

Lørenskog sentrum

GATEBRUKSPLAN



Lørenskog kommune

Forord

Skårersletta skal bli en hyggelig sentrumsgate med folkeliv og aktivitet og trivelige møteplasser. Det bygges mange boliger i sentrum og den medfølgende veksten i persontrafikk skal skje med kollektiv, sykkel og gange. Skårersletta skal ha god fremkommelighet for syklende og gående, samt et attraktivt kollektivtransporttilbud.

Denne gatebruksplanen viser ulike trafikale tiltak på vei- og gatenettet i Lørenskog sentrum i forbindelse med at Skårersletta skal utvikles til sentrumsgate og at det er behov for å legge bedre til rette for andre reisemidler enn bil.

Norconsult har vært engasjert av Lørenskog kommune for å gjennomføre trafikkanalyser av ulike trafikkregulerende tiltak, fasilitere medvirkningsprosesser og utarbeide faggrunnlag for gatebruksplanen. Prosjektavdelingen i Lørenskog kommune har ledet arbeidet. Prosjektavdelingen, Strategi og samfunnsutvikling, Kommunalteknikk, Regulering, Byggesak og Geodata har deltatt i prosjektgruppa. Statens vegvesen Region øst og Ruter har også vært sentrale i arbeidet. Ledere av teknisk sektors ledergruppe og ledere for Strategi og samfunnsutvikling har vært i styringsgruppe for prosjektet.

Gatebruksplanen var på høring i perioden 22. november til 06. desember 2019 og behandles av kommunestyret i mars 2020.

Lørenskog

Ragnar Christoffersen
Rådmann i Lørenskog kommune

Innhold

Leseveiledning	6
Begrepsliste	7
Oppsummering	8
1 Innledning	9
1.1 Bakgrunn	9
1.2 Hva er en gatebruksplan	9
1.3 Bærekraftig mobilitet	9
1.4 Behov for å skape et sentrum	10
1.5 Områdeavgrensning for planen	10
2 Prosess og arbeidsform	11
2.1 Faglig tilnærming	11
2.2 Medvirkning	12
2.3 Trafikkanalyse	13
3 Gjeldende planer og føringer	14
3.1 Vedtatte planer	14
3.2 Relevante føringer	19
4 Mål og viktige hensyn	20
4.1 Mål for gatebruksplanen	20
4.2 Viktige hensyn for trafikanter	21
5 Dagens situasjon og utfordringer	25
5.1 Dagens vei- og gatestruktur	26
5.2 Forhold for gående	28
5.3 Forhold for sykkel	30
5.4 Kollektivtrafikken	32
5.5 Forhold for bil og parkering	34
6 Gatetyper i fremtidig sentrum	36
6.1 Inndeling i gatetyper	36
6.2 Fremtidig løsning for gående	40
6.3 Fremtidig anlegg for syklende	43
6.4 Fremtidig kollektivtilbud	46
7 Tiltak og løsninger	48
7.1 Tiltak som fremmer grønn mobilitet	48
7.2 Endringer i kjøremønster og veinett	49
7.3 Andre tiltak som er vurdert	51
7.4 Anbefaling	52
8 Oppsummering	53
9 Referanseliste	54

Leseveiledning

Denne rapporten presenterer gatebruksplan for Lørenskog sentrum. Plankart for fremtidig nettverk for gående, syklende, kollektiv og bil blir vist i kapittel 6. Hovedgrepene forklares i kapittel 7. Bakgrunn for valgene som er tatt i gatebruksplanen finnes i vedlagt trafikkanalyse (Norconsult 2019).

Kommunens videre arbeid med gatebruksplanen beskrives i kapittel 8. Her blir det forklart hvilke strategier og virkemidler som må til for å realisere gatebruksplanen.

Gatebruksplanen svarer på mål som er presentert i kapittel 4. Målene for gatebruksplanen bygger opp under visjonen om et levende Lørenskog sentrum. Her finner du også en beskrivelse av hva som er viktigst ved gatenettet for de ulike trafikantgruppene.

For å belyse de utfordringene og behovene som finnes i Lørenskog i dag har vi kartlagt dagens situasjon som det kan leses om i kapittel 5. Fra denne kartleggingen kom det frem at gatebruksplanen alene ikke kan løse alle utfordringer og behov for å utvikle et levende sentrum. Mer om dette står i kapittel 7 og 8.

