

Lillestrøm kommune

Stortorget Lillestrøm

Trafikk og parkering



Oppdragsgiver: Lillestrøm kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Berit Irmgard Hessel
Rådgiver: Norconsult AS
Oppdragsleder: Berit Bjørnsen
Fagansvarlig: Finn Mellum
Andre nøkkelpersoner: Elise Wike

02	2020-03-27	Ferdig rapport	EIWik	FM	BeB
01	2020-02-10	Foreløpig rapport	EIWik	FM	BeB
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1	Innledning	5
1.1	Avgrensning av analysen	6
2	Biltrafikk	7
2.1	Dagens situasjon	7
2.2	Sykkeltrafikk	10
3	Samferdselsplaner i Lillestrøm	12
3.1.1	Samferdselsplan 2016-2030	12
3.1.2	Kommuneplan 2019-2030	13
3.1.3	Hovedplan for sykkel	13
3.2	Byutviklingsplan for Lillestrøm	13
3.3	Føringer for det videre planarbeid	14
4	Parkering	15
4.1	Generelt	15
4.2	Lillestrøm kommunes parkeringspolitikk	15
4.2.1	Parkeringsstrategi	17
4.3	Levende torg	17
4.4	Byens storstue	18
4.5	Parkeringsbelegg	18
4.6	Kartlegging av parkeringsplasser i Lillestrøm sentrum	20
4.6.1	Registrering av bil- og sykkelparkering i dagens situasjon	20
4.6.2	Sykkelparkering	22
4.6.3	Parkeringsplasser under bygging	23
4.6.4	Planlagte parkeringsplasser	23
4.6.5	Fremtidig parkeringsdekning	24
4.6.6	Oppsummering parkering	24
5	Parkeringsløsninger og kostnader	25
5.1	Kostnader parkeringsanlegg	25
5.1.1	Generelt	25
5.1.2	Kostnader for p-anlegg under bakken:	25
5.1.3	Kostnader for p-hus over bakken	25
5.2	Kostnader for alternative løsninger.	26
5.2.1	Alle plasser erstattes under Stortorget nord og Stortorget sør	26
5.2.2	Underjordisk p-hus Stortorget øst	26

5.2.3	P-hus som en del av bebyggelse over bakken.	27
5.3	Kostnadsvurdering gjennomført i 2005	27
5.4	Konklusjon	27
6	Oppsummering og vurdering.	28
6.1	Trafikk	28
6.2	Parkering	28
	Vedlegg	30

1 Innledning

Lillestrøm kommune ønsker å utvikle en fremtidig permanent løsning for Stortorget, som ligger sentralt i Lillestrøm. I en første fase i dette arbeidet skal det utarbeides en parkerings- og trafikkanalyse, som gi rammer for det videre arbeidet og være kunnskapsgrunnlag for detaljreguleringen. Grunnlaget for analysen er foreliggende trafikkregistreringer og en registrering av parkeringsplasser, inklusiv sykkelparkering.

Stortorget er i dag stort sett en parkeringsplass som er delt i tre av Alexander Kiellands gate, Solheimsgata og Parkalléen som møtes i en rundkjøring på torget. De tre delen betegnes som Stortorget nord, sør og øst.

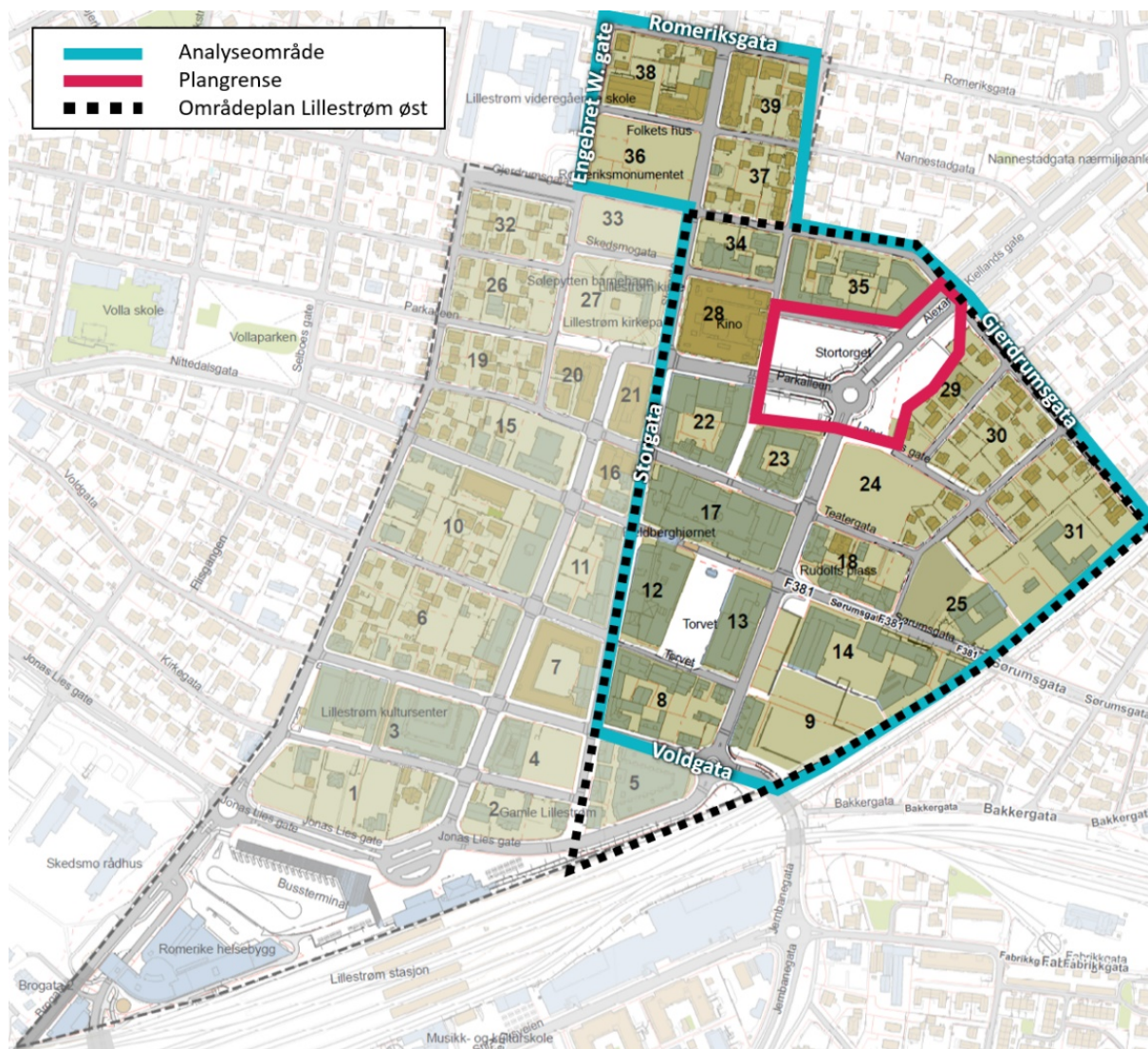
Et sentralt spørsmål er i hvilket omfang dagens parkeringsplasser bør erstattes ved endret bruk av Stortorget. Denne utredningen viser dagens situasjon og illustrerer hvordan fremtidig parkeringsbelegg vil kunne utvikle seg med foreliggende utbyggingsplaner.

Notatet viser en detaljert oversikt over både parkeringssituasjonen og trafikk på veinettet i og i nærheten av planområdet.

Det er gjennomført kostnadsoverslag for alternative løsninger for parkeringsanlegg over og under bakken på Stortorget.

1.1 Avgrensning av analysen

Den vedtatte områdereguleringen for Lillestrøm øst omfatter store deler av Lillestrøm sentrum, inkludert Stortorget. Stortorget er i denne rapporten definert som "planområdet", mens "analyseområdet" i stor grad sammenfaller med planavgrensningen for Lillestrøm øst. Analyseområdet begrenses av Gjerdrumsgata og jernbanen i øst, Storgata og Engebret Wessels gate i vest, Voldgata i sør og Gjerdrumsgata og Romeriksgata i nord. Figur 1 viser planområdet og analyseområdet, sammen med kvartalsinndelingen i Lillestrøm.



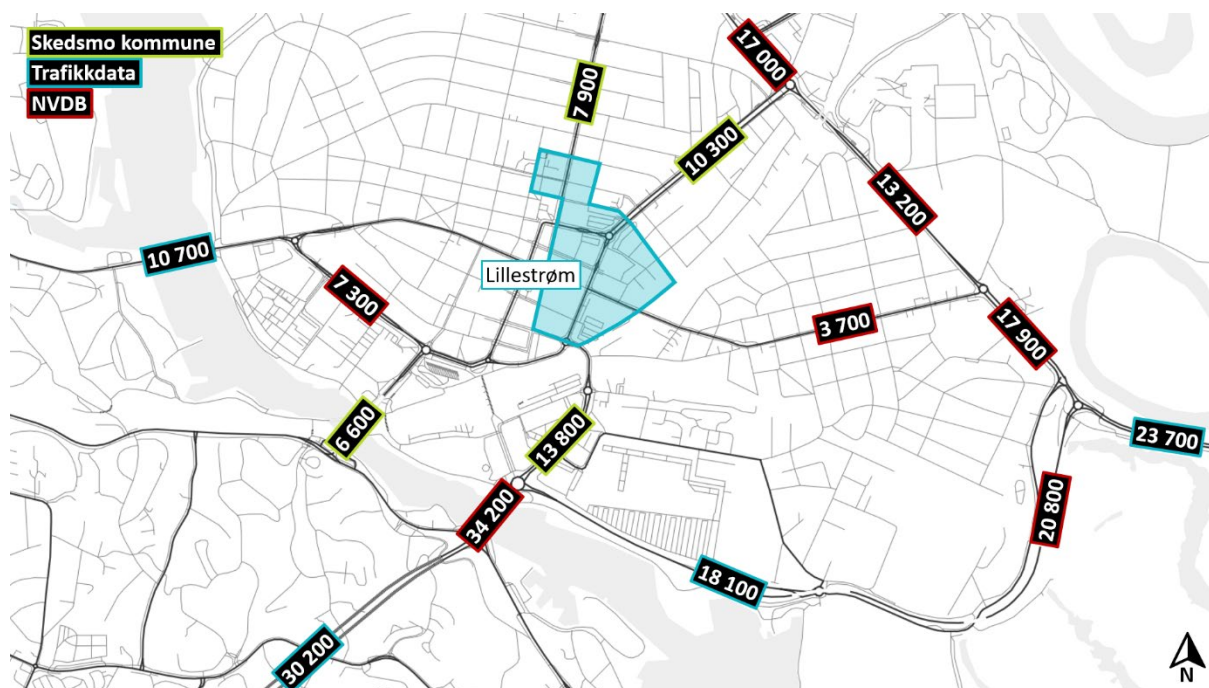
Figur 1: Kvartalsinndeling i Lillestrøm sentrum. Begrensning av planområdet og analyseområdet. (Kilde: Lillestrøm kommune, kartgrunnlag: finn.no, illustrasjon: Norconsult AS)

2 Biltrafikk

2.1 Dagens situasjon

Det er hentet inn ÅDT-tall for veinettet i og rundt Lillestrøm fra flere kilder; Automatiske tellinger fra Skedsmo kommune, tellerstasjoner fra trafikkdata.no og strekningstall fra Norsk vegdatabank (NVDB). ÅDT fra trafikkdata.no er beregnet utfra kontinuerlige tellinger over flere år og ansees å være de mest nøyaktige. Målingene fra kommunen varierer i omfang – noen av registreringene har gått over noen få dager, andre over flere uker. Tallene fra NVDB kan basere seg på framskrivninger fra eldre trafikkberegninger.

Trafikktall for Lillestrøm sentrum og omkringliggende veinett er presentert i Figur 2 og Figur 3. Tall fra Skedsmo kommune, trafikkdata.no og NVDB er vist med henholdsvis grønn, blå og rød tekststramme.

