

Stedsanalyse for Lillestrøm knutepunkt

Oktober 2025



Innledning

Lillestrøm knutepunkt: hvordan er det nå og hvordan vil vi ha det?

Området rundt Lillestrøm stasjon utgjør i dag et viktig trafikkknutepunkt for både lokal og regional kollektivtrafikk. Med sin strategiske beliggenhet og gode forbindelser til tog og buss, spiller stasjonsområdet en sentral rolle i transportnettverket for Lillestrøm og omegn.

Lillestrøm kommune har varslet oppstart av arbeid med områderegulering for Lillestrøm knutepunkt. Målet er å gjøre knutepunktet mer helhetlig, tilgjengelig, bærekraftig og attraktivt for byens befolkning og reisende. Planarbeidet skal legge til rette for en utvikling som sikrer tilstrekkelig kollektivkapasitet og god fremkommelighet, samt oversiktlige og effektive overganger mellom ulike mobilitetstilbud. Videre skal det bidra til god byutvikling i form av byrom med høye kvaliteter, god byform og riktig plassering av byfunksjoner, samt høy arealutnyttelse i utbyggingsfelt.

Hensikten er også å få til et godt samarbeid mellom alle aktørene i området, samordne behov og finne løsninger på organisatoriske, fysiske, tekniske og finansielle spørsmål. Det er opprettet et plansamarbeid om knutepunktet mellom Bane NOR SF, Akershus fylkeskommune, Ruter og Lillestrøm kommune.

Som et ledd i planarbeidet er det utarbeidet en stedsanalyse for området. Formålet med analysen er å gi en helhetlig forståelse av stasjonsområdet og dermed danne et kunnskapsgrunnlag som kan bidra til gode og bærekraftige beslutninger i den videre planprosessen. Analysen bygger på geografiske data fra Lillestrøm kommune og partnerinstitusjoner. Den baserer seg også på observasjoner og registreringer fra befaring i området, i tillegg til samtaler med fagpersoner.



Dokumentet er strukturert i sju hoveddeler:

1. Bakgrunn og regional kontekst	3-9
Regional forankring, introduksjon til analyse- og planområdet, samt en kort gjennomgang av områdets historiske utvikling og eldre/gjeldende planer.	
2. Arealbruk og funksjoner	10-12
Dagens bruk av arealene og demografiske trekk ved befolkningen i området.	
3. Bebyggelse og eiendom	13-20
Bygningstyper, eiendomsstruktur, fasader, byrom og kulturminner.	
4. Ferdsl og mobilitet	21-27
Veistruktur, trafikkmønstre, forbindelser og parkering for alle transportformer.	
5. Topografi og natur	28-31
Grønne og blå strukturer, viktige siktlinjer og verneverdige naturområder.	
6. Naturgeografiske forhold og naturfare	32-37
Støy, solforhold, flom og andre klimarelaterte utfordringer og risikovurderinger.	
7. Samlet analyse	40-42
Oppsummering av de viktigste funnene, definering av stedsidentitet og kartlegging av kanter og koblinger.	



Analyseområdet




Hva ser vi på – og hvor?

På nordsiden dekker planområdet togstasjonen, bussterminalen, Romerike helsebygg, arealet utenfor Rådhuset, biblioteket, kulturparken samt to kvartaler på begge sider av Storgata. På sørsiden omfatter det torget, pendlerparkeringen, samt Dampsagveien, Stillverksveien og Kanalveien. Planområdet er 193000kvm stor, som samsvarer ca. 27 fotballbaner.

Varslingsområdet inkluderer planområdet og eiendommer i umiddelbar nærhet på begge sider av stasjonen.

Analyseområdet dekker en større del av Lillestrøm by, inkludert sentrumskjernen, deler av Volla og Vigernes, samt NOVA Spektrum. I tillegg er en del av Nittelva og en buffersone på motsatt side inkludert. Dette området ligger delvis i Rælingen kommune. Kommunegrensen er markert med en gul linje.

Skala og detaljnivå i analysene varierer med tema. I noen tilfeller, som ved vurdering av byrom, er det nødvendig å se nærmere på planområdet, mens andre temaer – for eksempel mobilitet og samferdsel – er analysert på nivå med analyseområdet eller hele Oslo-regionen.

- Analyseområdet 
- Planområdet 
- Kommunegrense 



Regional kontekst

Et nøkkelpunkt i den voksende Oslo-regionen

Ifølge Bane NOR er Lillestrøm stasjon den tredje mest trafikkerte jernbanestasjonen i Norge, målt i antall reisende. Lillestrøm utgjør det viktigste kollektiv-knutepunktet på Nedre Romerike og spiller en nøkkelrolle i transportsystemet i Oslo-regionen. Takket være sin plassering fungerer Lillestrøm som et sentralt bindeledd mellom regionen og resten av landet.

Togreisen til Oslo S tar kun ti minutter gjennom Romeriksporten, mens toget bruker tolv minutter til Gardermoen, Norges største flyplass. Stasjonen betjener flere viktige togkorridorer, blant annet mot Kongsvinger og Eidsvoll, og har i tillegg høyfrekvente avganger med både lokaltog, regiontog og Flytoget.

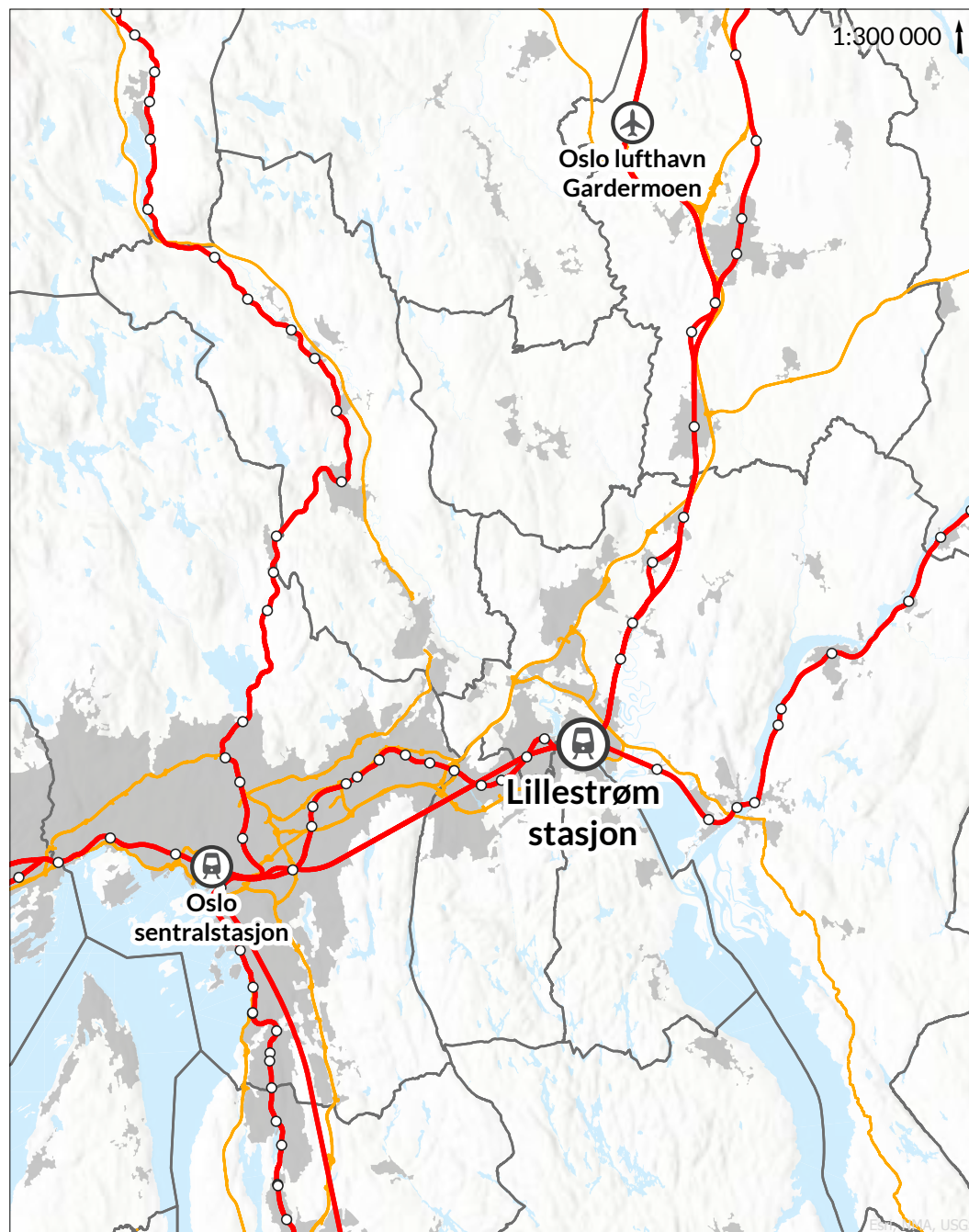
Byen er også et viktig knutepunkt for busstrafikken i regionen, med forbindelser til både Romerike, Oslo og nærliggende kommuner. Bussene spiller en særlig viktig rolle i kollektivnettet på Romerike og kobler ulike deler av regionen sammen. Lillestrøm knutepunkt har dermed flere hovedfunksjoner: den betjener reisende til og fra Lillestrøm by, pendlere med overgang til og fra toget (særlig mot Oslo), og reisende med overgang fra buss til buss.

I tillegg går E6, en av Norges viktigste veiforbindelser, i kort avstand fra stasjonsområdet, noe som ytterligere styrker Lillestrøms rolle i det regionale transportsystemet.

I den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus er Lillestrøm/Kjeller identifisert som en regional by og et prioritert vekstområde. Her er det lagt opp til at en betydelig andel av framtidig befolknings- og næringsvekst skal lokaliseres, med vekt på fortetting i gangavstand til togstasjonen.

Det legges opp til at flere pendlerlinjer i fremtiden vil mate inn til Lillestrøm, i stedet for å kjøre helt inn til Oslo sentrum. Dette vil forsterke byens rolle som omstigningspunkt i en hovedstadsregion med økende kapasitetsutfordringer. Samtidig kan dette skape økt konkurranse og potensielle konflikter om arealbruken i sentrumsområdet. En økning i regional mating vil innebære at arealbruken på og rundt knutepunktet må vurderes og planlegges på nytt for å bedre håndtere regional kollektivtrafikk.

Byen vokser som transportknutepunkt, og det forventes også økt aktivitet innen høyere utdanning og forskning. Lillestrøm kombinerer urban tilgjengelighet med nærhet til naturverdier som Glomma og tilgang til skogsområder og marka. Kommunen har et rikt tilbud av kultur-, idretts- og fritidsaktiviteter, inkludert Fetsund lenser og NOVA Spektrum, som er en av landets største arenaer for konferanser, messer og utstillinger.



— Jernbane — Hovedvei — Tettsteder

Historisk utvikling

Fra myr og sagbruk til by og knutepunkt

Lillestrøms opprinnelse som by er nært knyttet til Nittelva og områdets egnethet for tømmerfløting fra skogene i innlandet. Dette la grunnlaget for sagbruksindustrien og førte senere til etableringen av Lillestrøm stasjon, noe som gjorde stedet til et viktig knutepunkt – den gang som nå. Den historiske konteksten er viktig, både fordi den forteller oss om stedets identitet, og fordi det fortsatt finnes mange historiske bygg i området.

1874



Før jernbanen kom, var området preget av myr og spredt bebyggelse. Etableringen av sagbruk ved Nittelva tiltrakk arbeidere og ga rask vekst. Lillestrøm stasjon åpnet i 1854 som del av Hovedbanen, med bygning vest for elva. Da Kongsvingerbanen åpnet, ble en ny stasjonsbygning reist på østsiden.

1900



Lillestrøm vokste videre med ny industri, næringsliv og boliger. I 1908 ble Lillestrøm skilt ut som egen kommune fra Skedsmo, med 4 351 innbyggere. I 1912 åpnet Norges første flyplass på Kjeller. Stasjonen utviklet seg til et sentralt omstigningspunkt for tog, buss og drosje.

1939



En ny stasjonsbygning ble tatt i bruk i 1934. Den står fortsatt i dag som et viktig landemerke. Industrien vokste, og flere fabrikker ble etablert. Samtidig vokste den militære virksomheten på Kjeller. Stasjonen utviklet seg til et sentralt omstigningspunkt for tog, buss og drosje.

1950



Etter krigen økte handelen, og området utviklet seg videre. Den første byplanen ble vedtatt, med funksjonsdeling mellom sentrumsformål, bolig og industri. Stasjonsområdet var betydelig større enn i dag, med utstrakte jernbanetekniske anlegg og spor sør for dagens stasjon.

1977



Infrastrukturen rundt stasjonen ble gradvis forbedret med nytt gate- og veinett og utvidet bussterminal. På 1970-tallet begynte de gamle industri- virksomhetene å forsvinne, noe som ga bedre tilgang til Nittelva. Samtidig var jernbanen en fysisk barriere i byen. Sentrum stagnerte, og store arealer ble brukt til parkering.

1997



I 1991 åpnet nytt rådhus. Lillestrøm fikk bystatus i 1998, samme år som Gardermoen åpnet og Romeriksporten sto ferdig. Togreisen til Oslo ble kortere, og stasjonen ble oppgradert med ny bygning, plattformer og spor. I 2002 åpnet Norges Varemesse (nå NOVA Spektrum).

2011



Romerike Helsebygg åpnet rett ved bussterminalen. Områdene sør for stasjonen transformeres med ny bebyggelse, og tidligere industri- og jernbanetomter blir gjenbrukt. Samtidig fortettes bysentrum, og parkeringsarealer blir erstattet med nye bygninger.

2024



Lillestrøm by er i dag sentrum i den nye sammenslåtte kommunen, som har over 95 000 innbyggere. Byen fortettes, høyhus reiser seg, og en ny kulturpark med bibliotek åpner på nordsiden av stasjonen.

Historisk utvikling

Jernbane: arbeidsplass, barriere, portal og identitet

1904



Foto: Anno Norsk skogmuseum

Arbeidere ved Lillestrøm Dampsag & Høvleri etablert i 1869

1958



Foto: Dagbladet / Norsk Folkemuseum

Bygging av Rælingsbrua over Nittelva og jernbanen

1955



Foto: Dagbladet / Norsk Folkemuseum

Undergangen ved jernbanebrua i Sørumsgata opplevdes mer åpen enn i dag.

1920



Foto: Norsk Jernbanemuseum

Lillestrøm stasjon med overgangsbru over sporene, ca. 1910–1920. Brua ble fjernet da undergangen ble bygget noen år senere.

1961



Foto: Museene i Akershus

Lillestrøm Dampsag & Høvleri, jernbane og Nittelva

1975



Foto: Erik Bisgaard / Norsk Jernbanemuseum

Elektrisk lokomotiv på Lillestrøm stasjon

1976



Foto: Arvid Løhre / Norsk Jernbanemuseum

Hovedbygning ved Lillestrøm stasjon

Kommuneplaner

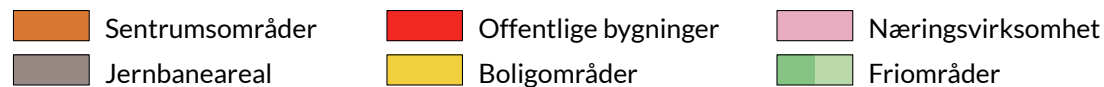
Eldre og gjeldende kommuneplaner for området

Kommuneplanens arealdel bestemmer hvordan arealene i kommunen skal brukes fremover. Den er en overordnet juridisk bindende plan etter plan- og bygningsloven. Kommuneplan gjelder for hele kommunen i en periode på omtrent ti år og revideres hvert fjerde år. Planområdet var tidligere en del av kommuneplanen for Skedsmo kommune fram til kommunesammenslåingen i 2020. Nåværende kommuneplan for den nye Lillestrøm kommune ble vedtatt i 2023. I 2025 revideres kommuneplanen for en ny periode 2026–2038.

Kartene viser et utvalg av arealplaner fra 1977, 2001 og 2023 (gjeldende). Her ser man hvordan arealbruk knyttet til industri og jernbanevirksomhet gradvis er redusert og erstattet med sentrumsformål og boligbebyggelse. Sentrumsfunksjoner ble først etablert på sørsiden av stasjonen på 1990-tallet, og denne utviklingen fortsetter med ny bebyggelse mot sørøst.

For en mer detaljert beskrivelse av planbestemmelsene, se kommunens nettsider.

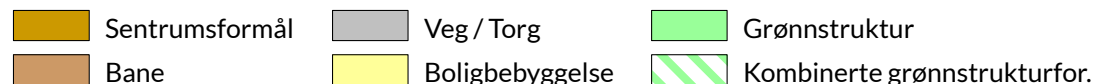
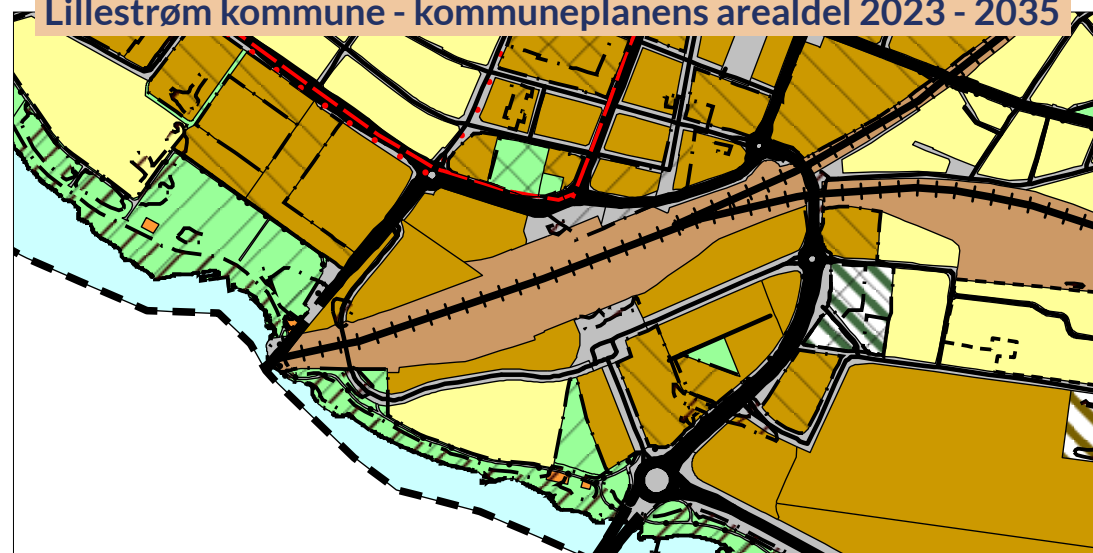
Skedsmo kommune - kommuneplan 2001 - 2012



Generalplan for Skedsmo kommune 1977 - 1987



Lillestrøm kommune - kommuneplanens arealdel 2023 - 2035



Reguleringsplaner

Slik planlegges området rundt knutepunktet




Det finnes flere planer og planprosesser rundt knutepunktet på ulike stadier. Kartet viser et utvalg av de viktigste.

