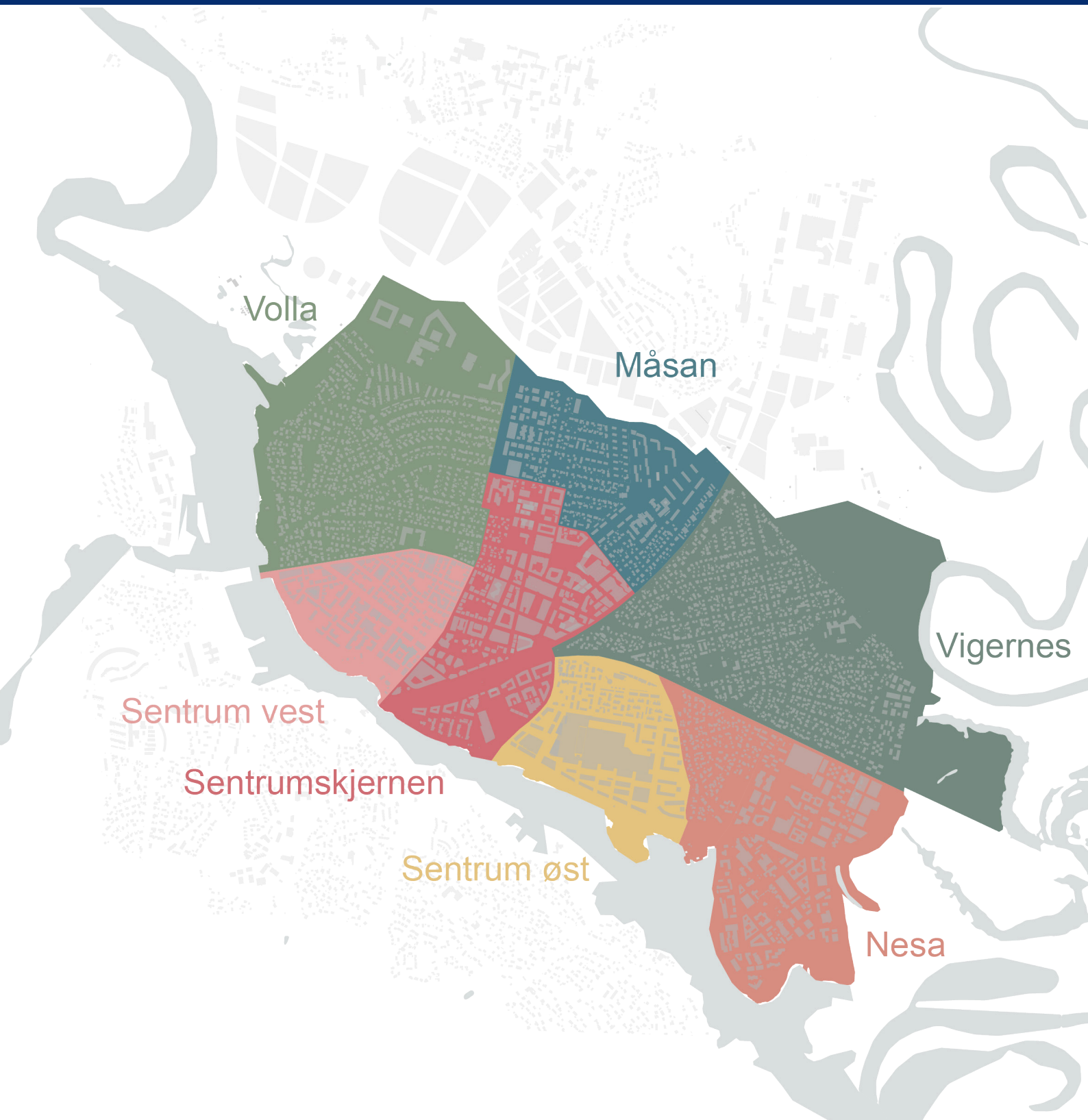


# Meninger om Fremtidens Lillestrøm by 2021



# Innhold

Forord	3
Bakgrunn/ metode	4
<b>Del 1 Undersøkelser på nettsiden</b>	<b>7</b>
Sentrumskjernen	8
Sentrum vest	16
Vigernes	19
Nesa	22
Volla	25
Sentrum øst	27
Måsan	32
Har vi behov for en byutviklingsplan?	35
Barn og unge om annet	36
<b>Del 2 Workshops</b>	<b>37</b>
<b>Eiendomsforum og Næringsrådet</b>	<b>38</b>
Mulighetenes by	38
Menneskenes by	40
Naturbyen	42
Mobilitetsbyen	44
<b>Interessegrupper</b>	<b>47</b>
Mulighetenes by	47
Menneskenes by	47
Naturbyen	48
Mobilitetsbyen	48
Annet	48
<b>Del 3 kommentarer fra internett</b>	<b>49</b>
Høringsfilm	50
Første byvandring	51
Andre byvandring	53
Tredje byvandring	53



Illustrasjon av fremtidens Lillestrøm by, Adept architects

## Forord

Fra 02. november 2020 til 11. januar 2021 var forslag til Byutviklingsplan for Lillestrøm by ute på offentlig høring. I den forbindelse var det planlagt en utstilling dit skoleelever skulle inviteres. Det var også planlagt en debatt og workshops med elevråd, interessegrupper og bolig- og næringsutviklere. Med Covid-19 og påfølgende restriksjoner, ble dette avlyst, utsatt og til dels digitalisert.

Med digitale undersøkelser på kommunens nettside, digitale workshops og distribusjon av en film og spørreundersøkelse til alle skolene i Lillestrøm kommune, fikk vi likevel samlet inn mange innspill til planforslaget, som er oppsummert i denne rapporten.

Denne rapporten må ses i sammenheng med rapporten «Meninger om Lillestrøm» som er skrevet i forbindelse med oppstart av arbeidet med forslag til byutviklingsplanen. «Meninger om Lillestrøm» sier noe om hvilke ønsker og tanker befolkningen har om utviklingen av Lillestrøm samt om nå-situasjonen. Denne rapporten som du leser nå, er en samling av de innspill som er kommet inn ved høringen av forslaget til Byutviklingsplan for Lillestrøm by. Denne rapporten har derfor fått navnet «Meninger om Fremtidens Lillestrøm».

Etter medvirkningen har visjonene i forslaget til Byutviklingsplanen blitt behandlet i kommunestyret, dette har resultert i endrede visjoner i forhold til visjonene som var på høring. "Mulighetenes by", "Menneskenes by", "Naturbyen" og "Mobilitetsbyen", har etter vedtak i kommunestyret 16.06.2021 blitt endret til "Mulighetenes by", "Inkluderende by", "Blågrønn by", "Kortreist by" og "Regionens arbeidslivsby". Endringen i visjonene er likevel tematisk innenfor de foreslåtte visjonene, og medvirkningsresultatene er derav like relevant.

Tusen takk til alle som har medvirket!

Rapporten er utarbeidet av Iselin Breirem



## Rapporten ser på resultatene fra

## Bakgrunn/ metode

I et år hvor ingenting ble som planlagt, har vi funnet nye metoder for å hente data fra innbyggerne.

Underveis fikk vi tilbakemeldinger på at enkelte syntes det var vanskelig å finne ut hvordan en kunne komme med innspill. Men for å lage en undersøkelse om hva folk mener om planforslaget, måtte vi også finne metoder for å formidle selve forslaget. Det har vært en noe krevende prosess, med stadige endringer under en pandemi.

Vi har fått inn 58 høringsinnspill. 11 fra myndigheter, 26 fra utbyggere/ utviklere og 21 fra innbyggere. De formelle høringsinnspillene er svart ut i saksframlegget og vil ikke tas inn i denne rapporten.

Resultatene fra øvrige innspill fra høringsperioden vil presenteres i tre kapitler; undersøkelser på nettsiden, workshops, og kommentarer fra facebook/ internett. De tre kapitlene presenteres kort i det følgende, før det dykkes inn i resultatene i neste kapittel.

## Undersøkelser på nettsiden

### Byvandring

På nettsiden hadde vi tre digitale byvandring som tok for seg dagens situasjon og overordnede forslag til bydelene sentrumskjernen, sentrum vest og sentrum øst. Guiden stilte her spørsmål som det var mulig å svare på i eget skjema.

Det var 713 personer som så på byvandring 1, og 27 som fullførte undersøkelsen. Det var 300 som så på byvandring 2, men kun 9 som fullførte undersøkelsen. Det var 269 som så på byvandring 3, og kun 5 som fullførte undersøkelsen. Våre digitale byvandring har fått god respons i sosiale medier, hvor kommunen roses for denne tilnærmingen.

- 3 byvandring med spørreundersøkelser
- 7 bydelsundersøkelser
- Tommel opp/ned-kart
- Workshop med interessegrupper
- Workshop med bolig- og næringsutviklere
- Spørreundersøkelser sendt til skoler
- Kommentarer fra nett

### Bydelsundersøkelser

På nettsiden var det også mulig å svare på syv bydelsundersøkelser; Volla, Vigernes, Måsan, Sentrumskjernen, Sentrum øst, Sentrum vest, Nesa - som er syv bydeler som presenteres i planforslaget. Her ble enkelte forslag for utvikling i bydelene, som fremkommer av planforslaget, lagt frem med påfølgende spørsmål om hvordan en stiller seg til forslagene.

For de digitale bydelsundersøkelsene, ser vi at det kun er 7 som har svart på Sentrumskjernen og kun 2-3 som har svart på de resterende seks bydelsundersøkelsene. Disse undersøkelsene fikk mindre respons enn forventet som er noe vi tar med oss i videre arbeider.

### Workshop

Det ble avholdt to digitale workshops. Den første var med interessegrupper i Lillestrøm by samt noen borettslagsledere. Det var invitert 25 deltakere til dette, men dessverre var det kun seks personer som logget seg på det digitale møtet. Så selv om



dataene fra interessegrupper ikke kan presenteres som representativt, ønsker vi likevel å legge frem deres meninger.

Den andre workshopen var med 12 deltakere fra eiendomsforum og 12 deltakere fra næringsrådet.

En oppsummering av referatene fra disse workshopene vil bli gjengitt i eget kapittel.

### Film og undersøkelse til skolene

I forbindelse med oppstart av arbeidet med forslag til Byutviklingsplanen var flere fra administrasjonen på besøk hos sentrumsnære skoler i 2018/2019, hvor vi til sammen snakket med 98 elever. Her avholdte vi workshop og fikk samlet barn og unges meninger om Lillestrøm i dag og ønsker om fremtiden. Det ble da lovet at vi skulle komme tilbake til alle skolene for å presentere forslaget til byutviklingsplan når den ble ferdig.

Under en presentasjon av medvirkningsrapporten for formannskapet, kom det ønske om å også inkludere de skolene som ligger utenfor bykjernen. Da bestemte vi oss for å arrangere workshop hvor vi skulle invitere alle elevrådsledere fra alle skoler i Lillestrøm kommune. Grunnet pandemien og et sterkt ønske om å avholde en workshop med barn og unge fysisk og ikke digitalt, lot ikke det seg gjøre. Det var også planlagt å sende åpen invitasjon til utstillingen som skulle være i Storgata i Lillestrøm sentrum, men da utstillingen ble avlyst, lot ikke dette heller seg gjøre.

En egen digital løsning for å få samlet meninger fra barn og unge ble etablert. I forbindelse med høring av planforslaget hadde det allerede blitt filmet korte klipp av hva ungdommer mener om forslaget til Byutviklingsplan for Lillestrøm by. Denne ble lansert på Facebooksiden til kommunen som en påminnelse om høringsfristen, en typ? «dette mener de, hva mener du – kom med din mening innen 11. januar». Denne filmen ble klippet sammen med nye korte filmer, hvor prosjektleder Lena Hammer forteller kort om forslaget til byutviklingsplanen, og undertegnede avslutningsvis forteller om viktigheten av å komme med sin mening til planforslaget og en oppfordring om det. Denne

filmen, sammen med den første byvandringensfilmen og medfølgende spørreskjema ble lastet opp på egen nettside som så ble sendt til alle rektorer og elevrådskontakter i Lillestrøm kommune.

Barn og unge har derfor kun medvirket til Sentrumskjernen og Sentrum vest.

Resultatene fra barn og unge presenteres i egne bokser i del 1.

### Kommentarer fra nett

For å reklamere for de digitale byvandringene og høringen av forslaget til Byutviklingsplan for Lillestrøm by, ble det lagt ut annonser på sosiale medier. Det kom inn flere kommentarer til planforslaget i kommentarfeltet.

Disse vil kort oppsummeres i eget kapittel.

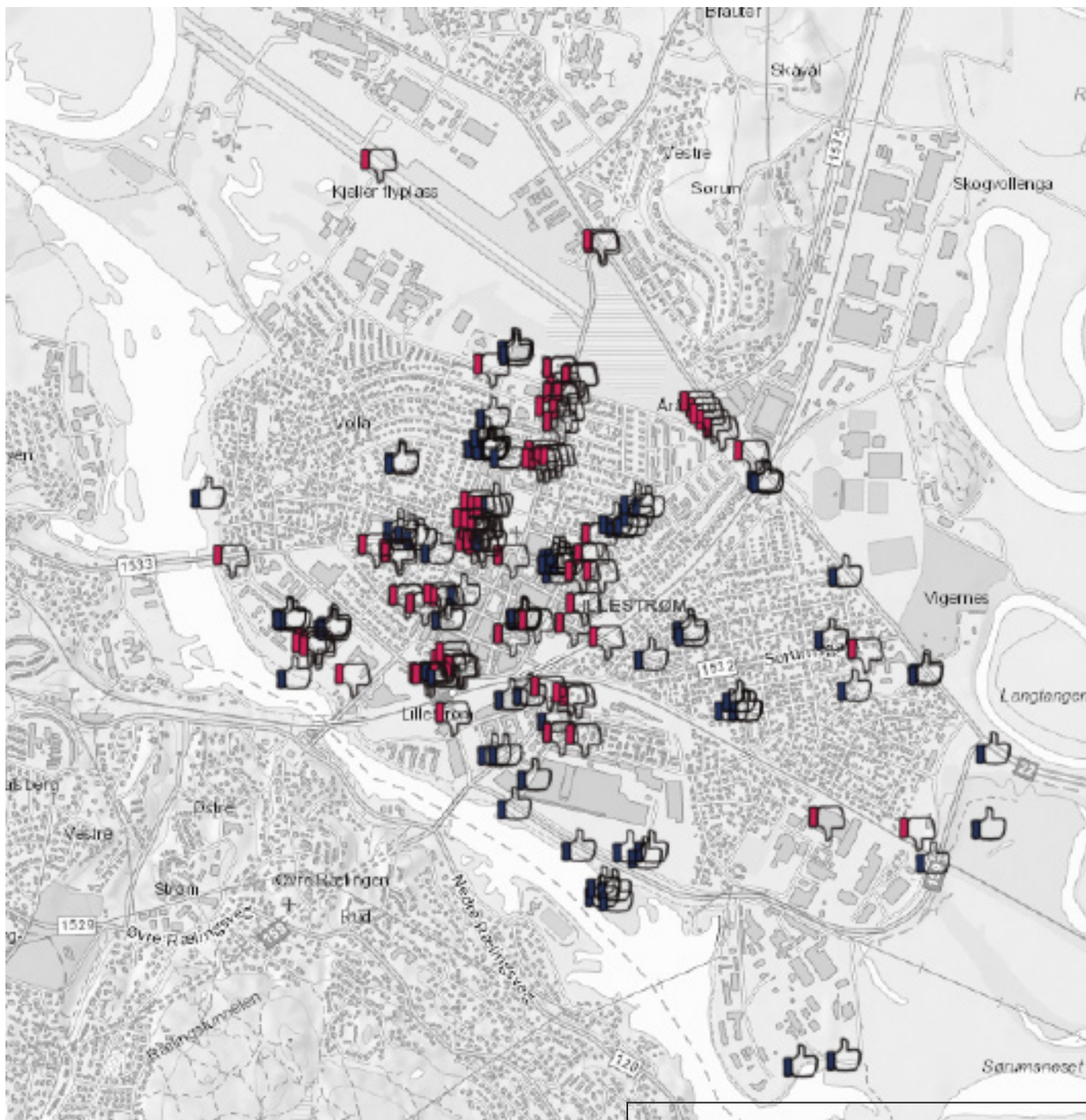
### Tommel opp/ned-kart

Det var også mulig å kommentere i kart, ved å plassere tommel opp og/eller tommel ned med en kommentar til hvorfor en ga tommel opp eller ned.

Til sammen fikk vi 159 tommer opp/ned i medvirkningskartet. Dette betyr ikke nødvendigvis at det var 159 individuelle respondenter, da det ikke var en begrensning på hvor mange tommer en kunne plassere, men av tidsstemplene kan det se ut til at det er 26 personer som har vært inne. Da med et gjennomsnitt på omtrent 6 tommer per person. Det er 76 tommer ned og 83 tommer opp, de har god spredning utover Lillestrøm by, men det er flest tommer i området som forslaget til byutviklingsplanen definerer som sentrumskjernen.

Det var ulike markører på kartet hvor du kunne lese kort om forslagene for området. Likte du forslaget kunne du markere det ved å sette en tommel opp og kommentere hvorfor eller motsatt, markere med tommel ned og kommentere hvorfor, hvis du ikke likte forslaget.

Vi har fått tilbakemelding på at kartet kunne være vanskelig å lese, og at det skulle vært mulig å se dagens situasjon med forslaget til Byutviklingsplan 5



Figur som viser tomme opp og tomme ned fra innbygere

Utklipp av kart

for Lillestrøm by som et lag en kunne slå av og på, for å tydeliggjøre grepene som byutviklingsplanen foreslår. Dette undersøkte vi mulighetene for, men ble avklart at det ikke var kapasitet i administrasjonen til å prioritere en noe krevende oppgave på daværende tidspunkt. Dette er en erfaring vi tar med oss til neste gang. Vi anser at kartverktøyet har fått god respons, til tross for dette.

Resultatene fra kartverktøyet vil presenteres i del 1 sammen med undersøkelser fra nettsiden; bydelsundersøkelser og byvandringene.

# Del 1

## Undersøkelser på nettsiden

Del 1 tar for seg resultatene som er kommet inn via undersøkelsene fra byvandringene, fra de syv bydelsundersøkelsene og fra tommel opp/ned-kartet.

Resultatene vil gjennomgå samlet, ved å presentere hver bydel som eget underkapittel med tematiske inndelinger for hver bydel.

Del 1 er delt inn følgende

- Sentrumskjernen
- Sentrum vest
- Sentrum øst
- Volla
- Vigernes
- Måsan
- Nesa





## Sentrumskjernen

---

I byvandring 1, var det sentrumskjernen som var området for byvandringen. Her fikk vi inn 27 svar.

Til bydelsundersøkelsen om sentrumskjernen kom det inn 7 svar. I det følgende vil data fra dette presenteres i korthet.

### Utvikling/Urban bydel

I materialet er det mange som sier at nye bygg må tilpasses de eksisterende høydene. Argumenter om solforhold er gjennomgående, og det vises til at forholdet mellom bygninger bør prioriteres, at bredden på gaten og avstanden mellom byggene er vel så viktig å diskutere som høydene.

