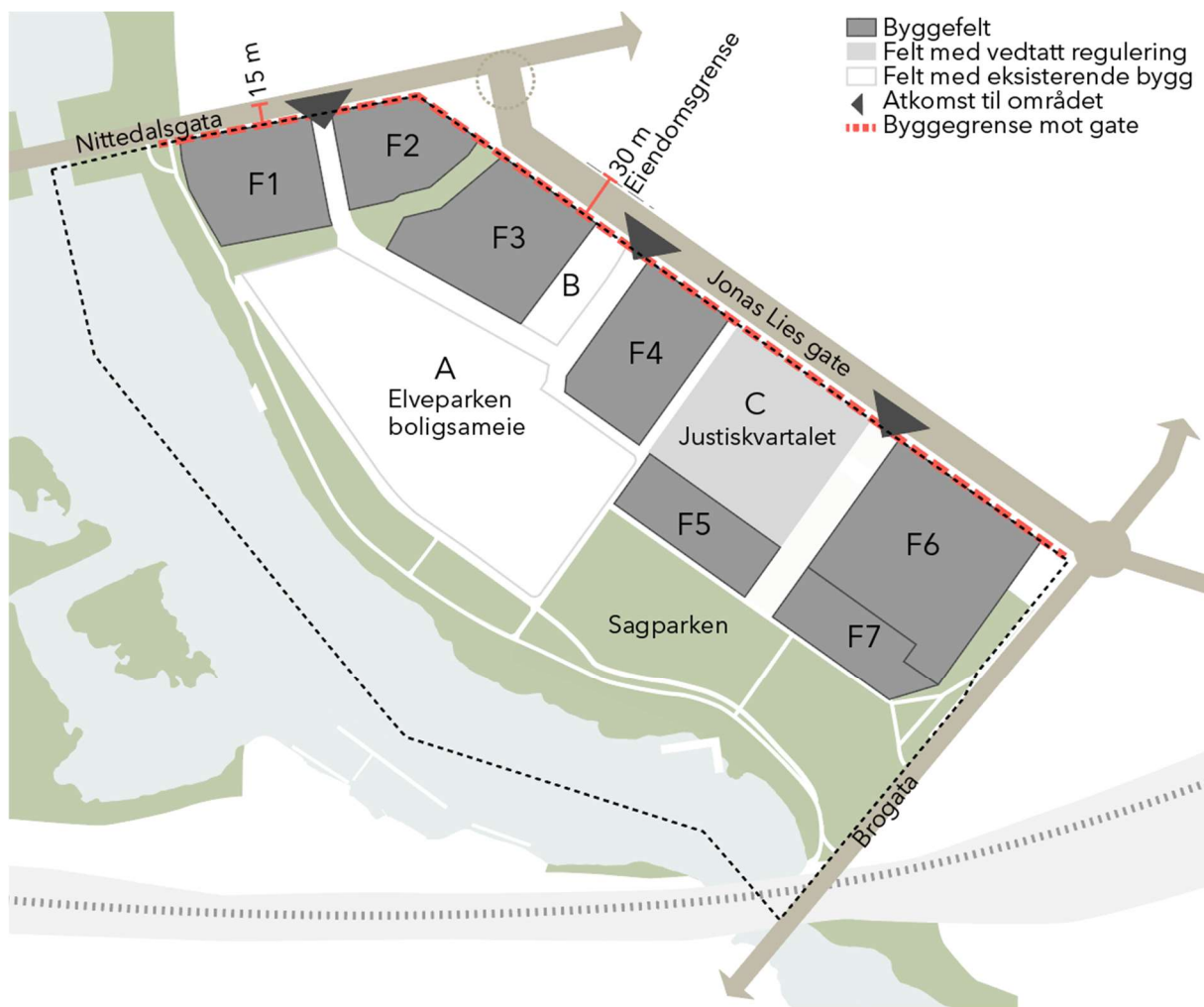
### 5.1.2 Avgrensning og inndeling i byggefelt

Planområdet er delt inn i byggefelt basert på dagens eiendomsgrenser og sannsynlig etappevis utbygging av området.

Avgrensningen mot Nittedalsgata og Jonas Lies gate er valgt på bakgrunn av kommunens tidligere arbeid, og vil være avhengig av Akershus fylkeskommunes prosjekt for trasé for superbuss og gang- og sykkelvei mellom Strømmen og Kjeller, se nærmere beskrivelse i kapittel 2. Fremtidig utbygging i Lillestrøm by vest må koordineres med dette arbeidet for å avklare byggegrenser mot Nittedalsgata og Jonas Lies gate og adkomst til byggefeltene.

I planprogram og VPOR for Lillestrøm by vest er det lagt til grunn at Nittedalsgata utvides inn i planområdet i fremtidig situasjon. Byggegrensen mot Nittedalsgata er i dag regulert 12 meter fra senter vei, den er i plangrepet vist ca. 15 meter inn i planområdet for å muliggjøre en flytting av senterlinjen. Arealbehovet og løsning må avklares i en detaljregulering.

Langs Jonas Lies gate er det lagt til grunn at byggegrensen kan beholdes slik som i dag, med en avstand på 30 meter til eiendomsgrensen mot nord.



Figur 10. Illustrasjonen viser avgrensning og inndeling i byggefelt og hvordan adkomsten til området vil være i fremtidig situasjon.

### 5.1.3 Forhold til overordnet veinett og adkomst

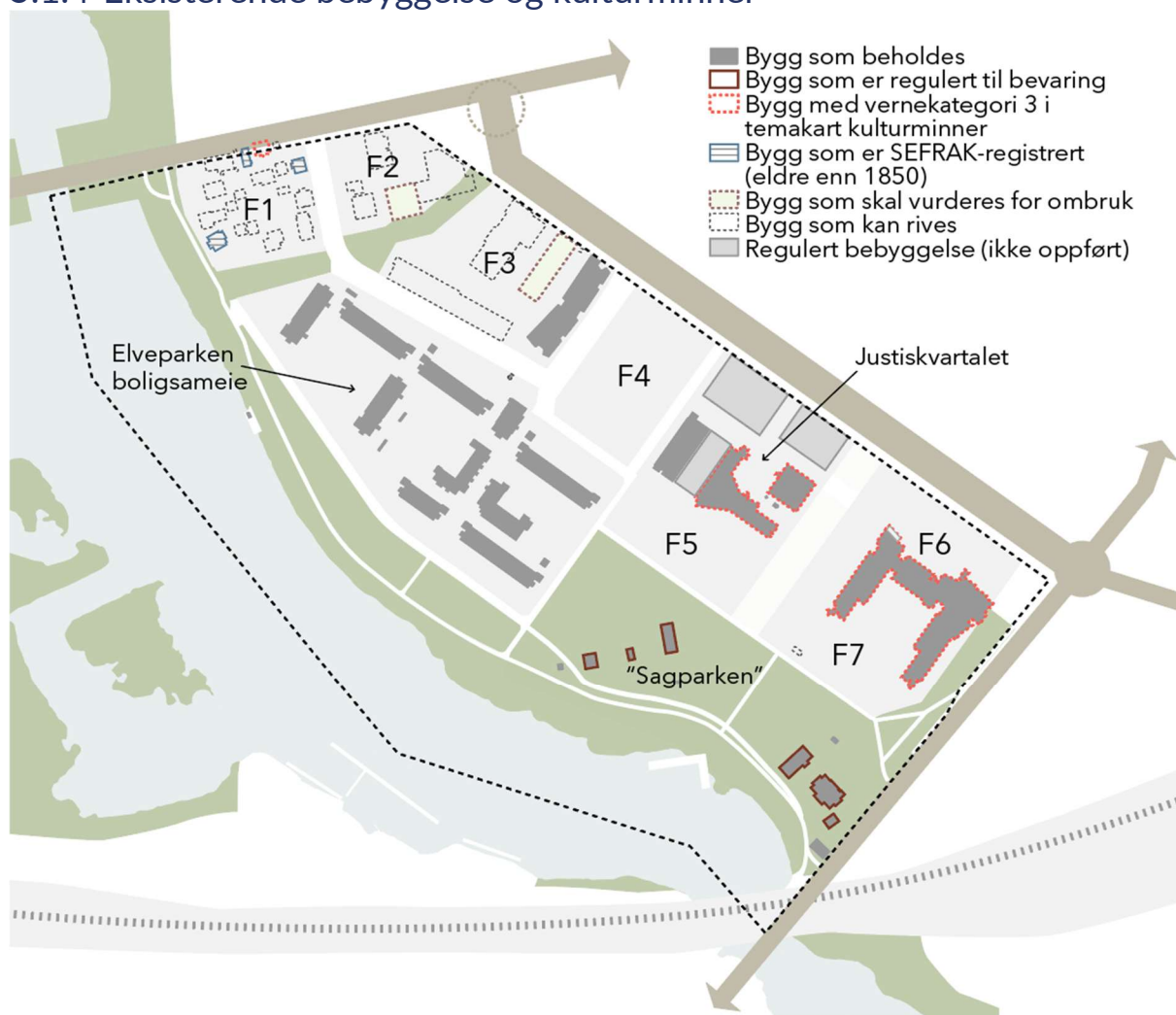
Adkomst til Lillestrøm by vest skal være fra Nittedalsgata og Jonas Lies gate.

Adkomsten fra Nittedalsgata og Jonas Lies gate til Depotgata skal betjene feltene 1, 2, 3 og 4, Depotgata 22 og Elveparken boligsameie. I tillegg skal det være en adkomst fra Jonas Lies gate mellom Rådhuset og Tinghuset. Adkomsten skal betjene Justiskvartalet, feltene 5 og 6 (Rådhuset), 7 og Sagparken. Se figur 10.

Det er gjort en innledende trafikkvurdering hvor kapasiteten i veinettet som følge av utbyggingen er vurdert på et overordnet nivå. Denne viser at selv om krysset mellom Depotgata og Jonas Lies gate må stenges som følge av fylkeskommunens planer for oppgradering av kollektivtraséen, så er det tilstrekkelig med kapasitet i krysset mellom Nittedalsgata og Depotgata til å håndtere den planlagte utbyggingen. Dette forutsetter at man velger lav parkeringsdekning i planområdet. Høy parkeringsdekning vil ifølge beregningene medføre kapasitetsutfordringer i Nittedalsgata, med

tilbakeblokkering til krysset med Jonas Lies gate slik at trafikken i vestgående retning ut av Lillestrøm vil bli forsinket på ettermiddagene. Se vedlegg 10.

#### 5.1.4 Eksisterende bebyggelse og kulturminner



Figur 11. Eksisterende bebyggelse og kulturminner

##### Bygg som skal beholdes

I planområdet skal det meste av eksisterende bebyggelse videreføres i ny situasjon, som Rådhuset, Tinghuset, boligene i Elveparken boligsameie og Felleskjøpets kontorbygg i Depotgata 20.

I Sagparken ligger flere bygninger med kulturminneverdi som skal bevares, som Dampmaskinhuset, Lurkahuset og bestyrerboligen. Disse er regulert til bevaring. Kulturminnene er nærmere beskrevet i Stedsanalysen for Lillestrøm by vest, se vedlegg 3.

Det foreligger planer for tilbygg og utvidelse av Justiskvartalet, og planprogrammet åpner for at Rådhuset kan utbygges med nye bygg som tilbygg/erstatning for deler av dagens bygg.

Enkelte bygg i planområdet skal vurderes for ombruk. Se beskrivelse i kapittel 5.8.2.

### **Bygg som kan rives eller flyttes**

Eneboligene og næringsbyggene langs Nittedalsgata kan rives for å åpne for fortetting og transformasjon. Bygg med kulturhistorisk verdi og mindre tekniske bygg i planområdet kan vurderes flyttet til en annen lokasjon.

### **5.1.5 Kunst i offentlige rom**

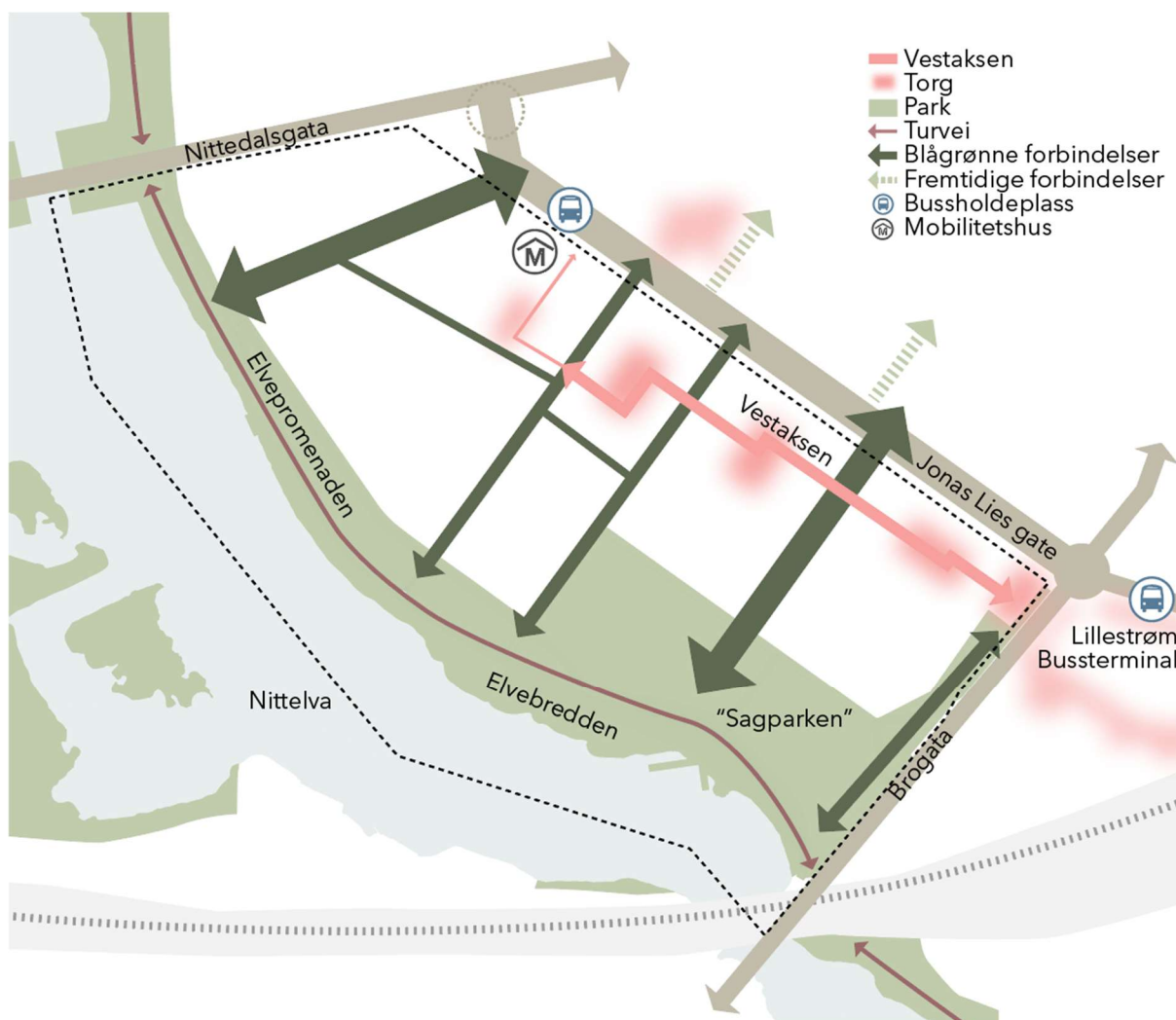
Kunst er et viktig virkemiddel i byutviklingen. For å sikre at kunstverk blir en integrert del av byen skal mulighetene for å utvikle og innlemme kunst som del av byrommene være med i den tidlige planleggingen av parker og byrom. Dette skal følges opp i arbeidet med prosjekt og planer i området.

Kommunen har en kunstnerisk utsmykningsordning som prioriterer bygninger og uterom der mange mennesker ferdes, arbeider eller oppholder seg. Private aktører kan også søke utsmykningsfondet om støtte til kunstneriske utsmykningsprosjekter som retter seg mot offentligheten. Retningslinjer for kunstnerisk utsmykningsordning i Lillestrøm kommune innebærer at det skal etableres et kunstutvalg og utarbeides en kunstplan for hvert prosjekt.

## 5.2 Byplangrep

Byplangrepet for Lillestrøm by vest består av følgende hovedelementer:

- **Vestaksen** skal bli en sammenhengende gangforbindelse og sekvens av offentlige rom forbeholdt gående. Vestaksen skal gå fra bussterminalen/Brogata i øst og binde sammen Rådhuskvarartalet, Justiskvartalet og Vestkvarartalet.
- Mellom Jonas Lies gate og parken skal det etableres **blågrønne akser** som både fungerer som gangforbindelser og som flomveier som leder overvann til park- og friområdene.
- **Sagparken og Elvebredden** skal videreutvikles som byens og bydels store felles friområde for aktivitet og rekreasjon

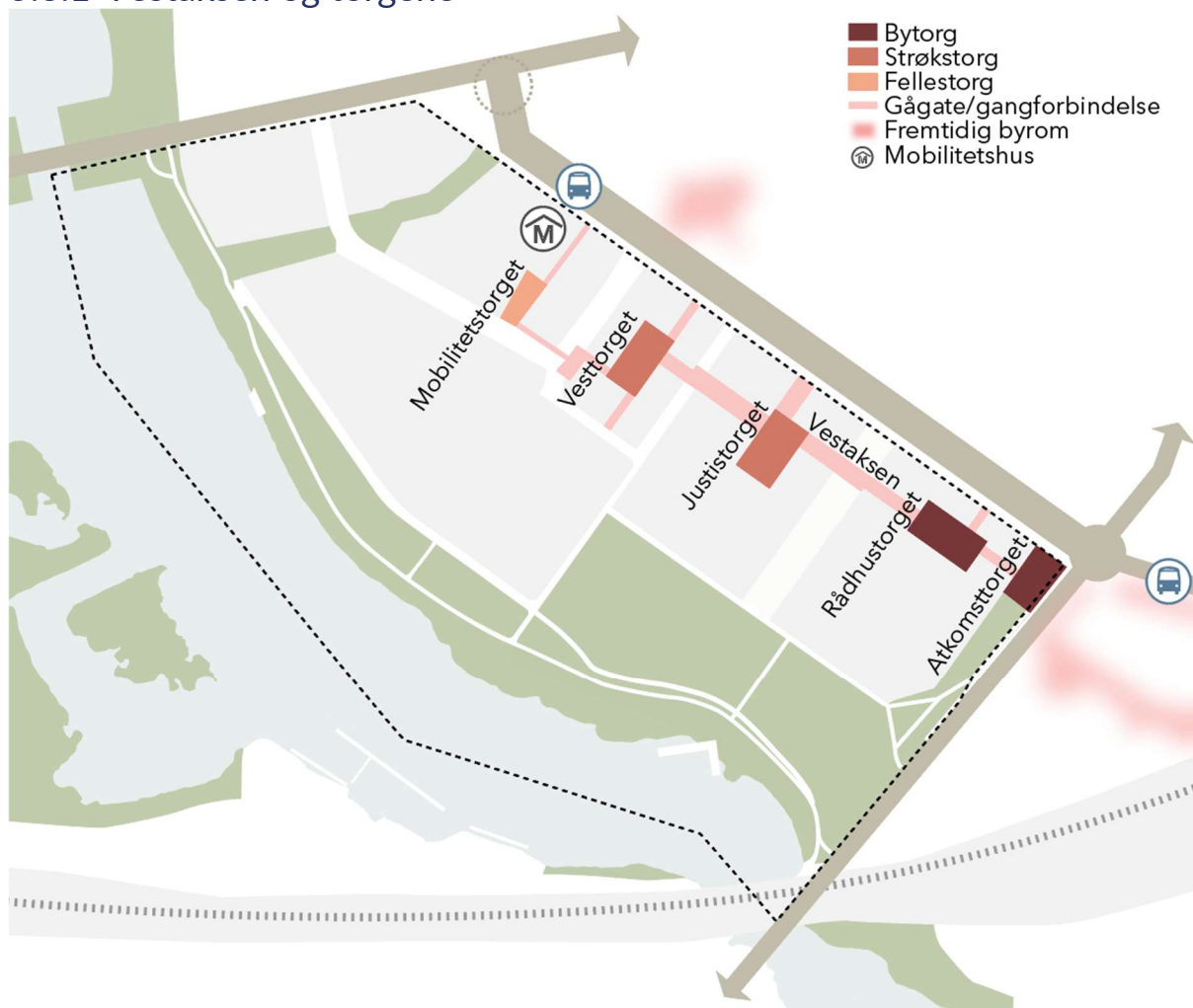


Figur 12. Planfaglige anbefalinger - Byplangrep

## 5.3 Offentlige rom og grøntstruktur

I dette kapitlet beskrives de planfaglige anbefalingene og intensjonen for de offentlige rommene og grøntstrukturen i Lillestrøm by vest. I kapittel 7.4 går vi nærmere inn på hvordan hvert enkelt byrom skal avgrensnes og utformes.