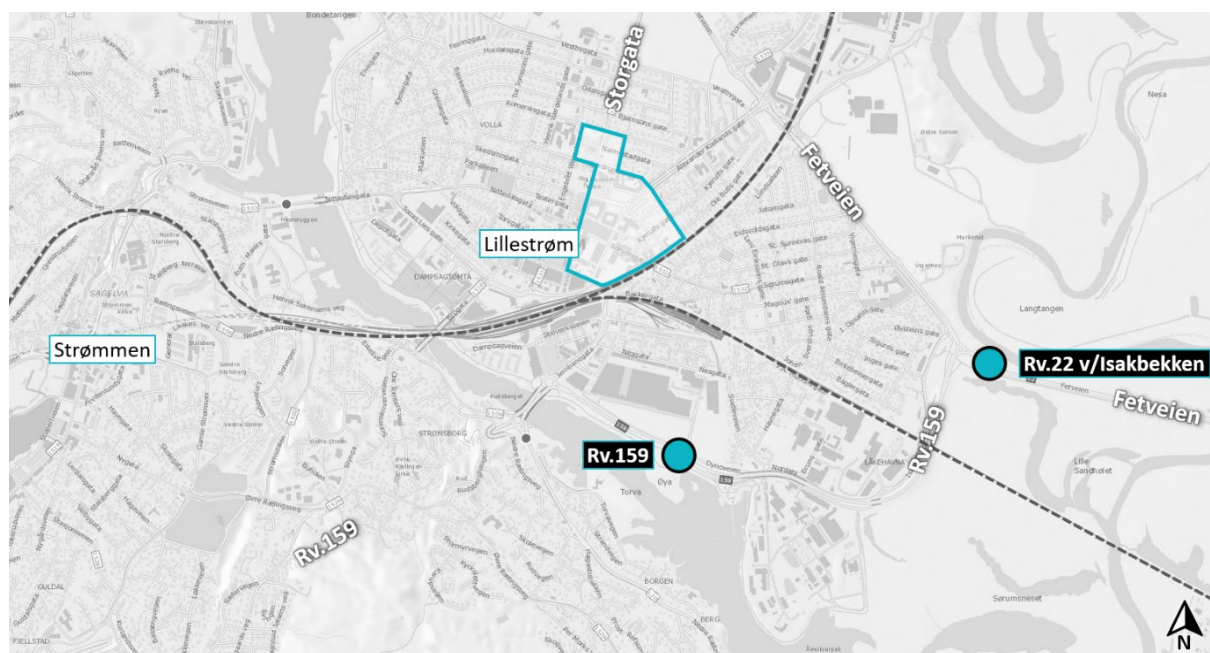


Figur 2: ÅDT på hovedveiene ved Lillestrøm. Analyseområdet er markert med blått. (Kilde: Skedsmo kommune, trafikkdata.no og NVDB. Illustrasjon: Norconsult)

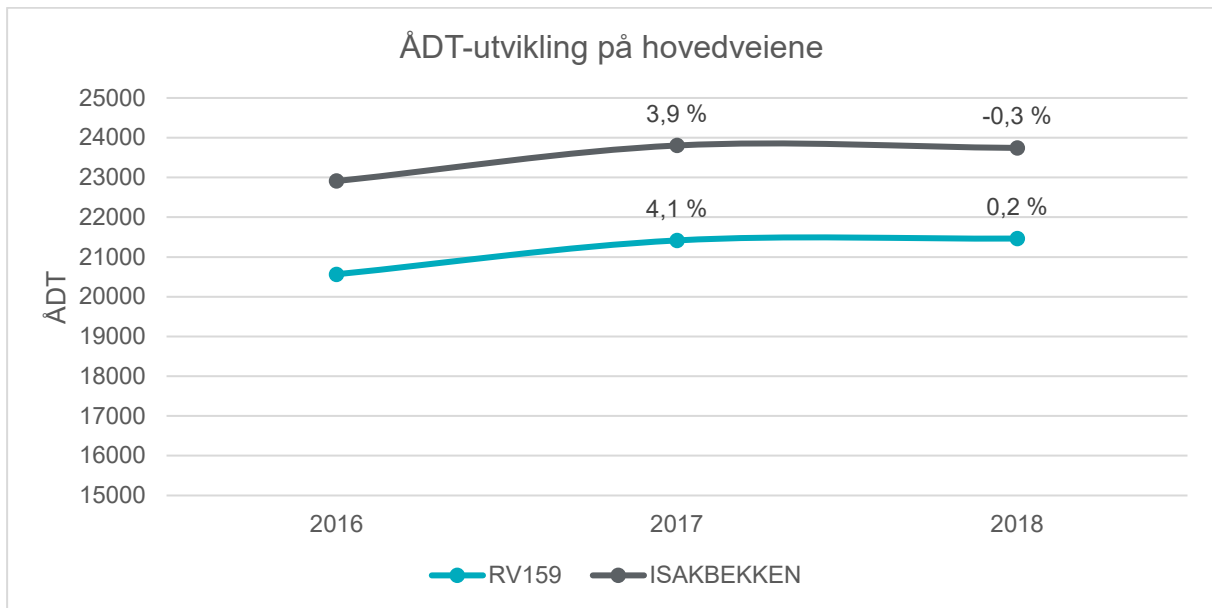


Figur 3: ÅDT i og nær Lillestrøm sentrum. Analyseområdet er markert med blått. (Kilde: Skedsmo kommune, trafikkdata.no og NVDB. Illustrasjon: Norconsult)

Det er i tillegg innhentet registrert ÅDT over tre år fra to tellestasjoner for å se trafikkutviklingen i området. De to tellepunktene er vist på kart i figur 4. Den prosentvise endringen i trafikkmengder på de to veiene er vist i figur 5.



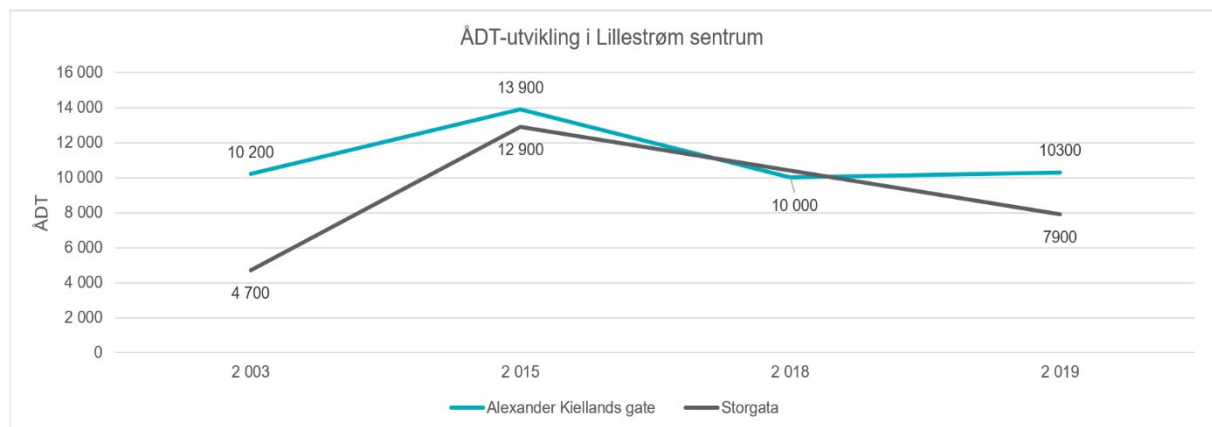
Figur 4: Statens vegvesens tellepunkt med ÅDT-tall for de siste tre årene. (Kilde: trafikkdata.no. Illustrasjon: Norconsult)



Figur 5: Utvikling i ÅDT på Rv.159 og Rv. 22 Fetveien (tellepunkt Isakbekken) de siste tre årene. (Kilde: trafikldata.no)

Fra 2016-2018 økte trafikken med 4,4 % på Rv.159 og 3,6 % på Rv 22 Fetveien ved Isakbekken. Mesteparten av økningen skjedde fra 2016 til 2017. Fram mot 2018 var det en svært lav økning på Rv.159 (+0,2 %) og en reduksjon på Fetveien (-0,3 %).

Det er også blitt sett på trafikkutviklingen internt i Lillestrøm. Grafen i Figur 6 viser ÅDT¹ i Alexander Kiellands gate og Storgata fra 2003 til 2019.



Figur 6: Utvikling i ÅDT i Lillestrøm sentrum siden 2003. (Kilde: Skedsmo kommune)

Trafikken i de to gatene nådde en topp i 2015, og har siden blitt redusert. I Alexander Kiellands gate økte trafikken med 37 % fra 2003 til 2015. Siden har den gått ned, og blitt redusert med 26 %. Dagens ÅDT i Alexander Kiellands gate er 10 300 kjøretøy per døgn. I Storgata ble trafikken mer enn tredoblet (+ 172,0 %) i løpet av årene 2003 til 2015. Siden 2015 har trafikkmengden i gata igjen gått ned, og siste radartelling viste 7 900 kjøretøy per døgn.

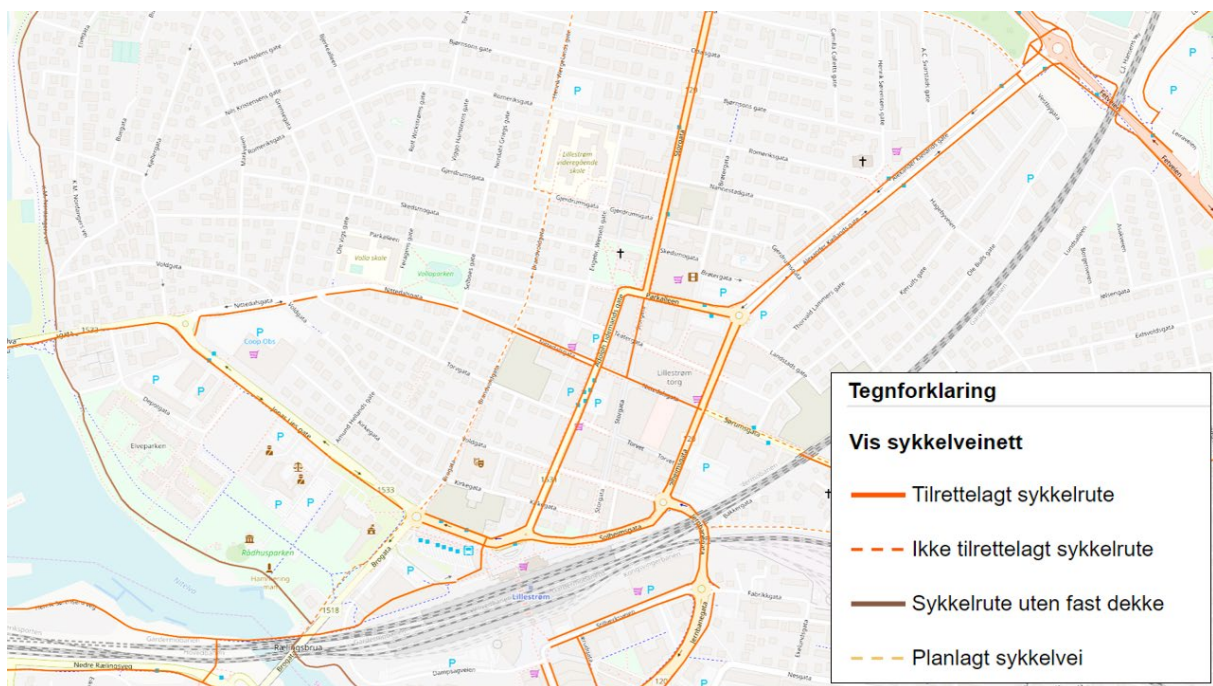
¹ Beregnet ÅDT basert på radartellinger utført av Skedsmo kommune

Trafikkregistreringene viser noe forskjellig utvikling i trafikken på hovedveiene utenfor Lillestrøm og gatene gjennom Lillestrøm. På hovedveiene har det vært en svak økning mellom 2016 og 2019, mens både Alexander Kiellands gt. og spesielt Storgata hadde meget høy trafikkbelastning i 2015 og deretter kraftig nedgang i trafikken frem til 2019.

Det er ikke funnet noen enkeltårsak til den høye trafikken i 2015 og den sterke nedgangen frem til 2019 på disse to gatene.

2.2 Sykkeltrafikk

Sykelkartet for Lillestrøm er vist i Figur 7. Kartet viser tilrettelagte og ikke-tilrettelagte sykkelruter, samt planlagte sykkelveier.



Figur 7: Sykelkart for Skedsmo kommune. (Kilde: Skedsmo kommune. Illustrasjon: Norconsult)

Syklistene Lillestrøm og omegn, som er et lokallag for Syklistenes landsforening, har gjennomført et stort antall korttidstelling av trafikken på gatenettet i Lillestrøm.

I nærheten av planområdet er det foretatt registreringer i Alexander Kiellands gate og Storgata.

I Alexander Kiellands gate er det til sammen foretatt 10 registreringer fra 2016 til 2018, fordelt over hele året. Det er noe overvekt på tellinger gjennomført i vinterhalvåret. Varigheten på telleperiodene er ikke kjent, så det foreligger ikke tall for eksempel for antall syklist pr. time, men det er regnet ut en prosentandel syklist. I Alexander Kiellands gate er det registrert maksimalt 4,5 % syklist, og et gjennomsnitt for alle tellingene på 2,7 % syklist.

I Storgata er det foretatt 20 registreringer med varierende varighet. Størst andel syklist viser en måling i september, med 9 %. I Storgata er det stor forskjell på andelen syklist, avhengig av årstiden. I flere av tellingene som er gjennomført på vinteren, har det ikke blitt registrert syklist i det hele tatt. Gjennomsnittet for de 20 tellingene viser 2,1 % syklist i Storgata. Her er det også gjennomført flere registreringer i vinterhalvåret enn i sommerhalvåret, noe som forklarer den lave andelen syklist.

Det er foretatt et stort antall sykkelteilinger. Teilingene er imidlertid av ulik varighet og de er foretatt på forskjellig tidspunkt på dagen og er fordelt over hele året. Dessuten vil antall syklistar variere svært mye fra dag til dag, avhengig av vær- og føreforhold. Registreringene gir derfor ikke grunnlag for å si noe om den generelle utvikling i sykkeltrafikken.

Den lave %-andelen syklistar avspeiler at relativt mange registreringer er gjennomført i vinterhalvåret.