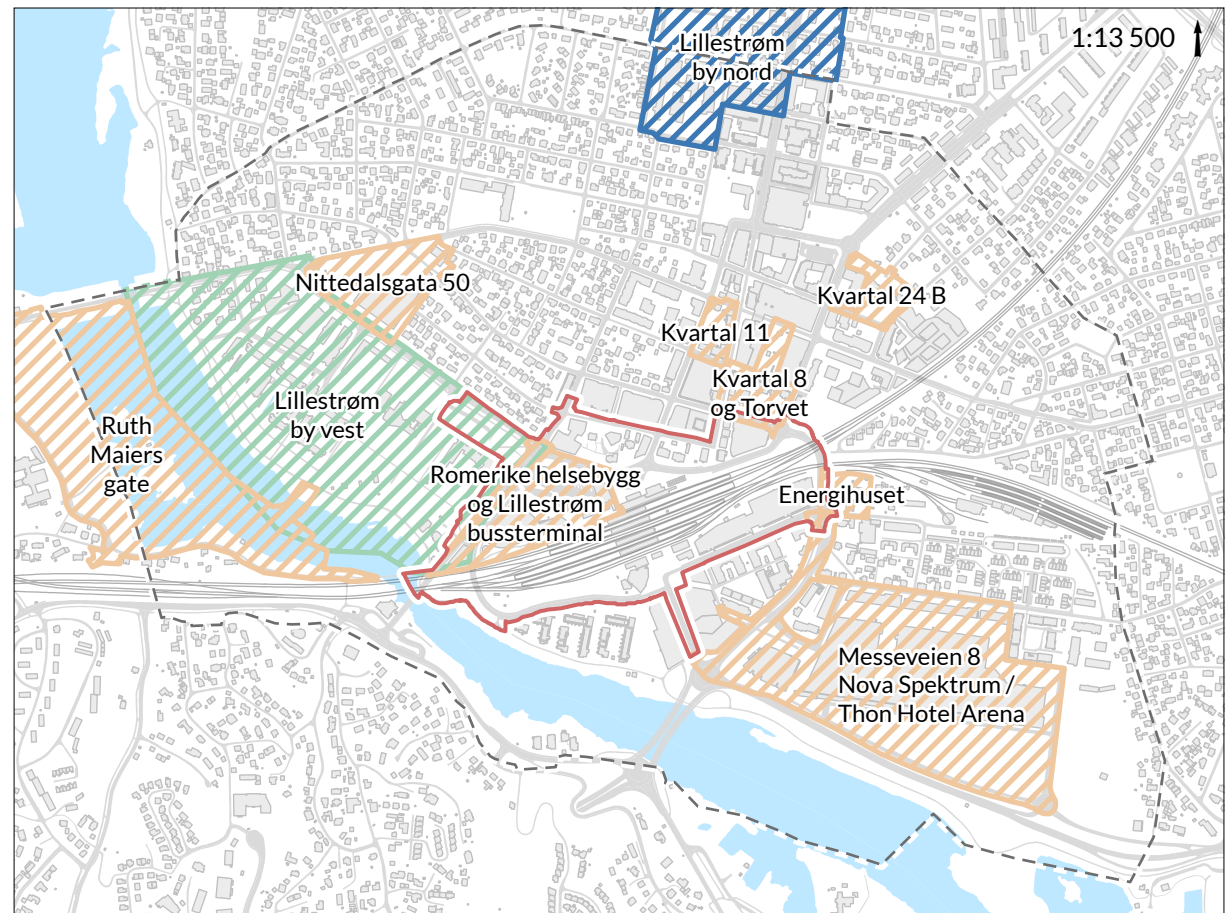
Den største planen i planområdet er detaljreguleringsplanen for Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal, med hovedformål helserelevant virksomhet og kontor. Planen åpner også for undervisning.

Delvis innenfor området ligger Lillestrøm by vest, hvor det utarbeides et planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR). Denne legger til rette for fortetting med tjenesteyting, bolig- og næringsbygg samt uterom med høy kvalitet.

Det finnes andre detaljreguleringsplaner i området som gjelder arealer avsatt til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel (KPA). De åpner for fortetting med boliger, kontor og næringsvirksomhet. Det samme gjelder områdereguleringsplan for Lillestrøm by nord, som skal utvikles til et attraktivt boligområde, med et tilpasset handels- og servicetilbud.

Mer informasjon finnes på kommunens nettsider og i planinnsyn.

- Detaljreguleringsplan 
- Områdereguleringsplan 
- Planprogram med VPOR 



Lillestrøm by vest

Plantype: Planprogram med VPOR
Plan ID: 24/01940
Areal: 238 daa
KPA formål: sentrumsformål, vei, boliger, park/grønt, annet

Nittedalsgata 50

Plantype: Detaljreguleringsplan
Plan ID: 0231_561
Areal: 27 daa
KPA formål: sentrumsformål, vei

Kvartal 11

Plantype: Detaljreguleringsplan
Plan ID: L048
Areal: 6 daa
KPA formål: sentrumsformål, vei

Lillestrøm by nord

Plantype: Områdereguleringsplan
Plan ID: L013
Areal: 253 daa
KPA formål: sentrumsf., vei, boliger, park/grønt, tjenestebygg, forsvar

Energihuset

Plantype: Detaljreguleringsplan
Plan ID: L046
Areal: 7 daa
KPA formål: sentrumsformål, vei

Ruth Maiers gate

Plantype: Detaljreguleringsplan
Plan ID: 20/00694
Areal: 145 daa
KPA formål: kombinert bebyggelse og anleggsformål, vei, park/grønt

Helsebygg og bussterminal

Plantype: Detaljreguleringsplan
Plan ID: L007
Areal: 37 daa
KPA formål: sentrumsformål, vei, bane

Kvartal 8 og Torvet

Plantype: Detaljreguleringsplan
Plan ID: 0231_578
Areal: 15 daa
KPA formål: sentrumsformål, vei

Kvartal 24 B

Plantype: Detaljreguleringsplan
Plan ID: 0231_547
Areal: 9 daa
KPA formål: sentrumsformål, vei

Nova Spektrum / Thon Hotel

Plantype: Detaljreguleringsplan
Plan ID: 0231_576
Areal: 16 daa
KPA formål: sentrumsformål, vei

Byutviklingsplan

Plan for utvikling av Lillestrøm by frem mot 2060

«Byutviklingsplan for Lillestrøm by» ble vedtatt i januar 2023 og viser en helhetlig retning for byens utvikling frem mot 2060. Planen er et strategisk dokument som fungerer som veileder for næringsliv, utbyggere og kommunen, men er ikke juridisk bindende. Planen beskriver hvordan bygninger, byrom, gater, landskap og mobilitet kan utvikles i samspill, og legger særlig vekt på å styrke sentrum som et attraktivt, grønt og levende byområde. Planen kan leses på kommunens nettsider.

Lillestrøm knutepunkt er selve hjertet i byutviklingen. Her legges det til rette for høy tetthet, næringsliv og kultur, samtidig som det tas hensyn til byens historiske identitet. Byggehøyder begrenses til rundt 10 etasjer, med særskilte utredninger for høyere prosjekter. Sentrum skal bli mer urbant ved at parkeringsplasser transformeres til møteplasser, og byrom som torg, parker og elvepromenaden får økt kvalitet. Knutepunktet skal være mest mulig bilfritt, med aktive førsteetasjer, vannelementer, grønne områder og sammenhengende sykkelforbindelser. Målet er en mangfoldig, levende og tilgjengelig bydel der kollektivknutepunktet er drivkraften for vekst og identitet.

Designstrategi



Utvikling og tydeliggjøring av destinasjoner, målpunkter og attraksjoner

Plan for det offentlige rom



Detaljert illustrasjonsplan



De røde arealene viser de viktigste gatene og byrommene. I byutviklingsplanen kalles de samfunnsakser. Her skal byfunksjoner konsentreres for å skape byliv, med mer grønt, gode solforhold og opparbeidelse av høy kvalitet.

Arealbruk

Et knutepunkt med varierte funksjoner

Stasjonsområdet ligger tett ved et multifunksjonelt sentrum i en mellomstor by.

Areal dedikert til transport-funksjoner som vei, bane, parkering og fortau, utgjør den største andelen av analyseområdet, med 42%, og er enda mer dominerende i planområdet.

Omtrent like stor andel er brukt til bolig, næring, kontor eller en blanding av disse. Spesielt i sentrumskjernen finner vi flere bygninger med næringslokaler og kontorer i første eller andre etasje, og boliger i etasjene over.

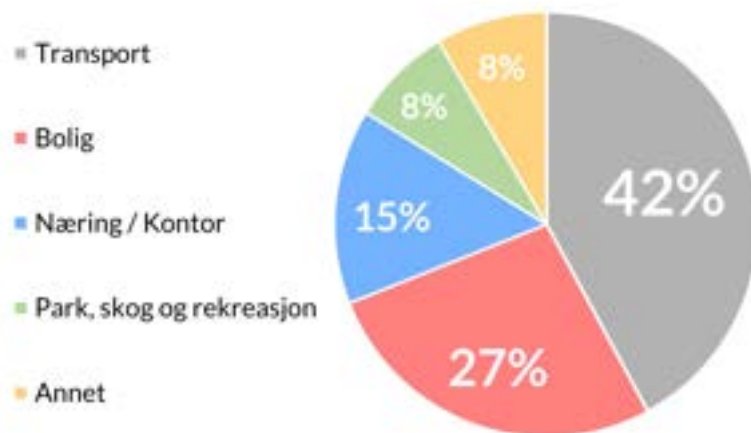
Rundt stasjonen ligger viktige institusjoner og funksjoner, blant annet politi, rådhus, bibliotek, kulturhus og helsetjenester. Det finnes også flere hoteller og konferansearenaer i området, spesielt sør for stasjonen

Cirka 8% av arealet i analyseområdet dekkes av tilgjengelige rekreasjons- og friluftsområder, som lekeplasser, parker og skog.

Det er lite industri og produksjonsaktivitet innenfor analyseområdet.



Arealbruk i analyseområdet



Nabolag og transformasjon

Stille nabolag møter byens vekst

Området rundt Lillestrøm stasjon preges av en sammensatt struktur med etablerte boligområder, et bysentrum i vekst og flere større utviklingsområder.

De blåmerkede arealene ligger utenfor sentrum og brukes i dag til parkering, lagervirksomhet, arealkrevende næring, industri eller står som store, ubenyttede og monofunksjonelle tomter. Disse skal transformeres til mer effektiv arealbruk med nye funksjoner.

Flere sentrumsnære kvartaler skal fortettes. Her planlegges det å erstatte lav bebyggelse med høyere strukturer og legge til rette for en

blanding av boliger, næringsvirksomhet og kontorer.

De grønmerkede områdene består i hovedsak av småhusbebyggelse. Det pågår gradvis fortetting enkelte steder, for eksempel gjennom «eplehage-utbygging», der eneboliger erstattes med rekkehus eller tomannsboliger. Større endringer er likevel ikke forventet – med unntak av delområder som Lillestrøm by nord, som ligger mellom sentrum og utviklingsområdet på Kjeller.

På motsatt side av Nittelva dominerer også småhusstrukturen, hvor en betydelig del av bebyggelsen ligger i Rælingen kommune.



Kilde: Linstow AS

Romerike Helsebygg

Romerike Helsebygg planlegger en utvidelse for å doble byggets areal og gi plass til flere helseaktører. Det foreslås å bygge over dagens bussterminal.



Kilde: Link Arkitektur

Kvartal 8 og Torvet

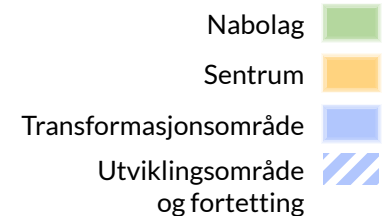
Kvartalet 8 ligger tett ved planområdet. Forslaget er oppgradering og ombygging med ny bebyggelse på 7–14 etasjer.



Kilde: A-lab

NOVA Spektrum / Lillestrøm NXT

Det planlegges et nytt flerfunksjonelt sentrumsområde ved NOVA Spektrum. Koblingen med knutepunktet er spesielt viktig.



Befolkning

Flere eldre og mange som pendler

Det bor 134 personer i planområdet, hovedsakelig i boligblokker mellom Voldgata og Solheimsgata. Halvparten er over 60 år. I analyseområdet bor det 9 458 personer. Lyse farger i kartet viser områder med høy befolkningstetthet.

De fleste bor i leiligheter, men det finnes også småhus og bofelleskap som studentboliger og bo- og behandlingssentre. Sammenlignet med kommunen for øvrig er det få barn og unge (6–20 år). De største aldersgruppene er 21–30 og 61–80 år.

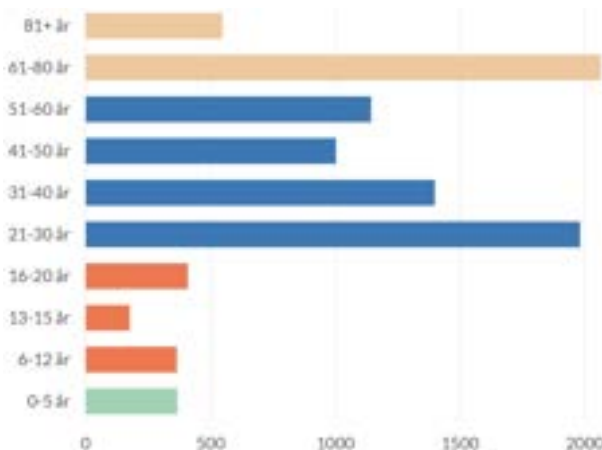
Pendling er relevant for stasjonsområdet. Det er flere som pendler ut av kommunen enn inn. I 2024 pendlet

64 % av sysselsatte bosatt i Lillestrøm ut, mens 58 % av arbeidsplassene ble dekket av innpendling. Antallet utpendlere økte fra 19 535 i 2000 til 32 457 i 2024, mens innpendlingen økte fra 13 694 til 25 554 i samme periode.

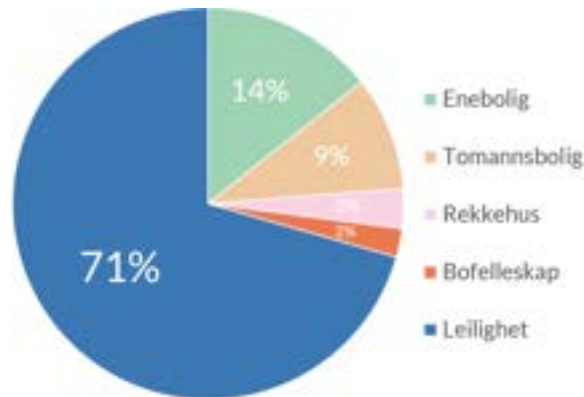
Flest pendler mellom Lillestrøm og Oslo. I 2024 pendlet 19 124 personer fra Lillestrøm til Oslo, og 6 058 i motsatt retning. Lørenskog, Ullensaker og Rælingen er de neste største kommunene både for inn- og utpendling. Statistikken er hentet fra SSB/Telemaksforskning og gjelder hele Lillestrøm kommune.



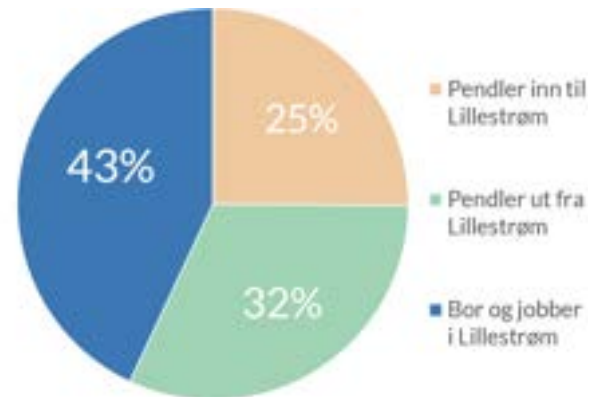
Aldersfordeling i analyseområdet



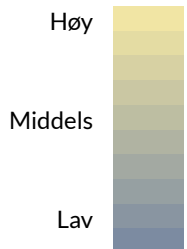
Type bolig i analyseområdet



Pendling til og fra Lillestrøm kommune



Befolkningstetthet



Bebyggelsesstruktur

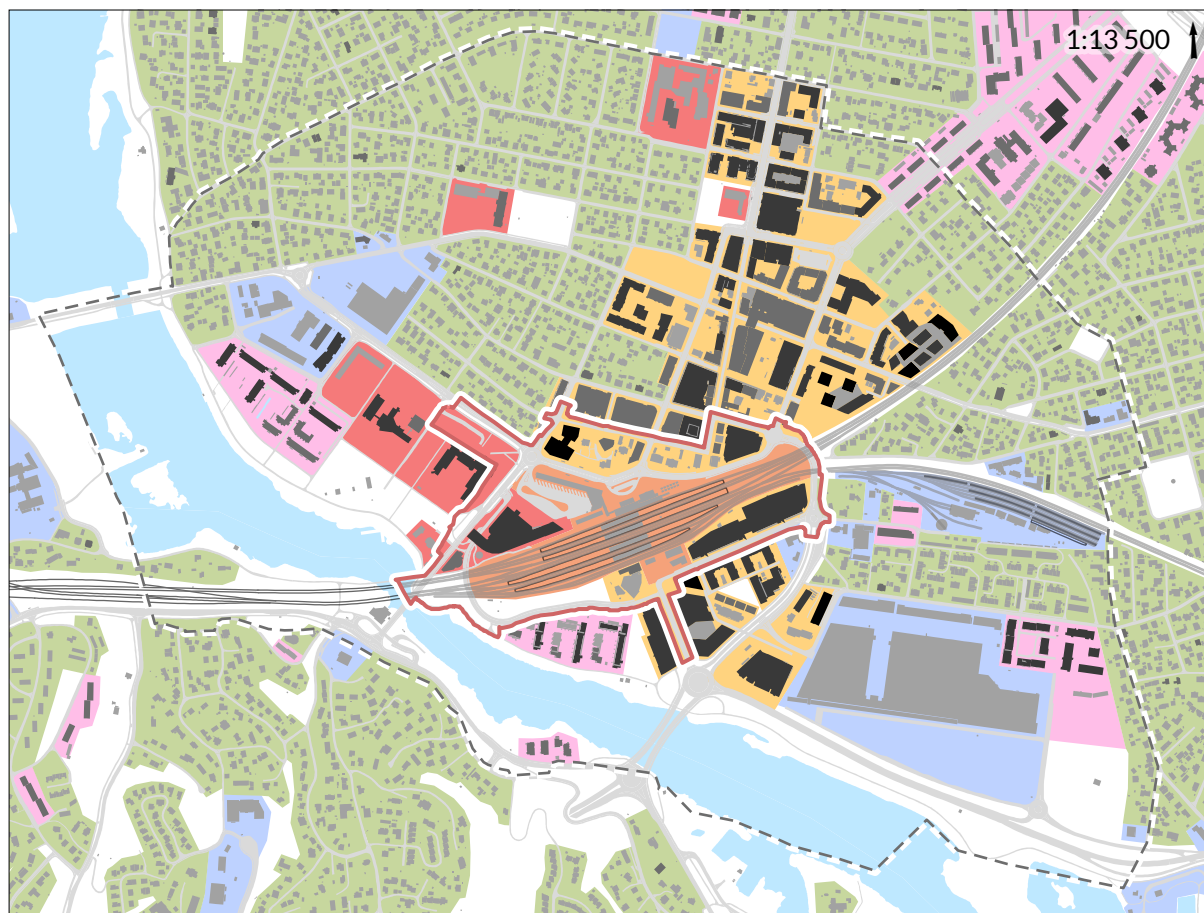
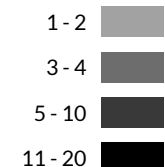
Fra stasjon til småhus - variasjoner i form, funksjon og høyde

Kartet viser ulike typer bebyggelsesstruktur, symbolisert med farger, og bygningshøyder illustrert med nyanser av grått til sort.

De høyeste bygningene, som varierer mellom 7 og 19 etasjer, ligger i sentrum på begge sider av jernbanen. Disse er for det meste de nyeste bygningene, oppført de siste 20 årene, og står i sterk kontrast til småhusbebyggelsen som omkranser sentrum.

Arealene langs Nittelva på stasjonssiden er utviklet med en blanding av boligblokker, institusjonsbygg (inkludert rådhus og politistasjon), kontorer, hotell, parkering og NOVA Spektrum. På den andre siden av elva dominerer småhusbebyggelse og åpne områder.

Antall hovedetasjer



Stasjonsområdet

Omfatter arealet som tilhører Lillestrøm stasjon, inkludert torgene på begge sider og bussterminalen.



Kvartal / Sentrum

Området preget av kvartalsstruktur med høy utnyttelse av areal. Her finnes størst variasjon i arealbruk.



Institusjon

Bygninger som benyttes til offentlig administrasjon, skoler, helsetjenester, samt kirker og religiøse organisasjoner.



Næring

Storskala næringsområder med industri og lagerlokaler, lokalisert utenfor sentrumskjernen.



Blokk

Boligbygg med minst tre boenheter og felles inngang, ofte i to eller flere etasjer.



Småhus

Eneboliger, rekkehus og tomannsboliger.

