

Mobilitetsløsninger i byutviklingsplan for Lillestrøm by

v/ Lena Hammer, sjefarkitekt i Lillestrøm kommune
og Håvard Mageli, overingeniør i Lillestrøm kommune



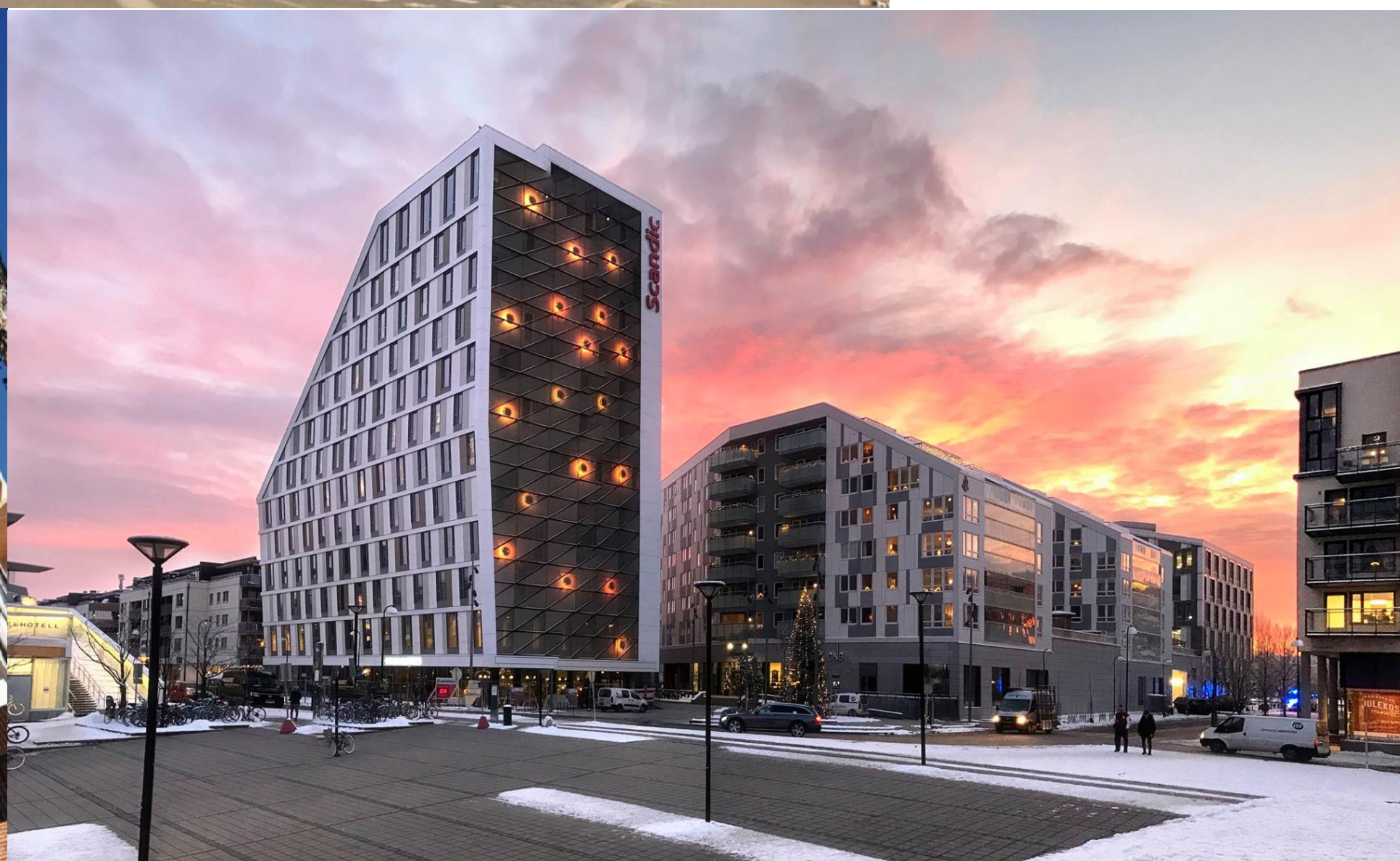
Lillestrøm by



Norges tredje største kollektivknutepunkt



Behovet for en byutviklingsplan



Behovet for en byutviklingsplan



- En helhetsplan for byen som ser alle utviklingsområder i sammenheng
- «Byutviklingsplan for Lillestrøm by», samarbeid med Gottlieb Paludan arkitekter
- En temaplan som ikke er juridisk bindende som skal hjelpe til med å styre byutviklingen i Lillestrøm.
- Den skal være en veiledende plan
- Et forslag ferdig
- Planen skal gjelde helt fram til 2060 og har nylig vært på høring og kommer til politisk behandling i februar/mars
- Det er en plan både for innbyggere, utbyggere og kommunen selv, og den skal gi forutsigbarhet og inspirere til utvikling av gode kvaliteter i Lillestrøm by

Byutviklingsplan for Lillestrøm by

Fremtidens Lillestrøm del II

Høringsutkast november 2020



Utviklingen i Lillestrøm går raskt og det vokser fram en moderne by. Den nye byutviklingsplanen handler om kunne styre utviklingen med en gjennomtenkt og helhetlig plan. Planen legger føringer for blant annet hvor i byen det skal fortettes og ikke, byggehøyder, grøntområder, byrom og trafikk. Planen skal ivareta at byggehøyder og tetthet ikke skyggelegger offentlige rom og gater slik at det skapes gode boområder i sentrum som også tiltrekker seg barnefamilier. Det er også viktig å ivareta "hagebyen" fordi dette er en viktig del av Lillestrøms særpreg. Det planlegges også begrensninger på mulighetene for at bilene kan kjøre gjennom sentrum.

5 visjoner for Lillestrøm by

- **Mulighetenes by** – et attraktivt sted å bo, jobbe og etablere arbeidsplasser
- **Inkluderende by** – En by for livskvalitet, tilhørighet og opplevelser
- **Blågrønn by** – En by med grønne områder midt i byen og nærhet til naturen
- **Kortreist by** – en sammenkoblet by med kort avstand til alt
- **Regionens arbeidslivsby** – en by som er drivkraft for utviklingen i egen kommune og sentrum for alle innbyggere



Oversikt som viser oppbyggingen av Byutviklingsplan for Lillestrøm

Visjoner



Mulighetenes by



Inkluderende by



Blågrønn by



Kortreist by



Regionens arbeidslivsby

Konsepter



En flerkjernet/
polysentrisk bystruktur



Samfunnsakser



En by med blågrønt hjerte



Grønn mobilitet

Designstrategier



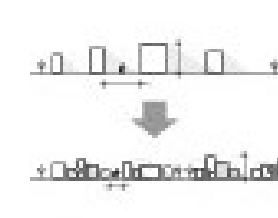
Skape så mye
utvikling som mulig



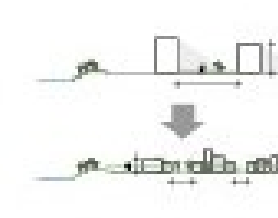
Skape balansert
utvikling i hele byen



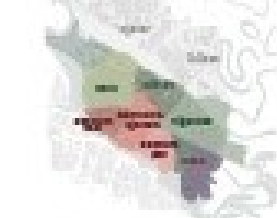
Vi må skape
en kompakt
og bærekraftig
utvikling



Høy tetthet ved å
øke bygningenes
fotavtrykk



Bedre forbindelser
til de grønne
kantsone kan gi
en tettere by



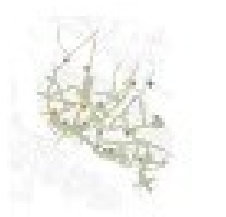
Skape særegne og
komplementære
bydeler



Vi må bygge
bydeler rundt
økonomiske
drivkrefter i byen



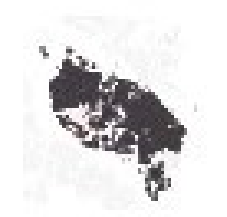
Skape gode
boområder



Fortettet byliv langs
hovedakser



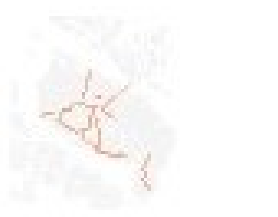
Sekundære akser



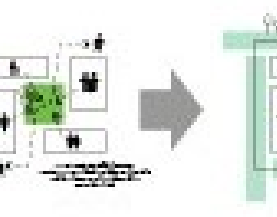
Byreparasjon og
oppgradering
av eksisterende
nabolag



