

JUNI 2017  
LØRENSKOG KOMMUNE

# SKÅRERSLETTA: VURDERING AV BEVEGELSESMØNSTRE

NOTAT



JUNI 2017  
LØRENSKOG KOMMUNE

# SKÅRERSLETTA: VURDERING AV BEVEGELSESMØNSTRE

NOTAT

OPPDAGSNR.

A093481

DOKUMENTNR.

1

VERSJON

1.1

UTGIVELSESDATO

26.6.2017

BESKRIVELSE

Vurdering av bevegelses-  
mønstre

UTARBEIDET

NBPT

KONTROLLERT

YUSA

GODKJENT

HNO



# INNHOOLD

|     |                                                      |    |
|-----|------------------------------------------------------|----|
| 1   | Innledning                                           | 7  |
| 2   | Metodikk og registrering                             | 9  |
| 3   | Dagens situasjon                                     | 10 |
| 3.1 | Nordre del av Skårersletta                           | 10 |
| 3.2 | Langs hele strekningen                               | 14 |
| 4   | Nytt fremtidig bevegelsesmønster                     | 16 |
| 4.1 | Generelt                                             | 16 |
| 4.2 | Biltrafikk                                           | 18 |
| 4.3 | Gang- og sykkeltrafikk til og fra kollektivtrafikken | 18 |
| 4.4 | Eablering av snarveier                               | 19 |
| 4.5 | Krysspunkter for fotgjengere og syklist              | 19 |
| 4.6 | Plassering av busstopp                               | 19 |
| 4.7 | Eablering av T-bane-stasjon ved bussterminalen       | 21 |
| 5   | Konklusjon                                           | 24 |

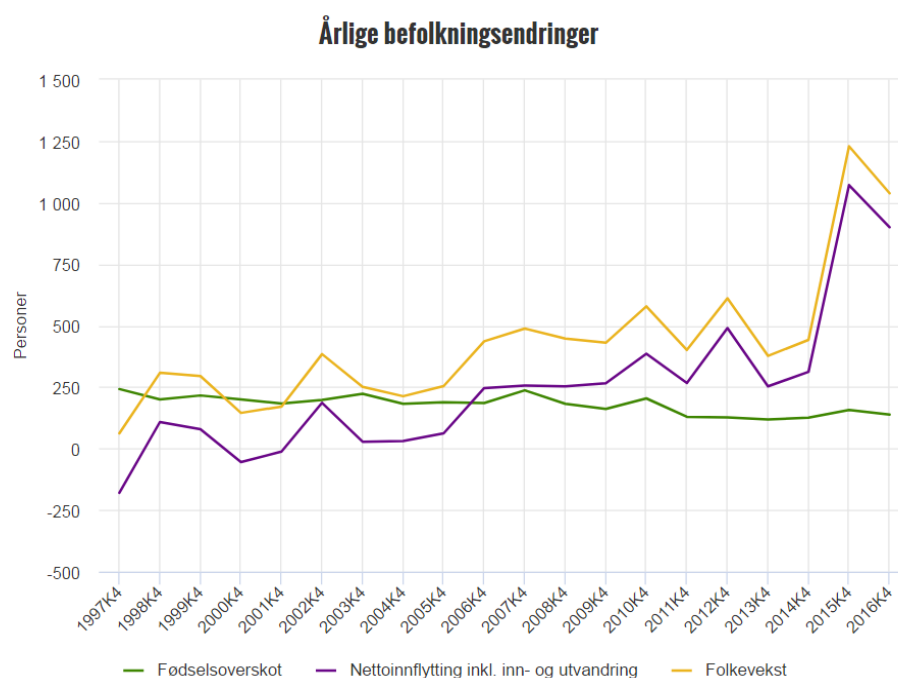


# 1 Innledning

Lørenskog kommune planlegger å fortette og utvikle Skårersletta. Dette skal skje gjennom en omdannelse av blant annet infrastrukturen og veisystemet som forbinder de nye planlagte utbyggingsområdene.

En ny utforming av Skårersletta åpner nye muligheter for å reorganisere arealbruken. Privatbilen blir også mindre viktig for mobiliteten i deres plan om å transformere Skårersletta til en bygate. Samtidig blir kollektiv, gang og sykkel viktigere. Denne trenden er nødvendig fordi arealknappheten øker med rasktvoksende befolkning som man ser i Lørenskog kommune i dag.

Den årlige befolkningsendringen viser en relativ stor innflytning i de siste 2 årene. Dette kan delvis skyldes blant annet en stor boligvekst i Lørenskog kommune.



Figur 1: Årlige befolkningsendring (SSB)

Nye boliger og næringsområder gir ny måte befolkningen samhandler med infrastrukturen. Lørenskog kommune ønsker å vurdere hvordan bevegelsesmønsteret vil kunne bli i fremtiden og COWI er engasjert til å vurdere dette. Arbeidet er munnet ut i dette notatet. Notatet legger til grunn trafikkanalysen utført av Asplan Viak og egne registreringer av bevegelsesmønstre for gående som utføres som en del av prosjektet.

Dette arbeidet har skjedd parallelt med COWIs arbeid vedrørende kapasitet for den valgte utformingen for Skårersletta, Konsept A. Disse to analysene gir et totalbilde over hvordan trafikksystemet vil kunne se ut i framtiden og hvilke tiltak som må på plass for at Konsept A kan fungere.



## 2 Metodikk og registrering

Nordre del av Skårersletta har per i dag størst gangaktivitet, blant annet på grunn av bussterminalen, gang- og sykkeltrafikk fra gangbrua over Fv. 353 Solheimveien med en del gang- og sykkeltrafikk til og fra metrosenteret.

COWI har forsøkt gjennom følgende opplegg å synliggjøre fremtidig bevegelsesmønster. Dette er på bakgrunn av registreringer i dagens situasjon og vurderinger om hvordan de nye utbyggingsområdene spiller inn på hverandre og i forhold til eksisterende situasjon som ikke endres i fremtiden.

### 1) Nordre del av Skårersletta

Det er gjennomført en videoregistering av trafikkstrømmene i ettermiddagsrush over nordre del av Skårersletta, ved rundkjøringen Skårersletta x Biblioteksgata x Ragnhilds vei. Videoregisteringen ble så sendt til en videoanalysebehandler. Dette er ett av de fremste verktøyene innen registrering av trafikanter. Basert på dette har vi vurdert at bevegelsesmønsteret vil kunne ha samme form, da de strukturelle/infrastrukturendringene i dette området ikke er særlig store. Det antas derfor at fremtidig bevegelsesmønster i dette området er tilnærmet dagens situasjon, men med økt gang- og sykkeltrafikk.