Eierstruktur

Eierskap former byen

Kartet viser fordelingen av hjemmelshavere i området rundt Lillestrøm stasjon og gir en oversikt over hvilke geografiske områder de ulike aktørene disponerer.

I områdene nærmest stasjonen dominerer **statlige** og **kommunale** eiendommer. Dette fremhever områdets rolle som et knutepunkt for kollektiv transport og offentlige tjenester.

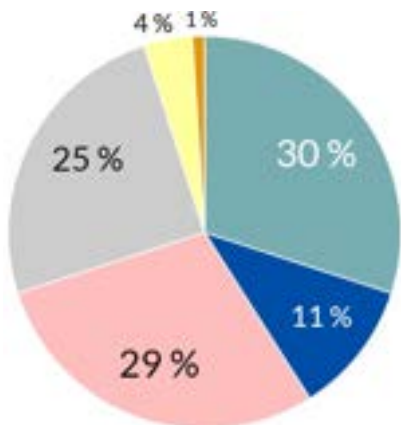
Statlige eiendommer er i hovedsak knyttet til transportinfrastruktur, som jernbane og tilhørende fasiliteter.

Kommunale eiendommer benyttes til offentlige tjenester og samfunnsfunksjoner, blant annet helsetilbud og administrasjon.

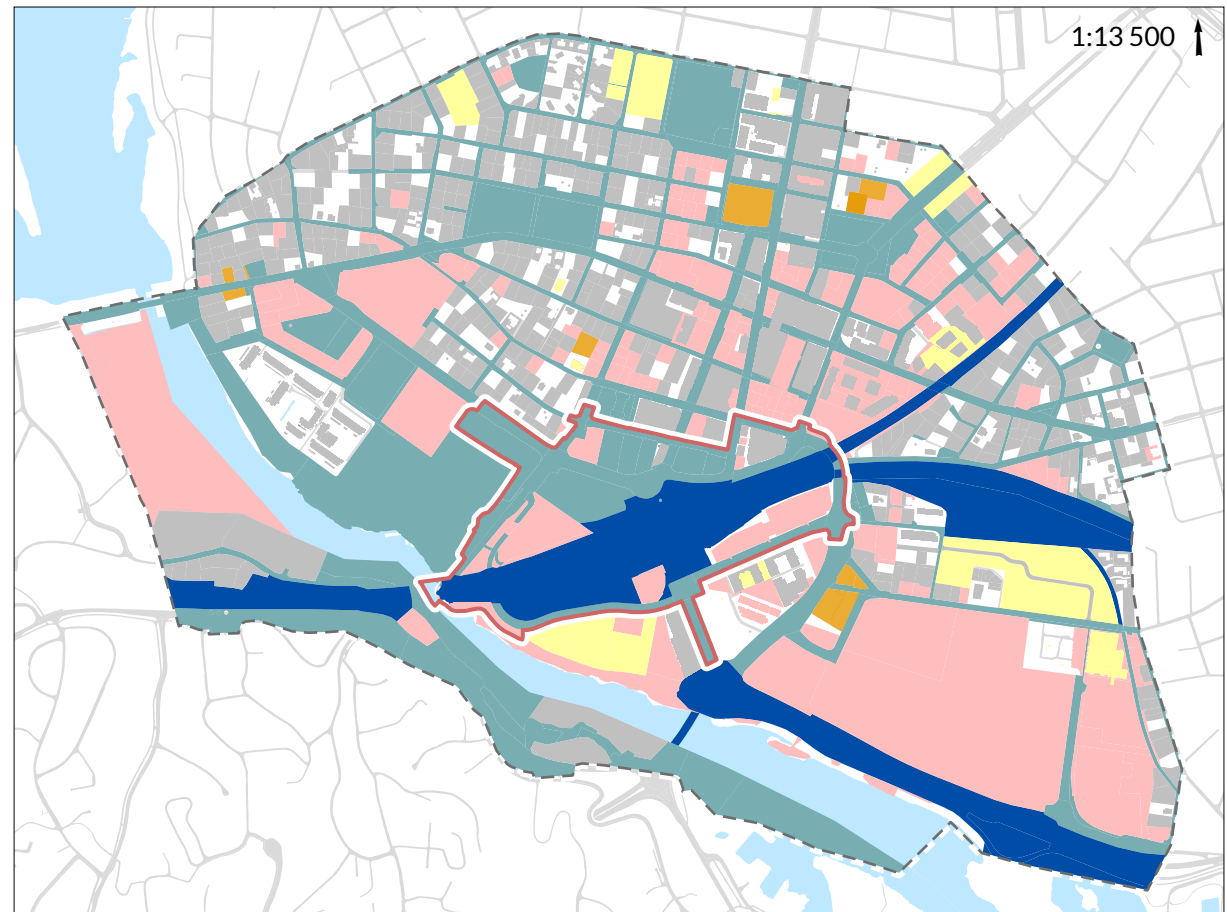
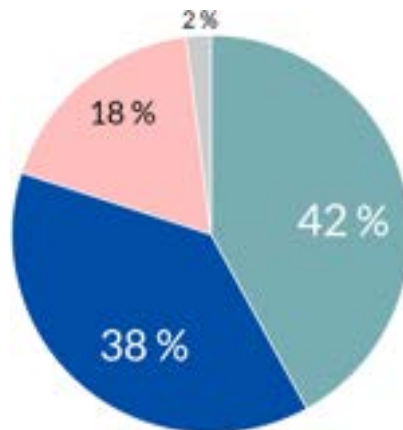
Næringsaktører, representert ved **aksjeselskaper (AS)**, har også en tydelig tilstedeværelse i området, særlig i randsonene mellom offentlig og privat eierskap.

Lenger unna stasjonen øker andelen **private eiere** og **borettslag**. Dette reflekterer en gradvis overgang fra offentlig til privat eierskap i takt med økende avstand fra stasjonsområdet.

Fordeling av areal per eier i analyseområdet



Fordeling av areal per eier i planområdet



- Kommune / Fylkeskommune
- Stat
- AS
- Borettslag
- Ideelle organisasjoner
- Privat



Lillestrøm rådhus

Fasader

Åpne fasader gir liv til byen

Åpne fasader med vinduer og innganger mot gaten bidrar til et levende og trygt bymiljø. Det er ønskelig at sentrumsområdene med næringsfunksjoner i første etasje har mest mulig åpne fasader med glass og myke overganger mellom inne- og utearealer.

I Lillestrøm by varierer fasadeuttrykkene fra åpne og inviterende til lukkede og mer tilbaketrukkne. I planområdet dominerer åpne fasader med store vindusflater og tydelige inngangssoner som fremmer aktivitet og kontakt mellom inne og ute. Unntaket er noen av fasadene langs Kirkegata og Kanalveien, samt enkelte eldre bygninger.

Mer lukkede fasader forekommer i randsoner eller nær infrastruktur,

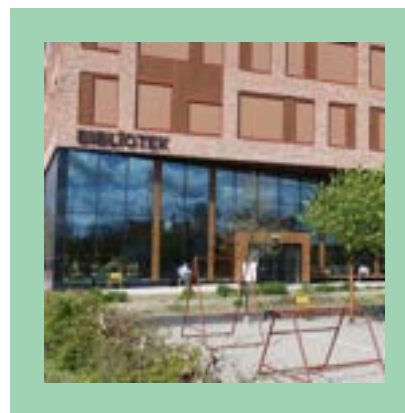
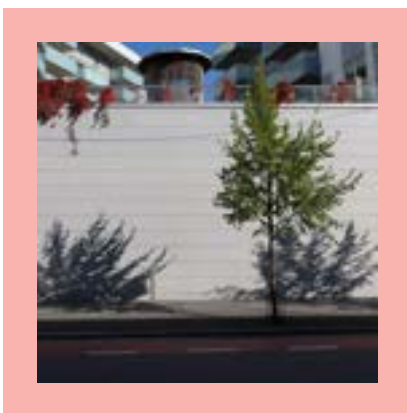
hvor støy og trafikk krever skjerming. I nyere boligprosjekter sees ofte delvis åpne fasader, der balkonger og glassflater gir innsyn uten at man mister privatliv.

En fasade kan virke åpen selv om den er lukket, når utformingen av rommet foran inviterer folk inn og skaper en følelse av tilgjengelighet og velkomst. I Lillestrøm er rommet rundt ulike bygninger tilknyttet kulturkvartalet særlig inviterende selv om noen av byggene i seg selv har lukkede fasader.

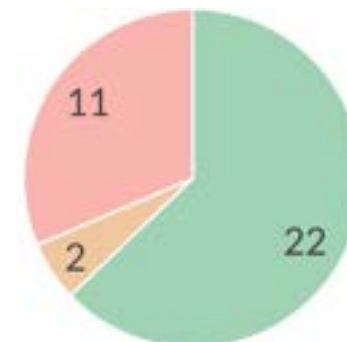
Flere næringsaktører velger å dekke vindusflater med reklame eller for å skjerme lokalet, noe som kan gjøre gater og torg både mer kjedelige og mindre trygge.



Åpen fasade ■ Delvis åpen fasade ■ Lukket fasade ■



Antall type fasader



Farger og materialer

Fargepaletten og materialbruk på fasadene

Valg av materialer og farger på byggfasader bidrar til å gi området identitet, styrke lokale kvaliteter og skape en helhetlig og attraktiv opplevelse. Materialvalg har samtidig betydning for holdbarhet, vedlikehold og miljøpåvirkning. Bildene til høyre viser eksempler på fasader fra bygningene i planområdet.

Rundt stasjonen er tegl og tre de mest dominerende byggematerialene, men også betong/puss, glass, rustet stål og prefabrikkerte plater er vanlig. Flere nyere bygg kombinerer ulike materialer, som glass, betong og tegl eller tre. Noen materialer er brukt i sin rå form, mens andre er malt eller behandlet.

Tegl finnes både i eldre og nyere bygg. Et eksempel fra eldre tid er den gamle lokomotivstallen sør for stasjonen, mens nyere bygninger med tegl er blant annet bussterminalen, rådhuset og

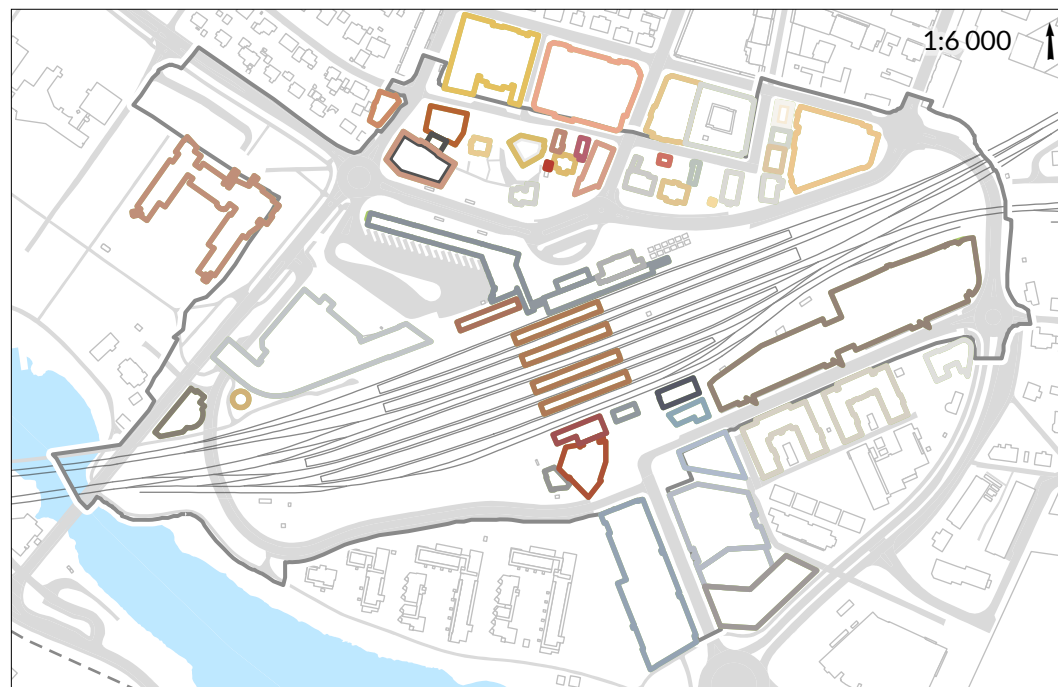
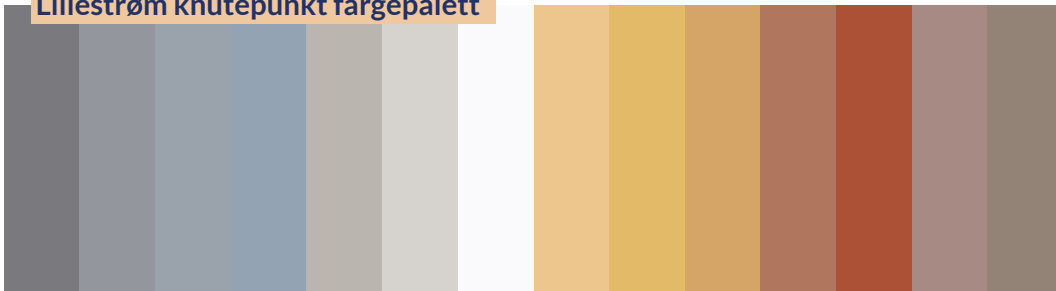
biblioteket. Stasjonsbygget på nordsiden er oppført i grå naturstein.

Treverk brukes både i eldre og nyere bygg. En konsentrasjon av eldre trehus ligger på nordsiden, særlig ved Storgata og Jonas Lies gate. I tillegg har Romerike helsehus, biblioteket og flere andre bygg trekledde elementer i fasaden.

Fargepaletten i området viser både varme og kalde toner. Varme farger dominerer på nordsiden, mens kalde farger dominerer sør for stasjonen. De mest utbredte er gule, røde og brune nyanser, samt grått og hvitt. Unntakene er blant annet øvre del av biblioteket med svart fasade og et bygg ved Kanalveien/Dampsags-veien med blå fasadeelementer. Ingen av de store bygningene har grønt som hovedfarge.

Kartet viser de dominerende fargene på fasadene.

Lillestrøm knutepunkt fargepalett



Byrom Nord

Møteplasser nord for stasjonen

Byrom er åpne, offentlige rom mellom bygninger – tilgjengelige for alle og tilrettelagt for ferdsel, opphold og møter mellom mennesker. Nord for Lillestrøm stasjon finnes en rekke byrom og møteplasser med ulike funksjoner.

Byrom i sentrumskjernen defineres i hovedsak av Torvet, gågata Storgata og den nye plassen i Meierikvartalet. Disse er i stor grad knyttet til handel og servering. Byrom ved stasjonen og Helsebygget fungerer som møteplasser og mellomrom der man kan bytte mellom ulike transportmidler. Den nye Kulturparken samt Rådhusparken er godt egnet for lengre opphold.

Samtidig er det potensial for å knytte disse rommene bedre sammen. Flere sammenhengende «byromskorridorer» vil gi en mer helhetlig byopplevelse. Forbindelsen mellom Storgata og stasjonsområdet kan forbedres, og det samme gjelder Rådhusparken og Nittelva, som i dag fremstår som isolert fra stasjonen.



Rådhuset

Plass foran rådhuset med skulptur av Henrik Sørensen. Mest brukt av ansatte og besøkende til rådhuset, tinghuset og politiet.



Kulturparken

En ny park i den eldste delen av sentrum, ved biblioteket og kultursenteret, med lekeplass, kunst og to kafeer.



Rådhusparken

Sentrum største park, med offentlige toaletter, skatepark, og en populær tur- og sykkelvei langs Nittelva.



Helsebygg

Plass og turvei mellom stasjonen og Helsebygget – snarvei for gående og syklist, men ikke egnet for opphold.



Storgata

Hovedgågate med butikker, servering og sitteplasser – men med svak forbindelse til stasjonsområdet.



Torvet

Byens viktigste torg ligger rett ved et kjøpesenter med 60 butikker og spisesteder. Har scene og sitteplasser.









Stasjonsområdet nord

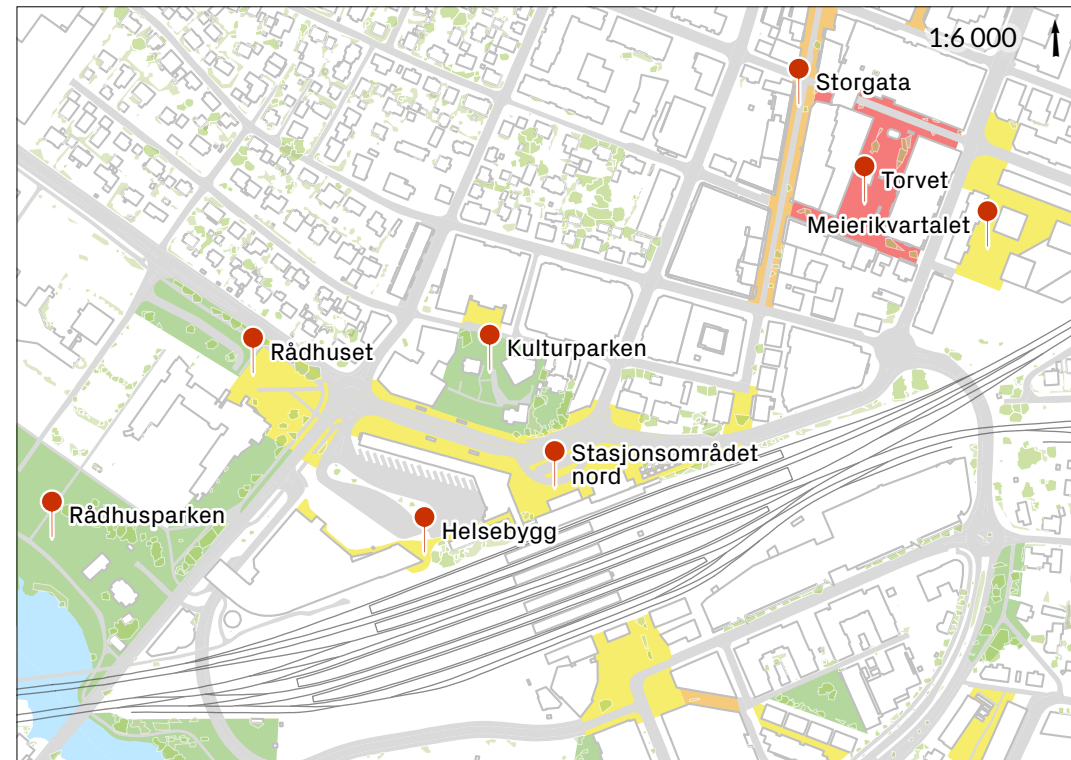
Kobler togstasjonen med bussterminalen og taxiholdeplassen. Et av de mest trafikkerte stedene i byen.



Meierikvartalet

Plassen mellom bygningene brukes til uteservering, men har også sitteplasser tilgjengelig for ikke-kunder.

- Møtepunkt 
- Torg 
- Gågate 
- Plass 
- Park 
- Vegetasjon 

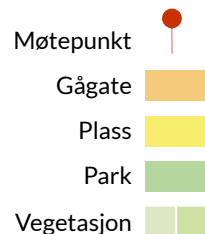


Byrom Sør

Møteplasser sør for stasjonen

Mesteparten av området sør for stasjonen har blitt utviklet de siste 20 årene, og det er lagt til flere nye byrom og møteplasser med ulike funksjoner. Her finnes det både grøntarealer med trær, lekeplasser, plasser med uteservering og en egen møteplass for studenter ved studentbyen.

Utfordringen er at flere av disse plassene er skjulte og dårlig koblet sammen. De utgjør ikke et sammenhengende nettverk av byrom og traseer. For eksempel er Kanalparken en fin portal mot Nittelva, men inngangen er vanskelig å finne fra stasjonen for de som ikke kjenner området. På samme måte har møteplassene ved NOVA Spektrum og studentbyen dårlig forbindelse med stasjonsområdet og sentrum. Utvikling av tomter som i dag har lav arealutnyttelse gir mulighet til å knytte byrommene i området bedre sammen.



Stasjons-området sør

Møteplass med sykkelparkering, treningssenter og dagligvare. Svak helning mot stasjonsinngangen.