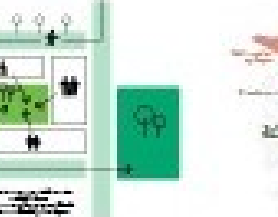
Tilpasning til
eksisterende
nabolag og byen
rundt



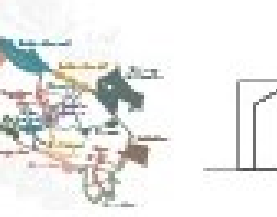
Gater og byrom
må utvikles som gode
møteplasser for
mennesker



Skille mellom
privat/felles høye
og offentlig byrom



Tydeliggjøre
og utvikle
destinasjoner,
målpunkter og
attraksjoner



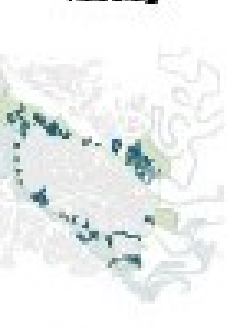
Belysning, fasader
og bygulv skaper
byliv



Øke mengden og
kvaliteten på grønt
i byen



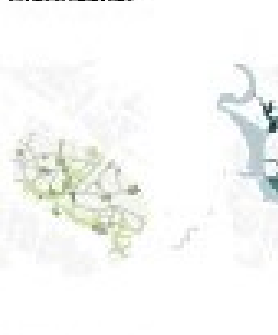
En grønn ring rundt
hele byen



Aktiviteter i den
grønne ringen



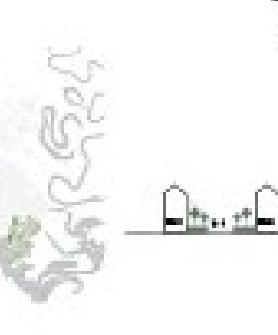
Store grønne
forbindelser som
kobler byen og
den grønne ringen
sammen



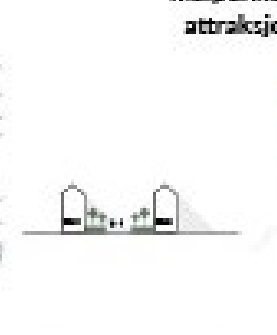
Et variert og
tett nettverk av
byparker, byrom og
gater



Robust
overvannssystem



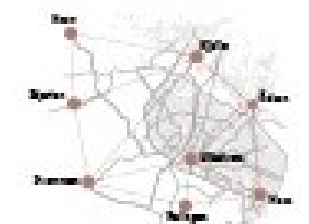
Alle boligprosjekter
skal ha en privat
felleshage



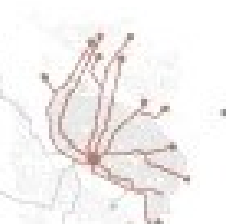
Forhager som
buffer ved boliger i
1.etasje



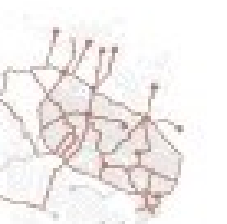
Bygge små
attraksjoner langs
den grønne ringen



Komforten ved å
gå, sykle og ta buss
må bli bedre



Koble bydelene til
knutepunktet



Koble bydelene
sammen med
hovedakser



En gåvennlig by



En sykkelvennlig by



Vi må utforme
gater som
tilrettelegger for
et raskt, direkte
og komfortabelt
busstilbud mellom
destinasjoner



Vi må ha
et effektivt
kollektivnettverk i
byen



Parkering må ligge
i ytterkanten av
byen



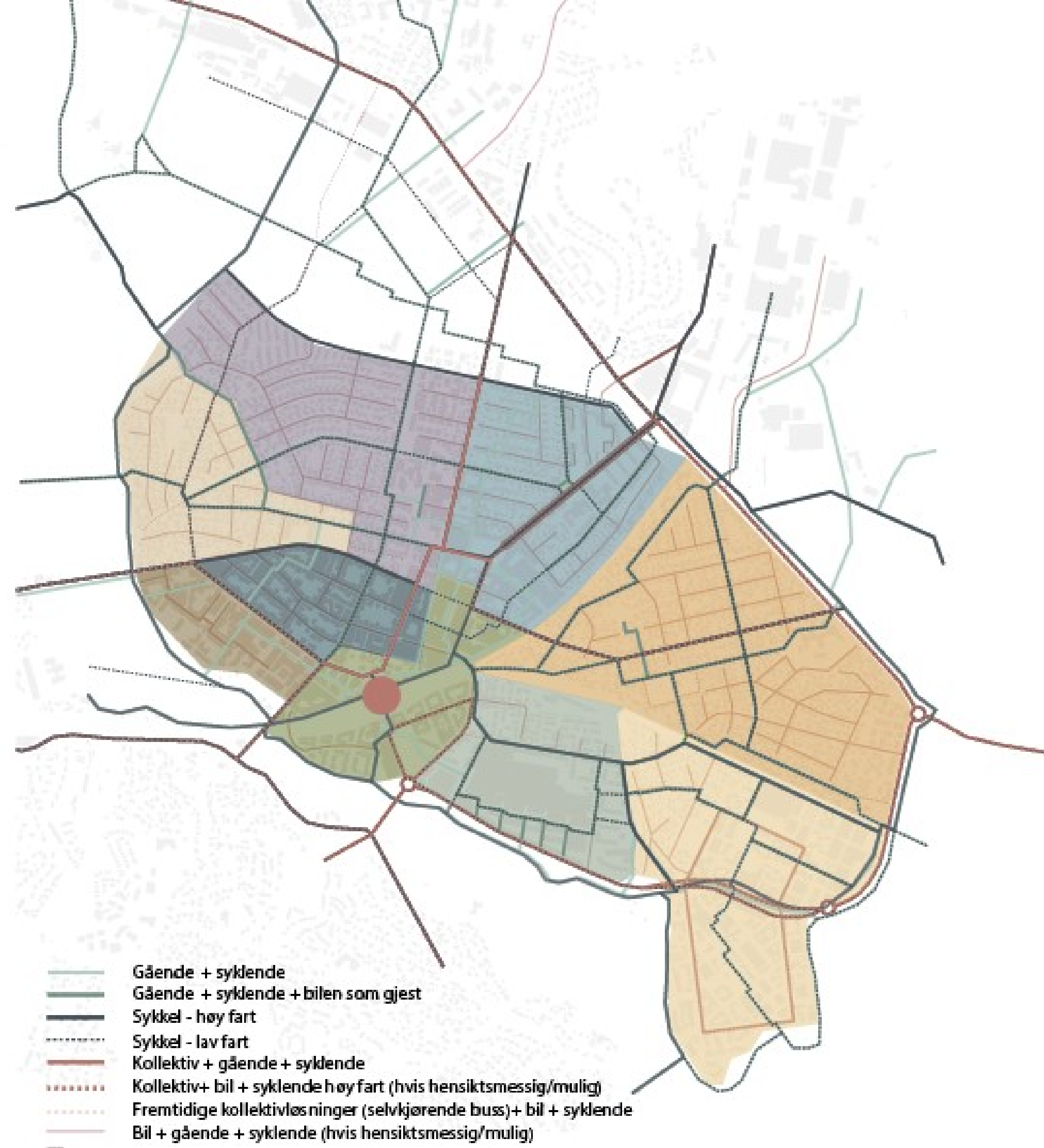
Privatbilen må
ikke lenger være et
førstevalg i byen

Visjon Kortreist by



Konsept: Grønn mobilitet

Fra bilbasert til fotgjenger, sykkel-
og kollektivbasert



Gatenettet i Lillestrøm



Byplanen fra 1947



Lillestrøm i dag

Designstrategier

- Komforten ved å gå, sykle og ta buss må bli bedre
- Koble bydelene til knutepunktet
- Koble bydelene sammen med trygge gang- og sykkelgater
- En gåvennlig by
- En sykkelvennlig by
- Vi må utforme gater som tilrettelegger for et raskt, direkte og komfortabelt busstilbud mellom destinasjoner
- Vi må ha et effektivt kollektivnettverk i byen
- Parkering må ligge i ytterkanten av byen
- Privatbilen må ikke lenger være et førstevalg i byen