I kommuneplanen for Lillestrøm kommune er det satt som mål at 10 % av alle reiser skal være med sykkel

3 Samferdselsplaner i Lillestrøm

3.1.1 Samferdselsplan 2016-2030

Samferdselsplanen for Skedsmo (2016-2030), vedtatt i januar 2017, baserer seg på samferdselsstrategien for 2009-2050. Hovedmålet er en miljøvennlig og bærekraftig areal- og transportutvikling, ved blant annet å gjøre transportbehovet så lite som mulig og påvirke reisemiddelvalget bort fra bil.

Planen presenterer prioriterte tiltak for ulike trafikantgrupper, i et 2030- og et 2050-perspektiv. Trafikantgruppene er prioritert i følgende rekkefølge: 1. kollektiv, 2. sykkel og 3. bil. De mest relevante tiltakene, med tanke på utvikling av Stortorget, er:

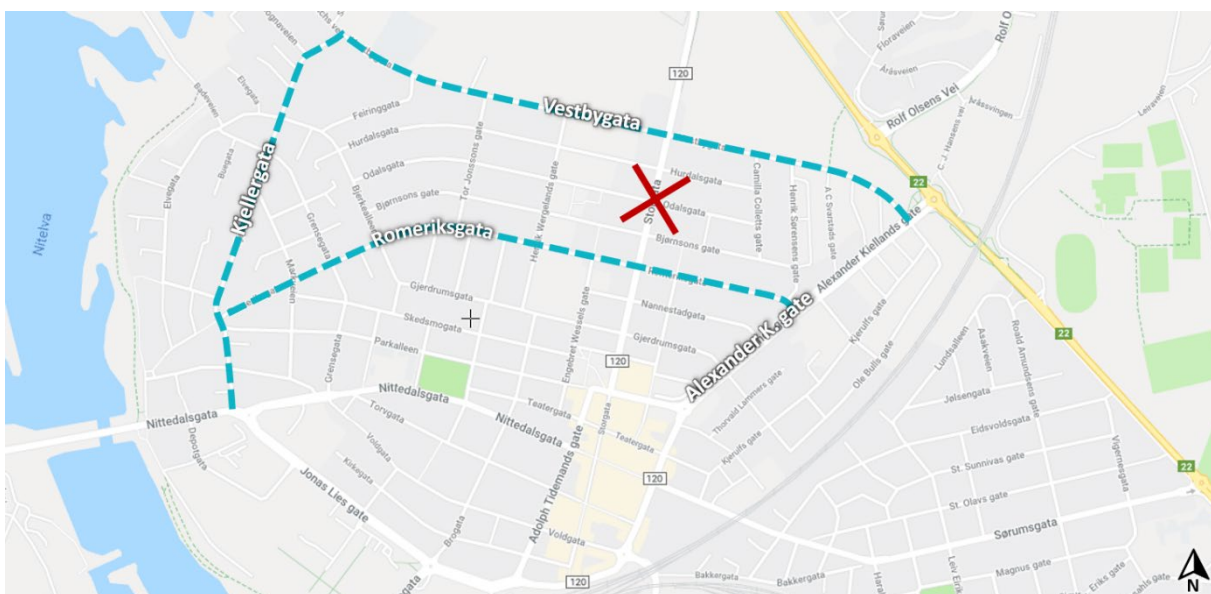
- Kollektivprioritering i Storgata mot Rv22 Fetveien
- Kollektivprioritering Rv 22, strekningen Hvam – Kjeller – Alexander Kiellands gate
- Høykvalitets sykkelforbindelse fra Lillestrøm stasjon mot Kjeller i Brandvoldgata og Henrik Wergelands gate.
- Samlegater i Lillestrøm, nye tverrforbindelser i Vestbygata – Kjellergata og Romeriksgata

I denne planen er det foreslått gjennomføringsforbud for vanlig biltrafikk i Storgata. Som følge av dette gjennomkjøringsforbudet, foreslås at noen av bygatene oppgraderes til samlegater, slik at de kan avvike noe mer trafikk enn i dag. Disse vil ha som formål å avvike mye av trafikken inn og ut fra boligområdene nord og vest for Lillestrøm sentrum.

Gatene som er foreslått etablert som samlegater: Vestbygata (fra Alexander Kiellands gate til Kjellergata), Kjellergata (fra Vestbygata, sørover til Nittedalsgata) og Romeriksgata (mellom Alexander Kiellands gate og Kjellergata). Se Figur 8.

Dersom Storgata reguleres med gjennomkjøringsforbud, vil en betydelig del av trafikken i Storgata overføres til Alexander Kiellands gate inn mot sentrum.

Ved å oppgradere gatene Romeriksgata, Vestbygata og Kjellergata, kan det føre til at en del bilister velger disse gatene fremfor å kjøre gjennom sentrum, og dermed dempe trafikkøkningen i den innerste delen av Alexander Kiellands gate, forbi Stortorget og i Parkalléen,



Figur 8: Blå, stiplede linje viser bygater som planlegges oppgradert til samlegater. Rødt kryss markerer gjennomkjøringsforbudet. Det er uklart hvilken strekning gjennomkjøringsforbudet blir gjeldende.

3.1.2 Kommuneplan 2019-2030

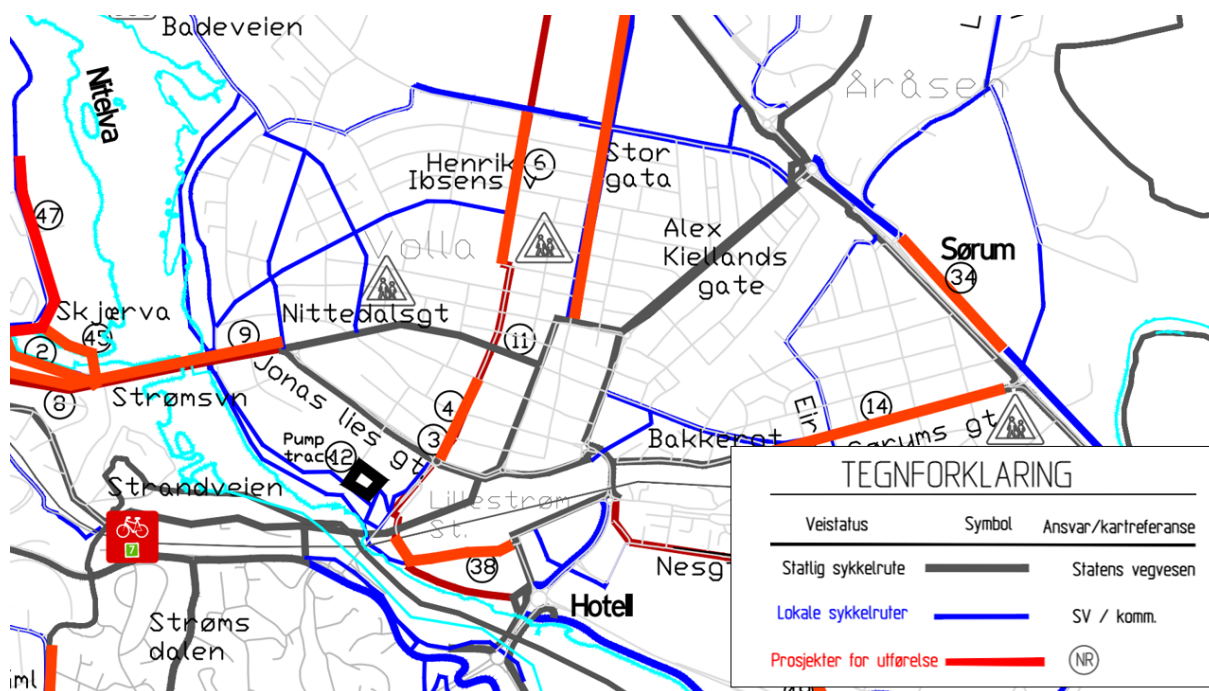
I kommuneplanen, vedtatt i juni 2019, er formålet for Stortorget angitt som Grøntstruktur/park. Det tillates underjordisk parkering under hele eller deler av Stortorget, og dagens overflateparkering skal fjernes.

Tiltakene beskrevet i samferdselsplanen (2017) er ikke inkludert i den nylig vedtatte kommuneplanen (2019). Ifølge kommuneplanen skal Vestbygata og Romeriksgata beholde sin status som adkomstvei. I Storgata skal det gis prioritet for busser, gjennomkjøring for privatbiler blir forbudt.

3.1.3 Hovedplan for sykkel

Figur 9 viser et utsnitt av hovedplanen for sykkel med tiltak for 2019-2023 i Skedsmo kommune. Storgata og Henrik Wergelands gate er blant annet markert som strekninger med prosjekter for utførelse. Planen inneholder en liste over strekningene hvor det er planlagt tiltak, med beskrivelse av tiltakene. Henrik Wergelands gate skal bli hovedsykkelvei, og er under prosjektering. Tiltakene i Storgata er ikke beskrevet i planen.

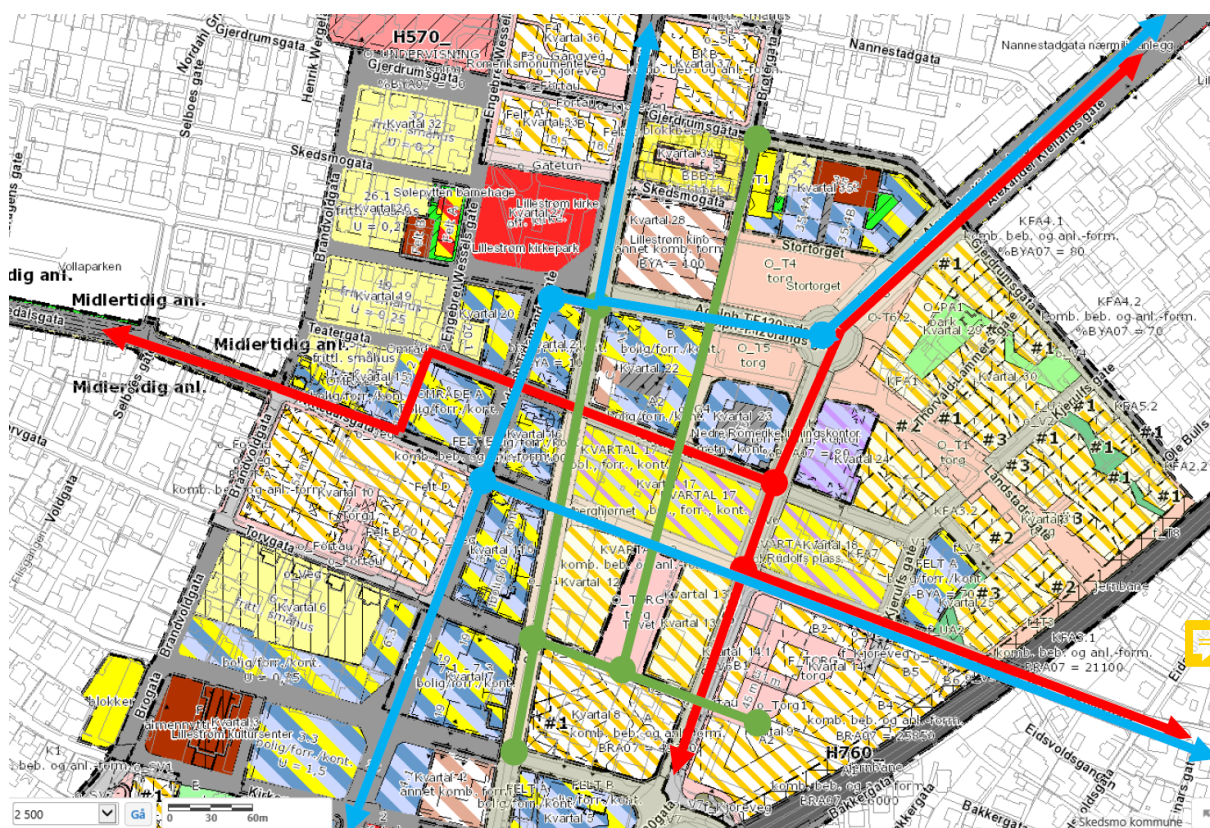
Hovedplanen for sykkel er betegnet som et satsingsdokument.



Figur 9: Utsnitt av «Hovedplan sykkel 2019-2023 tiltak», Skedsmo kommune

3.2 Byutviklingsplan for Lillestrøm

Lillestrøm kommune arbeider med en byutviklingsplan. Foreløpige forslag til gatebruk i planområdet innebærer at Parkalléen over Stortorget og videre mot vest stenges for biltrafikk og blir en bussgate. Stortorget vil med dette bli et mer sammenhengende byrom. Også i dette forslaget vurderes det å stenge Storgata for gjennomkjøring med bil.



Figur 10: Byutviklingskart over Lillestrøm. Røde linjer er bil, blått er kollektiv og grønt er gange.

Biltrafikken i øst/vest-retningen er i dette forslaget lagt til Teatergata og videre i Nittedalsgata, som vist på Figur 10.

3.3 Føringer for det videre planarbeid

For Lillestrøm sentrum foreligger både vedtatte planer, som Kommuneplanen, og planer under utvikling, som Byutviklingsplanen.

Oppsummert viser de forskjellige planene at Storgata foreslås stengt for gjennomkjøring for vanlig biltrafikk og kollektivtrafikken blir prioritert. Dette vil medføre at det vil bli overført trafikk fra Storgata til Alexander Kiellands gate, og det vil fortsatt være stor trafikk gjennom rundkjøringen.