Det vises også til at det ikke er høyder som gir en urban by eller som skaper liv, det er menneskene som ferdes og atmosfæren, og da er det viktig at sol og grønt prioriteres. Når det bygges for tett, blir det lite sol og områder kan oppleves skumle og trange.

### Fremtidsbilde Sentrumskjernen

For sentrumskjernen er forslaget å utvikle bydelen ytterligere som en urban bydel, med mennesket i fokus. Byrom som torg og parker får mer innhold og oppgradering. Det er lagt inn samfunnsaker som har aktive funksjoner på gateplan.

Gjennomkjøring for biler begrenses betraktelig i denne bydelen.



Adept architects

Perspektiv

Enkelte viser til at høyder er det som gir et bypreg. Det er likevel flere som kommenterer at selv om varierte høyder bør tillates må det tilpasses det eksisterende og kun tillates høyder der hvor det er gunstig.

Mens enkelte viser til at vi ikke bør etterstrebe store høyder, viser andre til at vi ikke må bli sovebyen til Oslo og med Lillestrøms beliggenhet bør det etterstrebes en utvikling som er i tråd med dagens utvikling; bygge i høyden.

I planen er det foreslått at ubebygde arealer skal benyttes til å skape bedre områder for mennesker, slik som torg, parker og møteplasser. En person kommenterer at allerede bebygde arealer også er endret til slikt bruk? Vedkommende synes dette er rart, og stiller spørsmål ved om småhusbebyggelse skal vike for park. Vedkommende kritiserer det hen omtaler som en «trend», det at småhusbebyggelsen rundt kirken bygges inn med blokker og stiller spørsmål om det er vurdert hva det gjør med livskvaliteten til de som allerede bor der.

## Storgata

Det var ikke alle som svarte på spørsmålet om hele gågata bør gjøres bilfri. Av de ti som har svart, er det åtte som mener at gågaten bør gjøres bilfri. Det er to personer som sier helt klart nei, som begge argumenterer med at et bilfritt sentrum vil gjøre at handelsstanden sakte dør ut, at folk heller vil dra til Strømmen storsenter og viser til at parkering er viktig fordi kunder ønsker å komme nærmest mulig der de handler. En annen er inne på samme tema, hvor hen ønsker en evaluering av stengning av deler av gågata i 2008.

## Barn og unge om utvikling

Riddersand barneskole: bygningene bør holde samme høyde slik at de eldre bygningene ikke blir borte blant de moderne.

Sagdalen barneskole: 3 av 4 ønsker å beholde høydene som de er i dag, og peker på viktigheten av solforhold og at det skal føles trivelig. Noen ønsker litt lavere bygg for å få variasjon. 1 av 4 ønsker litt høyere bygg, og foreslår 6-8 etasjer.

Skjetten barneskole: Samme bygningshøyder som i dag.

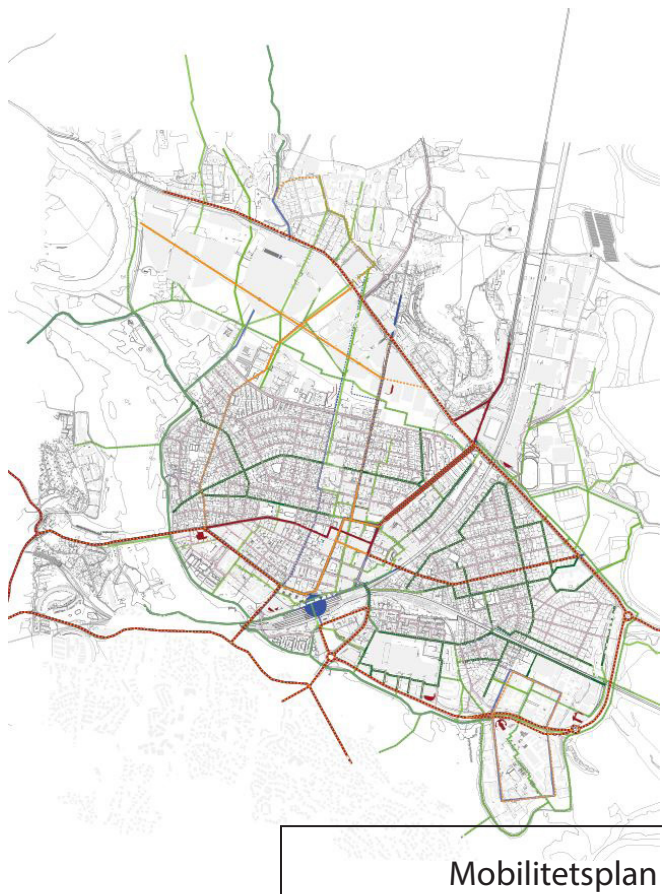
Vardeåsen barneskole: Mener at det er nok med 4-5 etasjer, og at 8 etasjer er for høyt. De ønsker at høydene skal være slik det er nå.

Vesterskaun barneskole: Fint med jevn høyde, kan være fint med høyde og ulik høyde. Problemet er kanskje de verneverdige bygningene.

Vigernes barneskole: Flertallet ønsker å beholde høyden som den er i dag, med 4-5 etasjer. En del peker på at det de synes at noen bygg er for høye. Noen synes det blir utrivelig og dårlige solforhold hvis byggene er for høye. Et fåtall ønsker høyere bygg.

Østersund ungdomsskole: De ønsker samme høyde gjennom hele gata og i tillegg prøve å holde samme preg på bygningene.





Mobilitetsplan

## Mobilitet

Dette temaet er definitivt det som engasjerer mest i byutviklingsdebatten. Hele 25 personer kommenterer dette.

De fleste er enige i at Storgata bør stenges for trafikk, og at taxiene som står i kø foran stasjonen ikke gir et godt førsteinntrykk. Det påpekes likevel at det må være mulig å komme med buss, privatbil eller taxi til stasjonen.

Et bilfritt sentrum anses av de fleste som positivt, forutsatt at det er mulighet for parkering og dropsone i nærheten av stasjon/sentrum. Dette foreslås blant annet på motsatt side av stasjonen eller ved bussterminalens ende (mot rådhuset).

De som stiller seg noe negative til forslaget, peker på at det vil skape mer trafikk i andre gater med småhusbebyggelse, eller at det ikke er et problem i dag grunnet lav fart og at det er nødvendig med taxi-tilbud/ parkering i nærheten av stasjonen.

Det etterlyses også en trafikkplan, som viser hvor trafikken skal ledes ved evt. stengning av Storgata/Jonas Lies gate og hvor biler skal parkere.

## Barn og unge om mobilitet

Riddersand barneskole: Gågata bør være bilfri.

Sagdalen barneskole: 15 elever svarer at de vil ha gågata helt bilfri. Noen foreslår at det skal være tillatt med bil noen dager i uka, og noen synes det bør være som det er i dag fordi det ikke er så mye biler uansett.

Skjetten barneskole: Gågata bør gjøres helt eller delvis bilfri.

Østersund ungdomsskole: Bilfritt.

## ...om stasjonsområdet

Riddersand barneskole: Vi ønsker at det skal være bilfritt. I dag er det veldig kaotisk rundt stasjonen. Vi ønsker et roligere og tryggere byrom rundt stasjonen.

Sagdalen barneskole: De fleste oppgir at det er viktig å kunne ferdes trygt og uforhindret, men det er ulike meninger om hele eller deler av området skal gjøres bilfritt, eller om det fortsatt skal være tillatt med biltrafikk. Noen synes det bør være som i dag, andre vil begrense antall biler, noen vil stenge gaten helt for trafikk, noen ønsker 30 min begrenset på hvor lenge bilen kan stå utenfor stasjonen, og noen vil stenge taxiparkeringen, men ikke veien.

Skjetten barneskole: Alle unntatt en er positive til å stenge området foran stasjonen for biltrafikk, men mange peker på at man må sikre at det fortsatt er mulig å komme til/fra stasjonen med bil og taxi.

Vardeåsen barneskole: 4 av 12 mener det fortsatt bør kunne kjøres biler foran stasjonen. 8/12 mener det bør bli bilfritt. Flere av dem som stemmer for bilfritt, tror at det kan være mange som er uenige i den avgjørelsen.

Vesterskaun barneskole: Hvis de lager gågate - hvor skal bilene kjøre? De som må ha bil for å komme seg til stasjonen, hva skal de gjøre? Hvor kan man få taxi hvis veien stenges? Kanskje borte ved busstasjonen?

Vigernes barneskole: Syns det er viktig å kunne ha trygg og god fremkommelighet for gående til/fra stasjonen, og de fleste ønsker å redusere eller stenge for biltrafikk. Noen trekker frem at de vil ha mer grønt.

Østersund ungdomsskole: Det er fint å ha bilfritt. Miljøvennlig og mer innbydende.

Kjeller barneskole: Ikke stenge bilvei.

Kjeller ungdomsskole: Vil ha trafikk.



## Torvet

Hva som bør skje på Torvet er også et tema som opptar flere. 18 personer har svart på dette spørsmålet og tankene er mange. De fleste mener at det bør gjøres en oppgradering, hvor de fleste viser til flere aktiviteter og mer grønt. Et av spørsmålene som ble stilt i byvandringensfilmen var om scenen som står på torvet bør moderniseres (mtp. at scenen ikke er kompatibel med dagens krav til utstyr). Dette er det få som svarer direkte på. Av de x som sier noe, foreslås det modernisering. Av en person vises det også til at det bør «reklameres» mer for hvordan man kan «booke» scenen, slik at flere tar den i bruk, samt etterspør en annen en helårsplan for Torvet.

Tanken bak spørsmålet var også å få vite mer om Torvets forankrede identitet/betydning. I retrospekt skulle nok spørsmålet vært mer direkte om det. Det er kun en person som direkte sier at scenen og øvrige elementer bør være «flyttbare», slik at de kan fjernes og settes inn ved behov.

Det er noen få som mener at det ikke bør endres i det hele tatt, og viser da til at Torvet skal være en åpen og ledig plass for aktiviteter som kommer og går. Noen viser også til dette, men at det er viktig at lokalene som omkranser Torvet må være for kafeer og restauranter, og ikke Jernia eller bank.

Et poeng som flere også viser til, ved viktigheten av et åpent torg, er den etablerte byfesten som må ha det åpent for at det skal være mulig å gjennomføre den. Men det ville da igjen, vært mulig med de flyttbare elementene som andre viser til.

Av forslag til hva som bør skje på Torvet, foruten uteservering i lokalene rundt, foreslås det lekeplass for de minste og en liten park i enden av Torvet, og noen forslår også innslag av vannelementer og kunst. Det foreslås også av en person å bygge glasstak over, som et atrium.

Det er fire personer som går inn på parkering. To kommenterer viktigheten av å bevare parkeringskjeller og heller flytte innkjøringen. En annen viser til at en bør droppe parkeringsavgiften og den fjerde mener at hele Torvet bør bli parkeringsplass.

## Barn og unge om Torvet

Riddersand barneskole: De ønsker mer aktivitet og at det oppgraderes med et mer moderne uttrykk og nye behov.

Sagdalen barneskole: De fleste ønsker mer aktivitet, men samtidig å beholde det åpne preget, og ha mulighet til variasjon og soner for ulik bruk. Mange ønsker lekeapparater/ lekeplasser og mer planter og grønt. Flere nevner også sitteplasser, og plass til å ha scene slik at man kan ha konsert. Noen få nevner at de ønsker et mer moderne preg, mens andre vil ikke ha et veldig moderne preg.

Skjetten barneskole: Mange oppgir at de ønsker mer aktivitet på Torvet, f.eks. lekeplass eller fotballbane. Noen synes det bør holdes åpent og med god plass.

Vardeåsen barneskole: De ønsker en større lekeplass og mye mer grønt, men at det likevel er litt åpent. Gjerne flere benker. Bør ikke bli så veldig moderne.

Vesterskaun barneskole: Høres fint ut med en park og småaktiviteter rundt omkring, Noen liker kanskje at det er en åpen plass, og flere benker, litt mer lekeplass og aktiviteter.

Vigernes barneskole: Nesten alle ønsker mer aktivitet, eksempelvis lekeplasser, sykkelveier, og mer grønt. Mange ønsker at Torvet skal oppgraderes og få et mer moderne preg. En del peker på at de ønsker seg en blanding og at det fremdeles skal ha et åpent preg og være god plass.

Østersund ungdomsskole: Det bør være et innbydende sted med grøntområde eventuelt fontene. Mange sitteplasser og eventuelt muligheter for noen små konserter.

Kjeller barneskole: Flere butikker på Torvet.

Kjeller ungdomsskole: Aktiviteter.

## Barn og unge om Kirkeparken/parker

Riddersand barneskole: Vi ønsker at parkene oppgraderes. Flere benker og lekestativ. Vi ønsker at parkene skal innby til mer aktivitet og variert bruk.

Sagdalen barneskole: De aller fleste ønsker seg flere benker og sitteplasser, og mange vil ha mer grønt inn. Mange nevner at det ikke trengs mer oppgradering utover flere sitteplasser. En del nevner at det bør være parkeringsforbud. Ellers nevnes ønske om en kiosk, fontener, lekestativ/husker og flere søppelkasser.

Skjetten barneskole: De fleste ønsker oppgradering av parken, fortrinnsvis med flere benker og sitteplasser og mer grønt. Noen syns det eneste som trengs er flere benker, andre vil ha lekeplass også.

Vardeåsen barneskole: Bør bli mer blomster, benker og ønsker en fontene. Ikke alle er like opptatt av blomstene.

Vesterskaun barneskole: Oppgradering: kanskje enda større parker, noen parker kan ha mer stativer og leker, Lurt med flere søppeldunker og mulighet for å kaste avfall på riktig måte. Toaletter er viktig

Vigernes barneskole: Flertallet ønsker at Kirkeparken/parkene skal oppgraderes i mer eller mindre grad. Det som går igjen i forslagene er behov for flere benker og sitteplasser, og mer grønt. Noen få svarer at parken bør beholdes som den er, men nesten alle peker på behovet for flere benker og sitteplasser. Noen syns også det burde være forbudt for biltrafikk og parkering. En ønsker seg lekeplass, mens en annen eksplisitt ikke ønsker lekeplass siden det er en kirke ved siden av.

Østersund ungdomsskole: Alle parker trenger litt oppgradering gjennom sitteplasser og nok søplebøtter. Kanskje en grill eller to eller en bålplate, så slipper folk å bruke engangsgrill.

Kjeller barneskole: Ønsker oppgradering, bruker ikke parken i dag.

Kjeller ungdomsskole: Beholde parken som den er.



### Kirkeparken

De fleste stiller seg positive til en oppgradering av Kirkeparken, hvor de fleste viser til flere benker og flere trær og ikke en oppgradering av større skala. De fleste mener at parken er grønn og fin i dag, men det kommer også frem at det er her «byens løse fugler» henger, og at kanskje bedre belysning og en generell forbedring av parken kanskje ville gjort at færre ruser seg der hvor barn og unge ferdes til og fra skolen. Det vises også til at en oppgradering kunne «folkeliggjort» parken, da den i dag, ifølge kommentaren, virker for knyttet til kirken. Om parkering, er det mange som mener at den bør fjernes, men det vises også til viktigheten med å ha anledning til å komme med bil til sammenkomster i kirken som bryllup, konfirmasjon, dåp og konserter. Av flere er det ønskelig med flere gangstier/passasjer i parken gjerne sett i forlengelse av kvartal 33.





Planforslag sentrumskjernen

### Stortorget

Det var kun seks personer som i bydelsundersøkelsen svarte på spørsmålet om tanker rundt utviklingen av Stortorget. Alle stiller seg positive til at Stortorget opparbeides som en bypark, men flere stiller spørsmål til parkering og viser til hvor viktig parkering er for handelsnæringen og besøkende. Det etterspørres også en plan for parken, med tanke på uønsket aktivitet på kveldstid og brukervennlighet f.eks. ved 17.mai\*.

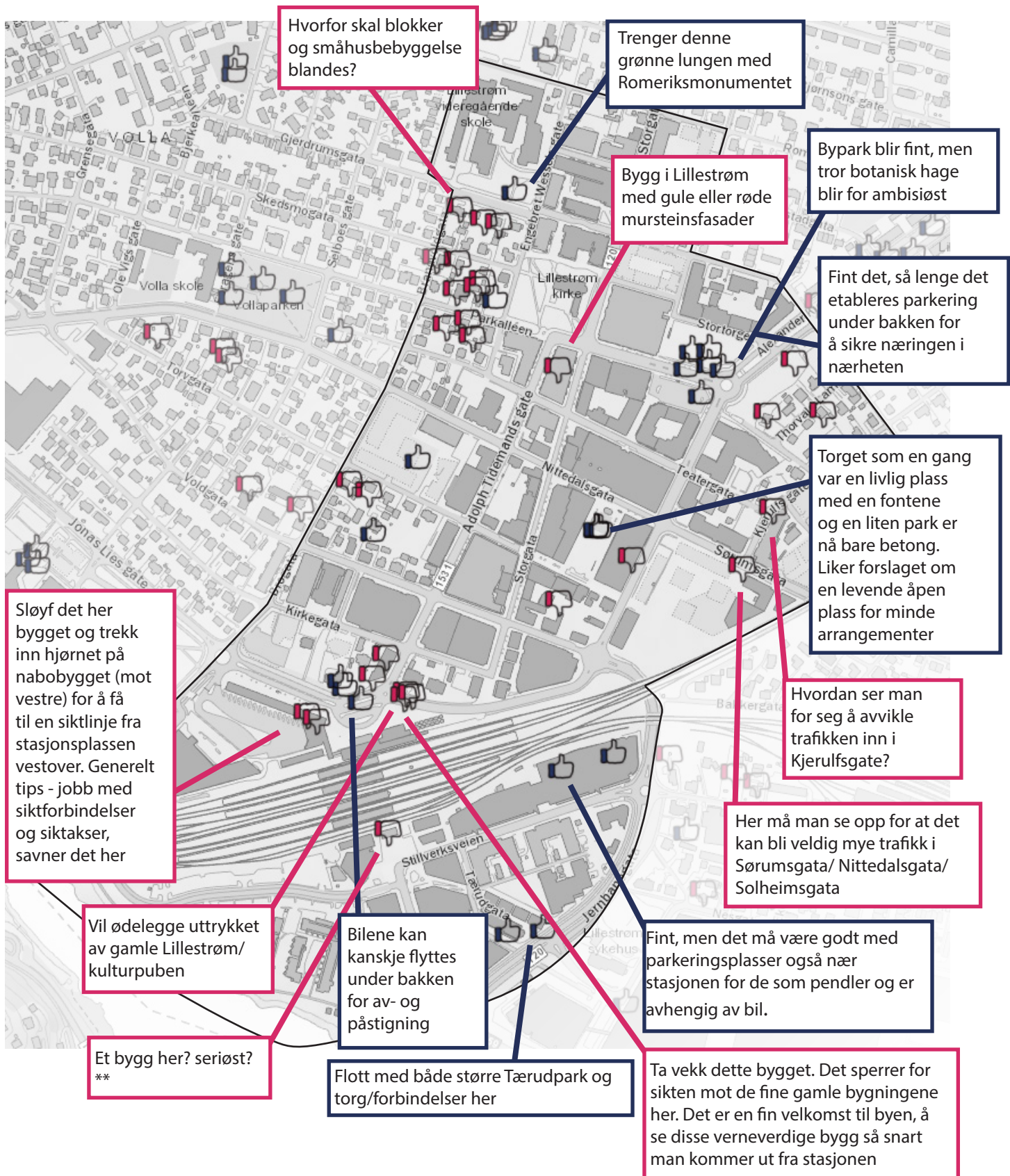
\*Planlegging av Stortorget er allerede i gang og denne planprosessen vil svare på disse spørsmålene.

