

Høringsuttalelser gatebruksplan nov. 2019

HØRINGSINNSPILL MED RÅDMANNENS KOMMENTAR	TEMA
<p>Det er viktig at dagens bussholdeplasser opprettholdes, nedleggelse av holdeplasser fremmer ikke økt bruk av kollektivtransport. Det er viktig at innbyggere kan komme til sine gjøremål uten å bruke privatbil i sentrum.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Lørenskog kommune har fått flere tilbakemeldinger om at de ikke er ønskelig å redusere antall holdeplasser. Vi vil i samarbeid med Ruter se gjennom strukturen for holdeplasser i sentrum på nytt.</p>	BUSS
<p>Bussen vil stå i samme kø som bil, kollektivfelt er tenkt etablert på kun en kort strekning og det er ikke plass til kollektivfelt i Skårersletta</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Kollektivfelt er planlagt i både Gamleveien og Solheimveien. Statens vegvesen (fra januar 2020 Viken fylkeskommune) har også planer om å videreføre kollektivfelt i Solheimveien hele veien til Oslo. i Gamleveien er det strekningen mellom Lørenskog sykehjem og Nordliveien mot Vallerud, som er problematisk for bussen og det er der vi foreslår kollektivfelt. Vi gjør restriksjoner i Skårersletta fra starten av som gjør det mindre attraktivt å kjøre bil der, så det blir bedre fremkommelighet for buss også i Skårersletta. Skårersletta er ønsket som en gate som prioritere gående og syklende, ikke bil. Med fire felt (bil og buss) hadde det ikke vært plass til gående og syklende. Nå vil bilene stoppe og vente bak bussen når den stopper, samt må vike for fotgjengere ved 12 krysningspunkter. Med lavere fartsgrense og to opphøyde gangfelt i tillegg vil det være mindre attraktivt å bruke Skårersletta til gjennomkjøring og dermed enklere for bussen å komme frem.</p>	BUSS
<p>Å stenge Skårersletta for gjennomkjøring vil medføre større belastning i rundkjøringene Solheimveien og Gamleveien, dvs. dårligere fremkommelighet for buss</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Gatebruksplanen foreslår kollektivfelt for å unngå at bussen må stå i kø.</p>	BUSS
<p>Dersom man etablerer kollektivfelt i Solheimveien må biler krysse bussfeltet ved sving inn på Skårersletta. Det kan komme til å bli en del kø for de som fra rundkjøringen skal opp Skårersletta hvis det står en buss på holdeplassen i Skårersletta. Forutsatt at det bare blir ett felt i hver retning i den nordlige delen av Skårersletta, fra Ragnhilds vei mot krysset med Solheimveien.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Det kan være at biler vil bli stående i kø. Det viktigste er at bussen slipper frem og trygge myke trafikanter. Hvordan man løser høyre- og venstresving er trafikkteknisk som vil løses, et moment som vi kan ta med i den videre detaljeringen av kollektivfeltet i Solheimveien. Det er helt korrekt at det kan bli kø i rundkjøringen og i bilfeltene bak dersom det er mye trafikk inn og det står</p>	BUSS

<p>en buss på bussholdeplassen i Skårersletta. Etablering av kollektivfelt må planlegges i samarbeid med Ruter og Viken fylkeskommune. Vi vil da se på hele Solheimveien og plassering av kollektivfelt der, under ett. Til slutt kan vi tilføye at trafikkanalysene viser at kollektivfelt i Solheimveien vil gjøre det enklere for bussen selv om det blir over en kort strekning, men vil også bidra til bedre trafikkavvikling i Thurmannskogkrysset, så det er ikke bare et kollektivtiltak.</p>	
<p>Avsender har tidligere innlevert en rapport der de stiller spørsmål ved om rundkjøringenes utforming i Solheimveien medfører at etablering av kollektivfelt vil fungere mot sin hensikt. Bussen bruker to felt et godt stykke før og gjennom rundkjøringene da disse synes å være for små. Det er ikke plass til buss og annet kjøretøy inn i rundkjøringen samtidig. En etablering av kollektivfelt vil føre til vanskeligere fremkommelighet for bussen sammenlignet med dagens situasjon. Avsenderen er kjent med at Statens Vegvesen bekrefter at Solheimsveien skal være tilstrekkelig dimensjonert. Opplevelsen til de som brukes veien daglig er derimot en annen. Avsenderen ber om at det utføres sporingsanalyse av rundkjøringene og vurderes behovet for utvidelse/forbedring basert på slike undersøkelser. Avsenderen foreslår også å ta kontakt med Ruter for å få kartlagt sjåførenes kjøremønster.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Kommunen vil starte dialog med Ruter / Viken fylkeskommune om oppstart av planlegging av kollektivfelt. I forprosjektfasen vil man se på blant annet sporingskurver, plassering av kollektivfelt mm.</p>	BUSS
<p>Avsenderen ber om at det foretas en ny vurdering av hvorvidt man kan anlegge kollektivfelt i Solheimsveien kun på strekningen mellom Thurmannskogkrysset og Skårersletta, dvs. ikke videre østover mot A-hus fra bussterminalen</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>For at kollektivfelt skal ha noe effekt må den ha viss lengde. Statens vegvesen og Ruter mener at det er hensiktsmessig å ha feltet så langt ut som vi har to felt disponible. Kommunen vil ta spørsmålet opp med Viken fylkeskommune og Ruter.</p>	BUSS
<p>Forslag om bedre busstilbud - sentrumsbuss - autonom buss. For å redusere bilkjøring i sentrum, bilkjøring til/fra og mellom Triaden og Metro, bør det gå buss kontinuerlig mellom sentrum sør og nord og de største boligområdene nær sentrum.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Autonome busser er under testing mange steder og man ser at det vil ta litt tid før de er klare til å settes i trafikken, men planer om å jobbe videre med saken er med i plan for grønn mobilitet.</p>	BUSS
<p>70 km passer ikke ved blokkene av Søster Mathildes gate i Nordliveien; hastigheten i Nordliveien reduseres til maks 50 km/h</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Gatebruksplanen foreslår redusert hastigheten i Nordliveien fra 70 km/h til 50 km/h.</p>	FART