Portalen

En kort og smal gågate med restaurant, hotell og butikker. En viktig snarvei til østsiden av sentrum.



Tærudparken

En rolig trekantet park bak boligblokkene, med gress, sitteplasser, lekeapparater og gateparkering.



Jernbanegata

Langs Jernbanegata ligger en navnløs lommepark som kobler studentbyen til sentrum gjennom jernbanelundergangen.



Kanalparken

En litt skjult park mellom boligblokkene som kobler stasjonsområdet til Nittelva, med lekeplass og sitteplasser.



Tærudgata

En liten plass med gateparkering, omgitt av noen av de eldste bygningene i området, med kontorer og restauranter.



Studentby

Ved Lillestrøm Studentby ligger en plass og et møtested for studenter, med benker, sitteplasser og en matbutikk.



NOVA Spektrum

Ved inngangen til NOVA Spektrum og Thon Hotel Arena ligger en plass med trær, brukt mest ved arrangementer.

Kulturminner

Mangfoldig arkitektonisk kulturarv

Kulturminnene i Lillestrøm by representerer et bredt historisk spenn og gjenspeiler byens utvikling fra industriby til moderne regionsenter. Kommunen opererer med en vernekategorisering der objekter er delt inn i fire klasser: VK1 til VK4.

VK1 omfatter de mest verneverdige kulturminnene med nasjonal eller stor regional betydning. Innenfor analyseområdet er det Lillestrøm kirke og kulturhuset som har VK1, samt noen bygninger knyttet til Sagtomta.

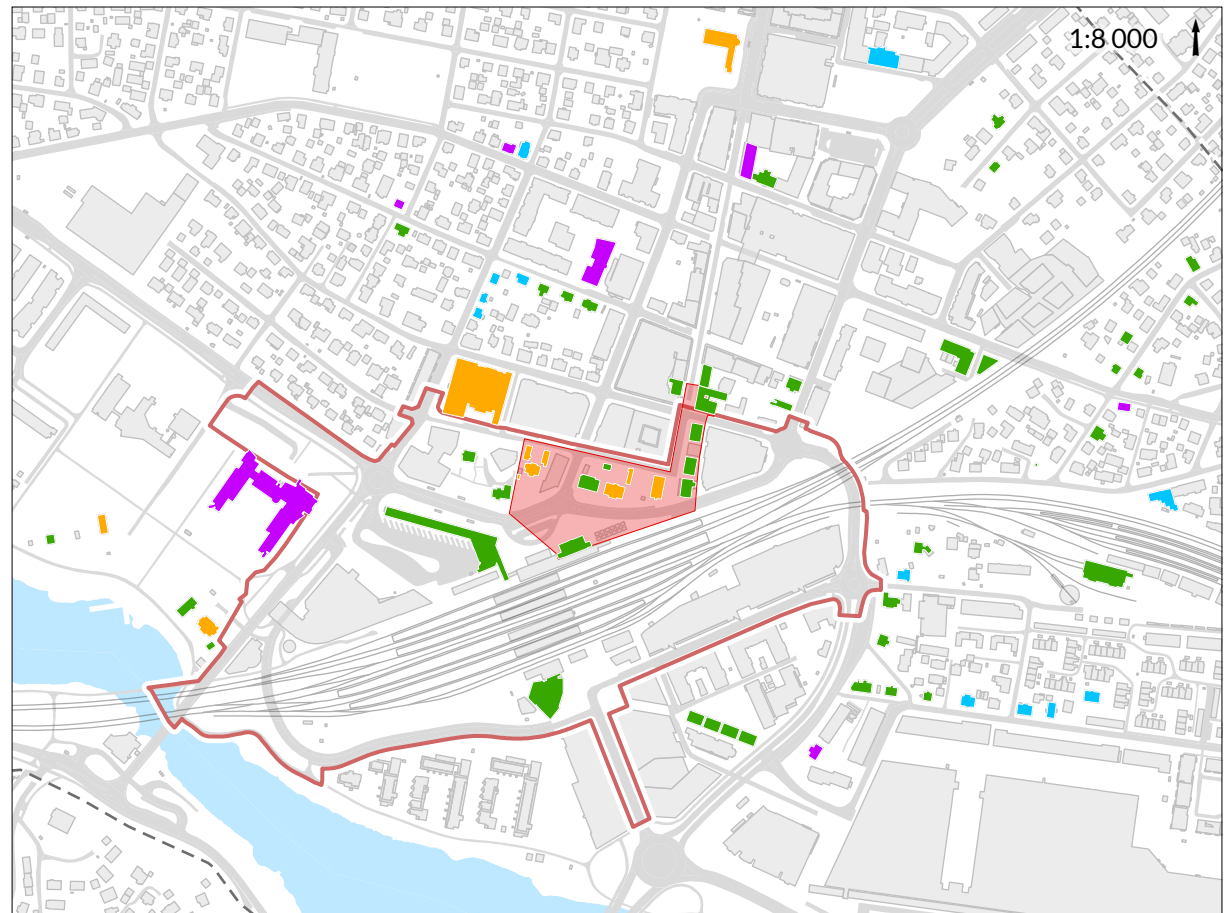
VK2 er bygninger og anlegg med regional verdi og tydelig identitetskapende rolle.

VK3 har en viss kulturhistorisk interesse og har lokal verdi, men lavere grad av bevaringsverdi.

VK4 består av endrede eller delvis endrede bygninger, men som fortsatt har historisk og kulturell verdi.

Bygningene i alle de kategoriene er viktige for byens identitet. Planområdet omfatter 7 bygninger i VK1 og 11 bygninger i VK2, inkludert den gamle stasjonsbygningen og bussterminalen. I tillegg ligger flere verneverdige bygg i tilknytning til planområdets yttergrense.

Det finnes også ett **KULA-område** (kulturlandskap) rett nord for stasjonsområdet.



Vernekategori 1



Vernekategori 2

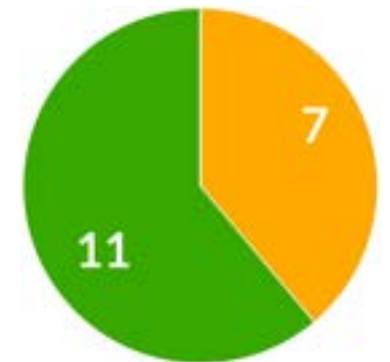


Vernekategori 3



Vernekategori 4

Kulturminner i planområdet



Eldre bygninger

SEFRAK-registrering gir oversikt over kulturhistorisk bebyggelse

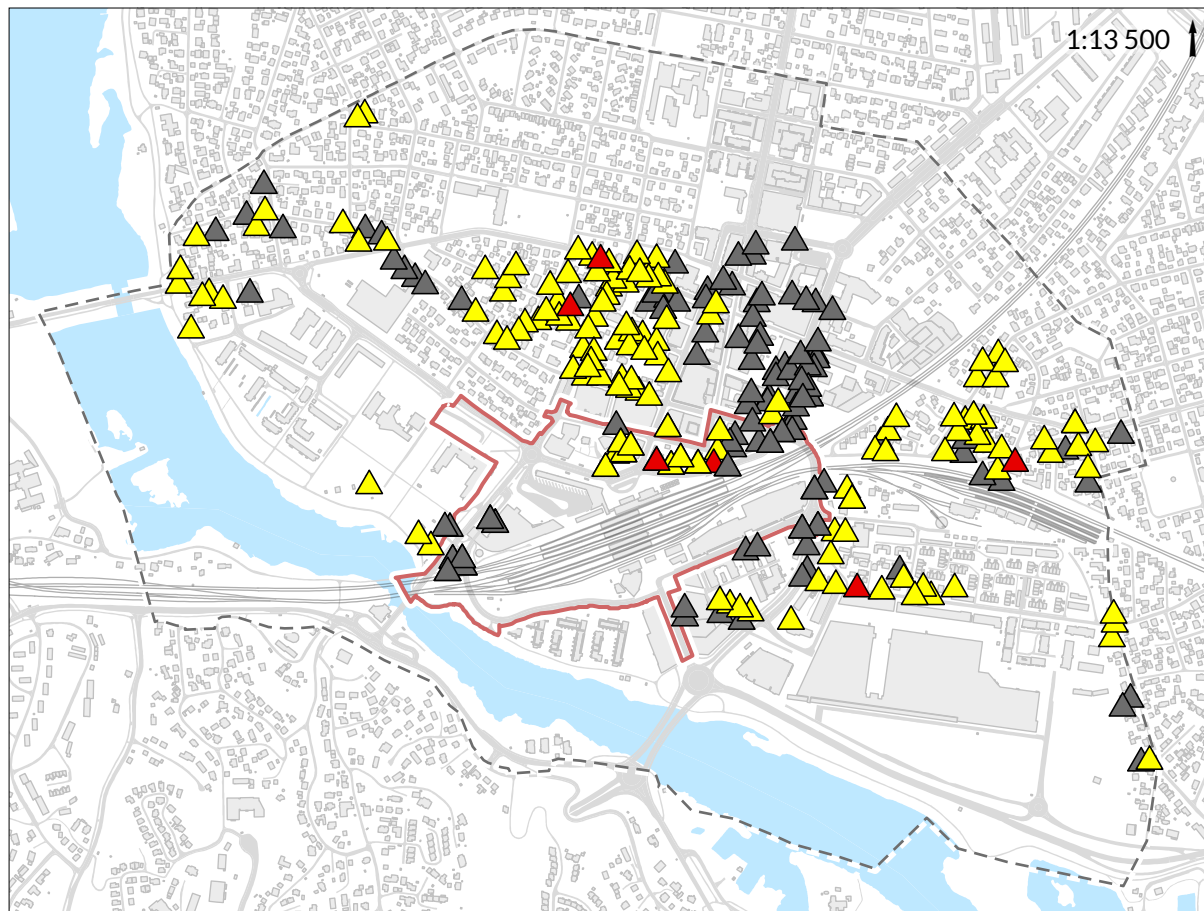
SEFRAK står for «Sekretariatet for registrering av faste kulturminner». Det er et landsdekkende register over eldre bygninger og andre kulturminner i Norge. Det ble opprettet for å gi oversikt over bebyggelse som er eldre enn 1900 (i noen områder også bygninger fra før 1945).

Registreringen i Lillestrøm by viser et tydelig flertall av bygg som faller under kategorien «SEFRAK-bygg», med 140 registreringer. Dette utgjør den største andelen og inkluderer bygninger eldre enn 1900. De har ikke nødvendigvis formell vernestatus, men anses som kulturhistorisk interessante. Åtte av disse byggene finnes innenfor planområdet.

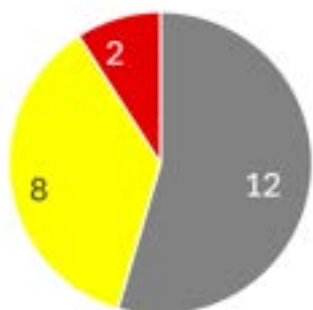
106 objekter er registrert som «Ruin eller fjernet objekt», noe som peker på et betydelig tap av eldre bebyggelse over tid.

Kun 6 bygg er registrert med **meldeplikt etter kulturminneloven §25**, hvilket indikerer et lavt antall bygg med formelt vern i SEFRAK-sammenheng. To av disse finnes innenfor plaområdet. Dette er blant annet Doktorgården lokalisert rett ved stasjonsområdet.

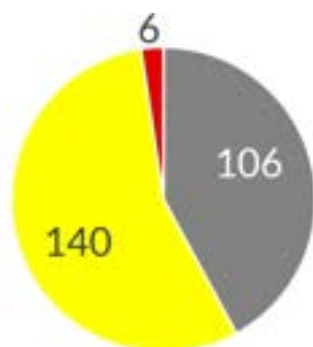
Diagrammene under gir et samlet bilde av SEFRAK-bygg og viser behovet for en helhetlig vurdering av bevaringsstrategier for eldre bebyggelse uten formell vernestatus.



Registreringer i planeområdet



Registreringer i analyseområdet



SEFRAK-status

- ▲ Ruin eller fjernet objekt
- ▲ SEFRAK-bygg
- ▲ Meldepliktig i hht. Kulturminnelova §25

Kollektivtrafikk

Stasjonen som holder Romerike i bevegelse





Lillestrøm stasjon ble oppgradert i 1998, samtidig som Gardermoen-banen sto ferdig. Siden den gang har stasjonen utviklet seg til å bli en av de viktigste i landet.

Stasjonen fungerer som det største kollektivknutepunktet på Romerike, og spiller en avgjørende rolle for reisende i regionen. Her møtes både lokaltog, regiontog, flytog og et omfattende nettverk av bussruter. Det gjør det enkelt for passasjerer å bytte mellom ulike transportmidler, enten de skal til Oslo, Gardermoen eller andre steder i regionen.

Ifølge Bytutviklingsplanen for Lillestrøm by (2023) har byen i stor grad vært utviklet med bilen som utgangspunkt. Dette har ført til

en bystruktur preget av spredt bebyggelse, store parkeringsarealer og mindre attraktive byrom for gående og syklende.

Planen viser til at flere bussruter har fått høy frekvens, og at flere sannsynligvis vil få det i fremtiden. Samtidig skaper høy biltrafikk og kø problemer for bussene, særlig på flere av innfartsårene til kollektivterminalen, hvor fremkommeligheten er redusert.

- Bussholdeplass 
- Togstasjon 
- Togtrasè 
- Busstrasè 

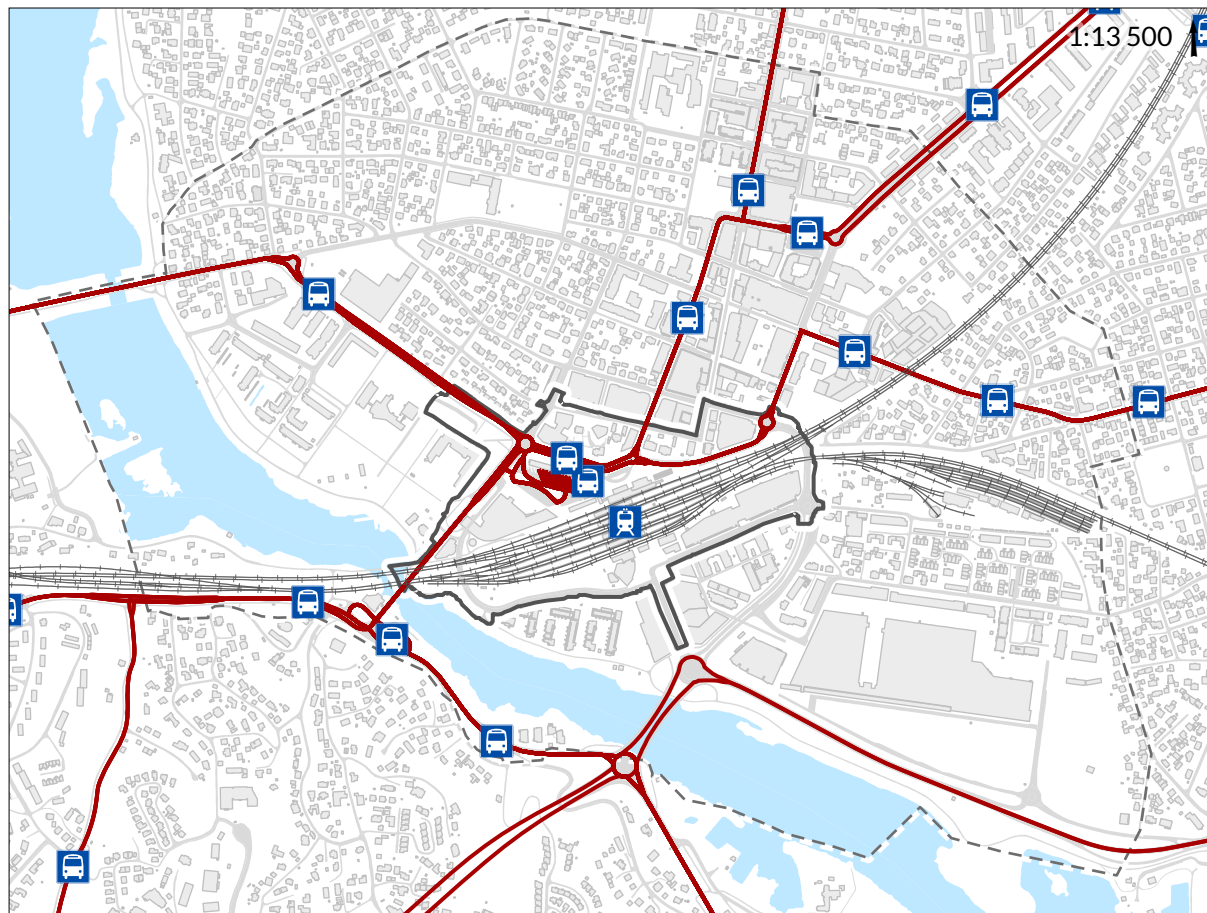


Foto: Jonas Helseth

Lillestrøm knutepunkt og Helsebygget



Foto: Jonas Helseth

Lillestrøm togstasjon

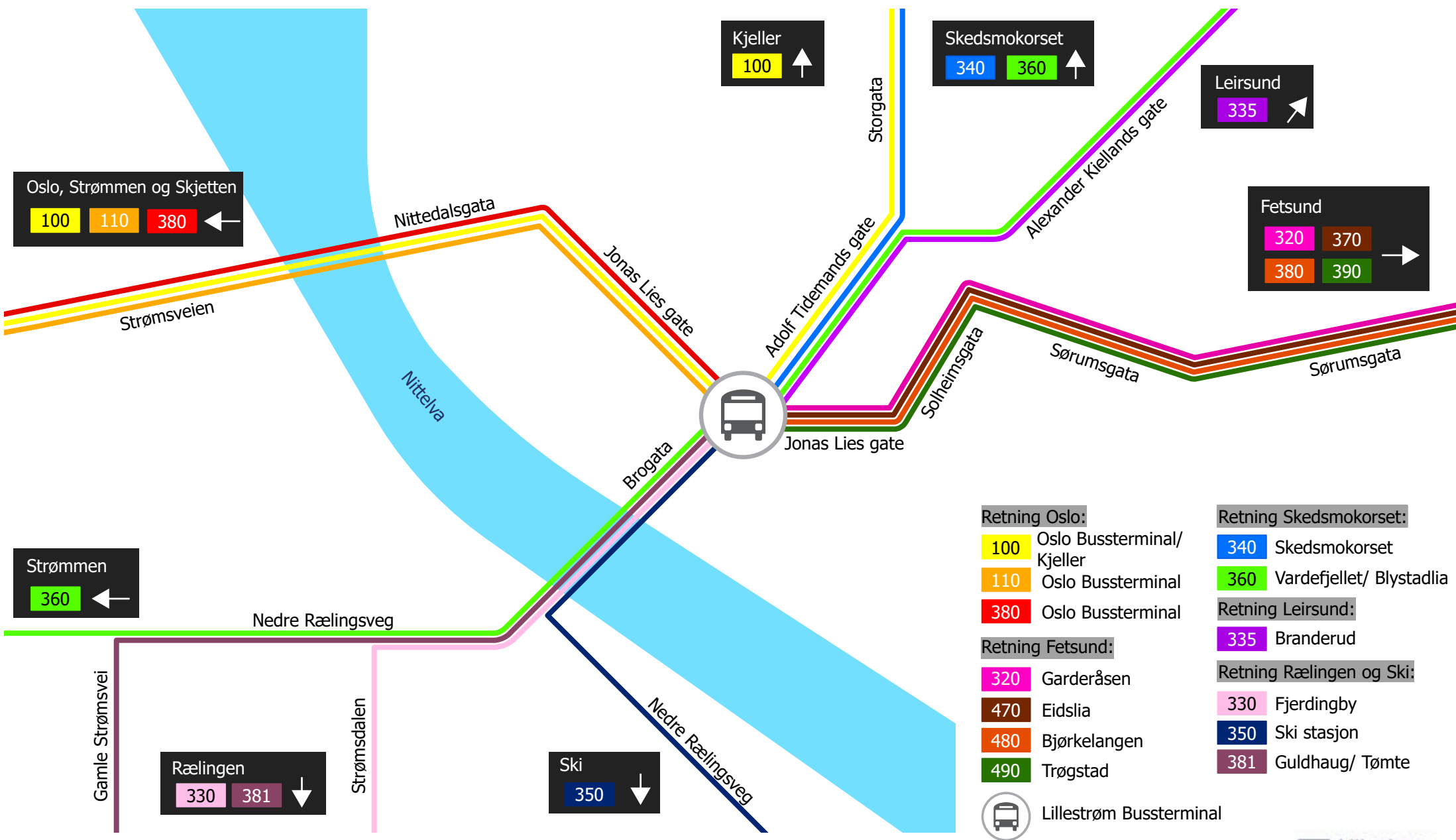


Foto: Jonas Helseth

Lillestrøm bussterminal

Bussruter

Forbindelseskart over alle bussruter som går innom Lillestrøm Bussterminal



Busstruter

Bussterminalen binder kommunen sammen

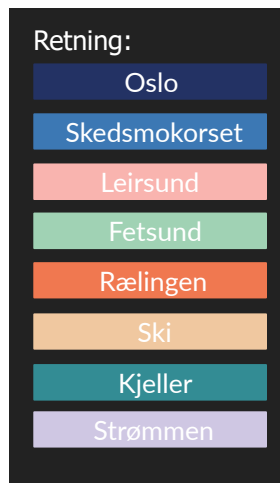
Det er 15 busstruter som betjener Lillestrøm bussterminal. Av disse har 13 ruter start- og endestasjon ved terminalen, mens 2 ruter kjører gjennom. Gjennomgangsrutene er linje 100 (Kjeller–Oslo bussterminal) og linje 360 (Blystadlia–Vardefjellet).

