

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
3.1 Gående				
3.1.1 - Innspill til videre arbeid med gatebruksplanen	Gågate	X		Vurderes. Dersom ikke rene gågater blir aktuelt kan det være aktuelt med gater med svært begrenset biltrafikk.
	Flere krysningspunkt mellom Skårersletta og Nordliveien, langs Triaden	X		Viktig å redusere barrierevirkningen for gående på tverrs av de store ferdselsårene for bil.
	Overganger og underganger for å komme over Skårersletta		X	Det er ikke i samsvar med mål å lage kryssningspunkter der gående må ta "omveier" over eller under kjørebanelene. Nye kryssningspunkter langs gata gjøres planfrie (fotgjengerfelt/sebrastriper).
	Trenger fotgjengerfelt oppover Gamleveien ved Lørenskog sykehjem	X		Antar det menes fortau/gs-vei langs Gamleveien mellom Losbyveien og Løkenåsveien. Innspillet tas med videre.
	Fotgjengerfelt nærmere bussholdeplassen i Bergerveien	X		Vurderes flyttet til eller supplert med et fotgjengerfelt på nordsiden av holdeplassen.
	Ønsker fotgjengerfelt sør for rundkjøringen i Skårersletta/Biblioteksgata/Ragnhilds vei, (krysset hvor det skal etableres X-kryss). Beboere og andre fra Ragnhilds vei eller Rolvsrud området må i dag krysse 8 kjørefelt før man kommer til Metro, hvis man skal følge dagens fotgjengerfelt. Flere velger i dag å krysse over Skårersletta hvor det ikke er fotgjengerfelt. Bilister opplever også at de må stoppe to eller flere ganger, når folk skal krysse kjørebanelen i dette området.	X		Undersøker om dette er tatt med i planlagt ny utforming av Skårersletta, og hvis ikke om det er mulig å få tatt inn dette i planlagt ny utforming.
	Bro over Skårersletta med tilkobling til broen som går over Solheimveien ved bussterminalen		X	Vi vil anbefalle at nye Skårersletta som hovedregel krysses i plan. Trafikale tiltak som gjør kryssing i plan tryggere og mer attraktivt innarbeides i planen.

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	Snarveien over Løkenåsveien Lv.45 ned til bussholdeplass. Nå borte pga. bygging av bhg. Bergetveien, gangveien, som er der i dag, er for bratt. Passer ikke «folk flest».	X		Viktig for gående (og syklende) at snarveier opprettholdes og tilgjengeliggjøres.
	Sti snarvei fra Sverres vei til blokkene på toppen. Trapp plan for 3 år siden.	X		Vi vil anbefale at alle snarveier på et generelt grunnlag opprettholdes og tilgjengeliggjøres.
	Tråkk over Skåreråsen, helst trapp mot Metro at også førbar om vinteren.	X		Antar at det er tråkket som ender opp i Sigurdsvei det er snakk om. Innarbeides i planen.
	Savner gangforbindelser fra sentrumsaksen over mot den grønne lungen «Elveparken»	X		Potensiale for flere/bedre gangforbindelser undersøkes.
3.1.3. - Stedsspesifikke innspill for gående	1. Farlig krysning for gående (Skårersletta/Ragnhildsvei/Biblioteksgata). .	X		Dette vil sees nærmere på i plan for Skårersletta
	2. Fremtidig utbygging på Triaden = flere folk. Tilrettelegg for gående og syklende	X		Løses iht. planlagt ny utforming av Skårersletta med bredere fortau og 2,20 m opphøyde sykkelfelt.
	3. Konflikt mellom gående og syklende Rasta skole		X	Utenfor planens områdeavgrensing
	4. Ønske om bedre snarvei. Helst trapp fra Metro/Sverresvei og opp Skåreråsen til Skårer Terrasse. Må være farbar om vinteren.	X		Snarveien innarbeides i planen. Anbefalt standard og drift av snarveier omtales generelt. (Samme som linje 11)
	5. Fotgjengerfelt nærmere bussholdeplass i Bergerveien. Kryssing av Losbyveien ved Bergerveien bussholdeplass bør være nærmere Skårersletta	X		Vurderes flyttet til eller supplert med et fotgjengerfelt på nordsiden av holdeplassen. (Samme som linje 8)
	6. Ønsker flere forbindelser for gående fra sentrum til «Elveparken»	X		Vurderes.
	7. Undergangen Gamleveien er skummel, og ligger feil plasser. Flere løper heller over veien.	X		Plassering og utforming av kryssningspunkter langs Gamleveien gjennomgås.