### 5.3.1 Vestaksen og torgene



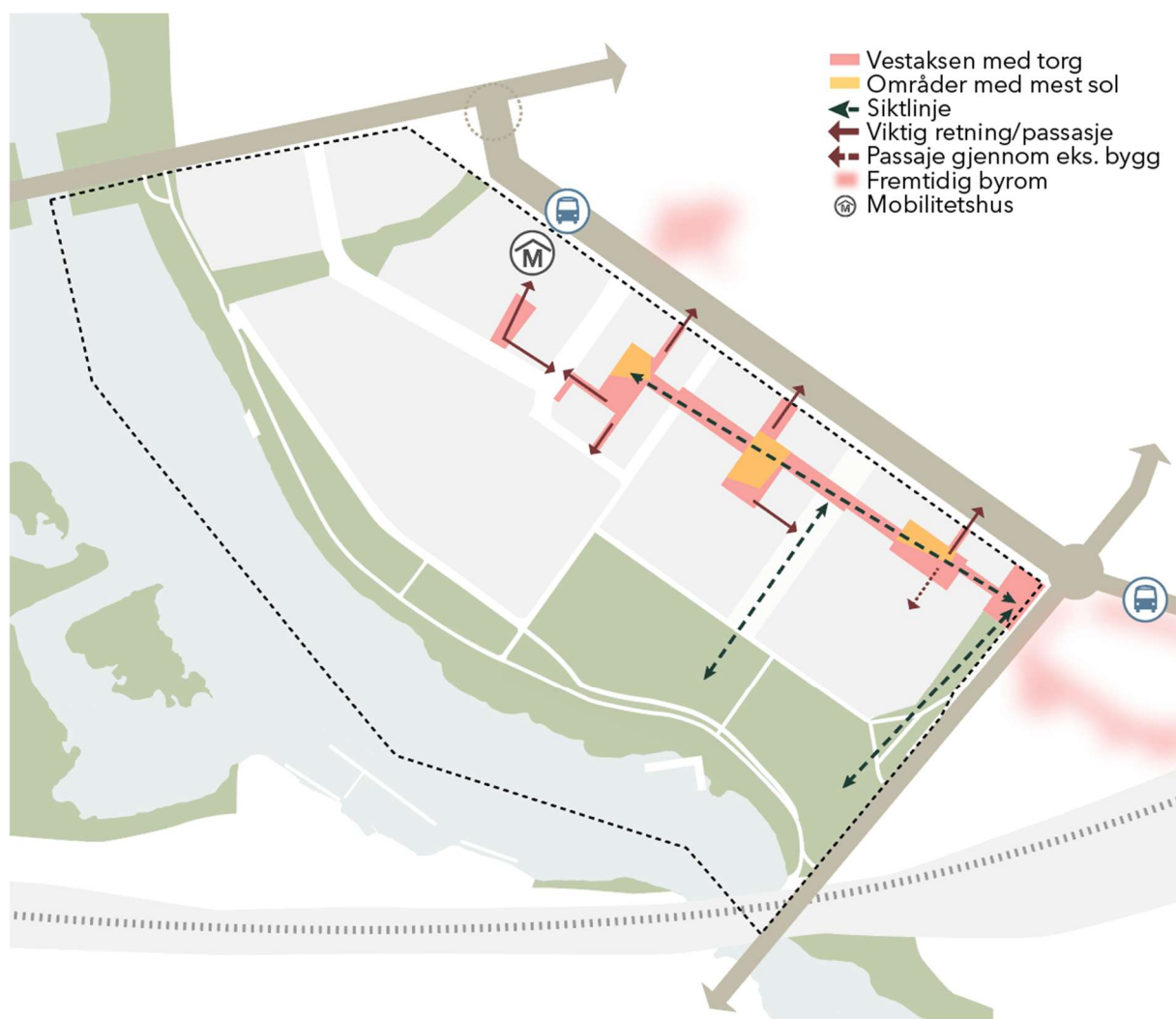
Figur 13. Planfaglige anbefalinger for Vestaksen og torgene

Vestaksen med torgene skal bidra til å binde området sammen og knytte seg til viktige byrom, målpunkter og forbindelser på utsiden av planområdet. Vestaksen og torgene skal ha stor grad av åpne aktive fasader og utadvendte funksjoner som bidrar til et variert byliv gjennom døgnet og året.

Torg er delt i underkategoriene bytorg, strøktorg og fellestorg, hvor størrelse og grad av offentlighet og aktivitetsnivå varierer. Torgene skal være regulert til samferdselsformål, med unntak av fellestorg, som kan være regulert til uteoppholdsareal tilhørende boliger.

Det skal etableres 5 torg som en del av og i tilknytning til Vestaksen. Det skal etableres ett atkomsttorg ut mot Brogata og ett torg i hvert kvartal; Rådhusetorget, Justistorget, Vesttorget. Vestaksen avsluttes i Vesttorget, men skal ha en gangforbindelse videre til Mobilitetstorget i forkant av Mobilitetshuset, slik at det oppleves som en del av et sammenhengende byrom. Fra Mobilitetstorget skal det være en gangforbindelse videre til bussholdeplassen i Jonas Lies gate.

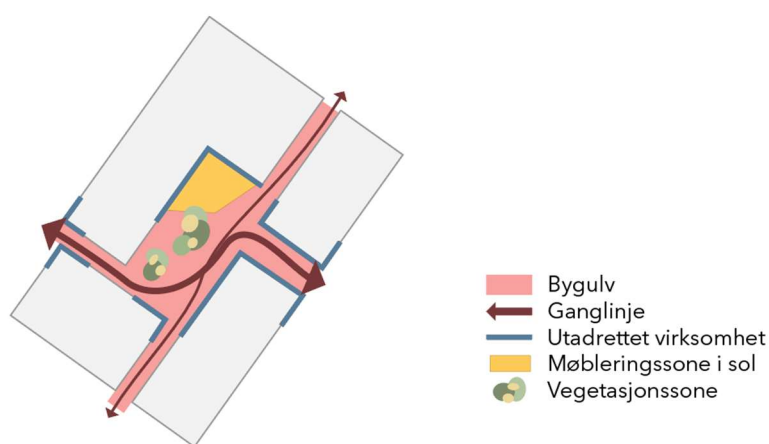
Atkomsttorget og Rådhusetorget etableres som bytorg for hele befolkningen. Her skal det tilrettelegges for servering, små butikker, kulturaktiviteter og arrangementer. Justis- og Vestkvartalet skal etableres som strøktorg for i hovedsak bydelens befolkning. Her skal det tilrettelegges for opphold, servering, noe handel og mindre arrangementer. Mobilitetstorget etableres som et fellestorg for befolkningen i nærområdet. Her skal det være mulighet for opphold og felles arrangementer.



Figur 14. Siktlinjer og forbindelser til/fra Vestaksen og torgene

Vestaksen med Rådhusstorget, Justistorget og Vestkvartalet utformes som en gågate med et varierende romforløp. Siktlinjen fra Adkomsttorget, gjennom Rådhusstorget og Justistorget, til Vesttorget bør opprettholdes for å gi en lesbarhet i forhold til hvor du skal. I Vestkvartalet blir øst-fasaden inn mot torget en fondvegg som er godt synlig for gående som kommer fra sentrum (øst). Opplevelsen av størrelse og romlighet skal variere, avhengig av høyden på bebyggelsen rundt, orientering, funksjoner i første etasje, åpninger i bebyggelsen osv. Siktlinje fra Vestaksen og Atkomsttorget mot Sagparken er viktige å bevare og underbygge for å skape kontakt til parken.

Fra torgene skal det etableres passasjer, smett og smug som gir forbindelse til gater og parker i området rundt. De viktigste retningene for å etablere forbindelse og sammenheng med områdene rundt, er markert i figur 14. Utforming, høyde, bredde, overbygg og retning kan variere og gi ulike opplevelser.

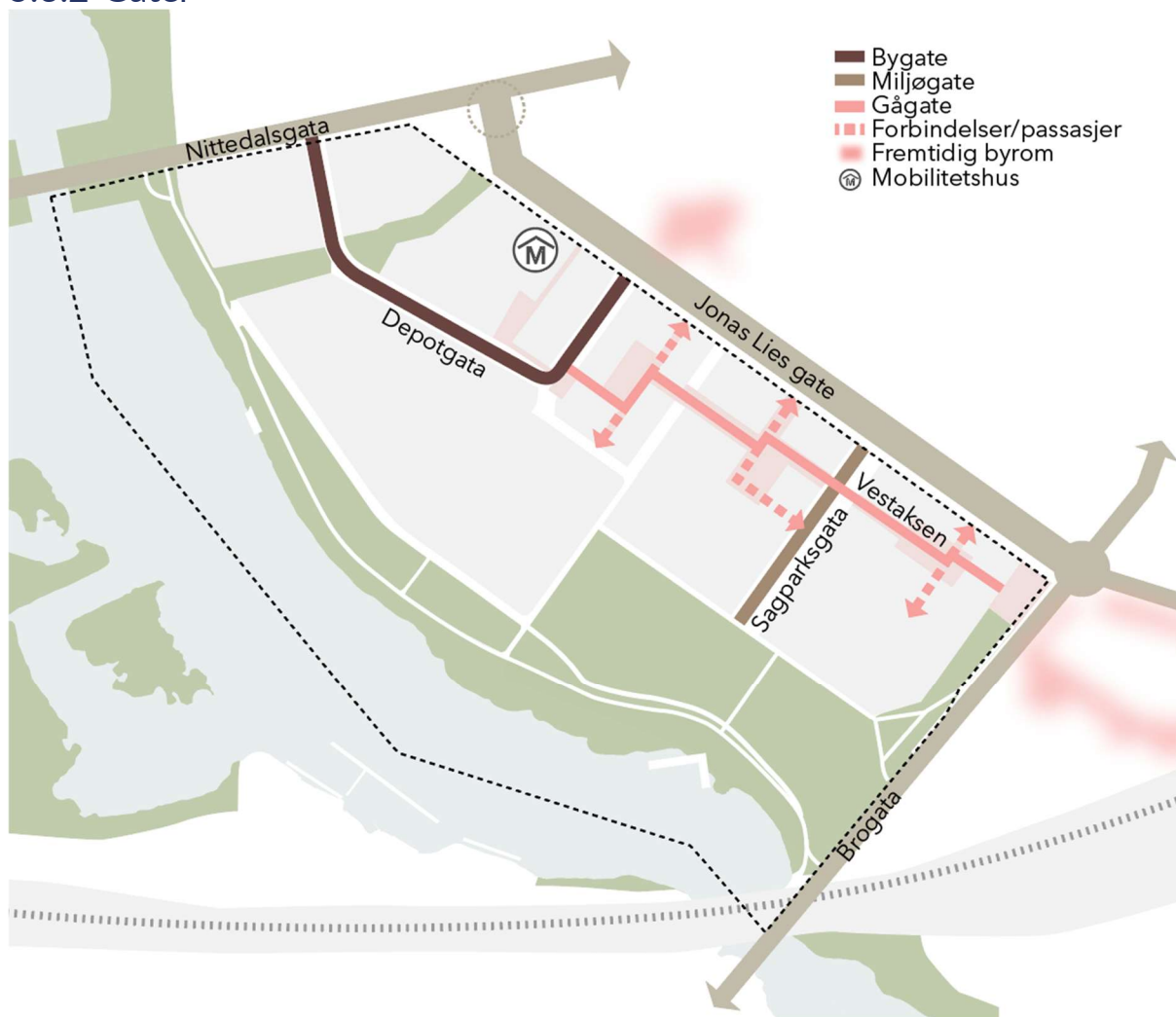


Figur 15. Prinsipper for utforming av torgene

De delene av torget som har mest sol skal tilrettelegges for opphold, og soner med mye gangtrafikk skal legges utenom disse. Bruk av arkader i første etasje ut mot byrommet kan utvide bygulvet og skape en overgangssone mellom ute og inne som blir en oppholdssone i ly av vær og vind. Arkader kan også bidra til større variasjon i romlighet og gi rytme og variasjon i fasaden.

Det skal utarbeides et felles material- og vegetasjonskonsept med tilhørende material- og fargepalett for Vestaksen og torgene. Se beskrivelse i kapittel 9.4.1. Vegetasjonskonseptet bør speile årstidene i blomstring og lauvfarger, og også ha stort innslag av vintergrønt.

### 5.3.2 Gater



Figur 16. Planfaglige anbefalinger for gatene

Gatene er delt i tre underkategorier; gågate, miljøgate og bygate. For denne kategoriseringen er det tilgjengelighet og prioritering av fotgjengere og syklister som er bestemmende. Gatene skal være regulert som samferdselsformål.

Depotgata utformes som en bygate og har en viktig funksjon som atkomstgate til delområdene vest i planområdet. Gaten mellom Justiskvartalet og Rådhuskvartalet (her kalt Sagparksgata) utformes som en miljøgate. Vestaksen utformes som en gågate fra Brogata til Depotgata. Depotgata og Sagbruksgata skal utformes med smale kjørefelt, brede fortau, regnbed og/eller felt for vegetasjon. Der det er utadrettede funksjoner i første etasje mot fortauet skal fortauet utvides eller første etasje trekkes inn i fasaden for å gi mer plass til møblering og opphold langs fasaden. Det skal være lav hastighet og gate-/sykkelparkering kan etableres i sonen for regnbed/vegetasjon. Sykling foregår i blandet trafikk eller på fortau. Fotgjengere som følger Vestaksen skal prioriteres ved kryssing av Sagparksgata. Dette kan gjøres ved å videreføre belegning eller andre visuelle virkemidler.

Der det er boliger i første etasje skal det etableres forhage mellom fortauet og fasaden. Forhagen kan være felles for beboerne eller utformes som privat uteplass for boligene med direkte utgang i arealet. Forhagen skal lage en buffer mellom det offentlige fortauet og boligen, og utearealet skal bidra til å skape aktivitet langs gateløpet. Forhagene skal ha en bredde på mellom 2 og 4 meter. En forhage på 2 meter ivaretar behov knyttet til inngangspartiet og noe møblering langs fasaden. En forhage som er 4 meter, muliggjør gode vekstvilkår for vegetasjon og gode oppholdssoner.

Vestaksen skal utformes som en gågate spesielt tilrettelagt for gående. 1.etasje ut mot Vestaksen skal ha stor grad av utadrettede virksomheter med åpne og aktive fasader. Det skal være oppholds- og sitteplasser, beplantning, tilpasset belysning og sykkelparkering lett tilgjengelig. Kvaliteter og utforming av Vestaksen som gågate er ytterligere beskrevet i kapittel 5.3.1.

### 5.3.3 Gang- og sykkelforbindelser



Figur 17. Planfaglige anbefalinger for gang- og sykkelforbindelser

Det skal være et tett nettverk av gangforbindelser i området som gjør det enkelte å bevege seg til fots og på sykkel. Gangveiene skal være asfalterte, ha god belysning og vinterdrift.

Hovedsykkelruten som går langs flomvollen skal opparbeides som sykkelvei adskilt fra turstien. Sykling skal ellers skje i blandet trafikk, enten på gangveiene eller i gatene.

Vestaksen er en sammenhengende gangforbindelse og sekvens av offentlige rom som binder sammen Rådhuskvarartalet, Justiskvarartalet og Vestkvarartalet. Vestaksen skal være forbeholdt gående. Se nærmere beskrivelse i kapittel 5.3.1.

### 5.3.4 Parker



Figur 18. Planfaglige anbefalinger for parkene

Parkene er først og fremst områder for rekreasjon, og er i all hovedsak grønne og frie for trafikk. Parkene er i byromsnormen for Lillestrøm delt inn i bypark, strøspark og fellespark. Parkene skal være regulert som grøntstruktur, med unntak av fellespark, som kan være regulert til uteoppholdsareal tilhørende boliger.

Vegetasjon og trær skal gi parkene karakter og styrke stedsidentiteten. Vegetasjonen skal også bidra til opplevelsesverdi, økologisk kvalitet og håndtering av overvann. Busk og staudefelt som etterlikner ransonen på skog kan ha funksjon som regnbed. Ny vegetasjon skal brukes aktivt til å skape siktlinjer, romfølelse og avgrensninger for ulike aktiviteter, kunst og historiske elementer. Treklynger, trekkerer og alléer skal ha ulike treslag som gir variasjon gjennom årstidene. Det skal være en blanding av vintergrønne og løvfellende trær og busker, og stauder som bevarer sin form gjennom vinterhalvåret. Det skal i hovedsak brukes norske arter.

### **Sagparken**

I Lillestrøm by vest ligger Lillestrøms største og viktigste bypark; Sagparken. Parken har flere byomfattende tilbud og funksjoner, som skateparken og kunstparken, og historiske bygninger som formidler området historie og Lillestrøms identitet som en trelastby. Disse kvalitetene skal videreføres og videreutvikles. Kunst og kulturminner skal i størst mulig grad stå urørt og ikke tas ut av eksisterende kontekst.

Sagparken skal fortsette å være et rekreasjonsområde som kobler seg til elveparken langs Nittelva, samtidig skal den få flere funksjoner som legger til rette for kulturelle og sosiale aktiviteter: Det skal etableres flere møteplasser som tilrettelegger for sosialt samvær. Det skal tilrettelegges for planlagte aktiviteter, som piknik, bursdagstreff eller sommeravslutninger, men også for mer spontan aktivitet og tilfeldige møter.

Det skal etableres flere aktivitetsområder tilpasset ulike aldersgrupper og behov, blant annet en bylekeplass som skal være en tydelig attraksjon og møteplass for barn og familier. Det anbefales å gjennomføre brukervedvirkning i nærområdet for å kartlegge hvilke andre aktivitetsflater det er behov for i parken.

Det skal etableres flere gangforbindelser gjennom parken som binder sammen områder i parken og som gir flere naturlige bevegelsesforløp.

Sagparken er viktig for klimatilpasning i området og parken har en viktig funksjon som en buffersone for håndtering av overvann ved store nedbørshendelser og flom. Det skal settes av areal i parken til overvannshåndtering, som sammen med flompumper sikrer at overvann kan håndteres for å redusere skader.

### **Elvebredden**

Den eksisterende flomvollen, Elvebredden, med tursti og bryggeanlegg skal videreføres. Det kan etableres flere sitteplasser og andre enkle elementer som gir mulighet for opphold.

### **Fellesparken**

Fellesparken er den blågrønne aksen mellom Elvebredden og Jonas Lies gate nordvest i planområdet. Denne skaper en viktig forbindelse mellom turstien langs Nittelva og bussholdeplassen i Jonas Lies gate, samt at den skaper en kobling fra Vestaksen og Depotgata ned mot elva. Fellesparken kan inngå som uteoppholdsareal for nye boliger

og skal utformes med varierte oppholdssteder og mulighet for lek. Fellesparken er en flomvei og skal ha regnbed og fordrøyningsareal i tilknytning til flompumpe ved elva.

## 5.4 Arealbruk



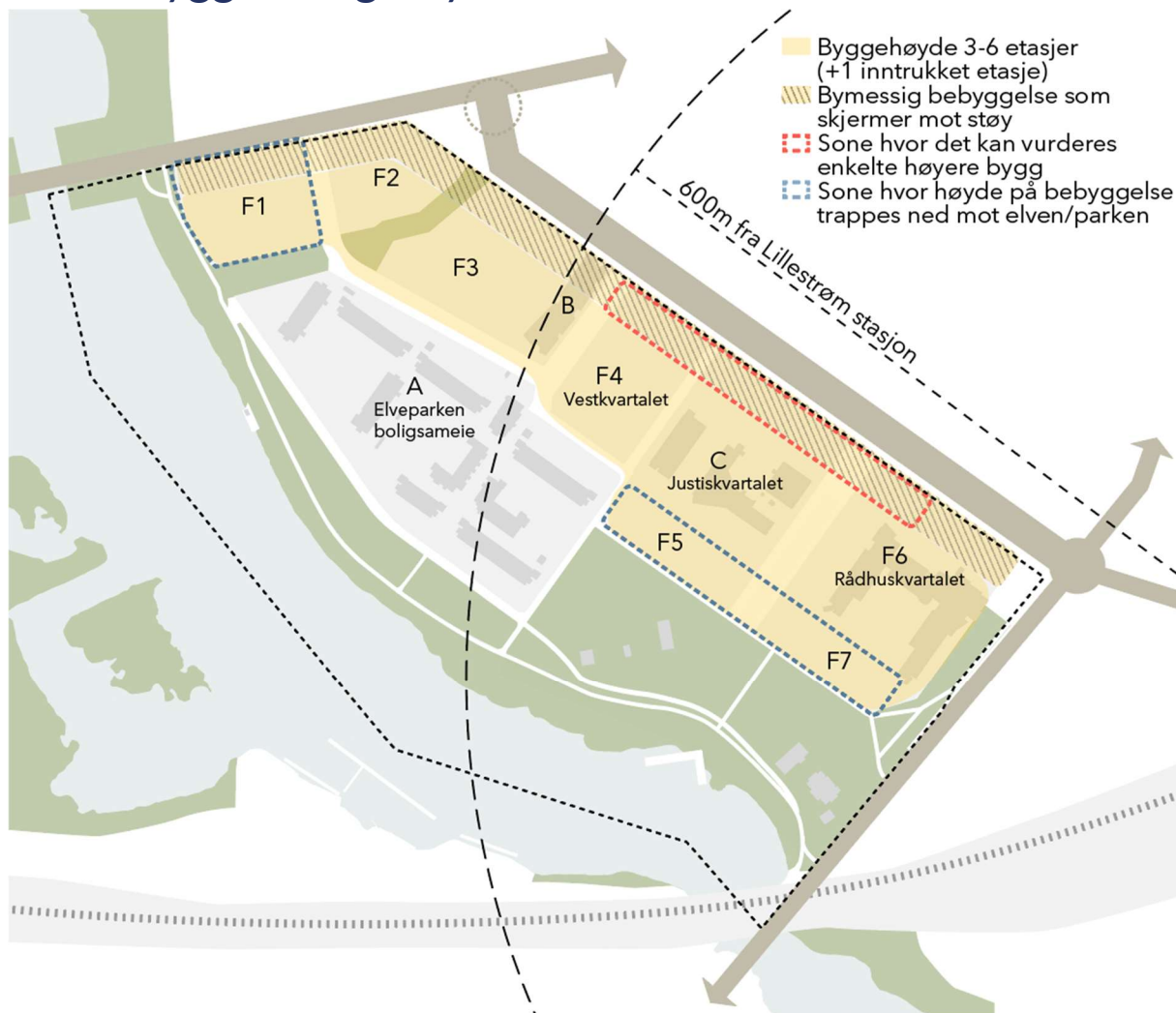
Figur 19. Planfaglige anbefalinger for arealbruk

Arealbruken i området skal være variert, men med hovedfokus på kontorformål og boligformål.

Byggefeltene som ligger nærmest Lillestrøm stasjon skal ha sentrumsformål med stort innslag av kontor og noe forretning og bevertning mot viktige gater, gågater og torg. Området er også egnet for offentlig og privat tjenesteyting, høyskole/universitet, boliger/studentboliger og studentbarnehage.

Byggefeltene lengst vest i området skal ha boligformål, med noe forretning og bevertning langs Jonas Lies gate og Nittedalsgata. I felt 3 kan det etableres et mobilitetshus.

## 5.5 Bebyggelse og høyder



Figur 20. Planfaglige anbefalinger for bebyggelse og høyder

Langs Jonas Lies gate og Nittedalsgata skal det etableres en bymessig bebyggelse som følger byggelinjen langs gaten og har utadrettede funksjoner i første etasje mot tilliggende fortau. Bebyggelsen skal bidra til å skjerme gårdsrommene mot sørvest fra støyen fra gatene.