### 2) Søndre del av Skårersletta

Fra Biblioteksgata og sørover vil det skje en relativ stor endring i byggmassene. De planlagte utviklingsområdene betyr at dagens bevegelsesmønstre vil være vesentlig forskjellig sammenliknet med dagens. Det er derfor ikke gjennomført videoregistering av dagens situasjon langs denne strekningen (sør for Biblioteksgata). Bevegelsesmønstret sør for Biblioteksgata er basert på kommunens forslag til arealdisposisjon. Her har COWI vurdert størrelsen på tyngdepunktene til de ulike feltene. Dette er en veldig grov og overordnet vurdering som inneholder usikkerhet, men som gir en pekepinn på hvordan bevegelsesmønstret vil kunne bli i fremtiden og kunnskap om hvilke prinsipielle tiltak som bør tas med i det videre arbeidet for Skårersletta.

### 3 Dagens situasjon

Dagens trafikkmengde på Skårersletta er på ca. 12.000 ÅDT, på den nordligste delen av Skårersletta med høy andel tungtransport som skaper utfordringer for framtidig utvikling på området. Mot sør er trafikkmengden på ca. 8.000 ÅDT (kilde: Nasjonal vegdatabank, NVDB).

Det er lite tall på gang- og sykkeltrafikk, men bevegelsesmønsteret er i dag preget av store kjøpesentre, dagligvarehandel, varierte tjenester, bussterminal, m.fl. Spesielt i nordligste del av Skårersletta med bussterminalen er det stor gang- og sykkel aktivitet.

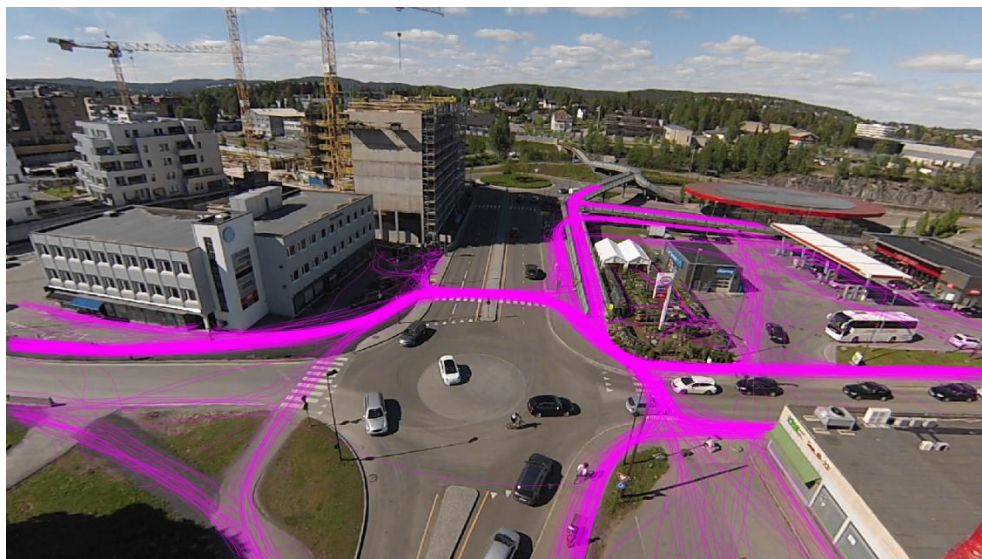
Dette vises av våre videoregistreringer som beskrives i fortsettelsen.

#### 3.1 Nordre del av Skårersletta

I Figur 2 ses registrerte fotgjengere i en periode mellom 15:23-17:30 i rundkjøring Skårersletta x Biblioteksgata. Videoregistreringene ble tatt 1 juni 2017.

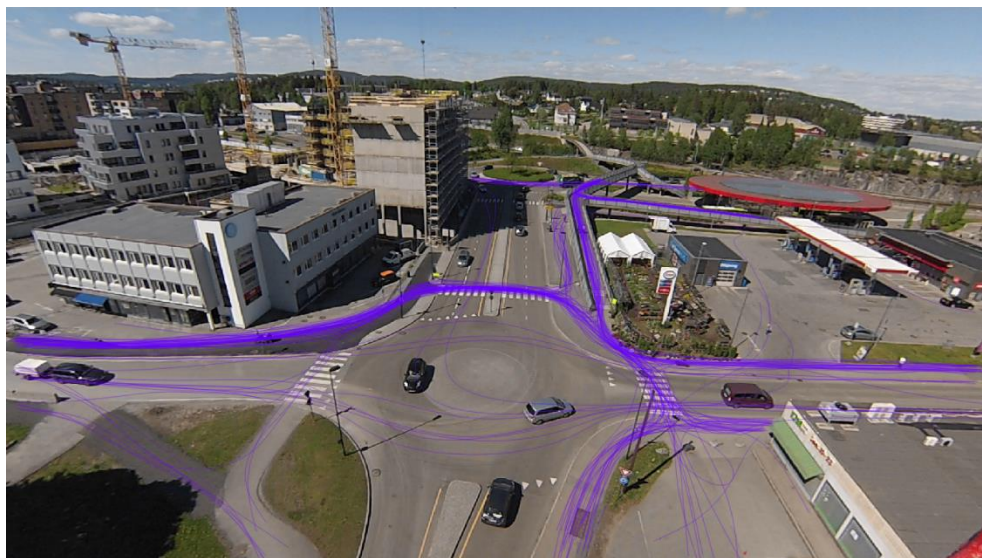
De mest vesentlige fotgjengerstrømme er nord-syd på Skårerslettas østre side, fotgjengerbrua og på Biblioteksgata og Ragnhilds vei. Det er vesentlig fotgjengerkrysning av Skårersletta, Biblioteksgata og et mindre antall gående krysser Ragnhilds vei. Hovedparten av fotgjengerne krysser i fotgjengerfeltene, særlig på tvers av Skårersletta og på sideveiene ser man en del krysninger utenfor fotgjengerfeltene.

Større bruk av fotgjengerfeltet på Skårersletta skyldes sannsynligvis den store trafikkmengden på Skårersletta nord, hvor fotgjengere ikke har mulighet å krysse veien vilkårlige steder. Det bemerkes at nye byggkonstruksjoner ved den nordligste enden av Skårersletta har ført til at deler av fortauet på vestre side er stengt, hvilket kan gi noe annet gangmønster enn virkeligheten.



Figur 2 Registrerte bevegelsesmønstre for fotgjengere

I Figur 3 vises tilsvarende registrering av syklist i rundkjøringen. Hovedstrømmene for syklistene er på den østlige siden av Skårersletta, på Biblioteksgate og Ragnhilds vei. Det er relativt mange syklist som krysser Skårersletta i fotgjengerfeltet nord for rundkjøringen.