Mobilitetsby

Kortreist by



Grønn mobilitet



Komforten ved å gå, sykle og ta buss må bli bedre



Koble bydelene til knutepunktet



Koble bydelene sammen med hovedakser



En gåvennlig by



En sykkelvennlig by



Vi må utforme gater som tilrettelegger for et raskt, direkte og komfortabelt busstilbud mellom destinasjoner



Vi må ha et effektivt kollektivnettverk i byen



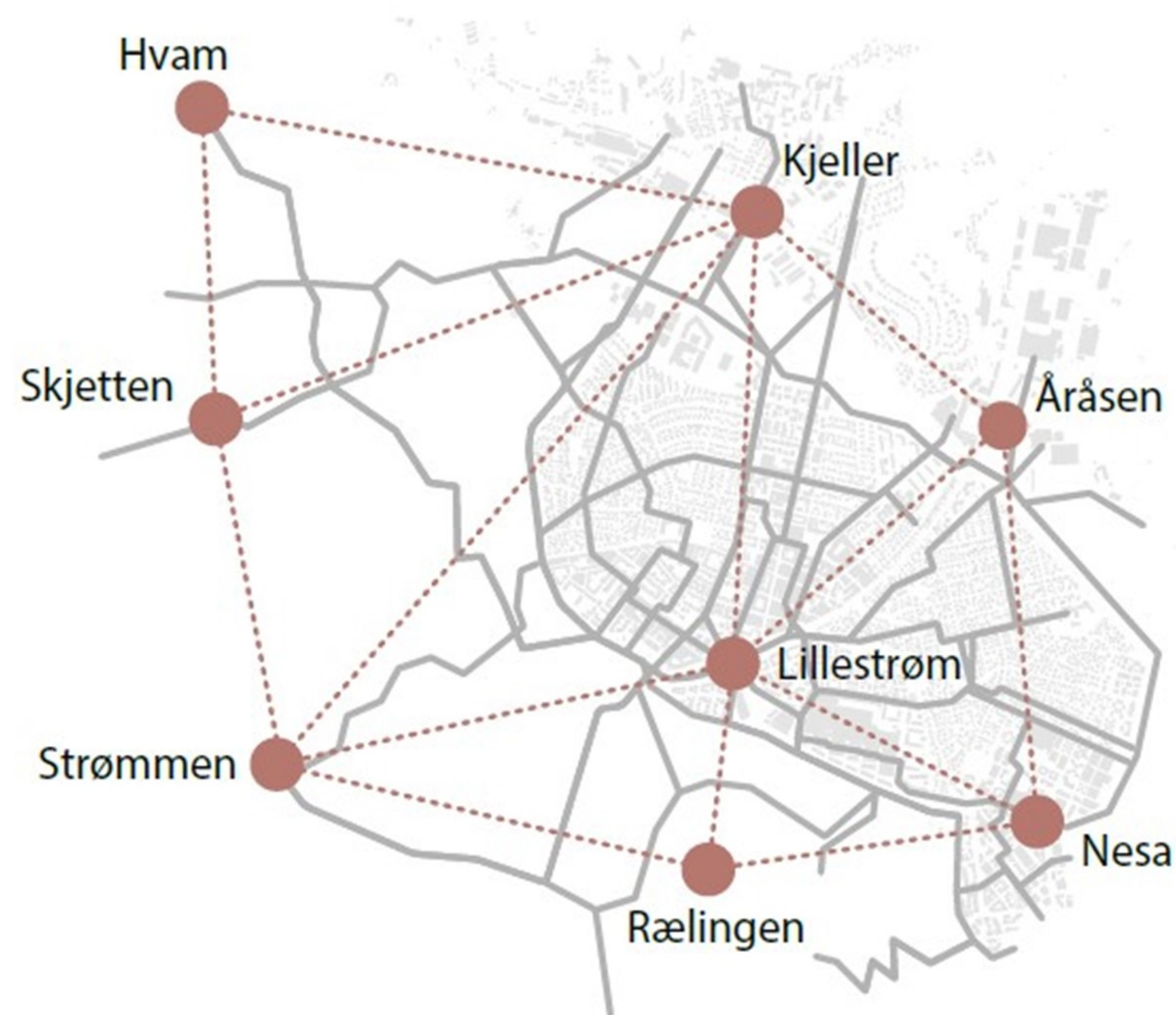
Parkering må ligge i ytterkanten av byen



Privatbilen må ikke lenger være et førstevalg i byen

Designstrategi: Komforten ved å gå, sykle og ta buss må bli bedre

- Øke kvalitet, komfort, tilgjengelighet og attraktivitet på viktige steder i nettverket
- Hver plass skal gi le, sitteplasser, god belysning, grøntområder, og enkel tilgang til reiseinformasjon



^Figur som viser mobilitetsnettverket i Lillestrøm

Designstrategi: Koble bydelene til knutepunktet

- Hver bydel kobles til knutepunktet med høyhastighets sykkelrute og parallell gang- og sykkelforbindelse
- Rutene er så effektive at det blir attraktivt å la bilen stå



^aFigur som viser de viktigste gatene som er koblingene mellom bydelene og knutepunktet Lillestrøm stasjon

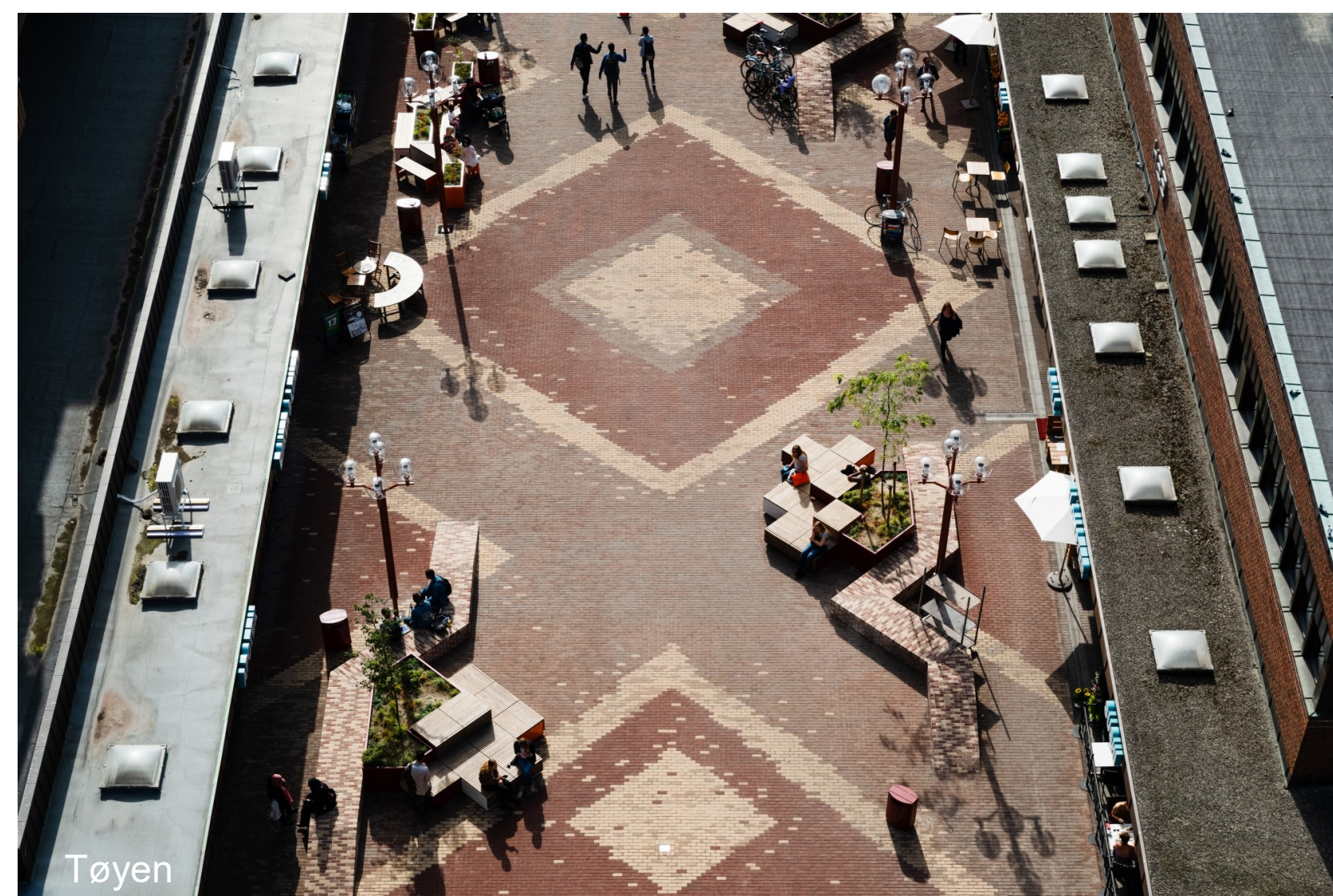
Designstrategi Koble bydelene sammen med trygge gang- og sykkelgater