<p>Ingenting demper farten på biler i Skårersletta</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Det blir bussholdeplass i gata slik at bilene må stå og vente bak bussen. Det blir også 12 krysningspunkter der bilister må vike for fotgjengere, 2 av krykningene (ved Solheimsenteret og nord for Triaden) bygges opphøyd. Kjørefeltene blir smalere, den visuelle innsnevringen gjør også at gata føles trangere og folk senker farten. I tillegg skiltes det til 30 km/h.</p>	<p>FART</p>
<p>Sløsing med midlene som er brukt til konsulent og til besøk til andre byer</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Gatebruksplan-prosjektet har ikke besøkt andre byer, det som ble vist av bilder av andre byer, er funnet på nettet eller fra andre prosjekter som har vært på befaringer. Når det gjelder midler brukt på konsulent, er det slik at kommunen må hente inn kompetanse i de tilfeller hvor vi ikke sitter på kompetansen selv eller når vi ikke selv har kapasitet.</p>	<p>ikke gatebruksplan</p>
<p>Vannkvalitet elendig</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet er videresendt til kommunalteknisk avdeling.</p>	<p>ikke gatebruksplan</p>
<p>Kan kommunen pålegge Triaden å åpne parkeringsplasser på Triaden for alle?</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Svar sendt til avsender 08.12.2019.</p>	<p>ikke gatebruksplan</p>
<p>Her i område er det stupmørkt. Dere krangler om hvem som har ansvar for lysmastene. Denne kommunen får ikke noe gjort med lysene.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Spørsmål ang. lysmaster og belysning er videresendt til kommunalteknisk avdeling.</p>	<p>ikke gatebruksplan</p>
<p>Gamleveien forbi sykehjemmet har ikke gangfelt</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Spørsmål ang. gangfelt over Gamleveien forbi sykehjemmet er videresendt til kommunalteknisk avdeling.</p>	<p>ikke gatebruksplan</p>
<p>Trafikken i Nordliveien Vest er meget stor hele døgnet, også nattetid med medfølgende støy og støvplager. Støy fra veien rammer også boligblokker på innsiden av de som ligger nærmest veien.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Nordliveien er bygget som en hovedvei mot bebyggelsen direkte fra riksveien. Den store rundkjøringen ved Thurmannskogen er en hovedåre for trafikken til og gjennom Lørenskog. Det er dessverre slik at kommunen prioriterer å ha</p>	<p>ikke gatebruksplan</p>

mindre trafikk gjennom sentrum, og da vil det gå på bekostning av bomiljøet til de som bor langs hovedveiene. Vi vil ta opp støyproblematikken med Viken fylkeskommune.	
Foreslår at Lørenskog kommune tar opp igjen planene om lokk over RV 159 og utreder dette Rådmannens kommentar Gatebruksplanen omtaler behovet for flere krysningspunkter over rv. 159. Innspillet er 09.12.2019 videresendt til kommunalteknisk avdeling som vil ha dialogen med Statens vegvesen om rv. 159.	ikke gatebruksplan
Foreslår at T-bane fra Skårer til A-hus utredes og kostnadsberegnes i tillegg til bybane (overflatebane). Tverrforbindelse via Lørenskog stasjon og SNØ til Stovner bør være en del av planen. Rådmannens kommentar Innspillet tas videre med at T-bane vil få mer omtale i gatebruksplanen. Viken fylkeskommune leder arbeidet med T-banen, og kommunens avdeling for strategi- samfunnsutvikling deltar i arbeidsgruppen. Forbindelser mot Lørenskog stasjon er inkludert i plan for grønn mobilitet. Bussforbindelsen videre mot Oslo (Stovner) er 10.12.2019 videresendt til kommunalteknisk avdeling som har dialog med Ruter om kollektivbetjening.	ikke gatebruksplan
Bygdemuseet: hvordan uteområdet kan utvikles Rådmannens kommentar Innspillet er videresendt til avdelingen for kultur og idrett.	ikke gatebruksplan
Skog- grønne områder bak Bunnpris og på Skåreråsen: foreslår at det utredes om dette kan beholdes og bli et friområde for lek. Foreslår at dette beholdes som et «uberørt» skogholt. Rådmannens kommentar Innspillet er videresendt til avdelingen for kultur og idrett.	ikke gatebruksplan
Foreslår at effektbelysning som kunstnerisk utforming og samtidig en del av den alminnelige gatebelysningen utredes Rådmannens kommentar Innspillet er videresendt til avdelingen for kultur og idrett.	ikke gatebruksplan
Forslag til sentrumsaktiviteter: skøytebane som Spikersuppa i Oslo langs Skårersletta, ved nye Deichmanske bibliotek og i Trondheim og flere steder; petanquebane/bocciabane; små lekeområder for de minste barna; ungdomsklubb, møteområder for ungdom; kunst som også kan benyttes til aktiv lek av barn/unge/voksne Rådmannens kommentar Innspillet er videresendt til avdelingen for kultur og idrett.	ikke gatebruksplan

