Lørenskog kommune

Medvirkningsrapport

Medvirkningsprosess Gatebruksplan Lørenskog sentrum

Oppdragsnr.: **5192515** Dokumentnr.: **1** Versjon: **Godkjent revisjon** Dato: **2019-10-23**

Norconsult

Oppdragsgiver:	Lørenskog kommune
Oppdragsgivers kontaktperson:	Kadri Sæther
Rådgiver:	Norconsult AS ,
Oppdragsleder:	Runar Henanger
Fagansvarlig:	Anna Helena Eidsvig
Andre nøkkelpersoner:	Elise Rustad Fossnes Torunn Vainio Gjøen Kristine Presterud

Godkjent revisjon	2019-10-23	Godkjent revisjon rapport	Anhei	Anhei	Ruhen
01	2019-10-09	Godkjent rapport	Anhei	Anhei	Ruhen
Versjon	**Dato**	**Beskrivelse**	**Utarbeidet**	**Fagkontrollert**	**Godkjent**

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

Sammendrag

Rapporten dokumenterer og oppsummerer medvirkningsprosessen for gatebruksplanen for Lørenskog sentrum. Prosessen ble gjennomført fra mai 2019 til oktober 2019 i et samarbeid mellom Lørenskog kommune og Norconsult. Medvirkningsaktivitetene ble i hovedsak gjennomført i uke 38 og 39 i 2019. Hensikten med medvirkningsprosessen og -aktivitetene var å innhente innspill fra næringslivet og innbyggere i Lørenskog angående den videre utviklingen av en gatebruksplan for Lørenskog sentrum.

Medvirkningsrapporten er delt inn i fire ulike kapitler:

Kapittel 1

Innledningsvis i rapporten gis det en beskrivelse av bakgrunnen for medvirkningsprosessen som er vedtaket fattet i Kommunestyret den 15.11.2017, i sak 119/17 - Skårersletta - V1408 – Trafikale tiltak. Samt intensjonen om å involvere og innhente innspill fra interessentgrupper som representerte innbyggere og næringslivet i Lørenskog sentrum. Videre følger en kort oppsummering av de fem fasene i prosessen. Disse er interessentanalyse, planlegging, mobilisering, gjennomføring og implementering.

Kapittel 2

I kapittel 2 oppsummeres alle medvirkningsaktivitetene som ble gjennomført i uke 38 og 39, med supplerende aktivitet i uke 41. Hver aktivitet/møte/arrangement beskrives kort, samt at det gis en kort oppsummering av innholdet i innspillene som ble gitt av deltakerne på hver aktivitet.

Kapittel 3

Videre i kapittel 3 er alle innspillene som ble innhentet i gjennomføringen av medvirkningsaktivitetene oppsummert. I oppsummeringen er innspillene strukturert etter tema- gående, syklende, kjøremønster for bil, kollektiv og byliv. Innspillene med samme innhold er slått samme, samt at innspillene er kondensert for å redusere tekstomfanget.

Kapittel 4

Avslutningsvis i rapporten er en oversikt over alle vedlegge som ligger til grunn for gjennomføringen og rapporteringen av medvirkningsprosessen. Totalt er det 11 vedlegg, disse er interessentanalysen, plan for medvirkning, invitasjoner, samt referater og dokumentasjon av alle innspillene som ble innhentet. I vedleggene er alle innspillene renskrevet og dokumentert i sin helhet, men det er valgt å anonymisere avsenderne.

Innhold

1 Innledning 6
1.1 Bakgrunn og intensjon 6
1.2 Medvirkningsprosessen 6
1.2.1 Interessentanalyse 7
1.2.2 Planlegging 8
1.2.3 Mobilisering 9
1.2.4 Gjennomføring 9
1.2.5 Implementering 10
2 Medvirkningsaktivitetene i uke 38-39 11
2.1 Forslag til tiltak presentert i medvirkningsmøtene 12
2.2 Medvirkningsmøte 17.09.2019 - Næringslivet 13
2.2.1 Kort oppsummering av innspillene fra medvirkningsmøtet 13
2.3 Nabolagsmøte 17.09.2019 - Innbyggere 14
2.3.1 Kort oppsummering av innspillene fra nabolagsmøtet 14
2.4 Løkensåsen skole 18.09.2019 – Barn og unge 15
2.4.1 Kort oppsummering av oppgavene og innspillene 15
2.5 Frokostmøte 24.09.2019 - Næringslivet 16
2.5.1 Kort oppsummering av innspillene fra frokostmøte 16
2.6 Åpent møte 24.09.2019 - Innbyggere 17
2.6.1 Kort oppsummering av innspill fra åpent møte 17
2.7 Åpen kontordag 26.09.2019 - Innbyggere 18
2.7.1 Kort oppsummering av innspillene fra åpen kontordag 18
2.8 Særmøter 19
2.9 Innspill per epost 20
2.9.1 Kort oppsummering av innspill mottatt per e-post 20
2.10 Innspill innhentet fra Questback evalueringer 21
3 Resultater fra medvirkningsprosessen 22
3.1 Gående 23
3.1.1 Innspill til videre arbeid med gatebruksplanen 23
3.1.2 Generelle innspill om tema gående 24
3.1.3 Stedsspesifikke innspill for gående 25
3.2 Syklende 27
3.2.1 Innspill for videre arbeid med gatebruksplanen 27
3.2.2 Generelle innspill knyttet til syklende 28
3.2.3 Stedsspesifikke innspill for syklende 29

3.3 Kjøremønster for bil 31
3.3.1 Innspill for videre arbeid med gatebruksplanen 31
3.3.2 Kunnskapsoverføring 33
3.3.3 Reaksjoner på forslag presentert 35
3.3.4 Andre innspill knyttet til bil 38
3.3.5 Stedsspesifikke innspill til tiltak bil 39
3.4 Kollektivtrafikk 42
3.4.1 Innspill for videre arbeid med gatebruksplanen 42
3.4.2 Generelle innspill for kollektivtrafikk 43
3.4.3 Stedspesifikke innspill for kollektivtrafikk 44
3.5 Byliv 45
3.5.1 Innspill for videre arbeid med gatebruksplanen 45
3.5.2 Generelle innspill knyttet til byliv 45
4 Vedlegg 48
4.1 Vedlegg 1 – Interessentanalyse 48
4.2 Vedlegg 2 – Plan medvirkningsaktiviteter 48
4.3 Vedlegg 3 – Invitasjoner 48
4.4 Vedlegg 4 – Referat medvirkningsmøte - næringslivet 48
4.5 Vedlegg 5 – Referat nabolagsmøtet - innbyggere 48
4.6 Vedlegg 6 – Referat Løkenåsen skole – barn og unge 48
4.7 Vedlegg 7 – Referat frokostmøte - næringslivet 48
4.8 Vedlegg 8 – Referat åpent møte - innbyggere 48
4.9 Vedlegg 9 – Dokumentasjon åpen kontordag - innbyggere 48
4.10 Vedlegg 10 – Sammenstilling innspill mottatt per e-post 48
4.11 Vedlegg 11 – Sammenstilling innspill mottatt i evalueringen 48

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og intensjon

Lørenskog kommune skal utarbeide en gatebruksplan som skal beskrive fremtidig bruk av gatene i Lørenskog sentrum, og angi hvilke trafikantgrupper som skal prioriteres i hvilke gater. I den forbindelse har det blitt gjennomført en medvirkningsprosess for å sikre forankring og innhente innspill fra ulike interessentgrupper som blir påvirket av avgjørelser senere i prosessen.

Bakgrunnen for medvirkningsprosessen er vedtak fattet i Kommunestyret den 15.11.2017, i sak 119/17 – Skårersletta – V1408 – Trafikale tiltak. Kommunestyret fattet følgende vedtak:

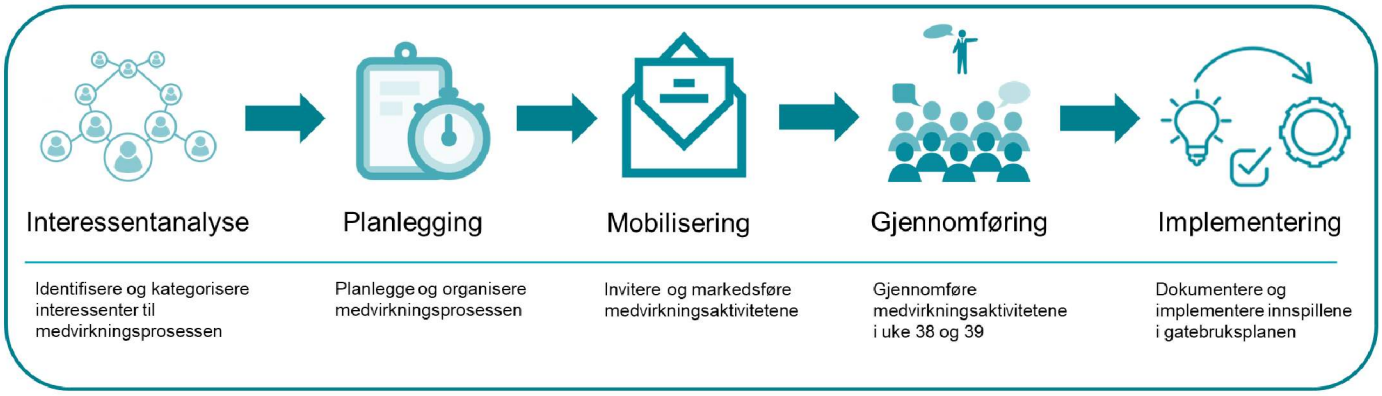
1. *Saken utsettes og sendes innbyggerne og Lørenskog Næringsråd for uttalelse og innspill før endelig avgjørelse om eventuell stenging av Skårersletta blir vedtatt.*
2. *Rådmannen avgjør på hvilken måte innbyggerne og næringslivet best kan involveres og høres.*

Medvirkningsprosessen som ble gjennomført i prosjektet hadde som intensjon å involvere interessentgruppene som representerte innbyggeren og næringslivet i Lørenskog sentrum, i et egnet format for å kunne innhente og dokumentere et størst mulig spekter av innspill/ideer.

Medvirkningsrapporten er en oppsummering av medvirkningsprosessen og innspillene som ble innhente i de ulike medvirkningsaktivitetene. Rapporten gjennomgår alle fasene i prosessen stegvis fra start til slutt. Alle innspillene som har kommet inn i denne prosessen er systematisert og strukturert for å gi innsikt i hvilke innspill som har kommet frem. Det vil i denne rapporten ikke bli tatt stilling til hvilke innspill som skal implementeres i gatebruksplanen. Vurderinger og prioriteringer av innspillene vil gjøres i videre prosess med utviklingen av gatebruksplanen, medvirkningsrapporten vil være grunnlaget i dette arbeidet.

1.2 Medvirkningsprosessen

I Figur 1.1 illustreres de ulike stegene i arbeidet knyttet til medvirkningsprosessen. Detaljert beskrivelse av de ulike stegene i medvirkningsprosessen følger i videre underkapitler.



Figur 1.1 De ulike fasene i medvirkningsprosessen.

1.2.1 Interessentanalyse

Fasen hadde følgende formål:

- Identifisere interessentene i Lørenskog sentrum
- Kategorisere og gruppere interessentene
- Kartlegge interesser, behov og påvirkningsgrad

En interessentanalyse for Skårersletta og Lørenskog sentrum ble utarbeidet i mai 2019. Se vedlegg 1 for en oversikt over alle interessentene som ble identifisert. Analysen ble gjennomført i hovedsak med samme områdeavgrensning som gatebruksplanen (se kart i vedlegg 1). Det er ønskelig å presisere at det også ble gjort en vurdering knyttet til generelle interessenter i Lørenskog kommune, slik som det generelle næringslivet, innbyggere og offentlige etater. Hensikten var å identifisere de ulike interessentene i Lørenskog, og kategoriserer disse i hensiktsmessige grupperinger for den videre medvirkningsprosessen.

Totalt ble det identifisert 245 interessenter, enkelte av interessentene var aktører, mens andre var generelle grupperinger med antatt homogent interessegrunnlag. Videre ble interessentene kategorisert i 17 ulike interessegrupper, denne kategoriseringen bidro til at prosjektgruppen fikk en forståelse av hvem de er og hvilken gruppering de tilhører. Grupperingen ga blant annet innsikt i om interessenten var en del av næringslivet, statlig eller offentlig sektor eller institusjoner, innbyggere, lag og foreninger, grunneiere eller andre aktører.

Interessentanalysen ble kvalitetssikret av Lørenskog kommune, da de sitter med lokalkunnskap. I første omgang ble interessentanalysen kun benyttet som et verktøy for å få oversikt. Deretter ble de ulike interessentene vurdert individuelt, for å se størrelsen på ulike grupperinger. Etter gjennomgang av interessentanalysen ble det besluttet at det ville være hensiktsmessig å dele interessentene inn i fem grupper som ble innkalt til ulike fora for å gi sine innspill til gatebruksplanen. Disse gruppene var:

- Utbyggere og eiere/forvaltere av større næringseiendommer
- Naboer og borettslag
- Barn og unge
- Næringslivet generelt
- Innbyggere i Lørenskog

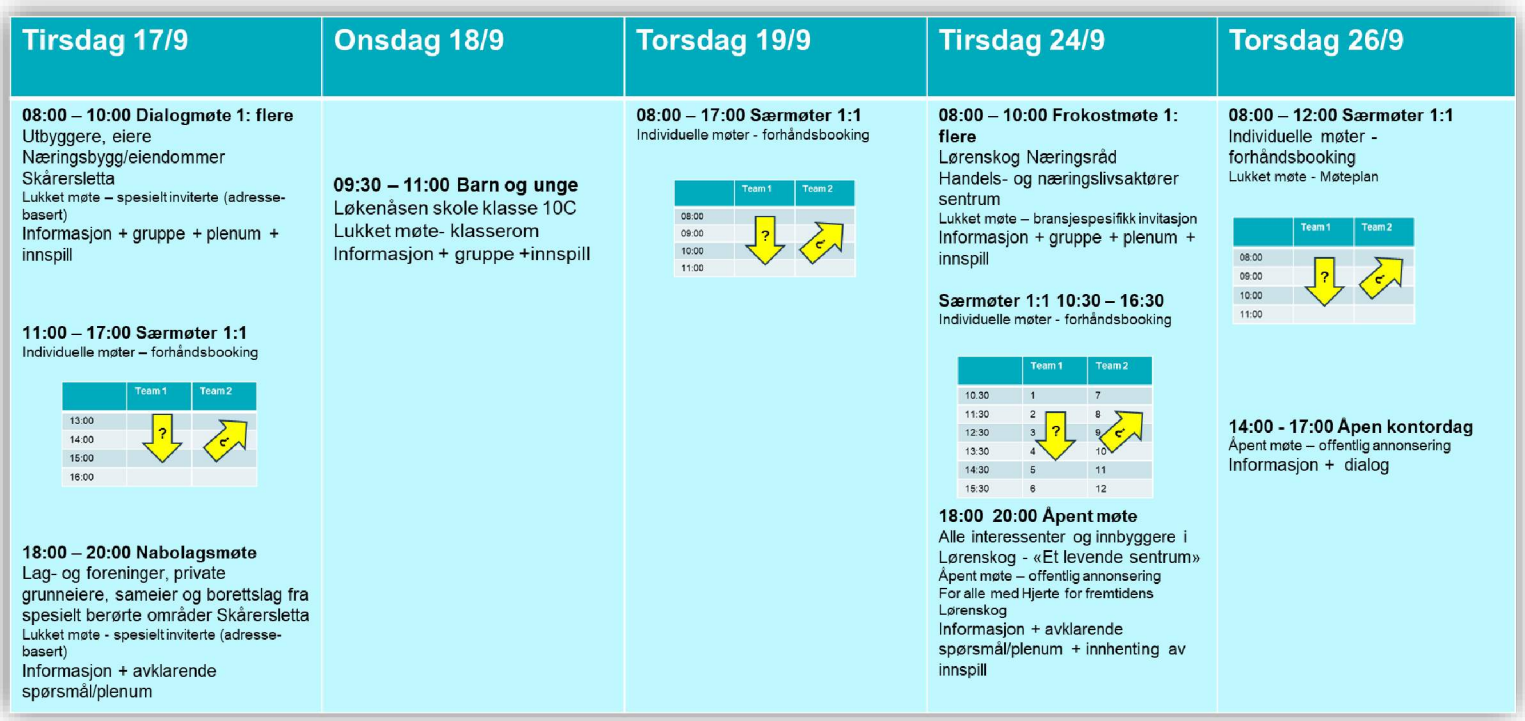
1.2.2 Planlegging

Planleggingsfasen hadde følgende formål:

- Definere fremdrift og arbeidsprosess
- Definere målsetting for medvirkning
- Lage detaljplan for medvirkning

Utført interessentanalyse var et sentralt grunnlag for å planlegge medvirkningsprosessen, og hvilke aktiviteter som skulle gjennomføres. I første omgang ble resultatene fra interessentanalysen benyttet til å lage en grovplan for hvor mange aktiviteter som skulle gjennomføres for å treffe en så stor andel av interessentene som mulig. I tillegg ble det utformet et utkast til en gatebruksplan, med spesielt fokus på ulike trafikale tiltak i Lørenskog sentrum, som kunne presenteres på en forståelig måte til et stort spekter av mottakere. Dette for å ha et grunnlag som inviterte deltakere kunne reagere på.