I løpet av et døgn håndterer terminalen totalt 842 avganger. Fordelingen av disse basert på endestasjon:

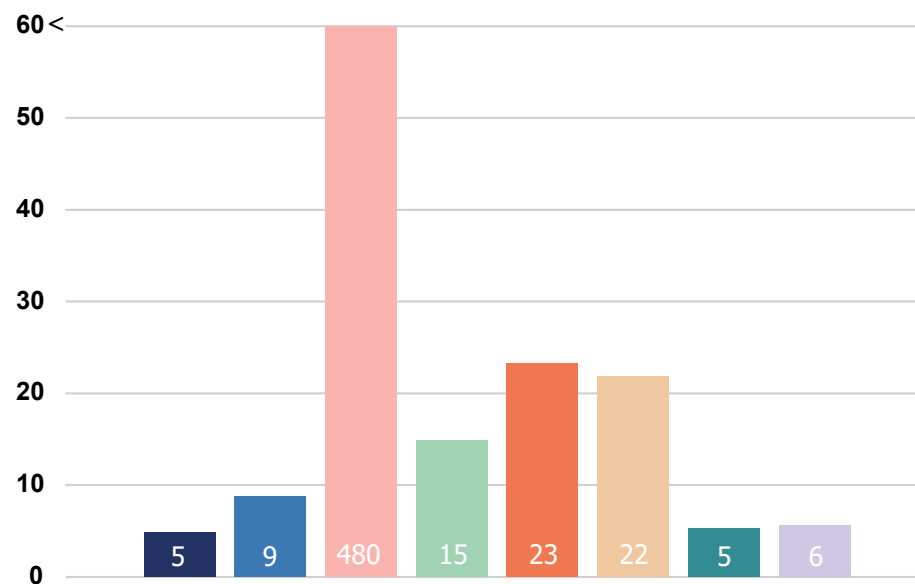
Oslo (299)	Skedsmokorset (164)
Leirsund (3)	Fetsund (97)
Rælingen (62)	Ski (66)
Kjeller (108)	

I gjennomsnitt utgjør rutene i retningen Oslo 24% av alle avganger, med en avgangsfrekvens på omtrent hvert femte minutt. Buslinjene 100, 110 og 380 har alle Oslo bussterminal som endestasjon, men fungerer samtidig som interne forbindelser i kommunen ved å betjene områder som Strømmen og Skjetten, som har høy befolkningstetthet.

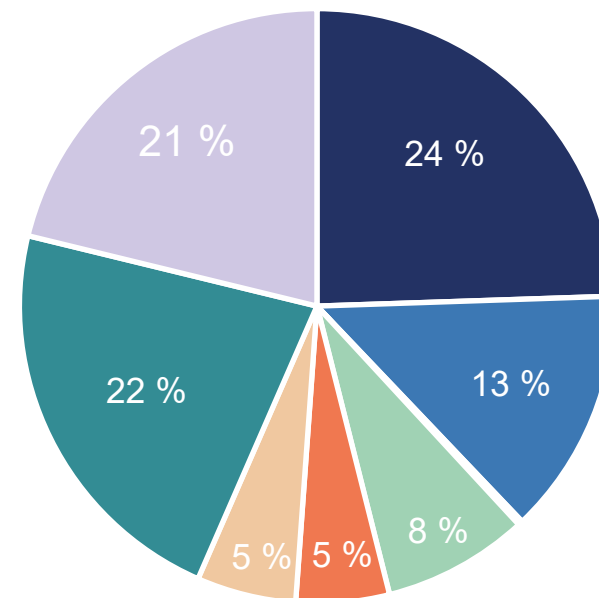
De mest frekvente rutene er linje 100 og linje 110, begge med endestasjon på Oslo bussterminal. Disse har i gjennomsnitt en avgang hvert 13. minutt. Den minst frekvente ruten er linje 335 til Branderud, med kun 3 daglige avganger.



Gj.snittlig avgangsfrekvens i minutter pr 24 timer



Avganger i prosent basert på retning



Bussterminalen er delt opp i to soner (A og B), hvor sone A gjør det lettere for gjennomkjøring (100) og leddbusser (100 og 110) å slippe av og på folk. Sone B har en mer klassisk tilnærming hvor bussene legger til ulike terminaler.

Sone A var ikke en del av den opprinnelige bussterminalen som stod ferdig i 1998, men ble åpnet i 2019 som et tiltak for å styrke kapasiteten og funksjonaliteten ved knutepunktet. Utvidelsen gjorde det mulig å håndtere større kjøretøy, som leddbusser, noe som er særlig viktig for forbindelsene mellom Lillestrøm og Oslo.



Foto: Jonas Helseth

Lillestrøm Bussterminal med 2 hovedårer for av- og påstigning

Trafikkbelastning

Trafikkpresset rundt Lillestrøm stasjon

Lillestrøm opplever betydelige trafikale utfordringer, særlig knyttet til gjennomfartstrafikk som ikke har start eller mål i byen. Mange bilister velger å kjøre gjennom sentrum fremfor å benytte hovedveinettet rundt byen, da dette ofte oppfattes raskere. Dette skaper stor trafikkbelastning og fremkommelighetsproblemer i det lokale gatenettet.

Spesielt utsatte gater inkluderer Alexander Kiellands gate, Storgata, Adolph Tidemands gate og Jernbanegata, hvor det oppstår hyppige forsinkelser. I tillegg fører gjennomfartstrafikken til at trafikken flyter ut i tiliggende boligkvarterer, noe som er uheldig både med tanke på trafiksikkerhet og bomiljø.

Lillestrøm stasjon fungerer som et viktig knutepunkt for både kollektivtrafikk og biltrafikk. Området rundt stasjonen er særlig belastet i rush-tiden, noe som i stor grad skyldes hvordan veinettet er organisert. Flere sentrale veier leder trafikken direkte inn mot sentrum, noe som forsterker presset på infrastrukturen og bidrar til økt trafikkbelastning.

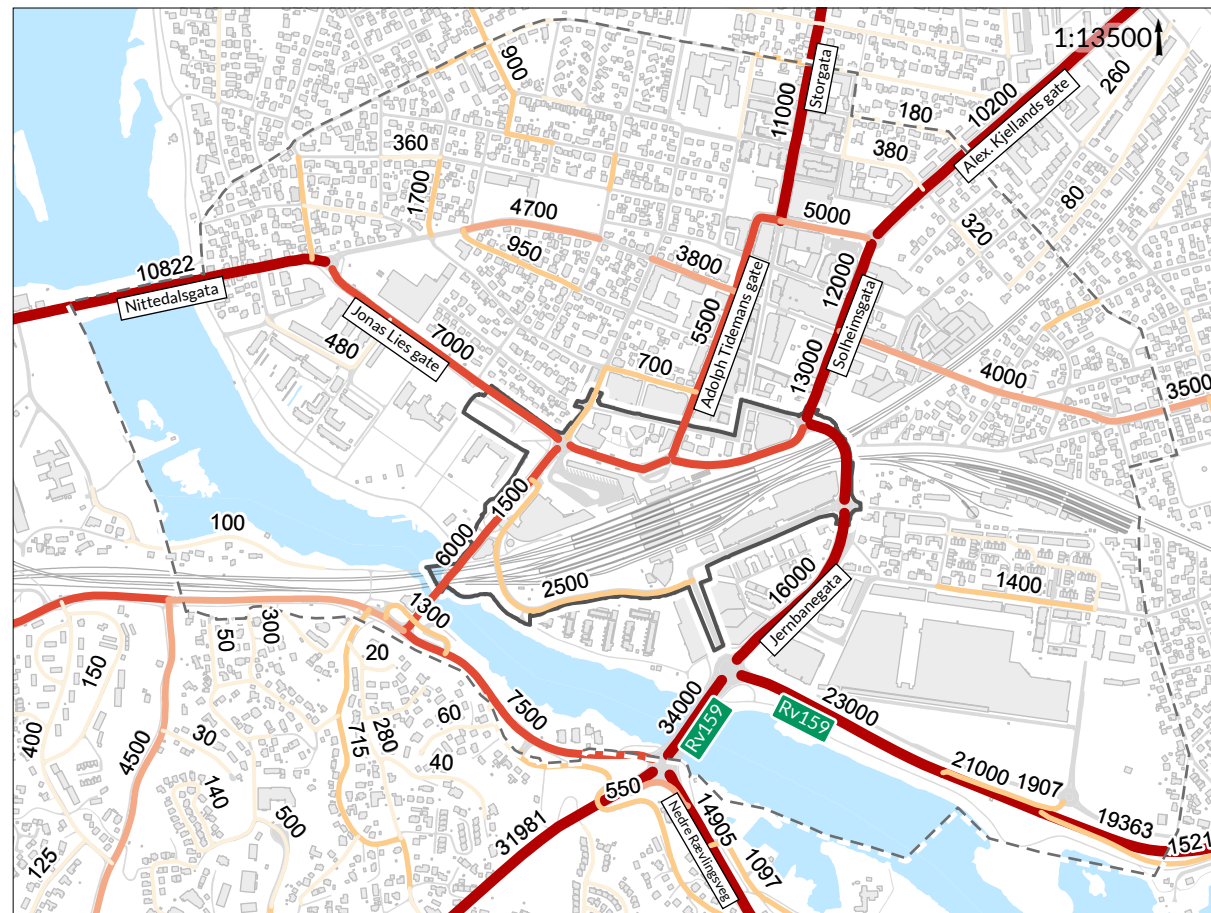
En av de viktigste innfartsårene er Riksvei 159, som kobler E6, en av Norges største motorveier, direkte til Lillestrøm sentrum. Rv159 møter Fylkesvei 120 (Nedre Rælingsvei) ved Jernbanegata, rett ved stasjonen.

Dette krysset er et sentralt punkt i trafikkbildet og opplever høy belastning, spesielt i morgen- og ettermiddagsrushet.

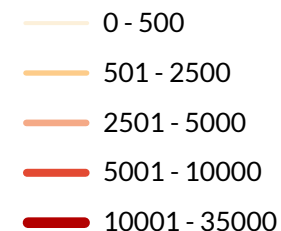
En annen sentral innfartsåre er Fylkesvei 1533 (Nittedalsgata), som følger Strømsveien inn mot sentrum fra vest. Denne veien leder trafikk fra områder som Strømmen, Lørenskog og Oslo, og fungerer både som gjennomfartsvei og lokalvei. Når trafikken når sentrum, fordeler den seg videre gjennom Jonas Lies gate, som er en viktig lokalforbindelse mellom Sagdalen, Lillestrøm sentrum, og videre til Fv120.

I tillegg til hovedveiene er det flere sentrumsgater som håndterer store mengder trafikk: Solheimsgata er den mest belastede sentrumsgaten, med rundt 13 000 kjøretøy per døgn. Storgata har en trafikkmengde på omtrent 11 000 kjøretøy per døgn, og kobler seg til Riksvei 22, som fører videre mot Fetsund og Øyeren-området. Alexander Kiellands gate har en døgntrafikk på rundt 10 200 kjøretøy, og fungerer som en viktig forbindelse mellom boligområdene nord for sentrum og hovedveinettet via Rv22.

Det er viktig å være oppmerksom på at ÅDT-dataene inneholder ufullstendig informasjon.



Årsdøgntrafikk






Parkering

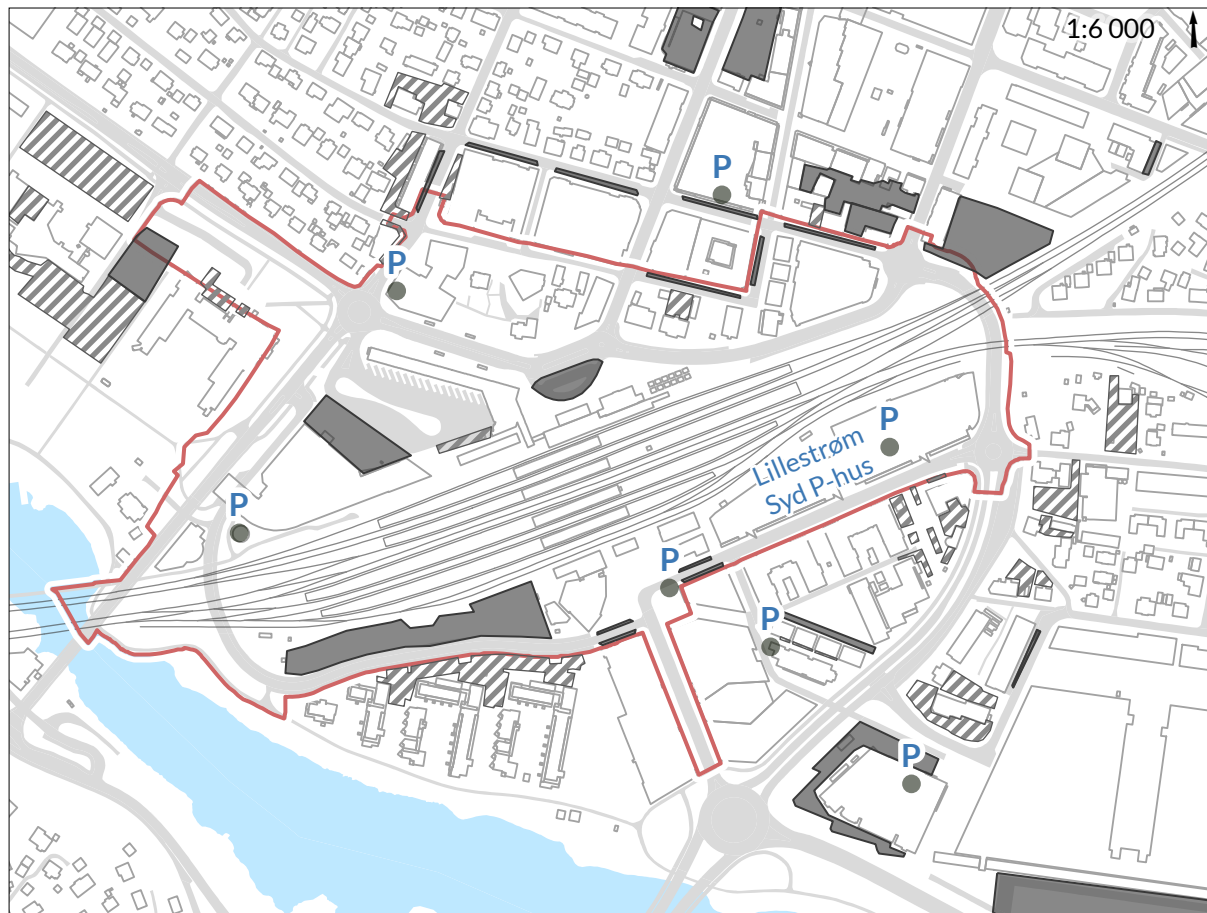
Pendler- og sentrumparkering ved stasjonen

Analysen inkluderer parkeringsplasser som er offentlig tilgjengelige for alle. Det finnes store arealer i sentrum som brukes til parkering, knyttet til pendlertrafikk, varelevering, service og handelstilbud. Utenfor stasjonsområdet ligger en «kiss and ride»-sone, hvor man kan stoppe i opptil ti minutter for å hente eller levere reisende.

Den største pendlerparkeringen ved stasjonen er det privat-eide Lillestrøm Syd P-hus, med tre etasjer og 761 plasser. På motsatt side av stasjonstorget sør finnes pendlerparkering eid av Bane Nor, med 142 plasser, hvor månedskostnaden er 250 kr for reisende med gyldig periodebillett.

Flere av de nye byggene i sentrum, som Helsebygg og Biblioteket, inkluderer også parkeringskjeller. Parkeringsarealene i sentrum som ikke er gateparkering eller parkeringshus, blir ofte vurdert som dårlig utnyttede arealer. Flere av dem inngår allerede i planer for transformasjon, som for eksempel området mellom jernbanen, Solheimsgata og Meierikvartalet, samt Kvartal 8 med flere parkeringsplasser bak eksisterende bebyggelse.

- Parkeringskjeller 
- Offentlig parkering 
- Andre overflater brukt som parkering 



Parkering utenfor politistasjonen og rådhuset



Pendlerparkeringen ved stasjonen og parkeringen tilknyttet boligblokkene



«Kiss and ride»-plasser og taxiparkering ved hovedinngangen til stasjonen



Lillestrøm Syd P-hus er det største parkeringshuset ved stasjonen

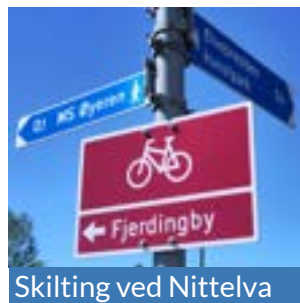
Sykkel- og gangruter

En sykkelby i utvikling

Kartet øverst til høyre viser gang- og sykkelveinettet rundt Lillestrøm stasjon, inkludert hoved-, region- og lokalruter for syklister, samt turveier for fotgjengere. Kartet under viser tilgjengelige parkeringsplasser for sykler og elsparkesykler.

Ifølge sykkelstrategien til Lillestrøm kommune foregår én av ti reiser med sykkel. Det er etablert flere sykkelfelt i mange av hovedgatene. God sykkeltilrettelegging ved inngangen til byen som smuldrer opp nærmere sentrums-kjerner. Ved Lillestrøm stasjon er det to sykkelhoteller, her er det plass til 806 sykler. Det er 345 sykkel-parkeringer med og uten tak tilknyttet til stasjonen.

Overgangen mellom ulike type gang- og sykkelinfrastruktur er ofte mangelfull. Der gang- og sykkelveier går over i sykkelfelt, mangler det tydelig og naturlig overgang. Flere steder er gang og sykkelveier koblet direkte til fortau, som gjør at videre ferdsel i byområdene ofte skjer på fortau isteden for egne sykkelfelt.



Skilting ved Nittelva








- Tursti 
- Tilrettelagt for sykkel 
- Gang- og sykkelvei 
- Sykkelhotel 
- Sparkesykkelparkering 
- Bysykkelparkering 
- Sykkelparkering 



Foto : Jonas Helseth

Sykkelruter utenfor stasjonsområdet - viser utfordringer med dagens løsning

Sentrale akser og barrierer

Jernbanen skaper fysisk og visuell barriere






Strategien for mobilitet i Lillestrøm kommune har som mål å redusere bilbruken og prioritere gange, sykling og kollektivtransport. Et viktig grep for å nå dette målet er å tilrettelegge for barrierefri ferdsel.