Figur 3 Registrerte bevegelsesmønstre for syklist i rundkjøringen Skårersletta / Biblioteksgata (COWI og DataFromSky)

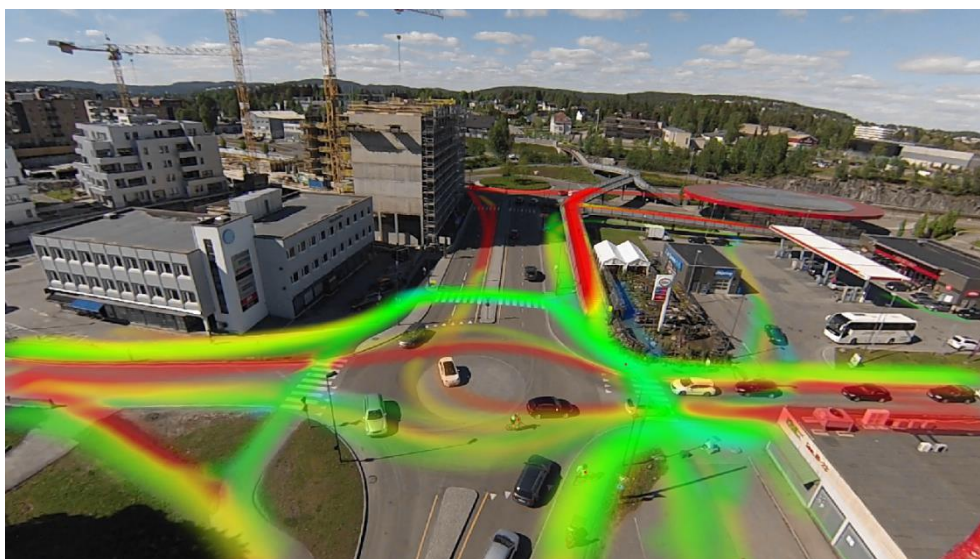
Hovedparten av syklistene anvender fortau og fotgjengerfelt, som sannsynligvis føles tryggere enn å sykle i veien. Særlig i forbindelsen mellom Ragnhilds vei og Biblioteksgata er det noen syklist som sykler i veien. De fleste syklist velger den trygge og lidt langsommere løsningen med gangfelt.

Lørenskog kommune har tidligere utarbeidet planer for en forlengelse av fotgjengerbrua så den krysser Skårersletta og gir direkte adgang til Skårerslettas vestlige side. Dersom forlengelsen etableres, vil en del av den kryssende gang- og sykkeltrafikk kunne flyttes fra fotgjengerfeltet ved rundkjøringen. Dette vil



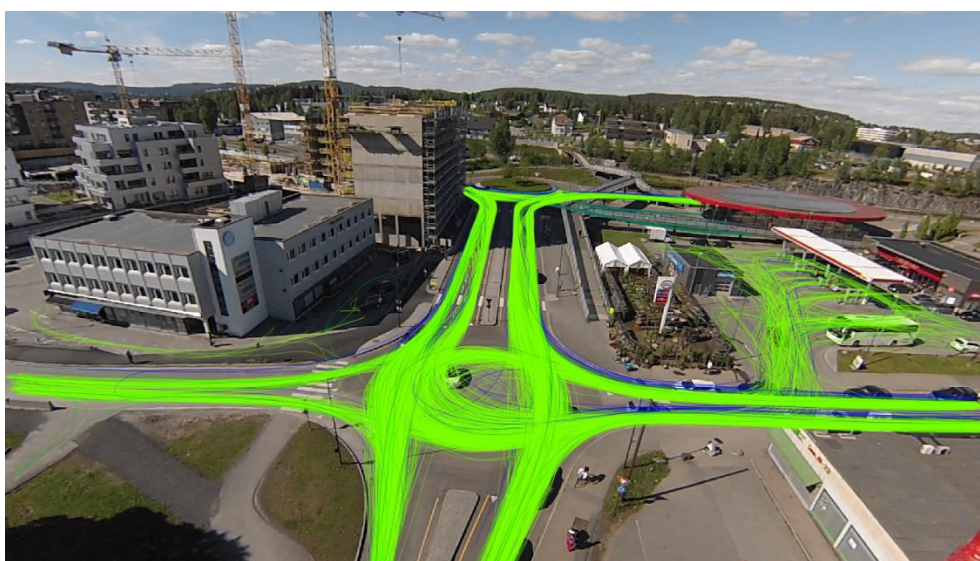
forbedre tryggheten for de myke trafikanter. Samtidig vil en reduksjon i antallet av kryssende myke trafikanter i fotgjengerfeltet kunne forbedre trafikkavviklingen for biltrafikken.

Ser man på sykkelfarten er den lavere på fortau der det er mindre areal og større konflikt mot gående. På kjørebane er det høyere sykkeltrafikk som tyder på at syklister søker muligens å komme unna trafikkområdet raskest mulig.



Figur 4: Sykkelfart. Rødt viser fart over 20 km/t (COWI og DataFromSky).

Figur 5 viser bevegelsesmønstre for alle kjøretøyer. Registreringen viser at en stor del av de venstresvingende kjøretøyer kjører over den flate sentraløy i rundkjøringen (Skårersletta x Biblioteksgata). Dette kan være uohensiktsmessig trafiksikkerhetsmessig. Trafikken kan bli vanskeligere å forstå for både myke trafikanter og bilførere. Samtidig økes hastigheten for bilister som kjører rett frem og til venstre, da rundkjøringen ikke skaper reell avbøyning.



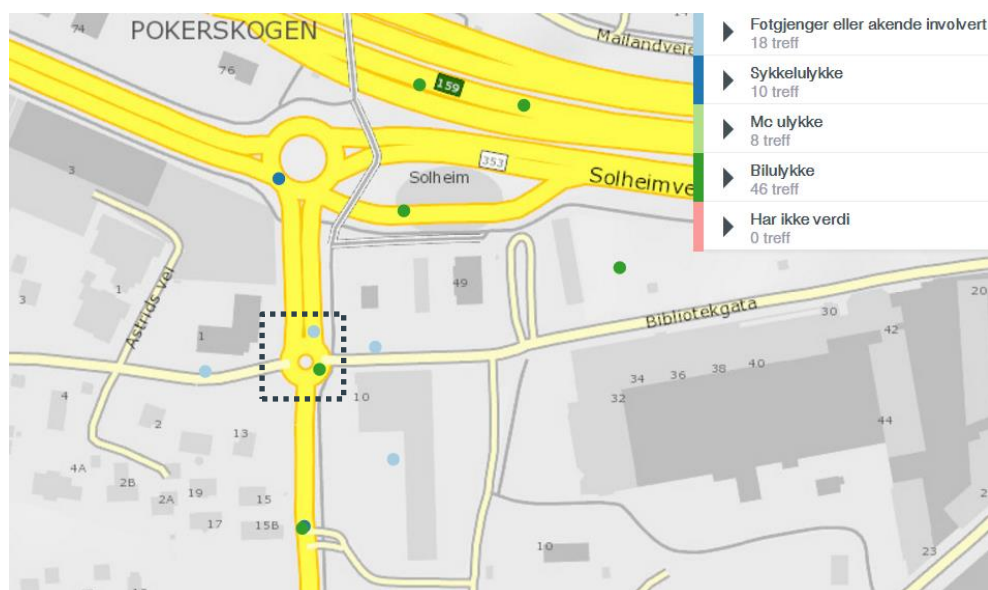
Figur 5 Bevegelsesmønstre for alle kjøretøyer (COWI og DataFromSky).