Resultatene fra disse to prosessene ble forankret i prosjektgruppen. Videre ble det foretatt en reevaluering av hvordan vi best kunne nå målene for medvirkningen. Her var fokuset: hvem er viktige interessenter, hvilke aktiviteter passer for disse, og når skal vi involvere disse. Fokuset bidro til å sette en detaljplan for å oppnå en best mulig arena for innspill fra viktige interessenter under hver aktivitet. Videre ble mer praktiske oppgaver planlagt, som kanaler for invitasjoner og informasjon ut til interessentene, lokaler for aktivitetene og tidspunkt. Det ble også tatt hensyn til at enkelte interessenter/interessentgrupper ønsket ytterligere avklaringer/innspillsmuligheter, og tidsskjemaet som ble utarbeidet under planleggingsfasen tok høyde for særmøter med disse. Det ble besluttet å avholde totalt 5 medvirkningsaktiviteter i uke 38 og 39, se Figur 1.2 og plan i vedlegg 2.



Figur 1.2 Tidsplanen for gjennomføring av medvirkningsaktiviteter.

1.2.3 Mobilisering

Mobiliseringsfasen hadde følgende formål:

- Utarbeide invitasjoner
- Sammenfatte lister for utsendelse av invitasjoner
- Invitere og markedsføre medvirkningsaktivitetene
- Koordinere og følge opp invitasjoner

I mobiliseringsfasen ble det utarbeidet invitasjoner for de ulike medvirkningsaktivitetene. Det ble totalt utarbeidet 5 invitasjoner, både for møter med næringslivet og innbyggere. Invitasjonene kan ses i sin helhet i vedlegg 3.

For to av medvirkningsaktivitetene ble det kun sendt ut invitasjoner pr. e-post. Dette for å sikre at aktører og innbyggere ble informert direkte om aktivitetene. Dette gjaldt for «medvirkningsmøtet» med utbyggere og aktører med næringseiendommer langs Skårersletta, samt «nabolagsmøtet» for naboer, borettslag og andre private grunneiere. For de tre resterende aktivitetene ble invitasjoner sendt ut pr. e-post, samt at de ble publisert på Lørenskog kommunens nettside, Facebook og i media for å nå ut til flest mulig. Dette var for aktiviteter som gjaldt alle aktører i næringslivet og innbyggere generelt.

Etter invitasjonene var sendt ut ble svar på disse kartlagt og tatt med i beregningen for utførelse.

1.2.4 Gjennomføring

Gjennomføringsfasen hadde følgende formål:

- Utarbeide presentasjoner og grunnlag for å innhente innspill
- Gjennomføre alle medvirkningsaktivitetene

Alle medvirkningsaktivitetene ble gjennomført i uke 38 og 39, altså i siste del av september 2019. Supplerende medvirkningsaktiviteter ble gjennomført i uke 41.

I forkant av uke 38, første uke for medvirkningsaktiviteter, ble presentasjonene fra Lørenskog kommune og Norconsult kvalitetssikret for å sikre at informasjonen som ble gitt var entydig og i henhold til målet. De eksisterende planene for hvordan medvirkningen skulle foregå ble gjennomgått, og det ble klargjort hvordan innspillene skulle dokumenteres.

Lørenskog kommune styrte informasjonsflyten under aktivitetene, mens Norconsult gjennomførte selve medvirkningsaktiviteten. Under selve gjennomføringen var det Lørenskog kommune som var ansvarlig for å stille med representanter som kunne besvare spørsmål som ikke direkte var tilknyttet faglige vurderinger for gatebruksplanen. Norconsult på sin side stilte med fagpersoner som hadde vært ansvarlige for analyse/simuleringer og annet som lå til grunn for de faglige vurderingene som ble presentert.

Under alle møtene ble det informert om at deltakerne kunne sende inn sine innspill i ettertid av møtet til eposten: levendesentrum@lorenskog.kommune.no

Alle de gjennomførte medvirkningsaktivitetene blir oppsummert i kapittel 2.

1.2.5 Implementering

Implementeringsfasen hadde følgende formål:

- Dokumenterer alle skriftlige innspill fra medvirkningen
- Utarbeide medvirkningsrapport
- Planlegge implementeringen av relevante innspill i gatebruksplanen

Samtlige innspill er dokumentert, renskrevet og ligger som ulike vedlegg til denne rapporten. Se vedlegg 4 til 11 for referater der alle innspillene er dokumentert. Alle innspillene vil bli vurdert i forhold til i hvilken grad de er relevante for gatebruksplanen. Medvirkningsrapporten og tilhørende referater vil bli benyttet som viktige verktøy i dette arbeidet. Målet er at arbeidet videre skal benytte innspill i videre faglige vurderinger for å videreutvikle gatebruksplanen for Lørenskog sentrum.

Alle innspillene er silt i tre kategorier i et eget notat, avhengig av type tiltak og hvordan de blir håndtert videre:

1) Innspill som svarer direkte på definerte mål for gatebruksplanen.
2) Problemstillinger og påstander som bør svares ut spesielt.
3) Konkrete innspill med forslag/ tiltak som vi mener det er verdt å undersøke nærmere eller ikke (med begrunnelse)

Punkt 1 og 3 tar Norconsult ansvar for inn i videre arbeid med gatebruksplan. Og det tas utgangspunkt i at Lørenskog kommune vil svare ut innspillene under punkt 2.

2 Medvirkningsaktivitetene i uke 38-39

Her presenteres de ulike medvirkningsaktivitetene separat, hvor hver aktivitet/møte/arrangement beskrives kort. I tillegg oppsummeres kort innholdet i innspillene som ble gitt av deltakerne på hver aktivitet. Dette for å gi en oversikt over hvordan hver enkelt aktivitet med ulik deltakerbakgrunn hadde ulike innspill/synspunkter. For ytterligere detaljer om hver aktivitet se vedlegg med mer detaljer, slik som hensikt, deltakerlister, agenda og renskrift av alle innspill. Vedleggene er henvist til etter hver aktivitetsoppsummering.

Felles for fire av aktivitetene var agendaen som ble benyttet. Agendaen søkte å gi tilstrekkelig informasjon til deltakere slik at innspillene ble så aktuelle og relevante som mulig, og slik at deltakere satt igjen med et så tydelig bilde av planene som mulig på tiden som var satt av. For å spare plass følger agendaen som ble benyttet på fire aktiviteter:

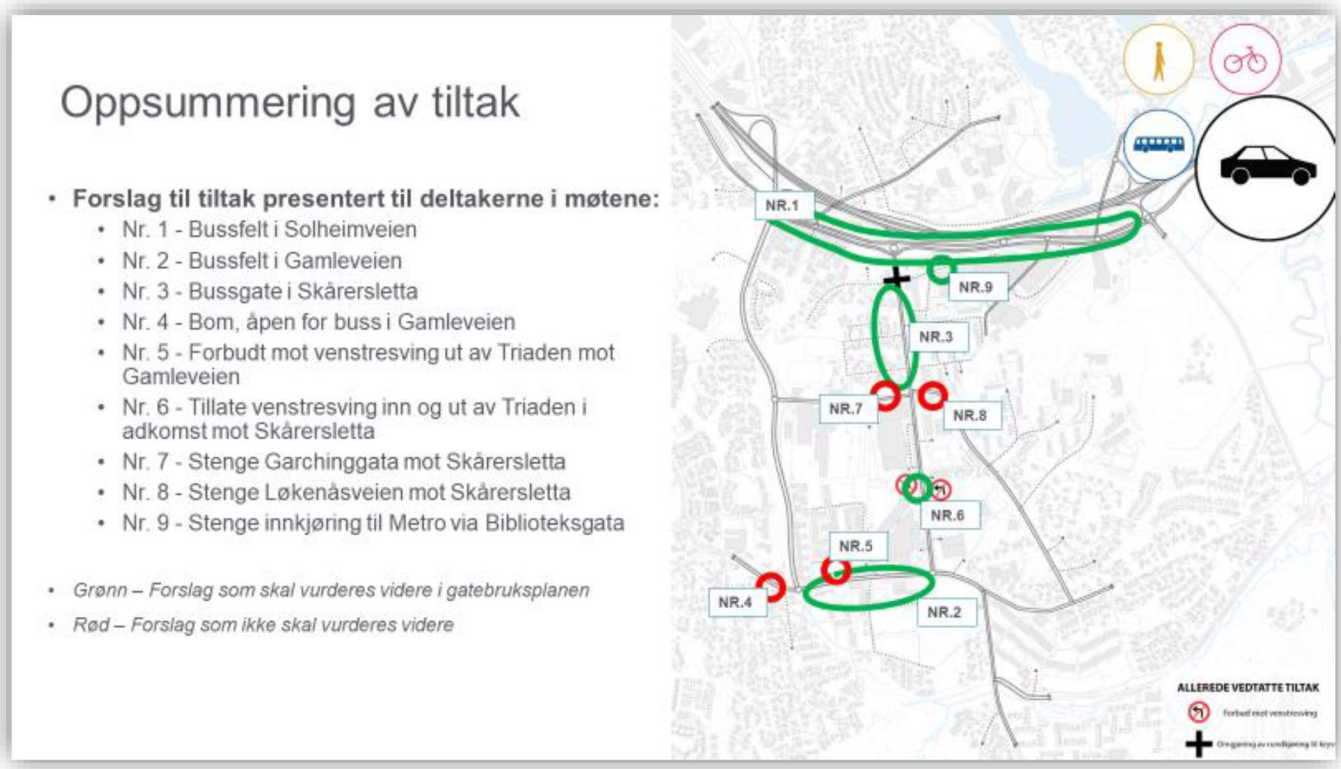
Følgende agenda ble benyttet for «Medvirkningsmøte», «Nabomøte», «Frokostmøte» og «Åpent møte»:

- **Velkommen**
- **Presentasjon: Hvordan skape et levende sentrum i Lørenskog?**
    - Visjon og mål for Lørenskog sentrum
- **Presentasjon: Plan for gatebruk og trafikk i Lørenskog sentrum**
    - Fagpresentasjon om gatebruksplanen
- **Presentasjon: Hvordan lykkes med sentrumsutvikling?**
    - Erling Dokk Holm- **NB! Kun på åpent møte**
- **Medvirkningsaktivitet**
    - Se beskrivelse av struktur under hvert av møtene.

2.1 Forslag til tiltak presentert i medvirkningsmøtene

Under medvirkningsaktivitetene fikk deltakerne presentert ni ulike forslag til tiltak for bil. Forslagene ble utarbeidet i det forberedende arbeidet før medvirkningen, og er simulert i trafikkmodellen Aimsun samt at det er gjort kvalitative vurderinger knyttet til hvert av tiltak. Hensikten med forslagene var å identifisere tiltak som kan bidra til å redusere biltrafikken på Skårersletta og i Lørenskog sentrum, samt gi bedre fremkommelighet for buss. Det ble i møtene også presentert overordnede forslag til hvor gående, syklende og bussen skal ha prioritet i gatenettet i Lørenskog sentrum.

På bildet under er de ni forslagene for bil presentert. De grønne tiltakene ble under medvirkningen presentert som tiltak man på da værende tidspunkt syns det var interessant å undersøke videre i arbeidet med gatebruksplanen. De rød ble presentert som forslag som ikke nødvendigvis gir ønsket effekt, og derfor på daværende tidspunkt ikke er interessant å undersøke videre. Innspill gitt i medvirkningsprosessen kan bidra til at man må gjøre nye vurderinger.



Figur 2.1 Oppsummering av forslagene til tiltak for bil presentert under medvirkningsaktivitetene

2.2 Medvirkningsmøte 17.09.2019 - Næringslivet

Møtet ble avholdt i Kunstsalen på Lørenskog hus, tirsdag den 17.09.2019, klokken 08.00-10.00.

Til møtet ble det invitert utbyggere, eiendomsutviklere, eiendomsforvaltere og andre næringslivsaktører som jobber med utleie eller utvikling av større eiendommer langs Skårersletta eller i Lørenskog sentrum. Totalt ble invitasjonen sendt ut til 55 aktører, og det kom ca. 20 deltakere.

For å få innspill fra deltakerne var det på forhånd utviklet et medvirkningsspørsmål og svarark hvor deltakerne skulle gi sine skriftlige innspill. Medvirkningsspørsmål: *«Hvilke fordeler og ulemper ser dere med de forslagene vi har presentert i dag, og er det andre forslag som kan bidra til et levende sentrum?»*

2.2.1 Kort oppsummering av innspillene fra medvirkningsmøtet

Generelt sett var deltakerne skeptiske til bussbom/stenging av Skårersletta samt etablering av bussfelt, da de var usikre på om stenging ville gi ønsket effekt, nemlig et levende sentrum. Usikkerhetsmomentene omhandlet blant annet at stenging deler sentrum i to, og at både stenging og bussfelt reduserer tilgjengeligheten til kjøpesentrene og annet næringsliv i sentrum. Innspillene stiller seg bak målet om et levende og aktivt sentrum, men de stilte seg usikre til virkemidlene for å oppnå ønsket mål. For denne gruppen var det tydelig viktig at det i fremtiden er tilgjengelighet til sentrum, slik at beboere, kunder og varer kommer inn til eiendommene.