Alexander Kiellands gate bør derfor fortsatt ha samme standard som i dag. Når det gjelder Parkalléen, viser den vedtatt kommuneplanen at den fortsatt skal være en hovedvei gjennom Stortorget, mens byutviklingsplanen foreløpig foreslår at biltrafikken i øst/vest-retningen flyttes til Teatergata. Valg av løsning synes ikke å ha vesentlig betydning for utforming av krysset på Stortorget.

Eventuelle tiltak i Solheimsgata og Jernbanegata, som vurderes i byutviklingsplanen, vil ha betydning for trafikken forbi Stortorget, men det er usikkert hvor store endringene i trafikkbildet vil bli.

4 Parkering

4.1 Generelt

Det legges opp til en fortetting av Lillestrøm by. Flere sentrale kvartaler er under endring, med flere omfattende utbyggingsprosjekter. Noen er under bygging, mens andre er på planleggingsstadiet. Dette kan påvirke det totale antall allment tilgjengelige parkeringsplasser. I den videre analysen vil det bli gjort en vurdering av i hvilket omfang eksisterende p-plasser bør erstattes ved en bruksendring på Stortorvet.

I kommuneplanen, vedtatt i juni 2019, tillates det underjordisk parkeringskjeller under hele eller deler av Stortorget, og den legger til grunn at dagens overflateparkering skal fjernes.² 

Det har ikke foreligget en totaloversikt over antall parkeringsplasser innenfor analyseområdet. For å kunne vurdere om det er behov for å erstatte parkeringsplassene på Stortorget og for å få en bedre oversikt over parkeringssituasjonen, ble det gjennomført parkeringsregistreringer, og det er gjort en sammenstilling av alle tilgjengelig parkeringsdata. Informasjonen er brukt til å kartlegge allment tilgjengelige parkeringsplasser innenfor det definerte analyseområdet i dagens situasjon og vurdere fremtidig parkeringsdekning. Med allment tilgjengelige parkeringsplasser menes ethvert areal hvor allmenheten lovlig kan parkere. Dette gjelder for eksempel gateparkering, parkering i tilknytning til offentlig eller privat tjenestetilbud, idrettsarenaer og kjøpesentre.

4.2 Lillestrøm kommunes parkeringspolitikk

«Lillestrøm har gjennom det siste tiåret gått mot en stadig mer restriktiv parkeringspolitikk. Der kommuneplanen tidligere hadde minimums parkeringsnorm for å sikre at det ble bygd nok private parkeringsplasser, er hensikten nå å unngå at det etableres for mange parkeringsplasser. Trafikkveksten kan ikke fortsette i samme takt som den har hatt de siste tiårene, og redusert parkeringsdekning er det klart mest effektive virkemiddelet man har for å redusere personbiltrafikk».³

«Skedsmo kommunes parkeringsstrategi er at kommunen skal bidra til å nå nullvekstmålet ved å redusere den totale parkeringsdekningen. I Lillestrøm skal byliv prioriteres foran parkering, og parkeringstilbudet som gis skal være effektivt og sikre tilgjengelighet for prioriterte brukere».⁴

Redusert parkeringstilbud skal bidra til å begrense andelen personbilturer.

I Kommuneplan 2019-2030 står det følgende:

«Det er generelt viktig å redusere parkeringsdekningen ved all virksomhet, også boligbebyggelse, fordi antall biler i den gjennomsnittlige husstand er bestemmende for hvor mye biltrafikk som genereres. En restriktiv strategi for parkeringstilbud forutsetter i stor grad at denne ses i sammenheng med arealutviklingen, der riktig plassering av virksomheter er avgjørende.

Samtidig er det viktig å sikre at attraktiviteten i byene og tettstedene bevares, og etter hvert forsterkes. Dette forutsetter blant annet at det skal være tilgang til byområdene, også med personbil, men at dette tilbudet er rettet mot prioriterte grupper.

Det blir i tillegg viktig å jobbe med plassering og utforming av parkeringsanleggene, som ikke bør skape mer biltrafikk i sentrumskjernen. Det bør søkes løsninger for sambruk mellom flere funksjoner, slik at de plassene som etableres får en mest mulig effektiv bruk, og at de bidrar til en effektiv arealutvikling».

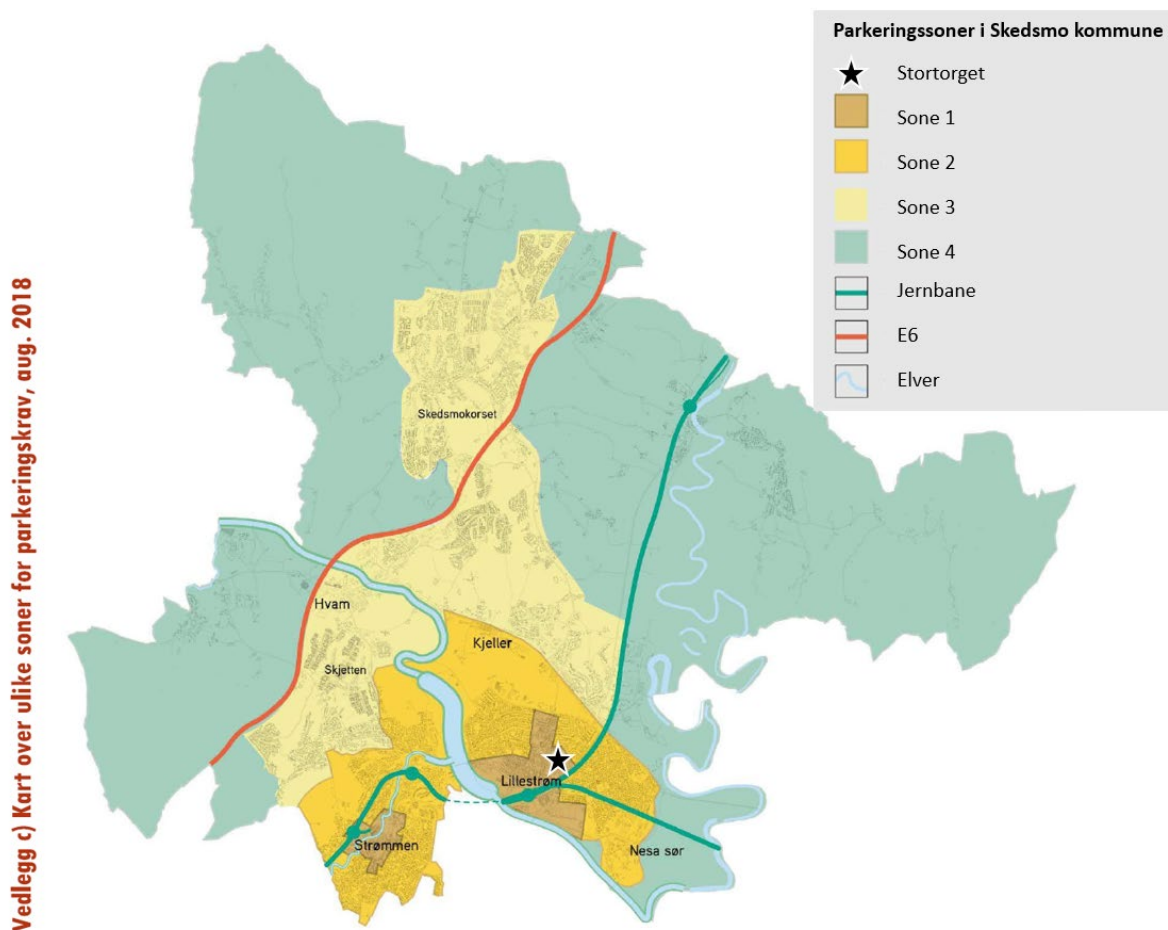
² § 4-3.1 KGS1, Kommuneplan 2019-2030, Planbestemmelser, Skedsmo kommune, juni 2019

³ Samferdselsplan for Skedsmo 2016-2030, Skedsmo kommune

⁴ Kommuneplan 2019-2030, Mål og strategier, Skedsmo kommune, juni 2019

Lillestrøm kommune er inndelt i fire parkeringssoner. Planområdet ligger innenfor parkeringssone 1, se Figur 11. Parkeringsnormen ligger i vedtatt kommuneplan 2019-2030

Parkeringsnormen for bilplasser er endret fra minimums- til maksimumsverdier. For sykkelparkering opererer normen med minimumsverdier.



Figur 11: Temakart for parkeringssoner i Skedsmo, august 2018. (Kilde: Kommuneplan 2019-2030, Planbestemmelser, Skedsmo kommune)

Innenfor sone 1 gjelder følgende parkeringskrav:

Arealformål	Bilparkering	Sykkelparkering	Per enhet
Boligblokk og terrassehus	Maks. 0,7	Min. 2,2	Per boenhet
Forretning, detaljhandel	Maks. 1,0	Min. 1,5	Per 100 m ² BRA
Forretning, senter	Maks. 1,0	Min. 1,0	Per 100 m ² BRA
Kontor	Maks. 0,25	Min. 2,5	Per 100 m ² BRA
Hotell	Maks. 0,1	Min. 0,1	Per gjesterom
Restaurant/café	0	Min. 0,2	Per sitteplass
Annen offentlig/privat tjenesteyting	Maks. 0,5	Min. 1,5	Per ansatt
Bussholdeplass	0	Min. 4,0	Per holdeplass og retning

Tabell 1: Gjeldende parkeringskrav i sone 1. Relevante krav i henhold til planlagt utbygging innenfor analyseområdet. (Kilde: Kommuneplan 2019-2030, Planbestemmelser, Skedsmo kommune)

Kommunen kan kreve at all sykkelparkering innenfor sonen skal være innendørs. Oppstillingsplasser i tilknytning til forretning og offentlig og privat tjenesteyting skal være allment tilgjengelig.

4.2.1 Parkeringsstrategi

Parkeringsstrategien var opprinnelig tenkt som et vedlegg til *Kommuneplanen 2019 – 2030*, men ble ikke godkjent i kommunestyrets behandling av kommuneplanen. Den ble senere revidert og vedtatt 04. september 2019.

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 og byvekstavtalen er nullvekst for persontransport med bil. Det vil si at veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Nullvekstmålet er en viktig føring for transportpolitikken i Lillestrøm. Parkeringsregulering trekkes fram som kanskje det viktigste virkemiddelet kommunen har for å nå nullvekstmålet.⁵

Parkeringsstrategien er formulert tre hovedmål:

- A. Bidra til å nå nullvekstmålet ved å påvirke reisemiddelvalg
- B. Skape gode byrom ved å prioritere gode byfunksjoner fremfor parkering
- C. Sikre god tilgjengelighet for prioriterte brukere

4.3 Levende torg

Siden 2014 har Lillestrøm kommune arrangert «Levende torg» på Stortorget. Fra slutten av juni til midten av september ble deler av parkeringsplassene på Stortorget omgjort til et byrom for opphold, lek og andre aktiviteter. Deler av parkeringsplassene ble midlertidig stengt og det ble satt opp klatrestativ, hengekøyer, trampoliner og andre elementer som inviterer til byliv.

Under befaringen og registreringen 15.august 2019 (dagtid), var det høy aktivitet i området.

Bakgrunnen for prosjektet er å vise kommunens befolkning hvordan en høyere og tettere by også vil skape attraktive og åpne rom, og derav bidra til en positiv holdning til byutviklingen.⁶

⁵ Parkeringsstrategi, Skedsmo kommune, august 2019

⁶ <https://www.skedsmo.kommune.no/Politikk-og-innsyn/Planer/prosjekter/levende-torg/>

4.4 Byens storstue

Stortorget kan være ett av flere mulige steder som kan fungere som byens «storstue» ved feiring av 17. mai og andre større arrangementer, der det er behov for plass til et større antall mennesker.

4.5 Parkeringsbelegg

Skedsmo parkering gjennomførte høsten 2018 en parkeringsundersøkelse på offentlig regulerte parkeringsplasser i Lillestrøm sentrum. Registreringene ble gjennomført som beleggundersøkelse⁷ og ved innsamling av statistikk fra billettautomater. Resultatene er sammenfattet i en rapport⁸. Hensikten var å dokumentere parkeringssituasjonen i sentrum og gjøre vurderinger med tanke på den vedtatte parkeringspolitikken og tilgjengelighet på avgiftsparkeringsplasser, ref. til tekstramme nedenfor. Tilsvarende undersøkelser ble gjennomført i 2003 og for årene 2005 til 2017.

Skedsmo Parkering driver det offentlige parkeringstilbudet i samsvar med fastsatte parkeringspolitiske mål. De gjeldende parkeringspolitiske målene for Skedsmo kommune, angir følgende:

For å sikre god tilgjengelighet, skal parkeringsplasser med offentlig regulering drives slik at belegget på grupper av parkeringsplasser på normal hverdag i **maksimaltime ikke overstiger ca. 95 %**, eller **over 4-timers periode ikke overstiger ca. 85 %**.

«Belegg på (utnyttelse av) parkeringsplasser er en god indikator på om det er lett eller vanskelig å finne ledig parkeringsplass (god eller dårlig tilgjengelighet). Når belegget overstiger grenseverdiene fastsatt som parkeringspolitiske mål, vil det være vanskelig å finne ledig plass».