<p>Avsenderen håper at elektriske sparkesykler kan unngås i Lørenskog</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet er videresendt til kommunalteknisk avdeling.</p>	ikke gatebruksplan
<p>Det hadde antagelig blitt vesentlig bedre dersom forlengelse av Nordliveien mellom Gamleveien og Losbyveien hadde blitt etablert. Avsenderen håper at Lørenskog kommune og Viken fylkeskommune vil se på dette alternativet på nytt.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet tas ikke med. Man ønsker ikke å etablere nye bilveier. Mer areal for bil vil bare skape mer biltrafikk. I tillegg er forslaget i strid med gjeldende kommuneplan og planlagt utvidelse av Benterud skole.</p>	ikke gatebruksplan
<p>T-banen nevnes kun under "førende planer", men ikke i resten av dokumentet. Hvordan T-banen med stasjonene kan eller vil påvirke synsinntrykk og trafikkbilder i Skårersletta, eller andre deler av planens dekningsområde, nevnes ikke. Vi savner en overordnet diskusjon om dette punktet i planen. Detaljeringsgraden må bli slik det måtte være rom for i de ulike sammenhengene.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet tas med, teksten i planen endres slik at betydningen av fremtidig T-bane blir tydeligere.</p>	ikke gatebruksplan
<p>Forslag om å lage en julegate nedover langs hele Skårersletta</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Det skal i Skårersletta-prosjektet legges til rette for å kunne henge opp julepynt, og selvsagt annen type pynt for eksempel i forbindelse med 17-mai, eller andre arrangement.</p>	ikke gatebruksplan
<p>Savner tiltak for å bedre kollektivtrafikken utenfor Lørenskog sentrum. Forslag om busslinje gjennom Lørenskog sentrum, til Ahus, Fjellhamar, Hanaborg, til Luhr og Visperud som kunne gått 4 ganger i timen.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet er videresendt til kommunalteknisk avdeling som har dialog med Ruter.</p>	ikke gatebruksplan
<p>Vi har også mistet vår nærmeste bussholdeplass pga. at broen over Hanaborg stasjon må utbedres</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet er videresendt til kommunalteknisk avdeling.</p>	ikke gatebruksplan
<p>Det er rart at sykkelparkering er ikke del av planen, henger jo sammen med tilrettelegging for mer sykkel. Det bør være god sykkelparkering ved</p>	ikke gatebruksplan

<p>trafikknutepunkt i Lørenskog sentrum (bussterminal) og bussholdeplass ved Gamleveien.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>I all hovedsak er det i sentrum privat grunn med noen få unntak. Kommunen stiller krav til private utbyggere i reguleringsplaner om å etablere sykkelparkering. Plassering av parkeringsplasser blir for detaljert for denne planen, men planen omtaler prinsippet at det må etableres sykkelparkeringer på hver eiendom og at kommunen må stille krav til strategisk plasserte parkeringsmuligheter i tilknytning til viktige målpunkter som handel, kafeer, tjenester. I den grad kommunen eier grunn sørger vi for å etablere parkeringsplasser nær bussterminalen (sykkelhotell åpnes i januar 2020).</p>	
<p>Kommunen bør vurdere bysykkeltilbud for aksene Gamleveien - Lørenskog sentrum (bussterminal) - Lørenskog stasjon</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Etablering av bysykkeltilbud er nevnt i plan for grønn mobilitet.</p>	<p>ikke gatebruksplan</p>
<p>I byggeperiode/gjennomføring av plan, må kommunen legge til rette for behovet for daglig bruk av gater og veier. Bl.a. ved ombygging kreves god skilting for god fremkommelighet.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet er videresendt til Skårersletta-prosjektet som forbereder anleggsstart og utarbeider planer for fremkommelighet i alle faser av arbeidet, samt skilting og informasjon.</p>	<p>ikke gatebruksplan</p>
<p>Kommunen må ha en tydelig strategi på hva slags innhold det skal være i førsteetasjene i sentrum, som bidrar til et attraktivt og levende sentrum. Det er svært viktig at det blir et allsidig tilbud. Jeg går ut fra at det blir en egen involveringsprosess for førsteetasjene i sentrum.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet er videresendt til avdeling for strategi og samfunnsutvikling som har ansvaret for dialogen med næringslivet.</p>	<p>ikke gatebruksplan</p>
<p>Støyskjerming på vestsiden av Nordliveien Vest fra rundkjøring Solheimveien / Nordliveien et stykke forbi boligområdet Thurmannskogen</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet er videresendt til kommunalteknikk som har dialogen med Viken fylkeskommune.</p>	<p>ikke gatebruksplan</p>
<p>Støyskjermer på østsiden av Nordliveien vest flyttes til mellom dagens gang- og sykkelvei og veibanen slik at også støy og støvplager for gående og syklende reduseres.</p> <p>Rådmannens kommentar</p>	<p>ikke gatebruksplan</p>