Alle innspillene fra medvirkningsmøtet er dokumentert, en oppsummering av innspillene er systematisert i kapittel 3 og de finnes i sin helhet i vedlegg 4.

2.3 Nabolagsmøte 17.09.2019 - Innbyggere

Nabolagsmøtet ble avholdt i Kommunestyresalen på Lørenskog Rådhus, tirsdag den 17.09.2019, klokken 18.00-20.00.

Til nabolagsmøtet ble det sendt ut invitasjoner til borettslag, sameier, private grunneiere, samt lag og foreninger. Totalt var det 28 deltakere i møtet.

For å få innspill fra deltakerne var det på forhånd satt opp fire temastasjoner, på utsiden av Kommunestyresalen. Temaene på de fire stasjonen var: gående, syklende, buss og bilister. På hver av stasjonene var det hengt opp veggaviser, som ga deltakerne informasjon om tema, spørsmål og svarark slik at deltakerne kunne gi innspillene sine skriftlig. Under følger en kort oppsummering av innspillene som kom inn.

2.3.1 Kort oppsummering av innspillene fra nabolagsmøtet

Innspillene til tema bil viste en generell positiv innstilling til bussbom/stenging av Skårersletta for biltrafikk. Det ble imidlertid presisert at beboere ved Skårersletta var redde for å miste muligheten for bruk av bil ved manglende alternativer for inn- og utkjøringsmuligheter. Flere har behov for bil i det daglige, selv om bil ikke blir brukt for å komme seg rundt i sentrum. Ellers ble det nevnt at det er utfordringer knyttet til enkelte kryss, spesielt ved Triaden og strekninger ved slik som Nordliveien.

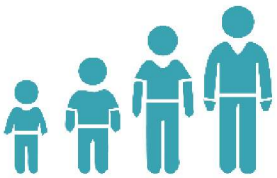
For innspillene til tema gående ble det presisert at det er ønskelig at gangnettet utbedres og holdes adskilt fra syklende og biltrafikken. Det uttrykkes ønsker om nye eller bedre snarveier, spesielt fra området ved Metro og opp i Skåreråsen. Samt at det etableres flere krysningspunkter på Skårersletta og mellom Skårersletta og Nordliveien.

Videre for syklende ble egne sykkelfelt tatt opp (adskilt fra gående), samt et behov for flere muligheter for sykkelparkeringer.

Naboene uttrykker i sine innspill at busstilbudet per dags dato er tilfredsstillende, og det viktigste er at hyppigheten på avgangene samt avstanden til holdeplassene blir tilsvarende til dagens løsning.

Alle innspillene fra nabolagsmøtet er dokumentert, en oppsummering av innspillene er systematisert i kapittel 3 og de finnes i sin helhet i vedlegg 5.

2.4 Løkensåsen skole 18.09.2019 – Barn og unge



For å innhente innspill til gatebruksplanen fra barn og unge i Lørenskog, ble det gjennomført en medvirkningsseanse på Løkenåsen skole. Denne seansen ble avholdt i klasserommet til klasse 10c, onsdag 18.09.2019, klokken 09.30-11.00.

På forhånd var det utviklet oppgaver, slik at elevene kunne gi sine innspill skriftlig på kart og på svarark.

2.4.1 Kort oppsummering av oppgavene og innspillene

Den første oppgaven handlet om at ungdommene skulle tegne opp på kart hvor de går og sykler i Lørenskog sentrum. Kartene viser at ungdommene både går og sykler over større strekninger i Lørenskog kommune. Enkelte argumenterte at det i dag er for dyrt med buss.

I den andre oppgaven skulle ungdommene vise på kart hvor de ønsker nye eller bedre snarveier for gående og syklende. Snarveien fra Skåreråsen og ned til Metro, ble pekt ut av samtlige. De andre snarveiene, lå i hovedsak enten tilknyttet skolen eller fritidsarenaer.

Den tredje oppgaven handlet om at ungdommen skulle markere på kart hvor det er strekninger eller kryss som oppleves som farlige eller ubehagelige. Dette både som gående og syklende. Krysningspunkter både på Gamleveien og krysset Løkenåseveien/Nordlifaret blir av flere trukket fram som ubehagelige slik de er i dag.

Fjerde oppgave handlet om at ungdommene skulle gi innspill på hvordan vi kan få ned biltrafikken i Lørenskog sentrum. Innspillene dreide seg om et bedre kollektivtilbud, lånesykler, flere fortau, fartsdumper og strengere regler for bil. Ungdommen trakk også frem at det er mye tungtransport i Lørenskog, som oppleves belastende, spesielt ved Benterud og Triaden.

Siste oppgave handlet om at ungdommene skulle gi sine innspill på hva de ønsker seg i Lørenskog sentrum. Her trakk flere frem behovet for flere sykkelparkeringer, samt aktivitetstilbud eller aktivitetsarenaer for barn og unge. Slik som flere idrettshaller/ klatreanlegg m.m.

Alle innspillene fra ungdommene på Løkenåsen skole er dokumentert, en oppsummering av innspillene er systematisert i kapittel 3 og de finnes i sin helhet i vedlegg 6.

2.5 Frokostmøte 24.09.2019 - Næringslivet

Frokostmøtet ble gjennomført i samarbeid med Lørenskog Næringsråd, og møtet ble avholdt i Vasshjulet på Lørenskog hus, tirsdag den 24.09.2019, klokken 08.00-10.00

Alle næringslivsaktører i Lørenskog var invitert til å delta. Invitasjonene ble sendt ut på e-post, samt at møtet ble publisert på Lørenskog kommunes nettsider og facebook side, samt gjennom Lørenskog Næringsråds kanaler. Dette for å nå ut til så mange som mulig. Totalt var det 20 deltakere i møtet.

For å få innspill fra deltakerne var det på forhånd utviklet et medvirkningsspørsmål og svarark hvor deltakerne skulle gi sine skriftlige innspill. Medvirkningsspørsmål: *«Hvilke fordeler og ulemper ser dere med de forslagene vi har presentert i dag, og er det andre forslag som kan bidra til et levende sentrum?»*

2.5.1 Kort oppsummering av innspillene fra frokostmøte

Generelt sett viser innspillene at deltakerne ikke ønsker en stenging for biltrafikken på Skårersletta, og at buss i gata automatisk vil regulere biltrafikk når bussen stopper ved holdeplass. Ved stenging for biltrafikk utrykkes det at innkjørsler til blant annet Metro og Triaden må ivaretas. Videre presiserer de at de ønsker en utvikling av sentrum, og nevner insentiver slik som gratis buss og lavere fartsgrenser for å nå målsettingen om et levende sentrum. Det nevnes også at det i dag er vanskelig å komme seg til og rundt i Lørenskog med kollektivtransport.

Alle innspillene til frokostmøtet er dokumentert, en oppsummering av innspillene er systematisert i kapittel 3 og de finnes i sin helhet i vedlegg 7.

2.6 Åpent møte 24.09.2019 - Innbyggere

Det åpne møtet ble avholdt i Storstua på Lørenskog Hus, tirsdag den 24.09.2019, klokken 18.00-12.00.

Alle innbyggere i Lørenskog var invitert til å delta på møtet, og det ble annonsert på Lørenskog kommunes hjemmesider, deres Facebook sider, samt i Romerikes Blad. I tillegg ble det sendt e-post til alle lag og foreninger i kommunen og medlemmer i kommunens innbyggerpanel. Totalt kom det mellom 150 og 200 deltakere på åpent møte.

For å få innspill fra deltakerne var det på forhånd satt opp fire temastasjoner, på utsiden av Storstua. Temaene på de fire stasjonen var: gående, syklende, buss og bilister. På hver av stasjonene var det hengt opp veggaviser, som ga deltakerne informasjon om tema, spørsmål og svarark slik at deltakerne kunne gi innspillene sine skriftlig. Under følger en kort oppsummering av innspillene som kom inn.

2.6.1 Kort oppsummering av innspill fra åpent møte

Generell trend i innspillene knyttet til bil er at befolkningen i stor grad stiller seg positive til reduksjon i biltrafikk i Lørenskog sentrum for å skape et bedre byliv. Men de presiserte blant annet et ønske om at det skal være fremkommelighet til eiendommer og parkeringsplasser, dette for at både eiere og gjester skal kunne parkere i nærheten av eiendommene. Kommunale tjenestebiler må ha tilgjengelighet, slik at de kan yte sine tjenester for de som bor i området. Det ble også gitt innspill på veistrekninger som oppleves som problematiske, da spesielt tungtransporten på Nordliveien.

Innspillene knyttet til tema gående handlet om at kommunen må forbedre eksisterende fasiliteter/gangveier både på og til Skårersletta. Dette for å øke insentivene for å gå til, og i, sentrum for innbyggere. I tillegg nevnes ønsker om et estetisk løft av selve Skårersletta. De nevner også behovet for utbedringer eller nye krysningspunkter, blant annet ved Gamleveien og Skårersletta.

For innspillene knyttet til tema syklende ble det i hovedsak lagt vekt på utvikling og utbedring av sykkelfelt/sykkelveier og møte eksisterende og fremtidig behov for sykkelparkering. Generelt et ønske om et mer sammenknyttet sykkelnett.

Trendene for innspillene knyttet til buss handlet om å etablere flere og hyppigere avganger fra/til Skårersletta/Lørenskog sentrum eller i områder i direkte tilknytning til Lørenskog. Flere innspill uttrykker at slike tiltak kan øke hvor attraktivt det er å benytte Skårersletta i fremtiden. Det nevnes «materuter» som treffer flere av de etablerte boområdene rundt Lørenskog sentrum på sine ruter. Det ytres få meninger som tilsier at det er store utfordringer knyttet til dagens plassering(er) av holdeplasser, men i stedet poengteres en økning i antall.

Alle innspillene fra åpent møte er dokumentert, en oppsummering av innspillene er systematisert i kapittel 3 og de finnes i sin helhet i vedlegg 8.

2.7 Åpen kontordag 26.09.2019 - Innbyggere

Arrangementet åpen kontordag ble avholdt på Veiviseren på Lørenskog hus, torsdag den 26.09.2019, klokken 14.00-18.00.

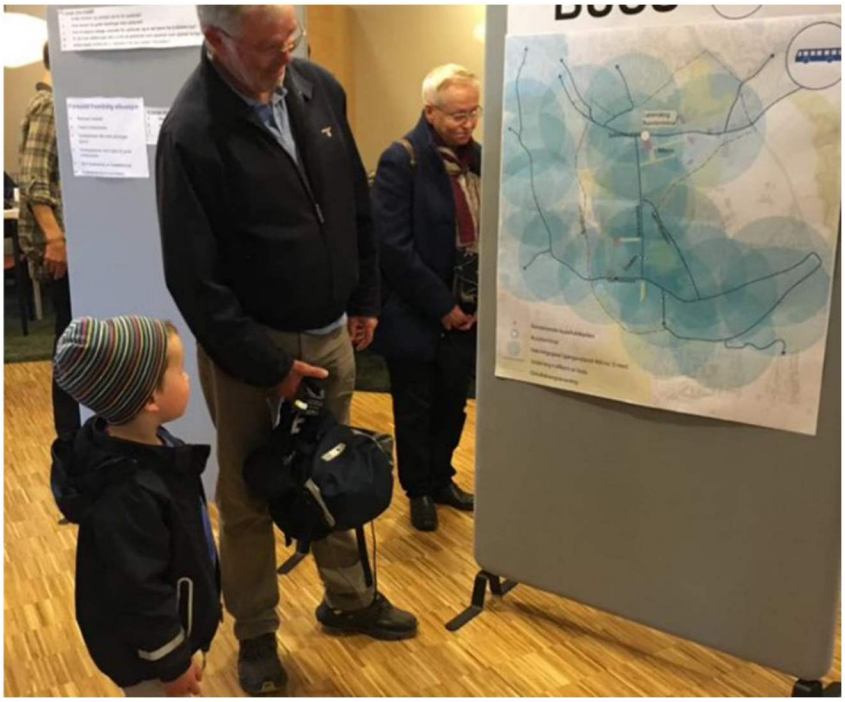
Det er estimert at det kom mellom 20-30 mennesker innom på arrangementet. Lørenskog kommune sto for gjennomføringen og innhentingen av innspill.

Det ble hengt opp veggaviser som ga deltakerne informasjon om de ulike temaene for gatebruksplanen, samt spørsmål som det var ønsket svar på i forbindelse med det videre arbeidet. Det ble også lagt frem svarark slik at deltakerne kunne gi innspillene sine skriftlig. Lørenskog kommune hadde også med VR-briller som deltakerne kunne bruke. Modellen i VR-brillene viste planlagt løsning for Skårersletta og utbygging langs Skårersletta i så stor grad som Lørenskog kommune har informasjon om.

2.7.1 Kort oppsummering av innspillene fra åpen kontordag

Innspillene viser at det er et ønske om å utvikle sentrumsområdet, de ønsker grøntområder, aktive arenaer, og attraktive møteplasser. Det ble også presisert at det er ønskelig med et bedre busstilbud for å kunne bruke sentrum mer effektivt enn i dag.

Alle innspillene fra åpen kontordag er dokumentert, en oppsummering av innspillene er systematisert i kapittel 3 og de finnes i sin helhet i vedlegg 9.



2.8 Særmøter

Både i invitasjonen og under de ulike medvirkningsmøtene ble det annonsert at aktører som ønsket særmøter med Lørenskog kommune om gatebruksplanen kunne booke disse per e-post. Dette var et tilbud slik at enkeltaktører kunne få muligheten til å ytterligere uttrykke sine ønsker/tanker/ideer og få svar på enkelte særspørsmål som kun var relevante for denne enkeltaktøren.

Det har blitt avholdt totalt fem særmøter med næringslivsaktører og offentlige etater. Hvert av møtene hadde en varlighet på ca. 1 time, og ble avholdt i uke 38 og 39, på Lørenskog hus. Supplerende møter ble avholdt i uke 41

Aktørene la vekt på å fortelle om sine særinteresser knyttet til sine eiendommer, virksomhet, eller tjenester. Disse ga uttrykk for sine behov knyttet til den fremtidige utviklingen av Lørenskog sentrum, som gjaldt blant annet tilgjengelighet på eksisterende og fremtidig gatenett.

Innspillene fra de fire særmøtene eksisterer som referater, og sendt til deltakerne på de ulike møtene. Det er valgt å ikke legge ved referatene som vedlegg. Innspillene fra disse møtene er tatt med og vektlagt på lik linje som øvrige innspill. Innspillene er anonymisert.

2.9 Innspill per epost

Det ble i alle medvirkningsmøtene annonsert at alle kunne komme med innspill i ettertid per e-post, til levendesentrum@lorenskog.kommune.no Totalt kom det inn 22 innspill per e-post.

2.9.1 Kort oppsummering av innspill mottatt per e-post

For tema bil kom det mange innspill på etableringen av en miljøkulvert fra Nordliveien/Gamleveien og til Gamleveien/Losbyveien. Dette for å avlaste trafikken som går på Skårersletta og Gamleveien i dag, samt redusere støy og støv i området. Andre innspill trakk frem trafikkutfordringer på Nordliveien og Gamleveien, som omhandlet høy hastighet og stor trafikkbelastning. Samt at flere trakk frem at man som innbygger i Lørenskog har et behov for bil for å komme seg rundt, og at en innfartsparkering kan bidra med å avlaste bruken av bil i sentrum.