### Kulturkvarteret

I bydelsundersøkelsen var det seks kommentarer til spørsmålet om tanker rundt kulturkvarteret. De fleste stiller seg positive til å få bilene bort fra dette området, men det er flere som spør om en detaljert plan for dette, med tanke på besøkendes og kollektivtilbudets tilgjengelighet til stasjonen. Det vises også til at det må tas hensyn til innkjøring til parkeringsgarasje (Lillestrøm Atrium).



## Tomler i Sentrumskjernen



\*\* ikke et bygg, taket over inngangen til Lillestrøm stasjon



## Fremtidsbilde Storgata

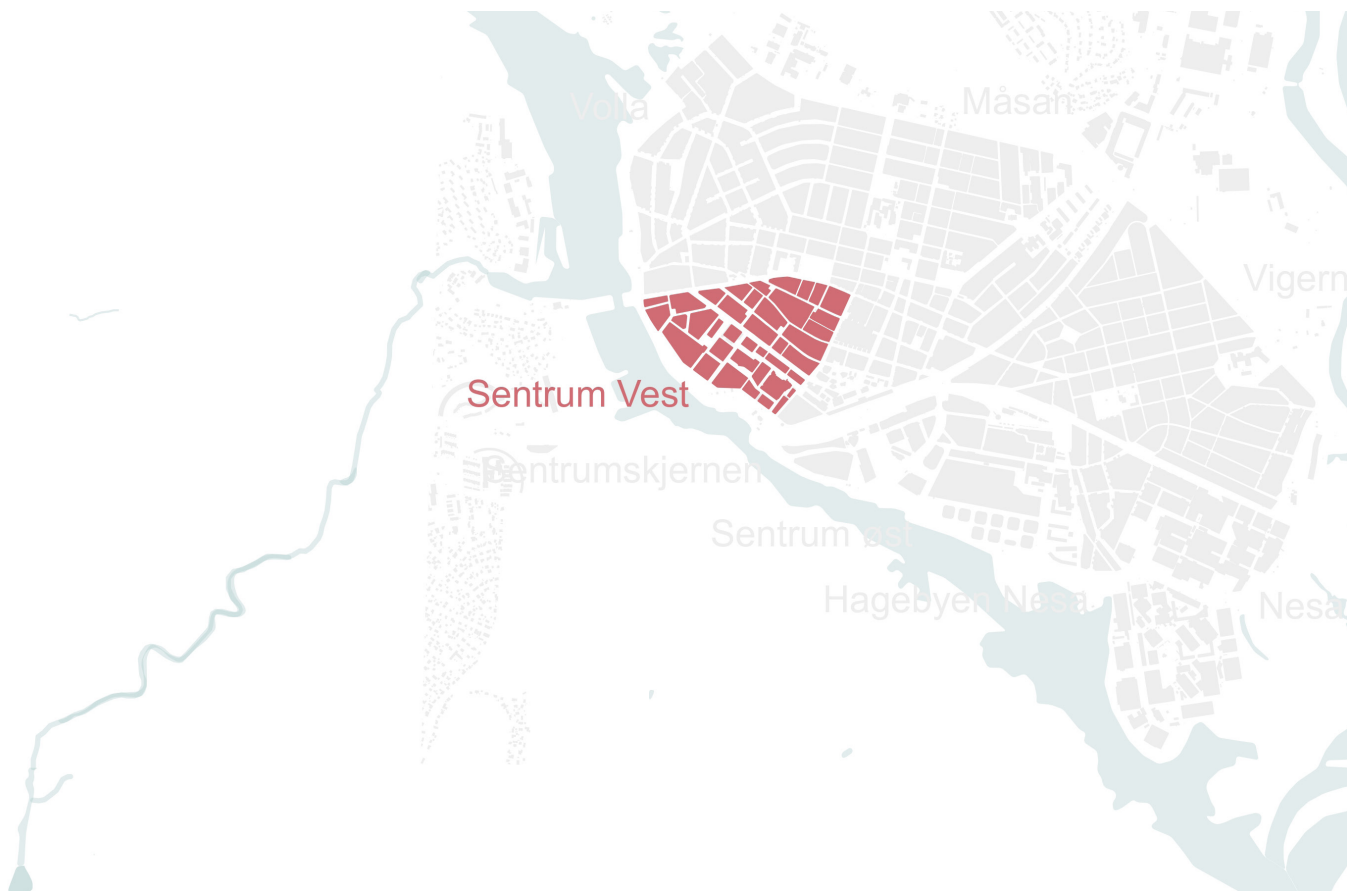
← Dette er det flere som kritiserer. En person anser dette som en viktig akse som har et av landets beste kollektivtilbud. Noen har den oppfatning at planen er i strid med nasjonale føringer om fortetning langs kollektivt knutepunkt.

Storgata er byens hovedbygate og byens nest viktigste byrom etter Torvet. Den er prioritert for gående som gågate som foreslås forlenget nordover til Parkalleen. Det foreslås også en bedre gangforbindelse mellom stasjonen og gågata.

Da det er byens hovedbygate skal det opprettholdes gode solforhold i gågata. Dette betyr at det ikke anbefales høyere bygg langs denne, spesielt på vestsiden som tar kveldssol.

4+1 inntrukket etasje er vanlig her.





## Sentrum vest

### Urban bydel/ fortetting/høyder

Av de åtte som har kommentert direkte på hva de syns om fortetting i sentrum vest, er det kun en person som sier direkte nei. Vedkommende mener det er for tidlig å fortette i dette området og viser også til at nærheten til hagebyen er nettopp det som er så fint med Lillestrøm by, at det er byens særegenhet.

Flere viser til regional plan for areal og transport og støtter derfor en utvikling av bydelen. For fire personer er det likevel med et «men» om lavere bebyggelse, at det ikke må bli en «betongjungle» og med krav om grønt. Det vises også til Dovrekvartalet, Meierikvartalet og Scandic, som tapte muligheter» - og at en ikke må bygge så høyt og tett igjen.

Det foreslås at lokaler må bli reservert til kontor langs Jonas Lies gate.

## Fremtidsbilde Sentrum vest

Bydelen utvikles med arbeidsplasser, nye boliger og offentlige og private funksjoner slik at den blir en aktiv bydel gjennom hele døgnet.

Bydelen kan videreutvikles med noe handel, men også flere viktige offentlige funksjoner.

Området ligger godt til rette for næring og nye kontoretableringer på areal som i dag kun utgjør ubrukt kantareal og områder.

Generelt skal sentrum vest utvikles med mer tetthet og egenart, flere forbindelser på kryss og tvers for gående og syklende og flere grønne områder med rekreasjonsformål





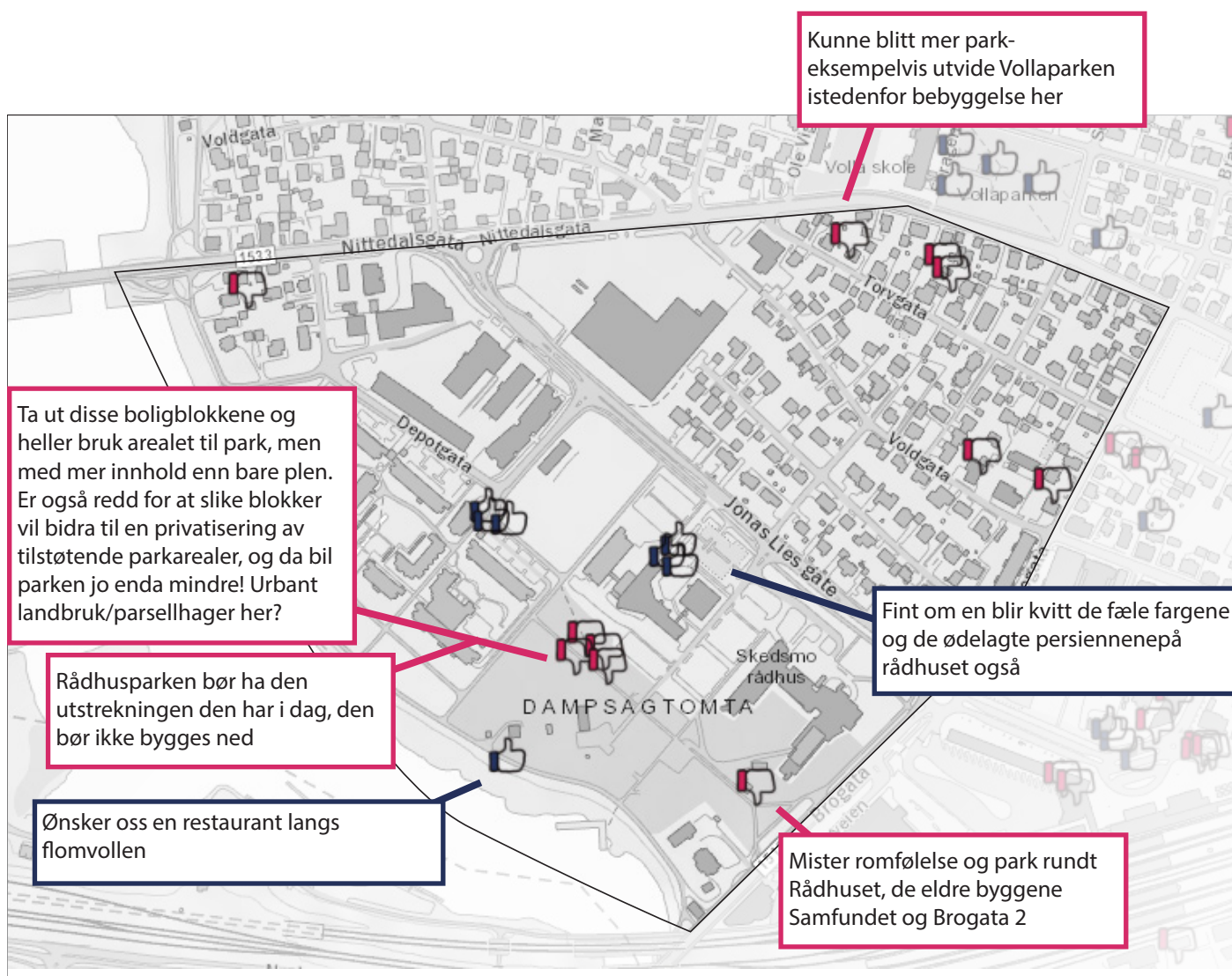
Planforslag sentrum vest

### Urban promenade

Til forslaget om en urban promenade, kom det inn tre kommentarer. Forslaget er å skape en direkte forbindelseslinje mellom bydelen Sentrum vest og stasjonen for gående og syklende. Aksen skal ha utadrettet virksomhet og ha høy kvalitet i materialbruk.

En kommenterer at det høres smart og riktig ut. Den andre sier at det høres bra ut men at en må passe på å ikke svekke sentrum, at byen må bygges innenfra og ut. Den tredje viser til at promenaden virker å gjøre det vanskelig for både buss og bil og frykter det vil få en negativ miljøpåvirkning dersom det blir vanskelig å komme seg til stasjonen – at en velger å kjøre i stedet for å ta toget.

## Tomler Sentrum vest

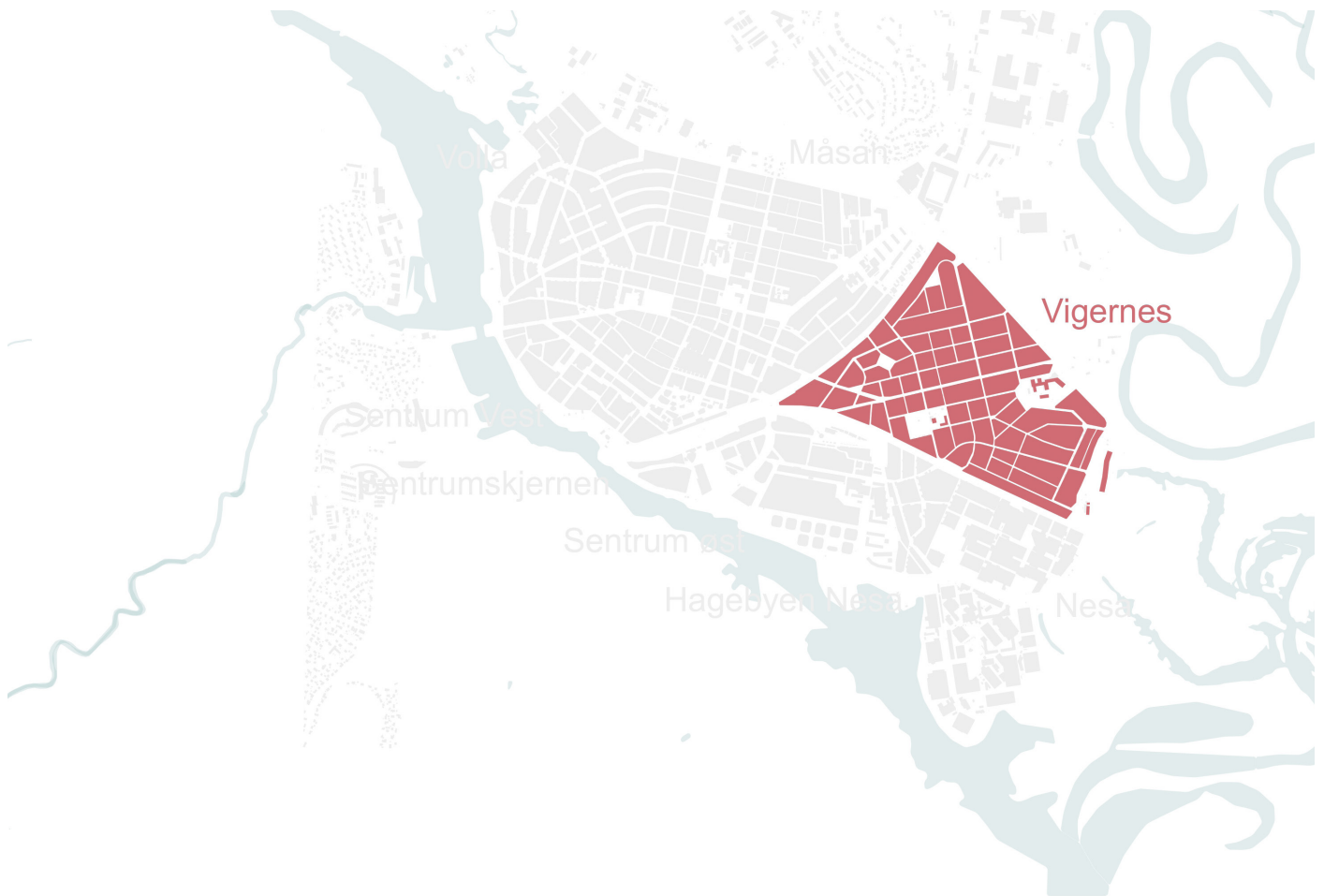


### Mobilitet

For bydel sentrum vest er det foreslått at det skal opparbeides grønne forbindelser i gater som strekker seg mot Nitelva. Disse gatene skal være bilfrie og inneholde et biologisk mangfold med planter og trær.

Av flere blir det sagt «ja takk begge deler», de fleste er enige at forslaget er godt, men viser til at det må være mulig med begge deler og håper på en gradvis endring. Det understrekes av flere at det må fortsatt være mulig å komme seg rundt med bil i sentrum.

Av de som stiller seg utelukkende positive, vises det til at bilen aldri kan gå på bekostning av en levende by med grønne akser og grønne byrom, og at naturen bør være i førersetet og ikke utbygging. Videre kommenteres det at grønne tak og fasader også bør ses i sammenheng, og at overvann bør få sin plass. Av flere vises det også til at de grønne aksene må være tilstrekkelig brede, slik at det er mulig å gå/ møte noen med barnevogn.



## Vigernes

Rehabilitering av eksisterende boliger/  
mindre grad av fortetting.

Det var tre personer som fullførte bydelsundersøkelsen for bydel Vigernes. De stiller seg positive til at fortettingen begrenses, og viser til at dette er et område med etablert bomiljø. En kommenterer også at ved eventuell utvikling av nærliggende områder bør høyden begrenses.

Det vises til Dovrekvartalet, hvor vedkommende mener det har blitt altfor høyt og håper at høyden der ikke blir en rettesnor for eventuelt videre utbygging i Kjerulfs gate og Ole Bullsgate.

Det stilles spørsmål ved hvordan beboere skal komme seg til sine eiendommer og hvor trafikken skal ledes.

## Fremtidsbilde Vigernes

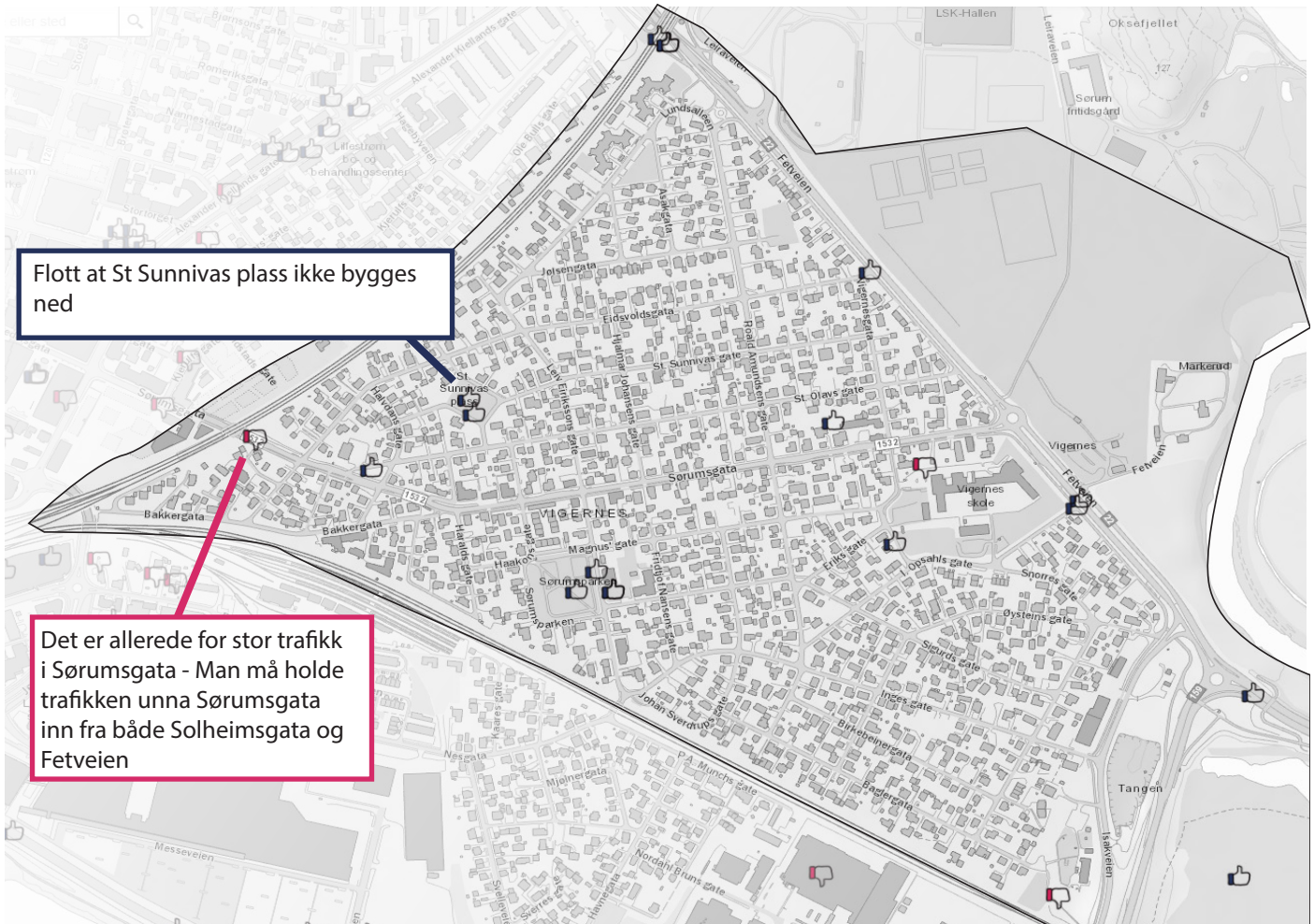
Bydelen utvikles med rehabilitering av eksisterende boliger og i mindre grad fortetting. Mindre nærfunksjoner utvikles slik at bydelen blir mer selvstendig og innbyggere får kortere vei til daglige gjøremål.