Denne rapporten vil inneholde flere fagbegreper. På neste side finnes en begrepsliste som vil fungere som et oppslagsverk med forklaring av disse.

Begrepsliste

Allmenninger: Allment tilgjengelige gangforbindelser/byrom tilpasset opphold, byliv og gange.

Aksjonsradius: Rekkevidde.

Barriere: Hindring (f.eks. i form av store veianlegg) som gjør passering vanskelig eller umulig.

Bærekraftig mobilitet: Begrepet benyttes om å snu det tradisjonelle trafikkhierarkiet til å prioritere tilrettelegging for miljøvennlig transport, slik som gående, syklende og kollektivtransport høyest og bilbruk lavest.

Dekningsgrad (sykkel): Andelen av bebygd område/målpunkter innenfor 200 meter i luftlinje fra nærmeste definerte sykkelforbindelse i sykkelveinettet.

Finmasket (gate)nett: Et nettverk av transportforbindelser med mange alternative transportruter og kort avstand mellom kryssene.

Gang- og sykkelvei: Vei som deles mellom gående og syklende. Veien er skilt fra annen vei med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller på annen måte.

Gatebruksplan: En plan som anbefaler fremtidig hierarki for og bruk av gatene i et sentrumsområde for alle trafikantgrupper.

Gatehierarki: Rangering av gater etter bruksområde og viktighet.

Grøntstruktur: Helheten av alle de mer eller mindre sammenhengende, store og små grøntområdene i en by eller et tettsted.

Innfartsårer: En vei-/gateforbindelse som fører trafikk inn i et område.

Kollektivgate: Gate hvor det bare er tillatt for kollektivtrafikk, for eksempel trikk, buss og drosje.

Markedsgrunnlag (kollektiv): Potensiale for kollektivreisende knyttet til den enkelte holdeplass eller kollektivlinje.

Målpunkt: Allment tilgjengelige steder/områder med mange besøkende, som f.eks. skoler, idrettsanlegg, handelssentre eller kulturinstitusjoner.

Omstigning: Bytte fra et transportmiddel til et annet.

Sykkelsystem: Grupper av sykkelløsninger som tilrettelegger for samme syklemønster og plassering i trafikken.

Sykkelveinett: Veinett for syklende som kan bestå av veier med blandet trafikk, sykkelfelt og sykkelveier. Sykkelveinettet kan være delt inn i hovednett og sekundærnett. Hovednettet skal håndtere gjennomgående sykkeltrafikk, og følger hovedsakelig hovedveier og samleveier. På hovedsykkelveinettet skal det være høy standard på løsningene. Sekundærnettet skal gi adkomst til hovednettet og bidra til et mer finmasket sykkelveinett. På sekundærnettet sykler man ofte i blandet trafikk for eksempel på en boliggate / lite trafikkert bilvei.

Systemskifte (sykkel): Overganger/koblinger mellom sykkelsystem.

Trafikantgruppe: Gruppe med personer som ferdes i trafikken ved hjelp av samme type transportmiddel, for eksempel gående, syklende, bilister.

Transportmiddel: Enhver form for kjøretøy som forflytter mennesker eller varer.

VPOR: Forkortelse som står for 'Veiledende plan for offentlige rom'. Plantypen viser helhetlige grep for offentlige rom og fysiske strukturer, inkludert parker, torg/plasser, gater og andre forbindelser.

ÅDT: Årsdøgnetrafikk er summen antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, delt på årets dager, altså et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde

Oppsummering

Hovedfunn fra trafikkmodellering er at det er behov for å snu transporthierarkiet i Lørenskog sentrum fra bil som mest brukte transportmiddel over til sykkel, gange og kollektivtransport. Med den planlagte utbyggingen i sentrum blir det ikke plass for alle biler i gatenettet dersom alle fortsetter å kjøre bil i like stor grad som man gjør i dag.

For å få til en endring i hvordan vi reiser, er det viktig å gjøre det attraktivt å gå og sykle eller reise kollektivt. Det blir enklere å velge buss når bussen får kollektivfelt. Da kommer bussen fortere frem enn bil. Det blir tryggere å sykle når det bygges sykkelveier langs hovedveiene. Men det blir ikke hyggelig å gå eller sykle i et sentrum med bilkø, støy og støv. Mindre biltrafikk i sentrum er et mål i seg selv, og det vil også være et virkemiddel for å skape et mer attraktivt sentrum med gode oppholdsrom og mer byliv.