Tilfarten fra nord har ingen kjørefeltavmerking som viser hvordan trafikantene skal plassere seg i rundkjøringen. Dette kan særlig være problematisk for trafikanter som skal rett frem hvor utfarten har kun ett kjørefelt. For høyre- og venstresvingende vil det være naturlig å plassere seg i henholdsvis høyre og venstre kjørefelt.

Fotgjengerfeltet nord for rundkjøringen er etablert på tvers av tofelts tilfart og utfart. Denne løsningen følger ikke anbefalingen i Vegvesenets Håndbok V121 "Geometrisk utforming av veg- og gatekryss", som angir at plankrysning med fotgjengere kun bør finne sted i ettfeltstilfarter.

I situasjoner hvor mange fotgjengere krysser Skårersletta innen en kort periode ble det observert i rundkjøringen Skårersletta x Biblioteksgata tilbakeføring av trafikken mot rundkjøringen ved Solheimveien, men trafikken ble likeledes løst raskt når fotgjengertrafikken var forbi.

I denne rundkjøringen er det registrert to personskadeulykker. Ett av ulykkene er en kollisjon bakfra og det andre er påkjørsel av en fotgjenger i fotgjengerfeltet på tvers av Skårersletta. Ulykkene er registrert i hhv. 2009 og 2008.



Figur 6: Personskadeulykker (Statens vegvesen)

I forbindelse med den planlagte ombygging av Skårersletta bør det undersøkes, om rundkjøringen kan justeres, så trafikantene ikke kan kjøre over sentraløya, men dette kan være problematisk for større kjøretøy.

Likeledes bør det finnes en annen løsning for fotgjengerkrysningen på tvers av Skårersletta, nord for ovennevnte rundkjøringen. Videoregisteringene viser gangstrømmer fra vest-øst retning over Skårersletta der det i dag er 4-feltsvei, og en god del av disse kommer eller skal over sykkelbrua. Denne registeringen kan tyde på at en forlengelse av dagens sykkelbru over på vestre side av Skårersletta kan være fornuftig. Dette vil også sikre gangkrysningen, men også gi bedre trafikkavvikling for biltrafikken.

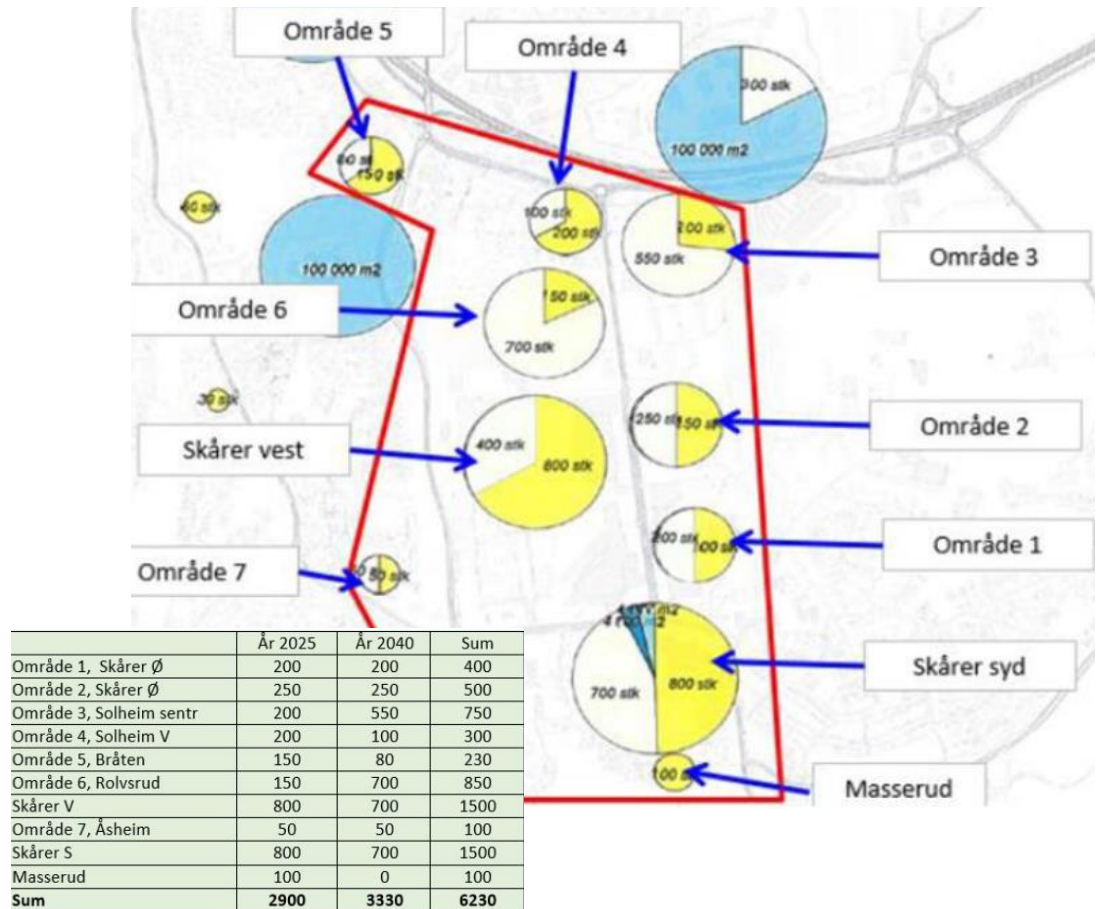
## 3.2 Langs hele strekningen

I dag er det allerede en god del boligprosjekter som allerede er realisert og ferdig utbygd. I fremtiden forventes videre en vesentlig utbygging av området. Frem mot 2025 forventes det at antall boliger mer enn tredobles i forhold til i dag. Asplan Viak vurderer i "Trafikkanalyse for Lørenskog sentralområde, mars 2017", at utbyggingen vil medføre 5.500 nye kollektivreiser og 5.000 nye fotgjengerturer.

|                       | <b>Boliger 2015*</b> | <b>Nye boliger 2025</b> | <b>Boliger i alt 2025</b> |
|-----------------------|----------------------|-------------------------|---------------------------|
| Område 1/2 Skårer ø   | 160                  | 500                     | 650                       |
| Område 3 Solheim ø    | 360                  | 750                     | 1.110                     |
| Område 4 Solheim V    | 477                  | 300                     | 777                       |
| Område 5 Bråten       | 53                   | 150                     | 203                       |
| Område 6 Rolvsrud     | 73                   | -                       | 73                        |
| Skårer V ekskl felt 8 | 410                  | 690                     | 1.100                     |
| Skårer V (Bring)      | -                    | -                       | -                         |
| Skårer V felt 8       | -                    | 300                     | 300                       |
| Skårer Syd            | 34                   | 1.500                   | 1.534                     |
| Masserud/Benterud     | 115                  | 100                     | 215                       |
| <b>Sum boliger</b>    | <b>1.680*</b>        | <b>4.290</b>            | <b>5.970</b>              |

Figur 7 Forventet boligutbygging omkring Skårersletta. Asplan Viak, Trafikkanalyse for Lørenskog sentralområde, mars 2017.