Innspillet er videresendt til kommunalteknikk som har dialogen med Viken fylkeskommune.	
Hva slags status har Tunveien i planen? Den er en ikke-eksisterende gate i kartet 6-1. Her er det mye trafikk, til/fra boliger + Benterud skole og barnehage. Rådmannens kommentar Innspillet tas med, Tunveien skal vises i kartet som boliggate-adkomstvei	KART/TEKST
I kartet 6-1 inngår Almenningen sør for Skårersletta og bolig gatene i dette området. Planen sier ingenting om tiltak, utforming, innhold, hvordan gjøre gatene attraktive i dette området, osv. Planen bør inkludere planer for Almenningen og bolig gatene i dette området. Rådmannens kommentar Almenningen – Løkentunet – er planlagt bygget som en sentrumsgate, en generell beskrivelse av sentrumsgater er i kapittel 6.1. Gatebruksplanen går ikke i detaljer når det gjelder de enkelte gatene. Skårersletta beskrives detaljert pga. ombyggingen der er en del av hovedgrepet. På kommunens nettsider, under «Slik bygger vi Lørenskog» legges det etter hvert ut informasjon om de ulike prosjektene i Lørenskog. Man finner mer detaljert beskrivelse der etter hvert som prosjekter utvikles og detaljeres.	KART/TEKST
Det virker litt uklart hva slags status planen har ift videre prosesser i kommunen. Er ikke en gatebruksplan en plan som skal gjennomføres? Rådmannens kommentar Innspillet tas med, planens status forklares bedre i kapittel 1.2.	KART/TEKST
Kartet som viser holdeplasser er noe misvisende ettersom de holdeplassene som planlegges lagt ned eller slås sammen ikke synliggjøres i kartet Rådmannens kommentar Innspillet tas med, kartet justeres	KART/TEKST
Er ikke Gamleveien del av hovedveinettet for sykkel? Rådmannens kommentar Gamleveien er del av hovedveinettet for sykkel, se mørkelilla strek på figur 6.4	KART/TEKST
"Arbeidet med planer og strategier som bygger opp under grepene i gatebruksplanen bør startes på «med en gang»." Jeg foreslår at Lørenskog kommune starter opp disse planer og strategier med en gang. Rådmannens kommentar Innspillet tas med, avsnittene om videre fremdriften formuleres bedre.	KART/TEKST
Planen tar ikke særlig hensyn til den store andelen av Lørenskogs innbyggere som blir boende på Skårer syd. Det meste av den gående folkemassen i	MYKE TRAFIKANTER

<p>sentrum av Lørenskog vil bevege seg mellom Skårersletta og Skårer syd, og dermed krysse Gamleveien.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Kommunen er klar over at det blir mange innbyggere på Skårer Syd og forhåpentligvis mye aktivitet mellom Skårer Syd og Skårersletta. Vi ønsker selvsagt at trafikken fra retning Oslo mot Finstad og Losbyveien ville bruke Solheimveien og Nordliveien øst for sentrum, over Nordlimyra. For å få til det, foreslår vi i samråd med Statens vegvesen at Gamleveien bygges om til en bygata med lavere fart, smalere kjørefelt og tosidige fortau. Fotgjengere skal krysse i plan og ikke i undergang. Med ny bebyggelse på begge sider vil Gamleveien være mer attraktivt for folk. Desto flere som vil gå, desto mere må bilister ta hensyn til gående. For å sikre at bussen ikke blir stående i kø bak bilene i Gamleveien, slik Ruter opplever at det skjer i dag, planlegger vi bussfelt i Gamleveien. I tillegg ønsker vi å redusere fartsgrensa. Tilsammen vil det gjøre det mindre interessant for bilister å bruke Gamleveien til gjennomkjøring. En bymessig gate vil også være barriere for tungtrafikken som da i større grad vil velge å kjøre over Nordlimyra. Pga. ombygging vil være en stor investering som vil ta lang tid å realisere, ønsker Lørenskog kommune i samarbeid med Viken fylkeskommune gjøre noen midlertidige tiltak i Gamleveien, som vil gjøre det mer attraktivt for myke trafikanter.</p>	
<p>Trafikken på Skårersletta vil være formidabel pga. innflytting og særlig unge familier som skal levere barn på skole og i barnehagen og til aktiviteter</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Det bygges barnehager i sentrum for å unngå at man må kjøre til barnehagen. Det legges til rette for myke trafikanter med fortau og trygge krysningspunkter slik at unge kan gå eller sykle til skolen istedenfor å bli kjørt. I medvirkning kom det også innspill om krysningspunkter og manglende fortau som er tatt med i planen.</p>	<p>MYKE TRAFIKANTER</p>
<p>Avsenderen synes at medvirkningsprosessen ikke var en medvirkning pga. planen (for utforming av Skårersletta) var lagt.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Kommunen prøvde å være tydelig på medvirkningsmøtene om at planene for hvordan Skårersletta utformes, er lagt: det ble besluttet i grove trekk allerede i 2008 og mer detaljert i 2015. Det var en medvirkningsprosess også i 2015 der deltagere kom med sine prioriteringer for Skårersletta. I denne omgang gjaldt medvirkning trafikkløsninger.</p>	<p>PROSESS</p>
<p>Vist bilder fra andre byer og kun dagens situasjon for Skårersletta</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>På åpent møte ble det vist både film og bilder av hvordan Skårersletta vil være. Erling Dokk Holm viste bilder av visjoner for Skårersletta og fra andre steder for å illustrere mulige løsninger og kvaliteter for Lørenskog sentrum.</p>	<p>PROSESS</p>
<p>Savner en framdriftsplan</p>	<p>PROSESS</p>