Sørumsparken er en stor grønn park i bydelen som er omringet av store gamle trær. Parken kan rehabiliteres til en mer levende og aktiv park enn den er i dag.

Gang- og sykkelakse både inn til kollektivknutepunktet og ut av byen i retning Vigernes skole kan utvikles.



# Tomler Vigernes



Flott at St Sunnivas plass ikke bygges ned

Det er allerede for stor trafikk i Sørums gate - Man må holde trafikken unna Sørums gate inn fra både Solheimsgate og Feteveien





Planforslag Vigernes

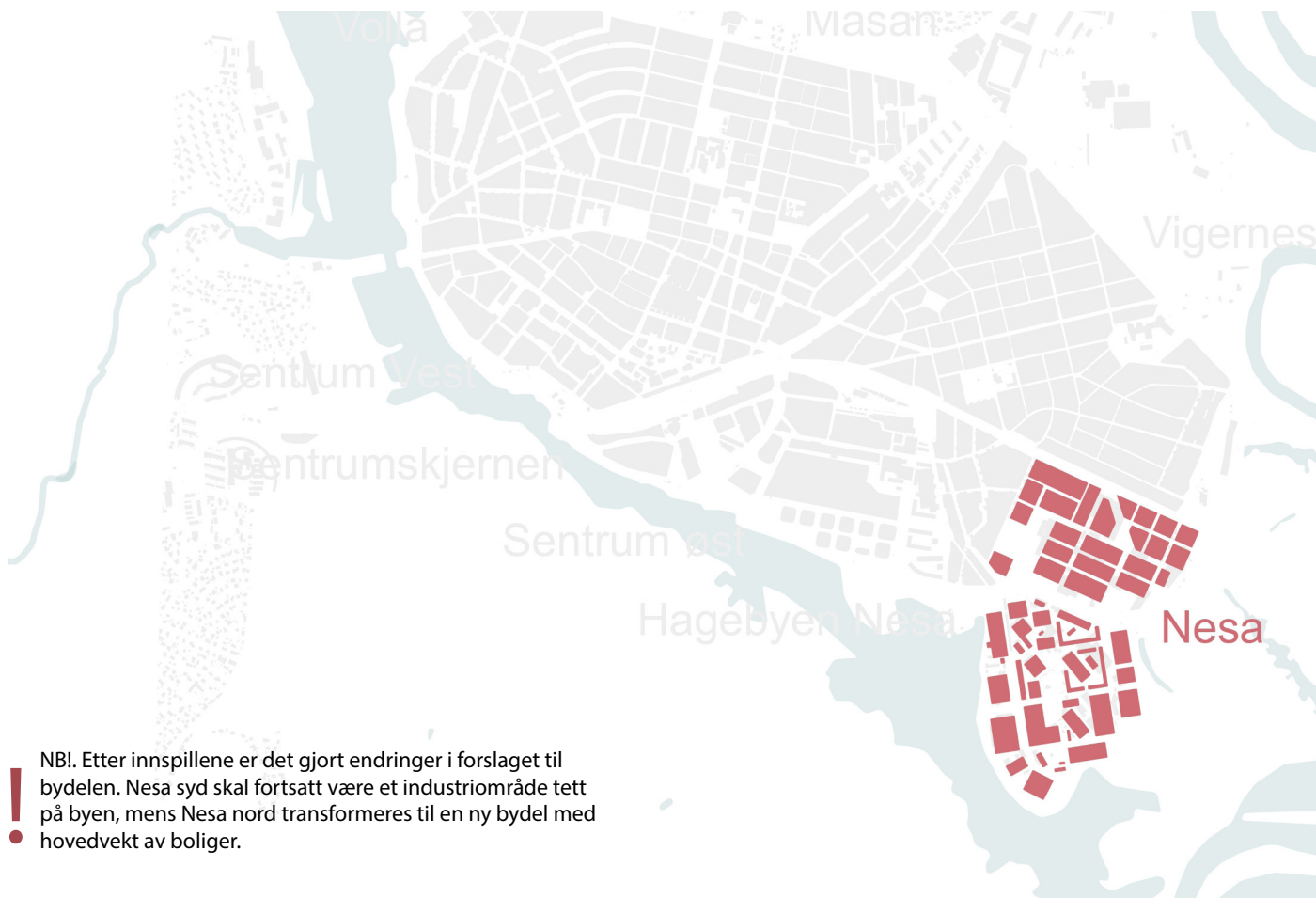
### Samfunnsakse

For bydelen Vigernes er det foreslått at Bakkegata, Sørumsgata og Magnus gate skal utgjøre en samfunnsakse som leder gående og syklende trygt mellom bolig og skole, barnehager og sentrumsfunksjoner. Aksen skal opparbeides med høy kvalitet på belegning, beplantning, benker og andre elementer. Aktiviserende byfunksjoner skal i hovedsak etableres langs denne aksen.

Dette stiller alle respondentene seg positive til. Det foreslås at det også bør være et lokalt kollektivtilbud, slik som en ringbuss. Videre gjøres det oppmerksom på at det fortsatt må være mulighet å kjøre til egen eiendom, samt at utrykningskjøretøy også må tilrettelegges for.

### Rehabilitering av Sørumsparken

Alle stiller seg positive til en rehabilitering av Sørumsparken. Igjen stilles det spørsmål til hvor trafikken skal ledes, og det etterspørres en plan for dette, noe som av vedkommende anses som manglende for en reell debatt.



NB! Etter innspillene er det gjort endringer i forslaget til bydelen. Nesa syd skal fortsatt være et industriområde tett på byen, mens Nesa nord transformeres til en ny bydel med hovedvekt av boliger.

## Nesa

### Ny bydel

Det var kun to respondenter i bydelsundersøkelsen. En person kommenterer at det ville vært spennende, men at det ikke bør tillates så høye blokker nært eneboligbebyggelsen på Vigernes. Den andre stiller seg noe usikker til forslaget og håper at de eksisterende byggene tas i bruk, fremfor å bygge nye.

### Samfunnsakse

For bydel Nesa er det foreslått samfunnsakse som skal koble den nye bydelen med sentrum. Her prioriteres gående og syklende, med noen aktive funksjoner langsmed denne. Av de to som svarte på dette, stiller de seg begge positive til det. En kommenter at det er viktig at ikke sykkelen også blir gjest, noe som leses som et forslag om eget sykkelfelt.

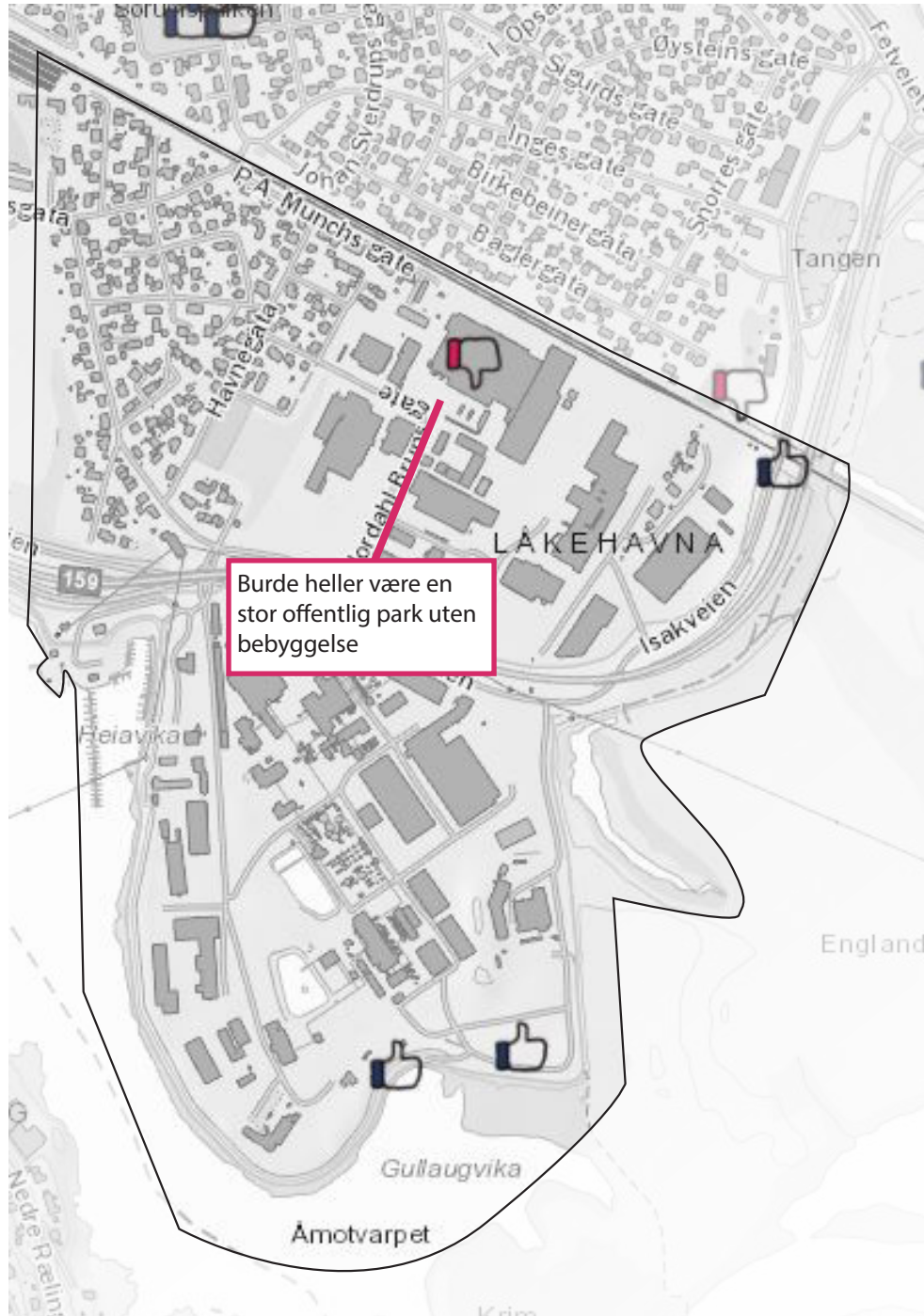
## Fremtidsbilde Nesa

Nesa er et område med viktig industri som skal opprettholdes i mange år fremover. Området skal på lengre sikt transformeres fra å være et rent industriområde til en helt ny bydel med en hovedvekt av moderne og eksperimenterende familieboliger, industri og noe hageby.

Med Nesa sin historie som industriområde skal mye av bydelen transformeres til en ny bydel.



## Tomler Nesa



NBI. Etter innspillene er det gjort endringer i forslaget til bydelen. Nesa syd skal fortsatt være et industriområde tett på byen, mens Nesa nord transformeres til en ny bydel med hovedvekt av boliger.



## Planforslag Nesa

### Eksperimenterende boligbygg

For de eksperimenterende boligbyggene mener begge respondentene at tiltaket høres spennende ut. Det vises til at det er viktig med en helhetlig plan og at boligene på Nesa « snakker » med bebyggelsen på Vigernes. Det vises også til at det virker litt risikabelt om ingen synes det er praktisk eller liker det eksperimenterelle, og viser til ulempen med at det blir kun en type folk som bor der og at kan være uheldig for samfunnet.

### Nesa Elvepark

De to som har kommentert viser at det flott og fint med grønne områder, men begge påpeker at det ikke bør være aktiviteter overalt, og at muligheten for å gå inn i en skog for å få ro er viktig.



## Volla

### Rehabilitering av eksisterende boliger/ mindre grad av fortetting

Alle de tre som kommenterer mener forslaget for bydel Volla er fint og dette er et område det er verdt å ta vare på. Det vises også til det bør tenkes på tverrforbindelse mot Nitteberg, Kjeller og Holt-Vestvollen.

### Rehabilitering av Vollaparken

To personer mener det ville vært bra, og det foreslås basketballbane og en kiosk eller noe lignende slik at det ville vært et tilsyn der når skolen er stengt. En person mener det ikke er positivt med en rehabilitering av parken og viser til at veiene rundt og mulighetene for parkering bør beholdes, men at parken kan oppgraderes med nye trær, lekeapparater og stier.

## Fremtidsbilde Volla

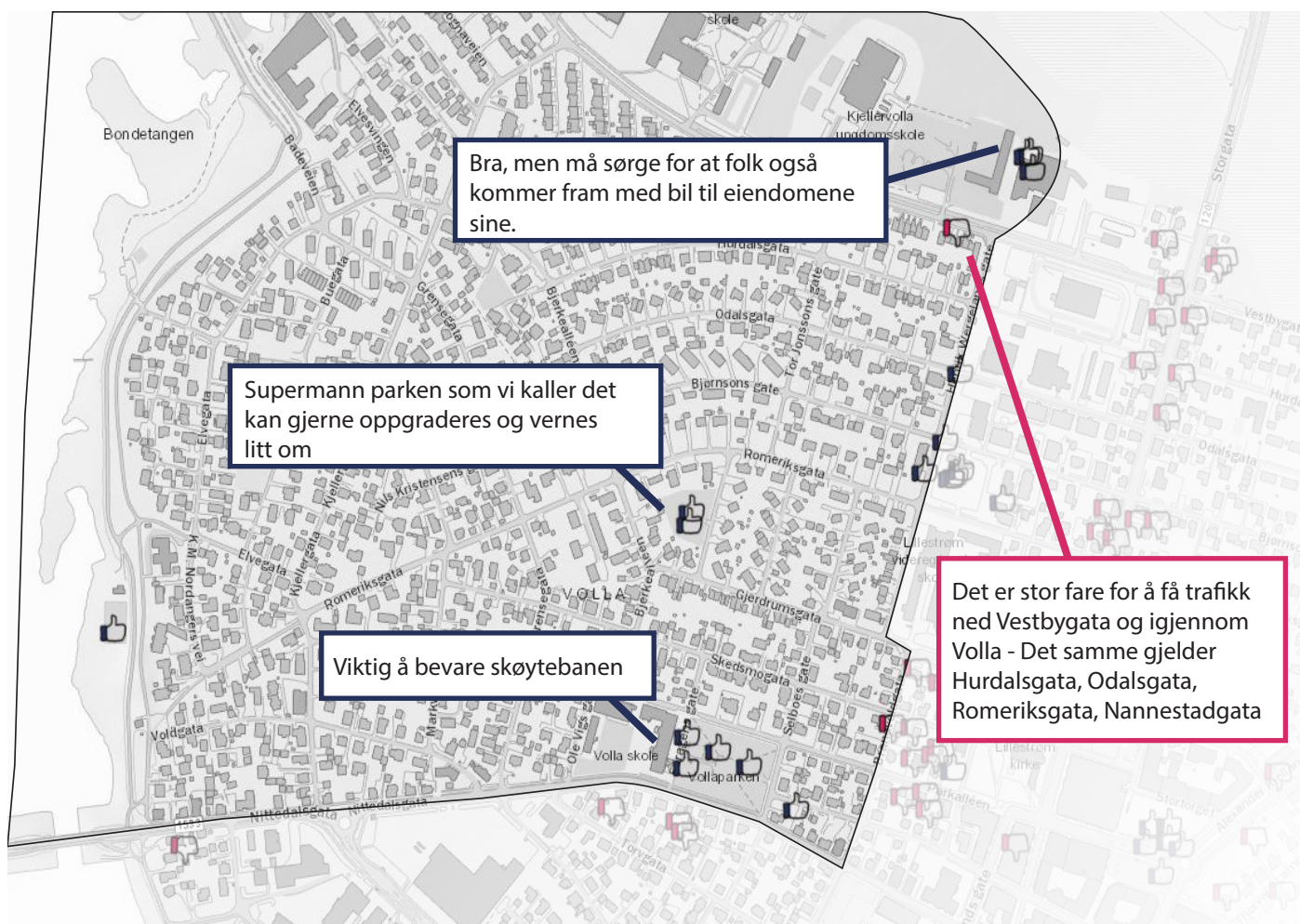
Bydelen forblir hageby. Definisjonen på en hageby er en mer eller mindre selvstendig bydel der boligområdene består av lave hus i hager.

Mindre nærfunksjoner utvikles slik at bydelen blir mer selvstendig og innbyggere får kortere vei til daglige gjøremål. En slik utvikling kan skje ved Sogna boligprosjekt og i krysset mellom Nittedalsgata og Voldgata/Grensegata.

Nærheten til Kjeller med sitt utviklingspotensial gir muligheter for nye forbindelser nord i bydelen.



## Tomler Volla





## Sentrum øst

### Parkeringshus

I byutviklingsplanen er det foreslått å skape nye bygninger der det i dag ligger parkeringshus i Stillverksveien, slik at det blir mulig å skape små byrom, med intime plasser som skaper mer aktivitet og et mer spennende område å ferdes i. Det er noe delte meninger om forslaget om å fjerne parkeringshuset. Det kommer frem i svært mange kommentarer at parkeringshus er viktig, spesielt i tilknytning til stasjonen og for handelsnæringen. Blant annet blir det sagt at «mer parkering gjør byen mer tilgjengelig».

Det vises som tidligere til, at en heller vil dra til Strømmen storsenter for storhandel på grunn av parkering.

Det etterlyses igjen en trafikkplan, med påfølgende kommentar om at det er vanskelig å ta stilling til spørsmålet uten en plan som viser hvordan det eventuelt vil bli.