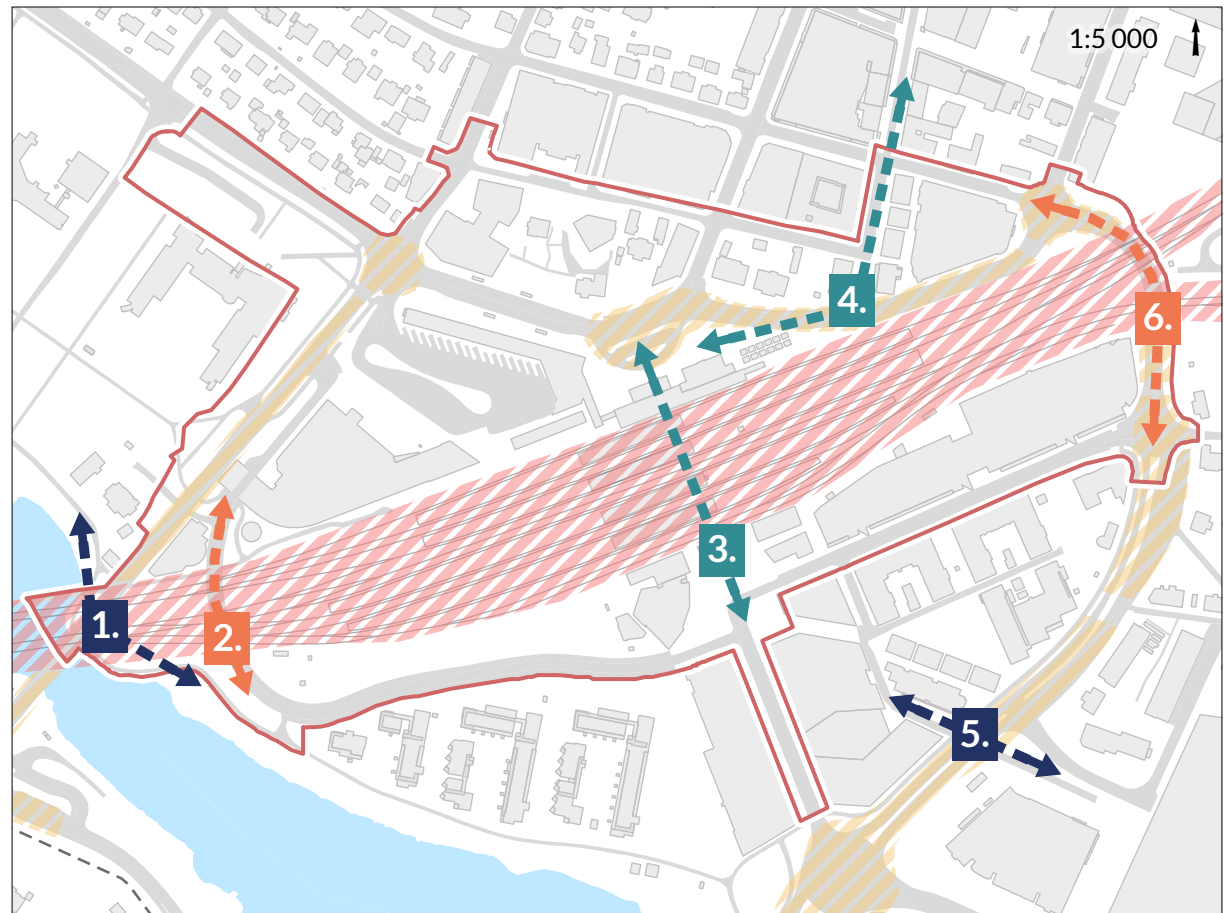
Jernbanen utgjør den største barrieren for både myke og harde trafikanter og deler Lillestrøm i nord og sør. I tillegg finnes det flere trafikkerte veier og rundkjøringer i planområdet som er vanskelige å krysse for gående og syklende. Eksempler er Jonas Lies gate ved Storgata, samt Jernbanegata, der det også er etablert en undergang.

Rundt jernbanestasjonen er det etablert flere viktige forbindelsesakser som bidrar til å binde byen

sammen på tvers av jernbanen. En sentral undergang for gående mellom nord og sør er stasjonsbygningen.

I tillegg finnes det to bilunderganger, plassert øst og vest for stasjonen, som muliggjør effektiv gjennomkjøring og kryssing. For gående og syklende er det etablert en undergang under hovedfartsåren i sør, samt en tursti langs flomvollen som krysser jernbanen i den vestre delen av området.

Jernbane	
Sekundære barrierer	
Gående	
Kjørende/Gående	
Syklende/Gående	



1. Gang/sykkelvei langs flomvollen går under jernbanen



2. Undergangen ved Nittelva knytter Lillestrøm Vest og Sør



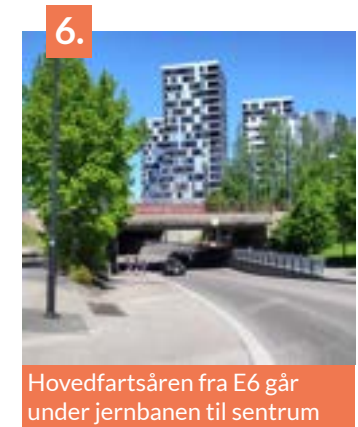
3. Lillestrøm stasjon - hovedfartsåre for gående



4. Gangforbindelsen Storgata-stasjonen er brutt ved Jonas Lies gate



5. Undergangen ved Jernbanegata knytter stasjonen til NOVA Spektrum



6. Hovedfartsåren fra E6 går under jernbanen til sentrum

Blågrønne strukturer

Vegetasjon og vann i bybildet


Blågrønne strukturer kobler sammen vann og vegetasjon i byområder for å støtte naturprosesser og skape gode omgivelser for mennesker. De bidrar til å håndtere overvann, gir levesteder for planter og dyr, skaper rom for rekreasjon og trivsel. De hjelper med kjøling og bedre luftkvalitet i byen. Blåstruktur handler om blant annet elver, bekker, innsjøer og dammer, mens grønnstruktur omfatter trær, busker, gress og parker.

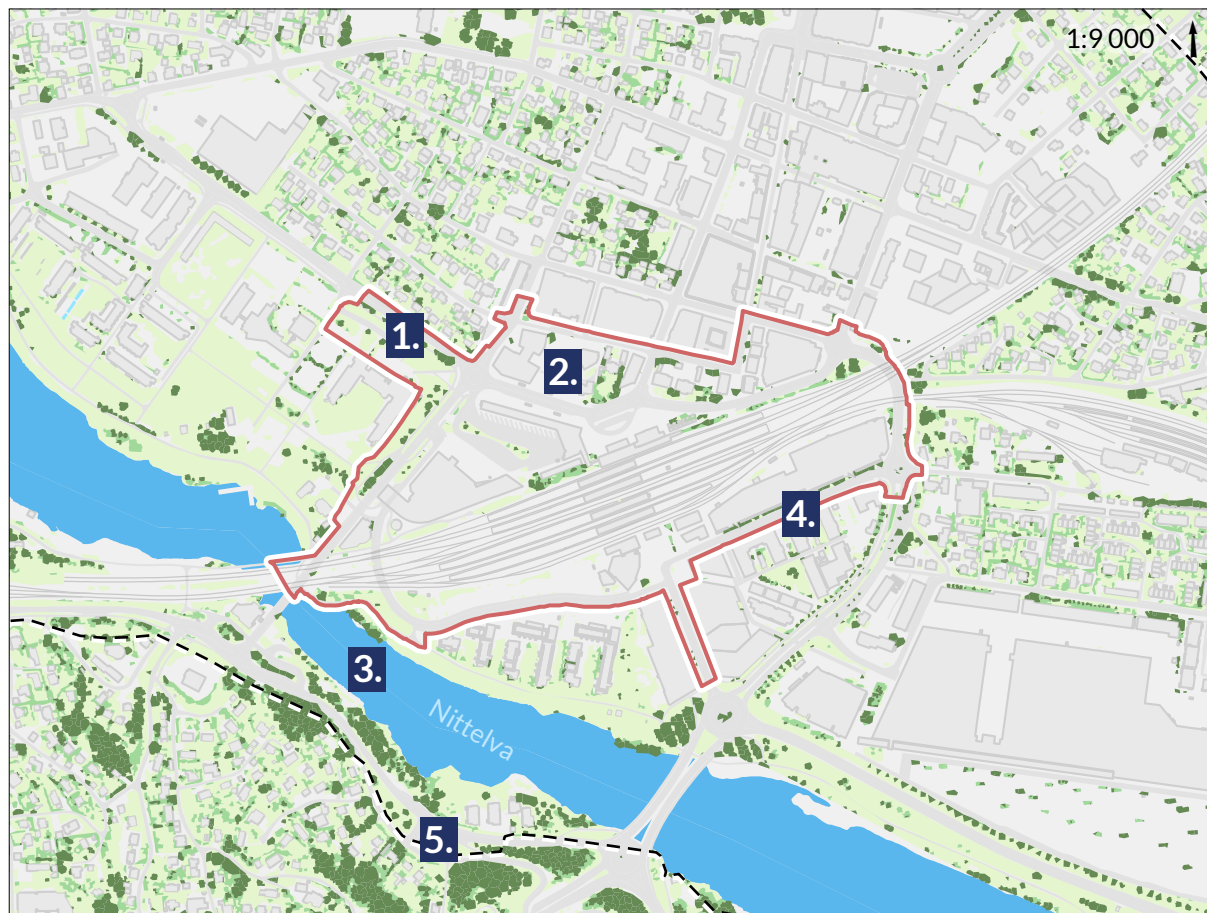
Grønne strukturer dominerer i området rundt Strømmen og Rælingen, med flere trær, busker, små skogsområder og dalsøkk. I Lillestrøm by er trærne konsentrert i private hager, samt i noen trerekker langs gater og jernbanen. Det er få parker og sammenhengende grønne

korridorer, og store deler av planområdet fremstår som grått og asfaltert.

Når det gjelder blåstruktur, er Nittelva det viktigste vannelementet i området. Det finnes ingen åpne bekker eller innsjøer i analyseområdet, og det er også få dammer eller fontener.

Det mangler steder og korridorer med kombinerte blå og grønne kvaliteter i både plan- og analyseområdet.

Elv og bekk		Feltsjikt	
Innsjø og tjern		Busksjikt	
		Tresjikt	



Jonas Lies gate



Kulturparken



Nittelva



Stillverksveien



Rælingsåsen

Naturtyper

Nittelva – Et vernet vassdrag av stor betydning

Kartet viser hvor det finnes ulike typer natur i og rundt planområdet. Disse naturområdene er delt inn i verdikategorier etter retningslinjene i veilederen M-1941 for konsekvensutredninger om klima og miljø.

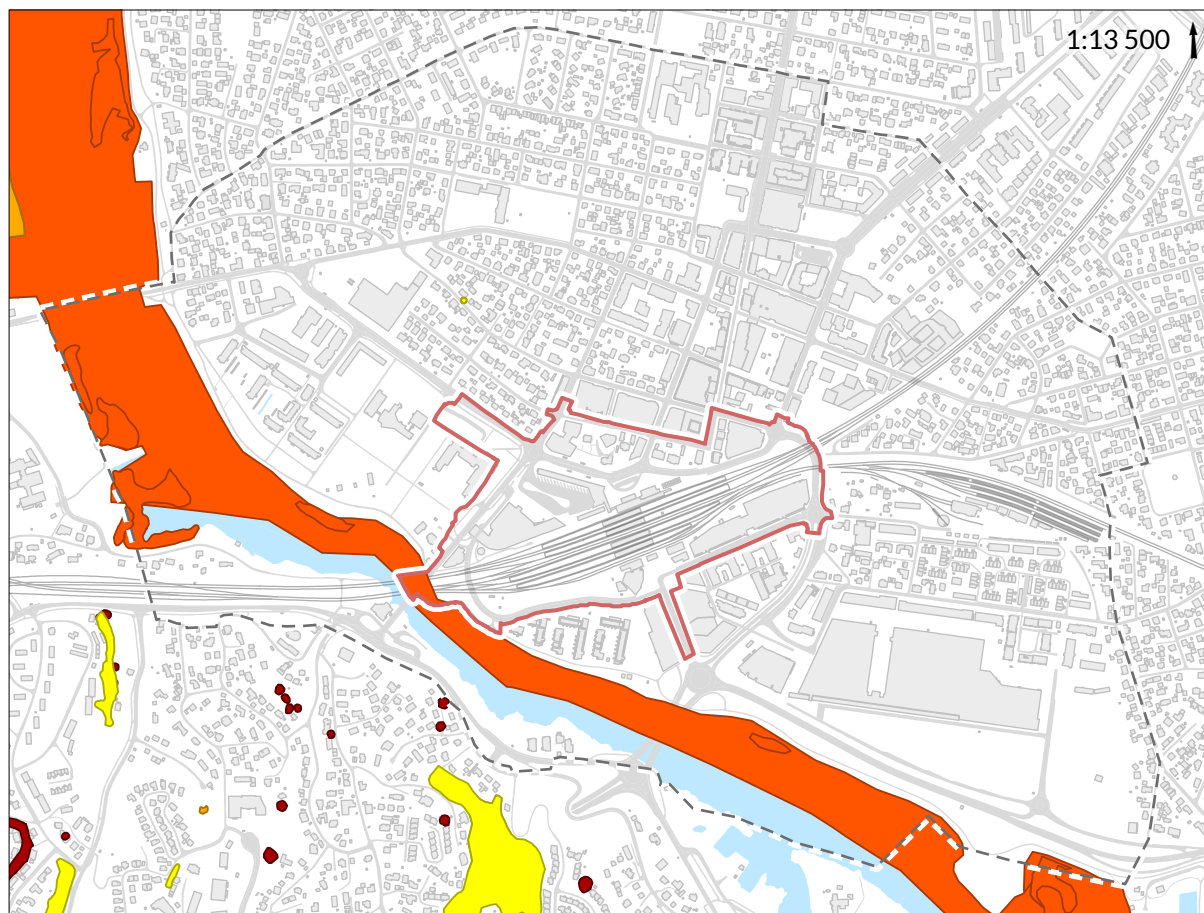
Verdikategoriene bygger på kriterier som vurderer om området har juridisk vern, om det finnes vedtak eller føringer for hvordan området skal forvaltes, og hvor viktig området er for å bevare naturmangfoldet – både i Norge og internasjonalt.

Området langs Nittelva er kategorisert med "Stor verdi". Det betyr i denne sammenheng at landskapet har nasjonal eller regional betydning. Naturtyper med "stor verdi" har høy prioritert i arealplanlegging og konsekvensutredninger, og det kan

derfor bli stilt strengere krav til beskyttelse og bevaring av disse områdene.

Nittelva har variert natur med våtmarker, sumpområder og raviner. Det finnes et rikt planteliv, inkludert sjeldne og truede arter som pusleplanter, dverggras og bleikfiol. Nedre del av elva er viktig for fugleliv, blant annet som overvintringsområde for sangsvane og stokkand. Fiskefaunaen er artsrik, og elva er viktig for gyting og oppvekst. Det er også registrert ferskvannskrep og sjeldne muslingarter. Nittelva er et varig vernet vassdrag med høy forvaltningsverdi.

Rælings siden av Nittelva vises ikke da det ikke finnes tilgjengelige data for dette området.



Nittelva



Nittelva - utsikt mot Strømmen

Verdsatte naturtyper

- Svært stor verdi
- Stor verdi
- Middels verdi
- Noe verdi

Landskap

Den flate byen

Lillestrøm by har en gjennomgående flat topografi, med små høydeforskjeller som preger bybildet og påvirker arealbruk og infrastruktur.

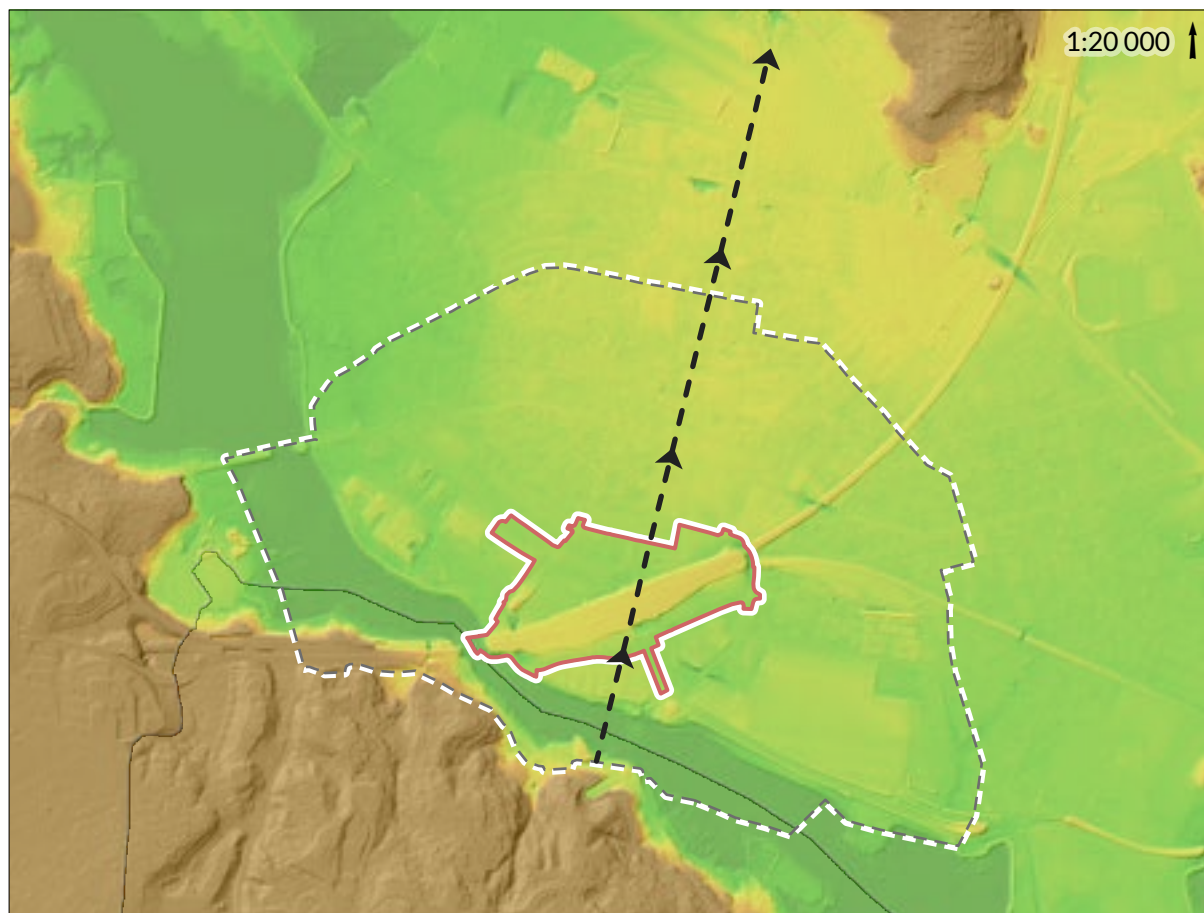
Tverrsnittet strekker seg fra motsatt side av Lillestrømbroa (RV 159), gjennom stasjonsområdet og avsluttes øverst i Storgata. Snittet illustrerer byens beskjedne høydeforskjeller, samtidig som det synliggjør de etablerte fysiske barrierene i landskapet.

Nittelva renner på utsiden av byen på omtrent 102 meter over havet, og langs elvebredden ligger sentrumsområdene i snitt 2-3 meter høyere.

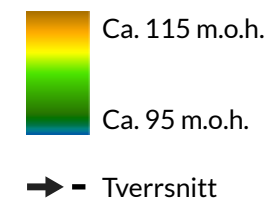
For å beskytte mot flom er det etablert en flomvoll på ca. 106 meter over havet, som utgjør en viktig barriere mot oversvømmelser fra elva.

Mellom den nordlige og sørlige delen av byen er det kun om lag to meters høydeforskjell, noe som bidrar til at byen oppleves som svært flat og tilgjengelig, men som også skaper krav til overvannshåndtering ved kraftig nedbør.

Jernbanen ruver fysisk i terrenget og danner en tydelig barriere i landskapet. Den bidrar til å dele byen i ulike soner og påvirker både ferdsel og visuell sammenheng mellom bydelene.