Rådmannens kommentar	
Innspillet tas med. Planen vil si mer om videre fremdrift.	
Videre fremdrift. Utover politisk behandling våren 2020, sier ikke planen noe om tidsperspektivet	PROSESS
Rådmannens kommentar	
Innspillet tas med. Planen vil si mer om videre fremdrift.	
Utbygging av boliger har kommet først og veiplanlegging kommer etterpå	PROSESS
Rådmannens kommentar	
Hovedrammer for utbygging av alle prosjekter i sentrum er fastsatt i gjeldende planer, inkludert løsninger for trafikk. Utbygging av infrastruktur er ofte knyttet til forskjellige faser eller enkelte tiltak innenfor utbyggingsområder. Dette styres gjennom rekkefølgebestemmelser i en reguleringsplan eller gjennom privatrettslige avtaler (utbyggingsavtaler, intensjonsavtaler) knyttet til de enkelte planer.	
Selv om man prøver å begrense bilkjøring så blir det mye trafikk til de nye boligene	REDUSERE TRAFIKKEN
Rådmannens kommentar	
I forbindelse med utarbeidelse av nye planer i sentrum vi kommunen føre streng adkomstpolitikk, dvs. kommunen vil i så stor grad som mulig begrense adkomst fra Skårersletta for å redusere kjøring i sentrum. De nye boligene på Skårer vest har adkomst fra Gamleveien og Garchinggata. For eksempel for arealene mellom Rolvsrud og Skårersletta vil det være mest naturlig at man har adkomst fra Garchinggata, og for eiendommene langs Løkenåsveien etableres det adkomst fra Løkenåsveien. I og med at vi også planlegger å forby bilister å svinge til høyre eller venstre i krysset Løkenåsveien-Garchinggata blir det mindre kjøring i Skårersletta.	
Planen argumenterer for at busser i Skårersletta vil bremse hastigheten på biler. I dag går det ikke mange busser i denne gaten, så slik jeg ser det vil ikke dette ha en bremsende effekt på hastigheten til bilene.	REDUSERE TRAFIKKEN
Rådmannens kommentar	
I dag går det ikke mange busser, derfor hindrer de ikke biltrafikken. Busser stopper også i busslomma så bilene kan kjøre forbi. Når man bygger Skårersletta smalere enn den er i dag, vil det virke fartsreducerende i seg selv, pluss at busser vil stoppe i gata, så biler må vente bak bussen. Dette vil gjøre det mindre attraktivt å kjøre bil i Skårersletta og tvinge biler til å kjøre saktere – vi forutsetter at bussjåfører overholder fartsgrensa.	
Avsenderen ber kommunen tenke på de eldre og dem med funksjonsnedsettelse: mange er avhengig av bil for å kunne komme fra A til B	REDUSERE TRAFIKKEN
Rådmannens kommentar	

<p>Det er viktig å redusere trafikken slik at de som faktisk er avhengige av bil, skal ha bedre fremkommelighet. Kommunen bekrefter at kjøring til eiendommer alltid skal være tillatt. Parkering ved butikker og tjenester reguleres i de enkelte planer.</p>	
<p>Hva er konsekvenser for trafikk på veiene/gatene rundt sentrum av forslag til gatebruksplan, f.eks. Gamleveien?</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Trafikkmodelleringen viser ikke økning i Gamleveien/Røykåsveien mot Rasta. Mot øst blir det mer trafikk og dårligere fremkommelighet i krysset med Losbyveien ved sykehjemmet. Derfor foreslår gatebruksplanen bussfelt hele veien til Losbyveien. Resten av veinettet rundt sentrum er ikke egnet for gjennomkjøring – det er blindveier inn i lukkede boligområder, så de blir ikke aktuelle for gjennomkjøringstrafikken. Trafikken vil øke i Nordliveien både øst og vest for sentrum.</p>	<p>REDUSERE TRAFIKKEN</p>
<p>Foreslår flere virkemidler enn å redusere fremkommeligheten for bil: mobiliseringstiltak og kampanjer, sentrumsbuss, osv.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet tas med, kommunen vil beskrive andre virkemidler og vise koblingen mot plan for grønn mobilitet.</p>	<p>REDUSERE TRAFIKKEN</p>
<p>Trafikken må gå i begge retninger i Skårersletta</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>I utgangspunktet foreslår ikke planen restriksjoner for bilkjøring i Skårersletta annet enn utforming som gjør det mindre attraktivt å kjøre bil enn det er i dag. Eventuelle restriksjoner må komme etter nye behovsvurderinger.</p>	<p>REDUSERE TRAFIKKEN</p>
<p>Farlige asfaltgasser fra biler fra Feiring bruk</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Feiring bruk er et bedrift som har betydning ikke bare lokalt men også regionalt og nasjonalt. Det er stort behov for produkter fra Feiring bruk på bygge- og anleggsplasser nesten døgnet rundt. Når man bygger om Skårersletta fra vei til gate og etter hvert gir bygatepreg til Gamleveien, vil det i seg selv regulere om tungtrafikken velger å kjøre via Gamleveien eller over Nordlimyra. Lørenskog kommune har ikke myndighet, heller ikke til hensikt å begrense produksjonen på Feiring Bruk, men vil jobbe sammen med Feiring Bruk for å redusere ulemper i forbindelse med kjøring.</p>	<p>TUNGTRAFIKKEN</p>
<p>Slik det fremstår i dag så er Gamleveien hovedsakelig en arena for tungtrafikk til og fra Feiring bruk, og er for gående både et støyete, støvete og farlig sted å bevege seg. Det må gjøres noe med tungtrafikken slik at den ikke blir gående midt gjennom den delen av Lørenskog sentrum hvor de fleste av de mjuke trafikanter oppholder seg.</p> <p>Rådmannens kommentar</p>	<p>TUNGTRAFIKKEN</p>