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	8. Ønsker fotgjengerfelt over Gamleveien ved Lørenskog sykehjem	X		Se punkt over.
	9. Ønsker etablering av fortau	X		Vurderes.
	10. Ufremkommelig snarvei	X		Vi vil anbefale at alle snarveier på et generelt grunnlag opprettholdes og tilgjengeliggjøres.
	11. Ufremkommelig snarvei	X		Vi vil anbefale at alle snarveier på et generelt grunnlag opprettholdes og tilgjengeliggjøres.
	12. Farlig krysning, få bedre tilgang til Rema 1000	X		Sjekkes opp mot planlagt ny utforming av Skårersletta.
	13. Farlig krysning for gående Løkenåsveien/Nordlifaret		X	Håndteres i en senere prosess med detaljutforming
	14. Farlig krysning for gående Løkenåsveien/Løkenåsfaret		X	Håndteres i en senere prosess med detaljutforming
	15. Farlig krysning for gående Skårersletta/Løkenåsveien/Garchinggata	X		Sjekkes opp mot planlagt ny utforming av Skårersletta.
	16. Farlig krysning for gående Kjennveien/Mailandveien			Håndteres i en senere prosess med detaljutforming
	17. Farlig krysning for gående Skårersletta/Gamleveien	X		Sjekkes opp mot planlagt ny utforming av Skårersletta.
	18. Farlig krysning for gående Gamleveien/Løkenåsveien		X	Håndteres i en senere prosess med detaljutforming
	19. Ønsker bedre snarvei	X		Snarveien innarbeides i planen. Anbefalt standard og drift av snarveier omtales generelt.
	20. Ønsker bedre snarvei	X		Snarveien innarbeides i planen. Anbefalt standard og drift av snarveier omtales generelt.
3.2 Sykkel				
3.2.1 - Innspill for videre arbeid med gatebruksplanen	Sykelsti gjennom Skårersletta	X		Løses iht. planlagt ny utforming av Skårersletta med 2,20 m opphøyde sykkelfelt.
	For få overganger for syklister i Lørenskog sentrum, slik at man må benytte fotgjengerfelt for å krysse kjørebanelene.	X		Egne sykkelkryssinger parallellt med fotgjengerfelt vurderes.

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	Overganger og underganger for å komme over Skårersletta		X	Det er ikke i samsvar med mål å lage kryssningspunkter der gående må ta "omveier" over eller under kjørebanelene. Nye kryssningspunkter langs gata gjøres planfrie (fotgjengerfelt/sebrastriper).
	Farlige punkter langs hele Skårersletta.	X		Sjekkes opp mot planlagt ny utforming av Skårersletta.
	Sykkelvei samlet på østsiden av Skårersletta. Det gir mer flyt og ser bedre ut enn to på hver vei.		X	Ikke iht. planlagt ny utforming av Skårersletta med tosidige opphøyde sykkelfelt
	Med 18000 kvm større Triaden med utkjøring ut i Skårersletta. Hvordan skal dette praktisk forenes med sykkel og gående i Skårersletta? Man må prioritere syklende og tilrettelegge sykkelstien foran biltrafikken og legge mest mulig av inn og utkjøring til Triaden på et sted; Gamleveien.	X		Sjekkes opp mot planlagt ny utforming av Skårersletta.
	Behov for bedre tilknytning til Oslos sykkelveier	X		Følges opp for områdene innenfor planens avgrensning.
	Savner gang-/sykkelforbindelser fra sentrumsaksen over mot den grønne lungen «Elveparken»	X		Potensiale for flere/bedre forbindelser undersøkes.
	Fra Nordliveien til Karihaugen		X	Utenfor områdeavgrensningen
	Hele Skårersletta	X		Ny sykkeltilrettelegging foreslås iht. planlagt ny utforming av Skårersletta.
	Hele Losbyveien	X		Vurderes for strekningen innenfor planens områdeavgrensning. Hvor langt sørover ny tilretteleggingen evt. bør opprettholdes vurderes ikke.
	Flere plasser med sykkelparkering/sykkelparkeringsstativer spesielt ved knutepunkt	X		Lokalisering av sykkelparkering ved knutepunkt og store kommunale målpunkt vil bli foreslått.

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	Trygg sykkelparkering, ved knutepunkt under tak (ikke sykkelhotell)	X		Lokalisering av sykkelparkering ved knutepunkt tas med i planen. Konkret utforming av stativløsning besluttet ikke i planen.
	Ikke sykkelhotell, men stativ under tak, med mulighet for å låse fast sykkel		X	Konkret utforming av stativløsning besluttet ikke i gatebruksplanen
3.2.3 - Stedsspesifikke innspill for syklende	1. Konflikt mellom gående og syklende ved Rasta skole		X	Utenfor planens områdeavgrensing
	2. Ønsker sykkelparkering Triaden	X		Målpunkt vurderes generelt, uavhengig av om det er private uteområder eller ikke
	3. Ønsker sykkelparkering Metro	X		Målpunkt vurderes generelt, uavhengig av om det er private uteområder eller ikke
	4. Ønsker sykkelparkering Skårer syd	X		Målpunkt vurderes generelt, uavhengig av om det er private uteområder eller ikke
	5. Eksisterer i dag en sykkelvei her, ikke tegnet inn på kartet vist under medvirkningen	X		Tegnes inn for dagens situasjon og tas til etterretning i nytt forslag til sykkelveinett
	6. Farlig sykkelkryss Løkenåsveien/Nordlifaret		X	Håndteres i en senere prosess med detaljutforming
	7. Savner flere forbindelser syklende fra sentrum til «Elveparken»			Potensiale for flere/bedre forbindelser undersøkes. (Samme som linje 40)
	8. Farlig sykkelkryss Skårersletta/Løkenåsveien/Garchinggata	X		Sjekkes opp mot planlagt ny utforming av Skårersletta
	9. Farlig sykkelkryss Skårersletta/Gamleveien/Losbyveien	X		Sjekkes opp mot planlagt ny utforming av Skårersletta
	10. Farlig sykkelkryss Solheimveien/Kulturgata		X	Håndteres i en senere prosess med detaljutforming
3.3 Kjøremønster for bil				
3.3.1 - Innspill for videre arbeid med gatebruksplanen	Lavere fartsgrense – 30 km/time gjennom sentrum	X		På Skårersletta er vedtatt fremtidig fartsgrense 30 km/t. Det blir vurdert om andre veier i Lørenskog sentrum også skal få redusert hastighet.