Rapporten konkluderte med at belegget var for høyt flere steder, spesielt i syd-enden av sentrum (sone 1), jfr. kommunens parkeringspolitiske mål, som sier at grupper av parkeringsplasser ikke skal ha et belegg som overstiger 95 % av kapasiteten i maksimaltiden en vanlig hverdag. Jo høyere utnyttelsen er, jo vanskeligere er det å finne en ledig plass, og det medfører ekstra søkekjøring.

Til tross for høyt belegg flere steder, var anbefalingen fra Parkeringsetaten å ikke justere dagens parkeringsordning, men heller foreta en ny vurdering etter innført maksimalt halv pris for nullutslippskjøretøy.

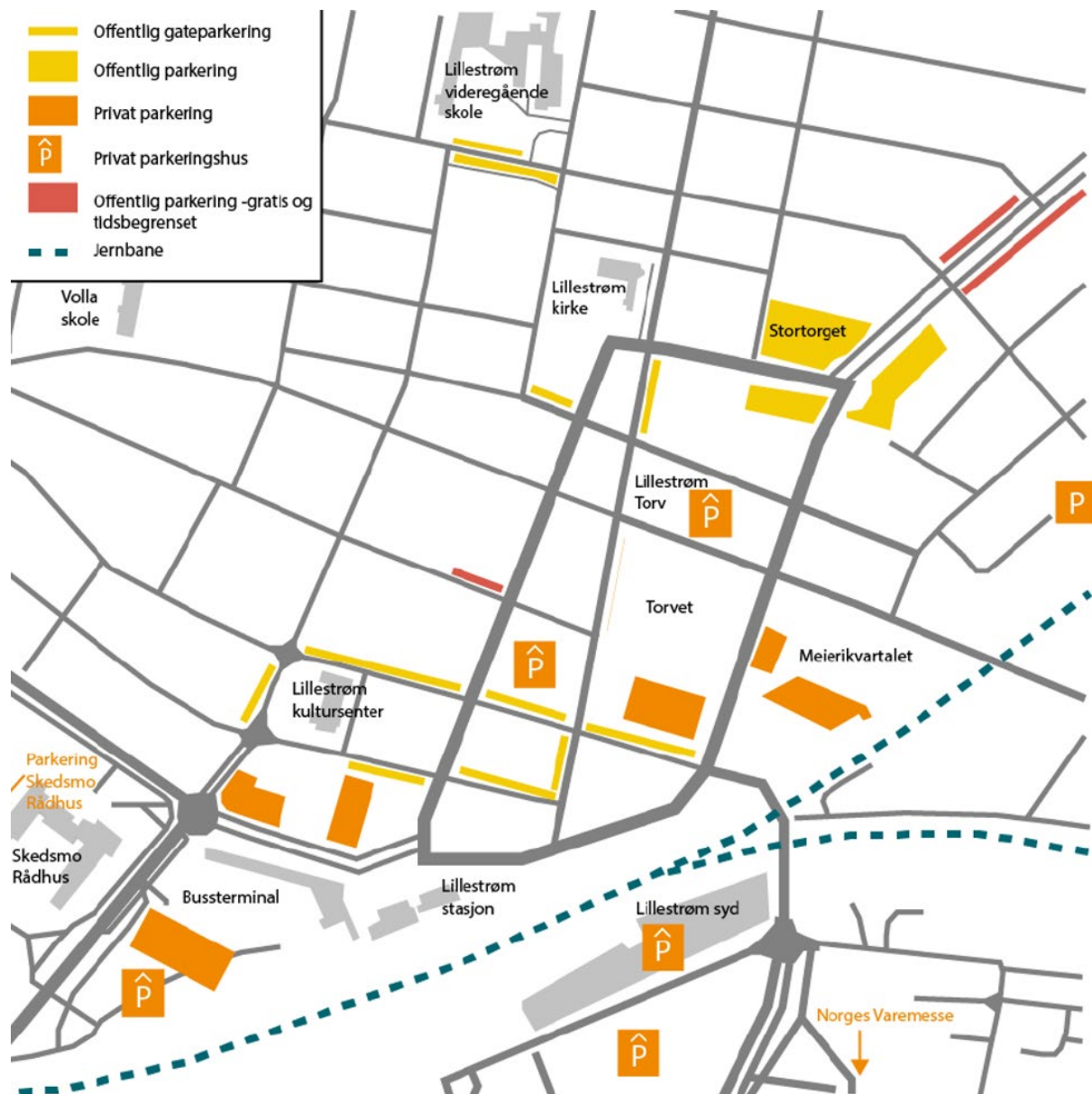
For Stortorget øst, nord og syd var det generelt lavt belegg og lett å finne ledig parkeringsplass. Unntaket var lørdag mellom kl. 13 og 15 på Stortorget nord, da belegget lå på rundt 90 %. På Stortorget syd har det i registreringsperioden vært betydelig redusert kapasitet, grunnet byggeaktiviteter og riggplass. Til tross for redusert kapasitet har det vært en betydelig nedgang i belegget. I rapporten står det at det kan tenkes at byggeaktiviteten har hatt en avvisende effekt på etterspørselen etter parkering på dette stedet. De som ellers hadde parkert på Stortorget syd, har trolig parkert på Stortorget nord, da det generelt er mange ledige plasser der.

Detaljert oversikt for parkeringsbelegget over døgnet er vist på Figur 18, Figur 19 og Figur 20 i vedlegget.

Figur 12 viser en oversikt over plassering av allment tilgjengelige parkeringsplasser i Lillestrøm sentrum.

⁷ Antall parkerte biler, innenfor parkeringsområdene som inngikk i undersøkelsen, ble registrert på faste klokkeslett én gang hver time.

⁸ Evaluering av offentlig parkeringsordning, Skedsmo parkering, 2018



Figur 12: Privat og offentlig parkeringstilbud i Lillestrøm sentrum. Allment tilgjengelig vilkårsparkering. (Kilde: Parkeringsstrategi, Skedsmo kommune, august 2019)

Parkeringsregistreringene viser at det kan være høyt belegg på noen av de offentlige p-lassene i den sørlige delen av sentrum. På plassene på Stortorget er det registrert et betydelig antall ledige plasser på en vanlig hverdag. Det er bare noe timer på lørdager at belegget ligger opp mot maksimalt belegg på de tre p-plassene som er knyttet til Stortorget.

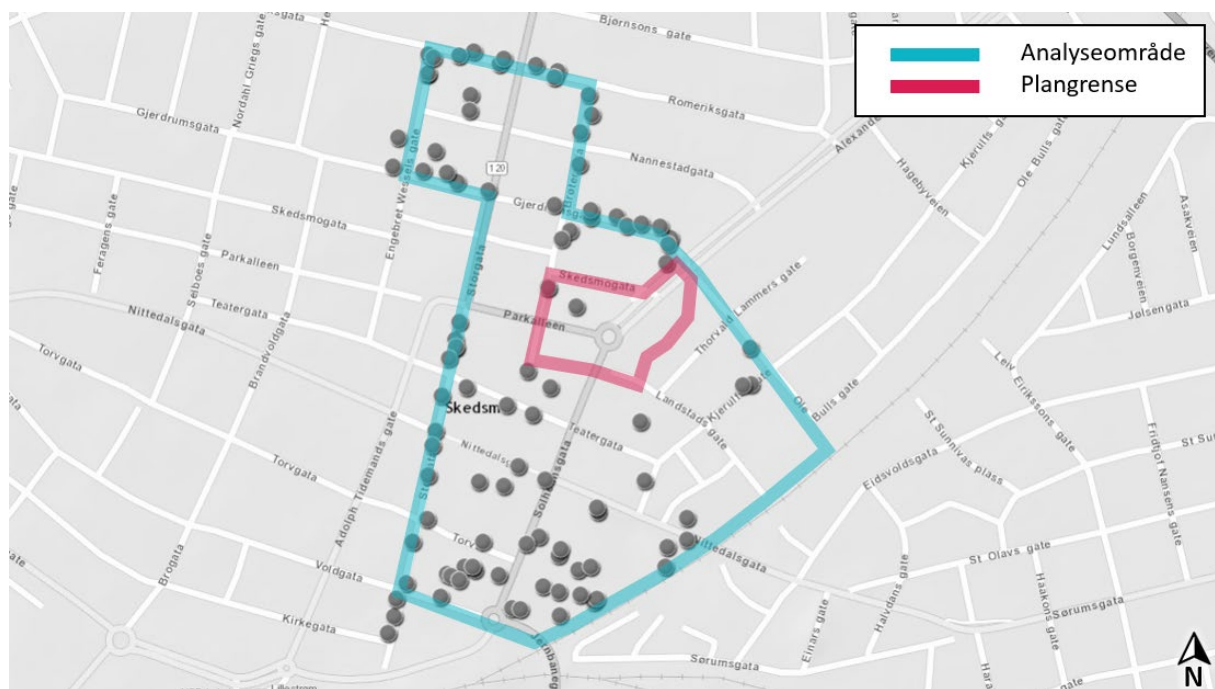
4.6 Kartlegging av parkeringsplasser i Lillestrøm sentrum

Det er blitt gjennomført en registrering av antall bil- og sykkelparkeringsplasser innenfor det definerte analyseområdet (vist med blå strek i Figur 1) for dagens situasjon. Det er dessuten foretatt en kartlegging av prosjekter under utbygging og prosjekter under planlegging. I tillegg er det hentet inn informasjon om antall parkeringsplasser for noen av de større parkeringsanleggene som ligger utenfor analyseområdet, men innenfor gangavstand til sentrum. Gangavstand til sentrum er i denne rapporten regnet som maksimalt 10 minutter å gå til Lillestrøm Torv, ifølge Google Maps.

4.6.1 Registrering av bil- og sykkelparkering i dagens situasjon

For å kartlegge alle allment tilgjengelige parkeringsplasser innenfor analyseområdet i dagens situasjon, er det i hovedsak brukt manuelle registreringer. Registreringene er blitt supplert med informasjon fra Skedsmo parkering, private parkeringsselskap og kart.

Norconsult gikk befarings i Lillestrøm sentrum 15 august 2019 og registrerte allment tilgjengelige bil- og sykkelparkeringsplasser innenfor analyseområdet. Dette inkluderte gateparkering, parkering i tilknytning til offentlig eller privat tjenestetilbud, kjøpesentre eller annen næringsvirksomhet. Parkeringsplasser forbeholdt ansatte ble ikke registrert. På steder hvor det var lovlig å parkere, men ingen oppmerkede plasser, ble det foretatt en skjønnsmessig vurdering av hvor mange biler det var plass til. Det ble ikke differensiert mellom plasser med og uten avgift. Registreringene av bil og sykkel er vist som prikker i Figur 13.



Figur 13: Parkeringsregistreringer gjennomført av Norconsult. De blå prikkene viser registreringene av bil- og sykkelparkeringsplasser. Det kan være flere parkeringsplasser for hver prikk. (Kilde/verktøy: ArcGIS)

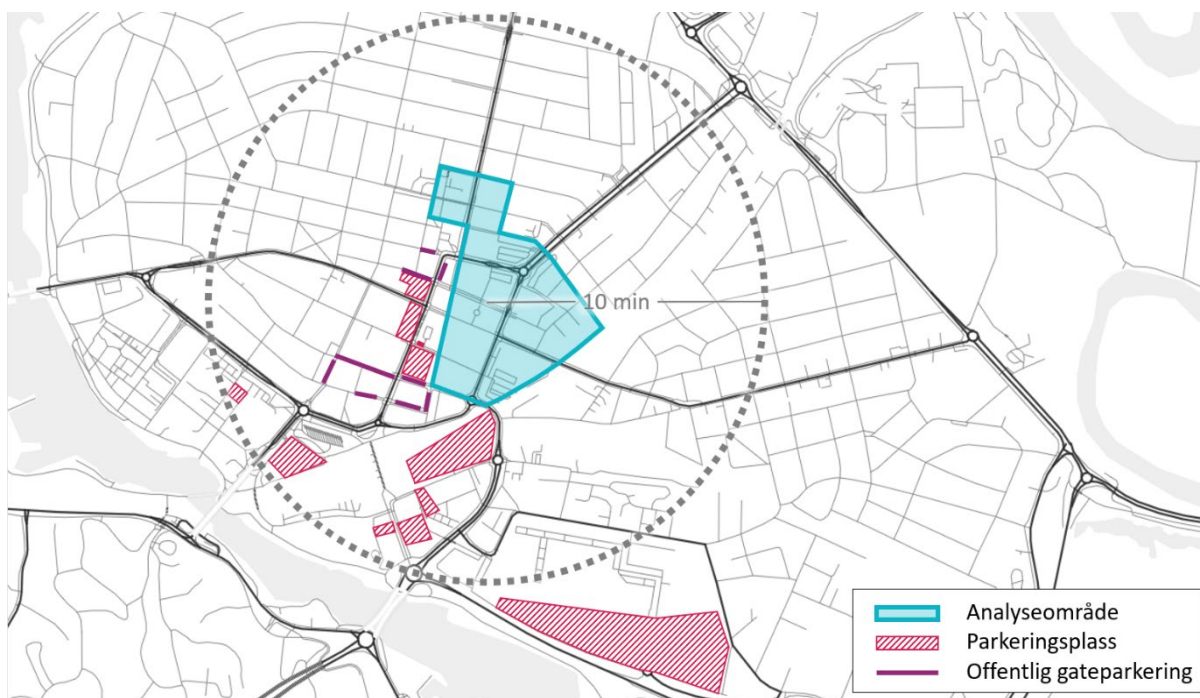
Beleggundersøkelsen til Skedsmo parkering omfattet belegg på offentlige parkeringsplasser flere steder i byen. Innenfor analyseområdet omfatter registreringene Voldgata, Storgata, Gjerdrumsgata og de tre parkeringsplassene som omkranser rundkjøringen på Stortorget. I tillegg er det hentet inn tall for det privateide parkeringshuset på Lillestrøm torv.