Hovedgrepet i planen er derfor å gjøre det lettere å reise miljøvennlig og mindre attraktivt å kjøre bil.

Et viktig grep er å bygge ut Skårersletta og Garchinggata til fotgjenger- og syklistvennlige gater med brede fortau og egne sykkelbaner. Skårersletta vil få 12 krysningspunkter og bussen vil stoppe i gata, ikke i busslomme. Slik sikres god fremkommelighet for buss og de som går og sykler, samtidig som sentrum fortsatt er tilgjengelig for bil.

I krysset Skårersletta-Garchinggata-Løkenåsveien blir det påbudt kjøreretning rett fram for alle for å motivere de som ikke har ærend i sentrum, til å kjøre rundt langs Solheimveien og Nordliveiene.

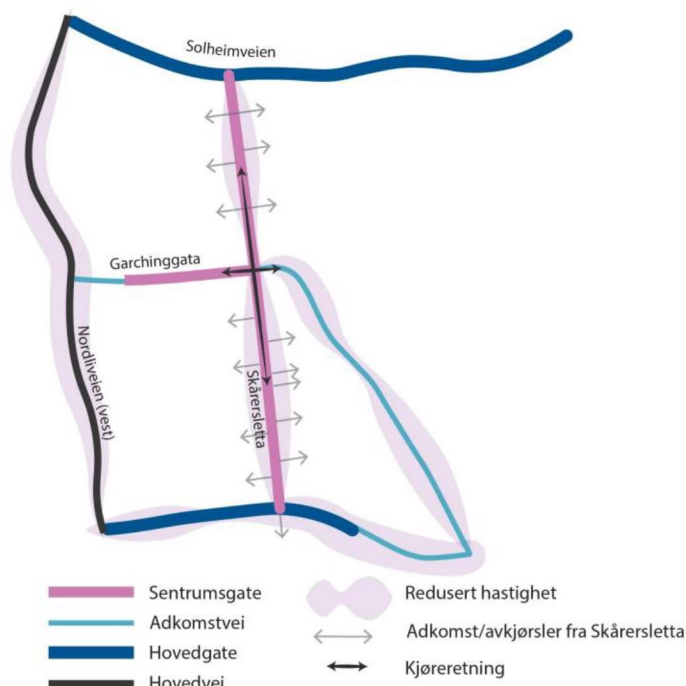
Når det blir mindre attraktivt å kjøre langs Skårersletta, vil det være mer trafikk i Gamleveien forbi Triaden og Skårer syd. Dette vil gjøre at bussen blir stående i kø. En større investering vil derfor være å bygge om Gamleveien til en bygate med kollektivfelt. Mens vi forbereder ombygging, kan vi etablere flere krysningspunkter over Gamleveien, sette ned farten og gjøre andre små tiltak som gjør det enklere for buss og folk.

Det foreslås også å gjøre om ett bilfelt i hver retning til kollektivfelt i Solheimveien. Trafikkmodellen viser at dette vil faktisk gjøre det enklere for alle trafikanter i Thurmannskogkrysset.

På sikt, hvis/når det blir behov for å dempe trafikken i Skårersletta, kan det innføres restriksjoner for gjennomkjøring i Skårersletta. I hvor stor grad, én- eller toveis, skilting eller bom – må det tas stilling til når den tid kommer.

Det foreslås også å sette ned hastigheten i sentrum.

Tiltaksoversikten oppsummerer utredninger og arbeidsprosesser som må til for å implementere grepene i gatebruksplanen.



Figur 0.1 Trafikalt hovedgrep i Lørenskog sentrum.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Utbygging av boliger i Lørenskog sentrum har pågått i flere år, og vil fortsette i årene fremover. Med tilhørende befolkningsvekst vil dette medføre en kraftig økning i transportbehovet. For at ikke dette skal skape en tilsvarende vekst i biltrafikken, trafikavviklingsproblemer og uheldige miljøbelastninger i sentrum, er det nødvendig å ta grep som gjør det enkelt å velge vekk bilen i hverdagen.

Gatebruksplanen er utarbeidet på bakgrunn av vedtak i sak 119/17 trafikale tiltak på Skårersletta (november 2017). Kommunestyret ba i den forbindelse om at innbyggere og næringsliv skal involveres i arbeidet med trafikkløsninger for Skårersletta.