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	Fartsdumper		X	Forslag utenfor handlings- / analyseområde. Utforming av veien for å opprettholde fartsgrensen tilhører prosjekteringsfasen.
	Redusere hastigheten på Nordliveien	X		Vurderes
	Ønsker å stoppe «rallykjøringen» mellom de to rundkjøringene – Skårersletta/Gamleveien og Nordliveien/Gamleveien. Fartsdempere ville kanskje være løsningen	X		Lavere hastighet på strekning blir vurdert. Utforming av veien for å opprettholde fartsgrensen tilhører prosjekteringsfasen.
	Utrede mulighet for veg som kobler Finstad og Gamleveien, veien som egentlig er lagt død. «Ringveien» = forlengelse av Nordliveien. Kan dere utføre trafikksimulering av dette?		X	Bygging av mer kjøreareal for biler i utgangspunktet utenfor målet med gatebruksplanen. Det kunne ha vært interessant med formål om å skjerme Gamleveien for biltrafikk, men dette kan ikke oppnås i stor grad da mye av trafikken er tilknyttet lokal aktivitet langs Gamleveien (slik som Triaden).
	Rundkjøring-Tunveien, flytte adkomsten til Triaden til vis a vis Tunveien. Hvis det er plass, så er det en god plan (bussfelt).		X	Tiltaket vil forbedre fremkommelighet for biltrafikk fra Triaden og Tunveien, men vil være på bekostning av gående, syklende, kollektivtrafikk og biltrafikk langs Gamleveien.
	Ny avstikker fra Garchinggata til Trygvesvei avlaster Skårersletta	X		Eneboliger mellom Rolvsrud og Skårersletta vil ved opprettelse av denne forbindelsen i stor grad kunne betjenes fra Nordliveien via Garchinggata.
	Hvorfor ikke bygge veien fra Gamleveien til Losbyveien? Avlaster tungtransport, og avlaster alle andre veier. Hvorfor er planene om å forlenge Nordliveien forbi (og nedenfor i lokk) Benterud skole til Losbyveien og Gamleveien? Veien ville ledet mye trafikk utenom sentrum.		X	Bygging av mer kjøreareal for biler i utgangspunktet utenfor målet med gatebruksplanen. Det kunne ha vært interessant med formål om å skjerme gamleveien for biltrafikk, men dette kan ikke oppnås i stor grad da mye av trafikken er tilknyttet lokal aktivitet langs Gamleveien (slik som Triaden).
	Bussfelt i Solheimsveien: Bygg planfritt kryss i Thurmannskogkrysset for å ta av for trafikken som kan/skal til/fra 159/E6 (Oslo) (Det antas at det menes "planskilt")		X	Å øke kapasiteten i Thurmannskogkrysset underbygger ikke målene i gatebruksplanen. Derfor vil ikke utbygging av Thurmannskogkrysset vurderes videre.

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	Mulig rundkjøring ved utkjøringen fra Triaden og ut i Gamleveien		X	Tiltaket vil forbedre fremkommelighet for biltrafikk fra Triaden og Tunveien, men vil være på bekostning av gående, syklende, kollektivtrafikk og biltrafikk langs Gamleveien
	Lyskryss eller rundkjøringen i det nye krysset Nordliveien-Garchinggata		X	Det er vedtatt rundkjøring i krysset Nordliveien x Garchinggata for å optimalisere avviklingen i krysset. Lysregulert kryss vil ikke vurderes videre.
	Lyskryss i det nye X-krysset som skal etableres i eksisterende rundkjøring på Skårersletta		X	Håndteres i detaljutforming av Skårersletta
	Lage en vei som går i svinger på Skårersletta		X	Er ikke iht. planlagt ny utforming av Skårersletta
	Absolutt ikke bom		X	Bom kan være et grep dersom andre tiltak ikke oppnår målsetningene i sentrum
	Bom for gjennomgang – kun buss- rett før avkjøringen til Triaden på Skårersletta	X		Det vurderes om gjennomgangstrafikk skal forbys på Skårersletta nord for Triaden til Biblioteksgata
	Bussbom nord for Løkenåseveien, kun gjennomkjøring for buss og uttrykning	X		Vurderes som tiltak (alternativ C)
	Åpne opp Sørliveien (bussbommen), for å få til en «ringvei rundt sentrum. Det vil avlaste Skårersletta (Norconsult antar at det menes bussbommen i Gamleveien sør for Løkenåsveien).	X		Det vurderes om bussbommen i Gamleveien (øst for Skårersletta) skal åpnes for å unngå mer omkjøring enn området er i stand til å håndtere. Det vil i så fall innføres andre grep for å unngå gjennomgangstrafikk på Gamleveien.
	Åpne (bussbom i) gamleveien for gjennomkjøring?	X		Det vurderes om bussbommen i Gamleveien (øst for Skårersletta) skal åpnes for å unngå mer omkjøring enn området er i stand til å håndtere. Det vil i så fall innføres andre grep for å unngå gjennomgangstrafikk på Gamleveien.