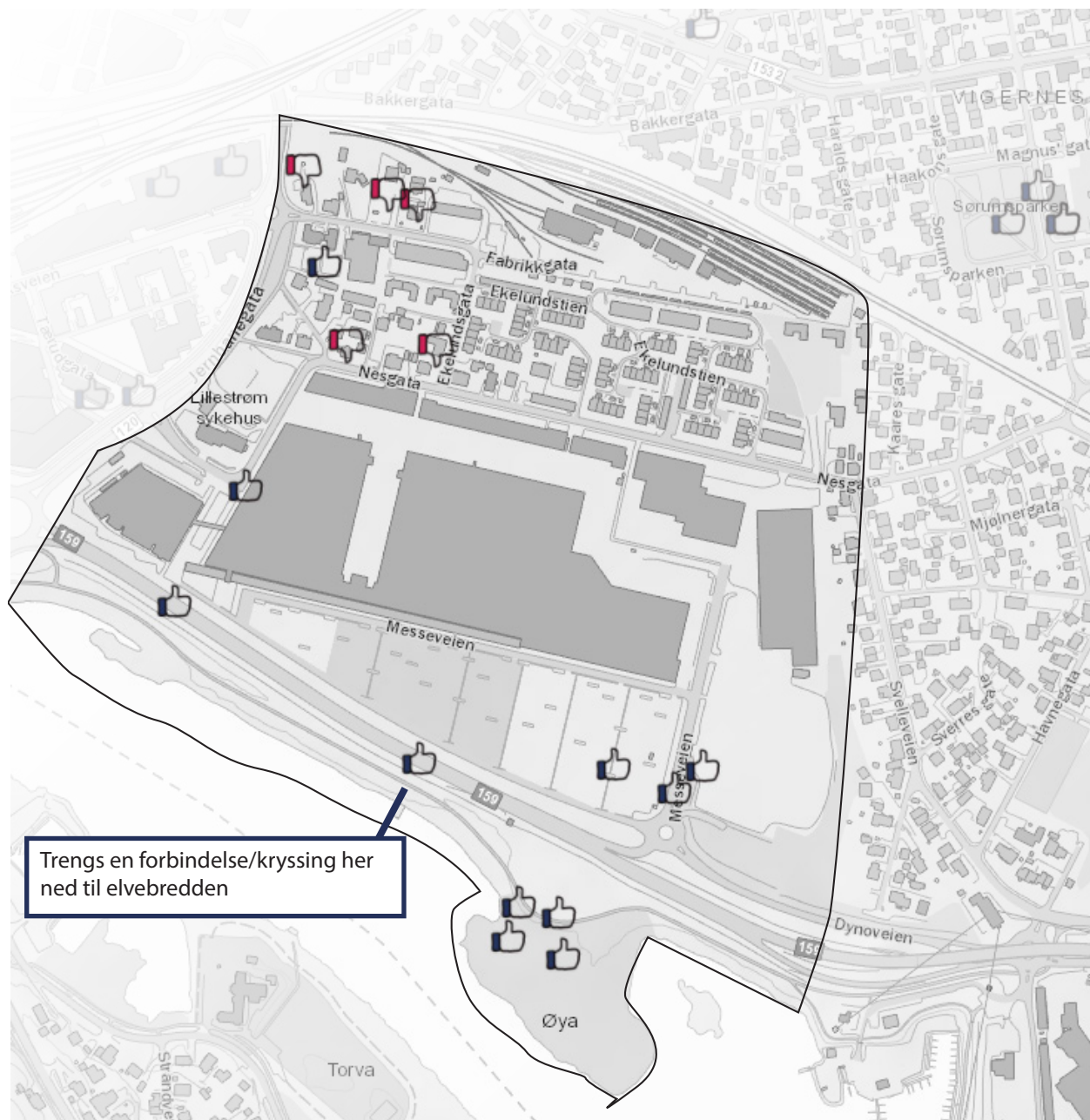
### Fremtidsbilde sentrum øst

Bydelen utvikles som en mer urban bydel ved at ubebygde arealer som blant annet parkeringsplasser bebygges eller transformeres til møteplasser for mennesker.

Viktige samfunnsaker har aktive funksjoner på gateplan i alle bygninger. I bydelen er byrommene mellom bygningene de viktigste felles møteplassene, men også elveparken med promenaden langs flomvollen er et viktig byrom for befolkningen.

Jernbanegata stenges for gjennomkjøring i sentrum og opparbeides som en lineær park med kollektivgate. Forbindelsen mellom stasjonen og sentrum øst utvikles som en svært attraktiv akse for gående.

## Tomler sentrum øst



Trens en forbindelse/kryssing her ned til elvebredden



To personer sier at det er viktig med parkeringshus, men at de med fordel kunne vært utenfor bykjernen. Det vises til at parkeringshus skaper mer biltrafikk.

I byvandringfilmen ble det spurt om vi trenger flere små åpne plasser å oppholde oss på eller om det er viktigere med parkeringshus. Til dette er det fire personer som kommenterer. To personer stiller seg positive, ikke nødvendigvis til det presenterte forslaget, men til at det trengs flere store og små oppholdsplasser, og det kommenteres at det ikke nødvendigvis må skapes slike plasser med motivasjon om opphold, men at det trengs rom og lys. I forlengelse av dette argumenteres det derfor for at høye hus som står tett vil skyggelegge, og at sol er vel så viktig når en spaserer.

En annen som er inne på samme tema, men med motsatt argument, viser til at det i dette området allerede er bygd høyt, så et parkeringshus ville ikke skapt skygge i dette området.

## Høyder/ urbanitet

I byvandringfilmen ble det spurt om plassen på syd-siden av stasjonen, om hvordan plassen oppleves og om beplantning veier opp for de «grå fasadene».

Det virker som de fleste mener at sydsiden er en fin og åpen plass, og det kommenteres av flere at det er hyggelig beplantning her. Dette oppveier likevel ikke for trafikkaos og et inntrykk av kalde betongfasader og steindekke. Av flere påpekes det at høydene ikke er det som er mest problematisk på denne siden av stasjonen, det er trafikksituasjonen. Det vises til at området hvor biler parkerer for å hente/levere på stasjonen, bør flyttes. Det vises også til at det er liten plass for å gå og sykle til tross for at det er oppmerket.

Videre ble det også spurt om høydene gir byfølelse eller om det kan bli for urbant. Her er det også delte meninger. Mens noen mener at høyder er å forvente i en by i 2020 eller at området har blitt fint, mener andre at bydelen er ødelagt. Noen mener også at Lillestrøm by som hovedsakelig består (besto?) av eneboliger, er ødelagt. Det blir også kommentert at høyder går bra, hvis det er tatt hensyn til avstanden mellom



Illustrasjon av fremtidens Lillestrøm by, Adept architects

byggene, slik at det blir lys på gateplan. Det er flere som kommenterer det samme, at høyden blir et problem fordi det også bygges tett og skaper følelse av trengsel.

En kommenterer at det bør etterstrebtes å tilpasse bygningens høyde etter eksisterende høyder, og sier videre at å bygge så høyt at det skyggelegger områder er å mislykkes.

Noen spør om hva som menes med forskjellen på urbant versus ikke urbant, og sier dersom det skal forstås som glass og stein versus trær, vann og beplantning, er det å foretrekke begge deler, men at dette er en forspilt sjans for Lillestrøm. To personer svarer klart ja på at det kan bli for urbant, mens andre definerer urbant synonymt med by, og at en by derfor ikke kan bli for urban.

En person kommenterer det som også oppsummerer de flestes meninger, at urbanitet ikke er problem, men å bygge for tett så det blir mangel på gode solforhold, er det.



Planforslag Sentrum øst

### Ny bydel

I byutviklingsplanen er det foreslått å gjøre sentrum øst til en urban bydel ved at ubebygde arealer som blant annet parkeringsplasser bebygges eller transformeres til møteplasser for mennesker.

Til dette forslaget stiller de fleste seg positive. Noen stiller spørsmål ved om det skal komme enda flere blokker og enda flere mennesker, som vil skape enda mer trafikk-kaos, men de fleste stiller seg positive, både til å utnytte allerede «grå flater» samt at det bygges i områder som er så nært jernbanen.

En annen kommenterer at dette er «stor-Oslos» mest spennende utviklingsområde, hvor det bør bygges høyt og konsentrert med gode byrom, og at dette er et område hvor mye allerede ligger klart for å tåle større utvikling. Det kommenteres at det er viktig at infrastrukturen tåler utviklingen og at det fortsatt må være mulig å komme til varemessa med bil.

Det etterlyses igjen, en trafikkplan og en

konsekvensutredning, hvor det kommenteres at det må være effektive overganger mellom tog t/r Oslo og bussforbindelser ut mot Kjeller, Skjetten, Strømmen og Holt-Vestvollen (Skedsmokorset). Hvis ikke, vil ikke togstasjonen fungere i praksis som et reelt alternativ til bilen i jobbreisen. Videre sies det at hvis en sikrer at togstasjonen blir et effektivt knutepunkt det er enkelt å komme til og fra for omliggende strøk, vil det også øke attraktiviteten og bylivet i bydelen. Det foreslås også at fasaden til varemessa bør tilføres kunst slik at den ikke fremstår som en «stor kloss».

I detaljreguleringsplan for Varemessa er det foreslått å flytte inngangen til varemessa til kortsiden i vest slik at det er en naturlig inngang for de som kommer gående med toget. Dette er det ikke alle som stiller seg like positive til, da enkelte mener at parkeringsplassen er det som gjør at en besøker varemessa. Av flere påpekes det at det er viktig at området ikke blir en for stor konkurrent til dagens sentrum.





### Aktivitet langs elvepromenaden

I byvandringfilmen ble det spurt om en bør samle aktivitetene langs elvepromenaden utenfor det allerede etablerte området langs rådhuset eller spre dem utover. Her er det delte meninger. Det er omtrent halv om halvt, hvor den ene siden argumenterer med at hele elvepromenaden bør tas i bruk, mens den andre viser til at det bør være områder som er kun for å gå og viser blant annet til behovet for områder uten støy fra andre. Det argumenteres også med at det ikke vil være god kvalitet på et eventuelt oppholdsareal øst for Lillestrømbua, da det både er støy og forurensning fra veien der, og at det er bedre at dette stedet er et sted en går forbi, og ikke oppholder seg.

En annen mener at elveparken er fin, men at det er altfor mye gress og lite benker. Vedkommende sier at området er en kjedelig gresspark med skulpturer spredt utover, som er pent å se på men kjedelig.

Det foreslås at det kunne vært små båtplasser for å sette ut kano, samt mindre utsiktspunkter med benker, gjerne med tak slik at man også kan

sitte i regn.

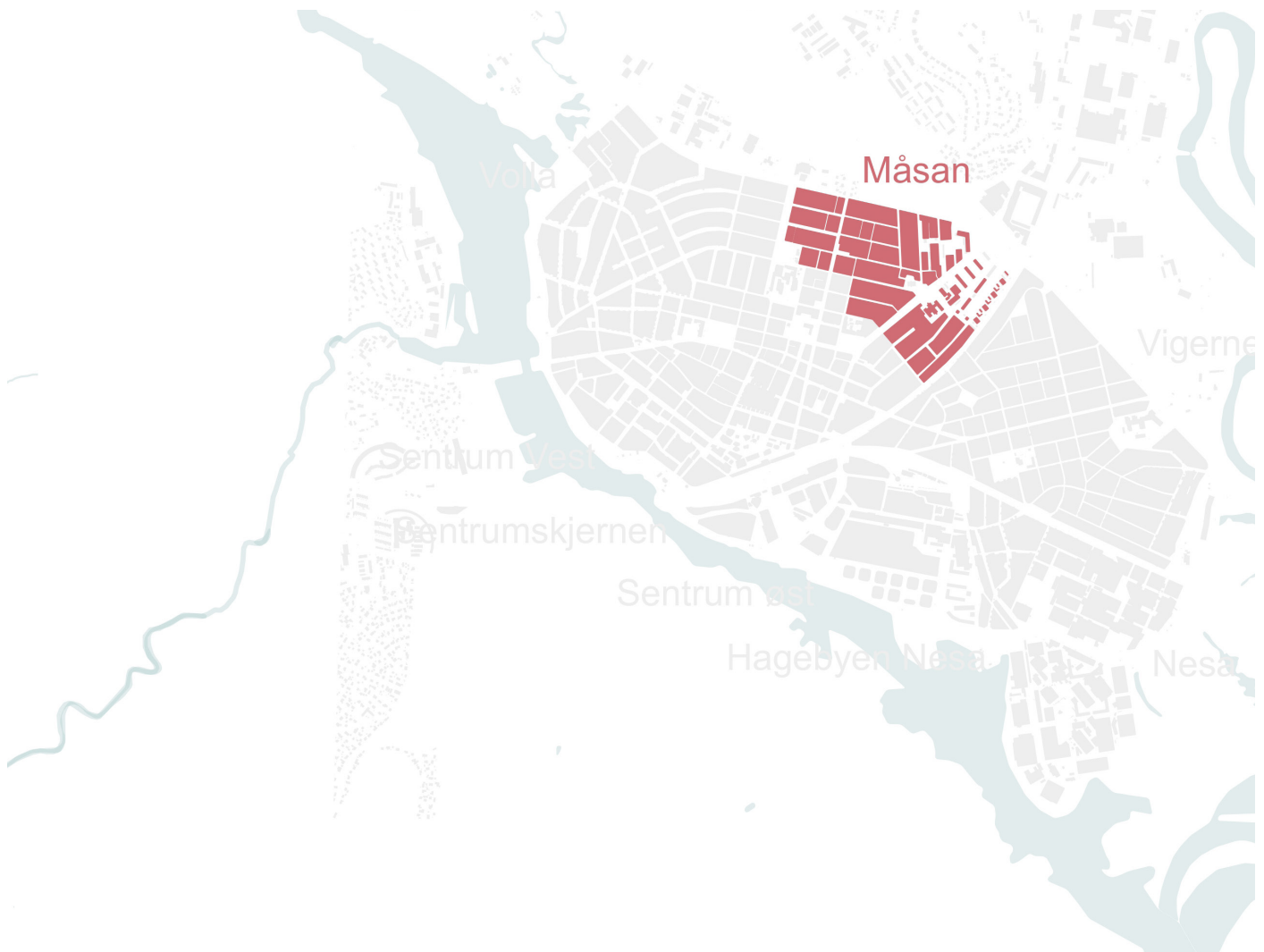
Videre foreslås det at det ville vært fint med flere inngangspunkter til byen fra elvepromenaden.

### Samfunnsakse

Den ene kommenter at det hadde vært veldig lurt å skape en samfunnsakse som blir en hovedforbindelse gjennom bydelen som binder bydelen sammen med sentrum, og allerede nå planlegge for at folk i hovedsak skal gå. Den andre stiller seg også positiv, men er bekymret for om det fort kan bli for mange akser og foreslår derfor å skape en akse, eksempelvis den i gågata, som et prøveprosjekt for å se an hvordan aktiviteten i aksene blir.

Det vises videre til at det bør reguleres hvor mange nye butikker som skal være i de nye samfunnsaksene. Vedkommende er noe bekymret for at for lange avstander kan gjøre det vanskelig for folk å få dekket sitt behov og at en muligens da heller reiser til Strømmen storsenter.





## Måsan

---

### Transformasjon Storgata/Henrik Wergelandsgate

Av de to kommentarene om transformasjon av Storgata/ Henrik Wergelandsgate, er det en som ikke sier noe om høyder eller ønsker, men som kommenter at det er viktig å styrke akse rundt Storgata mellom sentrum og Kjeller, og at det også må være egne grønne akser mellom Kjeller og sentrum.

Den andre kommentaren er uenig i transformasjon av akse. Det stilles spørsmål til hva samfunnet kan kreve, at folk ikke må bli presset til å flytte for at endringen skal skje. Det pekes også på at hagebyen er en av hovedinngangene til byen, at det er fint å kunne se endringen i bebyggelsen i det en kommer opp Storgata og at det derfor bør beholdes slik som det er. Avslutningsvis viser vedkommende til at dersom det skal bygges her er rekkehus å foretrekke, så det ikke blir for høyt og at hagene gir åpenhet så det blir fint og trivelig å gå der.

”Det er ikke noe hyggelig å gå langs blokker uten hager, det vil nedgradere folks inntrykk av byen”

### Bydelsprosjekt Nederlenderen Sportspark

Det var kun to kommentarer til bydelsprosjektet, hvor den ene sier at det høres bra ut. Den andre sier også at det høres fint ut, men viser til at bygningen (illustrasjonen) med innendørsfasiliteter bør gjøres mer tilltalende og foreslår et klatretårn/utkikkstårn.

### Lommepark i Alexander Kiellandsgate/ Romeriksgata

Det var kun en kommentar til dette, hvor vedkommende viser til at det er viktig at bygg ikke blir mer enn 3-4 etasjer for å kunne bevare luft, lys og opplevelsen av at Alexander Kiellands gate er en paradegate. Det vises videre til at Måsan er en gammel bydel, som bør ha mer likhetstrekk med Grünerløkka enn Stovner.



Planforslag Måsan

## Planforslag Måsan

Måsan vil være forbindelsen mellom den nye bydelen på Kjeller og Sentrumskjernen. Området er avsatt som sentrumsformål i kommuneplanen.

Hagebypreget blir bevart og revitalisert med nye moderne boliger og hager plassert mellom de gamle trehusene og hagene. Bak enkelte småhus langs Storgata, foreslås det transformasjon vestover mot Henrik Wergelands gate. Bebyggelsen foreslås som hagebybebyggelse med leiligheter i 3-4 etasjer samt noen rekkehus. Området skal planlegges for barnefamilier med kvaliteter og innhold tilpasset deres krav og ønsker.

Næringsarealene som i dag hovedsakelig består av bilforretning og verksteder har potensial for transformasjon til annen næring og boliger.

## Annet om Måsan

//

På oversiktsbilde ser det ut som dere vil omgjøre det ville måsan til en mer kultivert park. Det er jeg imot siden jeg er sterk tilhenger av å ha ekte natur tett på folk. For da kan speidere, barn og andre ha mulighet til å utforske naturen som vi må ta vare på! Jo større avstand vi skaper for det ville, jo mer vanskelig er det å få gjennomført de endringene som må til for å bevare jorda. Så å omgjøre villmark til kultivert park på måsan er jeg imot. Vi må heller få bedre bruk av den ville naturen i forbindelse med skole og andre aktiviteter. Bruke det som en fordel for naturbyen, så vi ikke bare ender opp som parkbyen.

//



## Tomler Måsan

Bra, men må sørge for at folk også kommer fram med bil til eiendommene sine.