1.2 Hva er en gatebruksplan

Gatebruksplan for Lørenskog sentrum skal anbefale og beskrive fremtidig bruk av gatene i sentrum for alle trafikantergrupper. Dette innebærer blant annet forslag til hovednett for sykkel, et mer finmasket gatenett for gående og nytt kjøremønster for bil. Gatebruksplanen skal også definere et tydelig gatehierarki for sentrumsområdet: tydeliggjøre hovedgater, hovednett for gående-syklende mm. Prioriteringer i gatebruksplanen vil dermed kunne bli avgjørende for hva slags mobilitetsmønstre som vil danne seg.

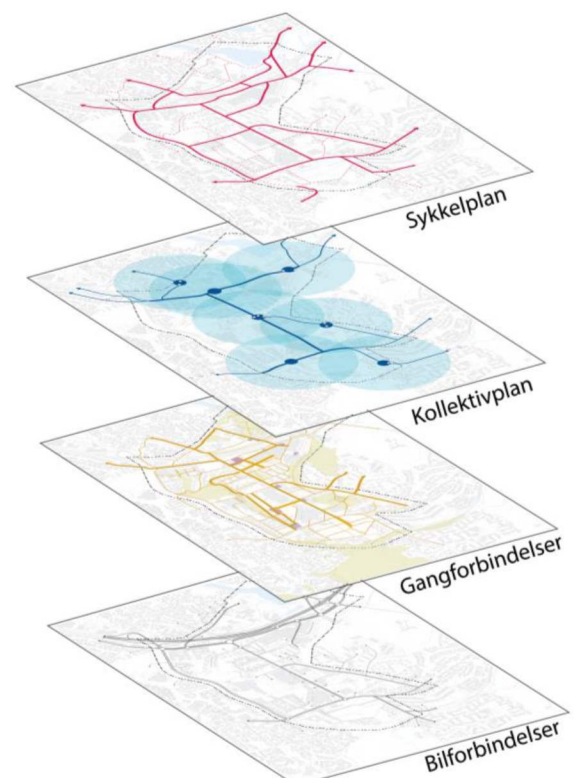
Gatebruksplanen vil fungere som en overordnet prinsipplan / veiledende plan som skal sikre helhet og sammenheng for trafikale løsninger i sentrum. Alle aktører som har prosjekter innenfor avgrensingen til gatebruksplanen må forholde seg til disse føringene. Dette kan dreie seg om strategisk planarbeid som kommunedelplaner; eller reguleringsplaner som legger grunnlaget for utbygging mm.

Planen er ikke juridisk bindende. Anbefalingene i gatebruksplanen må derfor innarbeides i andre planer eller avtaler som er juridisk bindende. Eksempelvis kan kommunen ved utbygging av større områder i en reguleringsplan stille krav om at det

tilrettelegges for hovedsykkelveinett med separate arealer for gående og syklende, i stedet for felles gang- og sykkelvei.

1.3 Bærekraftig mobilitet

Det er nær sammenheng mellom utbyggingsmønster, arealbruk og transportbehov. Spredt bebyggelse fremmer økt bilbruk, mens fortetting sentralt bidrar til økt etterspørsel etter andre effektive transportløsninger, både lokalt og regionalt. For å sikre en bærekraftig mobilitetsutvikling i Lørenskog sentrum innebærer dette valg av løsninger som prioriterer gående, syklende og kollektivreise, samtidig som tilgjengelighet for bilbasert transport reduseres. Planlagt utbygging med fortetting i sentrum er med på å bygge opp under en slik utvikling.



Figur 1.1 En gatebruksplan ser på trafikantergruppene i sammenheng og gir en anbefaling om hvem som bør prioriteres hvor i gatenettet

1.4 Behov for å skape et sentrum

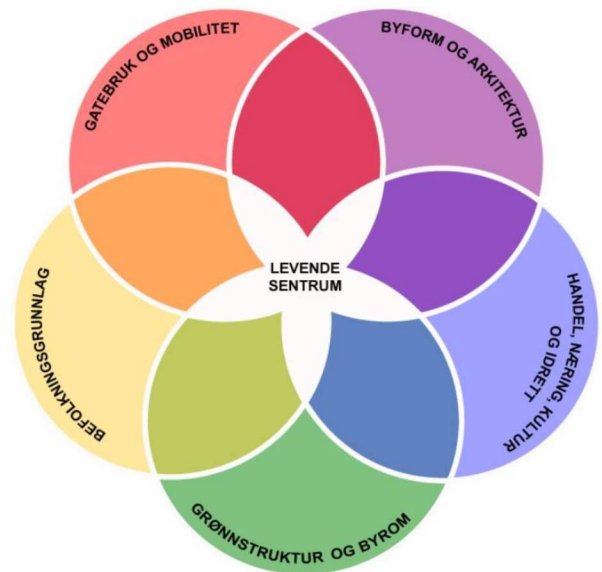
For å skape et levende sentrum som er attraktivt å oppholde seg i, må kommunen i tiden fremover tydelig prioritere gående og syklende. Løsningene og prinsippene som presenteres i denne rapporten bygger opp om en slik fremtid der Lørenskog over tid vil få et mer definert sentrumsområde.