Innspill knyttet til tema gående handlet om at det er et ønske om bedre tilrettelegging for gående i Lørenskog sentrum, og spesielt for barn og unge. Det trekkes frem at krysset/rundkjøringen på Skårersletta i tilknytning til Biblioteksgata/Ragnhilds vei oppleves som utfordrende, og at det bør være en overgang over Skårersletta på sydsiden av denne rundkjøringen. Videre påpekte flere behovet for en gangsti/gangvei fra Skårer Terrasse 18 og ned mot Sverres vei.

For syklende ønskes det et mer helhetlig sykkelnett, med trygge krysninger. Det er også ønsker om sykkelstativer, utlån av bysykler samt at syklende og gående skilles fra hverandre langs Skårersletta.

Innspillene for buss handlet i stor gard om hvor de i dag oppleves at det er kapasitets utfordringer for bussen, samt at busstoppene må ha en universell utforming som også oppleves som en møteplass.

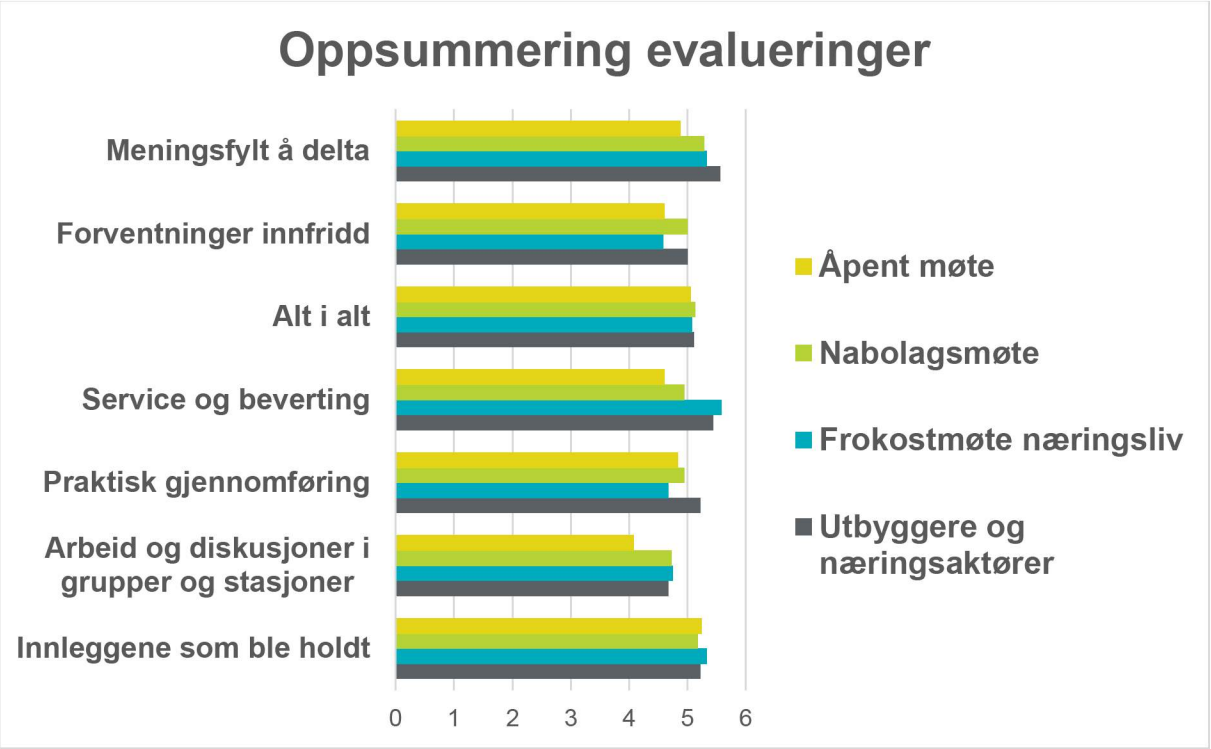
Det ble også gitt generelle innspill på utformingen av Skårersletta og hvilke fasiliteter som er ønskelig at skal etableres her og i Lørenskog sentrum i fremtiden. Enkelte trakk også frem hvilke utfordringer de ser i fremtidene, knyttet til den forventede befolkningsveksten i kommunen grunnet utbyggingsprosjektene som pågår i dag.

Alle innspillene som ble mottatt på e-post er dokumentert, en oppsummering av innspillene er systematisert i kapittel 3 og de finnes i sin helhet i vedlegg 10.

2.10 Innspill innhentet fra Questback evalueringer

Etter gjennomføringen av medvirkningsaktivitetene ble det sendt ut en questback slik at deltakerne kunne gi sine evalueringer av møtene. Evaluering ble sendt ut etter fire av møtene, til de som hadde registrert e-postadressen sin, samt at presentasjonene fra møtene lå med som vedlegg. Presentasjonen fra det åpne møtet er også publisert på kommunens hjemmeside. Det gis gode tilbakemeldinger på møtene, se graf under. Flere benyttet også muligheten til å gi sine skriftlige kommentarer i fritekstfeltet. Mange er godt fornøyd med møtene og setter pris på å ha fått mulighet til å medvirke. Andre er kritiske til at det virker som om mye er bestemt og at de hadde ønsket mer tid på spørsmål i plenum og til å gi tilbakemelding på stasjoner.

Kommentarene som inneholdt konkrete innspill til gatebruksplanene et tatt med i oppsummeringen av innspill som følger i kapittel 3. Alle kommentarene er dokumentert, og kan ses i sin helhet i vedlegg 11.



Figur 2.2 Oppsummering av evalueringene gitt for fire av møtene som ble avholdt.

3 Resultater fra medvirkningsprosessen

I dette kapittelet presenteres en oppsummering av resultatene fra de fem medvirkningsmøtene, åpen kontordag og særmøtene. I oppsummeringen er innspillene strukturert etter tema/trafikantgruppe, og innspill med samme budskap eller forslag er slått sammen, samt at enkelte innspill er kondensert for å redusere overflødig tekst. Alle innspillene er dokumentert i sin helhet og ligger som vedlegg til medvirkningsrapporten.

Gjennom prosessen med medvirkning med innbyggere, naboer, næringsliv, utbyggere og andre interessenter kom det inn en rekke innspill knyttet til ønsket fremtidig utvikling av Lørenskog sentrum. En del av innspillene vil være relevante for det videre arbeidet med gatebruksplanen. Enkelte andre innspill ligger ikke innenfor gatebruksplanens virkeområde, og vil derfor ikke kunne tas til følge i dette arbeidet. Gatebruksplanen skal beskrive fremtidig bruk av gatene i Lørenskog, og angi hvilke trafikantgrupper som skal være hvor. Innspillene som ikke ligger innenfor gatebruksplanens virkeområde er likevel tatt med i oppsummeringen, da de vil kunne være av stor relevans i andre deler av kommunens arbeid med utviklingen av Lørenskog sentrum.

For å skille ut hvilke innspill som kan være nyttige å ta med videre i arbeidet med gatebruksplanen, er de innkomne innspillene også sortert etter hvorvidt de berører de aktuelle problemstillingene som omfattes av gatebruksplanen eller ikke.

Innspillene er sortert i fem hovedtemaer, disse er gående, syklende, byliv, kjøremønster for bil og kollektiv. For hvert tema er innspillene i hovedsak sortert i følgende underkategorier:

1. Innspill til videre arbeid med gatebruksplanen
2. Generelle innspill om tema
3. Stedspesifikke innspill

I det videre arbeidet med gatebruksplanen er det primært innspill fra kategori 1, samt kategori 3, som er tatt med videre. Kategori 2. *'Generelle innspill om tema'* omhandler primært problemstillinger som ikke omfattes av gatebruksplanen, og tas derfor ikke med videre i dette arbeidet. Men innspillene vil være nyttige for kommunens arbeid med å videreutvikle et levende sentrum i Lørenskog.

Under medvirkningen kom det også innspill om bil som omhandler opplevelser, meninger og kunnskap fra beboere, næringsdrivende og andre interessenter. Disse innspillene er tatt med i et eget delkapittel under bilkapittelet. For bil har vi også fått inn egne innspill knyttet til foreslåtte tiltak for kjøremønster som ble presentert på medvirkningsmøtene. Tilbakemeldinger på disse forslagene ligger også i et eget delkapittel under bilkapittelet.

3.1 Gående

Innkomne innspill for gående viser tydelig et behov for bedre tilrettelegging for denne trafikantgruppen.

Typiske innspill av betydning for videre arbeid med gatebruksplanen går på ønske om bedre, flere og bredere fortau/gangforbindelser, ønske om å skille syklende fra gående, behov for flere og bedre krysningspunkt på tvers av bilveiene og ønske om et mer finmasket gangnett i form av snarveier. I tillegg kom det også inn ønsker om bedre gangforbindelser fra sentrum til omkringliggende grønt-/friluftsområder.

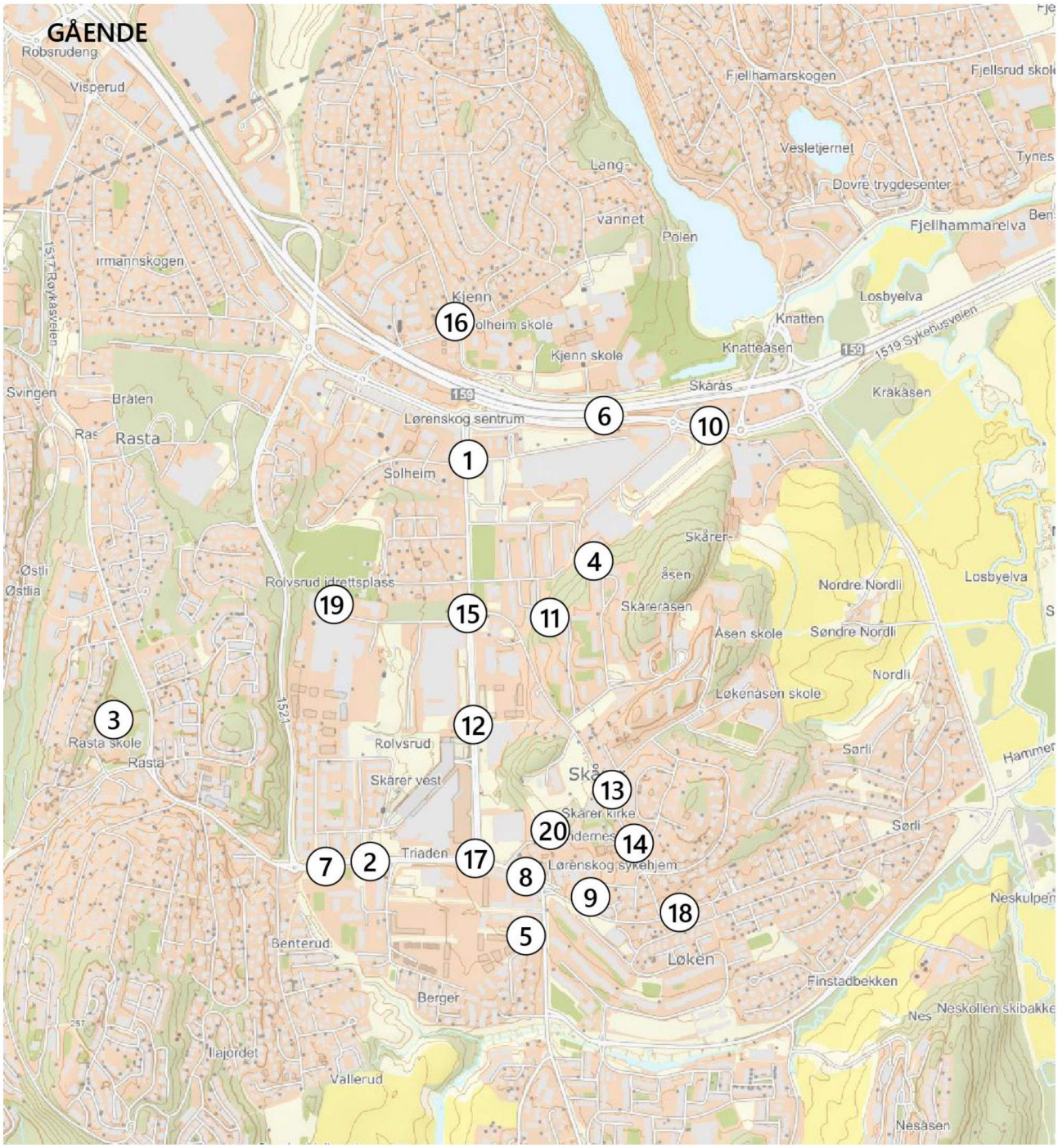
3.1.1 Innspill til videre arbeid med gatebruksplanen

- Økt prioritering av gående:
    - Gode forhold for gående/syklende
    - Gågate
    - Mindre bilveier
    - Flere fortauveier
    - Større gåveier.
    - Bedre å gå og sykle langs Skårersletta
    - Med 18000 kvm større Triaden med utkjøring ut i Skårersletta. Hvordan skal dette praktisk forenes med sykkel og gående i Skårersletta?
- Skille mellom gående og syklende:
    - Viktig at gående blir skjermet for syklister. I Oslo sykler mange på fortauet i stedet for å benytte seg av nylagte sykkelstier.
    - Skille gang og sykkelvei
- Flere fotgjengerfelt/kryssninger:
    - Flere krysningspunkt mellom Skårersletta og Nordliveien, langs Triaden
    - Overganger og underganger for å komme over Skårersletta
    - Trenger fotgjengerfelt oppover Gamleveien ved Lørenskog sykehjem
    - Fotgjengerfelt nærmere bussholdeplassen i Bergerveien
    - 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 kjørebanen i dette området.
    - Bro over Skårersletta med tilkobling til broen som går over Solheimveien ved bussterminalen.
- Snarveier:
    - Flere snarveier
    - Mange snarveier er fullstendig ufremkommelige i dag, kartlegging trenger tid
    - Snarveien over Løkenåsveien Lv.45 ned til bussholdeplass. Nå borte pga. bygging av barnehage Bergetveien, gangveien, som er der i dag, er for bratt. Passer ikke «folk flest».
    - Ønsker bedre sti eller gangvei fra Sverres vei til blokkene på toppen ved Skårer Terrasse 18. Trapp plan for 3 år siden. I dag er det et tråkk her, men ikke mulig å bruke gjennom hele året, samt at det ikke er belyst.
- Gangforbindelser til grøntområder:
    - Vi trenger flere gangveier-turveier (Se til Flomvollen på Lillestrøm)
    - Savner gangforbindelser fra sentrumsaksen over mot den grønne lungen «Elveparken»

3.1.2 Generelle innspill om tema gående

- Fortausutforming:
  - Godt belyst og godt beplantet på fortau.
  - Bedre belysning oppe i Skårer, nok lys i gatene må på plass.
  - Viktig med universell utforming
- Vinterdrift:
  - Fortau uten snø vinterstid
- Skiting:
  - God og informativ skilting

3.1.3 Stedsspesifikke innspill for gående



Figur 3.1 Referansenummer for stedsspesifikke tiltak for gående, jf. Tabell 3.1.