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	Skårersletta miljøgate. - Hvis man ønsker Skårersletta som miljøgate, så må man stenge for gjennomgangstrafikk for nordre enda av gata - Hvis man ikke stenger for gjennomgående trafikk så vil det ikke bli noen miljøgate	X		Å stenge Skårersletta for gjennomgangstrafikk er et mulig grep for omgjøring til miljøgate. Tiltaket vil medføre flere konsekvenser som blir vurdert videre.
	Innspill for løsninger ved Triaden: - Steng for gjennomgangstrafikk - Kun buss, gående og syklende gjennom - Bruk Nordliveien- Gamleveien-Losbyveien som ringvei	X		Dette vurderes videre. Vi er enig i at det er hensiktsmessig om Nordliveien-Gamleveien-Losbyveien utgjør en ringvei. Da kan man i større grad skjerme områdene i sentrum for gjennomgangstrafikk.
	Trafikk fra Triaden som skal ut, bør kjøre ned Skårersletta og ut Garchinggata		X	Vi er ikke enige i at trafikk fra Triaden bør kjøre i retning Garchinggata. Dette leder trafikk inn i områder der man ønsker å prioritere gående og syklende.
	Innspill for løsninger ved Triaden - Ut og innkjøring fra Triaden mot Gamleveien - Kun ut mot høyre i selve Skårersletta, inn og ut fra Triaden.	X		Svingebevegelser for inn- og utkjøring til og fra Triaden vil vurderes i sammenheng med øvrige tiltak på kjøremønster i Lørenskog sentrum.
	Gamleveien bør sikres med midtdeler, og dette blir mer aktuelt hvis det anlegges egne bussfiler. Da blir det i prinsippet 4-felts vei. Hvis ikke kommer køene ut fra Skårer vest/Triaden og fra Skårer Syd/Tunveien til å bli betydelige og meget forurensende. (Biler i kø forurenser mer enn bilen som kjører) (Antar at løsningen som foreslås innebærer gjennomgående midtdeler gjennom kryss i Gamleveien, slik at det kun er høyre på og høyre av veien.)	X		Midtdeler som medfører høyre av og høyre på Gamleveien og kollektivfelt i begge retninger blir vurdert.

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	Faser for utvikling - Fase 0: Gjennomkjøring forbudt utenom til boliger - Fase 1: Stenge Biblioteksgata. De som skal til Metro kan kjøre via garasjen.	X		Vurderes som en del av helheten
	Bom eller skilt faser - Fase 0: Skilt for beboere/buss - Fase 1: Bom (Hvis ikke 0 fungerer) - Fase 2: Bussfelt hvis det er behov--> helst ikke, for det vil ikke være behov for det etter innføring av bom.	X		Vurderes som en del av helheten
	Adkomst til distribusjonsterminal i Skårersletta 55. Adkomst ivaretas ved etablering av Garchinggata, men det er særs viktig at denne er oppe og går før adkomsten via Skårersletta reduseres, da vi ivaretar pålagt medisinsk leveranse til et hundretalls apotek.		X	Tas til orientering, men rekkefølge på tiltak og faser i gjennomføring håndteres i etterkant av gatebruksplanen
	Bomring rundt Lørenskog!		X	Forslag utenfor handlings- / analyseområde
	I gatebruksplan og modeller, se på konsekvensen for sidegater, når flytter trafikken		X	Forslag utenfor handlings- / analyseområde. Vi ser på hovedstrømmer overordnet.
	Nordliveien/Gamleveien: - Steng for tungtransport. Må gå 352 ut ved Ragnsells (Feiring) - Vanlig bilister kan fortsette, men redusert fartsgrense gjennom «sentrum».	X		Det er mulig å gjøre opp noen tanker om hva dette vil meføre for trafikkmengder. Det er usikkert for oss om det er realistisk med behovene til Feiring bruk.