De fremtidige boligene plasseres fordelt langs hele Skårersletta. Boligutbyggingen vil øke antall fotgjengere på området og endre hvordan fotgjengere beveger seg i området. I Figur 8 vises plassering og omfang av nye boligområder langs Skårersletta, i tillegg til utvidelsen av Triaden kjøpesenter (35.000 m<sup>2</sup>) og noe annen næringsvirksomhet.



Figur 8

Plassering av fremtidige boligområder. Asplan Viak, Trafikkanalyse for Lørenskog sentralområde, mars 2017.

## 4 Nytt fremtidig bevegelsesmønster

### 4.1 Generelt

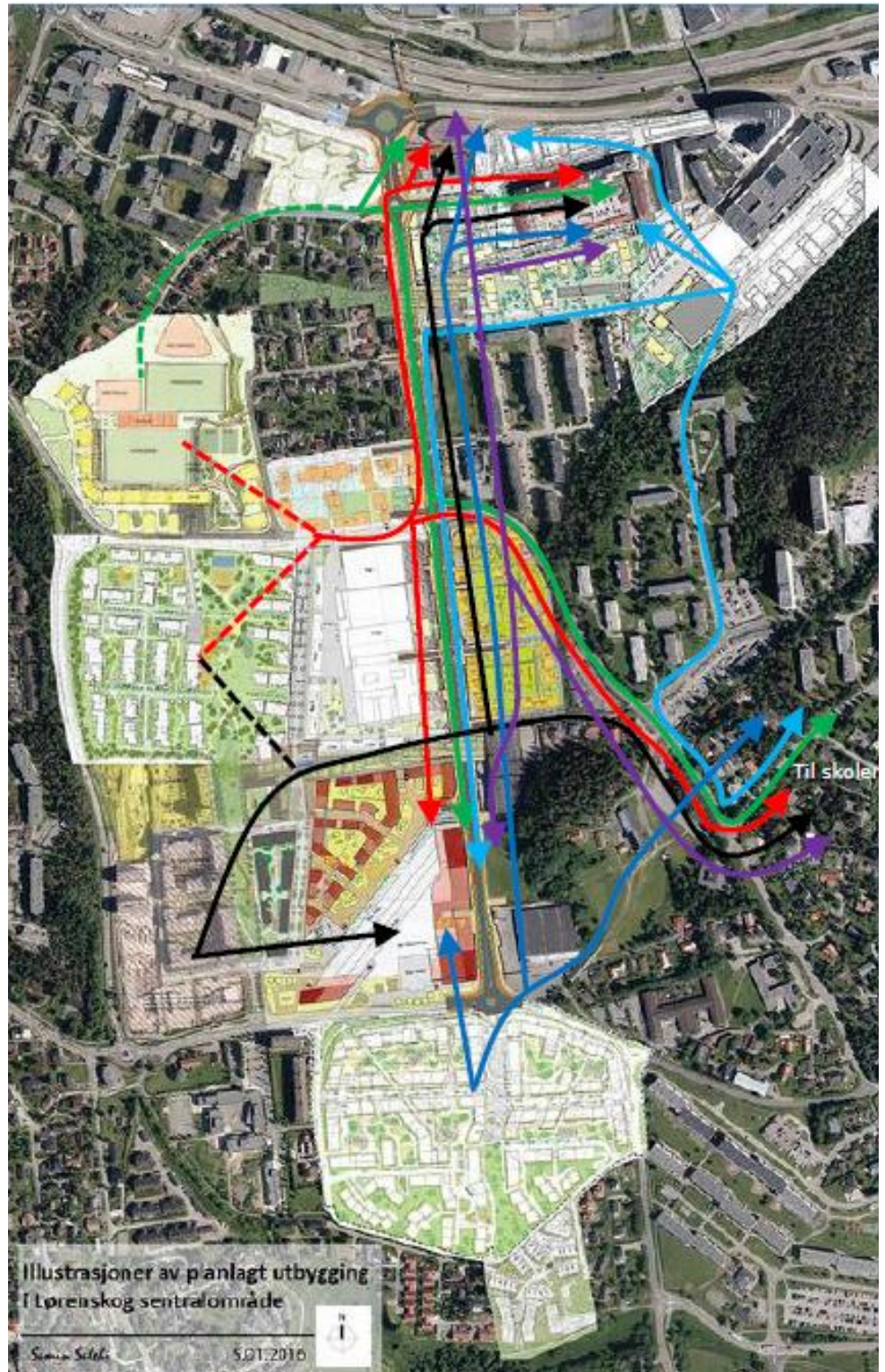
Utbygging av områdene omkring Skårersletta medfører en endret og økt gangtrafikk i forhold til dagens situasjon. Nåværende fotgjenger- og sykkeltrafikk vil i fremtiden bli supplert med flere fotgjengere og syklistar som vil benytte andre forbindelser enn nåværende myke trafikantar.

Turer til fots og sykkel er generelt korte og vil særlig foregå til vesentlige mål i nærheten av boligområdene. På Skårersletta dreier det seg særlig om følgende mål:

- > **Bussterminalen**
- > **Lokale busstopp**
- > **Metro Storsenter**
- > **Barne- og ungdomsskole øst for Løkenåsveien**
- > **Triaden**

Figur 9 er en prinsippskisse for de mest vesentlige forbindelser mellom fremtidige boligområder og de viktigste reisemålene. Det er kun prinsippene for hovedstrømmene som vises på figuren. Det kan også forventes gang- og sykkeltrafikk til og fra alle veier langs Skårersletta.





Figur 9 Prinsippskisse for fotgjenger- og syklistforbindelser mellom nye boligområder og vesentlige mål for fotgjengere langs Skårersletta (Kart fra Konseptvalgutredning Skårersletta, Lørenskog kommune, 2016).

Dersom det etableres andre reisemål for fotgjengere langs Skårersletta, kan trafikkmønstret endre seg vesentlig. Det kan f.eks. være nye innkjøpsmuligheter eller lignende tyngdepunkter.

## 4.2 Biltrafikk

Analysen er gjennomført med særlig fokus på fotgjengere og syklister, men biltrafikk internt i området vil følge samme mønstre. Det er dog nødvendig å begrense biltrafikken i området, dersom trafikken i fremtiden skal kunne avvikles gjennom tiltak for å redusere biltrafikken på området. Det forutsettes derfor at intern biltrafikk i området vil være begrenset.

Parallelt med skisseprosjektet for Skårersletta er det gjennomført kapasitetsberegninger for Konsept A. Det henvises til denne rapporten for mer utdypende vurdering over trafikknivået som den fremtidige Skårersletta kan tillatte.

## 4.3 Gang- og sykkeltrafikk til og fra kollektivtrafikken

Videre vil fotgjengernes bevegelsesmønstre avhenge av bussbetjeningen gjennom Skårersletta og eventuelle sideveier knyttet til Skårersletta. Noen beboere vil sannsynligvis velge å gå direkte til bussterminalen, særlig fra Skårerslettas nordlige del. Andre vil velge å gå til nærmeste busstopp og eventuelt skifte buss ved terminalen. Ved høy bussfrekvens vil flere velge å gå til lokale busstopp for å kjøre til bussterminalen.