- Enkel tilgjengelighet for gående og syklende mellom bydelene
- God kvalitet i disse forbindelsene



Designstrategi: En gåvennlig by

- Gåvennlig by innenfor den grønne ringen
- Tilgang til liten park innen 250 meter, mellomstor innen 500, og store grønne areal innen 1000 meter



Designstrategi En sykkelvennlig by

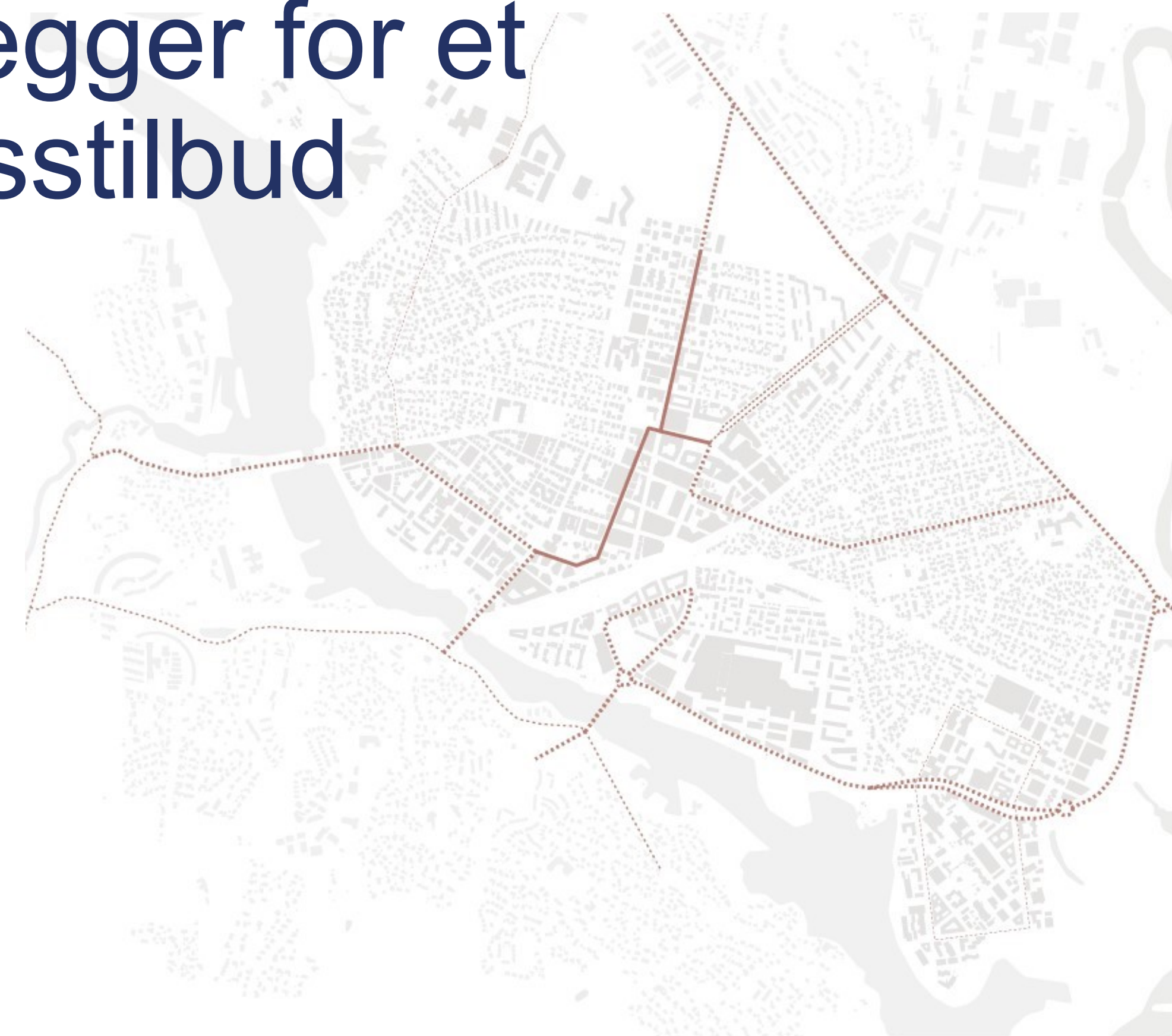
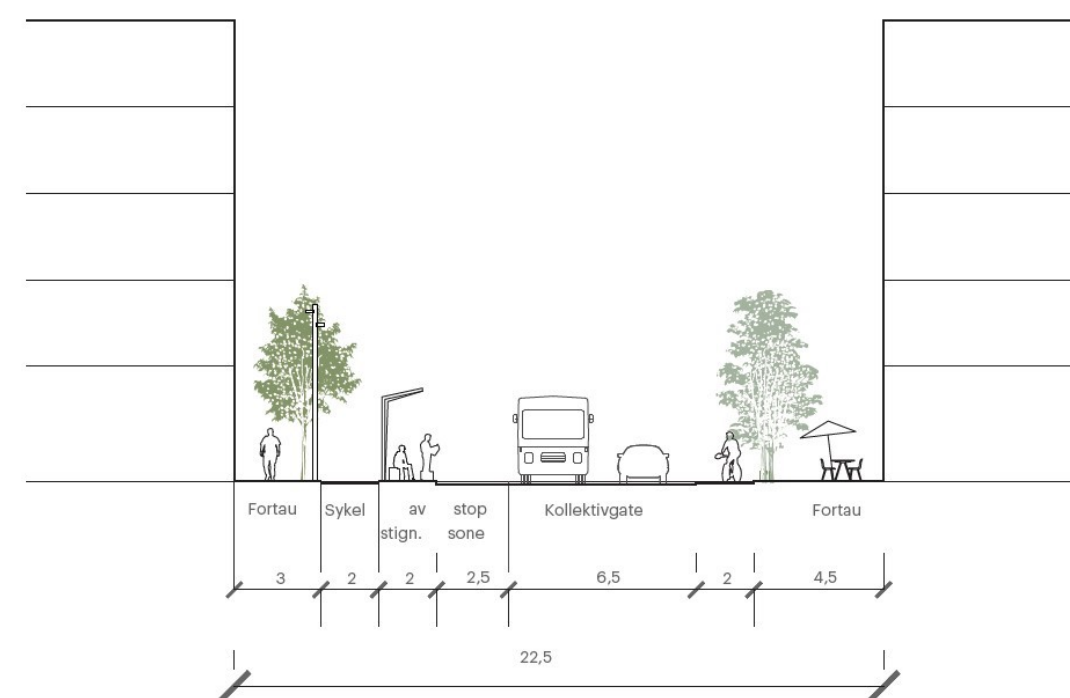
- Tettere og mer sammenhengende sykkelvegnett i byen
- Det etableres både pendlerruter og nabolagsruter for syklende i hhv høy og lavere fart



Designstrategi

Vi må utforme gater som tilrettelegger for et raskt, direkte og komfortabelt busstilbud mellom destinasjoner

- Det tilrettelegges (utforming og gatebruk) for å prioritere bussenes fremkommelighet i gater der dette er nødvendig
- Hyppige avganger og kort reisetid til knutepunktet



- Kollektiv + gående + syklende
- Kollektiv+ bil + syklende høy fart (hvis hensiktsmessig/mulig)
- - - - Fremtidige kollektivløsninger (selvkjørende buss)+ bil + syklende