Mot sør og vest skal det etableres en mer åpen bebyggelsesstruktur som slipper sol, lys og utsikt inn i kvartalene.

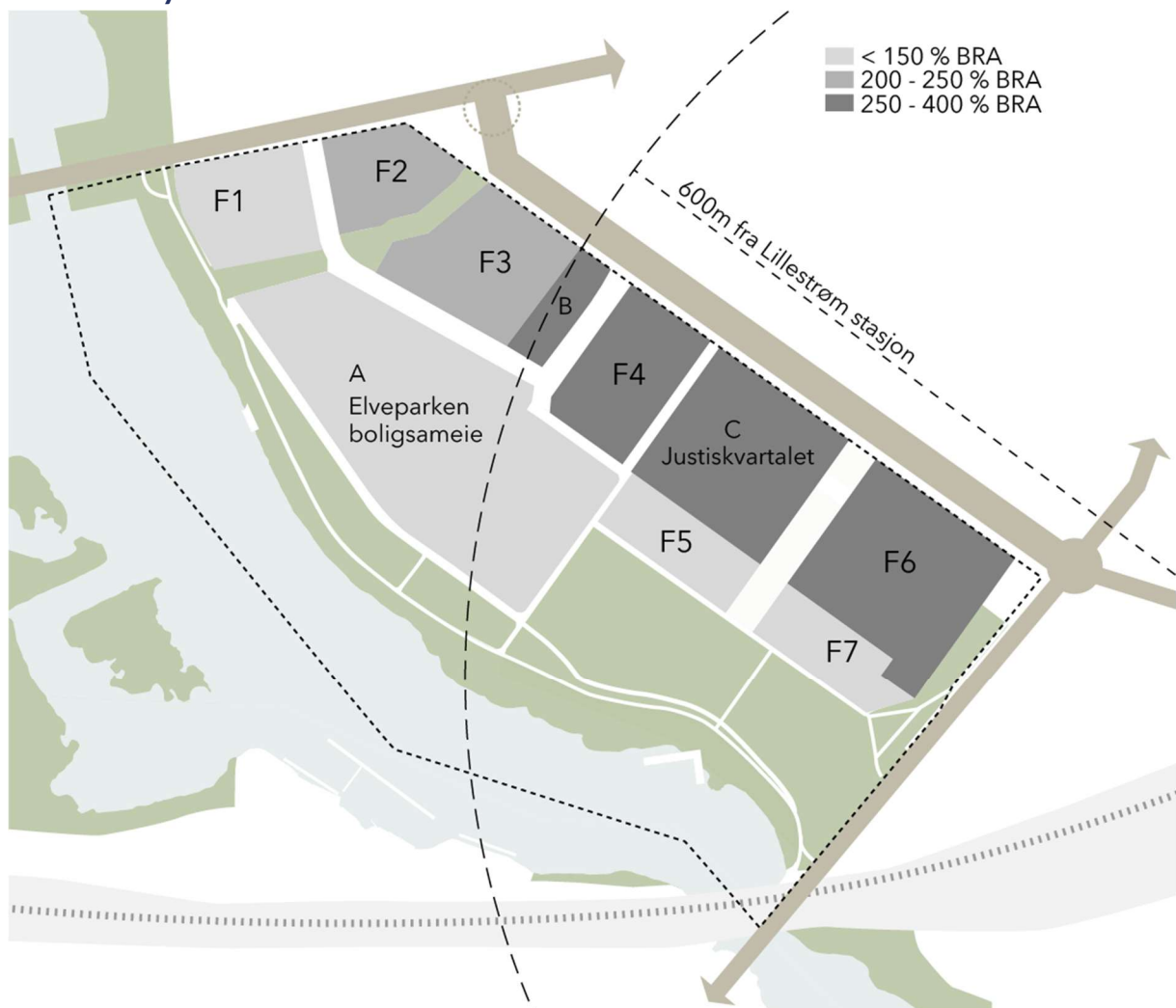
I felt 1 skal det vurderes om noe av eksisterende bebyggelse som må rives i forbindelse med utvidelse av Nittedalsgata kan flyttes internt innenfor byggefeltet, eller om det kan etableres ny tett-lav-struktur mot sørvest.

Langs Nittedalsgata og Jonas Lies gate kan bebyggelsen være 5 til 6+1 etasjer (tilbaketrukket øverste etasje). I enkelte punkt langs Jonas Lies gate, innenfor en radius på 600 meter fra Lillestrøm stasjon, kan det vurderes å etablere høyere bebyggelse, i planprogrammet illustrert med 10 etasjer. Bebyggelse som er høyere enn 6+1 etasjer skal ha et begrenset fotavtrykk slik at volumet oppleves som et slankt punktbygg, ikke som brede lameller.

Mot krysset Brogata/Jonas Lies gate og Nittedalsgata ved Nittelva bru skal bebyggelsen trappes ned for å tilpasses eksisterende bebyggelse.

Mot Depotgata og Sagparken skal bebyggelsen være 3-5 etasjer.

## 5.6 Utnyttelse



Figur 21. Planfaglige anbefalinger for utnyttelse

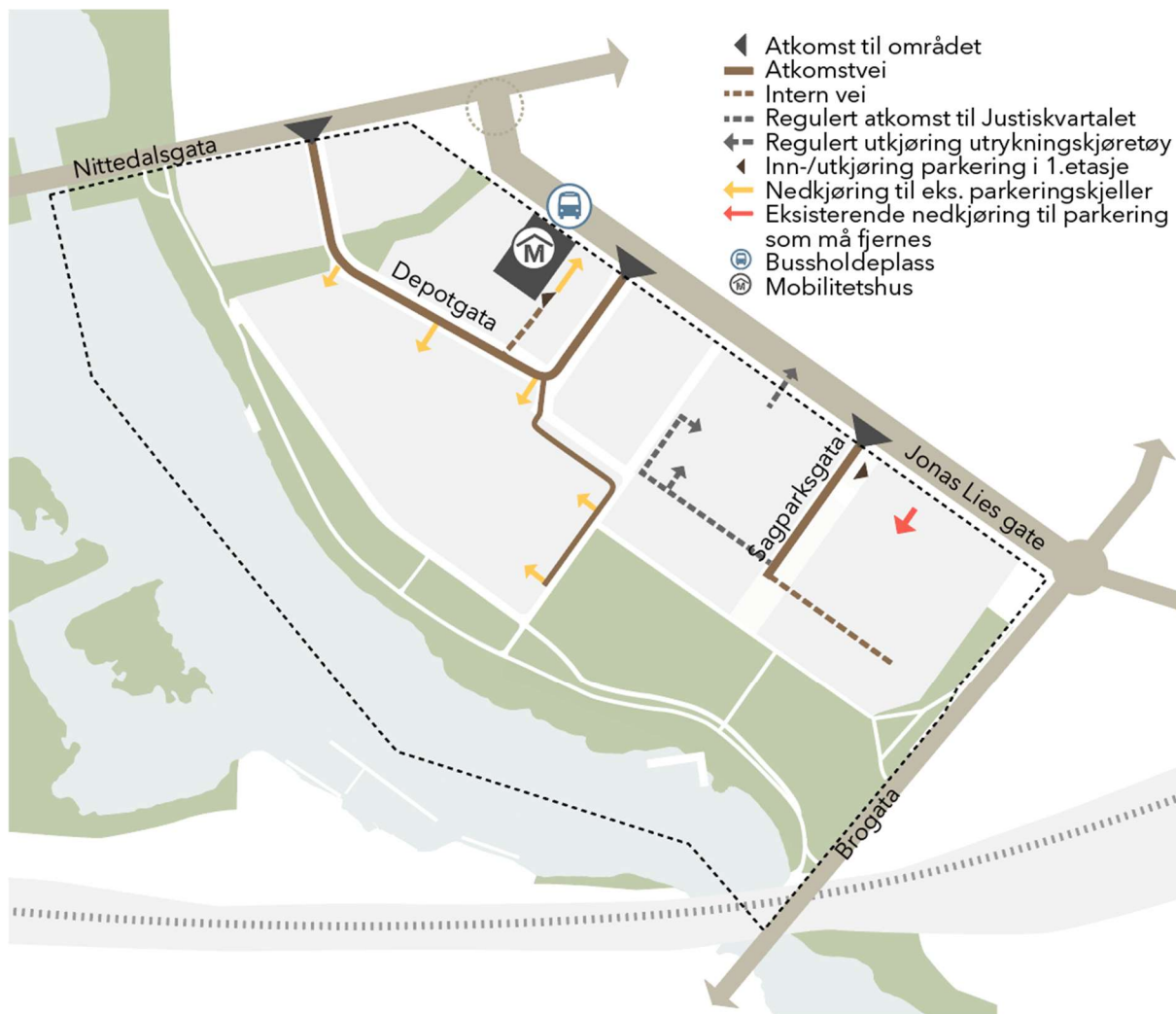
Byggefeltene som ligger langs Jonas Lies gate innenfor en radius på 600 meter fra Lillestrøm stasjon (felt 4 og 6), kan ha en utnyttelse mellom 250 - 400 % BRA.

Byggefeltene som ligger mot Sagparken (felt 5 og 7) kan ha utnyttelse opp til 150 % BRA.

Byggefeltene langs Jonas Lies gate som er satt av til boligformål (felt 2 og 3) kan ha utnyttelse opp til 250 % BRA. Felt 1 kan ha utnyttelse opp til 150 % BRA.

## 5.7 Parkering og adkomst

Det legges opp til to kjøreadkomster til planområdet fra Jonas Lies gate og en fra Nittedalsgata. Det vil være direkte utkjøring for utrykningskjøretøy til Jonas Lies gate i samsvar med gjeldende detaljregulering for Justiskvartalet.



Figur 22. Planfaglige anbefalinger – Anbefaling for adkomst og parkering

Mye av dagens overflateparkering vil forsvinne med endret arealbruk og etablering av et mer urbant bymiljø. For å nå de overordnede målene om reduksjon i klimagassutslipp skal parkeringsbehovet i Lillestrøm by vest fortrinnsvis løses i ett felles parkeringshus over bakken. Ved å samle parkeringsplasser for privatbiler, delebiler, sykkel, bysykler, sparkesykler osv. på ett sted nær kollektivstopp, kan det bli et mobilitetshus for ulike reisemidler. Dette samsvarer med flere av virkemidlene i kommunens vedtatte klimastrategi.

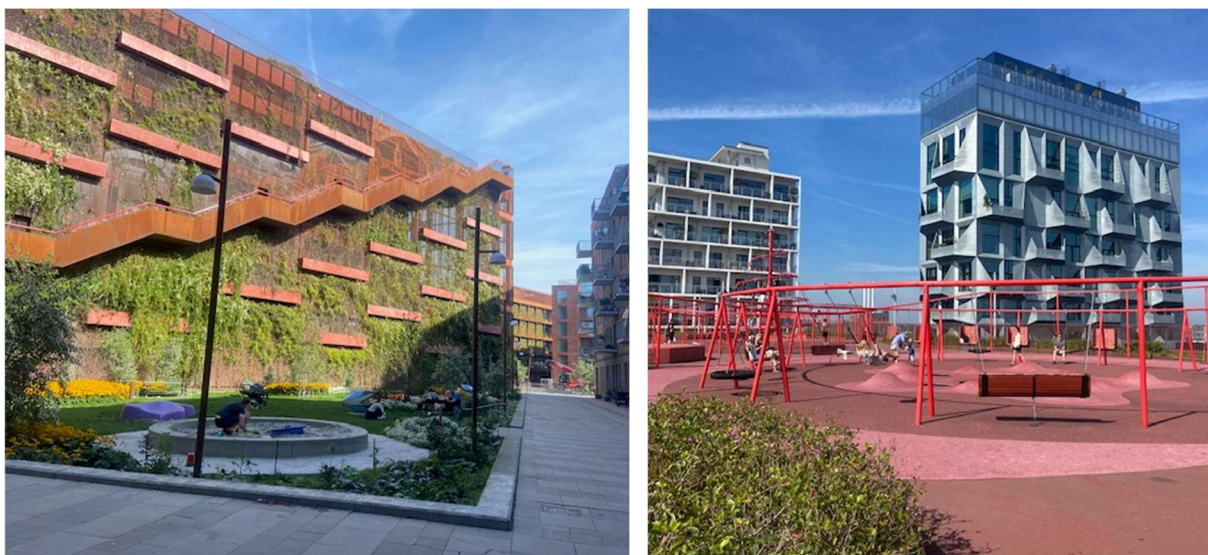
Ved høy parkeringsdekning må parkeringsplasser også legges under ny bebyggelse, dette gjelder spesielt for boliger.

## Mobilitetshus

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.

Mobilitetshuset skal ha utadrettede funksjoner i første etasje, som kafé, butikk, sykkelverksted, miljøstasjon og lignende. Inngangen for gående skal være både fra Jonas Lies gate og fra eget adkomsttorg i Depotgata. Biladkomst skal være fra Depotgata. Inngangen for gående og kjørende skal være adskilt.

Fasaden skal utformes med materialer av høy kvalitet som samspiller med materialbruk og utforming av omkringliggende bebyggelse. Takflaten og fasadene skal ha flere funksjoner, for eksempel grønne tak og vegger, eller aktivitetsflater.



Figur 23. Konditaget Lüders i København er en aktivitetspark på taket til et mobilitetshus. Taket er åpent fra 7 til 22, og nås via heis og en trapp i fasaden. Fasaden er dekket av grønne planter og på bakkeplan er det etablert en liten park. Første etasje består av butikker, kajakkutleie, sykkelparkering og andre utadrettede funksjoner. Bildet til venstre er fra bakkenivå og bildet til høyre er fra taket. Arkitekt: JAJA architects. Foto: Asplan Viak AS

Se nærmere beskrivelse av mobilitetshus i Mobilitetsplanen, vedlegg 7.

## Parkeringsnorm for bil og sykkel

Lillestrøm by vest har svært gode kollektivdekning og mål om å etablere gode urbane rom som tilrettelegger for gange gjennom området til Lillestrøm stasjon. En restriktiv parkeringsdekning for privatbiler i sentrale områder er nødvendig for å få ned klimagassutslipp, og er et av virkemidlene som foreslås i kommunens klimastrategi (utslippene må ifølge den reduseres med ca. 70% for å nå målet om lavutslippssamfunnet).

Parkeringsnormen for bil er i høringsutkastet litt høyere enn det som ligger i kommuneplanens arealdel 2023-2035 med hensyn på parkering til bolig.

Samtidig så legger parkeringsnormen for sykkel/sparkesykkel (sammen med VPOR tiltak sykkelvei) til rette for at flere kan bruke sykkel for sine hverdagsreiser. Kommunens sykkelstrategi slår fast at kommunen skal sikte mot å bli Norges beste sykkelkommune.

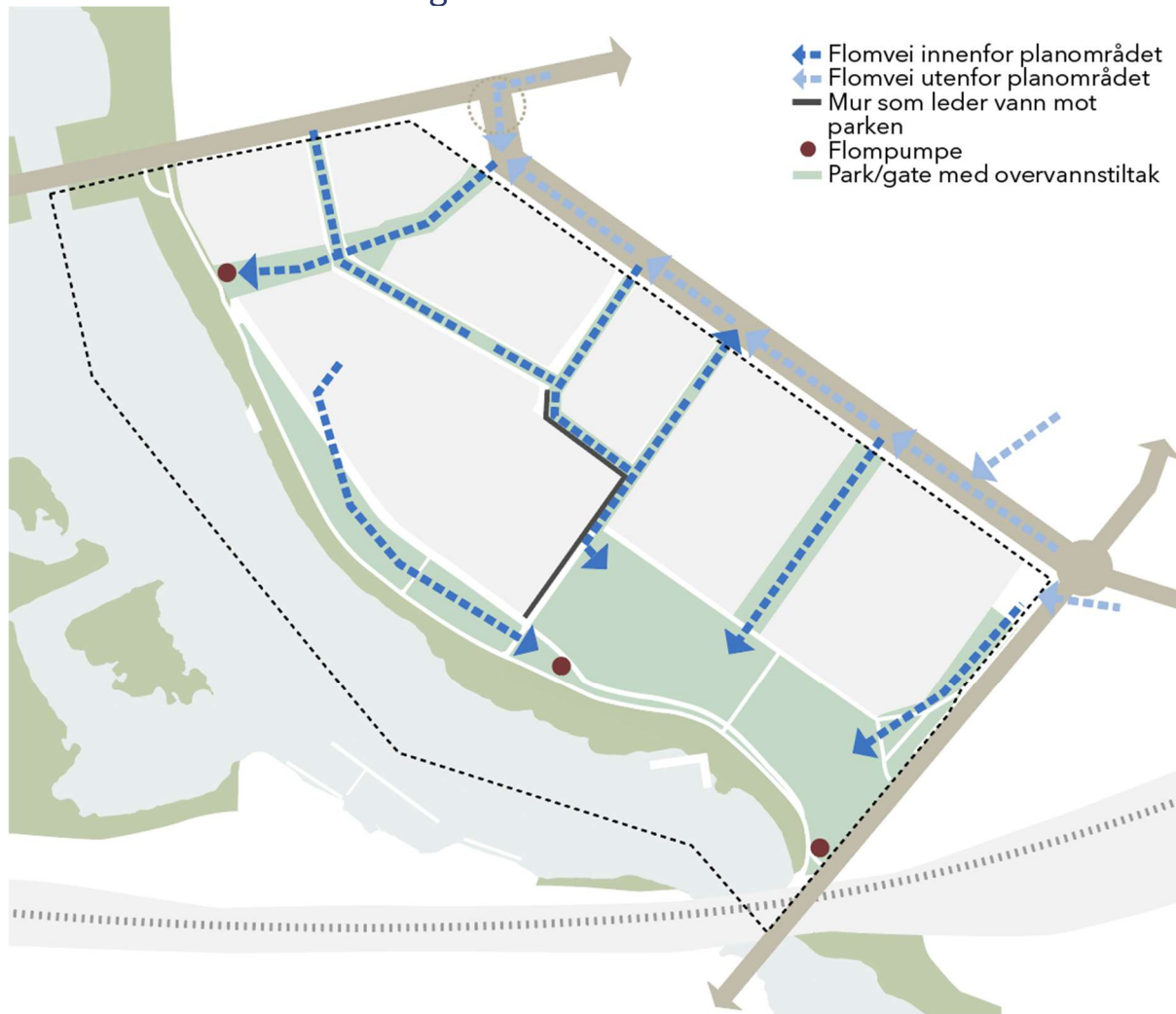
#### Foreslått parkeringsnorm Lillestrøm by vest

Formål	<i>Antall p-plasser for bil (maksimum) – Kommunedirektørens forslag</i>	Antall p-plasser for bil (maksimum) – Offentlig ettersyn	Antall p-plasser for sykkel (minimum)
Bolig (blokk/leilighet)	<i>0,5 per 100 m<sup>2</sup></i>	1,2 per boenhet*	2 per 100 m <sup>2</sup>
Studentbolig	<i>0 per 100 m<sup>2</sup></i>	0 per 100 m <sup>2</sup>	2,5 per 100 m <sup>2</sup>
Kontor	<i>0,1 per 100 m<sup>2</sup></i>	0,5 per 100 m <sup>2</sup>	1 per 100 m <sup>2</sup>
Forretning/handel/serVICe	<i>0,5 per 100 m<sup>2</sup></i>	0,8 per 100 m <sup>2</sup>	1 per 100 m <sup>2</sup>
Undervisning	<i>0,1 per 100 m<sup>2</sup></i>	0,25 per 100 m <sup>2</sup>	2 per 100 m <sup>2</sup>
Barnehage	<i>0,2 per 100 m<sup>2</sup></i>	0,5 per 100 m <sup>2</sup>	2 per 100 m <sup>2</sup>

\*Det politiske vedtaket fastsetter i tillegg et minimumskrav på 0,8 parkeringsplasser for bil per boenhet.

## 5.8 Klima og miljø

### 5.8.1 Overvannshåndtering



Figur 24. Planfaglige anbefalinger for overvannshåndtering - Overordnet grep for flomveier

I fremtidig situasjon skal overvann benyttes som ressurs i bybildet.

Overvannshåndteringen skal samtidig hensynta økte nedbørsmengder som følge av klimaendringene og sikre en bydel rustet mot overvannsflo. 3-trinnsstrategien for overvann skal følges for å bidra til å skape et klimarobust og fremtidsrettet byområde. Trinnene skal hver for seg og samlet bidra til at overvann utnyttes som ressurs, håndteres lokalt, ikke overbelaster kommunalt avløpsnett og forebygger flomskader.

Det skal etableres et helhetlig, robust og fleksibelt grep, som skal sikre områdets klimarobusthet. Grepet kombinerer blågrønne overvannstiltak på terreng og transport i rør under bakken. Åpne overvannstiltak i området vil utnytte overvann som ressurs til vanning av vegetasjon samt løse utfordringer ved store regnhendelser. I tillegg

bidrar åpne overvannstiltak til økt naturmangfold, bedre vannkvalitet, visuelle kvaliteter og lek med/ved/i vann.

Grepet baseres på at det skal etableres regnbed i gater som renser overvann. Renset overvann ledes fra regnbed til en fellesløsning for overvannshåndtering i «Sagparken» for fordrøyning. Fellesanlegget i «Sagparken» vil også kunne fordrøye overvann fra byggefeltene.

På grunn av flomvollen mot Nittelva må «Sagparken» og «Fellesparken» fungere som resipient for overvann ved overvannsflom. Parkene må utformes slik at overvann kan magasineres i tilknytning til flompumpene som pumper vann ut mot elva.

I helhetsgrepet planlegges det for å tilpasse lengdefall i gater slik at det kan etableres trygge flomveier som leder vannet til buffersoner i «Sagparken» og «Fellesparken». Figur 23 viser overordnet grep for flomveier innenfor planområdet, plassering av flompumper, samt flomveier utenfor planområdet. For å lede vann fra Depotgata til «Sagparken» må det etableres en mur som hindrer vannet i å renne inn mot Elveparken boligsameie.

Overvannstiltak i parken skal utformes på en måte som tilrettelegger for kulturelle og sosiale aktiviteter, gjennom å invitere til lek med vann og ved å skape flere sitteplasser og oppholdssteder. Åpne dammer eller vannspeil skal plasseres og utformes på en måte som ivaretar sikkerheten til barn som leker i parken, og vannet skal være så rent at man unngår gjengroing og skjemmende lukt.