For å lykkes med å skape et slikt sentrum kreves målrettet arbeid også på en rekke andre fronter ut over å bestemme ønsket gatebruk. For eksempel at næringsarealene langs gatene tas i bruk av butikker og tjenester som tiltrekker et variert kundegrunnlag, og at det er nok grøntstruktur, idrettsanlegg og spennende byrom med attraktive steder for alle aldersgrupper.

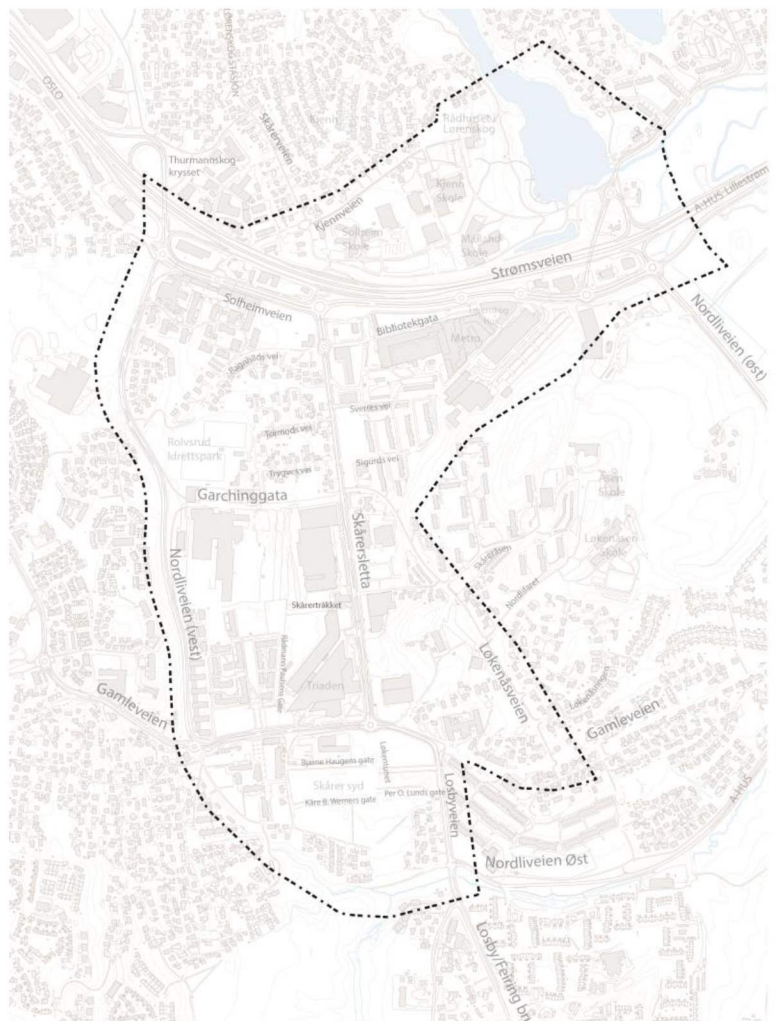
Når det gjelder byrom, parker, næringsutvikling og andre temaer som bidrar til sentrumsutvikling, så behandles de ikke spesielt i gatebruksplanen. Her vises det for eksempel til veiledende plan for offentlig rom for Lørenskog sentrum, næringsplanen og andre sektorvise planer/strategier i kommunen.

1.5 Områdeavgrensning for planen

Områdeavgrensningen for gatebruksplanen tar utgangspunkt i området som er definert som Lørenskog sentrum i veiledende plan for offentlig rom (VPOR). Området strekker seg fra Kjenn og Rådhusparken i nord til Finstadbekken i sør, Nordliveien i vest og Skåreråsen i øst. Innenfor denne avgrensningen angis gatetype og hvilke trafikanter som prioriteres hvor i vei- og gatenettet. Tilgrensende områder tas med i modellering av trafikken, men det vil ikke foreslås konkrete prioriteringer på vei- og gatenettet utenfor angitt områdeavgrensning.