I forbindelse med fremtidige sykkelbaner på Skårersletta, kan det være naturlig å sykle fra bolig til bussterminalen eller større tyngdepunkter f.eks. til Metro-sentret eller Triaden.

For myke trafikanter er det stort sett tidsavstanden og komforten som har noe å si for valg av gange, sykkel eller kollektivtrafikk. For lokale reiser er terskelen for å gå og sykle lavere enn andre reisemidler.



Figur 10: Lokale og regionale reiser i forhold til bruk og systemkapasitet (Ruter)

Som vist i Figur 10 inngår buss som viktig transportmiddel i både lokale og regionale reiser. Dette forholdet kan utnyttes i området omkring Skårersletta, hvor eksisterende busslinjer både har stopp internt i Skårersletta-området, men også som forbinder Skårersletta med regionale reisemål.

Når beboerne i Skårersletta-området opplever at de kan bruke kollektivtrafikken både til deres lokale og regionale reiser daglig, det virke positivt i å holde bilbruken lavt. Trafikkmengden og behovet for parkeringsplasser reduseres deretter.

Grunnlag for tiltrekking av reisende til kollektivtrafikken er også at frekvens på busslinjene er god med direkte linjer til vesentlige reisemål, samt god tilgjengelighet til fots og på sykkel til busstoppene.

## 4.4 Etablering av snarveier

Fotgjengere og syklister ønsker å bevege seg i de korteste og mest direkte ruter. I forbindelse med utbyggingen langs Skårersletta bør det derfor etableres snarveier forbeholdt fotgjengere og syklister mellom de ulike områdene utover Skårerslettas høystandard gang- og sykkeløsning. Snarveier vil være et supplement til hovedgaten Skårersletta.

Snarveiene bør forbinde viktige mål og boligområder. Snarveiene vil adskille myke trafikanter fra biltrafikken og gjøre det mere trygt og sikkert å bevege seg som myk trafikanter i området.

Snarveiene kan også anvendes til styring av myke trafikanter til de mest hensiktsmessige og mest oversiktlige krysspunkter på Skårersletta. Man kan derfor medvirke til å samle de myke trafikanter på færre krysspunkter og så redusere potensielle ulykker.

## 4.5 Krysspunkter for fotgjengere og syklister

De mest vesentlige krysspunkter for fotgjengere og syklister til og fra boligområdene på Skårersletta kan forventes å være ved krysset med Biblioteksgata, ved Løkenåsveien og ved Skårerfaret. Ved øvrige kryss kan det også forventes kryssende fotgjengere og syklister.

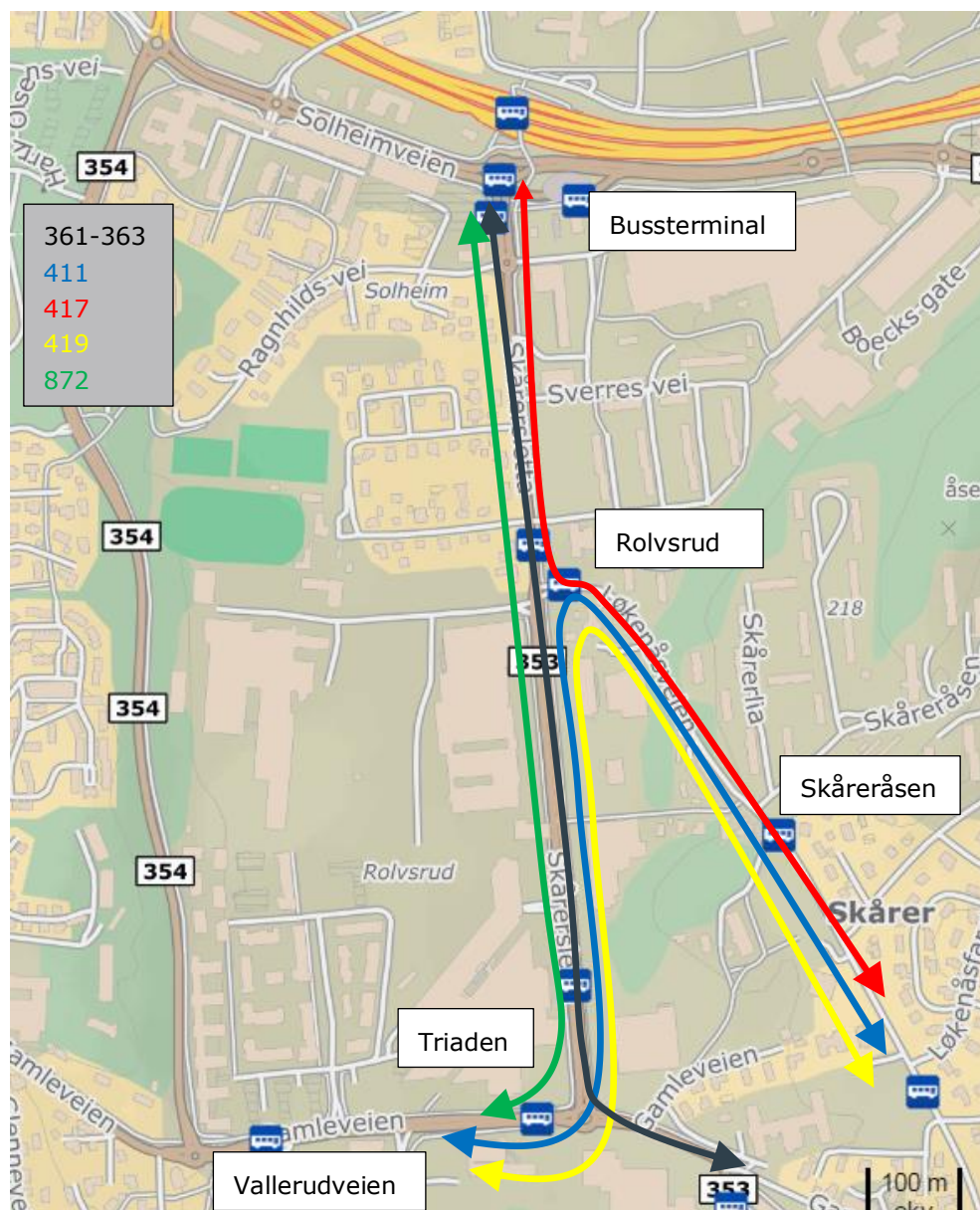
Ved Biblioteksgata finnes fotgjengerbroen som forbinder Skårersletta med området nord for Strømveien. Fotgjengere som har utgangspunkt og mål nord for Strømsveien kan også forventes at ville krysse Skårersletta her.

## 4.6 Plassering av busstopp

Plassering av busstopp er viktig med tanke på å tiltrekke så mange passasjerer til kollektivtrafikken som mulig. I forbindelse med en boligutbygging av så stor omfang som på Skårersletta er det således hensiktsmessig å vurdere om de eksisterende busstopp kan flyttes til mere hensiktsmessige plasseringer på Skårersletta.