## 5.8.2 Ombruk

### Bygg som skal vurderes for ombruk

Kontorbygget i Depotgata 20 og bussgarasjen i Depotgata 10 skal vurderes for ombruk.



Figur 25. Bussgarasjen i Depotgata 10 Foto: Lillestrøm kommune



Figur 26. Kontorbygget i Depotgata 20 Foto: Lillestrøm kommune

Kontorbygget er i tre etasjer med parkeringskjeller under. Bygget/strukturen kan ombrukes i et mobilitetshus eller til fremtidig kontor/boligbygg med på-/tilbygg.

Bussgarasjen/verkstedet har en karakteristisk takform og et stort, åpent rom med god takhøyde. Bygget kan fungere som et fellesbygg for boligområdet eller ha andre utadrettede funksjoner.

Om, hvordan, og i hvilken grad bygg skal flyttes eller ombrukes skal undersøkes og fastsettes i detaljreguleringsplanene som skal utarbeides etter at planprogrammet er fastsatt.

#### **Materialer skal vurderes for ombruk**

Ny bebyggelse skal i hovedsak legges på arealer som er asfalterte eller bebygget i dag, ombruk av materialer må utredes i detaljregulering og prosjektering. Deler av området kan ha forurensning i grunn fra tidligere virksomhet. Aktuell gjenbruk internt i området kan være:

- Gjenbruke asfalt til veiunderlag
- Gjenbruke jord som må fjernes
- Ombruk av bygningsmaterialer
- No Dig utvidelse av eksisterende VA rør fremfor å grave og legge nye

#### **5.8.3 Energiløsninger**

Planområdet ligger i konsesjonsområdet for fjernvarme og fjernkjøling fra Akershus Energi. AEV leverer i dag fjernvarme og fjernkjøling som er 100 % fornybar med overskuddsenergi fra lokale energikilder. Det ligger infrastruktur for varme gjennom hele planområdet og for kjøling langs Brogata i øst. Nærmeste fjernvarmesentral er knyttet til spillvann og ligger i Brogata under broen. AEV har opplyst at de vil ha kapasitet til å betjene området når det bygges ut. Ifølge kommuneplanens arealdel skal tilknytningen til fjernvarme skje ved anleggsstart slik at fjernvarme kan benyttes til oppvarming og tørking i hele anleggsfasen

Det bør også legges til rette for lokal energiproduksjon. Det åpne landskapet mot elven ligger til rette for å få godeffekt av solenergi på tak og sydvendte fasader.

#### **5.8.4 Avfallsløsninger**

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.

## 6 Planalternativ

Planalternativer er de alternativene som forslagstiller og Lillestrøm kommune mener det kan være realistisk å fremme som planforslag til offentlig ettersyn. Alternativene skal utredes og undersøkes til et likeverdig nivå som gjør at de kan fremmes som selvstendige planforslag til offentlig ettersyn. Gjennom utredningsarbeidet skal disse vurderes og sammenlignes. Et av dem vil danne utgangspunkt for utformingen av planforslaget.

### 6.1 Nullalternativet



Figur 27. Nullalternativet – illustrasjonsplan

#### Planområdet

Nullalternativet i dette området inkluderer eksisterende bebyggelse, infrastruktur og gjennomføring av detaljregulering for Justiskvartalet. Detaljreguleringen for Justiskvartalet er mer enn 5 år gammel, men den anses for den mest relevante utviklingen for dette området. I løpet av de neste fem årene vil sannsynligvis

kommunen etablere en innovativ lekeplass i parken ved Dampmaskinhuset, oppgradere hovedanlegg for VA langs Brogata og oppgradere pumpestasjoner for flomvann.

- Miljøtilstanden i Nittelva er definert som kjemisk dårlig og økologisk dårlig.
- Det er registrert grunnforurensning i Nittedalsgata 66 (bensinstasjon) og Depotgata 11.

Mulig fremtidig oppgradering av NRVA sine anlegg og utbedring av flomsikring er ikke inkludert i nullalternativet, da disse tiltakene ikke er inkludert i reguleringsplan og det ikke er kjent at de er inne i budsjettene for kommende periode.

### **Tilgrensende areal**

Reguleringsplan for utvidelse av Nittelva bru er vedtatt i 2024 og er inkludert i nullalternativet, den ligger rett utenfor planområdet i nordvest.

Fremtidige reguleringsplaner for videre utvidelse av Nittedalsgata og etablering av gjennomgående trasé for sykkel og høystandard kollektivtrasé Oslo-Kjeller er ikke inkludert. Akershus fylkeskommune og Lillestrøm kommune har ikke landet på løsning for disse traséene og har ikke konkrete planer om oppstart av regulering. Ut fra den informasjonen som foreligger ved utarbeidelse av planprogrammet er det ikke mulig å legge dem inn i et nullalternativ.

Pågående reguleringer på tilstøtende arealer som Nittedalsgata 50, Romerike Helsebygg og Lillestrøm bussterminal og Lillestrøm knutepunkt er ikke tatt med i nullalternativet.

### **Videre arbeid**

Foreløpige forslag til mulig utvidelse av Nittedalsgata, oppgradering av Jonas Lies gate, utbedring av flomsikring, oppgradering av VA-anlegg, og pågående regulering på tilgrensende områder er tatt i betraktning ved utforming av plangrepet selv om disse ikke er inkludert i nullalternativet for utredning. Ved senere detaljreguleringer innenfor planområdet må det vurderes om nullalternativet skal oppdateres med nye vedtatte reguleringsplaner.

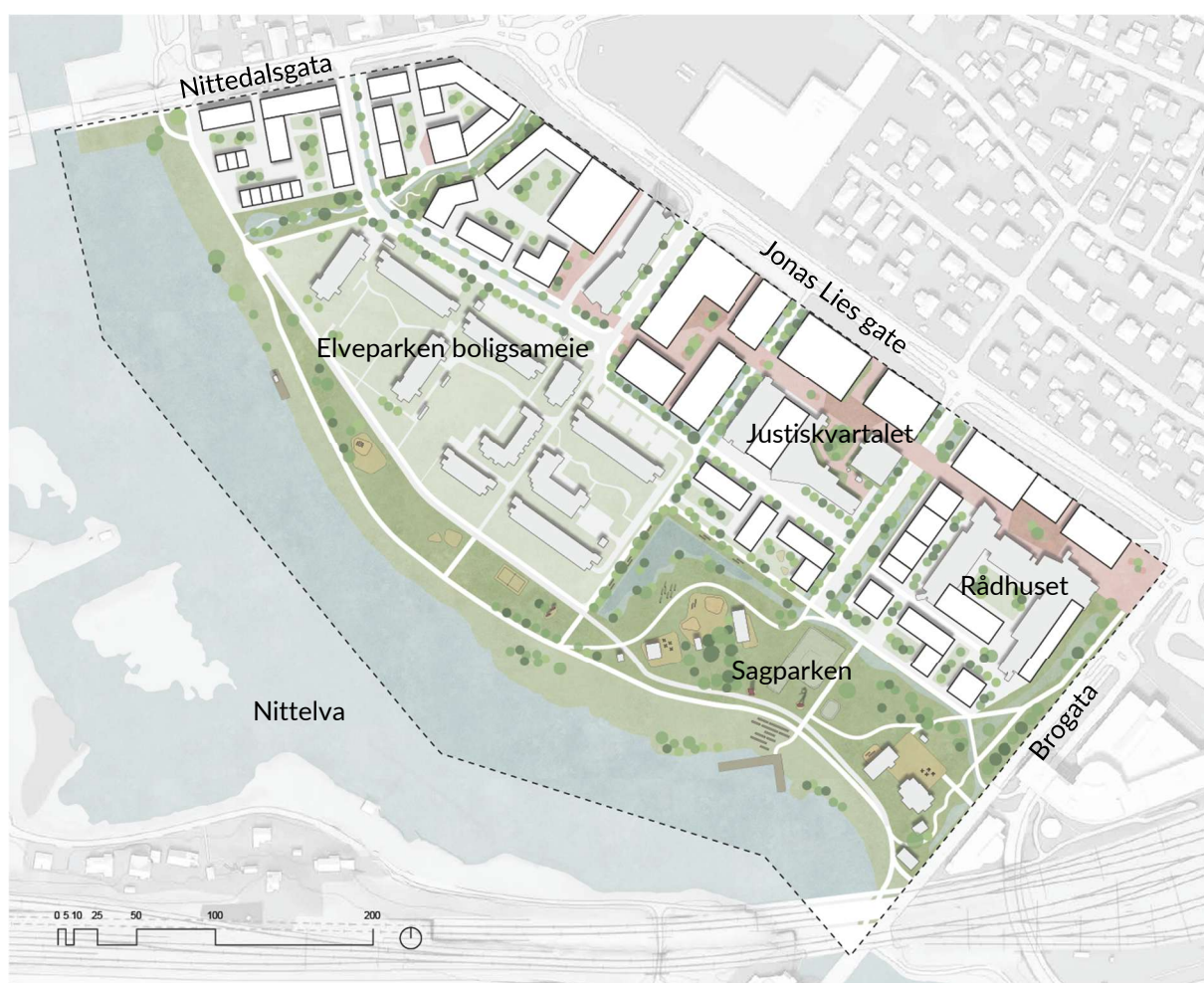
## 6.2 Anbefalt planalternativ

Det anbefalte planalternativet baserer seg på prinsippene for arealbruk, bebyggelsesstruktur, byggehøyder og utnyttelse som er beskrevet i de planfaglige anbefalingene i kapittel 5.

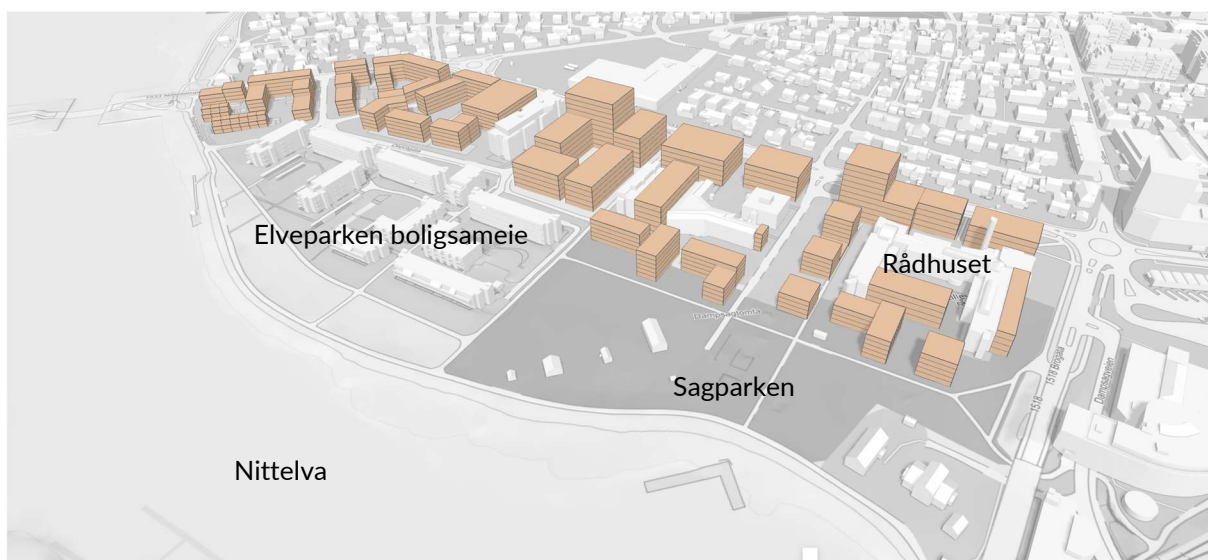
Illustrasjonen viser én mulig måte å bebygge området på. Detaljer rundt bebyggelsens plassering, høyder og utforming vil bli fastsatt i de oppfølgende detaljreguleringsplanene.

Det anbefalte planalternativ er vist med illustrasjonsplan, perspektiver og arealtabell.

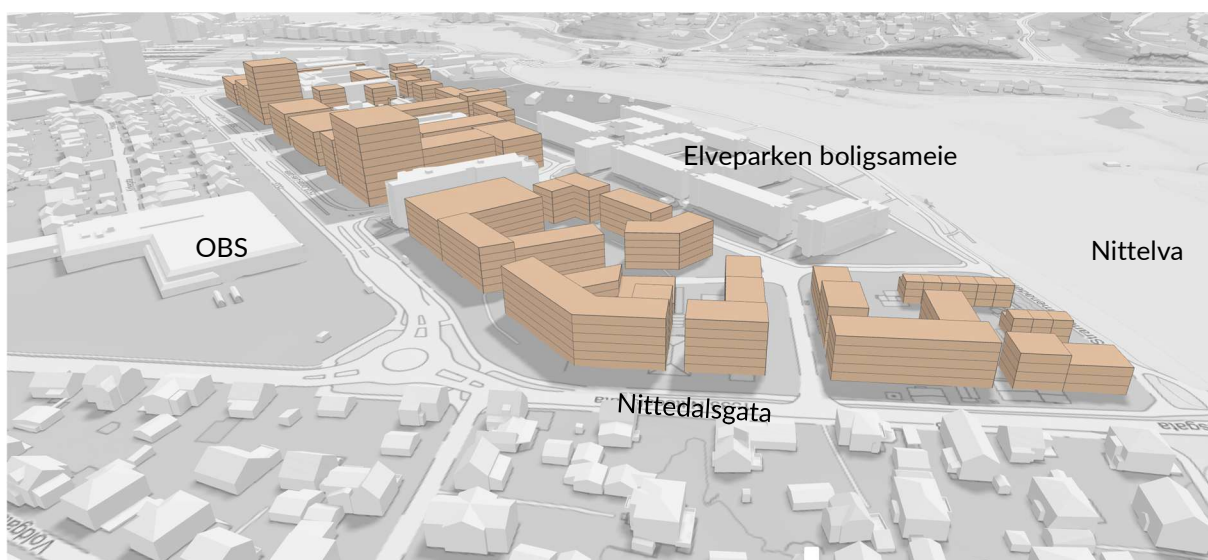
### Illustrasjonsplan og perspektiver



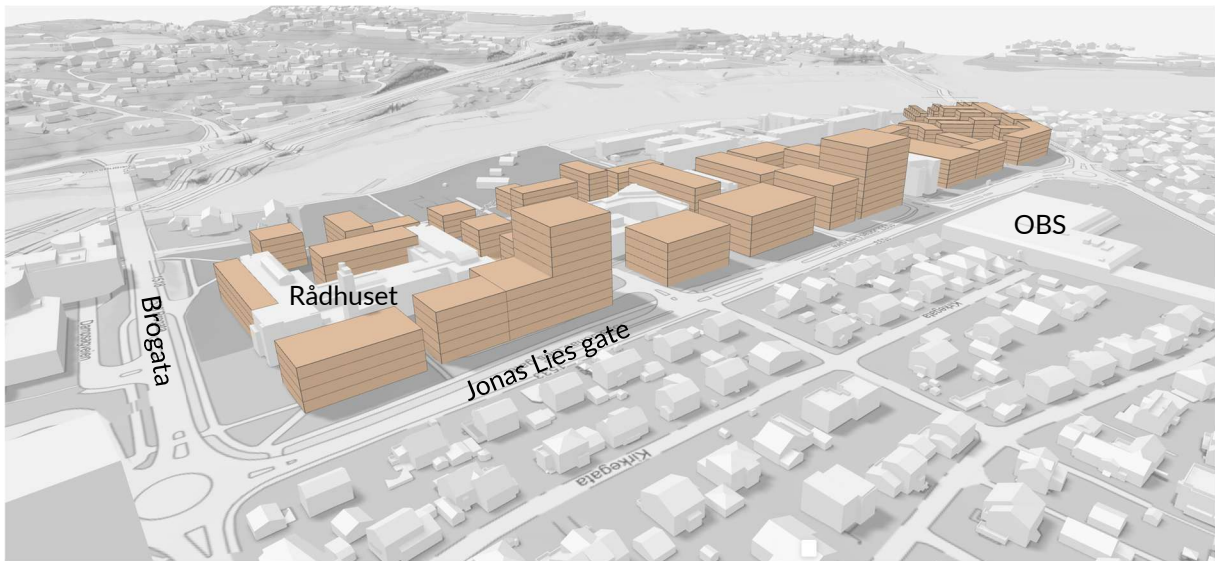
Figur 28. Anbefalt planalternativ - illustrasjonsplan



Figur 29. Oversiktsperspektiv - planområdet sett fra sør



Figur 30. Oversiktsperspektiv - planområdet sett fra nord



Figur 31. Oversiktsperspektiv - planområdet sett fra nordøst

### **Arealoversikt**

Arealoversikten er lagt ved for å vise arealtallene for bebyggelsen som er illustrert i det anbefalte planalternativet. Oversikten viser % BRA og ca. BRA-tall for hvert felt, i tillegg til prosentvis fordeling av formål.

Arealet på byggefeltene samsvarer ikke nødvendigvis med arealet på hver enkelt eiendom innenfor området, da det kun er areal som skal bebygges som inngår i byggefeltarealet. Om deler av eiendommen beslaglegges av gater, parker etc. er dette arealet trukket fra. Endelig avgrensning av byggefeltene vil bli bestemt i de oppfølgende detaljreguleringsplanene, sammen med utnyttelse og fordeling av formål, arealoversikten er derfor veiledende. Areal under terreng er ikke medregnet i BRA.

Tabell 2. Arealoversikt - anbefalt planalternativ inkludert eksisterende bebyggelse

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

\* Inkludert eksisterende bebyggelse (Rådhuset) som utgjør ca. 14 700 m<sup>2</sup> BRA.

Gjennomsnittlig utnyttelse for byggefeltene i planområdet som ligger innenfor 600 meter fra Lillestrøm stasjon er ca. 260 % BRA.

Gjennomsnittlig utnyttelse for de øvrige byggefeltene er ca. 120 % BRA.

# 7 Veiledende plan for offentlige rom

## 7.1 Tiltakskart



Figur 32. Tiltakskart

Tiltakskartet viser hvilke tiltak som skal gjennomføres som en del av utviklingen av Lillestrøm by vest og finansieres av utbyggingen i området.

Tiltakene er delt inn i fire kategorier:

1. Gater
2. Gang- og sykkelforbindelser
3. Torg
4. Parker

## 7.2 Tiltaksliste

Tabell 3. Tiltaksliste

Nr.	Tiltak	Størrelse	Byromskategori*	Standard
<b>1. GATER</b>				
1.1	Depotgata	350 meter	Bygate	Normal
1.2	Sagparksgata	150 meter	Miljøgate	Høy
1.3	Vestaksen		Gågate	Høy
<b>2. GANG-/SYKKELFORBINDELSER</b>				
2.1	Gangvei sør for Vestkvartalet	90 meter	-	Normal
2.2	Gangvei mellom Vestkvartalet og Justiskvartalet	110 meter	-	Normal
2.3	Gangvei mellom Elveparken boligsameie og Sagparken	125 meter	-	Normal
2.4	Hovedsykkelrute med fortau	310 meter	-	Normal
2.5	Hovedsykkelrute langs tursti	250 meter	-	Normal
<b>3. TORG</b>				
3.1	Adkomsttorget	780 m <sup>2</sup>	Bytorg	Høy
3.2	Rådhusetorget	980 m <sup>2</sup>	Bytorg	Høy
3.3	Justistorget	1 280 m <sup>2</sup>	Strøktorg	Høy
3.4	Vesttorget	1 160 m <sup>2</sup>	Strøktorg	Høy
3.5	Mobilitetstorget	630 m <sup>2</sup>	Fellestorg	Normal
<b>4. PARKER</b>				
4.1	Sagparken	34 520 m <sup>2</sup>	Bypark	Høy
4.2	Elvebredden	-	Bypark	Normal
4.3	Fellesparken	3 710 m <sup>2</sup>	Fellespark	Høy

\*Slik byromskategoriene er definert i «Byromsnorm for sentrumsformål i Lillestrøm kommune»

## 7.3 Kvalitet og standard

Byrommene skal utformes i tråd med Byromsnorm for sentrumsformål i Lillestrøm kommune, se Kommuneplanens arealdel 2023-2035 vedlegg 3.2 Vedlegg til bestemmelser.

Det skiller på opparbeidelse med normal og høy standard. Typiske forskjeller mellom normal og høy standard er gjengitt i tabellen under.

Tabell 4. Typiske forskjeller i utforming mellom normal og høy standard

Tiltak	Normal standard	Høy standard
<b>Gater, gang- og sykkelforbindelser</b>	Gatene har asfalterte flater på kjørebane og fortau.	Gater har asfalterte flater på kjørebane med innslag av steinheller, brostein eller trevirke på fortau.  Gågater og miljøgater har dekke av steinheller, brostein eller trevirke. Gatevarme skal vurderes. Møbler, belysning og beplantning med høy kvalitet. Kunst- /designelement vurderes.
<b>Torg</b>	Dekke av asfalt, steinheller, brostein og trevirke.  Møbler, belysning og beplantning med normal standard.	Dekke av steinheller, brostein og trevirke.  Spesialtilpassede møbler, belysning og beplantning med høy kvalitet.  Kunst- /designelement vurderes.
<b>Parker</b>	Møbler, belysning og beplantning med normal standard.  Kunst- /designelement vurderes.	Spesialtilpassede møbler, belysning og beplantning med høy kvalitet.  Kunst- /designelement.