Tabell 3.1 Stedsspesifikke tiltak med referanse til kart i Figur 3.1.

Beskrivelse tiltak
1. Farlig krysning for gående (Skårersletta/Ragnhilds vei/Biblioteksgata) spesielt for barn og unge, som skal fra Kjenn til Rolvsrud. Samt ønske om å etablere nytt fotgjengerfelt sør for rundkjøringen for å minimere gangavstand og krysninger fra Rolvsrud til Solheimtunet/Metro. 2. Fremtidig utbygging på Triaden = flere folk. Tilrettelegg for gående og syklende 3. Konflikt mellom gående og syklende Rasta skole 4. Ønske om bedre snarvei. Helst trapp fra Metro/Sverres vei og opp Skåreråsen til Skårer Terrasse. Må være farbar om vinteren. 5. Fotgjengerfelt nærmere bussholdeplass i Bergerveien. Kryssing av Losbyveien ved Bergerveien bussholdeplass bør være nærmere Skårersletta 6. Ønsker flere forbindelser for gående fra sentrum til «Elveparken» 7. Undergangen Gamleveien er skummel, og ligger feil plasser. Flere løper heller over veien. 8. Ønsker fotgjengerfelt over Gamleveien ved Lørenskog sykehjem 9. Ønsker etablering av fortau, ved Lørenskog sykehjem og Løkenåsveien 10. Ufremkommelig snarvei 11. Ufremkommelig snarvei 12. Farlig krysning, få bedre tilgang til Rema 1000 13. Farlig krysning for gående Løkenåsveien/Nordlifaret 14. Farlig krysning for gående Løkenåsveien/Løkenåsfaret 15. Farlig krysning for gående Skårersletta/Løkenåsveien/Garchinggata 16. Farlig krysning for gående Kjennveien/Mailandveien 17. Farlig krysning for gående Skårersletta/Gamleveien 18. Farlig krysning for gående Gamleveien/Løkenåsveien 19. Ønsker bedre snarvei 20. Ønsker bedre snarvei

3.2 Syklende

Flere av innspillene indikerer at det i fremtiden bør legges bedre til rette for syklister i Lørenskog.

Typiske innspill av betydning for videre arbeid med gatebruksplanen går på ønsker om egen separat tilrettelegging for sykkel slik at syklende slipper å sykle i kjørebanen eller på fortauet (gjelder bl.a. på Skårersletta), etterlysning av sammenhengende infrastruktur for sykkel og behov for flere sykkelparkeringer i sentrum (særlig ved viktige knutepunkt og møteplasser). Under 'Stedspesifikke innspill for syklende' trekkes det i tillegg frem flere kryss som i dag oppleves som farlig å ferdes som syklist.

3.2.1 Innspill for videre arbeid med gatebruksplanen

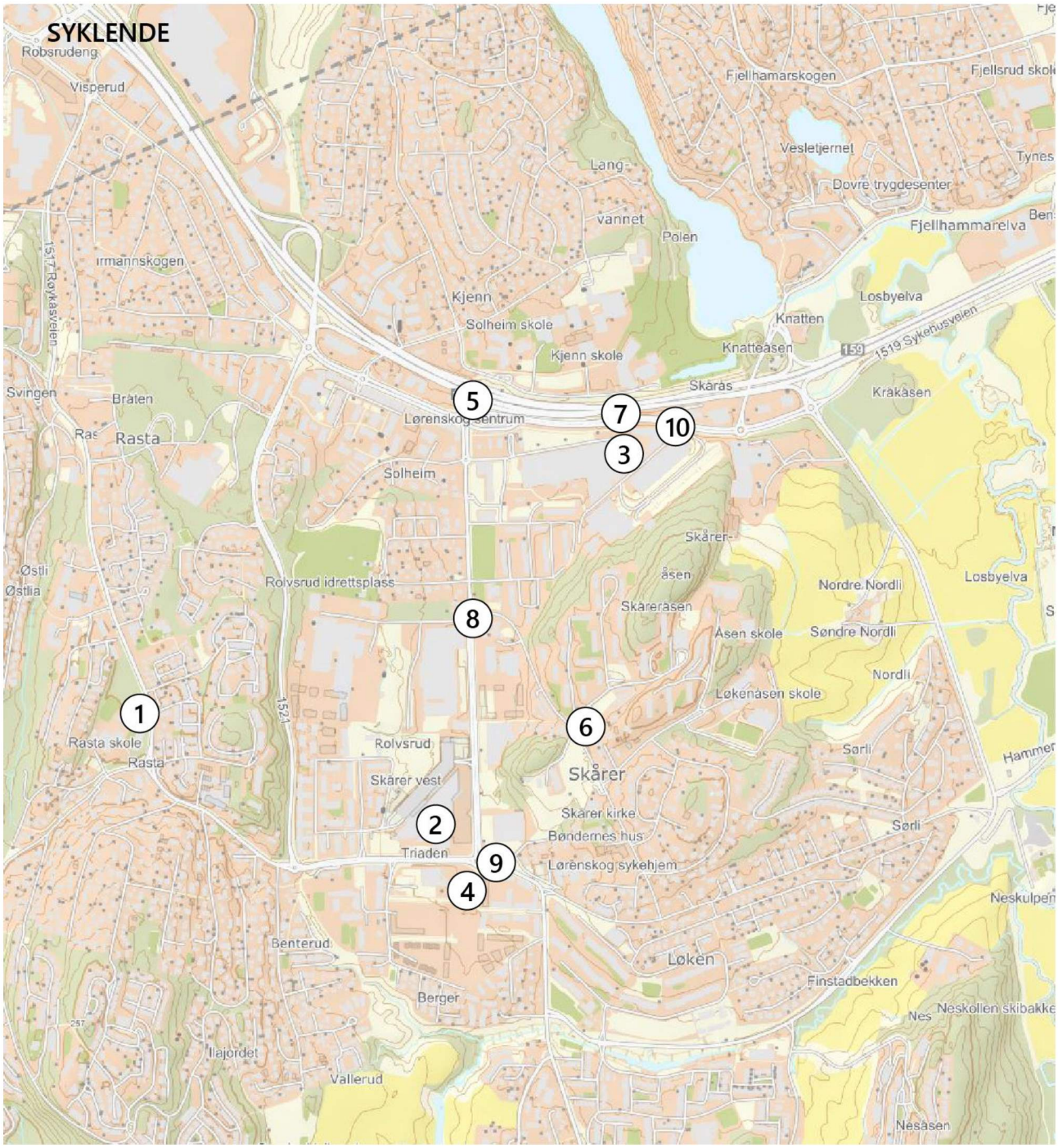
- Innspill på dagens tilrettelegging:
  - I dag er det svært dårlig for syklende i Lørenskog.
  - Er sykkelfelt på begge sider av Skårersletta allerede, så er gode muligheter for både syklende allerede
- Økt prioritering av sykkel:
  - Gode forhold for syklende
  - Størst felt for gående og syklende
- Behov for separat tilrettelegging for sykkel:
  - Egne sykkelfelt adskilt fra gående
    - Mange bruker gata til å sykle ned til bussterminalen. Da ønsker folk å komme raskt frem. Det å legge sykkel og gange sammen vil øke risikoen for ulykker og alvorlige skader.
  - Skille gående og syklende, må også ha egne sykkelveier
  - Sykkelfelt i vei eller gangvei
  - Må tilrettelegge for syklende, majoriteten av dagens sykkelveier så må man ut i veibanen.
  - For få overganger for syklister i Lørenskog sentrum, slik at man må benytte fotgjengerfelt for å krysse kjørebanene. Spesielt for de små.
  - Sykkelveier forsvinner plutselig eller blir «usynlige» når man krysser gatene.
- Tilrettelegging på Skårersletta:
  - Sykkelsti gjennom Skårersletta
  - Overganger og underganger for å komme over Skårersletta
  - Farlige punkter langs hele Skårersletta.
  - Sykkelvei samlet på østsiden av Skårerletta. Det gir mer flyt og ser bedre ut enn to på hver vei.
  - 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.
- Sammenhengende infrastruktur for sykkel:
  - Sammenhengende sykkelfelt
  - Forhåpentligvis flere helhetlige og sammenhengende sykkeltraseer i Lørenskog
  - Behov for bedre tilknytning til Oslos sykkelveier, og bedre separate sykkelfelt.
  - Savner gang-/sykkelforbindelser fra sentrumsaksen over mot den grønne lungen «Elveparken»

- Farlige punkter:
    - Fra Nordliveien til Karihaugen.
    - Hele Skårersletta.
    - Hele Losbyveien.
    - Farer «hver 100 meter», spesielt oppleves dette
- Sykkelparkering:
    - Flere plasser med sykkelparkering/sykkelparkeringsstativer spesielt ved knutepunkt.
    - Trygg sykkelparkering, ved knutepunkt under tak (ikke sykkelhotell)
    - Ikke sykkelhotell, men stativ under tak, med mulighet for å låse fast sykkel.

3.2.2 Generelle innspill knyttet til syklende

- Skilting:
    - God og informativ skilting syklende
- Trafikksikkerhet:
    - Høy hastighet på syklister er en utfordring
    - Mange stygge ulykker mellom syklister og syklister eller syklister og andre mye trafikanter. Få ned hastigheten til syklistene. Spesielt ved krysninger.
    - Sykkelvei på innsiden av trerekke
- Vinterdrift:
    - Brøyte sykkel- og gangveiene på vinteren
- El-sparkesykkel-strategi:
    - Ikke la det bli som i Oslo hvor disse kan settes/slenges hvor som helst
- Bysykler
- «Kule» sykkelstativer som passer inn i ny type arkitektur/bybilde
- Losby og langs Losbyveien er naturlige områder å nå med sykkel i fremtiden.

3.2.3 Stedsspesifikke innspill for syklende



Figur 3.2 Referansenummer for stedsspesifikke tiltak for gående, jf. Tabell 3.2

Tabell 3.2 Stedsspesifikke tiltak med referanse til kart i Figur 3.2

Beskrivelse tiltak
1. Konflikt mellom gående og syklende ved Rasta skole
2. Ønsker sykkelparkering Triaden
3. Ønsker sykkelparkering Metro
4. Ønsker sykkelparkering Skårer syd
5. Eksisterer i dag en sykkelvei her, ikke tegnet inn på kartet vist under medvirkningen
6. Farlig sykkelkryss Løkenåsveien/Nordlifaret
7. Savner flere forbindelser syklende fra sentrum til «Elveparken»
8. Farlig sykkelkryss Skårersletta/Løkenåsveien/Garchinggata
9. Farlig sykkelkryss Skårersletta/Gamleveien/Losbyveien
10. Farlig sykkelkryss Solheimveien/Kulturgata

3.3 Kjøremønster for bil

Innspillene om kjøremønster for bil viser at det både er flere som ønsker tiltak for levende sentrum, selv om det medfører lavere prioritet av bilfremkommelighet, og at det er flere som ikke ønsker denne utviklingen. Det uttrykkes tydelig bekymring for konsekvensene for enten næringsliv eller hverdagslivet til beboere.

Innspillene er kategorisert for å tydeliggjøre hvilke innspill som er mulig å ta med videre i arbeidet med gatebruksplanen. Dette er innspill som egner seg for å undersøke med bruk av trafikkmodell, som er metodikken som brukes for arbeidet med trafikkanalysen.

3.3.1 Innspill for videre arbeid med gatebruksplanen

Følgende innspill er relevante for det videre arbeidet, og gjelder endring av kjøremønster for bil i sentrumsområdet. Tiltakenes relevans er ikke vurdert basert på om tiltakene støtter oppunder målene i gatebruksplanen.

Hastighet:

- Lavere fartsgrense – 30 km/time gjennom sentrum
- Fartsdumper
- Redusere hastigheten på Nordliveien
- Ønsker å stoppe «rallykjøringen» mellom de de to rundkjøringene – Skårersletta/Gamleveien og Nordliveien/Gamleveien. Fartsdempere ville kanskje være løsningen

Fremtidig utvikling generelt:

- Redusere fremkommelighet for bil (Enveiskjøring?)
- Ikke stenge veier, men gi gode alternativer for de som skal ut av området.
- Viktig at fremkommelighet ikke blir vanskelig
- Den modellerte videoen av Skårersletta var svært så tiltalende. Men for at folk (gående og syklende) skal trives, så kreves det trafikk- og hastighets-reduserende tiltak. Bilister må stimuleres til å unngå Skårersletta. Er de nevnte tiltakene tilstrekkelige?

Ombygging:

- Lyskryss
- Utrede mulighet for veg som kobler Finstad og Gamleveien, slik den er tegnet inn i plankartet helt tilbake til 1972. «Ringveien» = forlengelse av Nordliveien. Avlaster tungtransport, og avlaster alle andre veier og blir en miljøkulvert. Trafikkavviklingen blir bedre både for gående, syklende, kollektiv og bilister og ikke minst for beboere i området. Veien ville ledet mye trafikk utenom sentrum. Kan dere utføre trafikksimulering av dette?
- Rundkjøring-Tunveien, flytte adkomsten til Triaden til vis a vis Tunveien. Hvis det er plass, så er det en god plan (Bussfelt)
- Ny avstikker fra Garchinggata til Trygvesvei avlaster Skårersletta
- Bussfelt i Solheimsveien: Bygg planfritt kryss i Thurmannskogkrysset for å ta av for trafikken som kan/skal til/fra 159/E6 (Oslo)
- Mulig rundkjøring ved utkjøringen fra Triaden og ut i Gamleveien
- Lyskryss eller rundkjøringen i det nye krysset Nordliveien-Garchinggata
- Lyskryss i det nye X-krysset som skal etableres i eksisterende rundkjøring på Skårerletta.

- Lage en vei som går i svinger på Skårersletta. Slik får en redusert fart på Skårersletta, og gata får et hyggelig utseende. ved å svinge veien blir ikke gata en vindtunell og støy og lyd fra biltrafikk suges opp.
- Håper Skårersletta blir en miljøgate

Gjennomkjøringsforbud / Bussbom:

- Absolutt ikke bom
- Bom for gjennomgang – kun buss- rett før avkjøringen til Triaden på Skårersletta
- Bussbom nord for Løkenåsveien, kun gjennomkjøring for buss og uttrykning
- Åpne opp Sørliveien (bussbommen), for å få til en «ringvei rundt sentrum». Det vil avlaste Skårersletta
- Åpne (bussbom i) gamleveien for gjennomkjøring?
- 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
- Innspill for løsninger ved Triaden:
    - Steng for gjennomgangstrafikk
    - Kun buss, gående og syklende gjennom
    - Bruk Nordliveien- Gamleveien-Losbyveien som ringvei
- For en liten tid tilbake ble det snakket om at Sigurds vei (som går inn fra Skårersletta) skulle stenges for biler. Det vil i tilfelle medføre ganske stor økning av trafikk i Sverres vei. Er det fremdeles aktuelt? Dette er ikke ønskelig for oss som bor i Sverres vei!