Høydeprofil



Siktlinjer

Orientering og identitet i byen

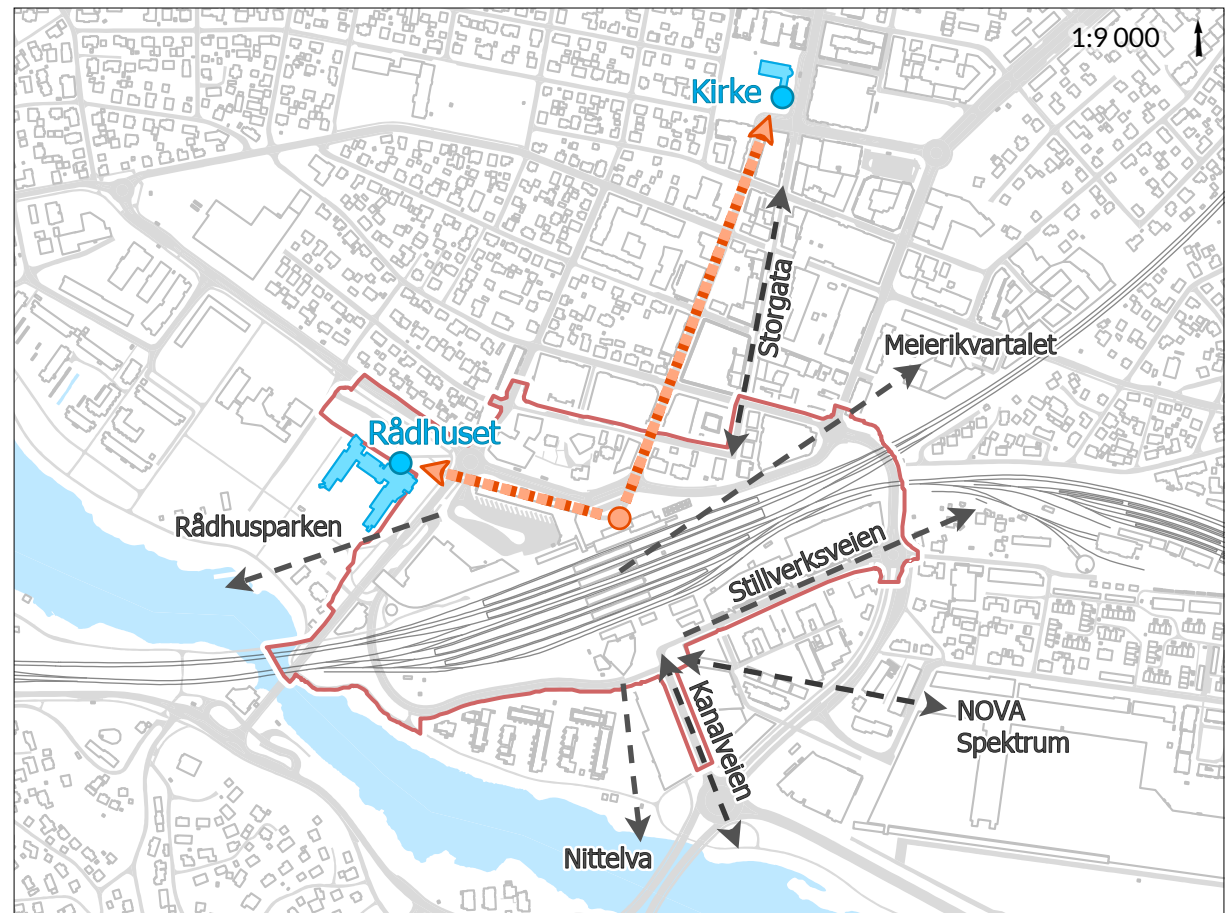
Siktlinjer markerer uavbrutt utsyn mot landemerker, byrom og landskapselementer. De er viktige fordi de hjelper folk med å orientere seg og finne fram, samtidig som de skaper vakre og tilgjengelige byrom og styrker byens identitet. Siktlinjer kan også symbolisere viktige institusjoner og bidra til trygghet og trivsel i hverdagen.

I Lillestrøm er to viktige siktlinjer identifisert: Den første går fra den nordlige inngangen til stasjonen mot rådhuset og rådhusårnet. Den andre går fra samme sted mot tårnet ved Lillestrøm kirke, langs Adolph Tidemands gate. Det er viktig at begge disse siktlinjene bevares, da de knytter stasjonen til sentrale byrom og gir området struktur og lesbarhet.

Flere andre siktlinjer og byakser i området er delvis avbrutt eller har potensial som ikke er fullt utnyttet i dag, spesielt på sørsiden av stasjonen og ned mot Nittelva.

For eksempel gir utsikten fra stasjonen sørover langs Kanalveien og nordøst langs Stillverksveien utsyn mot kollen i det fjerne, men mangler tydelige identitetslementer som kan styrke retningen og opplevelsen av byrommet. NOVA Spektrum er en viktig destinasjon, men er i dag lite synlig og vanskelig å finne fra stasjonsområdet.

Storgata er en viktig samfunnsakse, men den visuelle forbindelsen mellom Storgata og stasjonen er svak.



Utsyn fra stasjonen mot rådhuset



Utsyn fra stasjonen mot kirken



Mangel på orienteringspunkter sør for stasjonen

- Viktige siktlinjer
- Sekundære siktlinjer
- Landmerker
- Standpunkt

Støy

Et støyutsatt område

Støynivået i og rundt Lillestrøm knutepunkt er kartlagt av Bane NOR (jernbane) i 2016 og Statens vegvesen (fylkes- og riksveier) i 2024. Kartleggingen følger retningslinjene for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021).

Retningslinjene deler støy i rød og gul sone for å vurdere risiko ved etablering av støyfølsom bebyggelse.

Gul sone (55–65 dB Lden) er en vurderingssone hvor støy skal utredes og tiltak vurderes.

Rød sone (over 65 dB Lden) er et område der støyfølsom bebyggelse som boliger frarådes, med mindre gode avbøtende tiltak kan dokumenteres. Målet er å sikre helse og trivsel ved å begrense støyplager i nye utbyggingsområder.

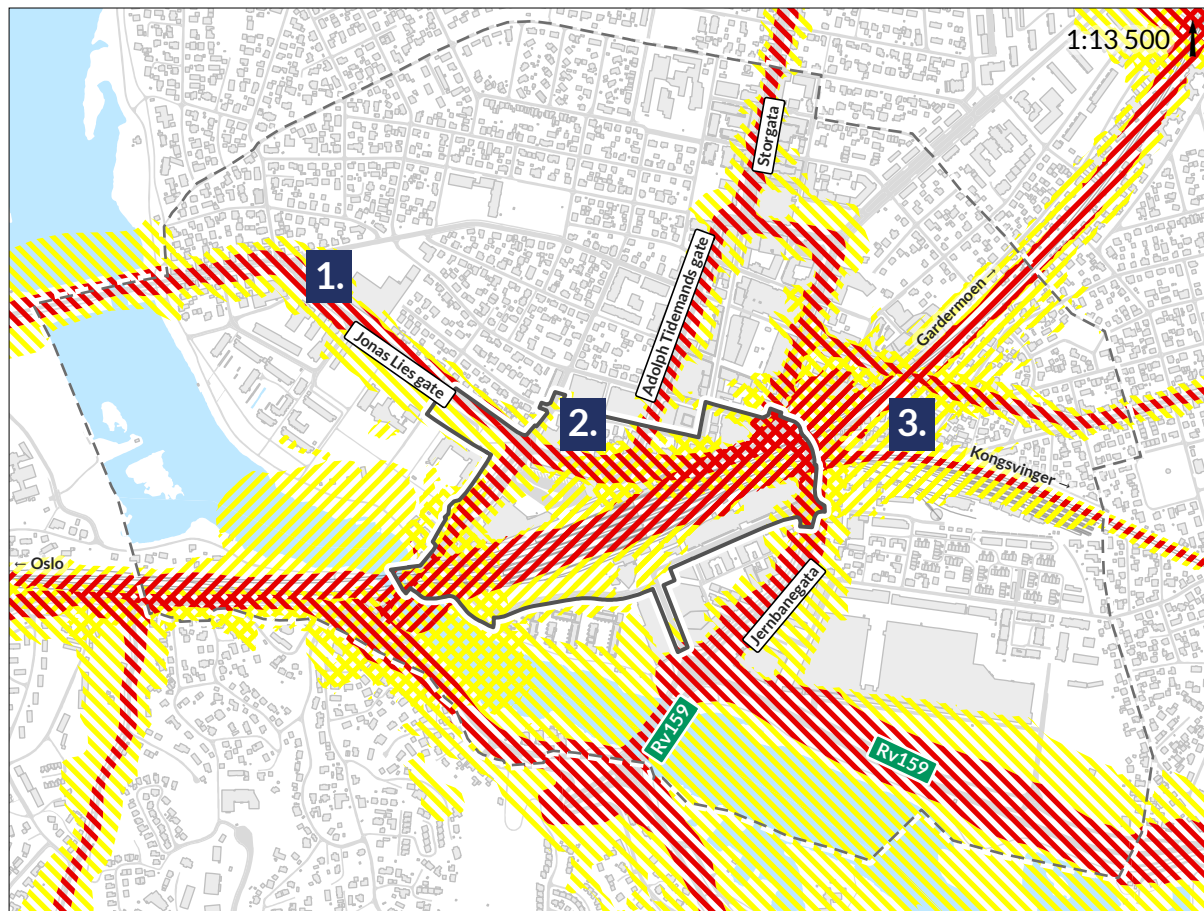
Støyforholdene preges i stor grad av togtrafikken, særlig på strekningen fra Oslo der banen deler seg mot Gardermoen og Kongsvinger. En betydelig støykilde er Flytoget, som ved akselerasjon og nedbremsing generer høye støynivåer.

Det er etablert støybarrierer for å dempe belastningen, men på grunn av tett bebyggelse nær togskinne er støy likevel vanskelig å unngå.

Som Norges tredje største kollektivknutepunkt for tog er trafikkmengden betydelig, noe som forsterker utfordringene. I tillegg bidrar omfattende godstrafikk og bussaktivitet i planområdet ytterligere til det samlede støynivået.

Biltrafikk er også en stor støykilde rundt planområdet, med eksempler som Adolph Tidemands gate/ Storgata, Jernbanegata, Jonas Lies gate og Rv159.

Samlet sett skaper dette en krevende støyproblematikk, særlig med tanke på bomiljø og trivsel for beboere i nærområdet. Dette er spesielt viktig å vurdere ved planlegging av nye funksjoner ved stasjonen.



1. Trafikk i Jonas Lies gate og Adolf Tidemands gate er blant de største støykildene i området



2. Bil- og busstrafikk mellom stasjonen, Kulturparken og biblioteket



3. Støyskjermer reduserer støy fra jernbanen i boligområder

- Rød støysone tog
- Rød støysone vei
- Gul støysone tog
- Gul støysone vei

Sol/skygge

Høye bygg skaper skygge

Kartene på de to neste sidene simulerer sol- og skyggeforhold ved sommersolhverv og høstjvndøgn med dagens bebyggelse. De viser med mørk farge hvilke arealer som blir skyggelagt på et gitt tidspunkt. Sol- og skyggeanalyser er viktige for å vurdere riktig plassering og høyder på nye bygninger, og for å sikre solrike utearealer for opphold året rundt.

I Lillestrøm er det få varme dager i året der folk foretrekker skygge fremfor sol. På grunn av geografisk plassering langt nord står sola lavt, og om vinteren får vi svært lite sollys – i gjennomsnitt 3 timer per døgn.

Økt vind og turbulens på gatenivå, som ofte forårsakes av høye bygninger, reduserer den opplevde temperaturen ytterligere og skaper ubehagelige forhold for gående. Høye bygninger i norsk klima kan bidra til at vinterdagene oppleves enda kaldere og mørkere.

	Januar	Februar	Mars	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Desember
Gjennitt temperatur (°C)	-3,5	-3	0	6	11	15	17,5	16,5	12	6	2	-2
Timer med solskinn	3,0	4,2	6,6	8,4	10,6	12,2	11,1	8,9	6,6	4,2	2,6	2,5

Klimastatistikk for Lillestrøm by

Per i dag er store deler av området nord for stasjonen solrike på grunn av lav bebyggelse og flat topografi. På den andre siden kaster den nye, høye bebyggelsen skygge over Kanalveien, Stillverksveien og torget foran stasjonen.

Både bygningshøyde og gatebredde påvirker solforholdene. Smale gater blir lett skyggelagt, selv av lave bygg, mens brede gater og fortau tåler høyere bebyggelse. En tommelfingerregel er at bygg ikke bør kaste skygge over fortauet på motsatt side store deler av året.

Sol- og skyggeforhold kan også utredes mer detaljert for å vurdere påvirkning av enkeltbygninger og utbyggingsscenarioer.

Bildet tatt 4. juli kl. 10.



Om morgenen ligger store deler av torget på sørsiden av stasjonen i skygge fra et hotellbygg på 12. etasjer

Bildet tatt 2. mai kl. 13.



Bygget på 12 etasjer (foran) skaper skygge på fortauet på begge sider av Stillverksveien. Bygget på 5 etasjer (bak) skyggelegger veien, men ikke fortauet på motsatt side.

Bildet tatt 4. juli kl. 11.



Lav bebyggelse på nordsiden av stasjonen bidrar til solrike omgivelser.

Sol/skygge

Sommersolverv

21. juni kl09.00



21. juni kl12.00



21. juni kl15.00



21. juni kl18.00



Sol/skygge

Høstjevndøgn

22. september kl09.00



22. september kl12.00



22. september kl15.00



22. september kl18.00



Flom

Flomutsatte by

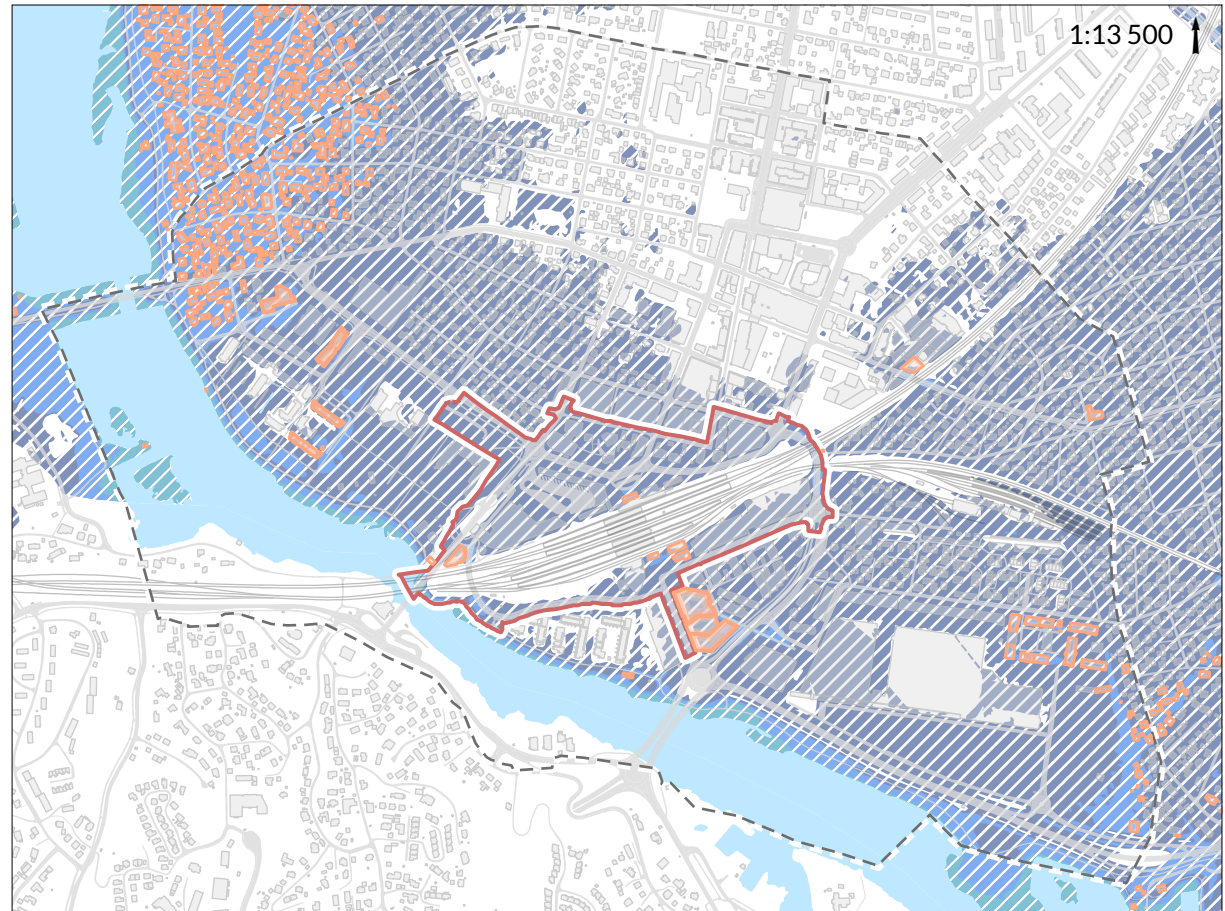
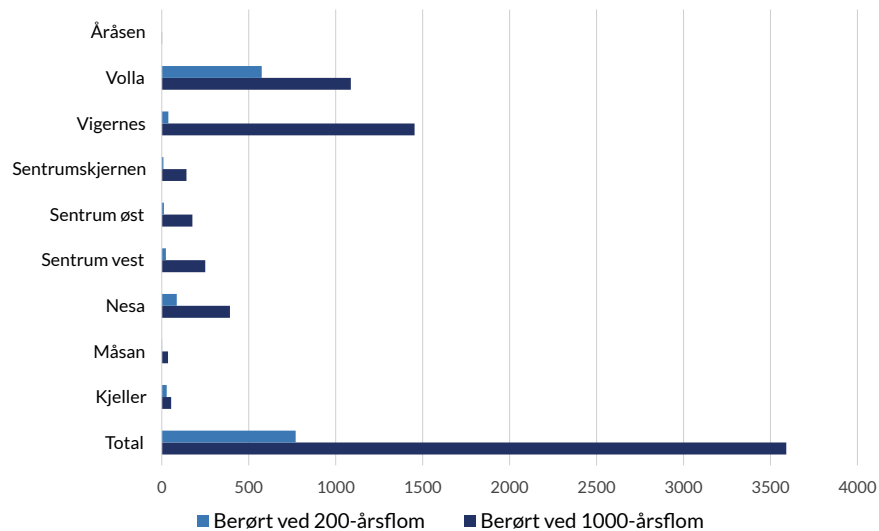
Lillestrøm er blant de mest flomutsatte byene i Norge, som følge av sin beliggenhet ved Nittelva, Leira og Glomma, i kombinasjon med lavtliggende terreng og historisk utbygging på tidligere våtmarksområder.

Klimatilpasning og flomrisiko har lenge vært grunnleggende i byens utvikling. Det er gjennomført omfattende flomsikringstiltak, som flomvoller, åpne vannveier og bedre overvannshåndtering.

Grøntarealer integreres som flerfunksjonelle flomsoner med rekreative og beskyttende funksjoner. Planleggingen bygger på analyser av topografi, historiske flommer og klimascenarioer.

Planområdet er svært utsatt ved en 1000-årsflom. Selv om jernbanesporene ligger høyt nok til å unngå oversvømmelse, medfører stasjonshallens lavere plassering i terrenget en betydelig risiko for vanninntrengning, også ved en 200-årsflom. Ved en 20-årsflom kan underetasjer og kjellere bli fylt med vann.