Designstrategi

Vi må ha et effektivt kollektivnettverk i byen

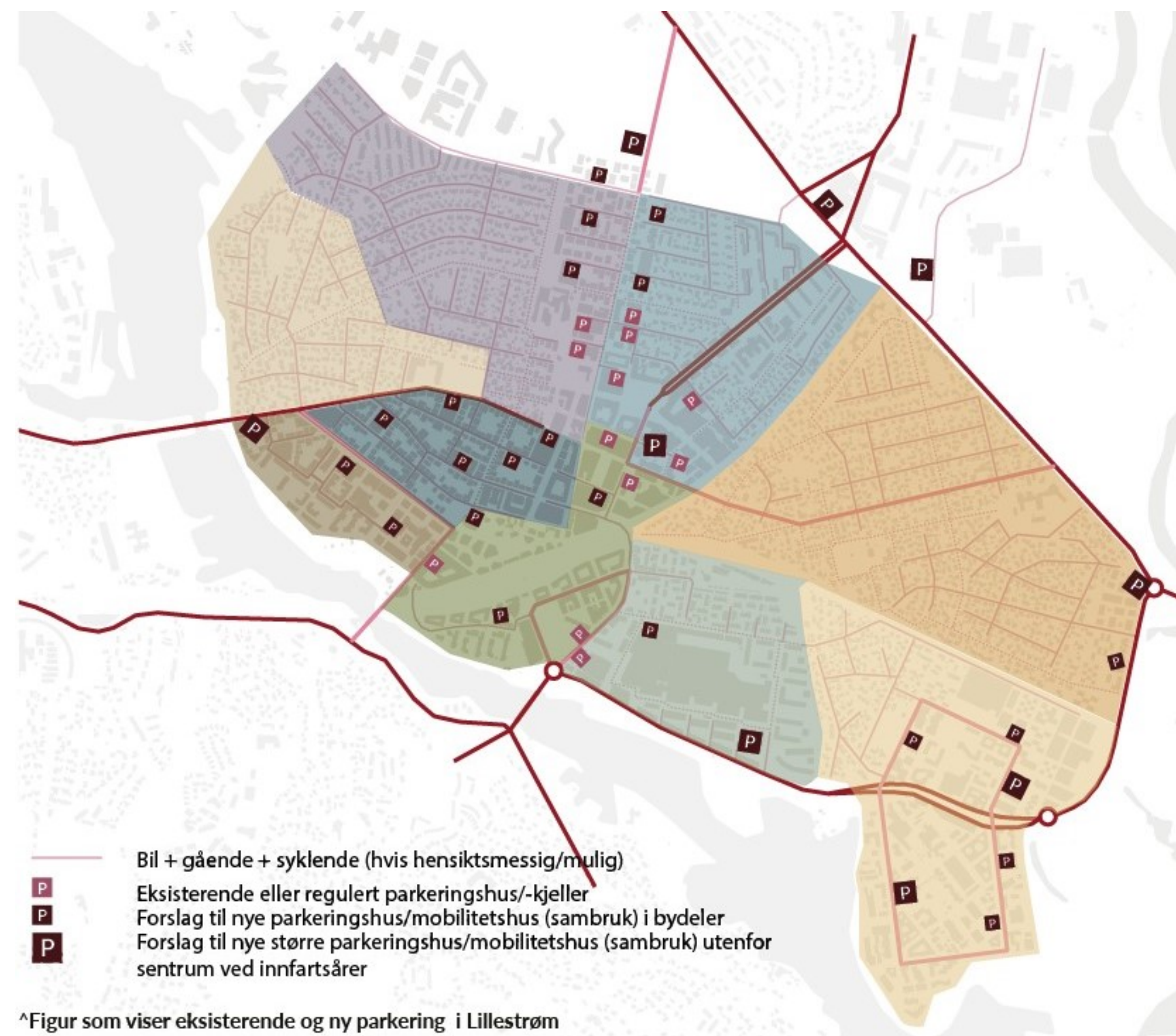
- Kollektivforbindelsene må gå forbi alle de viktige destinasjonene i byen med holdeplasser rett ved inngangen til de viktigste funksjonene
- I mindre gater som forbinder sentrum med nye utviklingsområder kan mindre selvkjørende busser være et alternativ



- Kollektiv + gående + syklende
- Kollektiv+ bil + syklende høy fart (hvis hensiktsmessig/mulig)
- - - - Fremtidige kollektivløsninger (selvkjørende buss)+ bil + syklende

Designstrategi Parkering må ligge i ytterkanten av byen

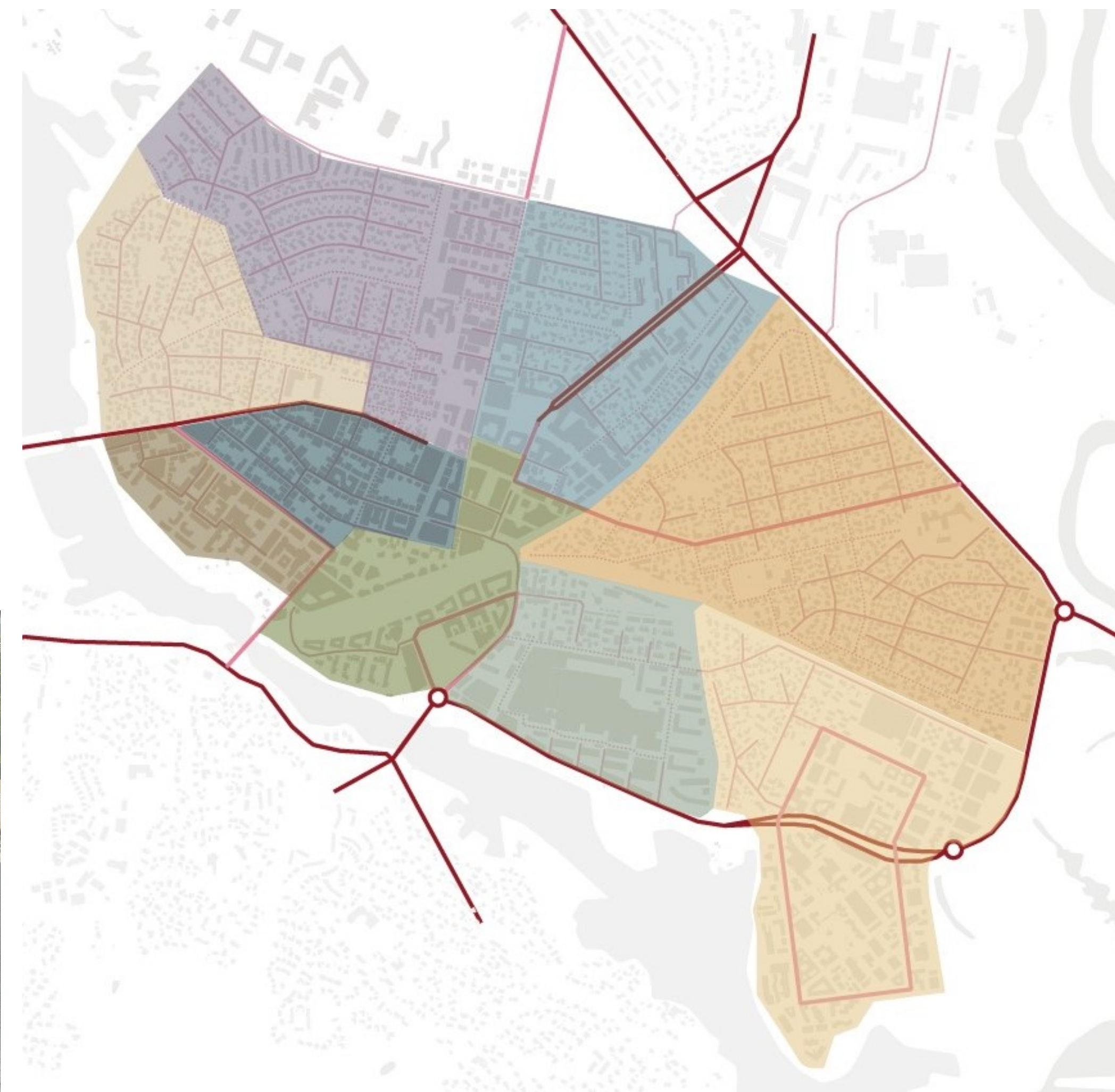
- Parkering for byens brukere i ytterkant av sentrum, nær hovedveg
- Teste ut mobilitetshus
- Legge opp til sambruk mellom private og offentlige formål



Designstrategi

Privatbilen må ikke lenger være et førstevalg i byen

- Begrenset mulighet for å kjøre gjennom eller mellom bydeler med personbil
- Tilgjengelighet med personbil i hele byen, men bolig-gater stenges for gjennomkjøring