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	Tungtrafikken på Nordliveien gir økt støy ved Søster Mathildes gate/Skårerbyen- Opplevs belastende - Masse trafikk, støv, støy, ønsker kontroll - Problemet er at det er en fartsetappe, reduser hastigheten - Støyskjerming	X		Reduksjon av hastighet vurderes. Støv, støy og trafikkkontroller på strekninger er utenfor handlingsrommet til gatebruksplanen.
	Strengere regler for tungtransport – ubehagelig. Mye ved Benterud og Triaden.		X	Forslag utenfor handlings- / analyseområde. Andel tungtransport kommenteres som fakta.
3.3.2 - Bil - Kunnskapsoverføring	Dårlig kapasitet på Thurmannskogkrysset	X		Bekymring om avvikling i Thurmannskogkrysset tas med i vurderinger videre.
	Dårlig kapasitet i krysset ved Visperud	X		Antar at det menes krysset Røykåsveien x Solheimveien. Bekymring om avvikling i krysset tas med i vurderinger videre.
	Gangfeltet er veldig nær rundkjøringen ved Metro (i Skårersletta). Skaper farlige situasjoner, må bråbremse.		X	Forslag utenfor handlings- / analyseområde. Dette håndteres i Skårerslettaprojektet.
	Tett og gjengrodd utkjørsel fra foreløpig parkering til Lørenskog sykehjem ut på Gamleveien. - Uoversiktlig for bilister - Dårlig sikt ved utkjøringen fra nye Rema 1000 Bergerveien, ut på Gamleveien med tanke på fartsgrense 50 km/t. Bør reduseres?		X	Dette er forhold som må håndteres i forvaltning og drift av de gjeldende gateløsningene. Fartsgrenser i sentrum vurderes i gatebruksplanen.
	Gamleveien må ikke bli en bussrelatert vei, da vil all biltrafikk forflyttes ned til Skårersletta.	X		Bekymring om overføring av trafikk fra Gamleveien til Skårersletta tas med videre
	Hvis hastigheten reduseres ned til f.eks 50 på Nordlivene, vil det da begrense støyen?	X		Fartsgrenser generelt vurderes
3.3.3 - Reaksjoner på tiltak presentert				

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
Tiltak 1 - Bussfelt i Solheimveien	Greit med kollektivfelt i Solheimveien	X		Vi ser gode effekter av kollektivfelt for bussen, og bedre trafikkavvikling i rundkjøringene. Vi ønsker at tiltaket tas med videre.
	Vi er positive til bussfelt, men mener at nåværende innkjøring til Metro fra rundkjøring må bestå	X		Vi ser gode effekter av kollektivfelt for bussen, og bedre trafikkavvikling i rundkjøringene. Vi ønsker at tiltaket tas med videre. Det er ønskelig at de fleste bilister bruker Innkjøringen til Metro fra Solheimveien, ønskelig at innkjøring skal bestå.
	Se på prioritering av el-bil i tilknytning til kollektivfelt, fordel å åpne for el-bil i bussfelt		X	Hvorvidt elbiler får mulighet til å kjøre i kollektivfeltet, er utenfor gatebruksplanens arbeidsområder
	Negativt: Se på bussfelt i et bredere perspektiv, ikke kun i avgrensede området.		X	I fremtidig situasjon, med nye boliger og flere mennesker ser vi at bussen får forsinkelser i Solheimveien. Vi ser gode effekter av bussfelt for bussen her, og bedre trafikkavvikling i rundkjøringene. Vi ønsker derfor å se videre på bussfelt her. Vi ser også på bussfelt i Gamleveien, samt bussgate i Skårersletta.
	Positive til bussfelt her	X		Vi ser gode effekter av kollektivfelt for bussen, og bedre trafikkavvikling i rundkjøringene. Vi ønsker at tiltaket tas med videre.
Tiltak 2 - Bussfelt i Gamleveien	Positive til bussfelt her. Forutsetter økt veibredde.	X		Vi ser gode effekter av kollektivfelt for bussen, og bedre trafikkavvikling i rundkjøringene. Veien må utvides for å få plass til kollektivfelt. Vi ønsker at tiltaket tas med videre.
	Vi ser ikke behov for bussfelt i Gamleveien		X	I fremtidig situasjon, med nye boliger og flere mennesker ser vi at bussen får forsinkelser i Gamleveien. Vi ser gode effekter av kollektivfelt for bussen her, og bedre trafikkavvikling i rundkjøringene. Veien må utvides for å få plass til kollektivfelt. Vi ønsker derfor å se videre på kollektivfelt her.
	Fordel å åpne for el-bil i bussfelt		X	Hvorvidt elbiler får mulighet til å kjøre i kollektivfeltet, er utenfor gatebruksplanens arbeidsområder