Hvordan ser man for seg å unngå trafikk inn i Volla ned Vestbygata og andre gater + Vestbygata oppover mot Alex Kiellandsgate

Fetveien har ikke god nok Kapasitet til å få økende trafikk som skal rundt Lillestrøm Sentrum - Man må passe på at ikke trafikken blir trykket inn til sentrum via Sørumsruta og Alex Kiellandsgate

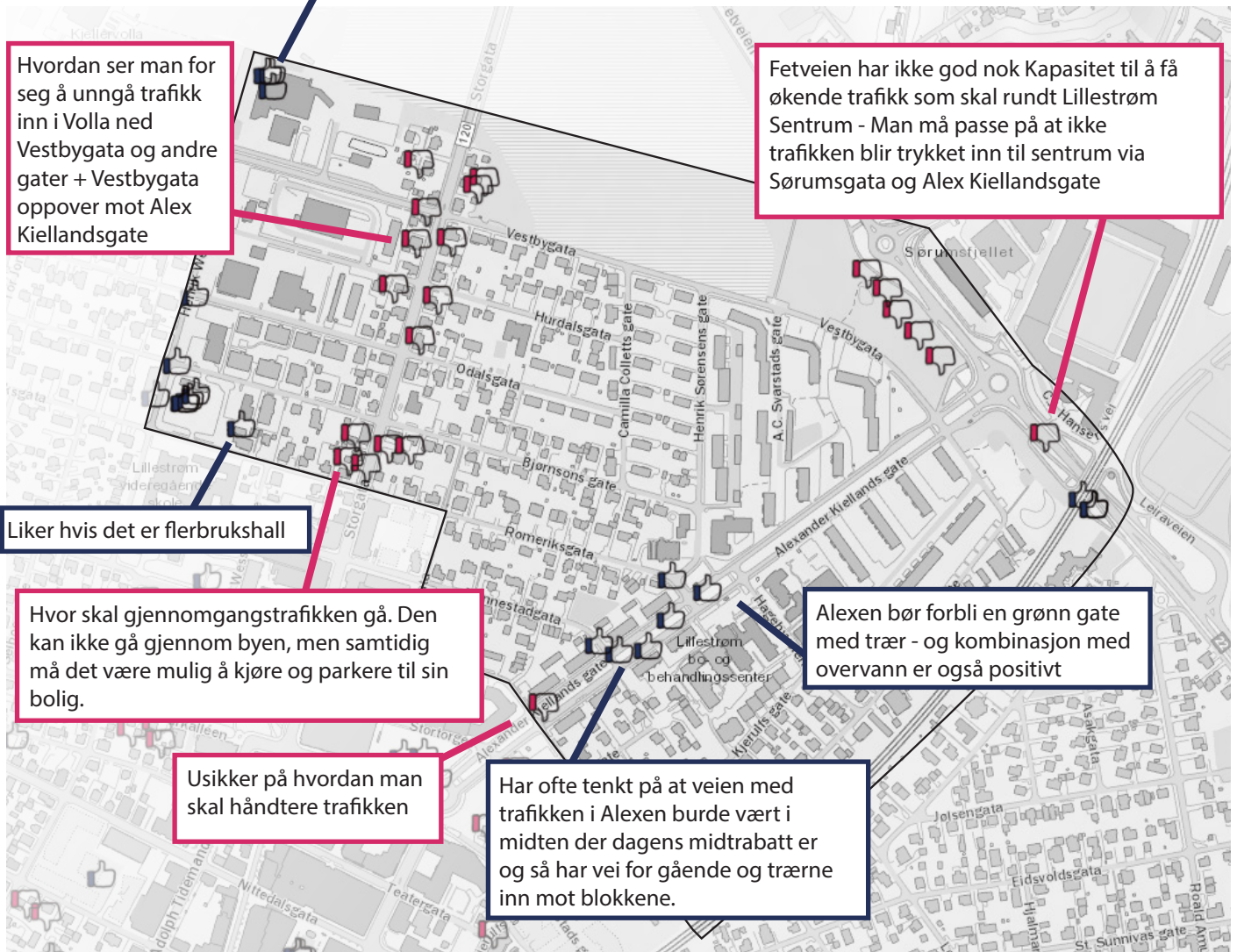
Liker hvis det er flerbrukshall

Hvor skal gjennomgangstrafikken gå. Den kan ikke gå gjennom byen, men samtidig må det være mulig å kjøre og parkere til sin bolig.

Alexen bør forbli en grønn gate med trær - og kombinasjon med overvann er også positivt

Usikker på hvordan man skal håndtere trafikken

Har ofte tenkt på at veien med trafikken i Alexen burde vært i midten der dagens midtrabatt er og så har vei for gående og trærne inn mot blokkene.





# Har vi behov for en byutviklingsplan?

I den første byvandringfilmen spurte vi om det er behov for en byutviklingsplan for Lillestrøm by.

Det er 15 personer som mener det er behov for en byutviklingsplan, og det vises til at det ikke bør bygges for høyt og tett, at det er viktig med helhet, gode byrom og brede gater. En person kommenterer at en slik plan er på overtid, og at grådige utbyggere har fått dirigere utviklingen av Lillestrøm i for lang tid.

Det er syv personer som sier direkte nei. Det vises til at det er viktig med variasjon og at en derfor ikke bør låse seg til en plan og at det er positivt med blågrønn struktur, men at dette er vanskelig for utbyggere å gjennomføre da lavere blokker og dyre eiendommer ikke vil gi en kalkyle som går i pluss. Det påpekes at viljen til å investere vil avgjøre om forslagene kan skapes.

En annen kommenterer at det er mulig å realisere blågrønne løsninger i prosjekter, men at det bør bygges i høyden for å imøtekomme fremtiden. Dette poengteres ved at lave høyder, vil skape færre leiligheter som igjen vil øke prisene og som igjen vil skape et trykk på LNF-områder. Det vises til at denne strategien ikke har vært vellykket for Oslo.

To personer viser til at høye bygg gir byfølelse, og at å avvike fra dette vil gi en stygg by.

En siste person, kommenterer at høyder bare er positivt og at brostein er noe som hører hjemme i steinalderen og ikke en moderne by som bør være universelt utformet.

## Barn og unge

Riddersand barneskole: Vi syns at høydene på bygningene skal reguleres i hele byen.

Sagdalen barneskole: Mange mener det trengs en plan, noen av disse nevner eksplisitt at det er viktig å kontrollere høyder og fasader. Noen få mener det ikke er nødvendig med en plan. Noen svarer at de ønsker variasjon i høyder, og en blanding mellom nye og gamle bygg.

Skjetten barneskole: Flertallet syns det er nødvendig med en helhetlig plan for å kunne kontrollere høyder. Tre (av 10) stykker sier det ikke er nødvendig.

Vardeåsen barneskole: Det bør være en helhetlig plan. Bygningene bør ikke være høyere enn 4-5 etasjer. De synes det er viktig at folk som bor i blokk har terrasser og helst større enn det som bygges i dag.

Vesterskaun barneskole: Det er viktig med en plan som sikrer at det blir så fint som mulig, og at ikke alle kan bygge og gjøre som de vil.

Vigernes barneskole: Mange svarer ja på spørsmålet om det trengs en helhetlig plan. 5 svar er blanke eller med spørsmålstejn, som kan tyde på at man enten ikke forsto spørsmålet eller vet hva man syns.

Østersund ungdomsskole: Ja, det er lurt. Fordi vi tenker at man bør holde den "røde tråden" gjennom bygningene som er der fra før.

Kjeller ungdomsskole: Nei

# Barn og unge om annet

---

Riddersand barneskole: Vi liker at byen blir mer miljøvennlig. Vi ønsker at det skal plantes mer grønt rundt stasjonen og videre oppover gågata for å gi et mer helhetlig og grønt preg. Vi ønsker flere parker gjennom hele byen, for å gjøre byen mer åpen og innbydende.

Sagdalen barneskole: 1 av 4 sier at de vil ha mer grønt – mer parker, trær og planter. 1 av 4 mener Lillestrøm bør få et mer moderne preg og at de ønsker endringer. Et par sier det er viktig å beholde det gamle preget. Ellers nevnes badebasseng, flere butikker og spisesteder, flere aktiviteter, ungdomshus, søppelkasser, benker og bilfrie steder.

Skjetten barneskole: Mer grønt og trær, sitteplasser, møteplasser og klatrepark.

Vesterskaun barneskole: For fremtiden: Fine bygninger uten tagging og hærverk: fremtidsteknologi for å følge med så ingen ødelegger byen. Beholde litt av det gamle i byen, så ikke alt er helt nytt overalt. Vi vil ha Taco-Bell til byen.

Vigernes barneskole: Mange ønsker seg mer grønt og beplantning, innendørs basseng/badeland, flere lekeplasser, møteplasser og generelt mer aktivitet. Øvrige svar er et større senter, større veier, større torv og mer trendy bygg. Blanding av nytt og moderne samtidig som man bevarer det gamle. Flere spisesteder rundt kirkeparken.

Østersund ungdomsskole: Planen ser bra ut. Kanskje bygge et stort aktivitets-senter for ungdommen mellom 13-17 år. Kanskje bowling, grilling, airhockey, paintball, arkade, biljard, dansespill med mer.

Kjellervolla ungdomsskole: Færre leiligheter, mer parker og aktiviteter for barn.

## Del 2 Workshops

---

Det ble avholdt to digitale workshops. Den første var med interessegrupper i Lillestrøm samt noen borettslagsledere. Det var invitert 25 deltakere til dette, men dessverre var det kun seks personer som logget seg på det digitale møtet. Selv om dataene fra interessegrupper ikke kan presenteres som representativt, ønsker vi likevel å legge frem deres meninger.

Den andre workshopen var med 12 deltakere fra eiendomsforum og 12 deltakere fra næringsrådet.

En oppsummering av referatene fra disse workshopene vil bli gjengitt i dette kapitlet. Under begge workshopene var det ulike syn på eksempelvis høyder og tetthet. I det videre vises det til de ulike meningene som framkom, men de ulike synene er ikke statistisk fremvist.



# Eiendomsforum og Næringsrådet

---

## Mulighetenes by

---

Spm 1. Hva tenker dere om byutviklingsplanens foreslåtte høyder og volumer?

Hva man bygger har endret seg fra 4+1 etasjes introverte bygg, til større høyde og mer åpen bebyggelsesstruktur. Det siste er en positiv utvikling.

Det påpekes at det er viktig med kvalitet og innhold og et definert sentrum, at det må bygges kompakt og at det er viktig å få mer folk i byen.

Gode solfylte uterom er bra, men av enkelte sies det at det heller bør bygges høyt med smalere fotavtrykk. Hvilke høyder som bør tillates er avhenging av hvor i byen man er.

Det bør være en avveining av funksjoner om hva som skal fremheves. Større høyde bør vurderes dersom det er gjort på en god måte. Skal folk både kunne bo og jobbe her, må vi bygge høyere. Vi må skape tyngde sentralt og vi må ha kritisk masse med kontorbygg som må være egnede mht. høyde og volum.

Man trenger variasjon og luft. Det er for trangt i enkelte prosjekter og vi må være obs på det som skjer der. Vi har ikke nok erfaring med dette og det kan lett bli bomaskiner, da det er et eksperiment.

Det er viktig at man ikke bygger for tett slik som det nå skjer i Meierikvartalet og Dovrekvartalet. Skal vi bygge høyere enn 5-6 etasjer må det skje i områder i utkanten av sentrum der det ikke sjenerer eksisterende bebyggelse og småhusbebyggelsen.

Vi må ikke lage for smale gater og byrom. Større byrom som er bygget er også vellykket, bygg

som ved kirken. Gateplan der er bra.

Byutviklingsplanen er selvmotsigende. Utenfor sentrum vises lavere høyde, og man får krav om større fotavtrykk og mer grønt. Dette går ikke opp økonomisk. Regnestykket: like tett, men lavere, gir dårligere byrom. Kontorbygninger har lyskrav, det samme har boliger. De er skeptiske til om man får til dette med tett-lav-strategien i byutviklingsplanen.

Visjonene er gode, men virkemidlene er litt like. Høyder er viktig virkemiddel.

Det er ikke stor forskjell i byggekostnader mellom høye og lave bygg viser utredninger, så det er ikke et argument for å bare bygge høyt. Kommunen må ta føringen, og styre tydelige mot det den vil. Utbyggerne bygger det de får lov til, men kravene bare øker. Det gjør også prisene.

Kommunen bør også se litt på seg selv. Den gjør ikke som den vil andre skal gjøre, ref. Strandveien og kvartal 1 (høye og smale bygg). Lillestrøm Nord vil få for lav utnyttelse hvis man skal gjøre det som er antydnet i byutviklingsplanen med 2-3 etasjer. Måsan/ Lillestrøm Nord kan ikke være en hageby i fremtiden. Vi kan ikke bevare dette, og samtidig få til byutvikling.

Leilighetsnormen øker bare prisene og man advarer mot bruk av denne.

Det pekes på at en utredning av mer arkitektur kan vise at man kan få til god utnyttelse selv med lavere og tett bebyggelse.

Fint med varierte høyder, men tetthet er vesentlig. Det må tas hensyn til lys og luft.



Spm 2.Hva tenker dere om foreslått funksjonsfordeling (bolig/næring/ andre funksjoner)?

Funksjonsfordelingen avhenger av markedet og hva det er etterspørsel etter. Det er viktig å likevel å sette av areal til næring. Tenk konsepter og hub'er.

Nye bydeler må ha funksjonsblanding og liv hele døgnet. Man tilrettelegger for urbanitet gjennom funksjonsblanding.

Alle funksjoner bør inn i byen, ellers blir det et problem med trafikkavvikling. Kompakt sentrum og funksjonsblanding. Folk må ikke være avhengig av transport for å komme seg rundt. Vi trenger handel i byen, men sliter pga. lekkasje til Strømmen Storsenter.

Lag også kule rene næringsbygg, ikke 2 næringsetasjer i bunn +3 boligetasjer oppå som tradisjonelle blandingsbygg. Egne bygg med et godt kontorprodukt! Bli best på noe.

Snu trenden, få etableringer i Lillestrøm, slik at folk ikke må pendle. Rene næringsbygg ved stasjonen. Det er mest attraktivt med næringsareal innen 400 m fra kollektivknutepunkt, og attraktivitet faller fort utenfor dette.

Vi ønsker mer næring i sentrum enn i dag, og ikke glem de små restaurantene og smånæringene. Lillestrøm Torv må vi ta vare på. Restaurantene har bidratt sterkt til byutviklingen. Lillestrøm vokser på de tradisjonelle næringene med restauranter, småbutikker og kultur, og må bygge videre på disse. Liv i byen skapes på bygulvet, det er der byen bygges. Dette må vi ikke glemme.

Vi bør ikke bygge nye knutepunkt/bydeler utenfor sentrum. Er prinsippet innenfra og ut forlatt? Det er viktig å bygge innenfra og ut, det gir synergier. Næring skaper næring, og næring må ligge i byen. Lillestrøm mangler en motor som Statoil, Telenor, e.l. Det er lav gjennomsnittslønn i Lillestrøm og utdanningsnivå faller – kommunen må derfor tilrettelegge for næring! Kan man gi bort en god tomt til en attraktiv aktør? Næring må vi ha!

Vi trenger noen kule, attraktive kontorbygg i sentrum. Vi må verne om handelsnæringen, restauranter og barer i Lillestrøm sentrum. Kommunen må være realistisk, vi kan ikke bare ha høye rene næringsbygg. Fortsett med praksis med ekstra etasjehøyde for å forberede for næring i 1-3 etg. i tradisjonelle kvartaler. Vi trenger arbeidsplasser for å fylle byen, men er uenig i at alle bygg må ha næring i førsteetasje.

## Menneskenes by

---

Spm 1 Byutviklingsplanen forslår at noen gater skal utvikles som samfunnsakser i byen. Dette er noen gater som er spesielt godt utformet for gående og syklende og her skal det være mest mulig byfunksjoner ut mot gata. Hva tenker dere om slike samfunnsakser i byen og hvordan kan dere bidra til å realisere disse?

Flere bemerker at dette er svært overordnet planlegging, og at det er avgjørende at kommunen tar et overordnet ansvar for å få det realisert. En påpeker at samfunnsaksene kanskje vil gjøre det mer attraktivt for utbyggere å investere i Lillestrøm, men i bunn og grunn er dette samfunnsinfrastruktur, så kommunen selv må ta styringen på dette. En deltager peker på at dette fort blir stykkevis i utbyggingsavtaler, og at kommunen derfor må ha tenkt igjennom helheten også for gjennomføringen, en finansieringsmodell. Samtidig må det være en balanse, som ikke pådrar kommune og innbyggere for stor økonomisk belastning, i forhold til det som faktisk bli utført.

Flere av deltakerne nevner at samfunnsaksene ikke kan ha aktive byfunksjoner i hele aksene. En deltager spør om de delene av samfunnsaksene som går igjennom eksisterende boligområder, også er utviklet med sentrumsfunksjoner og aktive fasader? Møteleder svarer at gjennom boligområdene er det hovedsakelig tenkt at skal være trygge akser for fotgjengere og syklistene. Det var flere av deltagerne som nevnte dette. En annen deltager bemerker at disse delene av aksene bør få et klart program, slik at de blir hyggeligere og mer spennende å gå og sykle i, på vei inn til Sentrumskjernen.

En ønsker seg samfunnsakse i hele Sørums-gata.

Det blir også påpekt at det vil være positivt med samfunnsakser da biler og syklende blir bedre separert enn det er i dag, fordi det i dag er eksempler på at bilene benytter sykkelfeltet i noen gater, og dermed gjør det utrygt for syklistene.

Flere er opptatt av at byen må bygges innenfra

og ut, og at det er viktig å fokusere på de områdene nærmest knutepunktene, for å få til et godt byliv. Flere deler bekymringen for at det vil bli utfordrende å få til et tilstrekkelig næringsgrunnlag, om de viktigste aktivitetene og funksjonene blir spredt for langt ut.

En mener det er viktig å holde viktige funksjoner samlet, og ved en flerkjernet utvikling spres dette fremfor å holde dem samlet. En annen mener at en polysentrisk utvikling er fornuftig, men at man samtidig må bygge byen innefra og ut. En bemerker at man må bygge i høyden, og unngå for store fotavtrykk, som gir dårligere bokvalitet.

En deltager mener at utviklingen med å bygge byen innefra og ut akkurat har startet opp i Lillestrøm, og at det er først når byen er moden for det, at man kan tenke slik flerkjernet utvikling - planen må ikke vanne ut det bylivet som skal bygge opp, ved at det spres for mye ut.

En savner en mer logisk bystruktur enn det byutviklingsplanen legger opp til, ved at strukturen i byen er gjenkjennbar for de som skal bruke byen. Vedkommende viser til hovedstrukturer som man finner i mange større byer i Europa (rutenett etc.), men hen bemerker også at hagebyen vanskeliggjør dette.

Spørsmål 2 Byutviklingsplanen foreslår at det generelt også må utvikles flere byrom der mennesket settes i fokus. F.eks. den store plassen på nordsiden av Lillestrøm stasjon. Her har bilen 7 felter i bredden! Hva tenker dere om dette, og hva er viktig når mennesket skal settes i fokus framfor privatbilen?

Mange er enige i at adkomsten fra stasjonen, velkomsten til byen, i dag er trist, og stusselig. En peker på at koblinger opp til Storgata er dårlig, og at mer kunne vært gjort for å lede en inn i sentrum. En annen deltager mener plassen har stort potensiale, og at den verneverdige bebyggelsen ved plassen er miljøskapende, og at vi må tenke attraksjon for turister, menneskelig og salgsmøteplasser.





Flere mener at det ville være hyggelig å slippe biltrafikk akkurat her. I dag er det et kaos uten like, og det ville være en god ide å holde det bilfritt, og kunne vandre fritt som fotgjengere ved adkomst til byen.

En deltaker mener at det er avgjørende at det er tilrettelagt for parkering sentrumsnært, og tror 10 min gangavstand er akseptabelt for de fleste, men en avstand over dette blir for langt å gå.

Det blir viktig å finne løsninger for buss, for busstrafikken må vi ha med uansett. Det blir stilt spørsmåltegn ved hvorfor alle taxiene må stå her, rett ved utgangen. En deltaker viser til sydsiden av stasjonen for mulig plassering for taxiene og kiss`n ride, mens en annen kommenterer at det allerede er tilløp til kork der i dag, det vil bli et plassproblem.