Figur som viser nabolagssoner som reduserer gjennomkjøring i boligområder

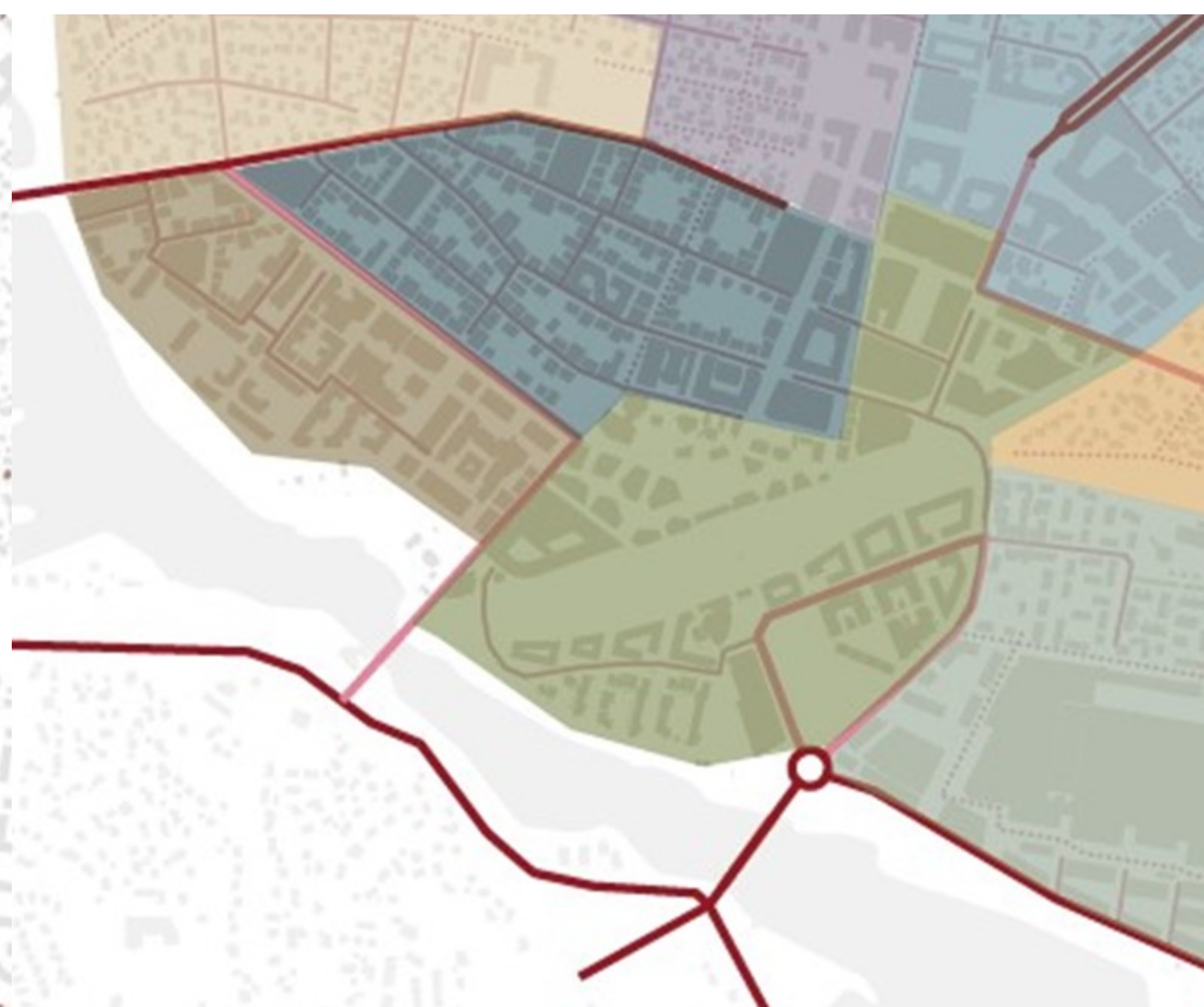
Fra plan til realisering



Illustrasjon til byutviklingsplanen



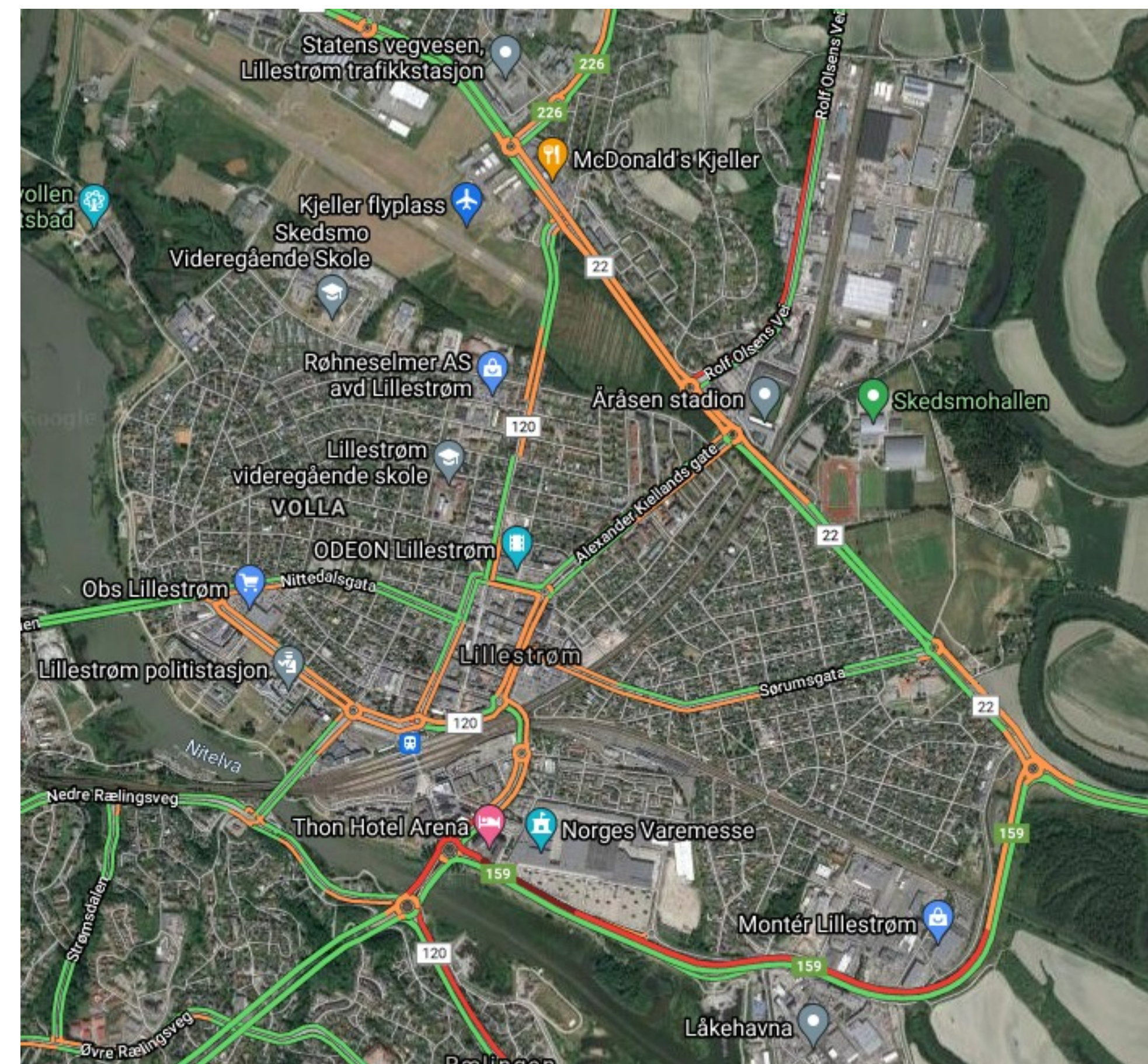
Kollektivgater i sentrum



Privatbilens fremkommelighet i sentrum

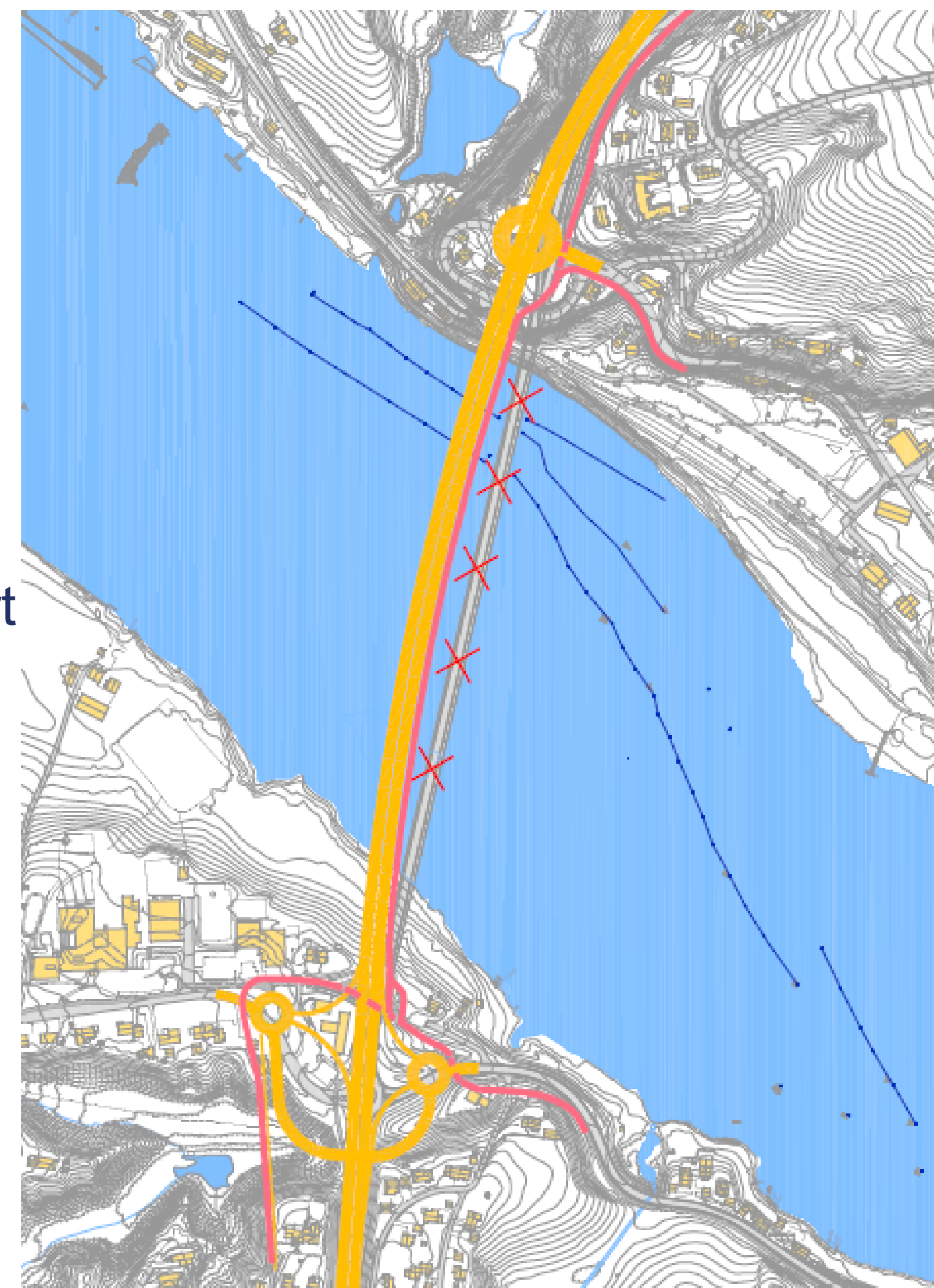
Gjennomkjøringsproblematikken