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	Negativt, se på bussfelt i et bredere perspektiv, ikke kun i avgrensede området		X	I fremtidig situasjon, med nye boliger og flere mennesker ser vi at bussen får forsinkelser i Solheimveien. Vi ser gode effekter av bussfelt for bussen her, og bedre trafikkavvikling i rundkjøringene. Vi ønsker derfor å se videre på bussfelt her. Vi ser også på bussfelt i Solheimgata, samt bussgate i Skårersletta.
	Ser ikke behov for bussfelt her, har bussen så problemer med å komme frem her?		X	I fremtidig situasjon, med nye boliger og flere mennesker ser vi at bussen får forsinkelser i Gamleveien. Vi ser gode effekter av kollektivfelt for bussen her, og bedre trafikkavvikling i rundkjøringene. Veien må utvides for å få plass til kollektivfelt. Vi ønsker derfor å se videre på kollektivfelt her.
	Opplever ofte at bussen står i kø inn i Thurmannskogkrysset (fra Oslo), men ikke ut av krysset mot bussterminalen. Bussfelt vil ikke løse dette problemet. Ut fra terminalen mot knatten så må utkjøringen flates litt ut da de nye bussene må ut i felt to med fronten for å svinge til høyre.	X		Vurderes som en del av helhetsgrep
Tiltak 3 - Bussgate i Skårersletta	Ikke for den løsningen		X	Tiltaket svarer på kommunale mål for sentrumsutviklingen i Lørenskog og viser gode effekter for gående og syklende
	Bom på Skårersletta nord for Løkenåsveien	X		Dette er en del av vurderingen videre
	Bom på Skårersletta nord for Løkenåsveien vil hindre gjennomkjøring. Kun buss og utrykning, det er bra. Skal man andre steder må man kjøre rundt. Beboere på Sørli må i dag kjøre rundt pga. bom på Gamleveien. Dette har fungert bra i mange år.	X		Dette er en del av vurderingen videre

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	Ser ikke behov for bussgate i Skårersletta. Biltrafikken vil automatisk reduseres når bussen stopper i gata.		X	Tiltaket svarer på kommunale mål for sentrumsutviklingen i Lørenskog og viser gode effekter for gående og syklende
	Er det vurdert bussgate i Skårer syd, der hvor kafeer og restauranter bli etablert?	X		Dette er en del av vurderingen videre
	Hvorfor er bussgaten avgrenset til nordlig del av Skårersletta?	X		Dette er en del av vurderingen videre
	Positive til stenging for biltrafikk	X		Dette er en del av vurderingen videre
	Negativ: Frykter overbelastning Nordliveien. 120-130 trailere pr. døgn må ivaretas – gjelder for Apotek 1. Betydelig varetransport til 120 butikker-Triaden må ivaretas.	X		Dette er en del av vurderingen videre
	Positive til bussgate her. Forutsetter an utbedring av Nordliveien for ivaretagelse av økt trafikkmengde og økt forsinkelse.	X		Konsekvensene for fremkommeligheten for biltrafikken på Nordliveien vurderes
	Ønsker at biltrafikken for hele Skårersletta opprettholdes.		X	Tiltaket svarer på kommunale mål for sentrumsutviklingen i Lørenskog og viser gode effekter for gående og syklende
	Med å stenge for gjennomgående trafikk og ha færre ut og inn kjørings muligheter til Triaden, vil Skårersletta bli den miljøgata man ønsker seg.	X		Dette er en del av vurderingen videre
	Uheldig å stenge med skilt 306.1 (forbudt for motorvogn) med underskilt hvor det skal være unntak, både med hensyn til utfordringer knyttet til overholdelse og respekt for skilting.		X	Stenging ved skilt vil ha effekt på en stor andel av bilistene. Anbefales testet før stenging med bom evt. vedtas.
Tiltak 5 - Forbud venstresving ut av Triaden til Gamleveien	Utkjøring Triaden/Gamleveien – Steng for venstresving ut av senteret. (Prøv å kjøre ut her til trafikkerte tider.)	X		Vi vurderer dette ved å se på midtdeler mellom kjørefelt i Gamleveien, som gir tvungen høyresving ved alle adkomster.

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	Ikke aktuelt		X	Vi vurderer dette ved å se på midtdeler mellom kjørefelt i Gamleveien, som gir tvungen høyresving ved alle adkomster
	Enig i forslaget	X		Vi vurderer dette ved å se på midtdeler mellom kjørefelt i Gamleveien, som gir tvungen høyresving ved alle adkomster.
	Spørsmål om forbudet mot venstresving ut mot Gamleveien fra Triaden bør tas opp til ny vurdering.	X		Vi vurderer dette ved å se på midtdeler mellom kjørefelt i Gamleveien, som gir tvungen høyresving ved alle adkomster.
Tiltak 6 - Tillate venstresving inn og ut av Triaden i adkomst mot Skårersletta	Positiv for handelen forutsatt tilstrekkelig veinett, led forebygger kø	X		Dette er en del av vurderingen videre
	Vi mener at det er viktig å omgjøre vedtaket om å forby venstresving ut av Triaden. Dette må være tillatt.	X		Dette er en del av vurderingen videre
	Positive, men bekymret for opphoping i P-hus-. Ønsker venstresving også mellom NAV og Apotek 1	X		Utfordringer rundt opphoping i P-hus er på et mer detaljert plan enn det gatebruksplanen ser på
	Tillat venstresving ved Triaden	X		
Tiltak 9 - Stenge innkjøring til Metro via Biblioteksgata	Vi er redd for trafikkork v/ Solheimveien hvis tilgangen stenges til Metro. Det vi er mest redd for er at det blir færre kunder som kommer til Lørenskog hus/sentrum ved vanskeligere tilgang.	X		Dette er en del av vurderingen videre
	Hensynta beboere på taket til Metro	X		Dette er en del av vurderingen videre
	Varemottak for blant annet Coop Mega i Biblioteksgata	X		Dette er en del av vurderingen videre
	Biblioteksgata har ikke gjennomkjøring, og kan ikke stenges for enveiskjøring	X		Dette er en del av vurderingen videre
	Metro har behov for Biblioteksgata og tilgjengelighet inn og ut mot Skårersletta		X	I trafikkanalysen kan vi ikke vurdere dette