Forslag til svingerestriksjoner:

- Trafikk fra Triaden som skal ut, bør kjøre ned Skårersletta og ut Garchinggata.
- Innspill for løsninger ved Triaden
    - Ut og innkjøring fra Triaden mot gamleveien
    - Kun ut mot høyre
      I selve Skårersletta, inn og ut fra Triaden
- Gamleveien bør sikres med midtdeler, og dette blir mer aktuelt hvis det anlegges egne bussfiler. Da blir det i prinsippet Y-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)

Faser for utvikling

- Faser for utvikling
    - Fase 0: Gjennomkjøring forbudt utenom til boliger
    - Fase 1: Stenge Biblioteksgata. De som skal til Metro kan kjøre via garasjen.
- 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.
- Pri 1 for Apotek 1 er 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.

Forslag utenfor handlings- / analyseområdet

- Bomring rundt Lørenskog!
- I gatebruksplan og modeller, se på konsekvensen for sidegater, når flytter trafikken

Tungtransport:

- Nordliveien/Gamleveien:
    - Steng for tungtransport. Må gå 352 ut ved Ragnsells (Feiring)
    - Vanlig bilister kan fortsette, men redusert fartsgrense gjennom «sentrum».
- Tungtrafikken på Nordliveien gir økt støy ved Søster Mathildes gate/Skårerbyen- Oppleves belastende
    - Masse trafikk, støv, støy, ønsker kontroll
    - Problemet er at det er en fartsetappe, reduser hastigheten
    - Støyskjerming
- Strengere regler for tungtransport – ubehagelig. Mye ved Benterud og Triaden

3.3.2 Kunnskapsoverføring

I dette underkapittelet presenteres innspill om bil som omhandler opplevelser, meninger og kunnskap fra beboere, næringsdrivende og andre interessenter. Dette er nyttig kunnskapsoverføring fra brukerne av området, for det videre arbeidet med gatebruksplanen.

Kapasitetsutfordringer:

- Dårlig kapasitet på Thurmannskogkrysset
- Dårlig kapasitet i krysset ved Visperud
- Har dere tenkt på hvor mange som kommer ut av Ragnhilds vei? Det bygges flere nye blokker, og det er i dag helt kaos.
- Hva med infrastruktur fra trafikk inn og ut av Lørenskogen? Nordliveien og Gamleveien er jo overbelastet allerede.

Utrygge forhold:

- Gangfeltet er veldig nær rundkjøringen ved Metro (i Skårersletta). Skaper farlige situasjoner, må bråbremse.
- 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?

Næringsliv:

- Hva med tilreisende både sentre Triaden og Metro?
  - Mye kø inn og mindre folk
  - Fra eks. Nittedal og Oslo omegn
- Hvordan transportere innbyggere fra Ødegården/Fjellhamar til «Lørenskog sentrum» I stedet for at de drar til Strømmen/Lillestrøm/Oslo?

Belastende biltrafikk

- Hvorfor skal trafikken ledes inn i eldre bebyggelse i Løkenåsen, og forbi kirke/omsorgsboliger og i en sløyfe rundt sentrum? Det planlegges tett bebyggelse og legges vesentlig ulemper på det eksisterende.
- 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.
- Gamleveien må ikke bli en bussrelatert vei, da vil all biltrafikk forflyttes ned til Skårersletta.
- Beboere tett ved Nordliveien (blant annet i Søster Matildes gate) opplever trafikken på veien som belastende. Veien er skiltet med 70, overholdes sjelden, det er rett og slett en fartsetappe. Fører til ekstra støy fra veien, må være over tålegrensen av hva som er forsvarlig. Hvis fartsgrensen settes ned til f.eks. 50, vil det da begrense støyen?

Tilrettelegging for kollektivtrafikk:

- Husk å trekke erfaringer fra bussfelt på motorveien. Det skapte mer kaos for bussen enn at det ble bedre, resulterte i at det måtte fjernes.

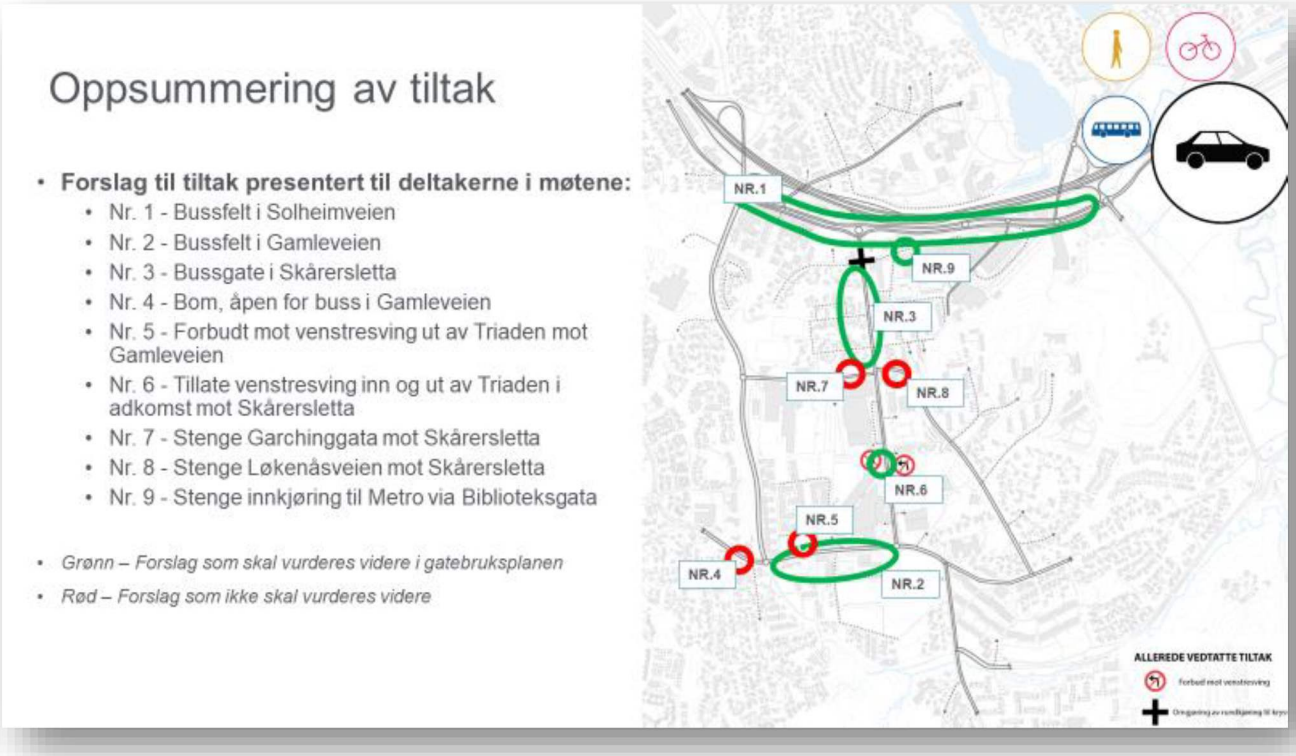
Behov for bil:

- Vi må ikke glemme at veldig mange er avhengig av bil. Frakte unger hit og dit i en travel hverdag. Må tilrettelegges. Buss og sykkel kan ikke brukes til alle formål.

3.3.3 Reaksjoner på forslag presentert

Lørenskog kommune presenterte tiltak for kjøremønster som er vurdert i forbindelse med gatebruksplanen på medvirkningsmøtene. Det har vært ønske om å få innspill på tiltak 1,2,3,6 og 9 vist og definert på kartet nedenfor, som er tiltak som er vurdert som interessante å ta med seg videre. I tillegg har vi også fått innspill på tiltak 5.

På møtene ble forslagene presentert med grønn tommel opp eller rød tommel ned. Forslagene med grønn tommel (markert grønn på kartet under), er forslag som er vurdert som interessante å utrede videre før medvirkningsprosessen. Forslagene med rød tommel (markert rød på kartet under), er forslag som er vurdert som ikke interessante å utrede videre før medvirkningsprosessen.



Figur 3.3 Referansenummer for tiltak til kjøremønster som ble presentert i medvirkningsmøtene.

3.3.3.1 Tiltak 1 – Bussfelt i Solheimveien

- Dårlig ide. Lage eget bussfelt i Solheimveien, skaper kø på Skårersletta
- Thurmannskogkrysset og kollektivbelastningen, innvirkning på flyt og gatebruksplanen?
- Hvordan vil dette slå ut sammen med redusert fremkommelighet til Metro via Skårersletta?
- Greit med kollektivfelt i Solheimveien
- Vi er positive til bussfelt, men mener at nåværende innkjøring til Metro fra rundkjøring må bestå.
- Positive til bussfelt her.
- Tilgjengelighet til Metro (kjøpesenter og boliger) begrenses kraftig.
- Se på prioritering av el-bil i tilknytning til kollektivfelt, fordel å åpne for el-bil i bussfelt
- Negativt: Se på bussfelt i et bredere perspektiv, ikke kun i avgrensede området.
- Antas at buss bruker begge kjørefelt for å komme gjennom rundkjøringa i øst. Situasjon med kø for øvrig trafikk i ett kjørefelt vil redusere framkommelighet for buss sammenlignet med i dag.
- 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.
- I utgangspunktet et godt forslag, men konsekvens av dette tiltaket i tillegg til stenging av Biblioteksgata bør kanskje utredes nærmere? Man bør også huske at Solheimveien er omkjøringsvei ved større hendelser på Rv159 og bør være dimensjonert for å unngå totalt kaos i området.

3.3.3.2 Tiltak 2 – Bussfelt i Gamleveien

- Positive til bussfelt her. Forutsetter økt veibredde.
- Vi ser ikke behov for bussfelt i Gamleveien.
- Fordel å åpne for el-bil i bussfelt
- Negativt- Se på bussfelt i et bredere perspektiv, ikke kun i avgrensede området.
- Ser ikke behov for bussfelt her, har bussen så problemer med å komme frem her?

3.3.3.3 Tiltak 3 – Bussgate i Skårersletta

- Ikke for den løsningen
- Bom på Skårersletta nord for LøkenåsveienBom 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.
- Ser ikke behov for bussgate i Skårersletta. Biltrafikken vil automatisk reduseres når bussen stopper i gata.
- Er det vurdert bussgate i Skårer syd, der hvor kafeer og restauranter bli etablert?
- Hvorfor er bussgaten avgrenset til nordlig del av Skårersletta?
- Positive til stenging for biltrafikk
- Negativ: Frykter overbelastning Nordliveien. 120-130 trailere pr. døgn må ivaretas – gjelder for Apotek 1. Betydelig varetransport til 120 butikker- Triaden må ivaretas.
- Positive til bussgate her. Forutsetter an utbedring av Nordliveien for ivaretagelse av økt trafikkmengde og økt forsinkelse.
- Ønsker at biltrafikken for hele Skårersletta opprettholdes.
- Med å stenge for gjennomgående trafikk og ha færre ut og inn kjørings muligheter til Triaden, vil Skårersletta bli den miljøgata man ønsker seg.
- 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.
- Ønsket er vel å føre trafikken over Garchinggata og Nordliveien? En omlegging som foreslått vil skape betydelig økt trafikk i Nordliveien og ny rundkjøring v/ Garchinggata vil ytterligere forsterke

kødannelser. Dette vil igjen kunne føre til at flere velger å benytte Gamleveien over Rasta, der vi over de seneste årene har opplevd betydelig økt trafikk gjennom bolig- skole- og barnehageområde med mangelfulle krysningsmuligheter og ingen støyskjerming.

3.3.3.4 Tiltak 5- Forbud venstresving ut av Triaden til Gamleveien

- Med kort vei til rundkjøring, hva skiller dette forslaget fra forbudet på Skårersletta?
- Utkjøring Triaden/Gamleveien – Steng for venstresving ut av senteret. (Prøv å kjøre ut her til trafikkerte tider.)
- Ikke aktuelt
- Enig i forslaget
- Spørsmål om forbudet mot venstresving ut mot Gamleveien fra Triaden bør tas opp til ny vurdering.

3.3.3.5 Tiltak 6 – Tillate Venstresving inn og ut av Triaden i adkomst mot Skårersletta

- Positiv for handelen forutsatt tilstrekkelig veinett, les forebygger kø.
- Vi mener at det er viktig å omgjøre vedtaket om å forby venstresving ut av Triaden. Dette må være tillatt.
- Positive, men bekymret for opphoping i P-hus-. Ønsker venstresving også mellom NAV og Apotek 1
- Tillat venstresving ved Triaden
- Uten venstresvingefelt vil venstresvingende trafikk måtte stå i samme kjørefelt som øvrig trafikk mens den venter på luke, og vil potensielt kunne blokkere for bussen. Samtidig vil venstresving uten eget venteareal som i tillegg skal krysse gang- og sykkelveg i avkjørsler være en trafikksikkerhetsmessig utfordring.

3.3.3.6 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.
- Hensynta beboere på taket til Metro
- Varemottak for blant annet Coop Mega i Biblioteksgata
- Biblioteksgata har ikke gjennomkjøring, og kan ikke stenges for enveiskjøring
- Metro har behov for Biblioteksgata og tilgjengelighet inn og ut mot Skårersletta
- Metroparkering stenging innkjøring er bare tull. Kronglete gjennom p-huset. Klarer ikke stor biler.
- Vi er for forslag 9 for å aktivere sentrum.
- Positive til dette.
- Stenging vil skape utfordringer for trafikk til senteret. Uten innkjøringsmulighet fra Biblioteksgata vil bilister som ønsker å parkere på bakkeplan måtte kjøre via Solheimsveien og gjennom parkeringskjelleren, som ikke er dimensjonert for slik avvikling.
- Forslaget vil øke belastningen på nevnte innkjøring betydelig. I kombinasjon med planlagt kollektivfelt i Solheimveien og dermed ett kjørefelt, samt at det innenfor "porten" er få meter til en flaskehals i innvendig kryss/rundkjøring, framstår dette som en løsning som kan skape store trafikale utfordringer i Solheimveien.