- Fra områder nord for byen er det raskere å kjøre gjennom enn rundt. Store deler av trafikken i bysentrum starter i området med dårlig kollektivtilbud.
- Dette gir stor trafikk i byen, med tilhørende støyproblematikk, luftforurensning og dårlig fremkommelighet
- Byutviklingsplanen anbefaler å sanere gjennomfartstrafikken, men dette vil gi større fremkommelighetsproblemer på veinettet rundt byen

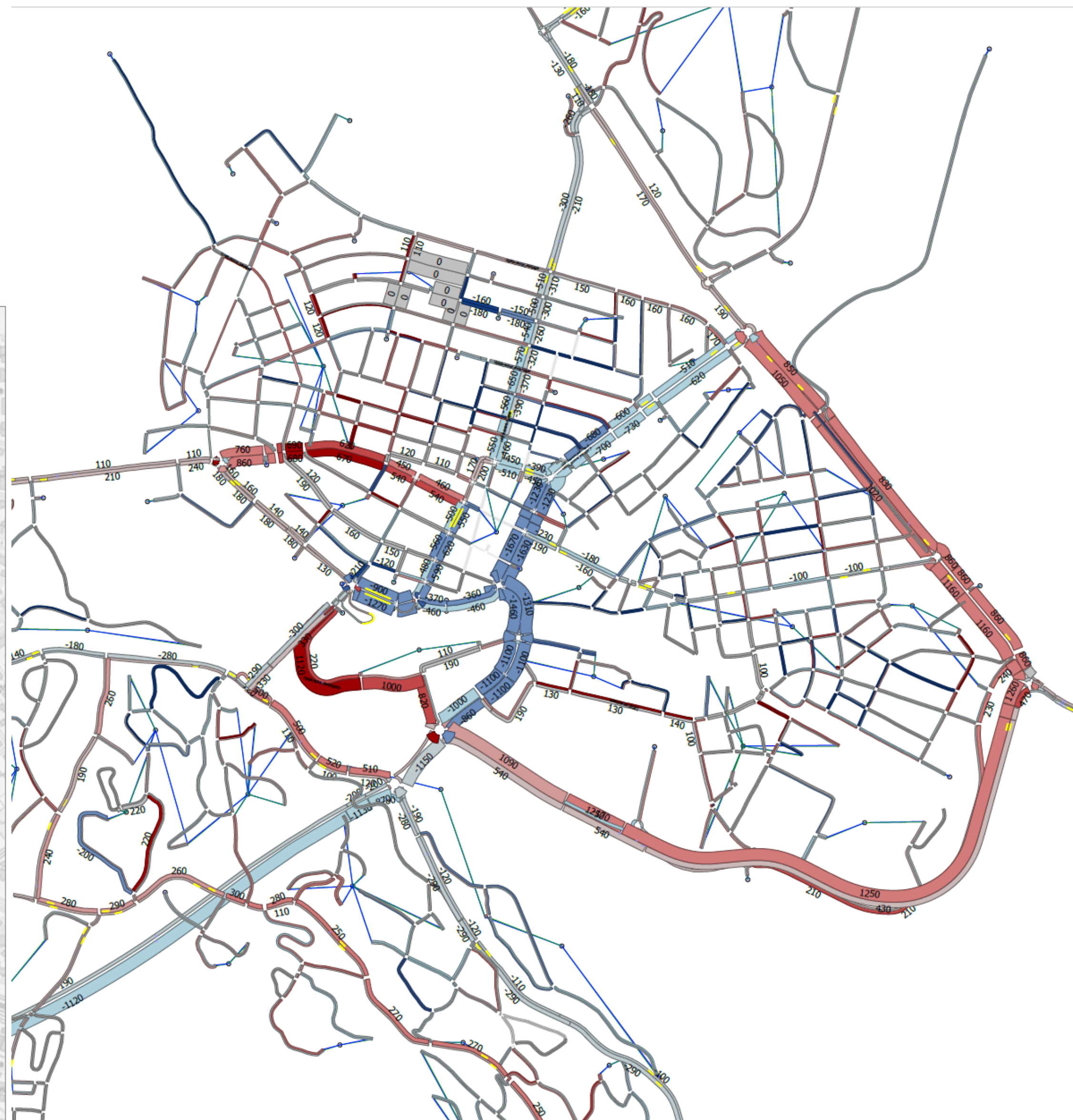
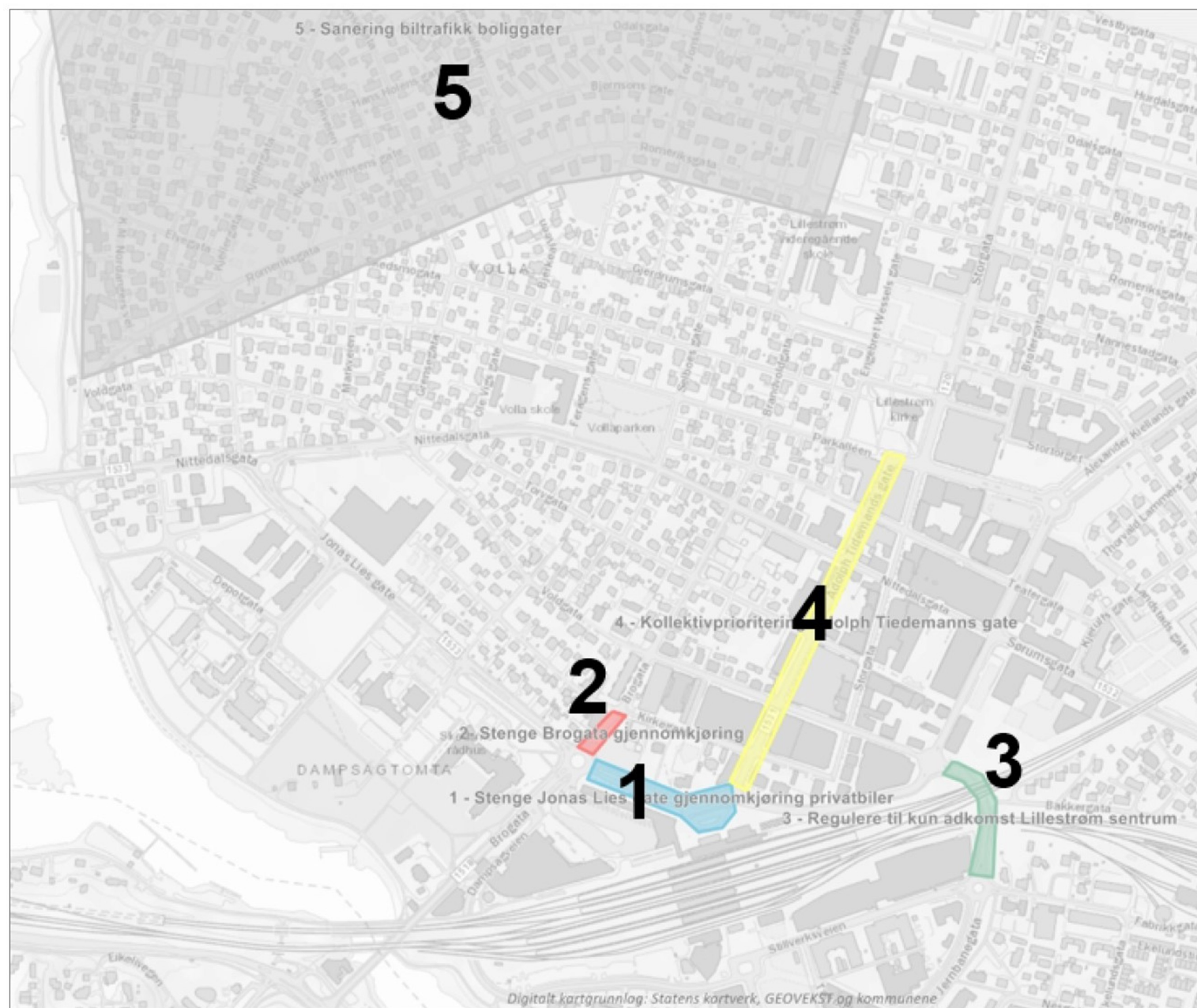