Figur 1.2 Ulike sider ved stedsutvikling som bidrar til å skape et levende sentrum



Figur 1.3 Områdeavgrensning for gatebruksplanen

2 Prosess og arbeidsform

2.1 Faglig tilnærming

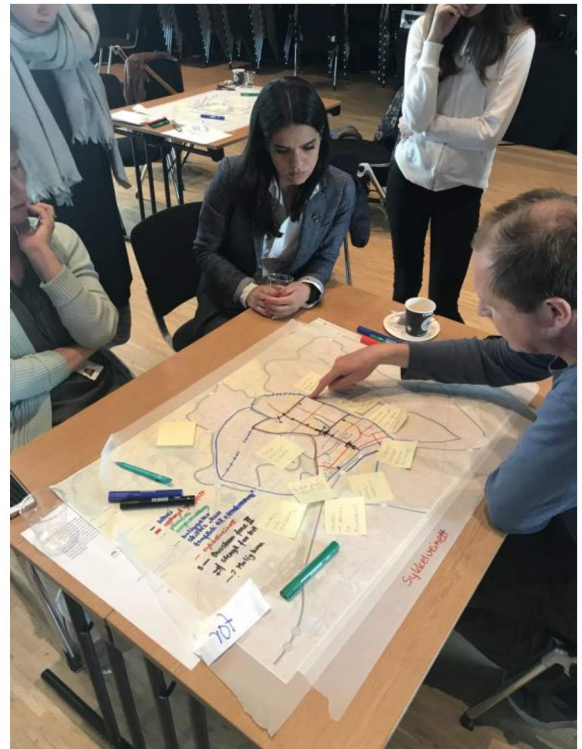
Arbeidet med gatebruksplanen har vært en omfattende prosess med involvering av en rekke ressurser internt i kommunen, faglig bidrag fra rådgiver og en omfattende medvirkningsprosess, der innbyggere og næringsdrivende m.fl. har vært involvert.

Gatebruksplanen er utviklet med forankring i konseptvalgutredning for Skårersletta, veiledende plan for offentlig rom for Lørenskog sentrum, gjeldende kommuneplan og plan for grønn mobilitet m.fl. Basert på foreliggende vedtak er det utarbeidet mål for selve gatebruksplanen, knyttet til hver av trafikantergruppene. Disse er illustrert med enkle figurer/diagrammer. I arbeidet har vi også sett på hva som skal til for å oppfylle gitte mål, og hvilke egenskaper som bør tilstrebes i de løsningene som velges.

Vi har kartlagt dagens situasjon, behov og utfordringer for alle trafikantergruppene. Vi gjennomførte også befaringer til fots, på sykkel og i bil. For å sikre lokal kunnskap og forankring ble det tidlig avholdt en workshop med prosjektgruppen i kommunen og med Statens vegvesen og Ruter. Her ble det skissert opp nettverk for bil og sykkel, med hovedmål om å sikre gode oppholdsarealer og god fremkommelighet og tilgjengelighet for miljøvennlig transport.

Dette ga innblikk i behov og konflikter, både planfaglig og politisk, og var utgangspunkt for å tydeliggjøre forslag til prioritering av trafikantergrupper på de ulike deler av gatenettet.

Konsekvensene av ulike valg knyttet til trafikale prioriteringer er synliggjort i forslag til plan, som ble brukt som grunnlag for medvirkning. Forslaget omfattet ulike løsninger for gående og syklende, samt ulike trafikale grep i Lørenskog sentrum, for eksempel kollektivfelt, restriksjoner for gjennomkjøring, pålagte svingebevegelser i kryss mm.



Figur 2.1 Seminar i kommunen for utarbeiding av et førsteutkast til gatebruksplan, mai 2019

2.2 Medvirkning

Det er gjennomført en omfattende medvirkningsprosess. Intensjonen med medvirkningsprosessen var å involvere interessentgruppene som representerer innbyggerne og næringslivet i Lørenskog sentrum, for å kunne innhente et størst mulig spekter av innspill til løsninger for fremtidig gatebruk i sentrum.