Der er i dag bussterminal på Skårerslettas nordlige ende. Herfra er det også en kort avstand til busstopp i Strømsveien.



Figur 11 Eksisterende busstopp og busslinjer på Skårersletta. Kart: Finn.no.

Ved krysset Skårersletta x Løkenåsveien, ca. 400 m sør for bussterminalen ligger neste stoppested, Rolvsrud. Ved Triaden senter ca. 400 m sør for Rolvsrud ligger også et busstopp på Skårersletta. På Løkenåsveien ligger busstoppet Skåreråsen ca. 400 m fra holdeplassen Rolvsrud.

Avstandene mellom disse holdeplassene er hensiktsmessig for et område som Skårersletta. Avstanden er en god kompromiss mellom korte gangveier til bussstoppene fra bolig, virksomheter og hensynet til kjøretiden for bussen, som ikke kan gjøres for langsom av hensyn til gjennomkjørende passasjerer.

Skårersletta betjenes av en lang rekke busslinjer. Noen kjører langs hele Skårersletta, mens andre kjører på deler av veien. Til sammen gir disse linjene en god betjening av området.

På bakgrunn av nåværende linjeføring for bussene, avstanden mellom busstoppene og gangavstander fra nåværende og fremtidige boligområder anbefales følgende:

- > At dagens bussholdeplasser fastholdes noen lunde likt.
- > Plasseringene vil også være hensiktsmessige, selv om busslinjene omlegges.
- > Stoppene ligger ved de store reisemålene som Metro og Triaden, og krysset Skårersletta x Løkenåsveien ligger mitt på strekningen og gir god betjening av hele området.

På Skårersletta utformes busstoppene som kantsteinsstopp. Dette betyr at øvrig trafikk ikke nødvendigvis kan kjøre forbi bussen mens den er stanset på holderplassen.

For å oppnå den best mulige trafikkavvikling og fremkommelighet for buss, anbefales det:

- > At stoppestedene plasseres etter kryss.
- > Avstand mellom kryss og stoppested avhenger av ulike forhold, bl.a. tilgjengelig areal, behov for skiftemuligheter for passasjerer, evt. kølengde fra kryss. En plassering av stoppestedene 50-100 m fra kryss kan være et utgangspunkt til evt. plassering.<sup>1</sup>
- > For passasjerene er det allikevel hensiktsmessig at stoppet er plassert så tett på krysset som mulig av hensyn til tilgjengelighet.

## 4.7 Etablering av T-bane-stasjon ved bussterminalen

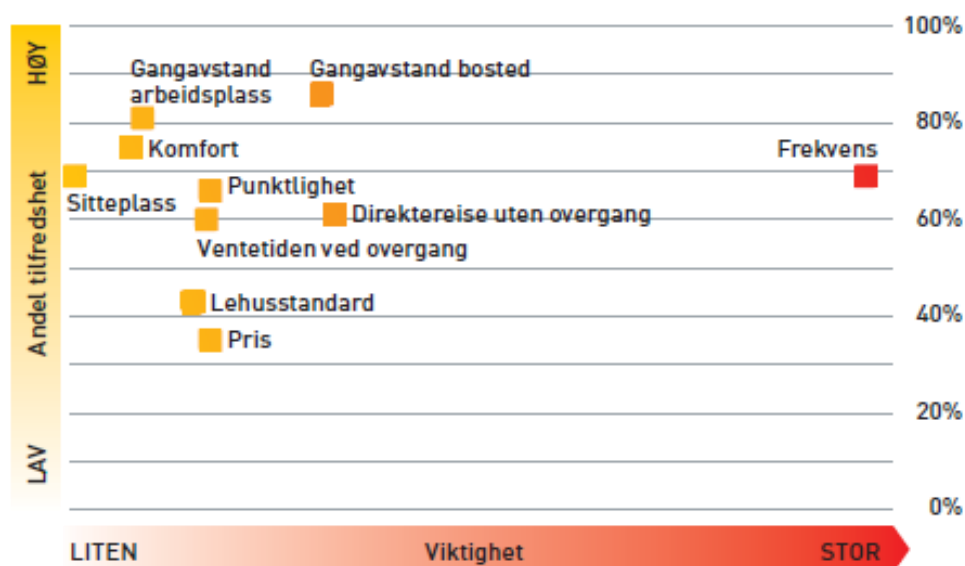
Hvis planene om etablering av en T-bane stasjon ved Skårersletta realiseres, vil det sannsynligvis skje endringer på reisemønstret og ikke minst reisemiddelvalg. Busslinjene kan forventes justert og flere kan tenkes å gå og sykle til T-bane stasjonen enn til dagens bussterminalen.

Bussene i Skårersletta vil i høyere grad bli brukt som matelinje til T-banen. Det vil i så fall være hensiktsmessig med hyppige avganger og med en jevn frekvens

---

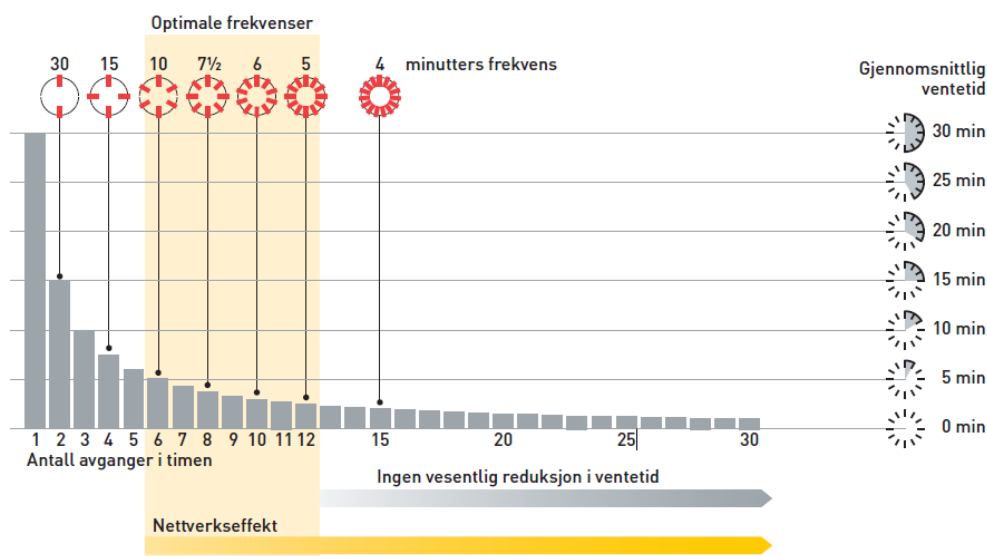
<sup>1</sup> I COWIs rapport om kapasitet for Konsept A, anbefales det å redusere antall avkjørsler og atkomster til og fra Skårersletta. Dersom anbefalingen etterfølges vil det være mindre behov for å tenke på kølengder. Altså man er mer fleksibel til å plassere holdeplassene

på busslinjene på Skårersletta. Frekvens er ett av de viktige betingelsene for et godt kollektivtilbud. For kollektivbrukene er dette en av de mest viktigste egenskapene for et velfungerende kollektivtilbud.