Det er viktig at ikke tilgjengeligheten til Lillestrøm hindres, men det trenger ikke være tilgjengelighet helt inn til dette punktet (ved jernbanestasjonen). Man må passe på å få til begge deler. Man må se Lillestrøm som en del av regionen den er i, man må også komme seg videre fra Lillestrøm, og igjennom.

En påpeker at man ikke må glemme at ikke alle

ankommer via kollektivt, det er også mange med bil (kiss n ride). Vi må håndtere noen biler også. Det blir foreslått å tenke i flere plan, og se på mulighetene for å flytte plan for biler ned, slik at det plan man kommer ut på ved stasjonen blir mer attraktivt. Flere bemerker at de ikke tror at det vil være bilfritt i Lillestrøm om 40 år, noen biler vil det være. Det er viktig at man planlegger både på kort og lang sikt.

Det blir påpekt kaos, trafikk og varelevering – at mye skjer – men en deltaker påpeker at dette er en del av byen, og har sin sjarm. En by skal også være pulserende og spennende med variasjon.

En deltaker peker på at plassen foran stasjonen er et sentralt punkt i byen, og er usikker på om ideen om å ha flere mindre hus (Kulturkvarteret) er en god ide, er redd det vil fungere dårlig. Hen stiller spørsmålstegn ved om området da vil ha det som trengs for å tiltrekke seg store aktører.

En bemerker at man kan ikke ta for mye hensyn til identitet og det Lillestrøm var, for de som har bodd lenge her, – de aller fleste er tross alt nye innbyggere.

Det vises til Torgalmenningen i Bjørvika som et eksempel på vellykket byrom.

## Naturbyen

---

Spm 1. Vi må øke mengde og kvalitet på grønt i byen – Hvordan kan vi få det til?

Er ikke det en gitt konflikt mellom visjonen "naturbyen" og at byen skal vokse og fortettes?

Flere utbyggere stilte spørsmål ved vurderingen av «for lite grønt» og at byutviklingsplanen fastslår så tydelig at byen har behov for mer grønt. De påpeker at det allerede er mye grønt i og med hagebyen. Alle som bor i sentrum, bor i nærheten av store grønne arealer. Lillestrøm er nokså flatt med et konsentrert bysentrum, det er veldig raskt og ikke langt å gå til flomvollen rundt sentrum og nærmeste park og grøntområde. Det vises også til store grøntarealer som byutviklingsplanen grenser til.

Gruppene er samstemte i ønsker om kvalitet fremfor kvantitet. Kvalitet på eksisterende grøntområder bør prioriteres først sammen med gode forbindelser. Kvalitet kompenserer for følelsen av å ha for lite grønt. Langsiktige planer kan bidra til at byen blir mer unik. Flomvollen er et godt eksempel på et attraktivt område.

Kommunen må tørre satse! Utvikle et parkprogram. Elveparken med skateparken er en suksess! Den nye kulturparken ved kunstsenteret er annerledes og flott og mye besøkt av barn og barnehager. Bydel Måsan har behov for en kvalitetspark, og foreslås på kommunalt eid areal på Måsan. Man trenger da ikke ekspropriere. Her kunne man lage en «Mini-Frognerparken». Stortorget bør bli byens storstue med et bygulv for store forsamlinger. Viser til den store lekeborgen i Frognerparken, hva med et tilsvarende lekelandskap i Lillestrøm? Grøntarealene må utvikles til destinasjoner, hvordan klarer man det? Om de blir attraktive destinasjoner, kan de ligge utenfor de mest sentrale strøkene.

Å opparbeide en grønn ring - og grønne forbindelser til ringen - er en god ide. Stort potensiale langs Nitelva. Flomvollen er allerede mye brukt, og grøntområdene her kan opparbeides for opphold og aktivitet. Nitelva som blågrønn ressurs; flomvollen kan utvikles

som landskapselement, dra vollen og Nitelva innover i byen, mer vann inn i byen. Potensialet er ikke utnyttet. Viser til Stasjonsallmenningen i Bjørvika som forbilde. Vellykket, uten at der er for mye grønt. Fokus også på blå kvaliteter og vannaktiviteter.

Flere fremhever at det langs Jonas Lies gate er tegnet inn bebyggelse på de store, åpne arealene ved rådhuset, tinghuset og politiet. Viktige, ærverdige bygg har godt av store åpne rom rundt seg. Liker ikke at det bygges ned åpne (grønne) byrom rundt store offentlige bygg. Noen representasjon bør det være. Kommunen må stå frem som et godt forbilde, kan ikke nedbygge det grønne i Elveparken for å bygge boliger, det ødelegger mye av opplevelser knyttet til grøntområdet og elvebredden.

Spm 2. Alle boligprosjekter skal ha en privat fellestage. Hva må til for at en privat felles hage skal fungere for beboere? Balkong eller takhage?

Forslaget om krav til privat fellestage i boligprosjekter engasjerte gruppene. De tror på private balkonger til eget bruk, og mindre på privat felles takterrasse, disse blir erfaringsmessig lite brukt. Kanskje er det bedre med større takterrasser med mer variasjon, som i Bjørvika. De viser til STRAKKS, der bebyggelsen skulle åpne opp mot byen. Stusser på at kommunen går tilbake på åpenhet og foreslår private fellestage i nye boligprosjekter.

Noen mener at det ikke er så viktig med privat fellestage når man bor i en by. Det er ikke alle som har lyst å drive med hagearbeid. I en by er piazzaene, byrommene og parkene viktigere som uteoppholdsareal.

Flere er ikke så glad i private hager. I store transformasjonsprosjekter blir de uansett aldri private nok mht. innsyn. Det påstås at det blir grønt nok, med krav til blågrønn faktor i byggeprosjektene (norsk standard).

Noen fra Elveparken boligsameie påpeker at

den største kilden til konflikt i boligprosjekter er grønne fellesarealer som krever drift, vedlikehold og regler for bruk. Derfor er det viktigere med gode offentlige grøntarealer i gangavstand, gjerne med fasiliteter som offentlig toalett.

Viser til forbilde på Strømmen, lukket kvartal (boligborg) fra fortau til fortau, med grønt i midten.

Spm 3. Hva gjør man i parker og grønne friområder? Urbant landbruk? Parsellhager?

Viser til urbant landbruk ved rådhuset/ felleskjøpet som et enkelt og lavterskel tilbud, lett å reversere når det skal bygges. Deltakerne stiller seg positive til urbant landbruk, viser til parsellhager på Fornebu, dette liker pensjonister og småbarnsfamilier! Ser en trend der dagens unge er opptatt av å dyrke. Kommunen bør tilrettelegge med tomt.

Det vises til problematikken rundt fellesområder, og hvordan ungdommer samles rundt slike områder, f.eks. skateparken og Volla. Det er mye klaging i sosiale medier om at ungdommer ødelegger disse arealene. Politiet klarer ikke å følge opp.

## Andre innspill

Mangel på funksjoner og program: Dagens parker i Lillestrøm blir lite brukt. Parkene har ingen attraksjoner og aktiviteter som oppfordrer og inviterer til opphold, bare plener og kjedelig gress overalt. Parkene må få innhold som tiltrekker seg folk. Det kan bli fint med vann og skøyteis i Vollaparken, lekeapparater og treningsapparater. En deltager mener at dagens grøntarealer er i god stand.

Etterspør samfunnsøkonomiske beregninger av å legge inn flere grønne arealer, som vedlegg til byutviklingsplanen. Lillestrøm skal være en attraktiv kommune å bo i, tett på Oslo, i konkurranse med Asker og Ski. Det er viktig med lave kommunale driftsutgifter som gir lave kommunale avgifter. Bærekraft er viktig for å tiltrekke seg næringsliv og nye innbyggere, kommuneøkonomien må være i balanse.

Etablere nye allment tilgjengelige parker  
Det er viktig at kommunen eier arealet for realisering - og at parker og grøntarealer

oppleves som offentlige og driftes som offentlige. Å ekspropriere i sentrum er dyrt. Kommunen bør utvikle gode modeller og mekanismer om de eksproprierer, for å unngå skjevfordelinger blant grunneiere i et område.

Det største problemet anses å være manglende kvaliteter og vedlikehold.

Kommunen har få ressurser til å skape innhold. Hvem skal finansiere og drifte flere grønne områder? Flere er skeptiske til å pålegge private å investere i og vedlikeholde offentlig infrastruktur, da det er komplekse oppgaver. En var positiv til å oppruste offentlige parker, det gir høyere kvadratmeterpris.

Både grønn by og urban by

Byutviklingsplanen har for mye fokus på å spre byen og bykvaliteter utover, fremfor å samle. Vi må tørre å utvikle byen til å bli en tett by, der selve sentrum bør bli urbant. Det er behov for mange småplasser nær der folk bor med barn. Man kan også lage byrom som er torg, men likevel grønne. Urbant grønt. Gode byrom med trær og benker, heller enn gressletter uten innhold. Bygulvet og kvaliteter på gateplanet er viktigst.

Om tett-og-lav strategien og lokale møteplasser  
Flere påpeker selvmotsigelser i byutviklingsplanen  
Kommunen ønsker lavere bebyggelse med større fotavtrykk, men samtidig flere grønne arealer, og mener strategiene ikke henger sammen. Høyde på hus må diskuteres. Høyt ved knutepunkt, men ellers viktig å passe på at høye hus ikke skyggelegger for grøntarealene. Få bilene ut av sentrum! Da kan de små stedene bli noe helt annet. For eksempel hva med å utvikle Rudolphs plass? Har man tenkt litt rundt hvordan den kan brukes? Med parkeringskjeller under er det vanskelig å få til noe der, men det hadde vært fint med grønne plantekasser og noen benker, men først må trafikken strupes inn med færre biler som kjører forbi.

Bytrær, frukttrær og 100-meter-skogen  
Trær trekkes frem som et grønt element som har stor effekt. En liten lund med trær kan gi mye til innbyggere i nabolaget. 100-meter-skogen, gjerne med noen frukttrær. Gjennføre den historiske grønne "allmenningen", slik at det grønne gir noe tilbake til innbyggerne.





## Mobilitetsbyen

---

Spm. Hvis det (gradvis, over tid) ble tungvint å kjøre bil i byen (sentrum) – hvordan ville det påvirke deg?

- Ville du gjort noe annerledes?
- Hvorfor / hvorfor ikke?
- Er det eventuelt forskjell på arbeidsreise og fritidsaktivitet/ handel?

Flere mener at vi mennesker er flinke til å tilpasse oss nye løsninger, og at det vil gå seg til over tid.

En ville tatt kollektivt eller parkert litt utenfor byen og tatt buss inn (ble nevnt at det i gamledager faktisk var shuttlebusser i Lillestrøm). En annen nevner at han ville gått og syklet oftere dersom det var mindre biler i sentrum. Det påpekes og at kvaliteten i gatene må heves betraktelig for at vi skal gå og sykle oftere, og at dette særlig gjelder Solheimsgata og Adolph Tidemannsgate.

Det ble nevnt at det nok vil være forskjell på sommer og vinter, da det er lettere å velge sykkel og gange fremfor bil når det ikke er snø. Vedlikehold av gang- og sykkelveinettet blir svært viktig.

Vi får bedre folkehelse av å gå og sykle, men må tenke på de som ikke kan gå eller sykle. De som er mobile, friske og raske, vil klare seg godt. De som sliter, vil ha større problemer. Likevel har man tro på at det vil gå seg til.

De fleste er enige i at gjennomfartstrafikken gjennom Lillestrøm må bort, og at byutviklingsplanen viser et godt grep, men det må tilrettelegges for annen type mobilitet (gode kollektivfelt for effektiv avvikling av busstrafikk, shuttlebusser, førerløse busser og delebilordninger ble nevnt), og fortsatt mulighet for bil for de som trenger det.

Flere er imidlertid bekymret for hvordan grepet vil påvirke trafikken rundt byen, og hvem som vil få belastningen. Det er stor trafikk i dag. Ringen rundt må ha stor nok kapasitet. Trafikken fra Fetveien ned Sørumsgata og inn til Solheimsgata er allerede et problem. Vi må passe oss for at ikke trafikken kommer inn i sentrum via Sørumsgata – som resultat av at man ikke ønsker trafikken inn til sentrum via Storgata og Alexander Kiellandsgate. Man må passe på at det ikke blir stor trafikk ned igjennom Volla og Vigernes. Vestbygata, Hurdalsgata, Odalsgata,

Romeriksgata og Nannestadgata, Sørums-gata med flere kommer til å bli utsatt for alternativ trafikk igjennom sentrum.

Det påpekes videre at man må tenke større i forhold til å håndtere trafikk inn til og rundt Lillestrøm sentrum – hva er status på hvordan trafikken fra Østfold skal rutes opp mot E6 og Gardemoen? Hva med Rv 120 gjennom Rælingen til Lillestrøm og hva med RV 22 inn til Lillestrøm fra Fetsund? Hva er planene fra Viken og nasjonale myndigheter?

En uttaler at en sentrumsring er helt nødvendig for å få det hyggelig i sentrum. Folk liker å oppholde seg i gågater, og det gir liv utenfor døra.

En sier at Lillestrøm må ha en forståelse for hvem og hva man er. Lillestrøm ligger utenfor Oslo, men har et omland som trenger å bruke bilen til byen. Ellers vil man velge å dra andre steder. Det er viktig med plass til bilen, og bilen kan bli grønn mobilitet på sikt den også.

Vi er nødt til å ta på alvor at folk kommer til å bruke bil, og at de må få satt den fra seg. En del arbeidsreiser for håndverkere og varelevering, vil fortsatt være avhengig av bil. Noen mener det bør legges til rette for parkering utenfor sentrumskjernen.

Mange av deltakerne både går og sykler i Lillestrøm i dag, og tror at de ikke vil bli påvirket i stor grad. Noen kommer med tog fra Oslo, andre med bil. De fleste mener det er enkelt å ta seg rundt med sykkel og gange i byen i dag. Det er ikke uten grunn at Lillestrøm er sykkelby fem år på rad.

En tenker at vi kan bli litt mer innovative når det blir litt tungvint å forflytte oss i byen, og flere nevner at det bør legges mer til rette for løsninger for delebil.

Flere mener det vil være forskjell på arbeidsreiser og reiser til fritidsaktivitet/handel. Noen tror det er enklere å organisere bilfritt for fritidsreiser og handel, men det trengs tydelig styring, ledelse og klare visjoner. Andre tror at handel vil være mest utfordrende.

Flere mener handel fortsatt er bilavhengig. Om det blir vanskelig med bil til sentrum, vil folk

velge å ta bilen til kjøpesentrene. Mer handel havner utenfor byen. Man sykler ikke med masse poser.

Det påpekes at det er viktig med stor nok kritisk masse i sentrum. Handel utkonkurreres av Strømmen i dag med gratis parkering på storsenteret. Det hadde hjulpet om det var gratis i Lillestrøm og.

Noen lurer på hva som skjer med tilkomsten til de p-husene som vi har i dag, og mener man må prioritere byens senter fremfor å legge til rette for handel utenfor. En påpeker at man ikke bør ha butikker i byen der man skal ha med seg sofaen hjem. Disse bør heller være utenfor byen.

En mener taxikøen foran stasjonen skaper storbystemning, og at det som driver utviklingen i Lillestrøm er bolig/leilighetsutvikling. En påpekte at boligkjøperne som skal bo i sentrum vil være opptatt av at det er greit å komme ut på hovedveiene. Vil gjerne bo i sentrum, men ikke hvis det er vanskelig med bil.

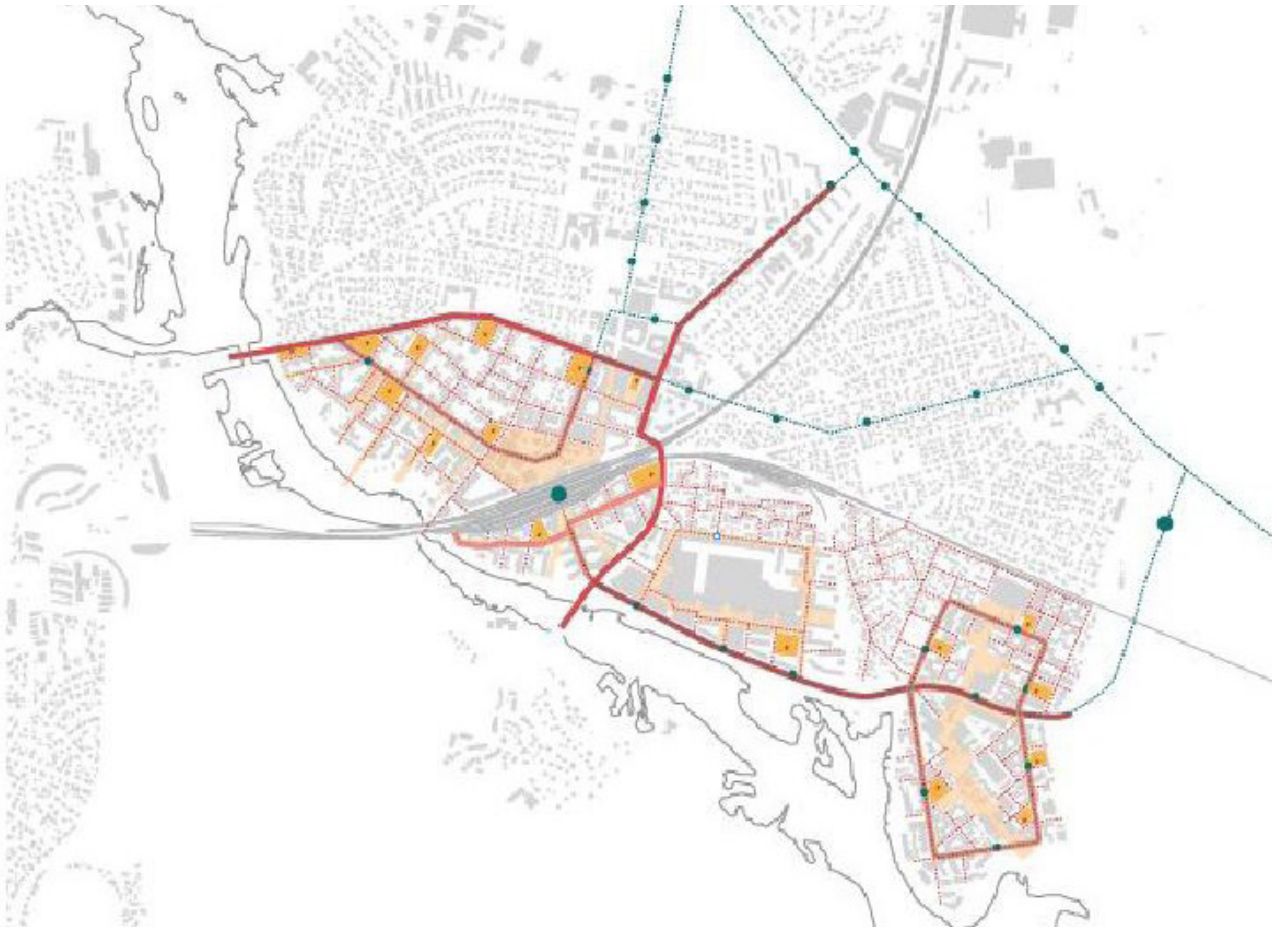
En annen påpeker at Lillestrøm stasjon er et viktig knutepunkt og at det må være enkelt å komme seg videre fra stasjonen, ikke bare for gående. At tilreisende og innbyggerne møter noe annet enn Lillestrøm-pizza og taxi-kø er viktig. Besøkende må trekkes inn i byen.