Bygg berørt av flom per bydel



- 1000-års flom
- 200-års flom
- 20-års flom
- Bygg utsatt for 200-års flom

Overvann

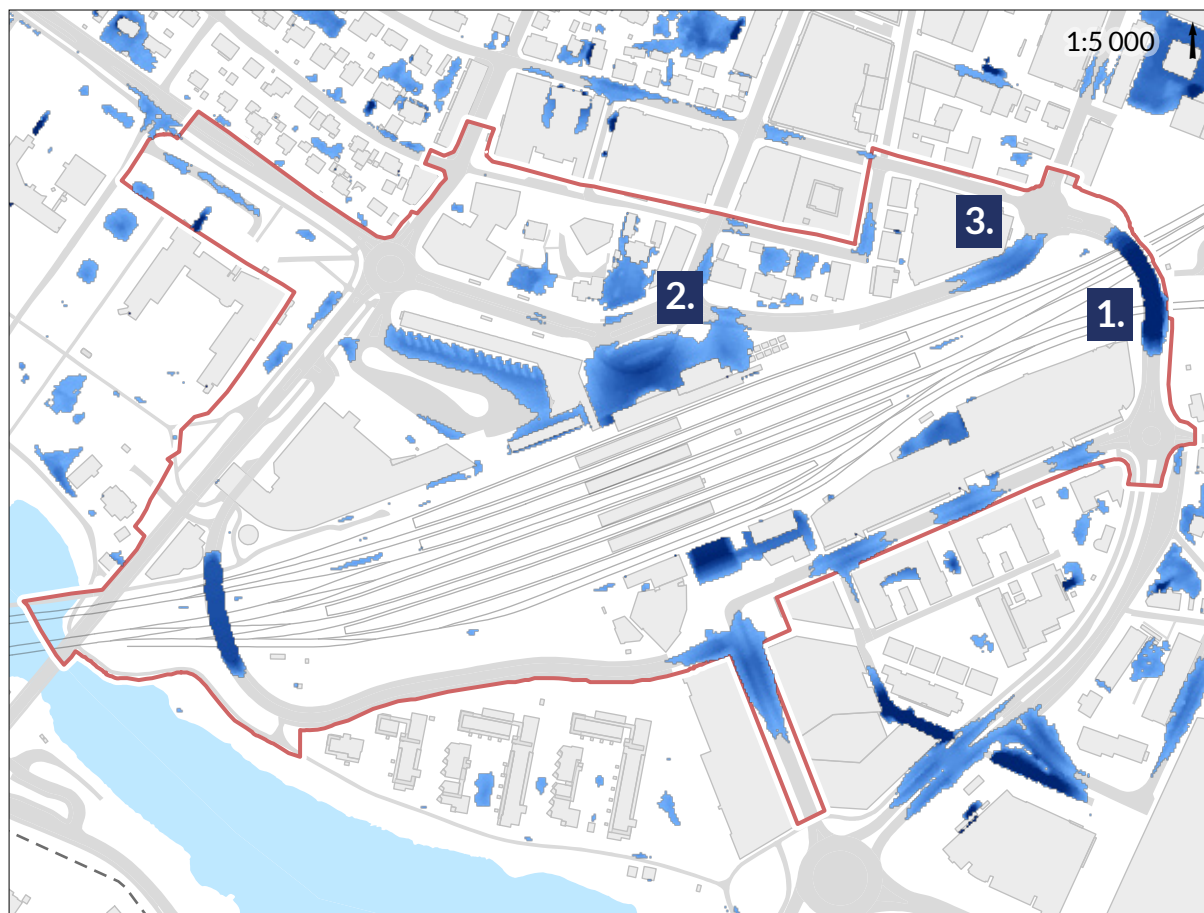
Store utfordringer med overvann

Lillestrøm by står overfor betydelige utfordringer knyttet til overvannshåndtering. Byen er bygget på tidligere torvmyr, noe som gir svært dårlige dreneringsforhold. Torvjorden holder på vann, og reduserer infiltrasjonen i grunnen, som fører til hyppige oversvømmelser ved kraftig nedbør.

I tillegg omkranses byen av store flomvoller som er ment å beskytte mot elflom, men som i praksis fungerer som barrierer og holder overvannet inne i bykjernen.

Dette forverres ytterligere av byens topografi, som har et fall på under to meter, noe som gir lite naturlig avrenning. Vannet blir dermed liggende og samler seg på de laveste punktene, særlig i jernbaneundergangene.

Jernbaneundergangene er kritiske for trafikkflyten, da de fungerer som hovedakser for gjennomkjøring og knytter sammen ulike deler av byen. Når disse oversvømmes, rammes både lokal trafikk og kollektivtransport, noe som understreker behovet for en mer robust overvannsinfrastruktur.



Fototur

Å se stedet fra bakken

Et utvalg bilder fra feltarbeidet illustrerer stedets karakter, samt de utfordringene og mulighetene som preger området og dets omgivelser.



Stasjonsområdet sør



Kanalparken



Pendlerparkeringen



Plattformen på togstasjonen



Undergangen under Rælingsbrua



Stasjonsområdet nord



Sykkelhotell



Venterommet ved bussterminalen



Jonas Lies gate

Flybilder

Å se stedet fra luften

Bildene ble tatt med drone i juli 2025 på formiddagen, da trafikken var mindre enn vanlig. De viser knutepunktet som et komplekst område med variert arealbruk og tetthet, samt områder med lav arealutnyttelse. Bildene gir også innblikk i sol- og skyggeforldene.



Jonas Lies gate, biblioteket og kultursenteret



Lillestrøm sentrum med Storgata og Meierikvartalet



Bussterminalen, stasjonen og sentrum



Romerike helsebygg, rådhusparken og Nittelva



SiO Studentboliger, NOVA Spektrum og Thon Hotel Arena



Stasjonsområdet nord med bussterminal



Nittelva med bruer, turveier og stasjon



Kanalveien ved rundkjøringen på Rv159

Viktige elementer

Hovedfunn fra stedsanalysen

Knutepunktet er et område med flere overlappende funksjoner, nettverk og topologier. For å oppsummere de viktigste funnene fra stedsanalysen kan man identifisere tre hovedtemaer, som hver kommer med egne utfordringer og muligheter.

Trafikk og parkering

Dette temaet omfatter både biltrafikk, kollektivtransport og parkering. Disse funksjonene er markert i kartet med blå linjer og grått gatenett.

En sentral utfordring er den høye trafikkbelastningen, spesielt på nordsiden, hvor biler og busser deler gaten. Dagens situasjon prioriterer biltrafikk og «kiss and ride»-løsninger, med taxi-holdeplass rett ved stasjonens nordre inngang.

Samtidig ser vi at flere arealer er dårlig utnyttet, som bussterminalen og parkeringsanleggene på sørsiden. Dette gir en mulighet for fortetting og transformasjon til mer moderne mobilitets- og trafikkkløsnings, der man kan skilte veier dedikert til buss og bil og tilrettelegge for god arealbruk nær stasjonen.

Byggehøyder og kulturminner

Et annet viktig tema er forholdet mellom byggehøyder og kulturminner, markert i kartet med variasjoner av sort og lilla.

Store høydevariasjoner kan potensielt svekke karakteren av Lillestrøm sentrum som et historisk tettsted. Flere eldre bygninger i planområdet er 2–3 etasjer høye og står i sterk kontrast til nyere, høyere bygg som biblioteket og Meierikvartalet.

Videreutvikling av området bør ta hensyn til dette. Bevisst bruk av byggehøyder kan fremheve historiske kvaliteter, styrke siktlinjer og løfte byrom. Samtidig bidrar det til fortetting og en sterkere sentrumsfølelse. Selv om arealbruk og funksjon ikke er markert på kartet, er det også viktig å tilpasse plassering og bygningstype til funksjon for å skape et velfungerende, mangfoldig og fler-funksjonelt sentrumsområde.

Busstrasè



Overflateparkering



Vei



Antall hovedetasjer

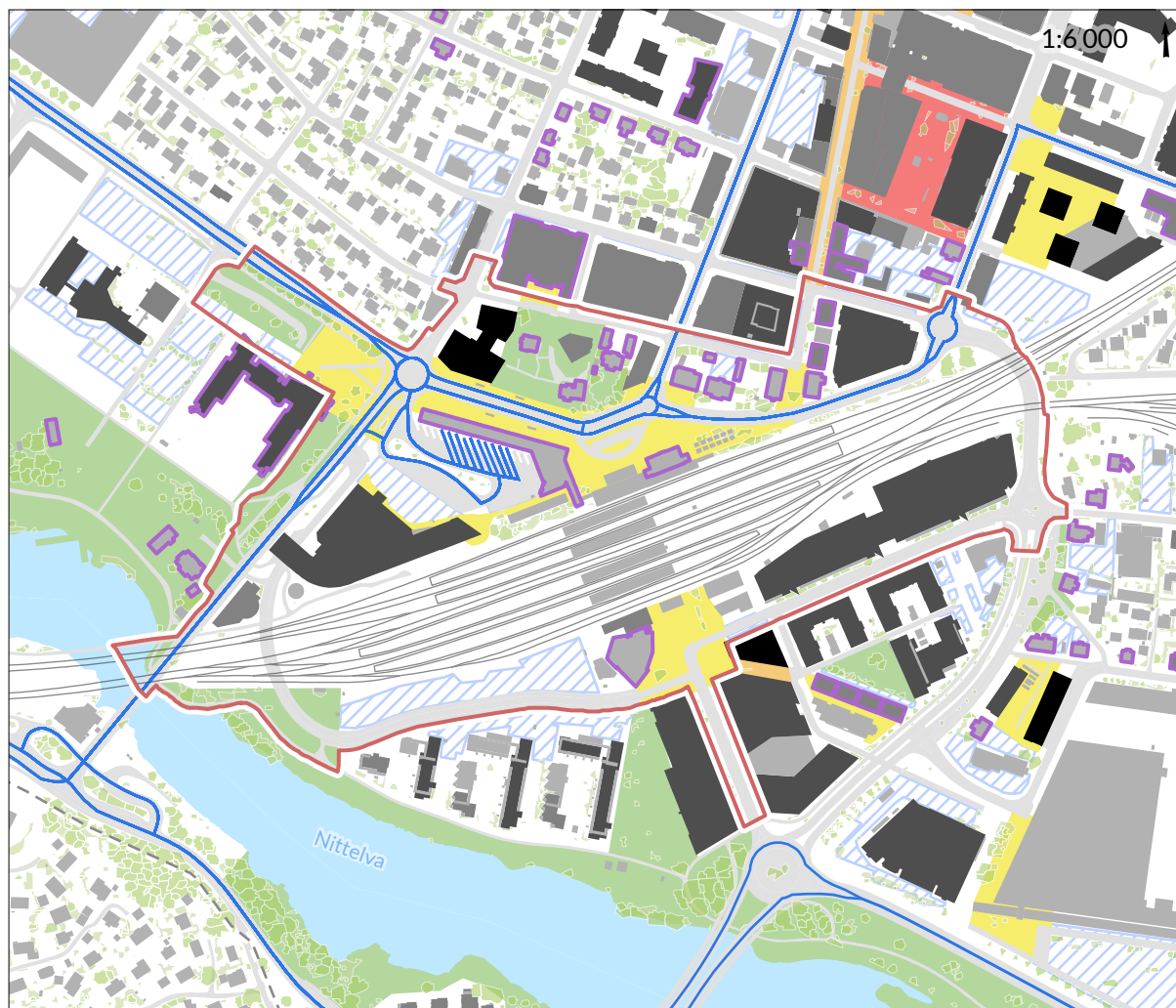
1 - 2

3 - 4

5 - 10

11 - 20

Kulturminner



Byrom og nærhet til Nittelva

Det tredje hovedtemaet handler om byrom, nord-sør-koblinger og forbindelser til Nittelva. I kartet er disse markert med grønt (parker og vegetasjon), gult, oransje og rødt (byrom), samt blått (Nittelva). Temaet omfatter både opphold og ferdsel for gående og syklende.

En utfordring er at koblingene mellom byrommene er fragmenterte, og det er mye harde flater, spesielt på plassene foran stasjonsinngangene på begge sider. Til tross for nærheten til stasjonen er Nittelva nesten usynlig, og gangforbindelsene ned til elva er lite intuitive.

Utviklingen av knutepunktet gir en mulighet til å åpne opp for bedre forbindelser mellom bykjernen, stasjonen og Nittelva for mennesker i alle aldre og med ulike bevegelsesevner. Samtidig mangler området blågrønne strukturer som kan føre naturen inn mot sentrum og overvannet ut.

Torg

Gågata

Plass

Park

Nittelva

Kanter og koblinger

Knutepunkt med manglende forbindelser

En av de største utfordringene ved dagens stasjonsområde er barrierer, innholdsløse kanter og manglende eller fragmenterte forbindelser. Selv om det finnes flere gang- og sykkelveier, er de ofte lagt rundt eller under bruer og jernbanen, noe som viser at gående og syklende er nedprioritert. Andre forbindelser fremstår som lite inviterende og kjedelige.

1. Stasjonen som barriere

Stasjonen ligger hevet noen meter over terrenget og danner en fysisk barriere i området. Selv om det finnes noen underganger gjennom stasjonen, brytes den visuelle kontakten mellom områdene på hver side. Tunnelene er smale og mørke, og orienteringen er krevende. Forbindelsene kan forbedres og gjøres mer oversiktlige.

2. Til og fra sentrum

For besøkende som ikke er kjent i området, kan det være utfordrende å finne veien mellom sentrum og stasjonen. Krysset mellom Storgata og Jonas Lies gate er spesielt problematisk, der taxiholdeplasser, «kiss and ride»-løsninger og busskjøring bryter denne viktige forbindelsen, både fysisk og visuelt.

3. Mot Rådhusparken

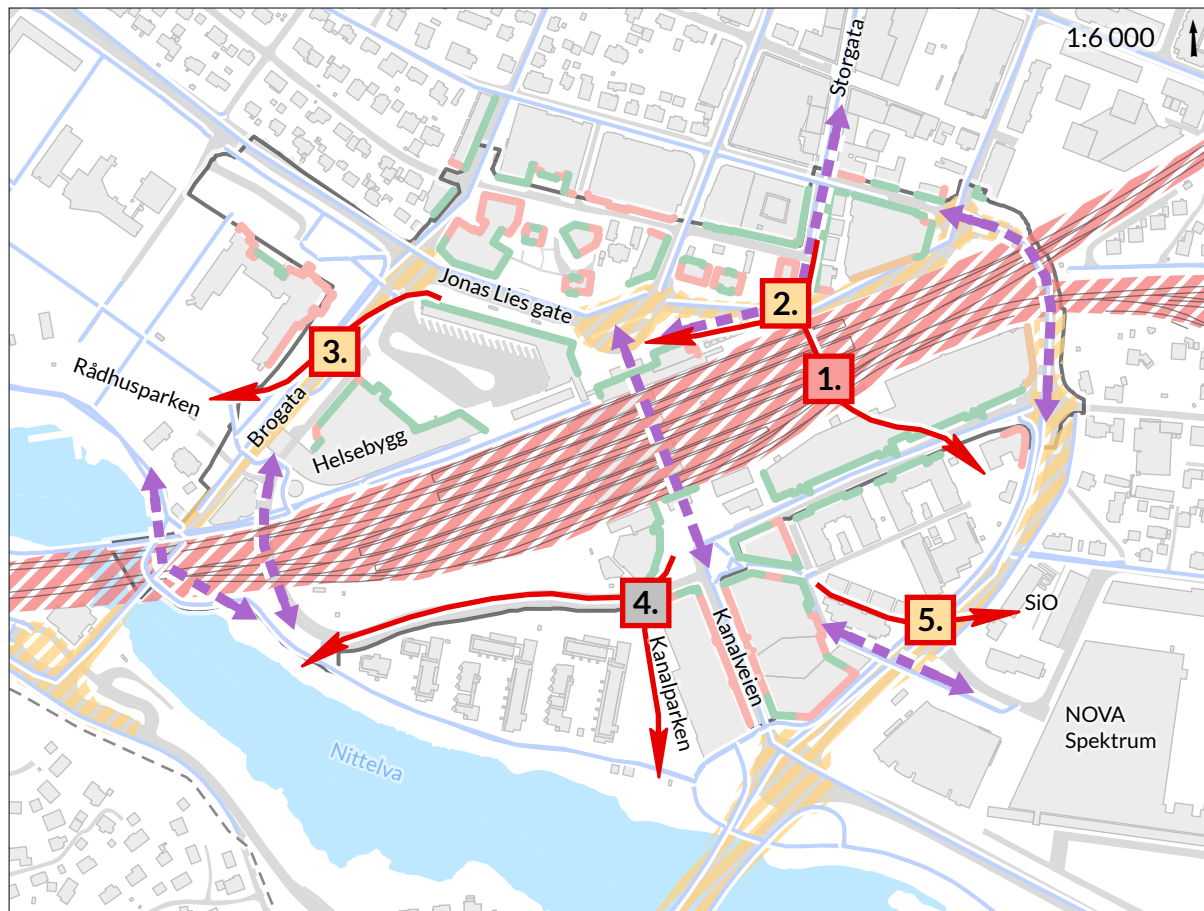
Rådhusparken er lite synlig og vanskelig å nå til fots eller med sykkel fra stasjonsområdet. For å komme dit må man krysse trafikkerte Brogata og passere en lukket fasade ved Rådhuset. Alternativt kan man gå eller sykle langs jernbanen bak Helsebygget, men denne ruten er vanskelig å oppdage og er i tillegg lite intuitiv og attraktiv.

4. Stasjon sør mot Nittelva

Det finnes to muligheter for å nå Nittelva fra stasjonen, enten via Dampsagveien eller gjennom Kanalparken. Begge rutene er dårlig skiltet og fremstår lite attraktive. Utvikling av parkerings-plassen med aktive fasader, samt forbedring av parkområdet, kan gjøre denne forbindelsen mer innbydende og tilgjengelig.

5. Mellom stasjonen og SiO/NOVA Spektrum

Selv om det er en tunnel og fotgjengerovergang under Jernbanegata, er forbindelsen til studentboligene og NOVA Spektrum utydelig og lite attraktiv. Biltrafikken er prioritert, og det mangler tydelige siktepunkter som kan lede fotgjengere og syklister.



Kanter og fasader

Det er også store forskjeller i kanter og fasader i området. Noen gater har åpne og inviterende første etasjer, mens andre preges av lukkede fasader uten aktivitet ut mot gaten. Sentrum har stor variasjon i arealbruk og bygningstyper, men rundt stasjonen dominerer store mono-funksjonelle bygg som gir få tilbud på gateplan. Et godt eksempel er Kanalveien, som preges av lukkede fasader og manglende destinasjoner, og som ender i en trafikkert motorvei uten gode overganger.

- Jernbane
- Sekundære barrierer
- Åpen fasade
- Delvis åpen fasade
- Lukket fasade
- Tursti, gang- eller sykkelvei
- Sentral akse
- Manglende forbindelser

Datakilder

Geografiske data og statistikk

Bakgrunnsdata:

Geovekst/Kartverket, Geodata AS, ESRI, Lillestrøm kommune

Regionalplan:

Oslo kommune, Akershus fylkeskommune

Historiske kart og flybilder:

Geovekst/Kartverket, Rektangelmålinger, Amtskartsamling

Arealbruk:

Statistisk sentralbyrå, Geovekst/Kartverket

Kulturminner og eldre bygninger:

Riksantikvaren, Geovekst/Kartverket

Pendlerstatistikk:

Bane NOR, Statistisk sentralbyrå, Telemaksforskning

Trafikkstatistikk:

Statens vegvesen, Statistisk sentralbyrå

Kolektivtrafikk:

Entur, Ruter

Sykkel- og gangruter:

Statens vegvesen, Kartverket

Blågrønne strukturer:

NIBIO

Topografi:

Geovekst/Kartverket

Verdsatte naturtyper:

Miljødirektoratet

Flomsoner:

Norhges vassdrags- og energidirektoratet

Støy:

Bane NOR, Statens vegvesen

Klimastatistikk:

Meteorologisk institutt

Foto

Alle bilder er fra Lillestrøm kommune, med mindre annet er angitt.

Foto på frontsidan: Jonas Helseth

Kontakt

Har du spørsmål eller innspill til områdereguleringsplanen for Lillestrøm knutepunkt? Ta kontakt!

Besøk oss:

Rådhuset, Jonas Lies gate 18, Lillestrøm

Snakk med oss:

Ring 66 93 80 00 (sentralbord)

Skriv til oss:

postmottak@lillestrom.kommune.no

Finn mer på våre nettsider:

www.lillestrom.kommune.no

Stedsanalyse ble lagt av

Seksjon Kart og analyse, Lillestrøm kommune