Tabellen under viser en total oversikt over antall allment tilgjengelige parkeringsplasser innenfor det definerte analyseområdet, vist med blå strek i Figur 1 og Figur 13.

Type parkering	Antall
Sykkel	343
Bysykkel	20
HC	20
Bil	2 100
SUM sykkel	363
SUM bil	2 120

Tabell 2: Allment tilgjengelige parkeringsplasser innenfor analyseområdet.

Det finnes ellers flere større parkeringsanlegg utenfor analyseområdet, med kort gangavstand til sentrum (ca. 10 minutter), som er relevant for å finne parkeringsdekningen til Lillestrøm sentrum generelt. Det er ikke gjennomført en grundig kartlegging av parkering utover analyseområdet, men det er gjort et anslag. De største parkeringsanleggene innenfor ca. 10 minutters gangavstand til sentrum, er illustrert i Figur 14 og listet opp i Tabell 3. Parkeringsplassene som er omtalt i beleggundersøkelsen (jf. kapittel 4.5) inngår også i oversikten. Informasjon om parkeringsanleggene er tatt fra kart og Q-park.no. Det er ikke tatt opp sykkelparkeringsplasser utenfor analyseområdet.⁹



Figur 14: Offentlig gateparkering og større parkeringsanlegg som er lokalisert utenfor analyseområdet, innenfor ca. 10 minutters gangavstand til sentrum. I tillegg er parkeringsplassene til Norges varemesse markert utenfor den stiplede linjen. Figuren illustrerer ikke all offentlige gateparkering i sentrum, men kun de som inngår i beleggundersøkelsen.

⁹ Det foreligger en tabell over plasser i parkeringsstrategien, der resultatet nord for jernbanen er omtrent sammenfallende med denne oppstillingen. De to tabellene kan likevel ikke sammenlignes da det er ulikheter mht. tall per parkeringsplass og antall plasser som er tatt med.

Parkeringsanlegg	Bil	HC
Lillestrøm Syd	760	9
Tærud	100	3
Portalen	180	
Kanalveien	120	2
Rådhusparken	45	
Byhaven (sett fra bilder på nett)	180	1
Rema 1000 kundeparkering	55	2
Kiwi kundeparkering	50	2
Romerike Helsebygg	180 ¹⁰	
Voldgata, Kirkegata og Brogata	55	4
Jonas Lies gate 5	60	1
Kirkegata 8	45	2
Pendlerparkering ved jernbanen	155	2
SUM	1 985	28

Tabell 3: Allment tilgjengelige parkeringsplasser i gangavstand til Lillestrøm sentrum, utenfor analyseområdet.

Totalt finnes det **4 100** allment tilgjengelige biloppstillingsplasser i Lillestrøm sentrum. Dette er samlet parkering fra tabell 2 (bil+HC), innenfor analyseområdet, og tabell 3 (bil) med de utvalgte parkeringsanleggene utenfor analyseområdet, men som har gangavstand til sentrum. I tillegg er det flere parkeringsplasser med relativt kort avstand til sentrum, men som ikke er blitt registrert i. Eksempelvis har Norges varemesse 2 800 parkeringsplasser.

Parkeringsplasser reservert for ansatte har ikke blitt registrert. Kommunen har selv mange parkeringsplasser ved rådhuset og politistasjonen. Plassene er avgiftsbelagte og forbeholdt ansatte i tidsrommet 07-17, resten av døgnet er de gratis og allment tilgjengelige.

4.6.2 Sykkelparkering

Innenfor analyseområdet er det registrert ca. 350 p-plasser for sykkel. I forbindelse med parkeringsregistreringen ble det observert at det var mange ledige sykkelplasser, selv i august som er en av månedene med høyest bruk av sykkel.

De vedtatte parkeringsbestemmelsene i kommuneplanen gir god dekning for sykkelparkering, også med en betydelig økning i bruk av sykkel. Kommunen har som mål at 10 % av alle reiser skal være sykkelturer.

¹⁰ Opplysninger fra ansatt i Aimo Park Norway

4.6.3 Parkeringsplasser under bygging

Kvartal 37, 31 og 25 er under utbygging. Se fig 1. Parkeringsplasser i forbindelse med utbyggingene er listet opp og summert i Tabell 4. Parkeringsplassene i kvartal 37 er bestemt i reguleringsplanen. Antall plasser i kvartal 31 er beregnet utfra gjeldende parkeringskrav og BRA. (metoden er beskrevet nærmere i kapittel 4.6.4). For kvartal 25 er det mottatt tall fra Lillestrøm kommune om parkeringsplasser i byggesøknaden. I beregningene er det antatt at 60 % er allment tilgjengelige.

Kvartal	Bilparkering	Allment tilgjengelig bilparkering	Sykkelparkering
37	51	30	280
31	53	32	264
25	303	182	681
SUM	407	244	1 225

Tabell 4: Regulerte parkeringsplasser. (Kilde: Skedsmo kommune)

4.6.4 Planlagte parkeringsplasser

Det foreligger ikke en total oversikt over antall parkeringsplasser planlagt i forbindelse med øvrige utbygginger innenfor områdeplanen for Lillestrøm øst. Dette er derfor beregnet utfra parkeringskravene i gjeldende kommuneplan og anslått arealfordeling i COWIS rapport¹¹. Unntaket er kvartal 14, der det foreligger byggesøknad for totalt 91 bilparkeringsplasser og 1 506 sykkelplasser. Det er antatt at samtlige er allment tilgjengelige, da det bare er planlagt forretning og kontor i dette kvartalet. Anslag for antall planlagte parkeringsplasser er vist i Tabell 5.

Det er antatt at areal avsatt til boliger er blokkbebyggelse, og at hver bolig har et bruksareal på 60 m² og at forretningsarealer er forretning med detaljhandel. Det er antatt at bil- og sykkelparkeringsplassene tilknyttet næring/kontor er allment tilgjengelig, og at de som er tilknyttet boliger, ikke er det.

Generelt er det usikkerhet i beregningene av allment tilgjengelige parkeringsplasser knyttet til områder under utbygging, og til planlagte områder der utbyggingen ikke er startet ennå.

Kvartal	Forretning (BRA)	Kontor (BRA)	Bolig (BRA)	Allment tilgjengelig bilparkering (maks.)	Allment tilgjengelig sykkelparkering (min.)
8	3200	3200	1600	40	128
14				91	1 506
18	1000		3000	10	15
29			850	0	0
30			1200	0	0
34	10000	2500		106	213
SUM				247	1 862

Tabell 5: Planlagt bruksareal og formål per utbyggingskvartal, samt krav til parkering i henhold til kommuneplan 2019-2030. (Kilde: Trafikkutredning Lillestrøm øst, 06.12.13, COWI)

¹¹ Trafikkutredning Lillestrøm øst, 06.12.13, COWI

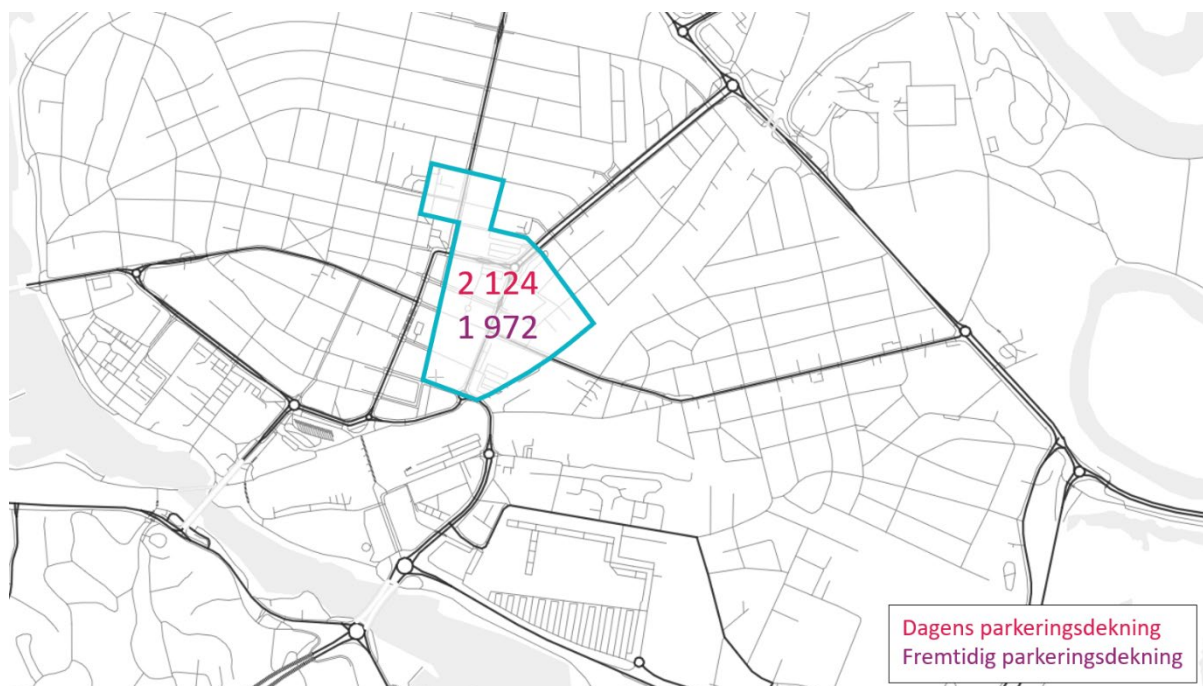
4.6.5 Fremtidig parkeringsdekning

Det finnes i dag ca. 2 120 allment tilgjengelig parkeringsplasser innenfor analyseområdet, og det skal etableres ca. 490 biloppstillingsplasser (244+247), som enten er under bygging eller under planlegging. Kartleggingen av parkeringsplasser, som ble utført av Norconsult høsten 2019, viste at det i dag finnes ca. 640 parkeringsplassene innenfor de kvartalene som skal bygges ut innenfor analyseområdet. Dersom alle disse plassene fjernes, vil det være ca. 2 060 allment tilgjengelig plasser innenfor analyseområdet i fremtidig situasjon. Det vil si en reduksjon på 152 plasser i forhold til dagens situasjon.

Allment tilgjengelig bilparkering innenfor analyseområdet	
Dagens situasjon	2 124
Under bygging	+ 244
Planlagt	+ 247
Plasser som fjernes	- 643
SUM	1 972

Tabell 6: Allment tilgjengelige parkeringsplasser innenfor analyseområdet.

Av de plassene som fjernes, utgjør dagens parkering på Stortorget ca. 275 plasser.



Figur 15: Dagens og fremtidig parkeringsdekning innenfor analyseområdet.

4.6.6 Oppsummering parkering

Gjennomgang av parkeringssituasjonen viser at det generelt er god parkeringsdekning i Lillestrøm sentrum, og at de planlagte endringene ikke har stor betydning for den samlede parkeringssituasjonen. Ut fra dette skulle det ikke være nødvendig eller hensiktsmessig å erstatte parkeringsplassene på Stortorget ved bruksendring.

Samtidig er parkeringsdekningen i umiddelbar tilknytning til Stortorget ikke like bra, og av hensyn til publikumsrettet virksomhet i området ved Stortorget, bør man opprettholde noe parkeringskapasitet for å ivareta parkeringsbehov knyttet til kultur, forretninger og næringslivet for øvrig.

5 Parkeringsløsninger og kostnader

Den analysen som er gjennomført, viser at det totalt sett er relativt god parkeringsdekning i Lillestrøm sentrum, selv uten parkeringsplasser på Stortorget.

Gjennom Kommuneplanen som ble vedtatt i 2019 gis det mulighet for å anlegge p-plasser under bakken på Stortorget.

Uavhengig av om plassene på Stortorget bør erstattes eller ikke, er det gjennomført grove estimater av investeringskostnader for alternative løsninger for p-anlegg over og under bakken på Stortorget:

1. Erstatte alle p-plassene på Stortorget, ca. 275 plasser, med et underjordisk p-anlegg. Det innebærer to etasjer under bakken på Stortorget nord og en etasje under Stortorget sør
2. Erstatte 200 plasser under bakken, Stortorget øst
3. Erstatte 200 plasser, innlemmet i bygg over bakken, Stortorget øst.

I tillegg er det vurdert på hvor mange plasser som kan anlegges i én etasje under bakken på Stortorget nord og gitt et grovt estimat av kostnadene knyttet til denne løsningen.

5.1 Kostnader parkeringsanlegg

5.1.1 Generelt

Det er gjennomført et grovt estimat av kostnader knyttet til å etablere alternative parkeringsløsninger på Stortorget: Det er sett på parkering i én eller to etasjer under bakken og parkering integrert i et bygg med næringsarealer.