<p>Lørenskog kommune har dialog med Feiring bruk om kjøremønsteret. En bymessig gate vil også være barriere for tungtrafikken som da i større grad vil velge å kjøre over Nordlimyra.</p>	
<p>Forslag at all tungtrafikk fra Feiring (og øvrig trafikk fra øst) ledes inn på Nordliveien øst. Nordliveien har ifølge foreliggende planer god kapasitet.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Lørenskog kommune har dialog med Feiring bruk om kjøremønsteret. En bymessig gate vil også være barriere for tungtrafikken som da i større grad vil velge å kjøre over Nordlimyra.</p>	TUNGTRAFIKKEN
<p>Følgende forslag ang varelevering: innføre fastsatte tidspunkt for varelevering; vurdere krav om fossilfri varelevering i sentrum, vurdere å opprette et samlastesenter for å unngå mange varebiler i sentrum</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet tas med og beskrives som et tiltak i planen. Kommunen må hente inn erfaringer fra andre steder om tidspunkter for varelevering har vært en løsning som har fungert.</p>	TUNGTRAFIKKEN
<p>Tungtrafikken skylder delvis byggeaktiviteter i sentrum, men også en betydelig del fra Feiring bruk og næringstrafikken ellers</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Det er dessverre mye tungtrafikk pga. byggeaktiviteter og næring. I og med at Nordliveien er en hovedvei, ønsker både kommunen og Viken fylkeskommune at tungtrafikken skal gå der framfor gjennom sentrum på Skårersletta. Lørenskog kommune har dialog med Feiring bruk om kjøremønsteret. Når Gamleveien bygges om til en mer bymessig gate vil den også fungere som en barriere for tungtrafikken, som da i større grad vil velge å kjøre over Nordlimyra.</p>	TUNGTRAFIKKEN
<p>En snorrett gate, som en vindtunnel. Hvem vil sitte på en gatekafé her? Møteplasser? Nei dette blir stusselig og grått.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet tas ikke med, utforming av Skårersletta er fastsatt i reguleringsplanen fra 2008 og i beslutning om konseptvalgutredning i 2016.</p>	UTFORMING AV GATA
<p>På Skårersletta vil sykler rase forbi. Hvis du tar bussen, så stopper den slik at du går rett ut i sykkelbanen.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Syklister får egen bane adskilt fra gående med trær og grøntbelte nettopp for å unngå konflikter mellom gående og syklende. Når man kommer ut fra bussen går man ikke rett ut i sykkelbanen men arealet som er satt av til bussholdeplass. Sykkelbanen går bak bussholdeplassen. Der må man krysse sykkelbanen. For å redusere farten til syklister vil man lage romlefelt</p>	UTFORMING AV GATA

<p>(oppøyde hvite striper på tvers av sykkelbanen) som tvinger syklister til å senke farten.</p>	
<p>Når det gjelder foreslått kjøremønster i krysset Løkenåsveien/ Garchinggata/ Skårersletta, er man redd for at mange kommer til å bryte denne regelen. Hva slags kontroll er det tenkt på dette utenom skilting?</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Gatebruksplan foreslår løsninger på overordnet nivå og må som prinsipp ta utgangspunkt i at folk følger skilting og trafikkregler. Det konkrete krysset vil være kommunal så det må kommunalteknisk avdeling ta stilling til. I planen ser vi ikke for oss fysisk stenging med bom som bare åpnes for buss, men det er alltid en siste utvei dersom skilting ikke respekteres.</p>	<p>UTFORMING AV GATA</p>
<p>Forslag at universell utforming vektlegges mer omtale i planen og at FFO deltar aktivt i det videre arbeid</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Kommunen vil justere teksten slik at krav om universell utforming kommer tydeligere frem. Når det gjelder deltagelse fra FFO, er det rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne i kommunen som må ivareta nødvendig involvering av kompetanse- og interesseorganisasjoner. Lovkrav om legges til grunn innenfor all planlegging.</p>	<p>UTFORMING AV GATA</p>
<p>Foreslår at undergang under Gamleveien tas inn i planene</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet tas ikke med. En fotgjengerundergang er ikke i tråd med ønske om bymessig utforming eller prioritering av gående. En undergangen gir bedre flyt for biltrafikken og er en dårligere løsning for gående enn kryssing i plan. I Gamleveien ønsker man å prioritere gående på bekostning av biler. Med kryssing i plan må bilister senke farten og vike for fotgjengere. Man kan vurdere for eksempel lysregulering dersom vi ser at det er behov for det, eller bruke brostein for å få ned farten dersom skilting alene ikke hjelper.</p>	<p>UTFORMING AV GATA</p>
<p>Foreslår at det utredes hvordan adkomst fra Skårersletta til bygdemuseet kan gjøres funksjonell for alle brukergrupper</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet tas med, gatebruksplanen vil gjøre rede for standarden på snarveier.</p>	<p>UTFORMING AV GATA</p>
<p>Skårersletta kan kanskje brytes opp fra en lang rett gate på 1 km</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet tas ikke med pga. utformingen av Skårersletta er bestemt av reguleringsplanen fra 2008 og arbeidet med konseptvalget for Skårersletta i 2015.</p>	<p>UTFORMING AV GATA</p>
<p>Busser skal stoppe i gata. Skal folk som går av bussen havne rett ut i sykkelbanen?</p> <p>Rådmannens kommentar</p>	<p>UTFORMING AV GATA</p>