Figur 12 Viktighet og betydning for tilfredshet av ulike aspekter av kollektivreise. PROSAM

God frekvens betyr blant annet at tidstabeller ikke er nødvendig fordi ventetiden er så lav at reisende har en viss forutsigbarhet i deres reise. Når man har frekvenser på mellom 10 og 5 minutters frekvenser kan man oppnå det man kaller "nettverksfrekvens" som gir en gjennomsnittlig ventetid på 5 minutter og lavere.



Figur 13 Optimale frekvenser for betjening med kollektiv trafikk.

I forbindelse med etablering av T-bane stasjonen skal det sikres gode og direkte gangveier mellom stasjonen, Skårersletta og andre viktige reisemål nær stasjonen. Likeledes bør det etableres gode sykkelparkeringsfasiliteter ved stasjonen med direkte adgang fra Skårersletta.

Etablering av en T-bane stasjon ved Skårersletta vil kunne medvirke til å redusere biltrafikken i området, idet T-banen kan forventes å have en større tiltrekning på de reisende enn bussene i dag.

Reduksjonen vil sannsynligvis have størst effekt på reiser til og fra arbeid, samt fritidsreiser. Noen reiser til Metro og Triaden sentre kan også flyttes fra bil til T-bane, spesielt de som er utenfor Skårersletta-området og er i nær tilknytning til T-banelinjen.

## 5 Konklusjon

Skårersletta skal utvikles i takt med kommunens intensjoner for området. Skårersletta vil bli en attraktiv bygate med mennesker som skal ferdes lang og på tvers av den nye gaten.

Den planlagte boligutbyggingen vil medføre stor økning i transportbehovet internt i området, inn og ut av området. Utviklingen i Lørenskog kommune er basert på samordnet areal- og transportutvikling og konsentreres til kollektivknutepunkter og hovedårene for kollektivnettet.

Det er hensikten at veksten i persontrafikken skal dekkes av kollektivtransport, sykkel og gange. Kommunen ønsker å forbedre tilgjengeligheten og forbindelsene mellom kollektivknutepunkter med vekt på gang og sykkel.

Det gode muligheter i å øke gang- og sykkelandelen fordi utbyggingsområdet vil være tett, samtidig med at store reisemål er i kort avstand fra de planlagte boligområdene. Planen er å etablere et tett nettverk i området, så bruk av sykkel og gang understøttes.

Fortettingen på begge sider av Skårersletta betyr at det må være gode og sikre overganger for myke trafikanter mellom Skårersletta øst og vest. Dette kan gi utfordringer i forhold til at sikre fremkommeligheten for busslinjene på Skårersletta som også ønskes prioritert. Spesielt er det viktig at bussen sikres i øvre del av Skårersletta som i dag har størst gang- og sykkeltrafikk og vil få en økning i fremtidig situasjon.

Med tanke på å sikre god fremkommelighet og sikre krysspunkter for både gående, syklende og kollektivbrukere anbefales det man gjennomfører tiltak for å bedre denne. Disse tiltakene vil også ha trafiksikkerhetsmessige konsekvenser.<sup>2</sup>:

---

<sup>2</sup> Disse er også beskrevet i rapporten om kapasitet av Konsept A, men med primært fokus på trafikkavvikling enn trafiksikkerhet.



### Redusere antall krysspunkter

Hver krysspunkt der trafikanter møtes er potensielle ulykkespunkter. Jo flere krysspunkter, jo flere muligheter for ulykker. Flere nærliggende kryss skaper både utrygghet og gjør det vanskeligere å få god oversikt over trafikkstrømmer.

En reduksjon av antall krysspunkter representerer også en reduksjon av potensielle ulykker og dermed også risikoen. Kommunen bør derfor tilstrebe å samle kryss og avkjørsler, spesielt avkjørsler som er direkte koblet til Skårersletta.

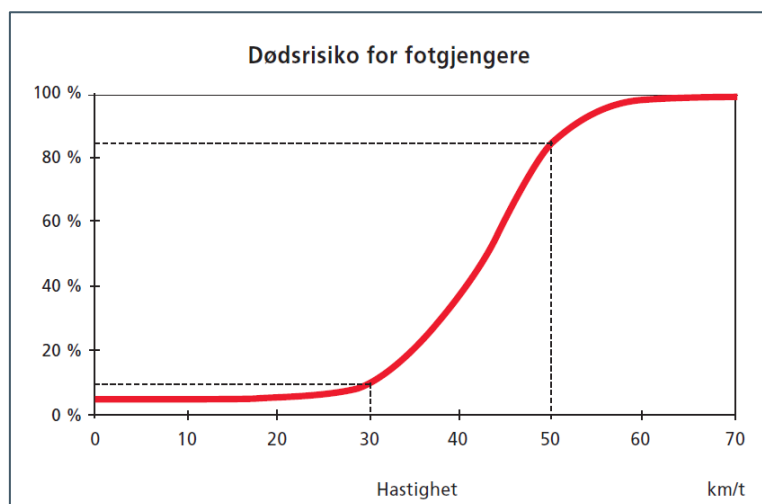
Dette er også for å kunne prioritere Skårerslettas fremkommelighet, idet trafikken med et redusert antall krysspunkter skal stanse færre ganger gjennom Skårersletta.

### Sikt- og stigningsforhold

Kryss, rundkjøringer og avkjørsler bør utformes med særlig oppmerksomhet på sikkerhet for myke trafikanter. Sikt- og stigningsforhold må tilfredsstille Statens vegvesens håndbøker.

### Redusert hastighet

Tiltak som kan vurderes for å sikre fotgjengere er en generell hastighetsbegrensning. Redusert hastighet er et viktig element for å begrense skadeomfang. 30 km/t er normalt et godt utgangspunkt for å redusere skadeomfanget dersom et området har historisk sett gjentagende personskadeulykker.



Figur 14: Hastighet og dødsrisiko for fotgjengere (kilde: SVV)

For myke trafikanter betyr dette også økt opplevd trygghet. Med tanke på at det vil gå busstrafikk langs Skårersletta, anbefales det å legge hastigheten på 40 km/t som er en balanse mellom lav hastighet og fremkommelighet for bussen.

Redusert hastighet kan gjennomføres ved skilting, fartsreducerende tiltak, samt utforming av gaten slik at den oppfordrer intuitivt til å sakte fart. I byutforming handler dette om å trafikkmengde og friksjon.

Dersom det er en jevn trafikkstrøm av gående og syklende på langs og tvers vil det naturlig føles som en bygata på myke trafikanters premisser.

Ofte er det behov for fartsreduserende tiltak i tillegg til den mer intuitive oppfordringen til lav hastighet. Det er fordi at jevn trafikkstrøm av myke trafikanter er vanskelig å opprettholde spesielt i vinterstid og utenom rushperioder.