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	Metroparkering stenging innkjøring er bare tull. Kronglete gjennom p-huset. Klarer ikke stor biler.		X	Tiltaket blir vurdert i en større sammenheng. Det er relevant å se effekter av den typen tiltak i et langsiktig perspektiv.
	Vi er for forslag 9 for å aktivere sentrum.	X		Dette er en del av vurderingen videre
	Positive til dette.	X		Dette er en del av vurderingen videre
3.3.5 - Stedsspesifikke innspill til tiltak bil	1. Lavere fartsgrense gjennom sentrum	X		Foreslås i planen
	2. Redusere hastighet på Nordliveien	X		Vurderes
	3. Fartsdump på Gamleveien (mellom Skårersletta og Nordliveien)	X		Fartsreducerende tiltak på Gamleveien kan være aktuelt
	4. «Ringveien» eller Miljøkulvert, med utredning av utrede ny vei mellom Finstad og Gamleveien		X	Bygging av mer kjøreareal for biler i utgangspunktet utenfor målet med gatebruksplanen. Det kunne ha vært interessant med formål om å skjerme gamleveien for biltrafikk, men dette kan ikke oppnås i stor grad da mye av trafikken er tilknyttet lokal aktivitet langs Gamleveien (slik som Triaden).
	5. Rundkjøring i avkjørselen til Triaden mot Gamleveien		X	Tiltaket vil forbedre fremkommelighet for biltrafikk fra Triaden og Tunveien, men vil være på bekostning av gående, syklende, kollektivtrafikk og biltrafikk langs Gamleveien.
	6. Bussfelt i Solheimveien	X		Vi ser gode effekter av kollektivfelt for bussen, og bedre trafikkavvikling i rundkjøringene. Vi ønsker at tiltaket tas med videre.
	7. Planfritt kryss i Thurmannskogkrysset		X	Å øke kapasiteten i Thurmannskogkrysset underbygger ikke målene i gatebruksplanen. Derfor vil ikke utbygging av Thurmannskogkrysset vurderes videre.
	8. Lyskryss i det nye krysset Nordliveien x Garchinggata		X	Det er vedtatt rundkjøring i krysset Nordliveien x Garchinggata for å optimalisere avviklingen i krysset. Lysregulert kryss vil ikke vurderes videre.
	9. Bussbom rett før avkjøringen til Triaden	X		Vi vurderer gjennomkjøring forbudt nord for avkjørselen til Triaden
	10. Åpne bussbom på Gamleveien	X		Vurderes

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	11. Stenge Nordliveien/Gamleveien for tungtransport		X	Et slikt tiltak vil gi økt trafikkbelastning på blant annet Skårersletta
	12. Midtdeler på Gamleveien, og kun «høyre-av-høyre-på»	X		Vurderes
	13. Tvungen venstresving ut fra Triaden inn på Skårersletta	X		Vurderes
	14. Flytte avkjørselen til Triaden til kun Gamleveien	X		Vurderes
	15. Diverse innspill om faser for utbygging		X	Gatebruksplanen går ikke inn på faser for utbygging, kun i form av strategisk prioritering
	16. Bomring rundt Lørenskog		X	Utenfor gatebruksplanens mandat
	18. Diverse innspill om parkering		X	Gatebruksplanen går i begrenset grad inn på parkering
	19. Dimensjonere rundkjøringer for trailere		X	For detaljert for dette plannivået
	20. Gode transportløsninger for å frakte folk til og fra Rolvsrud	X		Viktig med god tilgjengelighet til viktige offentlige målpunkt som idrettsanlegg m.m. God tilrettelegging for gang og sykkel vektlegges høyest.
	21. Tiltak på Nordliveien for å redusere støy og støv (ekskl. hastighetstiltak)	X		Vurderes
	22. Stenge Skårersletta for gjennomgangstrafikk	X		Vurderes
	23. Forbedre sikt i kryss		X	Håndteres i en senere prosess med detaljutforming
	24. Forbedre farlig kryss		X	Håndteres i en senere prosess med detaljutforming
	25. Ny avstikker Garchinggata – Trygvesvei	X		Vurderes
	26. Bom sør på Skårersletta	X		Vi ser på gjennomkjøringsforbud på Skårersletta.
	27. Bussfelt på Gamleveien	X		Vi ser gode effekter av kollektivfelt for bussen, og bedre trafikkavvikling i rundkjøringene. Veien må utvides for å få plass til kollektivfelt. Vi ønsker at tiltaket tas med videre.