<p>Nei, det er ikke tilfelle. Sykkelveien føres bak bussholdeplassen og det anlegges romlefelt (opphøyde hvite striper) på strekningen før holdeplassen slik at syklistene blir nødt til å redusere farten når de nærmer seg bussholdeplassen.</p>	
<p>Forslag om å bruke busker og trær til å skille syklende og gående fra resten av biltrafikken</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Det etableres et grøntbelte mellom gående og syklende, både trær og lavere vekster.</p>	<p>UTFORMING AV GATA</p>
<p>Vil det bli vurdert å bruke en kombinasjon av asfalt og brostein nedover langs Skårersletta?</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Per i dag er gata planlagt og prosjektert med asfaltdekke. Brostein generelt er dyrere enn asfaltdekke og kjøring på brostein gir mer støy enn på asfalt. Det kan være en ulempe i sentrum med mange besøkende og beboere. Men brostein vil absolutt bidra til å redusere farten. Innsippet er notert som et forslag til fremtidig hastighetsreduserende tiltak ved behov.</p>	<p>UTFORMING AV GATA</p>
<p>Forslag om lysregulering for sykkelveien, slik at farten dempes blant syklistene</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Syklister får egen bane adskilt fra gående med trær og grøntbelte. Vi ønsker at syklistene skal ha god fremkommelighet, men farten vil reguleres av både bussholdeplasser (tre steder) og krysningspunkter for gående (12 steder). Det etableres romlefelt (opphøyde hvite striper på tvers over sykkelbanen) forbi bussholdeplassene for å redusere farten til syklistene. Lysregulering kan være aktuelt i krysset med Garchinggata og Løkenåsveien hvis det blir grunnlag for det – det legges til rette for lysregulering der. Forslaget er videresendt til prosjektgruppa som forbereder ombygging av Skårersletta 09.12.2019.</p>	<p>UTFORMING AV GATA</p>
<p>Ber kommunen se på grep for Gamleveien. Det er utfordringer på Gamleveien med biltrafikk og tyngre kjøretøy i høy fart. Det er mange gående som krysser Gamleveien til/fra buss, boligområder og Triaden. Det er daglig trafikkfarlige situasjoner her. Det bør innføres fartsbegrensninger/miljøgate i Gamleveien mellom Skårersletta og rundkjøring ved Nordliveien og tilrettelegging som tar hensyn til gående.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Kommunen er enig med avsenderens vurdering, og foreslår nettopp det, at i Gamleveien innføres fartsbegrensninger og veien bygges om til "miljøgate".</p>	<p>UTFORMING AV GATA</p>
<p>Takk for et gjennomført arbeid og grundige analyser</p> <p>Bra med positive tilbakemeldinger!</p>	<p>ET VENNLIG HEI</p>
<p>Avsenderen hadde ikke mulighet til å komme på folkemøtet og er takknemlig for at det er mulighet til å komme med innspill</p> <p>Rådmannens kommentar</p>	<p>ET VENNLIG HEI</p>

Det er veldig positivt at høringsperiode er til nytte og tjener sin hensikt!	
Fra Elevrådet	
<p>Elevrådet er veldig positiv til en fin gågate. Enige i de snarveiene som var tegnet opp. Elevrådet kom ikke frem til noen nye snarveier. Elevrådet var litt skeptiske til å slå sammen busstopp da de vet at det er mange eldre mennesker som bor i det området og lurer på om det kan bli et problem.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Innspillet tas med, Lørenskog kommune har fått flere tilbakemeldinger om at det ikke er ønskelig å redusere antall holdeplasser. Vi vil i samarbeid med Ruter se gjennom strukturen for holdeplasser i sentrum på nytt.</p>	
Fra Akershus fylkeskommune (fra 01.01.2020 Viken fylkeskommune)	
<p>Gatebruksplanen er leservennlig og hensiktsmessig avgrenset. Gode figurer, kortfattet tekst og logisk kapittelinndeling bidrar til at planen er lett å forstå. Planens forslag til hovedgrep for gatebruk og fremtidig kjøremønster (kapittel 6) virker fornuftige. Byområdet søkes skjermet for mye biltrafikk, og tyngden av biltrafikken ledes utenom sentrum via fylkesveiene Solheimveien, Nordliveien og Gamleveien. Denne funksjonsdeling samsvarer med det som ble lagt til grunn for omklassifisering av Skårersletta til kommunal vei, og Solheimsveien til fylkesvei. Foreslått rekkefølge virker fornuftig, men prioritering av tiltakene må vurderes underveis i sammenheng med blant annet trafikkutviklingen.</p> <p>Solheimsveien har allerede 4 felt på strekningen. Fylkeskommunen kan prioritere 2 av feltene for buss når det oppstår et behov for det.</p> <p>Det er ikke kollektivfelt langs Gamleveien og det er kostbart å bygge kollektivfelt i tettbebygde områder. Det må jobbes videre med hvordan trafikken i Gamleveien kan løses, etappevis eller samlet, hvordan det skal finansieres eller om det er mulig å dempe biltrafikken tilstrekkelig mye. Gatebruksplanen vil være et godt utgangspunkt for videre samarbeid om utvikling av vei- og gatenett i Lørenskog, forutsatt at det jobbes parallelt med trafikkdempende tiltak og finansiering.</p> <p>Rådmannens kommentar</p> <p>Bra med positive tilbakemeldinger!</p> <p>Lørenskog kommune vil ha fokus på å jobbe med trafikkreduserende tiltak og lage en plan for implementering av tiltakene i både gatebruksplanen og plan for grønn mobilitet. LK ønsker å starte en prosess i samarbeid med Viken fylkeskommune og Ruter for å planlegge implementering av hovedgrepene på fylkesveinettet.</p>	
Fra Nedre Romerike brann- og redningsvesen IKS	
<p>For mange av dagens brannoppstillingsplasser er det forutsatt at eksisterende veier skal benyttes til oppstilling. Som eksempler kan vi nevne Skårersletta og Rådmann Paulsens gate. Brannvesenet skal også ha kjørbare adkomst til hovedangrepsvei i byggene. Skårersletta bygges med stram kryssutforming som gjør det vanskelig for store kjøretøy å svinge uten å komme over i motgående kjørefelt. Det er endringer som kan få konsekvenser for brannvesenets tilgjengelighet og som kan endre tidligere prosjekterte forutsetninger. Brannvesenet forutsetter at kommende endringer ved gjennomføring av gatebruksplanen ikke medfører at tidligere avklarte forutsetninger for tilrettelegging for brannvesenets rednings- og slokkeinnsats endres.</p>	

Rådmannens kommentar

På generelt basis kan vi si at Skårersletta er besluttet bygget som en bygate, det vil for nødeter være en ny situasjon med trangere veiareal, når hovedfartsåret gjennom sentrum bygges om fra vei til gate. Brannkonseptet og brannsikkerhet ivaretas i hvert nytt utbyggingsprosjekt, herunder Skårersletta. Gatebruksplanen endrer ikke allerede etablerte brannoppstillingsplasser og brannkonseptet. Lørenskog kommune foreslår et arbeidsmøte med NRBR, Skårersletta-prosjektet og kommunalteknikk for å sjekke at tilgjengelighet til brannoppstillingsplasser ikke er endret.