Flere mener kontor ikke er så bilavhengig når det plasseres nært kollektivtilbud, men de som leier kontor, etterspør parkering. Det er et konkurransefortrinn i leiemarkedet med parkering.

En del kunder og næringsvirksomhet/nettverk er bekymret for at kunder ikke skal komme frem. En forteller at hen er avhengig av at kunder kommer til Lillestrøm. Det fungerer bra med tog, men buss fungerer dårlig. Parkeringsplasser er også et stort problem. Vi skal ikke ha så mange flere problemer før det blir vanskelig å ha kontorer i Lillestrøm, til tross for svært sentral plassering.

En annen sier imidlertid at kundene spør etter parkering, og at det stort sett alltid er plass («må bare vite hvor de er»).

En viser til at for ansatte som bor utenfor



Lillestrøm kan det være viktig med p-plasser ved kollektivtransport, da mange f.eks. kjører barn i barnehagen før de skal videre på jobb.

Det pekes på at det oppleves konsekvent forsinkelse, 10 minutter, på alle busser utenfor Lillestrøm stasjon.

Noen mener at man på kveldstid er avhengig av bil for å kjøre til aktiviteter utenfor byen. Spesielt å kjøre opp til Åråsen og fritidsaktiviteter i rushtiden, tror noen blir vanskelig ved stenging. Det er det samme med Solheimsgata. Bør det være en mindre ring? Kanskje det er mer riktig i nåtid, og en stor ring riktig om 40 år? Mobilitet mellom Lillestrøm og Kjeller må styrkes og det er viktig med egne akser for sykkel og gange.

Kommunen berømmes av flere for å være modige og tørre å ta store tydelige grep i forhold til mobilitet, men viktig å ikke hindre bilen helt. Man må komme til i nærheten av sentrum, klarer man å løse det er det bra å gå for denne strategien.

Flere ønsker et levende sentrum. Folk må trives med å bo og oppleve sentrum. Grønn mobilitet

er viktig for å få dette til. Vi må ha varelevering, uten har vi ikke noe tilbud. Byen baseres nå på de myke trafikantene og ber kommunen tenke gjennom at man har konkurrenter til sentrum (kjøpesentrene).

En mener at bil er en naturlig del av byen. Skal byen være helt bilfri bør det være mange flere folk i byen. Lillestrøm er en for liten by til å være bilfri.

En nevner at ordningene for å fjerne biler i Oslo sentrum nok ikke har hatt så negativ påvirkning på handel som man først hadde trodd.

En spør om vi kan gjøre noe annerledes og spennende for denne byen? Gondolbane! Den går hele tiden, og tar ikke plass. Det er et pluss for handel og næring. Må spille videre på tjenester tilpasset by.

En annen mener at i fremtiden reiser vi med droner. Og en tredje slår et slag for sparkesykler, og gode akser for sykkel, gange og sparkesykler - Krever snøsmelleanlegg i gatene og egne traseer. Det foreslås også rullende fortau og små shuttlebusser, samt bane i bakken tur-retur Lillestrøm stasjon – Kjeller.



# Interessegrupper

---

## Mulighetenes by

---

### Byggehøyder

Viktig at nye bygg ikke kaster for mye skygge i et kaldt klima som Norge. Sol, lys og luft viktig for trivselen.

Byutviklingsplanen er viktig, spesielt for å styre volumer og høyder i sentrum. Fornuftig at det legges til grunn en lavere gjennomsnittshøyde på 5 etasjer.

Det bygges for mange høyhus på trange tomter. Viktig å trappe ned høydene mot småhusbebyggelsen.

Viktig å ikke bygge seg inn, men bevare kontakten med landskapsformene rundt byen.

### Boligområder og boligtyper/boformer

Nye boliger i bykjernen bygges hovedsakelig som små leiligheter. Ikke tilrettelagt storfamilier. Går på bekostning av barns privatliv og kan føre til gjengdannelse i gatene.

Ikke nok varierte boligtyper i sentrum. Opplever at det tilrettelegges for 65+ i sentrum, ikke for barnefamilier.

Legges til at det ikke bare er varierte leiligheter som tiltrekker seg barnefamilier, også aktivitet på bakkeplan/gode offentlige byrom er viktig. Må være grønne løkker, rom for aktivitet og lek i byen. For mange asfalterte flater på nye fellesarealer.

Lavhus eller rekkehus gir bedre kontakt mellom bolig og uteområder og skaper trygge oppvekstmiljø.

Ønske om større variasjon i boligtyper, bl.a. flere rekkehus i sentrum. Må bygges boliger som unge mennesker har råd til å bo i.

Viktig å bevare stedsidentiteten med småhusbebyggelse i sentrum.

Fordeling mellom boliger, handel og arbeidsplasser  
Utfordring å tilrettelegge for arbeidsplasser når bolig er mest lønnsomt. Enighet om at funksjonsblanding og tilrettelegging for flere arbeidsplasser er viktig for byen.

## Menneskenes by

---

### Samfunnsakser

Det er viktig med et fokus på å binde sammen de grønne områdene i Lillestrøm, og det er positivt med bilfrie alternativer for gående/syklende.

Satsningen på gater uten biler er spennende – i tillegg til fokuset på det grønne, kan det føre til en bedring av støy/støvplagene til byen.

Men det var også et viktig poeng at det må være mulig å komme seg til funksjonene i sentrum med bil. Byutviklingsplanens grep om å begrense gjennomkjøringstrafikken tas godt imot, men det er viktig at det er lett å komme inn og ut av sentrum. Gatetun trekkes frem som en god løsning.

### Plassen foran stasjonen

Man må føle seg velkommen som passasjer, og å utforme plassen som en park/plass/torg hvor man føler seg velkommen samtidig som man ledes inn mot sentrum bør være et fokus.

Enighet om at man ikke må glemme kjørende – henting/levering (både privat og offentlig transport), og at en løsning hvor man deler opp funksjonene er interessant. Av/på lessing under bakken foreslås som en mulighet.

På grunn av få parkområder i nærheten av stasjonen og gågata, trekkes mulighet for å

benytte parkeringsareal i bygårdene mellom gågata og Storgata som park/grøntområder.

## Naturbyen

---

### Grønn ring rundt byen

Mottar gode tilbakemeldinger, og fremheves som et verdifullt grep. Imidlertid uttrykkes det behov for mer enn kun én grønn ring, som kan etableres i forbindelse med utvikling av nye bydeler. Det foreslås fire ringer rundt byen: Nebbenrunden, Nebba og badet, Nesa, og Sentrumsringen.

Disse bør inneholde muligheter for sykling, jogging, opphold, kafeer og sosiale møteplasser.

Det bør være flere typer dekker og underlag: for noen brukere er det best med grus, feks. joggere, at ikke alt tenkes universelt utformet og asfalteres. Delte meninger vedrørende UU og grus.

Det bør være aktiviteter tilpasset ulike aldersgrupper. For å sikre at det er trygt og attraktivt for barn og unge legges det vekt på åpent preg, tilstrekkelig belysning, skilting, tilstedeværelse fra politi. Den grønne ringen må brukes av skoler og barnehager. BUK bør tas med på råd angående dette.

Trondheim kommunes Gå-strategi og Snarvei-prosjekt trekkes fram som gode eksempler på oppmerking.

### Privat fellelhage i boligprosjekter

For å sikre at felleshagene skal fungere godt bør kommunen kreve at det bygges mer enn kun «pene harde flater».

## Mobilitetsbyen

---

Angående reisevaner og hvorvidt koronasituasjonen har påvirket dette er svarene noe varierte. Noen bruker offentlig kommunikasjon mindre og bilen mer, andre oppgir at de går mer.

### Reduksjon av biltrafikk

Gode forutsetninger for å gå/sykle i Lillestrøm siden det er såpass flatt.

Positivt å redusere biltrafikken, spesielt å redusere gjennomgangstrafikk vil løse mye.

Nye løsninger for deling og gjenbruk og teknologisk utvikling vil spille en viktig rolle, spesielt i et 2060-perspektiv. Eksempelvis delt eierskap og bruk av bil og selvkjørende kjøretøy.

Dette bør skje i samråd med boligutviklere for å tilpasse boligområder for mindre bruk av bil.

### Tiltak for å gå/sykle oftere

Det foreslås at bysykkelordningen bør utvides til større områder, samt at det inkluderer el-sykel.

Sikker sykkelparkering. Ikke nødvendigvis innendørs parkering, men sørge for sikrere låsing.

Det foreslås oppmerking på bakken, og det vises til Trondheim hvor det er markert "takk for at du går, takk for at du sykler". Vedkommende viser til at dette er et enkelt tiltak som gir mye.

### Fremtidens reisemidler

Tro på personlige kjøretøy også i fremtiden - elbil, elsykler. En foreslår (håper) at det kommer elsykler med overbygg, slik at en kan sykle i all slags vær. En annen tror fremtiden er dronen.

## Annet

---

Informantene forteller at de savner Kjeller-utbyggingen i planen.

Det påpekes også at «Lillestrøm er stort nok nå», og viser til Portalen som et landemerke og påpeker at det framstår som veldig høyt.

### Krav til småhusbebyggelsen?

Gjenskape og speile opprinnelig trehus-identitet i ny bebyggelse. Selv om byutviklingsplanen er en veiledende plan, håper informantene at det kommer inn som krav i kommuneplanens bestemmelser.

### Co-working-spaces

Fra informantene kommer det frem et ønske om Co-Workings-Spaces: et nærkontor, for å redusere transportbehov og jobbreisen, samt at hjemmekontor ensomt og kjedelig.

## Del 3 kommentarer fra internett

---

I det følgende vil vi gjengi kommentarer som er skrevet under facebook-innlegg om byutviklingsplanen, henholdsvis promotering av de tre byvandringfilmene og filmen med intervjuer av ulike personers mening om byutviklingsplanen, som var en påminnelse om høringsfristen 11. januar.



Kjøring er støyende i Lillestrøm og Strømmen på grunn av det store antallet biler de siste årene. Trafikk hele dagen.

Håper de unge i byen også vil ha med historien inn i fremtiden, bli kjent med Lillestrøm historielag.

Flere grønne parker i Lillestrøm



Det er fint med FB om byutviklingsplan, men er alt så positiv som disse unge tar opp? Det kan oppfattes som selvsikkert når kun det positive nevnes. Jeg er avsluttet for mye parker og grønt, mer luft i byen, men det bygges stort sett veldig tett og uten mye grønt. Kunne være mer balansert her.



Lillestrøm kommune: Heisann. Dette er personene i videoen sin mening. Vi håper at du kommer med din mening ved å sende inn et høringsinnspill.

Ikke rør Kjeller.

Nå må vi ikke bli så "grønne" at vi overser behov til de gruppene som ikke kan sykle og gå hele tiden. Det må legges til rette for taxi og henting og levering med bil.



Her er det mye bra som absolutt vil løfte byens sentrum. Men hvordan tenker man seg trafikken ved stasjonen/bussterminalen? Bilfritt her? Hvor langt skal folk måtte gå til busser og taxier?



Lillestrøm kommune: Heisann. Bussene skal kjøre helt inn til stasjonen slik at det blir enkle og raske overganger mellom tog og buss. Bussene vil kjøre gjennom sentrum og forhåpentligvis komme raskere frem enn i dag. Hvor taxiene skal kunne kjøre og stå må utredes nærmere, men det er ikke ønskelig med en oppstilling rett utenfor stasjonen slik som i dag. Her står det ofte mange taxier. Disse opptar et stort og viktig areal sentralt i byen som vi heller ønsker som et hyggelig første møte med Lillestrøm. Taxiene må stå et sted der de fortsatt er tilgjengelige.

Takk for oppklarende svar. Men når det gjelder taxiene må jeg få komme med et innspill. Jeg har vært taxisjåfør her på Lillestrøm i nesten 20 år og våger derfor å påstå at jeg har litt innsikt der. I disse tider hvor alle planer ser ut til å baseres på at alle er spreke og kan sykle og gå må dere ikke glemme at veldig mange taxikunder nettopp sliter med dette. De kan være eldre, handicappede i ulik grad som har vondt for å gå. Nettopp derfor er taxien deres viktigste transportmiddel som må være lett tilgjengelig.

Det er meget bra å tenke en helhet i byplanen noe burde hvert gjennomført for 20 år siden.

1. Ankomst Lillestrøm med tog. Det er jo helt klart det må være taxi og mulighet for å hente reisende. Om man ønsker grønt område er det fint meg grav opp for underjordisk parkering og taxi område. Men tenk da et stort underjordisk område.

Vi får flere innbyggere og reisende. Biler har alle så inn og utkjøring til P område må gjøres enkelt.

2. Torget ja det er sol der i dag, men river man å bygger blokker på 8 til 12 etg så 0 sol på torget. I dag er torget en døde sone. Legg opp med benker trær eks bodsja små faste boder som kan servere noe lag det koselig. Flytt senen til stortorget.

3. Kirkeparken. Oppgrader så den blir et trivlig sted og hellelegg grusdelen.

Vi må ha flere grøntområder i sentrums området ikke flere høyhus. Bevar småhusene nå.

Lillestrøm kan utvikles på kjellersiden.

Oppgrader vollen langs elven. Se mot Drammen og elven



Fullstendig hodeløst. Biltrafikken til buss-/togterminal er av største verdi i dag. Uten begrensning av høyden på bygg i Storgata vil den bli solfri. Videoen hadde bare ett godt forslag: Flere benker i Kirkeparken.

Annen innbygger: De benkene ble vel fjernet fordi de var fast tilholdssted for byens løse, tørste fugler.

Støtter meg til Delmanns kommentar. Jeg bor på Lillestrøm syd, og der er det opparbeidet noen få korttidsplasser for henting og bringing til toget. Men det er altfor trangt og for få plasser, slik at det nesten alltid står biler midt i krysset Kanalveien/Dampsagveien/Stillverksveien som venter på folk, i tillegg til i fotgjengerfeltene. Lillestrøm by er ikke bare på den ene siden av stasjonen, så ikke glem oss! Det er ikke alle som kan gå eller sykle.



Det spørres etter innspill til byutviklingsplan, og en plan er ikke vedtak. Få byutviklingsplaner som ikke justeres underveis. Og ikke nødvendigvis til byens beste. Men å spørre innbyggerne er et bra tiltak som gir oss en følelse av medvirkning...uten at vi nødvendigvis får det reelt



Veldig interessant film med mange gode spørsmål! Utrolig viktig å prioritere helhet for oss innbyggere når byen er i en så kraftig utvikling som nå.



Ikke rør kirkeparken. Den er fin som den er. Hvis man tenker handlegate så må man også tenke at det må være mulig å komme til med bil. Lave bygninger er like gode, eller egentlig bedre enn høye bygninger. Da slipper man inn lys. Presentasjonen legger ord i munnen på folk med sine føringer. Det blir ikke åpne spørsmål.



Det er jo ikke alle som skal videre inn i sentrum fra stasjonen. Man skal jo ofte hjem når man kommer med tog. Ikke alle orker å gå så veldig langt heller, hvis de trenger en taxi. Det er jo så trangt og krøbelt for de som kommer med bil for å hente togpassasjerer som det er nå. Temmelig fullt i de verste tidene. Skal man gjøre det enda mer klønete for folk å bli hentet der? Urbant uttrykk ..det er vel viktigere at det planlegges littegrann praktisk.



Høres ut som et bra tiltak fra kommunen. Skulle ønske det hadde kommet for lenge siden. Som det blir sagt har utbyggere i altfor stor grad fått lov til å bestemme høyde på byggene. Nybygg må i mye større grad tilpasses eksisterende bygninger, jamfør kirken og de omkringliggende blokkene. Støtter forslaget om oppgradering av kirkeparken med benker og steinbelagt plass. Mener ellers at det er altfor få grøntområder i byen vår. Blir spennende å følge med på de neste byvandringene.

Helt sykt at det ikke skal være drosjer utenfor en stasjon. Husk det er ikke alle som klarer å gå lange veier med bagasje for å finne en drosje. Litt i seneste laget å tenke byutvikling etter at utbyggere har fått herje fritt. Byggehøyder på opp til 15 etasjer på meieritomta, som ødelegger solforhold til alle de omliggende bygninger. Er det god planlegging? At utbyggere får bygge helt ut til gamle fortauet, i stedet for å trekke bygningene litt tilbake så en hadde fått bredere gater, for eks. I Storgata. Det hadde gitt mer lys og luft. Alt i Lillestrøm har gått på utbyggerens premisser. Lillestrøm er blitt en stygg by.

Ros til kommunen for denne tilnærmingen for å invitere til debatt. Selvsagt er det behov for en helhetlig plan for å se høyder, ute- og grøntarealer i sammenheng. Endringene foran stasjonen er spennende men jeg savnet innspill til hvordan man alternativt løser tilkomst av biler og taxi inn mot stasjonen.





## Andre byvandring 👍❤️ 42

8 delinger

men for at folk skal kunne reise med tog eller buss videre, så må de som kommer utenfra Lillestrøm ha et sted å parkere, så parkeringshus må det jo være! Og også plass til å hente eller bringe folk til tog/buss og en taxi holdeplass. Det er ikke alle som kan gå lange strekninger, så vi må tenke universell utforming. Om bilen går på bensin eller strøm, så må det være plass til den også. Og har man noen tanker om hvor el-sparkesykler kan hensesettes? Nå ligger de jo slengt over alt, jeg er glad jeg kan se hvor jeg går!



Jeg håper området langs Nitelva mot Nesa kan beholdes som i dag, dvs litt vilt. Det er hyggelig å veksle mellom flott kunstområde og litt buskas. Dette blir kjempespennende, gleder meg til fortsettelsen.



## Tredje byvandring 👍😬 21

8 delinger

Bilfri i en storkommune greit det, men vi uten for byen må også inkluderes, flere gratis innfartsparkeringer uten for Lillestrøm, det må tilrettelegges for eldre og andre som trenger bil, skikkelig plass for rullatorer og rullestoler.. det må være mulighet for å utføre vedlikehold, snø rydding osv uten hindring. Også må det bli en ornings på sparkesykkelen



Hvorfor må det velges enten eller? Bil og mennesket klarer helt fint å leve hånd i hånd, så lenge byen legges opp til det.

Kjernen i lillestrøm kan godt gjøres mer bilfri enn den er i dag, så lenge tilgangen på parkering og adkomst blir tilrettelagt for dette. - Husk på at det er flere viktige gjennomtrafikkårer i Lillestrøm, som er vanskelig å legge utenom. Alternativt må det etableres en helt ny trase igjennom Volla området som knytter sammen Kirkeveien (226) med Nittedalsgata/Jonas Lies gate. Noe som blir mulig å gjøre når Kjeller flyplass blir avviklet.

At det skal legges opp til et eksklusivt bo-område langs jonas lies gate / kirkegata er veldig spesielt. Hvertfall siden området volla og vigernes ivaretar dette idag.

Bygg i høyden, utnytt arealet i den harde kjernen, spesielt nær et så viktig knutepunkt som det tog og bussterminalen er. Spesielt brandvoldgata bør det bygges i høyden - helt ned til jonas lies gate. Gjør byen bilfri mellom Branvollgata og Solheimsgata med nedre begrensning Jonas lies gate og øvre parkalleen.