3.3.4 Andre innspill knyttet til bil

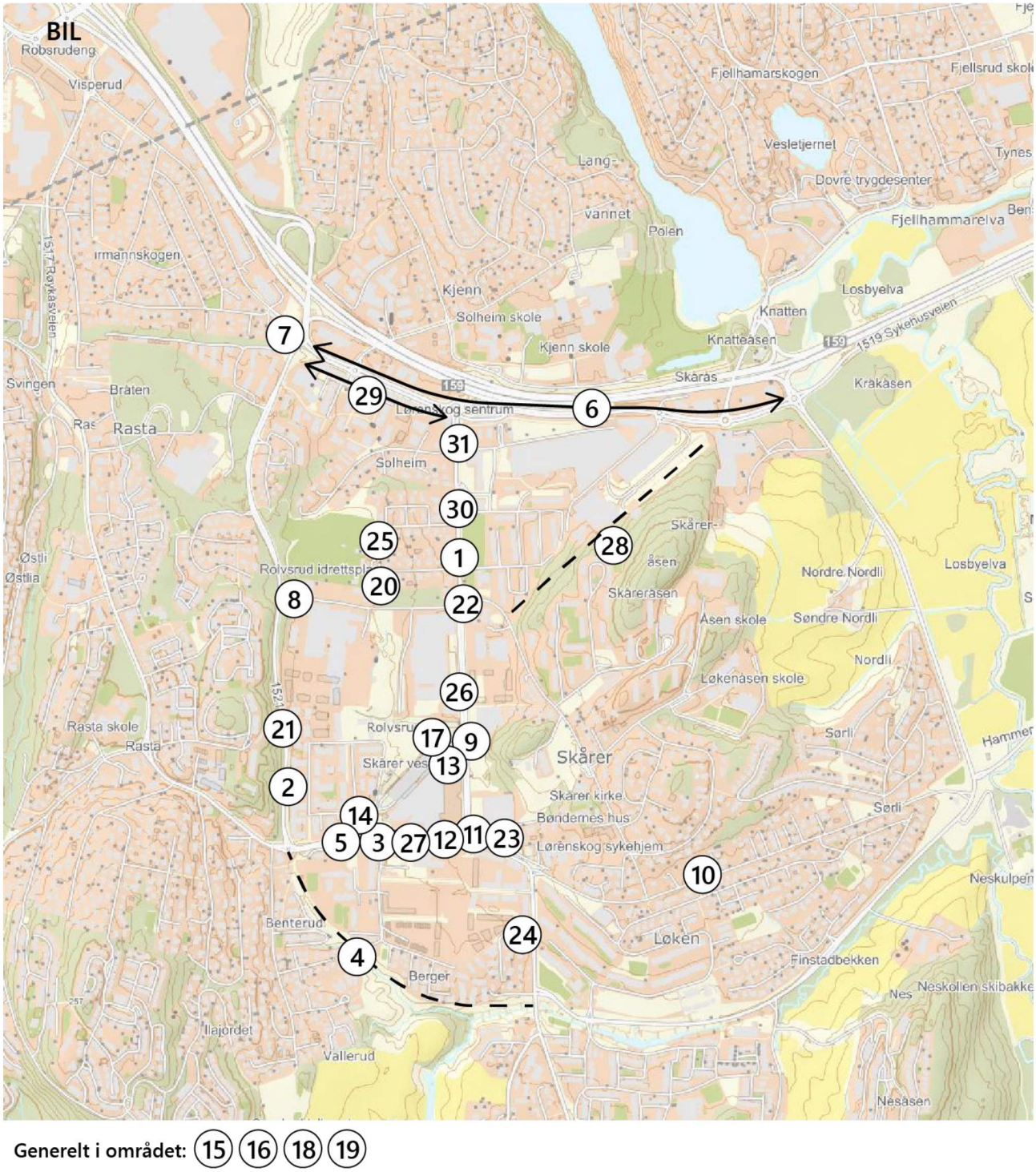
Parkering

- Er veldig for flere parkeringsplasser under bakken.
- Viktig at de som har/kjøper leiligheter har mulighet til besøk. Parkeringsmuligheter for familie og venner. Gjerne under bakken, men ikke fjern eller ikke bygge p-plasser i nærheten av leiligheter.
- Betalbare p-plasser så man kan ha gjester
- Kommunens tjenestebiler bør ha mulighet for parkering.
- Ønsker flere parkeringsplasser i kveldstid og eventuelt busser til forskjellige blokker.
- Dere nevnte ikke noe om parkeringsplass der folk bor. Vi ønsker fortsatt 1-2 biler per familie, men vi behøver ikke kjøre i sentrum.
- Sørg for bedre parkeringsmuligheter også for folk som bor i sentrum, altså privat parkering
- Parkering Metro- dårlig konstruksjon/plan på P-huset vil gi kø/vanskelig fremkommelighet til taket for ute parkering
- Manglende gjesteparkering for boliger gir ensomhet- familie/venner kommer ikke når det tar 2-timer hver vei med kollektiv og bare 15 min med bil.
- Fjern parkering
- Metro p-kjeller oppleves som full (tilbakemelding x2)
- Manglende p-plasser for Skårersletta 50
- Det bør vurderes å anlegge en større innfartsparkering i tilknytning til bussterminalen, som også kan fungere som avlastning til Metro ved større arrangementer i tilknytning til Kjenn og Lørenskog Hus Bør anlegges nær gangbroforbindelse til sentrumssiden.
- Hadde vært GODT med innfartsparkering ved buss/togknutepunkt.

Andre innspill

- Rive bensinstasjoner → ladestasjon
- Fra stasjonsbyen må også kunne komme til sentrum. Dvs. bil eller bil + p
- God fremkommelighet og tilgjengelighet for tjenestebiler (Kommunale)
    - Slik som; Fysioterapeuter, hjemmehjelp/hjemmesykepleie, teknisk osv.
- Mesteparten av bilbruken er utenfor Skårersletta
- Ha varelevering FØR åpningstid av kafeer, butikker osv.
- Mener rundkjøringene må være store nok til at trailere opp mot 25 meter kommer smidig rundt dem. Er bekymret for varelevering til Skårersletta 53-55. Det blir bratt fra Nordliveien og ned til innkjøringen til Apotek 1 der den er i dag. Særlig utfordrende for vogntog!

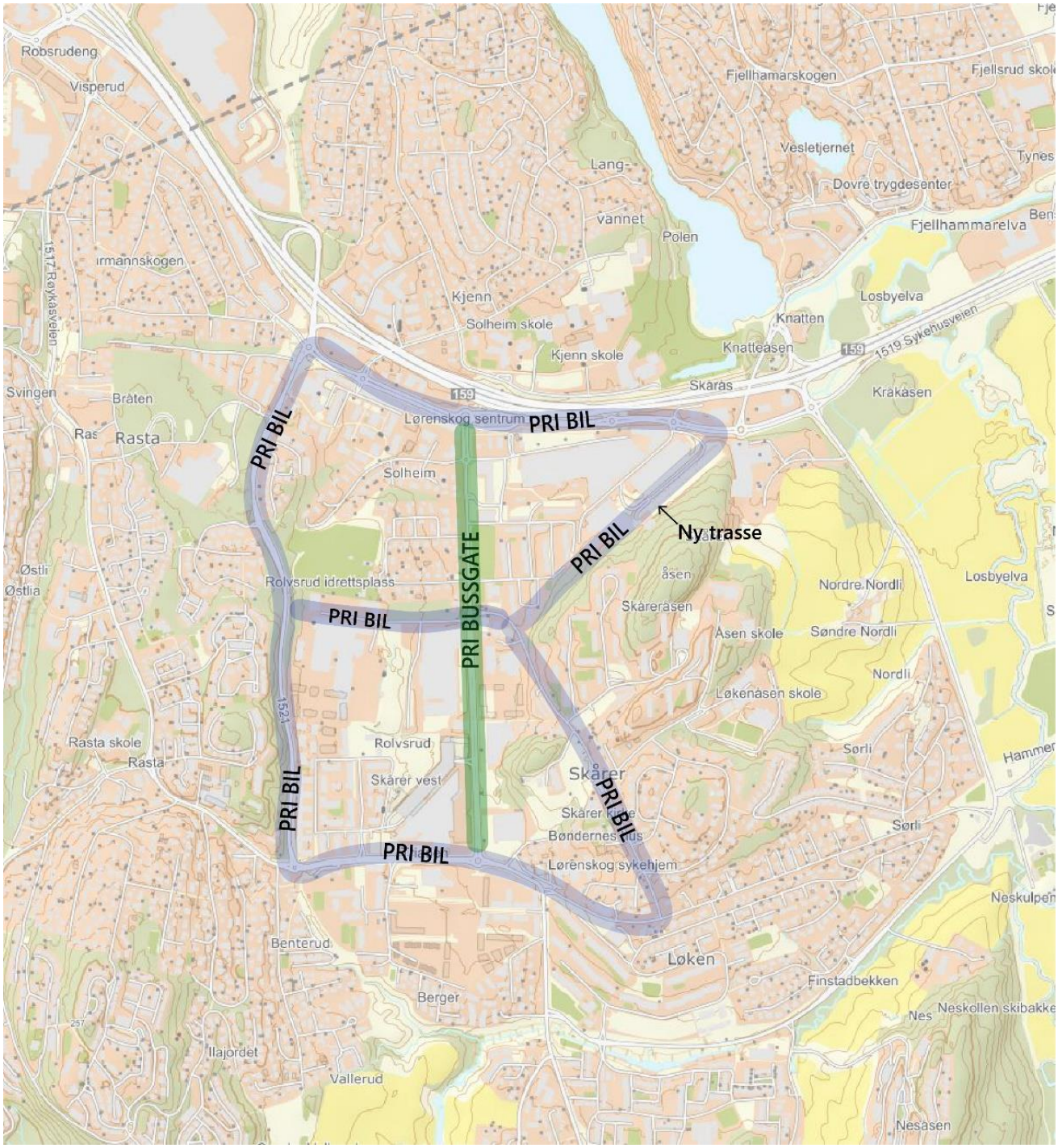
3.3.5 Stedsspesifikke innspill til tiltak bil



Figur 3.4 Referansenummer for stedsspesifikke tiltak for gående, jf. Tabell 3.3

Tabell 3.3 Stedsspesifikke tiltak med referanse til kart i Figur 3.4

Beskrivelse av tiltak
1. Lavere fartsgrense gjennom sentrum 2. Redusere hastighet på Nordliveien 3. Fartsdump på Gamleveien (mellom Skårersletta og Nordliveien), for å redusere farten på denne strekningen 4. «Ringveien» eller Miljøkulvert, med utredning av ny vei mellom Finstad og Gamleveien 5. Rundkjøring i avkjørselen til Triaden mot Gamleveien 6. Bussfelt i Solheimveien 7. Planfritt kryss i Thurmannskogkrysset 8. Lyskryss i det nye krysset Nordliveien x Garchinggata 9. Bussbom rett før avkjøringen til Triaden 10. Åpne bussbom på Gamleveien 11. Stenge Nordliveien/Gamleveien for tungtransport 12. Midtdeler på Gamleveien, og kun «høyre-av-høyre-på» 13. Tvungen venstresving ut fra Triaden inn på Skårersletta 14. Flytte avkjørselen til Triaden til kun Gamleveien 15. Diverse innspill om faser for utbygging 16. Bomring rundt Lørenskog sentrum, for å redusere biltrafikken på Skårersletta 17. 18000 kvm større Triaden med utkjøring ut i Skårersletta. Hvordan skal dette praktisk forenes med sykkel og gående i Skårersletta? 18. Diverse innspill om parkering i Lørenskog sentrum, både ønske om private parkeringsplasser for beboere og gjester, men også parkeringsplasser knyttet til handel og fritidsaktiviteter 19. Dimensjonere rundkjøringer for trailere, spesielt for Nordliveien/Garchinggata 20. Gode transportløsninger for å frakte folk til og fra Rolvsrud 21. Tiltak på Nordliveien for å redusere støy og støv (ekskl. hastighetstiltak) 22. Stenge Skårersletta for gjennomgangstrafikk 23. Forbedre sikt i kryss ut på Gamleveien fra Lørenskog sykehjem 24. Forbedre farlig kryss ut fra Rema 1000 og ut i Losbyveien 25. Ny avstikker Garchinggata – Trygvesvei 26. Bom sør på Skårersletta 27. Bussfelt på Gamleveien 28. Forslag Lørenskog-ringen (med kobling av Løkenåsveien og Solheimveien på baksiden av Metro), se også Figur 3.5 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. 30. Det foreslås å utforme hele Skårersletta som miljøgate, fremfor å kun ha bussgate i nordre del – både av hensyn til trafikksikkerhet og trafikkavvikling, og av gatas funksjon som adkomst til relativt mange boliger og næring. 31. Foreslår å vurdere forbud mot venstresving ut fra Biblioteksgata for å bidra til å redusere trafikken i Skårersletta.



Figur 3.5 Forslag til Lørenskog-ringen (med kobling av Løkenåsveien og Solheimveien på baksiden av Metro), jf. Punkt 28 i Tabell 3.3

3.4 Kollektivtrafikk

Innkomne innspill for gående viser tydelig engasjement for forbedring av kollektivtilbudet i Lørenskog sentrum.

Typiske innspill av betydning for videre arbeid med gatebruksplanen går i hovedsak ut på at det bør bli lettere å benytte kollektivtransport, at antall holdeplasser bør opprettholdes og at kvaliteten på holdeplassene bør økes (fine leskur, potensielle som møteplass, viktig med universell utforming m.m.). Det ble også uttrykt en del skepsis rundt bruk av kantsteinsstopp.

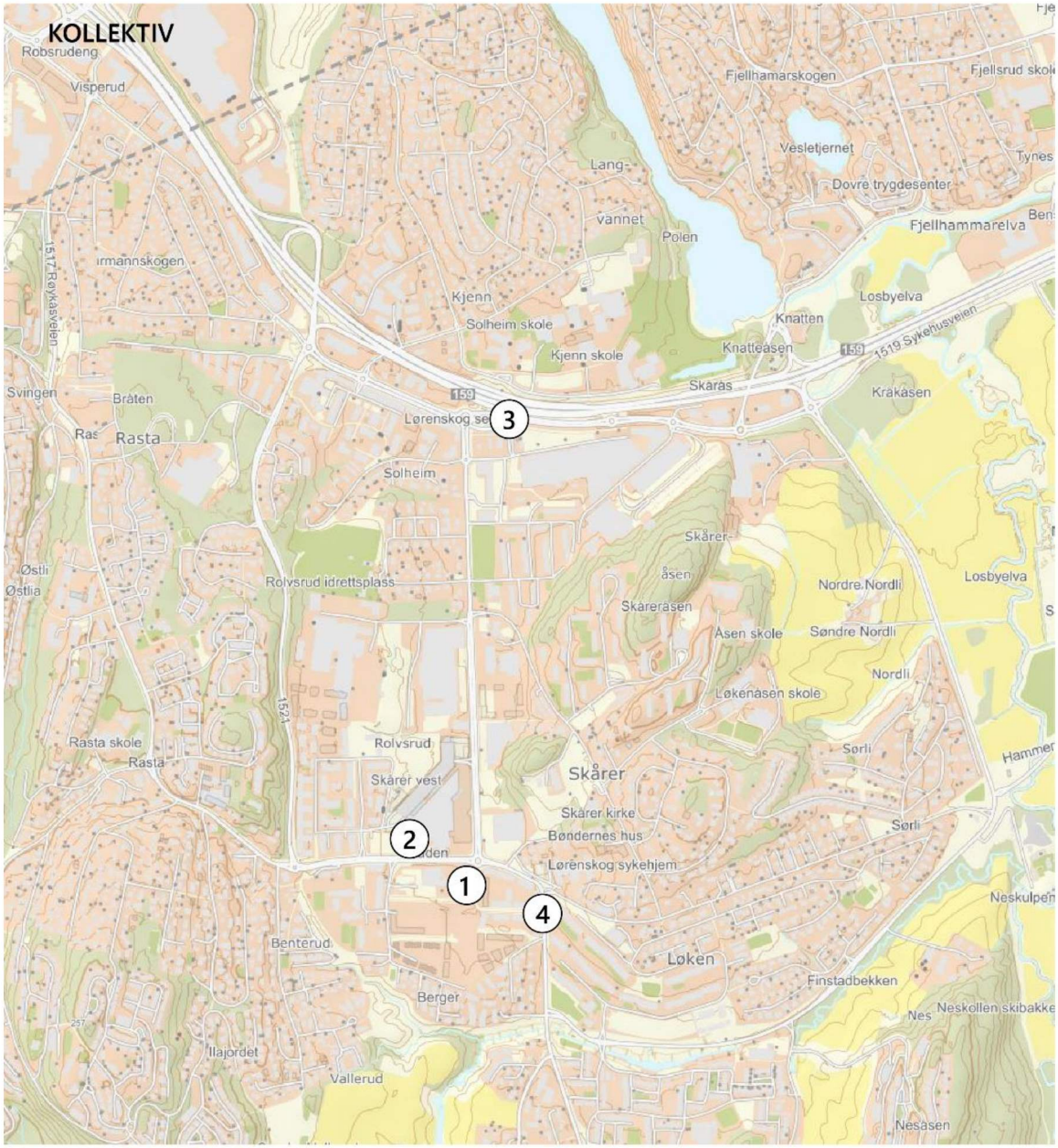
3.4.1 Innspill for videre arbeid med gatebruksplanen