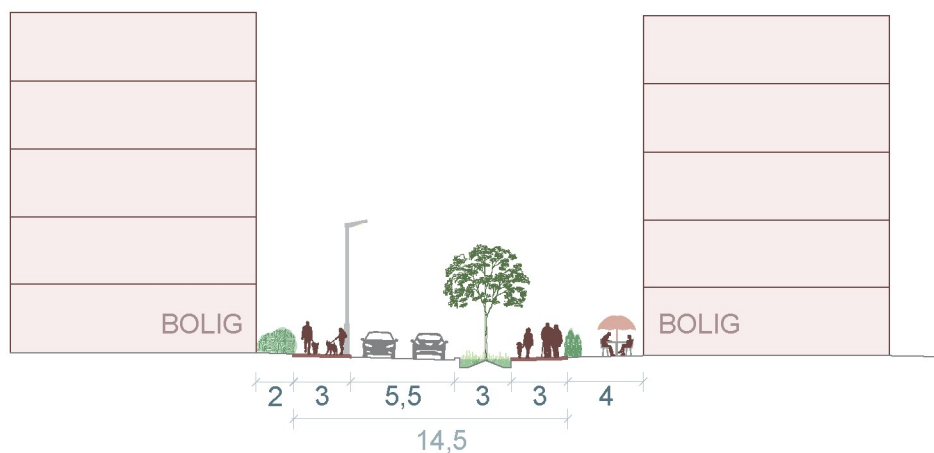
## 7.4 Beskrivelse av tiltakene

### 7.4.1 Gater



Figur 33. Gater – Tiltaksnummer og snittlinjer

## Tiltak 1.1 - Depotgata

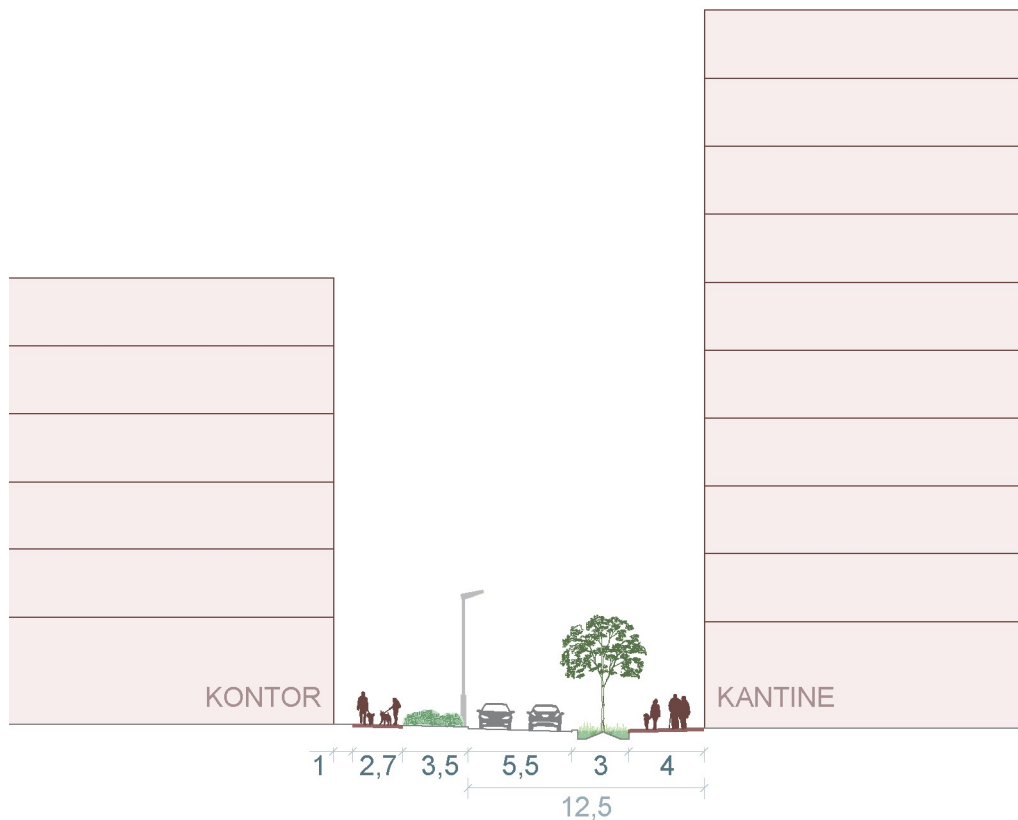


Figur 34. Snitt 1.1a - Depotgata mellom felt 1 og 2 sett mot Nittedalsgata, med ny bebyggelse på hver side.

Depotgata er adkomstgate til felt 1, 2, 3 og 4 (Vestkvartalet), samt eksisterende boliger i Elveparken boligsameie. Gata skal utformes som en bygata og ha brede fortau og ensidig regnbed med vegetasjon. Der det er boliger i første etasje, skal det være forhager mot fortauet. Der det er utadrettede funksjoner i første etasje, skal fortauet utvides inn til fasaden.



Figur 35. Snitt 1.1b - Depotgata mellom eksisterende boligbebyggelse i Elveparken boligsameie (til venstre) og ny bebyggelse i felt 3, sett mot Nittedalsgata.

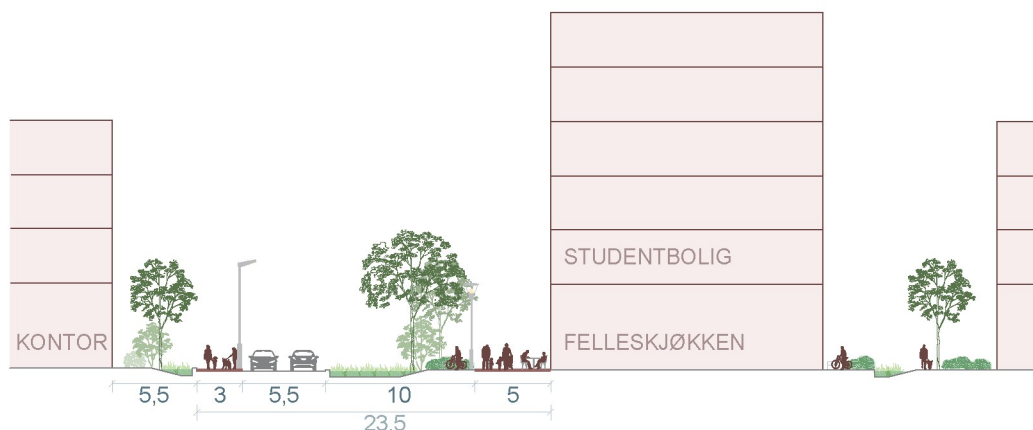


Figur 36. Snitt 1.1c – Depotgata mellom Depotgata 18 (Felleskjøpet) og ny bebyggelse i felt 4, sett mot Jonas Lies gate.



Figur 37. Eksempel på en bredt regnbed i en atkomstgate i Nora Djurgården i Stockholm. Foto: Asplan Viak AS.

## Tiltak 1.2 - Sagparksgata

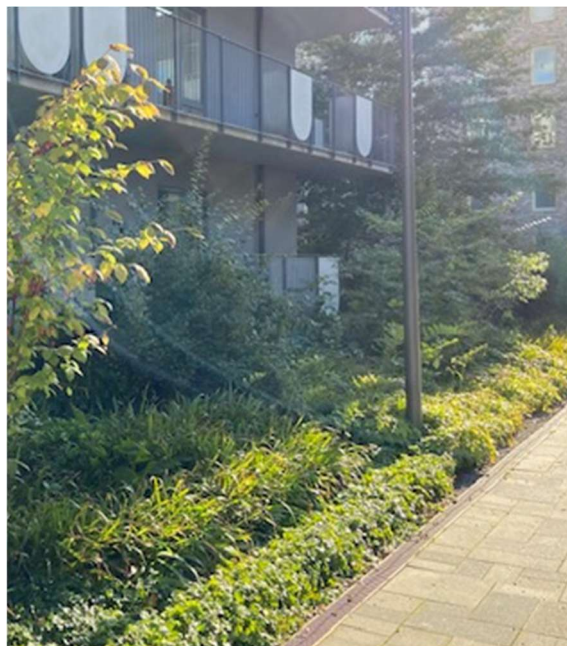


Figur 38. Snitt 1.2 – Sagparksgata sett mot Jonas Lies gate, med bebyggelsen i Justiskvartalet til venstre, og ny bebyggelsen i felt 6 til høyre.

Sagparksgata er adkomstgate for Justiskvartalet og Rådhuset, i tillegg til fremtidig bebyggelse i felt 5, 6 og 7. Gata skal utformes som en miljøgate med gjennomgående bred vegetasjonssone med regnbedfunksjon, som i en flomsituasjon kan lede vann fra Jonas Lies gate til overvannstiltakene og flompumpene i Sagparken. Langs ny bebyggelse i felt 6 skal det være brede fortau med møbleringssone.



Figur 39 (venstre). Eksempel på smal forhage med inngangsparti med beplantning og sykkelparkering i Malmø. Foto: Asplan Viak AS.



Figur 40 (høyre). Eksempel på bred forhage med flersjiktet vegetasjon i Malmø. Foto: Asplan Viak AS.

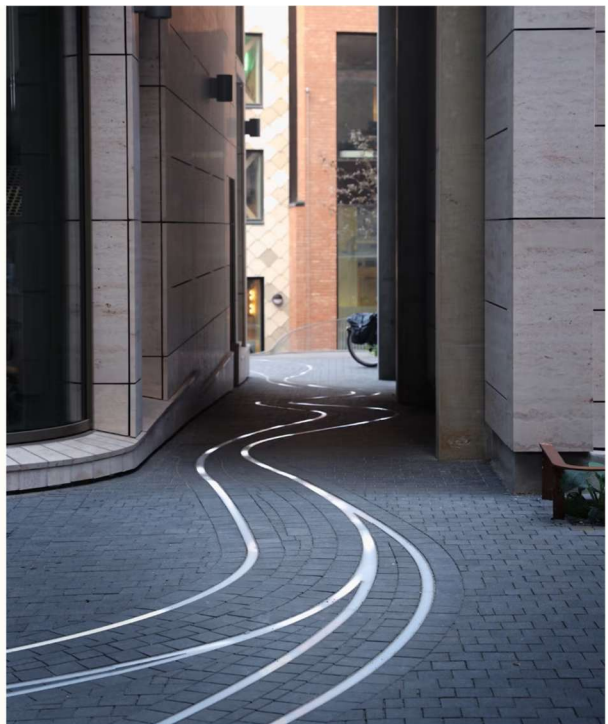
Byutviklingsplanen peker på Vestaksen som en av de viktigste gatene i fremtidens Lillestrøm. Vestaksen er en gågate i forlengelsen av stasjonsområdet og bussterminalen, som forbinder Rådhuskvartalet, Justiskvartalet og Vestkvartalet. I tillegg til å være en sammenhengende forbindelse, skal Vestaksen være en sekvens av byrom med ett sentralt torg i hvert kvartal (se beskrivelsen og snitt 3.3. i kapittel 7.4.3).



Figur 41. Wesselkvartalet i Asker. Gangpassasjer gjennom bebyggelsen kobler byrommene sammen. Bygningsvolumene er tilpasset i form og høyde for å slippe mest mulig lys inn i kvartalet. Arkitekt: Vignæs Kosberg Arkitekter. Foto: Nils Petter Dale + Magnus Aamand Lindquist.



Figur 42. Vikaterrassen i Oslo. Gågate med aktive fasader, oppholdssoner og soner for beplantning. Landskapsarkitekt: Asplan Viak AS. Foto: Asplan Viak AS.



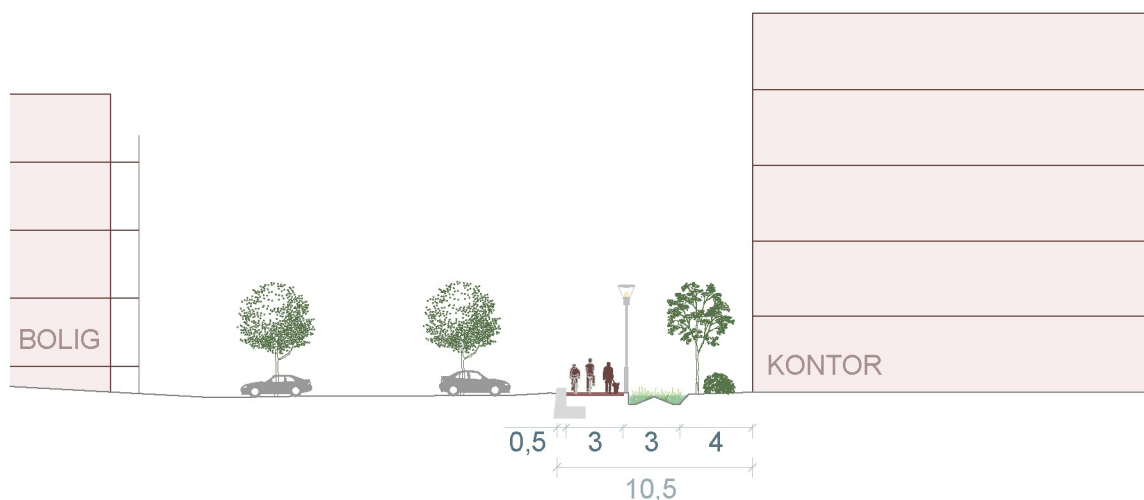
Figur 43. Tullinkvartalet i Oslo ligger i en etablert bystruktur og har mange passasjer og koblinger til gatene rundt. Bevegelseslinjene gjennom kvartalet er vist med lysstriper i belegningen som gjør at man lettere finner veien gjennom kvartalet. Landskapsarkitekt: Landskaperiet as, Aase Skaug MNLA, Kunstner: Void (belysning og amfi), Arkitekt: CUBO Arkitekter og MAD arkitekter. Foto: Kamil Jerzyk

## 7.4.2 Gang- og sykkelforbindelser



Figur 44. Gang- og sykkelforbindelser - Tiltaksnummer og snittlinjer

### Tiltak 2.1 - Gangvei sør for Vestkvartalet



Figur 45. Snitt 2.1 - Gangvei sør for Vestkvartalet (felt 4), sett mot Nittedalsgata, med parkeringsplass og eksisterende boliger i Elveparken boligsameie til venstre og ny bebyggelse i felt 4 til høyre.

Gangveien 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. Kanten er sammenhengende fra Depotgata til Sagparken, slik at vannet som renner inn i området ledes mot regnbedet og videre mot overvannstiltaket i Sagparken.

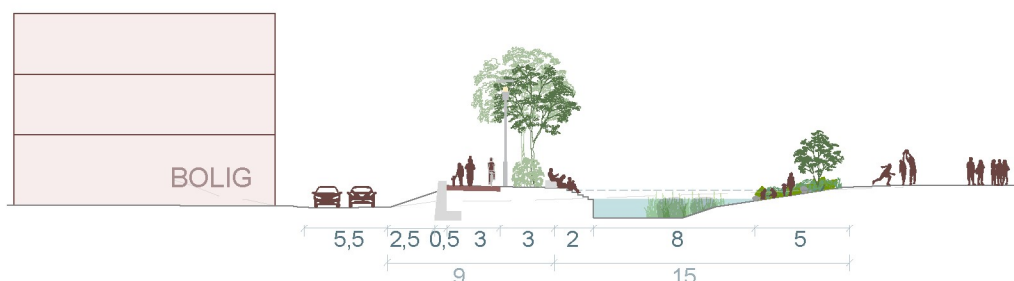
### Tiltak 2.2 - Gangvei mellom Vestkvartalet og Justiskvartalet



Figur 46. Snitt 2.2 – Gangvei mellom ny bebyggelse i Vestkvartalet (felt 4) og Justiskvartalet sett mot Jonas Lies gate.

Mellomrommet mellom Justis- og Vestkvartalet skal håndtere nivåforskjellen mellom kvartalene. Gangveien reetableres i dagens trasé som en 4 meter bred gangvei med asfaltdekke og belysning. På sidene mot Vestkvartalet og Justiskvartalet skal det være grønne soner med regnbed stedvis avgrenset med sittekant.

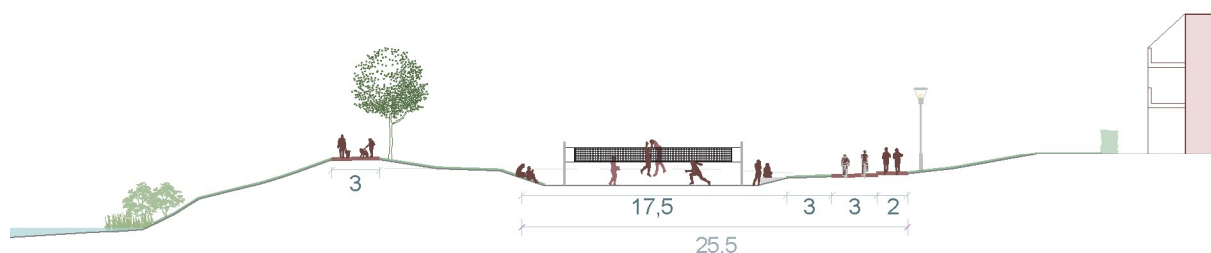
### Tiltak 2.3 - Gangvei mellom Elveparken boligsameie og Sagparken



Figur 47. Snitt 2.3 – Gangvei mellom Elveparken boligsameie og Sagparken sett mot Jonas Lies gate.

Gangveien reetableres i dagens trasé, men heves mot Elveparken boligsameie. På den måten blir gangveien en voll som leder vannet som renner inn i området nordfra ned til overvannstiltaket i parken. Muren langs vollen kan ha flere funksjoner, for eksempel kan den fungere som en benk hvis den utformes med sitteplasser langs gangveien. Gangveien skal være 3 meter bred, ha asfaltdekke og belysning. Mellom gangveien og amfiet mot vannspeilet og parken etableres det en sone for opphold med treplantinger.

#### Tiltak 2.4 - Hovedsykkelrute med fortau



Figur 48. Snitt 2.4 – Hovedsykkelrute med fortau og aktivitetsflate mellom Nittelva og flomvollen til venstre, eksisterende boliger i Elveparken boligsameie til høyre.

Eksisterende gangvei utvides og gjøres om til tosidig sykkelvei med fortau på 3 + 2 meter. Sykkelveien og fortauet skal ha asfaltdekke og belysning. Turveien som går langs flomvollen beholdes som den er i dag som en tursti med grusdekke.

#### Tiltak 2.5 - Hovedsykkelrute langs tursti



Figur 49. Snitt 2.5 – Hovedsykkelrute langs tursti mellom Nittelva og flomvollen til venstre og Samfundet i Brogata 2 til høyre.

Mellom gangvei 2.3 og undergangen under Brogata skal hovedsykkelruten etableres som tosidig sykkelvei langs eksisterende trasé for turveien. Sykkelveien skal asfalteres. For å hindre at grus fra turveien kommer over i sykkelveien skal det være minimum 1 meter rabatt mellom turstien og sykkelveien.

### 7.4.3 Torg



Figur 50. Torg - Tiltaksnummer og snittlinjer

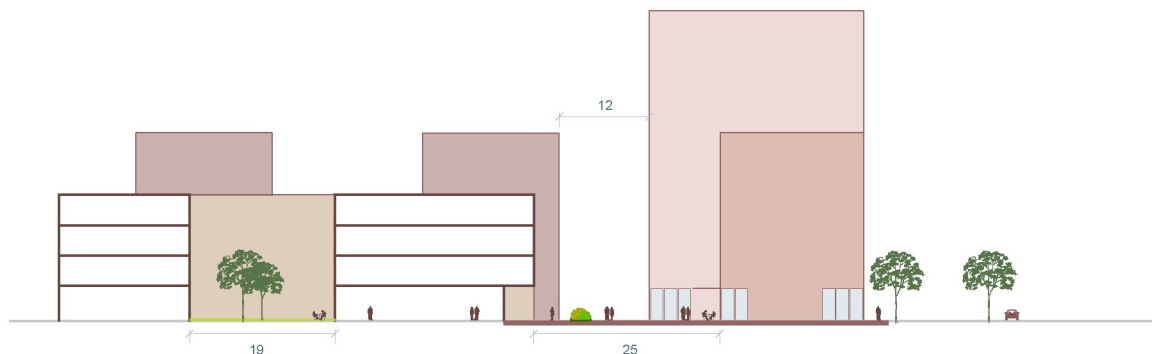
#### **Tiltak 3.1 - Adkomsttorget**

Adkomsttorget skal etableres mellom Rådhuskvartalet, Jonas Lies gate, Brogata og Sagparken. Torget skal ta imot fotgjengerstrømmer fra alle retninger og lede gående inn i Vestaksen. Det anbefales å etablere et bredere fotgjengerfelt over Brogata for å skape god sammenheng mellom Vestaksen og Samfunnsaksen rundt kollektivknutepunktet Lillestrøm stasjon.

Hjørnene i Rådhuskvartalet ut mot torget skal ha utadrettet virksomhet i 1. etasje med åpne og aktive fasader.

Siktlinje mot kulturminner i parken, gjennom Vestaksen og mot Kulturkvartalet og Lillestrøm stasjon skal ivaretas for å sikre god lesbarhet i byrommet.

### Tiltak 3.2 - Rådhusstorget

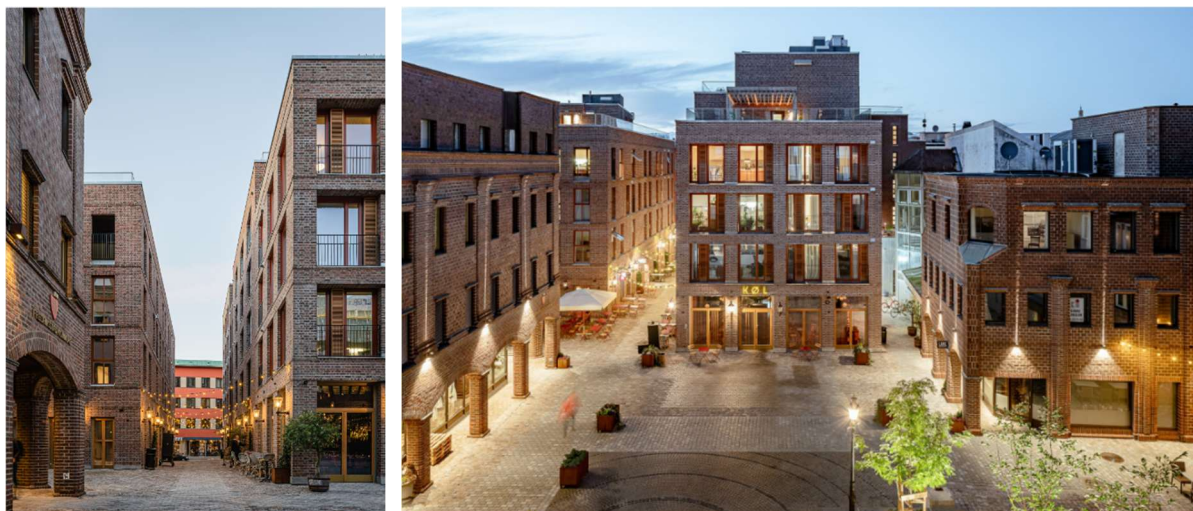


Figur 51. Snitt 3.2 – Rådhusshagen og Rådhuset til venstre, Rådhusstorget med Vestaksen og ny bebyggelse langs Jonas Lies gate til høyre.