Fra Romerike Avfallsforedling

Romerikes Avfallsforedling (ROAF) er fornøyd med å ha blitt invitert inn i denne prosessen. ROAF ser frem til å medvirke i utvikling av Skårer i årene som kommer. ROAF er fornøyd med at det skal søkes fellesløsninger for avfallshåndtering for flere eiendommer. I planlegging av disse er det naturlig at ROAF involveres på et tidlig stadium.

Rådmannens kommentar

Bra med positive tilbakemeldinger!

Lørenskog kommune har notert at det er nødvendig å finne en hensiktsmessig løsning for håndtering av avfall i sentrum.

Fra Ruter

Ruter mener at framkommelighet for kollektivtrafikken prioriteres høyt i planen. Ruter opplever i dag forsinkelser i Solheimveien i rush og i forbindelse med lørdagshandel i tillegg til generelt stor variasjon i hastighet på hovedlinjene gjennom døgnet. Bussen er avhengig av god framkommelighet på Solheimveien og i Gamleveien/ Losbyveien. Det er positivt at det legges til rette for lysregulering i Skårersletta.

Ruter savner at det trekkes paralleller til plan for grønn mobilitet, også i konkrete tiltak. Gatebruksplanen peker i mindre grad på andre typer restriktive tiltak for bil. Færre parkeringsplasser er blant annet et viktig virkemiddel for å få trafikkmengden ned. Kollektivtiltak, tiltak for myke trafikanter og restriktive tiltak for bil må ses i sammenheng for å oppnå den ønskede reisemiddelfordelingen.

Ang. etablering av kollektivfelt: det kan bli utfordrende å få bevilget midler til å få gjennomført kollektivfelt i Gamleveien, følgelig er det nødvendig at Lørenskog kommune jobber med andre trafikkreduserende tiltak.

Det er viktig for framkommeligheten at bussen kan ta seg helt fram til krysset og lett gjennom rundkjøringene. Gatebruksplanen beskriver ikke dette i detalj, men det forutsettes at det i tiltakene vil bli lagt til rette for framkommelighet helt fram til rundkjøringene. Bussbommen i Gamleveien (øst): trafikkavviklingen i krysset Gamleveien x Losbyveien blir dårligere ved et gjennomkjøringsforbud i Skårersletta. Åpning av bussbommen kan være et virkemiddel for å få bedre gjennomstrømming, dermed også bedre framkommelighet for buss. I utgangpunktet er det ikke ønskelig å åpne bussbommen ettersom det kan føre til økt trafikk i boligater. Dersom bussbommen viser seg å være til hinder for bussen, er det ikke lenger et framkommelighetstiltak, og bussbommen bør derfor revurderes.

Ang. holdeplasser i sentrum:

Ruter mener det er hensiktsmessig å beholde holdeplassparet Triaden i Skårersletta. Holdeplassen er sentralt plassert i et område hvor det planlegges stor vekst, og sentralt plassert i forbindelse med Triaden kjøpesenter, og kan dermed bidra til å øke antall reisende med buss til senteret. Holdeplassene Triaden og Vallerudveien i Gamleveien planlegges opprettholdt. Dette er mye brukte holdeplasser, og Ruter mener at det er viktig at begge disse holdeplassene i Gamleveien kan benyttes i framtida. Det må gjøres en vurdering av om nedleggelse av Løkenåsfaret og Bergerveien vil gi for lang gangvei for de som kan komme seg ned til linje 110.

Rådmannens kommentar

Bra med positive tilbakemeldinger!

Innspillene tas med: kobling mot plan for grønn mobilitet og de ulike tiltakene som gjelder kollektivtrafikken, beskrives bedre i planen. Lørenskog kommune vil ikke foreslå endring for holdeplassene i denne omgang, men foreslår at struktur for bussholdeplasser vurderes på nytt etter hvert, i samarbeid med Ruter.

Fra Statens vegvesen

Statens vegvesen er enig i de hovedgrepene som foreslås om å gjøre Skårersletta om til sentrumsgate som er utformet på de myke trafikanters premisser og dermed lede trafikken på det overordnede fylkesvegnettet rundt sentrum. Statens vegvesen er også enig i at Solheimveien og Gamleveien defineres som gate med god fremkommelighet for kollektivtrafikken. Solheimveien er godt tilrettelagt for å gjennomføre fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken.

For Gamleveien kreves det større investeringer. Det er grunn til å anta at fremtidige investeringsmidler til tiltak på fylkesveinettet vil avta. Derfor er det helt nødvendig å jobbe mot å redusere trafikken i Lørenskog. For eksempel redusere tilbudet av parkeringsplasser og andre virkemidler.

Rådmannens kommentar

Bra med positive tilbakemeldinger!

Lørenskog kommune er enig med Statens vegvesen sin uttalelse. Det er ikke mulig å utvide veinettet for å få plass til trafikken. Det viste trafikkmodelleringene - uten restriksjoner var det ikke plass til alle bilene på veinettet. Lørenskog kommune har planer om å begynne å jobbe med parkeringsstrategi, der man blant annet vil se på innfartsparkering, parkeringsnormer og mulighetsrommet for å regulere parkering på privat grunn. Parkeringsnormer bør gjennomgås for eksempel i forbindelse med kommuneplanarbeidet. Kommunen vil også jobbe systematisk med tiltakene som er nedfelt i plan for grønn mobilitet.

Lørenskog kommune ønsker å starte en prosess i samarbeid med Viken fylkeskommune og Ruter for å planlegge implementering av hovedgrepene på fylkesveinettet.