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	28. Forslag Lørenskog-ringen (med kobling av Løkenåsveien og Solheimveien på baksiden av Metro), se også Figur 3.5		X	Svarer ikke på mål
	29. Foreslås å undersøke kollektivfelt i Solheimsvegen kun på strekning mellom Thurmannskrysset og Skårersletta. Videre foreslås det å gjøre undersøkelser hos Ruter m.t.p. sjåførenes kjøremønster. Det bør også utføres sporingsanalyse av rundkjøringene og vurdere behovet for eventuell utvidelse/forbedring av geometri et slikt tiltak vil kreve.	X		Vurderes som en del av helheten
	30. Det foreslås å utforme hele Skårersletta som miljøgate, fremfor å kun ha bussgate i nordre del – både av hensyn til trafiksikkerhet og trafikkavvikling, og av gatas funksjon som adkomst til relativt mange boliger og næring		X	Foreløpige beregninger tyder på at det vil være behov for noen for begrensning av gjennomkjøring på Skårersletta, men kan med hell kombineres med miljøgate på hele strekningen
	31. Foreslår å vurdere forbud mot venstresving ut fra Biblioteksgata for å bidra til å redusere trafikken i Skårersletta.	X		I praksis vurderes dette i modellkjøring D2
3.4 Kollektivtrafikk				
3.4.1 -Innspill for videre arbeid med gatebruksplanen	Eget felt for buss er viktig. Bussen må komme raskt frem.	X		Vurderes i Gamleveien og Solheimveien. Innarbeides ikke for Skårersletta da det ikke er iht. planlagt ny utforming.
	Lettere å ta buss til Lørenskog stasjon	X		Ikke en del av handlingsrommet til gatebruksplanen å se på bussfremkommelighet utenfor planavgrensningen. Men det kan være en viktig del av et helhetsgrep.
	Hvordan koble folk til toget? (sykkel, gange, buss)		X	Ikke en del av handlingsrommet til gatebruksplanen å se på mobilitet utenfor planavgrensningen
	Beholde bussholdeplassene. Dette gjør det lettere og mer attraktivt å ta kollektiv.	X		Revurderer foreslått holdeplassmønster

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
	Bussholdeplasser bør ikke være med alt for lang avstand, ikke alle som er friske til beins	X		Revurderer foreslått holdeplassmønster
	Bergerveien bussholdeplass er veldig fint, ikke flytt denne	X		Holdeplassene vil bli vurdert videre
	Holdeplass ved Togstasjonen, Metro, Triaden, Sørlihavna- møtepunkter der man ofte må bytte fremkomstmiddel/venter	X		Foreslå at disse utvikles til møteplasser
	Tror ikke på å kutte ned på antallet busstopp	X		Revurderer foreslått holdeplassmønster
	God/Sømløs overgang mellom buss Gamleveien/Skårrersletta	X		Vurdere plassering og gangforbindelse mellom de aktuelle holdeplassene.
	Kun to busstopp på Skårrersletta er nok, en i hver ende.		X	Viktig med busstopp midt på Skårrersletta også b.la. for å betjene idrettsområdet på Rolvsrud og andre målpunkt i nærheten
	Flytte den nordligste busstoppen på Skårrersletta	X		Holdeplass-struktur vurderes
	Et dristig forslag: lag en trasé til bussen der bussen går i en retning, sett lys eller bom og la bussen kjøre andre veien etterpå. Da spares et bussfelt inn.		X	Ikke i henhold til ny planlagt utforming av Skårrersletta
3.4.3 - Steds spesifikke innspill for kollektiv	1. Etablering av ny bussterminal- med shuttelbuss til bussterminalen ved Solheimveien	X		Kan vurderes som en del av holdeplasstruktur/ kollektivtrafikk generelt.
	2. Bussholdeplass som egner seg til møteplass	X		Foreslås utviklet til møteplass
	3. Bussholdeplass som egner seg til møteplass	X		Foreslås utviklet til møteplass
	4. Bussholdeplassen ved Bergerveien bør legges nærmere Skårrersletta	X		Holdeplassene vil bli vurdert videre
3.5 Byliv				

Kapittel i medvirkningsrapporten	Type innspill	Tas med videre	Tas ikke med videre	Begrunnelse
3.5.1 - Byliv - Innspill for videre arbeid med gatebruksplanen	Å stenge Skårersletta for annet enn buss kan føre til at folk ikke vil bruke de nye «åpne arealene»		X	Viktig med aktivitet og sosial kontroll langs hele Skårersletta. Men så lenge kun deler av gata stenges for biltrafikk antas rutebuss, samt økt gang- og sykkeltrafikk å være tilstrekkelig.