Rådhusstorget skal etableres i forkant av dagens hovedinngang til Rådhuset. Det skal etableres en passasje fra Rådhusstorget ut til Jonas Lies gate. Det bør vurderes om 1.etasje av Rådhuset kan åpnes mer opp for å skape en forbindelse til Rådhusshagen og for å skape aktive fasader mot torget.

Arealet mot nordvest har best solforhold og egner seg godt til opphold og serveringstilbud.

1.etasjene ut mot torget skal ha utadrettet virksomhet som understøtter byliv gjennom flere tider av døgnet og gjennom hele året.



Figur 52. Nygaardsplassen i Fredrikstad er en god referanse for torgene, spesielt Rådhusstorget. Gjennomgående materialbruk i fasader, gater og torg gjør at gatene og plassen oppleves som et sammenhengende byrom. Arkader i første etasje skaper en gangsgang langs fasaden som er skjermet for regn og vind og som kan tilrettelegges for opphold. Arkitekt: MAD arkitekter as. Foto: Kyrre Sundal.

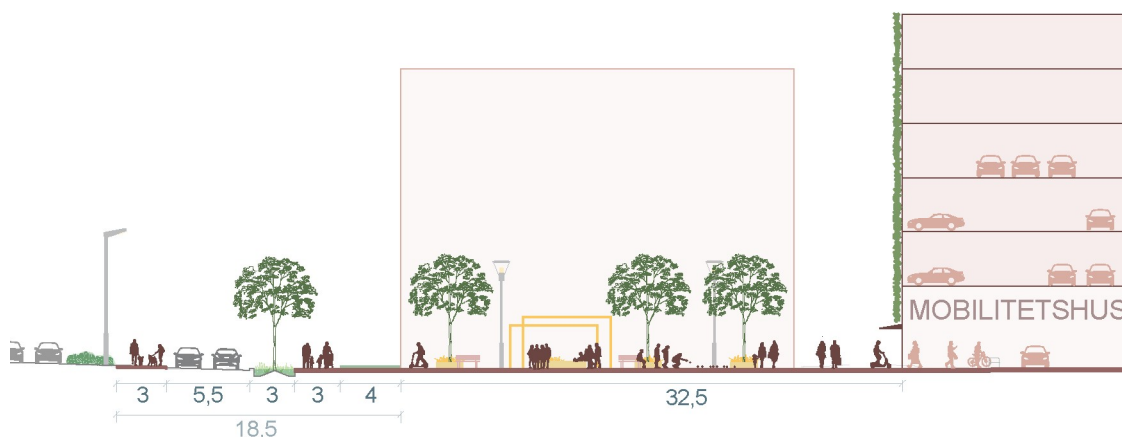
### Tiltak 3.3 - Justistorget

Justistorget skal etableres i tråd med gjeldende regulering. Torget er i reguleringsplanen vist som en todelt plass med hardt dekke mot nord og en plass med mer vegetasjon mot sør. Det er vist en forbindelse fra torget mot Sagparksgata. Det er vist en bred passasje fra Justistorget ut mot Jonas Lies gate.

### Tiltak 3.4 - Vesttorget

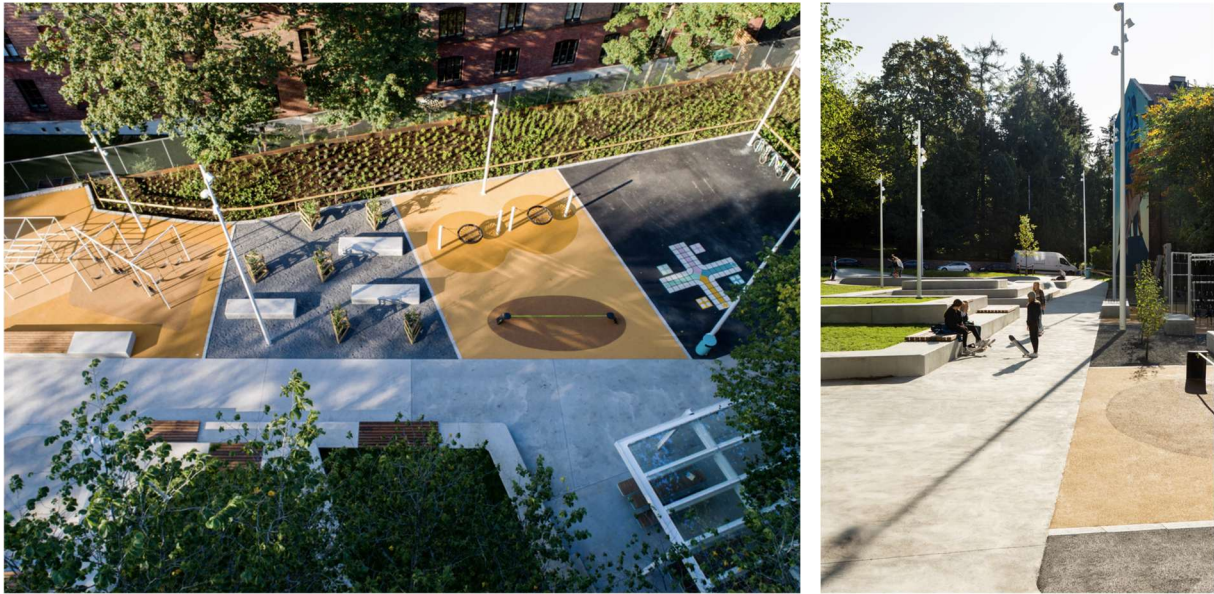
Vesttorget ligger i enden av gågata Vestaksen og tar imot mange gående som skal videre vestover i området. Vesttorget har en viktig rolle i å lede folk i riktig retning ut av torget, plassering av passasjer må derfor ses i sammenheng med forbindelser og siktlinjer utenfor kvartalet. Det skal etableres passasjer ut mot Jonas Lies gate, Depotgata og sørover i retning Sagparken. Fasaden mot sørøst, i enden av Vestaksen skal utformes som en fondvegg med tanke på at siktlinjen fra Adkomsttorget ender her. Arealet mot nordvest har best solforhold og egner seg godt til opphold og serveringstilbud.

### Tiltak 3.5 - Mobilitetstorget



Figur 53. Snitt 3.5 – Depotgata og Mobilitetstorget sett mot Nittedalsgata. Oppriss av ny bebyggelsen i felt 3 ses i bakgrunnen.

Mobilitetstorget er plassen mellom Depotgata og mobilitetshuset. Mobilitetshuset skal ha inngang fra plassen for gående og syklende. På torget skal det være beplantning, sittemøbler og tilrettelegging for lek/aktivitet. Deler av arealet kan være overdekket. Utadrettede funksjoner i mobilitetshusets førsteetasje skal henvende seg ut mot plassen.



Figur 54. Lakkegata aktivitetspark i Oslo. Gangsoner, oppholdssoner med sitteplasser og flater programmert for ulike aktiviteter. Landskapsarkitekt: Asplan Viak AS. Foto: Asplan Viak AS / Jostein Thorvaldsen / Kirsti Reinsberg Mørch.

## 7.4.4 Parker



Figur 55. Parker – Tiltaksnummer og snittlinjer

## Tiltak 4.1 Sagparken



Figur 56. Illustrasjonen viser hvordan overvannstiltakene kan utformes i parken med permanent vannspeil og områder som skal kunne oversvømmes ved store nedbørshendelser. De lys grønne feltene viser hvor det skal tilrettelegges for aktivitet, blant annet en lekeplass. De rosa feltene viser områder ved historisk bebyggelse som skal tilrettelegges som møteplasser ved å etablere forplasser/tun.

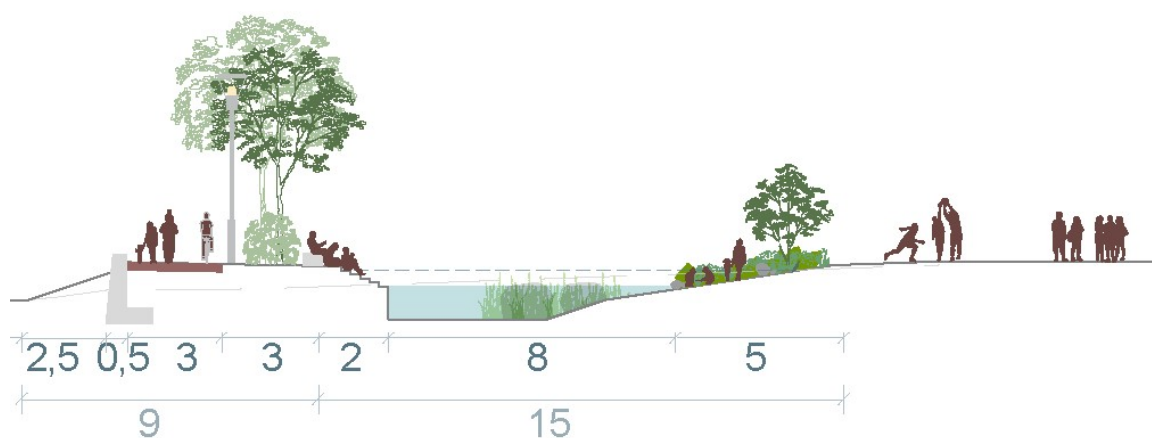
Sagparken skal være en bypark med tilbud for hele befolkningen i Lillestrøm. Tiltakene i Sagparken skal legge til rette for kulturelle og sosiale aktiviteter, og bidra til å forbedre overvannshåndteringen i området. Tiltakene skal bygge opp om eksisterende tilbud i parken og viktige kulturminner som Lurkahuset, bestyrerboligen og Dampmaskinbygget. Viktige siktlinjer skal ivaretas.

Nye stier skal binde parkens ulike elementer sammen og sikre god tilgjengelighet internt i parken og mot omkringliggende områder. Arealet mot Brogata og under Rælingsbroa ligger delvis inne i forslag til detaljregulering for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal hvor det er foreslått regulert til offentlig friområde. I videre arbeid med detaljreguleringen og gjennomføring er det viktig at dette området utvikles som en del av parkområdet og bidrar til å aktivisere området rundt Bestyrerboligen.

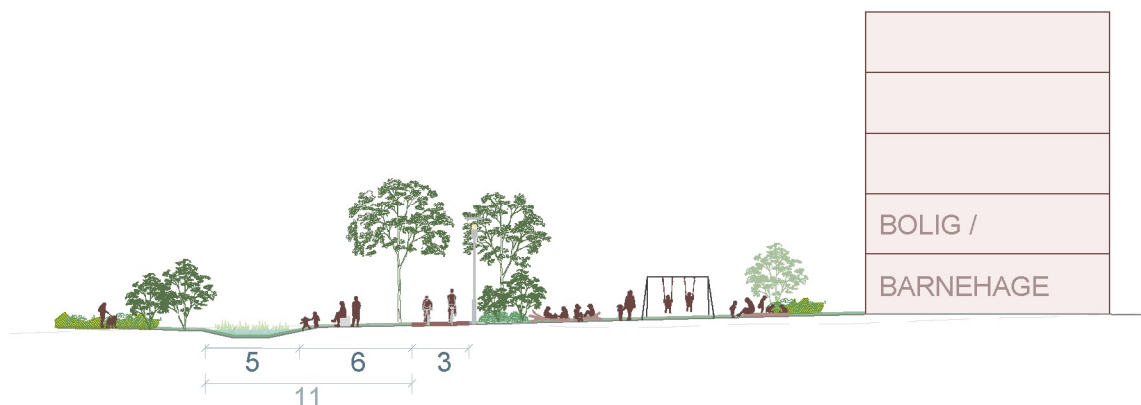
### Blågrønne tiltak

I tråd med byromsnormen for Lillestrøm og som en del av en helhetlig løsning for overvannshåndtering, foreslåes et permanent vannspeil i den nordvestlige del av parken. Dette etableres med en stram kant i nord og vest, der mye av vannet kommer inn til parken. Her skal det etableres vegetasjon og sitteplasser, med utsyn over parken og med gode solforhold. Vanddybde vil være dypest inn mot kanten og gradvis bli grunnere inn mot parken, hvor det foreslås en mykere overgang med vegetasjon og gressflater. Maksimal vanddybde er vist med 1 m for å sikre god vannkvalitet og samtidig skape egnede vekstforhold for vegetasjon under vann.

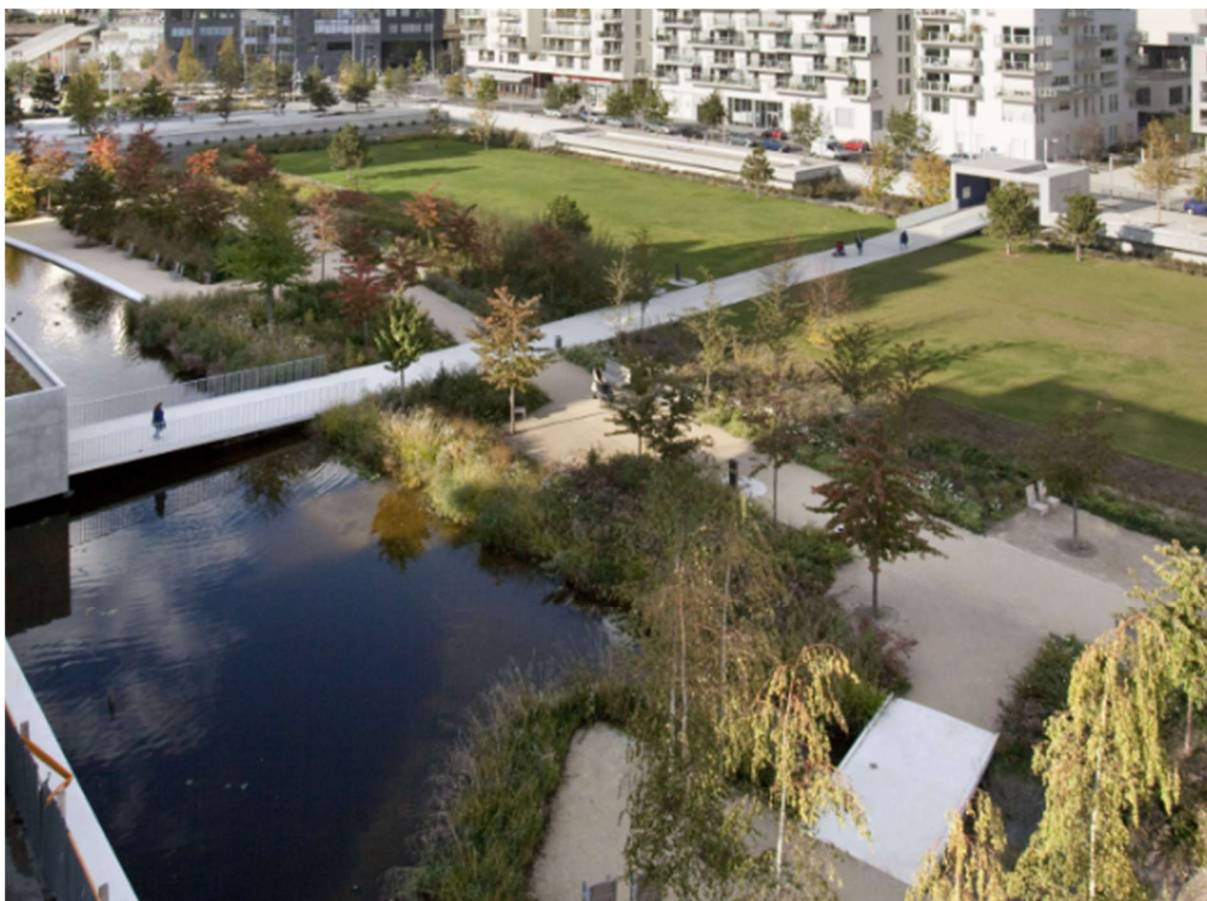
Ny vegetasjon skal gi parken karakter og styrke stedsidentiteten. Vegetasjonen skal bidra til opplevelsesverdi, økt naturmangfold og håndtering av overvann. Ny vegetasjon skal brukes aktivt til å skape siktlinjer, romfølelse og avgrensninger for ulike aktiviteter, kunst og historiske elementer. Det skal i hovedsak brukes norske arter.



Figur 57. Snitt 4.1a – Overvannstiltak i Sagparken



Figur 58. Snitt 4.1b – Vadi i Sagparken til venstre for gangveien og uteområdet for den nye bebyggelsen i felt 5 til høyre.



Figur 59. Parc de Billancourt, Paris. Parken har et permanent vannspeil som ved store nedbørshendelser oversvømmer parken trinnvis avhengig av vannmengden. Landskapsarkitekt og foto: Agence Ter.



Figur 60 (venstre). Treterrassene trappes ned slik at de blir til sittekanter i overgangen mot de frodige gresslettene. Landskapsarkitekt: SLA Foto: Mikkel Eye.



Figur 60 (høyre). Gårdhagen ved Straussvej, København. Vannspeil og sitteelementer i vannkanten. Landskapsarkitekt: BOGL Foto: Mikkel Eye.

### Møteplasser

Det skal etableres flere møteplasser, både tilrettelagte grill- og piknikplasser og flere sitteplasser i form av benker, sitteamfi, husker, sittekanter og lignende. Sitteplassene skal være varierte, så de både inviterer til sosialt fellesskap eller naturopplevelse og hvile.



Figur 61. Lakkegata aktivitetspark i Oslo har et område med benker og bord hvor man kan sitte ned for å hvile, prate eller spise medbrakt mat. Pergolaen lager et «tak» over sitteplassen som gjør at det oppleves som et eget rom i parken. Landskapsarkitekt: Asplan Viak AS. Foto: Asplan Viak / Kirsti Reinsberg Mørch.



Figur 62. På tunet til Tøyen hovedgård er det uteservering tilhørende kaféen som drives i de gamle gårdsbygningene. Foto: Anne Valeur.



Figur 63. I Myntkvartalet i Kvadraturen i Oslo er det satt opp en rekke med husker. Det har blitt en attraksjon og et populært oppholdssted for både yngre og eldre barn og voksne. Landskapsarkitekt: Landskaperiet AS. Foto: Tove Lauluten.



Figur 64. Rochetaillée Banks of the Saone, Lyon, Frankrike. Sittemøblene i tre er løftet litt opp fra bakken så man kan sitte og ligge i parken selv om gresset og bakken er fuktig. Landskapsarkitekt: IN SITU Paysages & urbanisme. Foto: VOIE BLEUE-CYCLE ROUTE V50-FRANCE © Guillaume ROBERT-FAMY

### Aktivitetssområder

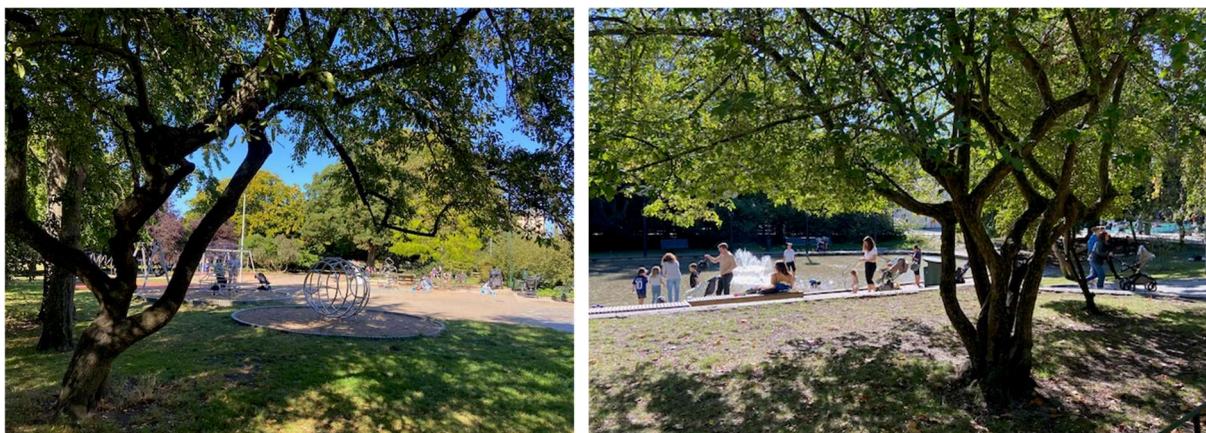
Det skal etableres en innovativ og universelt utformet lekeplass som skal fungere som en inkluderende arena for lek, aktivitet og sosialt samvær – tilrettelagt for barn, ungdom, voksne og eldre. Lekeplassen skal være minimum 1 000 m<sup>2</sup> og plasseres ved skogsområdet mellom Lurkahuset og Dampmaskinhuset. Skogsområdet skal fungerer som en naturlig forlengelse av lekeplassen og være en verdifull ressurs og kvalitet.



Figur 65. 3D-illustrasjonene viser hvordan den innovative lekeplassen kan se ut. Illustrasjon: Lillestrøm kommune, «Innovativ lekeplass», leverandør Kompan.

Et sentralt element i lekeplassen skal være en lekeskulptur som skal bidra til å gjøre lekeplassen synlig og attraktiv og styrke parkens identitet. I tillegg til lekeskulpturen skal det være balanseapparater, husker, sandkasse og klatreelementer som tilrettelegger for variasjon og ulike motoriske utfordringer. I terrengkråninger

tilrettelegges det for opphold og sosialt samvær. Benker og piknikbord plasseres strategisk for å gi god oversikt over hele området, både på nært og langt hold.



Figur 66. Eksempel på stor lekeplass mellom store trær i park i Västra Hamnen og vannspeil i Folkets park i Malmø. Foto: Asplan Viak AS.

Parkflatene som ligger mellom hovedsykkelveien og flomvollen skal utformes som nedsenkede flater tilrettelagt for aktivitet som også kan fungere som fordrøyningsbasseng i en flomsituasjon. Eksempler på aktiviteter kan være volleyballbane, skøytebane, badstuer etc. Hvilke aktiviteter det skal tilrettelegges for må kartlegges i en medvirkningsprosess hvor barn og unge i Lillestrøm og andre beboerne i nærmiljøet blir involvert.