- Ønsker om bedre kollektivtilbud:
    - Kollektiv er tungvint, i og til og fra Lørenskog
    - Mer kollektivtransport
    - Bedre kollektivtilbud → tilrettelegge for buss
    - Eget felt for buss er viktig. Bussen må komme raskt frem.
    - Lettere å ta buss til Lørenskog stasjon.
    - Hvordan koble folk til toget? (sykkel, gange, buss)
- Holdeplasslokalisering:
    - Beholde bussholdeplassene. Dette gjør det lettere og mer attraktivt å ta kollektiv.
    - Bussholdeplasser bør ikke være med alt for lang avstand, ikke alle som er friske til beins.
    - Bergerveien bussholdeplass er veldig fint, ikke flytt denne.
    - Holdeplass ved Togstasjonen, Metro, Triaden, Sørlihavna- møtepunkter der man ofte må bytte fremkomstmiddel/venter.
    - Tror ikke på å kutte ned på antallet busstopp
    - God/Sømløs overgang mellom buss Gamleveien/Skårersletta
    - Kun to busstopp på Skårersletta er nok, en i hver ende.
    - Flytte den nordligste busstoppen på Skårersletta. Skaper farlige situasjoner for andre trafikantgrupper slik løsningen er i dag.
- Holdeplassutforming:
    - Finere bussholdeplasser
    - Kan bli møteplasser.
    - Tenk på universell utforming av holdeplasser, og at alle skal komme seg til holdeplassene.
    - Hvordan skal funksjonshemmede komme seg av og på bussen på kantsteinstoppene? (Bla. Leddbusser).
    - Kantsteinstopp for buss medfører i at det hindrer biler å komme frem og det oppstår kø. Tomgang er ikke miljøvennlig!
    - Skikkelig leskur som beskytter mot vær og vind på alle bussholdeplasser er viktigere enn lekeapparater/ting og se på!
- Annet:
    - Bussene vil ikke bremse farten på bilen, til det går det for få busser og gate er helt rett.
    - 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.

3.4.2 Generelle innspill for kollektivtrafikk

- Innspill til busstilbudet (styres av Ruter):
    - Billigere busser/gratis buss- gjør at folk bruker den.
    - Bedre busstilbud fra Skårersletta (Gamleveien) til Lillestrøm og Lørenskog stasjon. Hyppige avganger hele dagen (døgnet) også «på tvers» i Lørenskog. (Langs Skårersletta, Skårerveien, til togstasjonen)
    - Foreslår at man setter opp «materuter» fra de forskjellige delene av Lørenskog og inn til Skårersletta. Dette for å gjøre det attraktivt/enkelt å ta vinglasset lørdag ettermiddag :) Og for å unngå at vi heller tar bussen til Oslo for å ta vinglasset der. Vil man ha mer forgjengere og mindre biler + mer folk i Lørenskog sentrum er dette viktig. Må være enkelt og attraktivt å dra inn til Skårersletta.
    - Flere busser og rask traseer til Oslo
    - Direkte buss fra Skårer Syd og til toget. Få toget som en viktig transport og at det integreres i kollektivtrafikken mot Oslo.
    - Bedre busstilbud til Lillestrøm og (fra Gamleveien) Lørenskog stasjon. Ofte avganger.
    - Dersom man ønsker at folk i Kurland og Barliområdet skal benytte seg av buss for å komme seg til Triaden, hvorfor skal de nå etter omleggingen av bussrutene måtte bytte buss på Ahus?
    - Er det mulig med en bussforbindelse fra/til fra Lørenskog sentrum – Losby gods
    - God/Sømløs overgang mellom buss Gamleveien/Skårersletta
    - Bussen kommer hyppig nok i dag
    - Kan vi få buss på Nordliveien, takk
    - Skåreråsen: Se på ordet: skulle tru vi hører hjemme på Skårer, men siden omleggingen av buss så flytter åsen for seg sjøl. Mange eldre i et godt etablert bo-område har blitt en utkant. (oppoverbakke=nedoverbakke=tid/belastninger)
    - Er det tanken å flytte 'busstasjonen til å være langs Skåresletta? Eller er det bare de vanlige bussene som skal gå der. Pt er det bare 2873, 310,315 som stopper på Skårersletta. Ikke mange avganger per time der.
- Ønske om eget busstilbud i sentrum:
    - Ringbuss «Lørenskog bussen» “Hop-on-hop-of”
    - Forslag til Skårersletta «Lille Manhatten» - En el-buss som går frem og tilbake kontinuerlig (som man kan hoppe på og hoppe av). Mini-pendelbuss på Skårersletta. Mellom metro og Skårer syd
    - Autonome busser/selvkjørende busser som går kontinuerlig på Skårersletta
    - Gratis ringrute Løkenåseveien-Skårersletta-Ahus
    - Gratis busstransport fra Metro til Losby i helgene.
- Fortgang i A-hus banen.

3.4.3 Stedspesifikke innspill for kollektivtrafikk



Figur 3.6 Referansenummer for stedsspesifikke tiltak for gående, jf. Tabell 3.4

Tabell 3.4 Stedsspesifikke tiltak med referanse til kart i Figur 3.6

Beskrivelse tiltak
1. Etablering av ny bussterminal ved Skårer Syd- med shuttelbuss til bussterminalen ved Solheimveien 2. Bussholdeplass som egner seg til møteplass 3. Bussterminalen egner seg til møteplass 4. Bussholdeplassen ved Bergerveien bør legges nærmere Skårersletta

3.5 Byliv

Flere av innspillene som kom inn under medvirkningsmøtene handlet om hvordan og hva som skal til for å skape et levende sentrum i Lørenskog. Flere etterspør mer liv i gatene, og presiserer at spesielt Skårersletta i dag fremstår som en bilgate som er lite tilrettelagt for andre trafikantgrupper.

3.5.1 Innspill for videre arbeid med gatebruksplanen

- En rekke av innspillene omhandler hva som bør tas hensyn til i utforming av og trafikkavvikling på Skårersletta:
    - Hvor er livet i gata i dag?
    - Positive til å gjøre Skårersletta mer attraktivt enn det er i dag
    - Utvikle til pent gateløp
    - Å stenge Skårersletta for annet enn buss kan føre til at folk ikke vil bruke de nye «åpne arealene»
    - Dersom man ønsker liv i sentrum, ønsker vi å opprettholde tilkomst til Skårersletta og forsterke attraktiviteten til sentrum iht. VPOR. Sentrum bør være lett tilgjengelig for alle.
    - Det er paradoksalt at man ønsker et helhetlig sentrum, mens ved å stenge Skårersletta for trafikk deler man opp og fragmenterer sentrum.
    - Triaden og Metro drivkraft for å skape liv i Skårersletta. Redusert tilgang sentre kan påvirke «livet» i nye Skårersletta negativt.
        - Mye kø inn og mindre folk
        - Hva vil skje med tilreisende fra andre steder, slik som Nittedal og Oslo omegn
        - Beboere i nordre del tilhører Metro
        - Beboere i søndre del tilhører Triaden
    - Skårersletta sin utforming er allerede bestemt, kommer til å bli like grå og kjedelig.
    - Skuffende at vi ikke kunne være med på å utforme gata. Vi kunne fått muligheten til å komme med mere innspill til utformingen av gata. Tankene rundt Skårersletta er lite fremtidsrettet.
- Hvem skal sentrum være for?
    - Hvordan sikre transport til befolkningen fra Ødegården/Fjellhamar til «Lørenskog sentrum» slik at de ikke drar til Strømmen/Lillestrøm/Oslo?
    - Viktig: Ikke fordriv bilene så innbyggeren drar ut av kommunen for å handle større varer, fordi de ikke kommer frem lokalt.

3.5.2 Generelle innspill knyttet til byliv

- Etablering av flere grøntområder, parker og trær i bybilde:
    - Ønsker mer grøntområder, gress og skog.
    - Beplantning, grønne lunger
    - Bevar Skogen mellom Skårersletta Kvartal og Skårer Gård
    - Ønsker trær langs Skårersletta.
    - Trær og atter trær. Disse tar opp forurensning og lyd. Vi får et mer menneskelig miljø.
    - Trenger trær som tar opp lyd og vind
    - Møteplasser og parker

- Grønt lokk over Strømsveiene: Flere av innspillene beskriver et ønske om å etablere et lokk over rv. 159, som kan danne et grønt lokk i nordlig del av sentrum. Det bør planlegges for gradvis utbygging av lokk.
- Gjøre grøntområder/parkområder ferdig så raskt som mulig f. eks Allmenningen.
- Det ble også nevnt et parkdrag el.l i tilknytning til Skårer Gård. Jeg håper dette innebærer at det åpnes opp mellom Skårer Gård og Skårersletta (ved "hundegården") da det her ligger til rette for en aktivitetspark med f.eks. ski-/akebakke.

- For å få et levende sentrum, må byrommet være aktivt og attraktivt å oppholde seg i:
  - Ønsker kafeer butikker, og steder å ta en matbit eller et glass vin i sentrum
  - Husk at det fortsatt er kalde og sure høst- og vinterdager. Tenk på det når dere planlegger Skårersletta- overbygg over utstillingsvinduene, slik at det er ok å gå et stykke for å komme til en butikk midt på, uten å «blåse bort»- «regne vekk» eller måtte kave i snø.
    - Innhold i 1.etasjer må være attraktive, også i gatenettet rundt Skårersletta
  - Gjør mer attraktivt, fjern parkering og etabler åpne fasader
  - Ikke bygge så høyt
  - Vi bygger boliger som folk skal bli i, men vi ønsker også at de skal kunne leve der
  - Mindre leiligheter
  - Ønsker offentlige toaletter utenom sentrene og restauranter.
  - Bedre fritidstilbud og møteplasser, andre steder enn Lørenskog hus
  - Flere idrettshaller
  - Klatrepark/familiepark med start Skårersletta-Løkenåsveien gjennom skogen ved Skåreråsen og opp til skogen på oversiden av Åsen skole. Her kan det lages klatrepark, familie o-løype, quiz-løype, leke-stasjoner mm.
  - Kunst ute i gaterommet
  - Offentlig rom, tilgjengelighet for alle
  - «Rullebånd» i etapper på sletta, ref. Bilbao. På denne måten kan kanskje flere komme seg litt mer ut.
  - Ønsker benker ved Skårer Gård og i park ved siden av.
  - Lekeapparater, gjerne kombinert med kunst som kan benyttes til lek
  - Personlig ønsker jeg et fora hvor vi i Lørenskog kan bli spurt om hvilket servicetilbud vi ønsker oss på Skårersletta.
  - Flere aktiviteter for barn og unge:
    - Badeland, minigolf, sjekkeplass og bordtennis.
    - Små kaféer, restauranter
    - Danse utested?
    - Områder for minikonserter, opptredener, «speakers corner»
    - Isbelagt overflate.
  - For å få til en levende gågate må det være mer enn kaffebarer, lekeplasser og frisører der. Tenker meg en gågate med følgende nye aktiviteter:
    - Kommunale kontorer som har mye besøk av publikum
    - Frivillighetssentralen – lett synlig på gateplan for alle som vil stikke innom
    - Vaksinekontoret, legekontor, tannlege, helsestasjon for barn og ungdom
    - Vi trenger vel ikke flere matbutikker – de bør vel være der de er for å holde liv i kjøpesentrene, likedan med klær?
    - God tilgjengelighet for personer med rullator og rullestol, busser som er tilpasset dem.
    - Gjerne forsamlingslokaler for frivillige aktiviteter og lag i kommunen

- Vil utbygningen og befolkningsveksten gi utfordringer i fremtiden?
    - Det ble i rådmannens foredrag pekt på at Lørenskog sentrumsområde ferdig utbygd, slik planene er i dag, vil få landets høyeste befolkningstetthet - dette i kontrast til at Lørenskog ikke har bystatus. Det er fint at kommunen får et befolkningsgrunnlag for et levende sentrum, men må det befolkes SÅ tett for å få det til? På hvilken måte vil kommunen sikre at befolkningstetthet, bo- og gatemiljø ikke fører til ghettolignende miljø, uro og annen uønsket aktivitet som kan ødelegge for det ønskede sentrumslivet i lang tid?
    - Er det gjennomtenkt at så mange mennesker på så lite område er samlet og utfordringer dette nok vil skape. Infrastruktur, tilbud til barn og unge, tilbud til seniorer, støy og uro med en slik tett befolkningsvekts på alle fronter. Dette ble det lite gått igjennom som nok er det beboere i Lørenskog kommune når nå er urolig for. Vi trenger ikke være best på utsiden hvis man ikke klarer å ta vare på det som rører seg på innsiden av Lørenskog.

4 Vedlegg

Videre følger en liste over alle vedleggene som ligger ved som grunnlag for denne rapporten.

4.1 Vedlegg 1 – Interessentanalyse

Interessentanalyse for Lørenskog sentrum

4.2 Vedlegg 2 – Plan medvirkningsaktiviteter

Medvirkningsplan – aktiviteter gjennomført i uke 38-39, ref. Figur 1.2

4.3 Vedlegg 3 – Invitasjoner

Invitasjoner til medvirkningsaktivitetene

4.4 Vedlegg 4 – Referat medvirkningsmøte - næringslivet

Referat medvirkningsmøte – avholdt 17.09.2019, klokken 08.00-10.00

4.5 Vedlegg 5 – Referat nabolagsmøtet - innbyggere

Referat nabolagsmøtet – avholdt 17.09.2019, klokken 18.00-20.00

4.6 Vedlegg 6 – Referat Løkenåsen skole – barn og unge

Referat medvirkning Løkenåsen skole – avholdt 18.09.2019

4.7 Vedlegg 7 – Referat frokostmøte - næringslivet

Referat frokostmøte – avholdt 24.09.2019, klokken 08.00-10.00

4.8 Vedlegg 8 – Referat åpent møte - innbyggere

Referat åpent møte – avholdt 24.09.2019, klokken 18.00-20.00

4.9 Vedlegg 9 – Dokumentasjon åpen kontordag - innbyggere

Dokumentasjon åpen kontordag – avholdt 26.09.2019, klokken 14.00-17.00

4.10 Vedlegg 10 – Sammenstilling innspill mottatt per e-post

Dokumentasjon av alle innspillene som ble mottatt på e-post: levendesentrum@lorenskog.kommune.no

4.11 Vedlegg 11 – Sammenstilling innspill mottatt i evalueringen

Dokumentasjon av alle innspillene som ble mottatt i evalueringen/Questbacken som ble sendt ut etter hver medvirkningsaktivitet