Det er påvist at det er relativt dårlige grunnforhold i området ved Stortorget og store dybder til fjell. Et parkeringshus under bakken må derfor fundamenters på friksjonspeler, og det må settes permanent spunt rundt hele byggegroppen.

Grunnvannet står relativt høyt i området, så et parkeringshus under bakken må bygges vanntett og sikres mot oppdrift. Dette gir ekstra høye byggekostnader.

5.1.2 Kostnader for p-anlegg under bakken:

Kalkylekostnad for parkeringshus under bakken er beregnet til kr. 20 000 - 25 000 kr/m²

Det er gjort skissemessige vurderinger av utforming av p-hus på Stortorget nord. Det antas at hver parkeringsplass i gjennomsnitt vil kreve 28 m². Med dette arealet pr. plass, gir det en kostnad fra kr. 560 000 til kr.700 000 pr. parkeringsplass. Dersom det blir mulig å få til en mer rasjonell utnyttelse av p-arealet, slik at arealet pr. plass kan reduseres, vil prisen pr. plass kunne bli noe lavere.

5.1.3 Kostnader for p-hus over bakken

Det er også gjennomført prisestimat for parkering over bakken, som en integrert del av et bygg. Det er her tatt utgangspunkt i at det skal være 200 plasser fordelt på to etasjer. Prisestimatet viser en kalkylekostnad på kr. 8 000 – 12 000 kr/m². Med 28 m² pr bilplass, gir det en kostnad på kr 225 000 - 335 000 pr. plass.

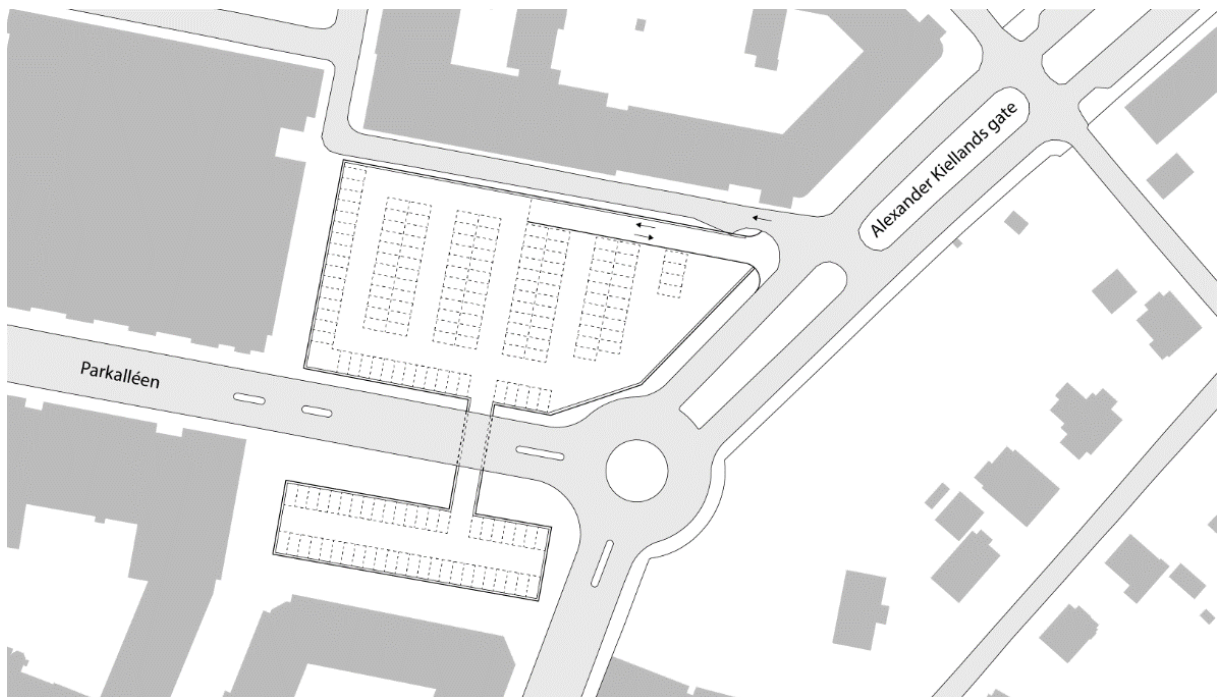
5.2 Kostnader for alternative løsninger.

5.2.1 Alle plasser erstattes under Stortorget nord og Stortorget sør

Under Stortorget nord vil det være plass til ca. 110-115 plasser pr etasje. Det vil si at to etasjer vil gi 220-230 bilplasser, som tilsvarer omtrent 80 % av de bilene som parkerer på hele Stortorget i dag. Med 615 000 til 700 000 pr. plass gir dette en total kostnad på 140-160 mill. kr.

For å oppnå tilnærmet full erstatning for alle dagens plasser, vil det være nødvendig å anlegge i tillegg én etasje med ca. 45 plasser under søndre del av Stortorget, med en forbindelse under Parkalléen.

Dette vil gi en tilleggskostnad på mellom 30 og 35 mill. kr, slik at en samlet estimert kostnad for å erstatte alle parkeringsplassene på Stortorget vil bli 170-195 mill. kr. Dette er prosjektkostnad inkl. mva.



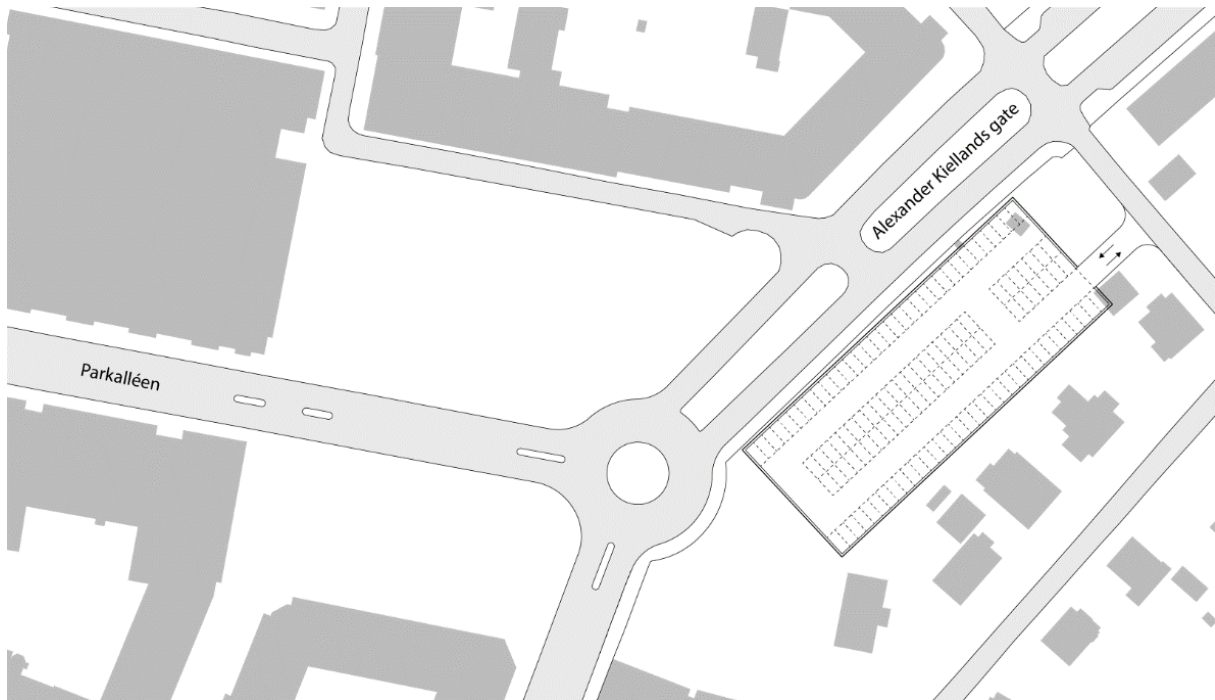
Figur 16: Mulig utforming av parkeringsanlegg under bakken på Stortorget nord og sør. (Illustrasjon: Norconsult AS)

Som et alternativ er det vurdert å bygge bare én etasje under bakken på Stortorget nord. Det gir i størrelsesorden 115 p-plasser. Med en kostnad pr. parkeringsplass på ca. 620 000, gir dette et samlet kostnadsestimat på ca. kr. 72 mill. Denne løsningen gir en parkeringskapasitet på ca. 40 % av dagens kapasitet. Denne kapasiteten er litt under det gjennomsnittlige parkeringsbelegget på Stortorget en vanlig hverdag.

5.2.2 Underjordisk p-hus Stortorget øst

Selv om det foreligger en områderegulering, er det muligheter for å påvirke utformingen av bebyggelsen i den videre planprosessen. Vi har tatt utgangspunkt i at det kan bygges omtrent 100 p-plasser innenfor fotavtrykket til ny bebyggelse, dvs. at to parkeringsetasjer vil gi 200 plasser.

Her forutsettes det at det bygges næringsareal og/eller boliger over p-huset. I dette tilfellet antas at man ligger på nedre del av kostnadsestimatet, dvs. kr. 560 000 pr. plass. Med 28 m² pr. plass gir dette en samlet pris på ca. 112 mill.kr.



Figur 17: Mulig utforming av p-anlegg, Stortorget øst. (Illustrasjon: Norconsult AS)

Figur 14 viser et mulig fotavtrykk for et p-anlegg på Stortorget øst. Utformingen må ses i sammenheng med bebyggelsen over. Det vil være forskjellige løsninger for ramper, avhengig av om parkeringen legges under bakken eller med en eller to etasjer integrert i bygget over bakken.

5.2.3 P-hus som en del av bebyggelse over bakken.

Her forutsettes det også to etasjer med parkering, dvs. ca. 200 plasser, som en del av nærings- og/eller boligbygg. Kostnadene for p-hus over bakken er estimert til mellom 225 000 og 335 000 pr. plass. Dersom det legges til grunn en gjennomsnittsverdi på kr. 280 000 pr. plass, gir dette en kostnad på i størrelsesorden kr. 55 mill. for 200 p-plasser.

5.3 Kostnadsvurdering gjennomført i 2005

Skedsmo kommune gjennomførte i 2005, med bistand fra Rambøll AS og BAAS entreprenører, en vurdering av alternative parkeringsanlegg i området på og ved Stortorget. Kostnadsberegningene ble da basert på prisnivå i år 2000. Dersom man tar utgangspunkt i m2- prisene som ble benyttet den gangen og økning i prisnivået frem til i dag, finner man meget godt samsvar mellom disse tallene og de som er beregnet nå.

5.4 Konklusjon

Etablering av parkering under bakken uten bebyggelse over, er svært kostnadskrevende. Derfor bør det diskuteres parkeringsløsninger i forbindelse med ny bebyggelse i tilknytning til torget. Omfanget av parkering bør også diskuteres og balanseres mellom ønsket om å erstatte eksisterende parkering og behovet for å opprettholde tilgjengelighet til virksomhet i området og aktiviteter på torget.

Høye etableringskostnader for p-hus vil sannsynligvis innebære høyere p-avgifter som vil ha en avvisende effekt og på grunn av god parkeringsdekning i sentrum generelt, medføre dårligere utnyttelse enn det er i dag.

Det er uhensiktsmessig å investere i kostbare p-plasser uten at det kan forventes høy etterspørsel og belegg.

6 Oppsummering og vurdering.

6.1 Trafikk

Den vedtatte kommuneplanen for Skedsmo viser at Alexander Kiellands gate, Solheimsgata og Parkalléen fortsatt skal være en del av hovedveinettet. Alexander Kiellands gate vil være en viktig innfartsåre fra nord og gatenettet over Stortorget bør opprettholdes. Det vil si at rundkjøringen på Stortorget fortsatt vil være et viktig knutepunkt i nordre del av sentrum.

Storgata skal bli en viktig kollektivgate fra nord, og for å sikre god fremkommeligheten for bussene, vil det være aktuelt å legge restriksjoner på biltrafikken her. Dette vil medføre at det kan bli overføring av biltrafikk fra Storgata til Alexander Kiellands gate, slik at Stortorget blir et like viktig knutepunkt som det er i dag.

Samtidig vurderes muligheter for å redusere gjennomkjøringstrafikken mellom nord og sør, gjennom sentrum ved f. eks å legge restriksjoner på kjøring i Solheimsgata eller stenge jernbaneundergangen i Jernbanegata. Slike tiltak vil kunne redusere trafikken i Alexander Kiellands gate.

På bakgrunn av de momentene som er omtalt over, er det relativt stor usikkerhet knyttet til fremtidig trafikk på gatene gjennom Stortorget. Frem til det er vedtatt og gjennomført større omlegginger av trafikksystemet, antas at biltrafikken vil bli omtrent på samme nivå som i dagens situasjon.

6.2 Parkering

Oversikten over tilgjengelige parkeringsplasser viser at parkeringsdekningen i Lillestrøm sentrum generelt er bra både i dag og i fremtiden. Om p-plassene på Stortorget erstattes ved en bruksendring eller ikke, har begrenset betydning for den generelle parkeringsdekningen i sentrum. Det er mer den lokale situasjonen ved Stortorget som endres og som bør hensyntas i den videre planleggingen.

Dersom alle deler av Stortorget omdisponeres til annen bruk, vil det forsvinne ca. 275 p-plasser. Den pågående og planlagte utbyggingen innenfor analyseområdet viser et overskudd på allment tilgjengelige plasser, slik at den totale reduksjonen i analyseområdet er i størrelsesorden 150 plasser, sammenlignet med dagens situasjon.