Figur 67. Elgsletta aktivitetspark på Grønland i Oslo har flater som er tilrettelagt for aktivitet, blant annet en sandvolleyballbane. I det skrånende terrenget er det lagt inn en sittekant. Foto: Helge Høifødt, lisensiert under CC BY-SA 4.0.

Parkflaten som ligger mellom Rådhuset og Brogata skal være en blågrønn adkomst til Sagparken. Langs Brogata skal ny vegetasjon etableres for å supplere eksisterende vegetasjon. Terrenget skal bearbeides og regnbed etableres så vannet som kommer nordfra ledes mot parken.

Langs fasaden mot Rådhuset kan det tilrettelegges for møblering og opphold som kobles til funksjoner i første etasje i tilbygget til Rådhuset.

#### Tiltak 4.2 Elvebredden

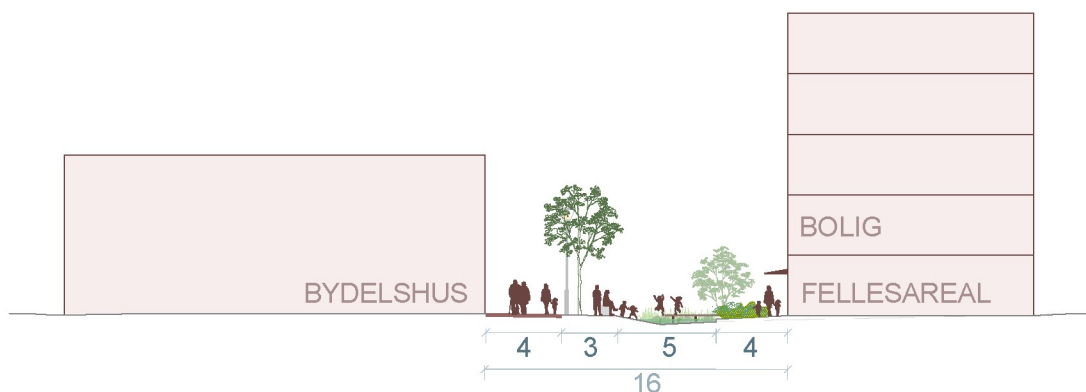
Grøntarealet langs elvebredden består av eksisterende flomvoll og turstien langs Nittelva. Området skal i størst mulig grad beholdes som et parkområde med naturlig vegetasjon langs elva. Det kan gjøres mindre tiltak som å etablere benker/sitteamfi i skråningen mot elva.

Fremtidige tiltak for å oppgradere flomvollen er ikke en del av VPOR.



Figur 68. Aktivitetsparken «Trysil-knuten» er etablert på flomvollen som er bygget for å sikre Trysil mot 200-årsflom. Parken består av et aktivitetsområde med hinderløyper, grillplass, gapahuk og sandstrand. Landskapsarkitekt: Norconsult. Foto: Bård Gundersen/Tverga.

### Tiltak 4.3 - Fellesparken



Figur 69. Snitt 4.3a – Fellesparken sett mot Jonas Lies gate mellom felt 2 til venstre og ny bebyggelse i felt 3 til høyre.



Figur 70. Snitt 4.3b – Fellesparken sett mot Depotgata mellom ny bebyggelse i felt 1 til venstre og eksisterende boliger i Elveparken boligsameie til høyre.

Fellesparken skal være en lokal park for befolkningen i nærområdet. Fordi parken er en viktig blågrønn forbindelse mellom Jonas Lies gate og Nittelva skal parken utformes med regnbed og mye vegetasjon. En gangsti på bro skal gå gjennom regnbedet.

Der det er utadrettede funksjoner i første etasje i bebyggelsen som ligger inntil parken, som bydelshus eller andre fellesarealer, skal fasadene åpnes mot parken ved at for eksempel inngangspartier legges mot parken og at kantsonen langs bebyggelsen kan møbleres og tilrettelegges for opphold.



Figur 71. I Jaktgatan og Lövängsgatan i Norra Djurgårdsstaden i Stockholm er det etablert et bredt regnbed i gaten med bordgang så man kan gå gjennom det grønne. Landskapsarkitekt: AJ Landskap. Foto: Kasper Dudzik & AJ Landskap.

# 8 Utredningstema

## 8.1 Tema som er undersøkt og vurdert i arbeidet med planprogrammet og VPOR

Lillestrøm kommune har som en del av arbeidet med planprogram og VPOR, undersøkt og vurdert konsekvensene av de planfaglige anbefalingene på et overordnet nivå for noen utvalgte tema. Vurderingene er gjort for å sikre at plangrepet og den foreslåtte utviklingen er gjennomførbar. Noen av temaene er direkte oppfølging av FutureBuilt sine krav til forbildeprosjekter på områdenivå.

I påfølgende planarbeid innenfor planområdet kan det bli nødvendig å gjøre nye eller supplerende analyser og vurderinger av de temaene som allerede er undersøkt. Det må avklares i hver enkelt plansak.

### 8.1.1 Sosiokulturell stedsanalyse

Lillestrøm kommune har laget en sosiokulturell stedsanalyse for Lillestrøm by vest. Analysen gjennomgår og systematiserer tidligere medvirkningsarbeid. Den har forslag til videre medvirkning og hva som er viktig å følge opp i videre detaljreguleringsplaner og spesielt ved planlegging og utvikling av parkområdet.

Vedlegg 4.

### 8.1.2 Stedsanalyse

Det er utarbeidet en stedsanalyse for planområdet. Denne ligger til grunn for utarbeidelse av forslag til plangrep, og kan benyttes i kommende detaljreguleringer.

Vedlegg 3.

### 8.1.3 Teknisk infrastruktur

Parallelt med arbeidet med planprogram med VPOR har Lillestrøm kommune jobbet med et pilotprosjekt for koordinering av infrastruktur med plan. I løpet av prosessen har eksisterende infrastruktur og sannsynlig behov for fremtidige oppgraderinger av infrastrukturen blitt kartlagt og sammenfattet, liste over avhengigheter finnes i vedlegg 1.

### 8.1.4 Overvann

Håndtering av overvann har vært et styrende element for utarbeidelsen av plangrep og VPOR. Dette er samordnet med arbeidet for håndtering av overvann i Lillestrøm sentrum. Grunnlag og vurderinger som er benyttet ved utforming av VPOR er samlet i et eget overvannsnotat, se vedlegg 6. Dette kan benyttes som grunnlag for videre arbeid med felles overvannsplan for planområdet.

### 8.1.5 Mobilitet

Det er utarbeidet en overordnet Mobilitetsplan for Lillestrøm by vest basert på foreslått plangrep og kommunedirektørens forslag til parkeringsdekning. Reduksjon i CO<sub>2</sub> utslipp fra transport som følge av parkeringsstrategi og plangrep er vurdert i tråd med FutureBuilt sine krav, og dokumenterer mulighet for reduksjon i utslipp i samsvar med kommunens klimastrategi. Analysen viser at kollektivtransport kan bli et reelt alternativ for bilbrukere, særlig hvis parkering ved arbeidsplassen blir mindre tilgjengelig. Kollektivtransport kan være et mer bærekraftig alternativ for mange, spesielt de som har under 30 minutters pendlingstid til arbeidsplassen. Se vedlegg 7.

### 8.1.6 Risiko og sårbarhet (ROS)

Asplan Viak har i samarbeid med Lillestrøm kommune utarbeidet en overordnet analyse av risiko og sårbarhet i planområdet (ROS analyse). De viktigste risikofaktorene er knyttet til elveflom, overvann og urban flom, masseutglidning eller setningsskader, brann i store offentlige bygg og arbeidsplasser, sabotasje, svikt i nød- og redningstjenesten. Ett område kommer ut med rød risiko knyttet til grunnforhold, det er felt 1. Dette må ivaretas i detaljregulering før utbygging av feltet. Det som er mest aktuelt på områdenivå:

#### Overvann og flom:

- Sikring mot 200 års flom fra Nittelva kan gjøres ved fysiske tiltak, utredes i videre planarbeid.
- Høringsutkast til TEK 17 §7-2 åpner for organisatoriske flomsikringstiltak i særskilte tilfeller. Bruken av organisatoriske sikringstiltak skal være avklart i arealplan. Organisatorisk sikring mot 1000 års flom er aktuelt i planområdet, dette må utredes i videre planarbeid når forskriften er endelig vedtatt.
- Urban flom må ivaretas ved sikre flomveier og ved at parkene utformes slik at overvann kan magasineres i tilknytning til flompumpene som pumper vann ut mot elva. Det må utarbeides en helhetlig plan for overvannshåndtering innenfor planområdet, overvannstiltak plassert på riktig sted.

#### Masseutglidning og setningsskader:

- Krav om vurdering av områdestabilitet ved detaljregulering
- Det må utarbeides geoteknisk utredning i alle plan -og byggesaker innenfor planområdet. Ved byggesak må det dokumenteres at kravene til sikker byggegrunn i TEK17 oppfylles.

#### Brann og svikt i nød- og redningstjenesten

- Ivareta fremkommelighet for utrykningskjøretøy i kommende plan- og byggesaker
- Oppstillingsplasser for brannbiler og hensynet til brannvann ivaretas i reguleringsplaner og byggesaker.

- To utkjørsler er ivaretatt i gjeldende detaljregulering for Justiskvartalet, disse er ikke sikret mot 1000 års flom i dag.
- Flomhensynet må ivaretas i alle reguleringsplaner i området.

### 8.1.7 Klimagassutslipp

Det er gjennomført en innledende vurdering av klimagassutslipp for området, hvor ulike tiltak er vurdert med hensyn på mulig effekt for å redusere klimagassutslipp. De tiltakene som er vurdert å ha størst effekt for klimagassutslipp på områdenivå er parkeringsdekning og optimalisert parkeringsløsning, bevare eksisterende bygg, ombrukte materialer og materialer med lave klimagassutslipp, energieffektive bygg, samt bruk av lokale energikilder (inkludert fjernvarme).

Siden parkering er et av tiltakene som vil ha mest effekt på områdenivå, er dette vurdert i et eget notat, vedlegg 2, og i mobilitetsplanen vedlegg 7 som anbefaler:

- En skjerping av kravet til maksimal parkeringsdekning for bil.
- Krav til minimum parkeringsdekning for sykkel.
- Etablering av et mobilitetshus, fortrinnsvis nordvest i planområdet.
- All parkering for ny bebyggelse samles i mobilitetshuset (forutsetter lav parkeringsdekning).
- Eksisterende p-kjellere beholdes, åpnes for mer fleksibel bruk.

## 8.2 Tema som skal utredes og/eller undersøkes i påfølgende detaljreguleringsplaner

Nedenfor følger en oversikt hvilke problemstillinger og utredninger det er behov å undersøke og utføre i arbeidet med oppfølgende detaljreguleringsplaner. Ved krav om konsekvensutredning er det noen av utredningstemaene som skal konsekvensutredes (i henhold til § 21 i Forskrift om konsekvensutredninger), andre tema skal belyses i planbeskrivelsen til planforslaget.

Aktuelle utredningstema er de temaene som antas å ha vesentlig betydning for miljø og samfunn. Forhold som er tilstrekkelig utredet som del av arbeidet med planprogrammet og VPOR, eller andre gjeldene planer, kan brukes i utarbeidelse av detaljreguleringsplan og trenger ikke utredes på nytt, under forutsetning av at planforslaget er i tråd med planprogrammet.

Nyere kunnskap eller andre endrede rammebetingelser kan medføre at behovet for nye utredninger økes eller reduseres. Det kan også være at ikke alle temaene er relevante for hver detaljregulering. Hvilke tema som skal utredes må tilpasses hvert enkelt planforslag og endelig avklares ved oppstart av reguleringsarbeidet.

## 8.2.1 Oversikt over alle utredningstema

<b>PLANFAGLIGE TEMA som skal undersøkes</b>	<b>Redegjøres for i plan- beskrivelse</b>	<b>Konsekvensu- trede</b>	<b>Tema- notat</b>
Naturmangfold	X	X	X
Vannmiljø, inkl. nasjonalt fastsatte miljømål	X	X	X
Kulturminner og kulturmiljø	X	X	X
Friluftsliv, by- og bygdeliv	X	X	X
Landskap, synlighet og siktlinjer	X	X	X
Forurensning – eks. grunnforurensninger	X		X
Klimagassutslipp, inkl. energiforbruk og energiløsninger	X		X
Støy	X		X
Transportbehov og mobilitet	X		X
Beredskap og ulykkesrisiko	X		X
Virkninger som følge av klimaendringer, flom og skred	X	X	X
Grunnforhold	X		X
Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	X		
Sosial infrastruktur, barn og unges oppvekstvilkår	X		
Kriminalitetsforebygging	X		
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	X		

## 8.3 Metodikk

### Konsekvensutredninger

Konsekvensutredningen skal få frem planforslagets virkninger for miljø og samfunn for de aktuelle temaene. Det vil være aktuelt med noe ulik metodikk for ulike tema.

Konsekvensutredningene skal for relevante temaer gjennomføres med metodikk i henhold til Miljødirektoratets veileder for konsekvensutredning av klima og miljø (M-1941), inkludert økosystemtjenester innenfor de relevante temaene som naturmangfold, geoteknikk, friluftsliv og landskap. Den bygges opp av en vurdering av planalternativets konsekvenser, herunder verdi, omfang og konsekvensgrad, avbøtende tiltak beskrives. Dette skal sammenlignes med konsekvensene av 0-alternativets konsekvenser (videreføring av dagens situasjon) for det enkelte utredningstema.

I hver konsekvensutredningsrapport skal det redegjøres for datagrunnlag og metoder som er brukt, og ev. usikkerhet skal beskrives. Det lages en sammenstillingstabell som synliggjør samlede konsekvenser.

### Fagutredninger

I tabellen over vises også fagtema som skal beskrives ved fagnotater. De enkelte fagtemaene belyses, etter behov, gjennom analyser, beregninger, beskrivelser og illustrasjoner. Trafikkanalyser og støyanalyser er eksempler på temaer som må belyses med egen metodikk gitt i egne veiledere og retningslinjer.

Utredninger og medfølgende fagrapporter skal utarbeides av fagkyndige.

## 8.4 Tema som skal konsekvensutredes

Listen nedenfor viser hva som skal undersøkes og utredes innenfor de aktuelle temaene. Disse skal presenteres i egne fagrapporter, og vurderes samlet i en egen rapport hvor konsekvensene av de ulike alternativene sammenstilles.

Fagutredningene skal inkludere nødvendige kart og illustrasjoner for å belyse konsekvensene.

### 8.4.1 Naturmangfold

Innenfor planområdet er all natur bearbeidet i den forstand at det tidligere har vært industri på hele området. Det er likevel en høy biodiversitet, spesielt knyttet til Nittelva og kantsoner langs denne, som gir rom for mange arter av fugler, insekter og planter.

Naturmangfold skal kartlegges og konsekvensutredes i arbeidet med detaljreguleringsplanene. Det må gjøres en vurdering av naturmangfoldlovens

miljørettslige prinsipper (§ 8 til 12) og avgjøres om kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig, eller om det må utføres nye kartlegginger. Det skal redegjøres for hvordan viktige naturtyper og det biologiske mangfoldet skal ivaretas og styrkes.

#### Vegetasjon

I temanotat skal det illustreres og redegjøres for hvordan grønnstrukturen ivaretas og videreutvikles som en kvalitet og ressurs for beboere og nærområdet.

Det skal lages en vurdering med kart over eksisterende trær som skal bevares/flyttes/erstattes.

### 8.4.2 Vannmiljø og nasjonalt fastsatte miljømål

Planområdet grenser til Nittelva som har økologisk status dårlig og kjemisk status dårlig. Miljømålene er å oppnå økologisk status god i 2028-2033 og kjemisk status god i 2027. Tiltak innenfor planområdet skal bidra til å nå miljømålene. Hvis det er fare for forringelse av vannkvaliteten, eller vannforekomstens risiko for å ikke oppnå miljømål (jf. vannforskriften §4-6) ved gjennomføring av et tiltak, skal tiltaket vurderes etter vannforskriften §12.

Ved krav om konsekvensutredning benyttes Miljødirektoratet, 2023: *Konsekvensutredning av klima og miljø, M-1941*.

### 8.4.3 Kulturminner og kulturmiljø

Innenfor området finnes det i dag historiske bygg i parkområdet, Sefrak registrerte boliger med tilhørende uthus, og nyere bygg som har betydning for å kunne lese områdets historie.

Det skal utredes hvordan planforslaget påvirker kulturminner og kulturmiljøet i og rundt planområdet. Ved detaljregulering skal det beskrives hvordan planforslaget ivaretar og styrker områdets kulturhistoriske verdier og tidsdybde.

### 8.4.4 Friluftsliv, by- og bygdeliv

Det skal utredes hvordan planforslaget påvirker mulighetene for hverdagsfriluftsliv, rekreasjon og tilgang til grønne områder. Bruk og tilgjengelighet av urbane uterom, gangforbindelser til tilgrensende områder og sammenknytting med resten av byen skal utredes og vises i et kart.

### 8.4.5 Transportbehov og mobilitet

Lillestrøm by vest har i dag god adkomst med kollektiv, sykkel/gange og bil.

Det skal utarbeides en trafikkanalyse som redegjør for eksisterende trafiksituasjon og konsekvenser av planforslaget med forslag til løsninger. Kapasitet i interne gater og tilgrensende gatenett skal vurderes opp mot foreslått parkeringsdekning for privatbiler. Analysen må sees i sammenheng med nullvekstmålet for biltrafikk,

Lillestrøms rolle som part i byvekstavtalen og konsekvensene i form av fremtidige klimagassutslipp.

Det skal legges vekt på løsninger som bidrar til å forenkle og trygge ferdsel for myke trafikanter. Det må redegjøres for parkeringsdekning, hvordan fremtidige beboere og arbeidstagere skal forflytte seg til og fra området. Det må vises hva slags varetransport området vil ha i et logistikk-kart.

#### 8.4.6 Virkninger som følge av klimaendringer, flom og skred

Hele Lillestrøm sentrum ligger innenfor aktsomhetsområde for flom. Flomfare og konsekvenser for bebyggelse og anlegg skal utredes i samsvar med NVEs veileder 3/2022. Det skal dokumenteres tilstrekkelig sikkerhet mot flom jf. pbl § 4-3 og i henhold til sikkerhetskravene i pbl § 28-1 og TEK17 § 7-2.

Konsekvenser for planområdet av styrtregn ved store nedbørshendelser skal utredes, med klimapåslag, i henhold til kommunens retningslinjer for overvannshåndtering og overvannsnotat som følger planprogrammet.

Det skal redegjøres for hvordan flomveier ivaretas med framtidig utbygging, samt hvordan åpne og eventuelle lukkede overvannsløsninger vil fungere både ved store nedbørsmengder og i tørkeperioder.

### 8.5 Tema som skal redegjøres for i planbeskrivelsene

Her listes opp tema som skal belyses i planbeskrivelsene med tilhørende kart/temanotat i påfølgende detaljreguleringsplaner. Dersom ikke detaljreguleringsplanen har krav til konsekvensutredning skal alle tema beskrevet i avsnitt 8.4 belyses i planbeskrivelsen og i temanotater.

#### 8.5.1 Forhold til overordnede planer

Det skal svares ut hvordan planforslaget forholder seg til anbefalingene i planprogram med VPOR og overordnede planer.

#### 8.5.2 Landskap, synlighet og siktlinjer

Lillestrøm by ligger på en flat slette, med Nittelva som et fremtredende naturlig element i grensen mot høydedragene i syd og vest. Byen ligger i bunnen av et landskapsrom som er av en slik størrelse at man ikke oppfatter avgrensningen fra gatenivå, byens landskap preges derfor mer av elvene, vegetasjon og menneskeskapte strukturer. Ved detaljregulering skal det gjennomføres en analyse av hvordan den planlagte bebyggelsen vil påvirke bylandskapet i Lillestrøm, inkludert vurderinger av silhuett, byggehøyder og siktlinjer. Det skal utarbeides illustrasjoner av nær og fjernvirkning i før og etter situasjon.

Det må vurderes hvordan tiltaket vil fremstå fra viktige innfartsårer, kollektivknutepunkt og nærliggende boligområde. Det skal også gjennomføres sol- og skyggeutredning.

### 8.5.3 Forurensning – eks. grunnforurensninger

Store deler av planområdet har vært benyttet til trelastindustri, senere små verksteder, bensinstasjon mm. Det er registrert grunnforurensning i to lokaliteter.

Ved detaljregulering skal grunnen innenfor området som reguleres utredes for grunnforurensning, og det skal beskrives hvordan evt. forurensning skal håndteres.

### 8.5.4 Klimagassutslipp, inkl. energiforbruk og energiløsninger

Det er et mål at planforslagene gjennom detaljering av arealbruk og krav i bestemmelser, samt miljøoppfølgingsplan, skal legge vekt på å begrense klimafotavtrykket ved gjennomføring av planen og i bruk og avhending av bygg og anlegg.

Det skal redegjøres for utslipp fra bygg og anlegg, og utarbeides klimabudsjett og -regnskap for bygg og anlegg for byggefase, bruk og avhending. Det skal benyttes standard metodikk, f.eks. FutureBuilt Zero-O. Energiforbruk og energiløsninger utredes. Bruk av miljøsertifiseringsverktøy for anleggsfasen og byggefasen skal vurderes.

Klimagassutslipp fra transport i bruk inkluderes dersom det ikke er en del av konsekvensutredning mobilitet.

Det skal utarbeides et eget temanotat om klimagassutslipp. For FutureBuilt prosjekter kan FutureBuilt-rapporter benyttes som temanotat.

### 8.5.5 Støy

Planområdet grenser til tre gater med mye trafikk, arealene nærmest disse ligger i såkalt rød støysone, mye av utbyggingsarealet ligger i gul støysone.

Ved planlegging av arealer til støyfølsom bruk skal kravene i T-1440 legges til grunn. Støy på felles utearealer, urbane rom og parken skal også vurderes. Det skal minimum utarbeides støysone kart, fasadenivåer og rapport.

### 8.5.6 Beredskap og ulykkesrisiko

Det utarbeides en risiko og sårbarhets analyse (ROS analyse i plansaker) i samsvar med DSBs veileder. Overordnet ROS analyse for planområdet legges til grunn.