Rv. 22 ny kryssing av Glomma

- SVV planlegger ny bru over glomma ca 10 km øst for Lillestrøm. Arbeid med reguleringsplan er startet opp
- Dagens anlegg har store trafikkavviklingsproblemer
- Utbyggingen fører til at flaskehalsen flyttes fra Fetsund til Lillestrøm by, og forsterker problematikken med støy, støv luftforurensning og redusert fremkommelighet ytterligere
- Økt veikapasitet gir også økning av trafikken
- Enkelte beregninger viser trafikkøkning på nærmere 60 % mot 2046.
- Forventet byggestart 2025, åpning 2028

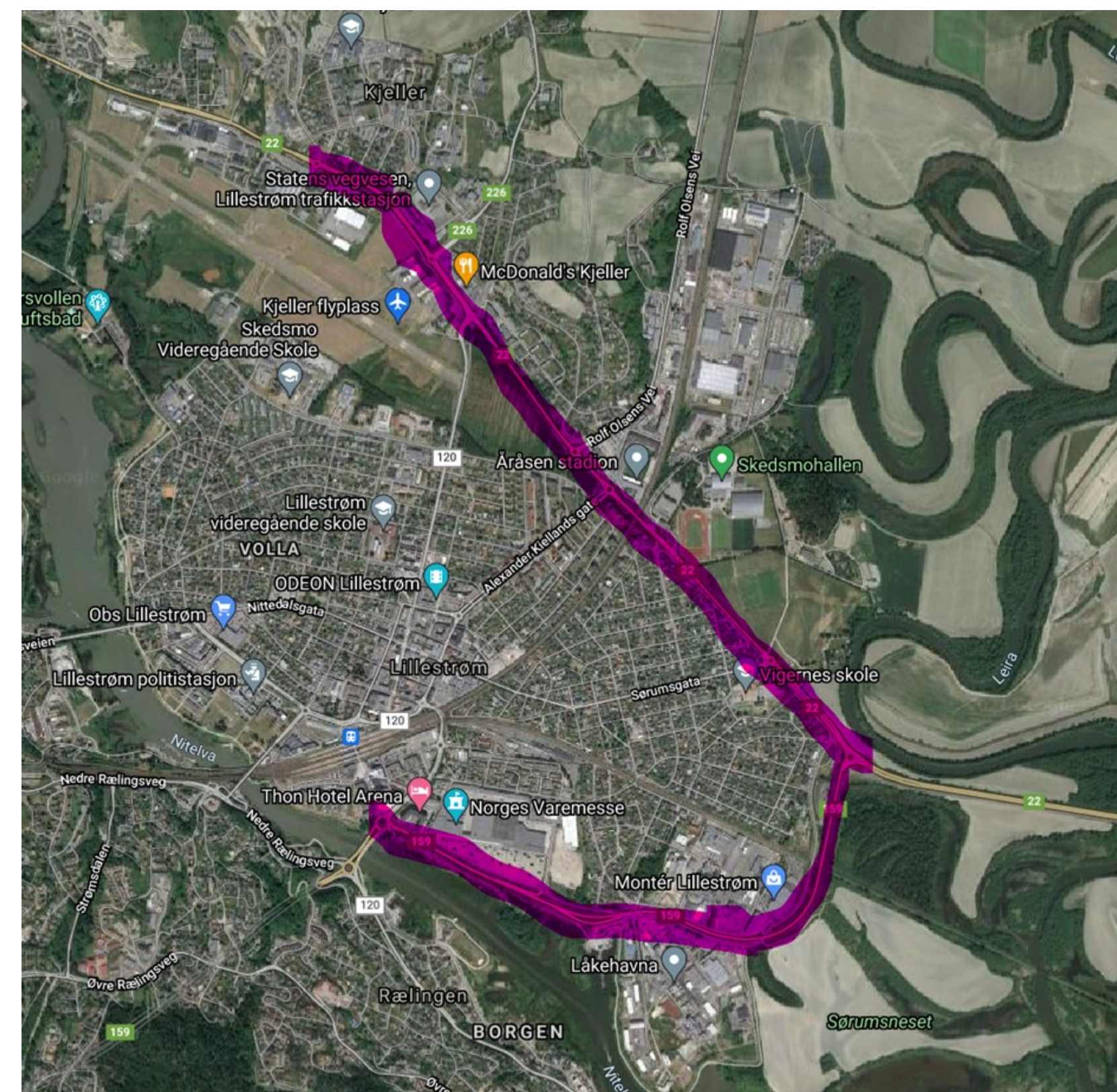


Trafikkutredning



Systemanalyse for overordnet veinett

- I det videre arbeidet lages en systemanalyse, dvs en utredning som avklarer hvilke tiltak i riksveinettet som kan sikre fremkommelighet uten å gi bilen for stor prioritet
- Hypotesen er at det er behov for 4 kjørefelt mot 2 i dag, men at disse trolig ikke bør være ordinære kjørefelt
- Sambruksfelt, kollektivfelt o.l kan vurderes
- Analysen skal også vurdere om det er alternativer til utbygging, hvilken rekkefølge utbyggingen bør ha, og hvordan den kan finansieres.
- Konsulent er anskaffet, analyse i perioden januar-juli 2022



Takk for oss!