Beleggregistreringene gjennomført av Skedsmo parkering viser at på vanlige hverdager har de tre p-plassene på Stortorget til sammen en gjennomsnittlig utnyttelse på under 50 %. I kortere perioder på lørdag er det full utnyttelse på Stortorget nord og sør, mens Stortorget øst har utnyttelse på ca. 70 % i maks. time på lørdag. Dette viser at det på vanlige hverdager er svært god kapasitet på Stortorget totalt sett og det bare er noen timer på lørdag at belegget på plassene samlet sett nærmer seg kapasitetsgrensen. I tillegg kan det være høyt parkeringsbelegg på Stortorget når det er spesielle arrangementer eller hendelser i byen.

Registreringene viser også at utnyttelsen av parkeringsplassene på Stortorget har vært litt avtagende de siste årene.

Momenter knyttet til vurdering av behov for parkeringsplasser på Stortorget:

- Det vil være behov for p-plasser i tilknytning til Stortorget også i fremtiden, både for å dekke parkeringsbehovet som er der i dag og for å dekke behov knyttet til nye aktiviteter, avhengig av hvilke aktiviteter som legges dit. Aktiviteter med stor publikumstilstrømning vil gi økt trafikk, også en del biltrafikk, som vil ha behov for tilgang til p-plasser.
- Det kan være fordelaktig å legge til rette for et parkeringstilbud for trafikk som kommer fra nord. Det er en sentrumsnær parkering, men uten at den trekker biltrafikken helt inn i sentrumskjernen.

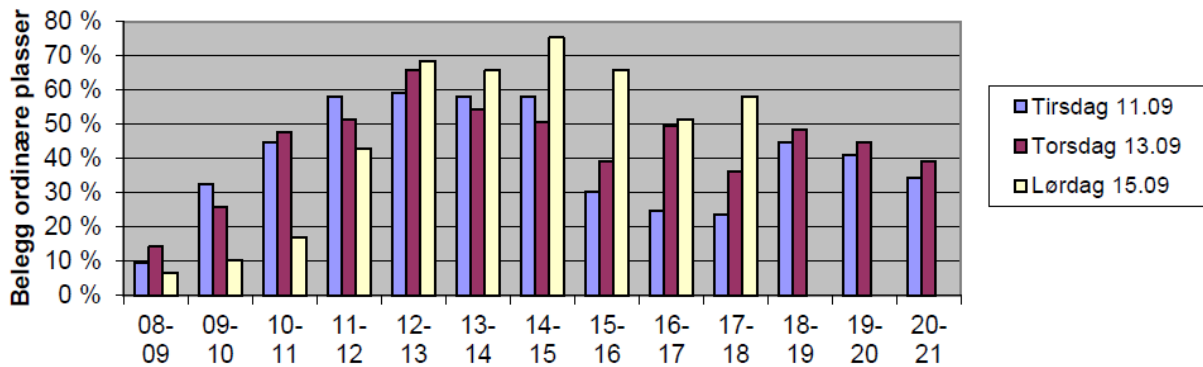
- Kommunen har satt som forutsetning at all økning i persontrafikken skal skje med kollektiv, sykkel eller gange, dvs. personbiltrafikken skal ikke øke fra dagens nivå. Det er også sagt at parkering skal benyttes som et viktig virkemiddel for å oppnå målsettingen om 0-økning i biltrafikken. Den vedtatte parkeringspolitikken bør legges til grunn i vurderinger om omfanget av parkeringen som bør erstattes.
- Dersom man bygger underjordisk p-anlegg på Stortorget nord, vil det sette begrensninger for hva torget kan benyttes til. Det vil blant annet være krevende å anlegge park med større trær på taket over p-hus under bakken.
- Det er meget kostbart å bygge p-plasser under bakken med de grunnforholdene som er her. Høye kostnader vil sannsynligvis innebære høyere p-avgifter og medføre enda dårligere utnyttelse av p-plassene enn det er i dag. Det er ikke hensiktsmessig å bygge kostbare p-plasser som bare benyttes fullt ut noen timer i uken.

På bakgrunn av disse momentene foreslås følgende.

- Selv om det generelt er god parkeringsdekning i Lillestrøm sentrum, bør det være allment tilgjengelige parkeringsplasser ved Stortorget for å ivareta næringsliv og aktiviteter i tilknytning til torget.
- Omfanget av fremtidig parkeringskapasitet på Stortorget bør vurderes. Med bakgrunn i dagens belegg, hensyn til 0-vekstmålet for biltrafikken og de omfattende kostnadene for etablering av p-plasser, synes det ikke hensiktsmessig å erstatte alle plassene som er på Stortorget i dag. Dersom man tar utgangspunkt i dagens parkeringsbelegg kan det være aktuelt å erstatte i størrelsesorden halvparten av dagens parkeringstilbud.
- Det foreslås at det ikke bygges parkering under Stortorget nord eller Stortorget sør, men at parkeringen legges til Stortorget øst, som en del av bolig-/næringsbebyggelse som planlegges der. Antall plasser i ny bebyggelse bør vurderes ut fra flere hensyn, blant annet en utforming av bebyggelsen som ivaretar byrommet på en god måte. Kommunen eier utviklingsområdet på østsiden av torvet og har muligheten til å sette krav om antall parkeringsplasser som skal være allment tilgjengelig. Økonomien i prosjektet vil være avhengig av kravet til allment tilgjengelige plasser.
- Dersom det tas utgangspunkt i at man skal erstatte det antallet plasser som benyttes på en vanlig hverdag, tilsvarer det 130-140 plasser som vil være allment tilgjengelig. I tillegg vil det være behov for plasser knyttet til boliger og næringsarealer i bebyggelsen, slik at samlet behov for p-plasser kan være i størrelsesorden 170 p-plasser. Vi har foreløpig vurdert at det er mulig å etablere ca. 100 plasser pr. etasje. Det innebærer at det er behov for to p-etasje, som enten kan bygges under bakken eller integrert i bygget over bakken. Det kan også tenkes å bygge en p-etasje under bakken og integrere en p-etasje i bygget over bakken. Detaljert planlegging av kvartalet vil bestemme hvordan bygget utformes og hvor det er mest hensiktsmessig å plassere parkeringsetasjene.
- Det vil være aktuelt å reservere en del av plassene for brukere av bygget, mens hoveddelen av plassene vil være allment tilgjengelig.
- Foreløpig vurderes det som mest gunstig å legge parkeringen under bakken. Det er mer kostbart, men det vil være flere kostnadsbærere for fundamentering mm, og de to etasjene over bakken kan benyttes til boliger eller næringsarealer i stedet for parkering.

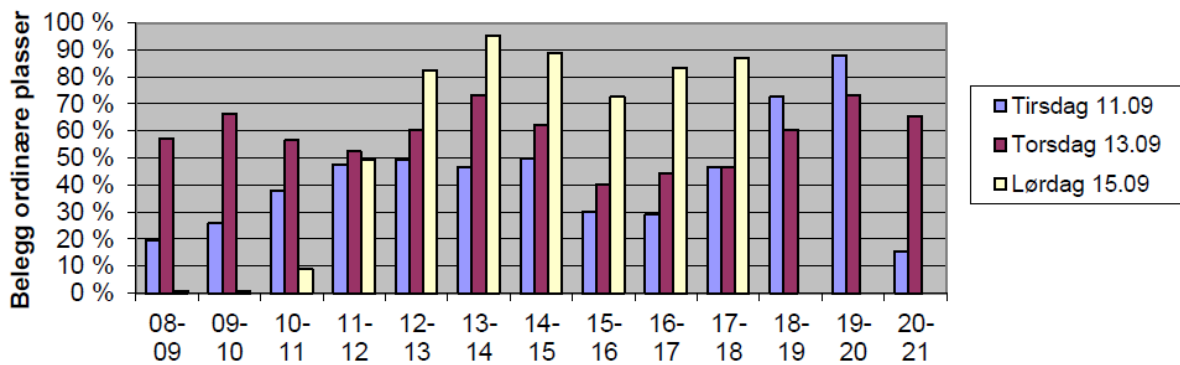
Vedlegg

2018



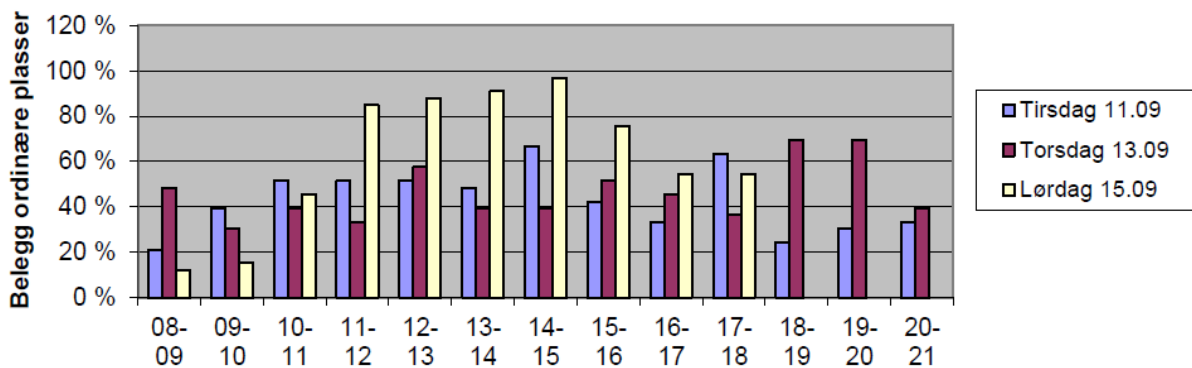
Figur 18: Parkeringsbelegg på Stortorget øst. (Kilde: Beleggsundersøkelse, Skedsmo parkering, 2018)

2018

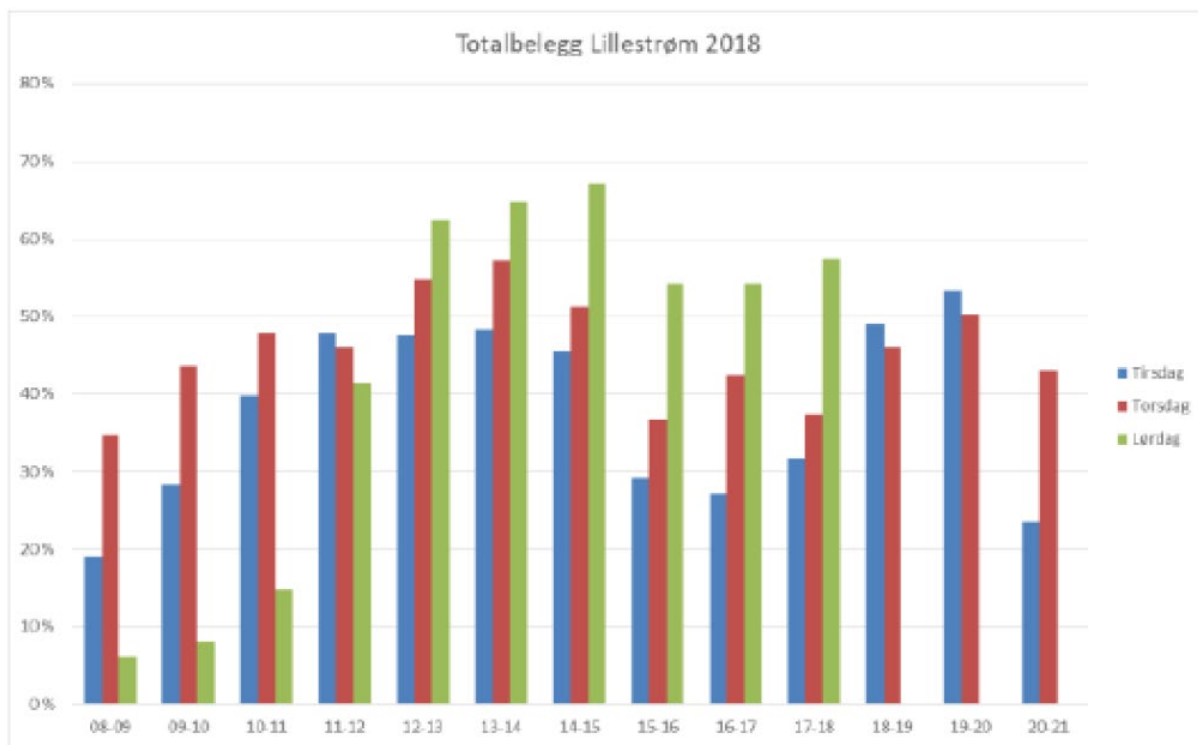


Figur 19: Parkeringsbelegg på Stortorget nord. (Kilde: Beleggsundersøkelse, Skedsmo parkering, 2018)

2018



Figur 20: Parkeringsbelegg på Stortorget syd. (Kilde: Beleggsundersøkelse, Skedsmo parkering, 2018)



Figur 21: Kapasitetsutnyttelse på offentlig parkering i Lillestrøm (%), høsten 2018. Det er ikke gjort undersøkelser på kapasitetsutnyttelsen etter kl. 18 på lørdager. (Kilde: Parkeringsstrategi, Skedsmo kommune, august 2019)