### 8.5.7 Grunnforhold

Hele planområdet ligger under marin grense med stor sannsynlighet for marin leire, og arealene nærmest elven ligger innenfor aktsomhetssone for kvikkleireskred i NVE sitt temakart.

Det er i forbindelse med tidligere plan- og byggesaker gjennomført grunnboringer på store deler av planområdet. Det er påvist forekomster av sprøbruddmateriale, mens topografien i området tilsier at faren for områdeskred er begrenset – det må vurderes for hvert enkelt prosjekt sammen med vurdering av konsekvensene av et eventuelt initialscred ved Nittelva.

Det skal utarbeides en geoteknisk rapport til planforslaget. Denne skal i tillegg til vurdering av områdestabilitet også inneholde en vurdering av konsekvenser for grunnvannsnivå og eksisterende bygg og anlegg i tilgrensende områder.

#### 8.5.8 Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett

Tilgjengelighet til ny bygg i området følger av kravene i TEK17. Området er tilnærmet flatt vil det være gode muligheter for universell tilgjengelighet på alle offentlige uteområder. Ved planlegging av flomsikringstiltak og overvannshåndtering må universell utforming av berørte gang-/sykkelveier ivaretas. Dette beskrives i planbeskrivelsen.

#### 8.5.9 Sosial infrastruktur, barn og unges oppvekstsvilkår

Området omfatter offentlige parker og møteplasser som er viktige for byens innbyggere. Sosial infrastruktur finnes i og nær planområdet, behov for endret/økt kapasitet på sosial infrastruktur basert på planlagt utvikling utredes.

Sosial infrastruktur sammen med barn og unges oppvekstsvilkår beskrives i planbeskrivelsen. Om planforslaget ikke inneholder boliger kan temaet inkluderes i konsekvensutredning for friluftsliv, by- og bygdsliv.

#### 8.5.10 Kriminalitetsforebygging

Det mest effektive kriminalitetsforebyggende elementet over tid er å skape fysiske omgivelser som inkluderer og inviterer til hverdagsmøter. I sentrumsområder kan det være en sammenheng mellom fysisk utforming og kriminalitet. Det skal beskrives hvordan planforslaget bidrar til kriminalitetsforebygging i planbeskrivelsen.

#### 8.5.11 Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet

Lillestrøm by vest har en sterk stedlig identitet. Historiefortellingene gjennom bebyggelsen i dette området er helt konkret knyttet til den industrielle utviklingen og transformasjonen av Lillestrøm først fra et bondesamfunn til en stasjons-/industriby og videre til en flerkulturell kunnskapsby.

Rammene for en helhetlig utvikling ligger i plangrepet i kapittel 5. Det må redegjøres for hvordan planforslaget forholder seg til disse felles retningslinjene, hva planforslaget gir til omgivelsene av estetiske kvaliteter og hvordan arkitekturen svarer ut ambisjonene om å heve områdets attraktivitet. Forholdet til eksisterende bebyggelse skal utredes og vises med illustrasjoner.

#### Kvalitetsprogram

Det skal utarbeides et kvalitetsprogram for detaljreguleringen. For FutureBuilt prosjekter kan en beskrivelse som svarer ut deres kvalitetskriterier benyttes som temautredning.

## 8.6 Tema som må utredes før tiltak i parkområdet

Det er ikke krav om detaljregulering av tiltak som kan tillates i parken i samsvar med arealbruk og bestemmelser i kommuneplanens arealdel. For å sikre at det helhetlige plangrepet for området kan gjennomføres må følgende tema være utredet og godkjent av Lillestrøm kommune (teknisk infrastruktur) før permanente tiltak i parken iverksettes:

- Helhetlig overvannsplan for planområdet Lillestrøm by vest
- Rammeplan for infrastruktur for planområdet Lillestrøm by vest

## 9 Gjennomføring

### 9.1 VPOR og gjennomføringsmodeller

En VPOR gjør at kommunen får på plass et grunnlag for å vurdere private planinitiativ eller innsendte detaljreguleringer opp mot andre behov i området. Planprogram med VPOR er ikke et juridisk bindende dokument. Når det vedtas av kommunestyret er det et uttrykk for kommunens ønsker og føringer for utviklingen av et område, og kan legges til grunn i behandling av planforslag og forhandlinger om kostnadsbidrag i utbyggingsavtaler.

Slik modellen er benyttet i andre kommuner vil krav om å bidra til offentlige infrastruktur vist i en VPOR konkretiseres i rekkefølgekrav i påfølgende detaljreguleringsplaner.

### 9.2 Nødvendige tiltak

Tiltakene som beskrives i VPOR (kap. 7), er en del av infrastrukturen som er nødvendig for å bygge ut området i tråd med kommunens mål. En samlet tiltaksliste for nødvendig infrastruktur vil bl.a. bestå av:

- VPOR-tiltak
- Infrastruktur under bakken
- Andre nødvendige tiltak
- Andre tiltak som ikke inngår i VPOR, men likevel er nødvendige for ett eller flere prosjekter (f.eks. mobilitetshus)

Det er viktig å få frem at en VPOR omhandler offentlige rom, og gir ikke et komplett bilde av all nødvendig teknisk infrastruktur. En VPOR må suppleres med planer for teknisk og sosial infrastruktur. Fordelen ved at en VPOR ikke er juridisk bindende, er at kvalitet, omfang og rekkefølge kan justeres underveis, og i første omgang representerer en best-case for området. Det vil være opp til Lillestrøm kommune å sikre at VPOR-tiltakene gjennomføres i forbindelse med de påfølgende utbygginger.

### 9.3 Mulige gjennomføringsmodeller

Hvordan de nødvendige infrastrukturtiltakene skal finansieres og gjennomføres er en problemstilling av strategisk betydning for kommunen, grunneiere og utbyggere. Gjennomføringen kan strekke seg over flere tiår og påvirker dermed de involverte parter i lang tid.

En økonomisk gjennomføringsmodell vil bestå av flere elementer, med ulikt behov for forankring. Den består minimum består av fire element:

1. Rekkefølgekrav i plan og/eller bruk av grunneierfinansiering (kap 12A)  
Dette gir en juridisk hjemmel for å kreve opparbeidelse og kontantbidrag, forutsatt at tiltakene er nødvendige for aktiviteten som reguleres.
2. Tiltaksliste over nødvendig infrastruktur  
Tiltakene må være teknisk gjennomførbare og kunne kostnadsestimeres.
3. Forventet utbygging  
Dette vil ikke være det samme som teoretisk utnyttelse (BRA), men et kvalifisert skjønn av hvordan forventet utbygging vil fordele seg i fremtiden.
4. En fordelingsnøkkel til finansiering av nødvendig infrastruktur  
Denne sammenholder forventet anleggsbidrag fra utbyggere med mulig/ønskelig medfinansiering, gjennomføringsansvar og forskuttering fra kommunen eller andre offentlige parter.

Helt overordnet kan man dele opp i tre gjennomføringsmodeller:

- Tradisjonell – fysiske krav/realytelse
- VPOR-modellen – Kombinasjon av kontantbidrag og realytelser
- Nytt kap 12A i Plan og bygningsloven – Et system for felles finansiering

**Den tradisjonelle modellen** innebær at nødvendig infrastruktur for det enkelte prosjekt, bygges som realytelser og at kommunen overtar ved ferdigstillelse. Kostnadsdeling hentes inn som refusjon. Det fungerer dårlig for større og mer komplekse prosjekter som krever finansiering fra flere aktører, særlig ved fortetting og transformasjon i allerede utbygde områder.

Derfor blir valget i praksis mellom VPOR-modellen og plan- og bygningsloven kapittel 12A.

**VPOR-modellen** gir en helhetlig oversikt over nødvendig offentlig infrastruktur, slik at tiltak kan tas inn som rekkefølgekrav i detaljreguleringer. Kostnader fordeles gjennom utbyggingsavtaler. Utfordringen er at modellen er ulovfestet og dermed ikke juridisk bindende, og at finansieringen derfor ikke er sikker før alle avtaler er inngått – noe som kan skape gratispassasjerproblemer og usikkerhet rundt forskuttering.

**Kapittel 12A** introduserer et system som på forhånd forplikter alle utbyggere til å bidra til felles infrastruktur. Dette gjør finansiering og inndeckning av forskuttering sikrere. Arbeid med rekkefølgekrav og infrastrukturbehov vil være nokså likt som i VPOR-modellen, men må gjøres juridisk bindende gjennom en hensynssone. Brukes kap 12A, vil det ikke lenger være mulig å bruke utbyggingsavtaler.

Både **VPOR-modellen og kap 12A** er rettet mot å gjennomføre større fellestiltak i fortettings- og transformasjonsområder. Hvilken modell som er riktig, vil være en vurdering basert på lokale og konkrete forhold, fra sak til sak. En viktig forskjell er at kap 12A kan stille krav uavhengig av en underliggende plangrense. Det vil si at en hensynssone kan være større (eller mindre) enn en reguleringsplan. Det kan en VPOR-

modell også, men den blir først gjeldende når det lages planbestemmelser som bekrefter den.

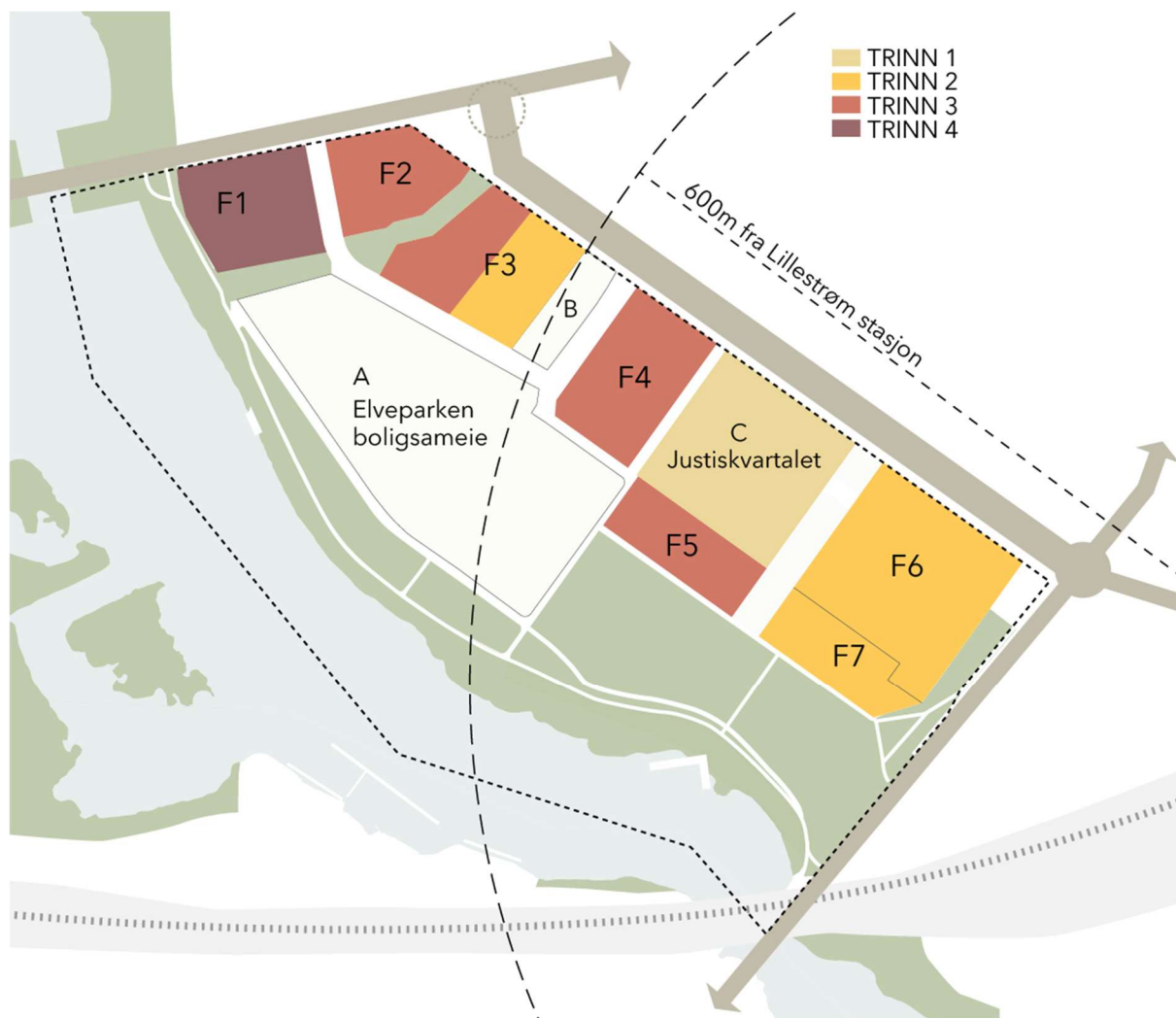
Innenfor Lillestrøm by vest er det uavklarte forhold som kan påvirke en gjennomføringsmodell, først og fremst oppgradering av fylkesveiene med tanke på fremkommelighet for buss og gjennomgående sykkelvei Oslo-Kjeller. Internt i området kan valg av renovasjonsløsning for boliger påvirke fellesanleggene.

Hvilken gjennomføringsmodell som skal benyttes, tas opp i en egen sak. Som del av grunnlaget for saken, må det utarbeides:

<b>Dokumentasjon gjennomføringsmodell</b>	<b>Innhold</b>
Rekkefølgebestemmelser (og planbestemmelser og plankart)	En struktur som klart anviser hvem som kan knyttes til hvilke krav, enten på felt- eller delområdenivå
Planfaglig begrunnelse for alle rekkefølgekrav	Må lages en vurdering av nødvendighet for alle rekkefølgekrav med hjemmel i PBL 12-7 nr. 10.
Overordnet plan for teknisk infrastruktur	Plan for all teknisk infrastruktur og overvannshåndtering i området legges til grunn for utarbeidelse av tiltaksliste.
Tiltaksliste nødvendig infrastruktur	Samlet liste med nødvendige infrastruktur tiltak, som er teknisk gjennomførbare, beskrevet slik at de kan kostnadsestimeres.
Prognose av forventet utbygging	Ut ifra teoretisk utnytting må de lages en prognose for hvordan utbyggingen kan skje over tid. Bør deles opp i tre intervaller på f.eks. 10 år.
Kostnadsestimat av nødvendig infrastruktur	Kostnadsestimat tilpasset plannivå basert på kjent metodikk og en vurdering av usikkerhetsfaktorer.
Finansieringsmodell	En fordelingsnøkkel for finansiering av nødvendig infrastruktur. Anslå anleggsbidrag inkl. kommunens (og andre offentlige parters) ønske/mulighet for medfinansiering, gjennomføringsansvar og forskuttering.
Avklaring av lovanvendelse	Vurdering av om kap 12A skal anvendes, eller om gjennomføring forankres i hver enkelt detaljregulering og utbyggingsavtale.
Forholdmessighetsvurdering	En vurdering av størrelsen og fordelingen av anleggsbidrag jf. PBL §§ 12 A-5 eller 17-4
Avklaring av finansiering	Beslutning om kommunal delfinansiering og forskuttering.
Plan for gjennomføringen	Rekkefølge på tiltak som ikke skal knyttes til konkrete utbygginger, men f.eks. er utløsende for hele området. Krav til gjennomføring, f.eks. plankrav

### 9.3.1 Utbyggingsrekkefølge

Tidslinjen i en gjennomføringsmodell er viktig for å kunne planlegge og fordele de nødvendige tiltak over tid. Det er vanskelig å låse en utbyggingsrekkefølge, fordi mange faktorer påvirker når det enkelte felt kan utnyttes. Samtidig bør det være en antatt rekkefølge å ta utgangspunkt i. Ved endringer må denne revideres, noe som også påvirker rekkefølgen på infrastrukturtiltakene. Det er viktig at gjennomføringsmodellen har en fleksibilitet som gjør at endring i rekkefølgen kan håndteres.



Figur 72. Mulige utbyggingsetapper

Området vil bli bygget ut over tid, avhengig av behov for ulike typer arealer. Utbygging av de ulike delområdene knyttes til når områdene er «byggemodne» i den forstand at det er inngått avtaler med tilstrekkelig antall grunneiere, at infrastruktur er avklart og sikret gjennomført/på plass, og at det er vedtatt en detaljregulering. Rekkefølgen er viktig for prioritering av felles tiltak og kommunal infrastruktur.

### Antatt utbyggingsrekkefølge

Trinn 1: Justiskvartalet (uten ny detaljregulering)

Trinn 2: Rådhuskvartalet, felt 7 og Mobilitetshus

Trinn 3: Felt 2, 3, 4 og 5

Trinn 4: Felt 1

Liste over avhengigheter finnes i vedlegg 1.

## 9.4 Oppfølgende planarbeid

### 9.4.1 Planer som må foreligge før detaljreguleringer kan vedtas

#### **Helhetlig plan for overvannshåndtering, kabler og ledninger**

For å få en effektiv gjennomføring og sikre helhetlig infrastrukturplanlegging i forestående detaljreguleringer i området, må det utarbeides felles planer for overvann og infrastruktur innenfor planområdet og så langt det er behov utenfor.

#### Overvann

Før det kan vedtas detaljreguleringer eller tiltak kan igangsettes innenfor planområdet for planprogrammet med VPOR for Lillestrøm by vest, må det foreligge en godkjent plan for overvannshåndtering for hele området, inkludert gjennomgående flomveier og utslipp til Nittelva. Planen skal bygge videre på arbeidet som ligger til grunn for anbefalingene for overvannshåndtering i planprogrammet og VPOR, se Overvannsnotat, vedlegg 6.

#### Kabler og ledninger

Før det kan vedtas detaljreguleringer eller igangsettes permanente tiltak innenfor planområdet for planprogrammet med VPOR for Lillestrøm by vest, må det foreligge en helhetlig plan for kabler og ledninger i planområdet.

Kommunen har gjort en innledende kartlegging av eksisterende infrastruktur og utbedringsplaner. Videre må fremtidig infrastrukturbehov fra relevante kabel- og ledningsaktører avklares, både med tanke på vesentlige økt utnyttelsesgrad og eventuelle oppgraderingsbehov av gamle kabler og ledninger. Planen skal estimere nødvendige dimensjoner og foreslå føringsveier for fremføring av ny infrastruktur i samsvar med foreslått plangrep. Det skal legges vekt på størst mulig grad av koordinasjon mellom kabel- og ledningseiere for å minimere kostnader, ved felles føringsveier, gjenbruk av ledningsnett mv. Planen skal bestå av rapport og tegninger som viser foreslåtte infrastrukturuomlegginger og nyanlegg for ulike kabel- og ledningseiere.

#### **Kvalitetsprogram for Vestaksen**

Før det kan vedtas detaljreguleringer for feltene 4 og 6, må det foreligge et godkjent kvalitetsprogram for Vestaksen som beskriver felles material- og vegetasjonskonsept med tilhørende material- og fargepalett for hele Vestaksen og torgene.

Materialpaletten skal beskrive materialbruken i dekker, kanter og møbleringselementer.

Kvalitetsprogrammet utarbeides senest samtidig med den første detaljreguleringen innenfor feltene 4 og 6, og skal koordineres med planene for Justiskvartalet.

## 9.4.2 Detaljreguleringer

### **Detaljregulering av mobilitetshus**

Et felles mobilitetshus for planområdet, slik det er beskrevet i planprogrammet, må etableres tidlig. Mobilitetshuset kan inkluderes i en privat detaljregulering, men vil prosjekteres og bygges ut av kommunen.

### **Detaljregulering av byggeområdene**

Enkelte av byggetomtene innenfor planområdet vil utvikles av private aktører, andre av Lillestrøm kommune eller de kommunen inngår avtale med. Forslagsstillerne skal utarbeide forslag til detaljreguleringsplaner som er i tråd med føringene som ligger i planprogrammet og VPOR. Hver detaljreguleringsplan må følge planprosessen etter plan- og bygningsloven, og vedtas politisk før utbygging kan skje. Et godt samarbeid mellom private grunneiere/forslagsstillere og Lillestrøm kommune er ønskelig og nødvendig for å sikre en god og helhetlig utvikling.

### **Regulering av VPOR-tiltak**

Regulering av VPOR-tiltak vil som hovedregel skje ved at tiltaket helt eller delvis innlemmes i reguleringsplanene for byggeområdene. I noen tilfeller kan det være nødvendig for kommunen å regulere inn tiltaket i en egen plan, fordi det er viktig å få en tidlig avgrensning mot private planer. I slike situasjoner er Lillestrøm kommune forslagsstiller for planen. Lillestrøm kommune vil knytte rekkefølgebestemmelser til relevante tiltak i de enkelte detaljreguleringsplanene.

Gatene må reguleres tidlig for at overvannshåndteringen kan etableres samtidig med at området bygges ut.

# 10 Vedlegg

1. Lillestrøm kommune, 2025-12-22 Planprogram med VPOR Lillestrøm by vest Avhengigheter infrastruktur og felles tiltak
2. Lillestrøm kommune, 2025-10-07 (rev 2026-01-02) Planprogram med VPOR Lillestrøm by vest Parkering
3. Lillestrøm kommune, 2025-02-18 (rev. 2025-10-07) Planprogram med VPOR Lillestrøm by vest Stedsanalyse
4. Lillestrøm kommune, 2026-02-10 Planprogram med VPOR Lillestrøm by vest Sosiokulturell stedsanalyse
5. Asplan Viak AS, 2026-01-06 Planprogram med VPOR Lillestrøm by vest ROS-analyse
6. Asplan Viak AS, 2026-01-06 Planprogram med VPOR Lillestrøm by vest, Overvannsnotat
7. Asplan Viak AS, 2026-01-07 Planprogram med VPOR Lillestrøm by vest, Mobilitetsplan, med tilføyelse 2026-04-14
8. Lillestrøm kommune, 2026-01-07 Planprogram med VPOR Lillestrøm by vest, oppsummering av merknader
9. Lillestrøm kommune, 2025-09-24 Planprogram med VPOR Lillestrøm by vest Innledende tiltaksliste FutureBuilt.
10. Asplan Viak AS, 2026-04-10 Planprogram med VPOR Lillestrøm by vest, Trafikkberegning kryss Depotgata og Nittedalsgata etter vedtak om utlegging av planprogram på høring
11. Lillestrøm kommune, 2025-11-05 Planprogram med VPOR Lillestrøm by vest Oppsummering elevundersøkelse.