Vi gjennomførte to store arrangementer for næringslivet, ett nabolagsmøte, ett åpent møte for alle, en åpen kontordag og flere særmøter med enkeltinteressenter. Vi gjennomførte også et tilpasset arrangement på Løkenåsen skole. I tillegg er det kommet mange skriftlige innspill på e-post i etterkant av arrangementene. Innspill er vurdert i forhold til relevans og i hvilken grad de bidrar til måloppnåelse for gatebruksplanen. De som er relevante for gatebruksplanen ble tatt med i faglige vurderinger ved ferdigstilling av forslag til gatebruksplanen. De øvrige ble tatt til orientering og videreformidlet til andre avdelinger i kommunen der det var relevant.

Tilbakemeldingene i medvirkningsprosessen viser at de ulike interessentene har ulike behov og ønsker. Beboere ønsker mindre trafikk, mens næringslivet er opptatt av enkel tilgang for kunder og varelevering. Generelt er alle enige om at kollektivtilbudet må styrkes og at gode forbindelser for gående og syklende må prioriteres.

Medvirkningsprosessen er dokumentert i egen rapport, der alle mottatte innspill er gjengitt.



Figur 2.2 Mange presentasjoner og diskusjoner i løpet av 2 uker med medvirkningsarrangementer

2.3 Trafikkanalyse

Som del av grunnlaget for utvikling av gatebruksplanen er det gjennomført en egen trafikkanalyse. Hensikten er å avdekke effekten av planlagt utbygging i sentrum på trafikkmengder og fremkommelighet for bil- og kollektivtrafikk med og uten de ulike trafikale tiltak. Det er utarbeidet en prognose for fremtidige trafikkmengder i Lørenskog, basert på forventet nyskapt trafikk fra planlagte utbyggingsprosjekter. Analysen omfatter ikke endring av reisemiddelvalg, dvs. bilister i modellen fortsetter å kjøre bil tross lange køer, der man i virkeligheten mest sannsynlig hadde latt bilen stå og heller valgt å gå, sykle eller tatt bussen.

Tiltakene som vurderes i trafikkanalysen ble definert i starten av arbeidet, bl.a. gjennom workshop med deltakelse fra kommunen, Statens vegvesen og Ruter. Det kom opp ytterligere mulige tiltak gjennom medvirkningsprosessen. Tiltak egnet for vurdering ved bruk av trafikksimuleringsverktøy er satt sammen i pakker kalt tiltaksalternativer. Tiltaksalternativene er vurdert etter hvor godt de oppfyller mål for gatebruksplanen. Konklusjonene fra trafikkanalysen baseres på en helhetlig vurdering av resultatene fra trafikksimuleringen samt kvalitative vurderinger av tiltakene for alle trafikanter. Foreslåtte tiltak og innspill som ikke er egnet for analyse i trafikksimuleringsverktøyet, er diskutert og vurdert kvalitativt. Analysen av tiltakene i trafikksimuleringsverktøyet er utført i tre faser, se Figur 2.3.

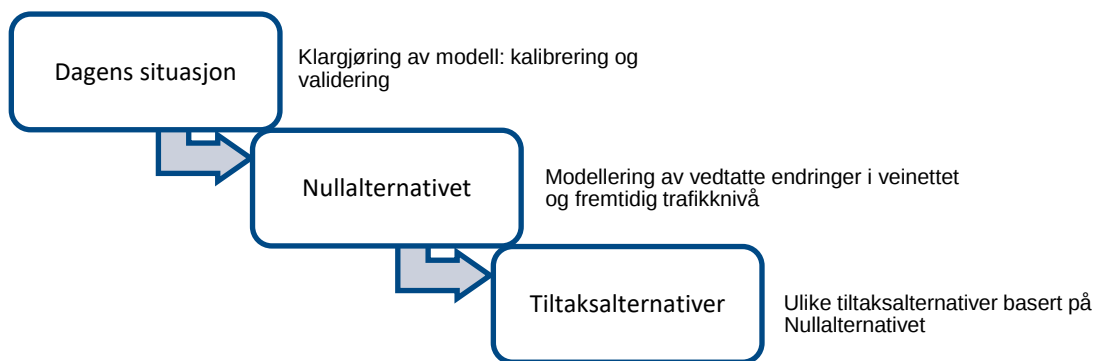
«Dagens situasjon» innebærer trafikksituasjonen i analyseområdet i dag.

«Nullalternativet» er modellering av framtidssituasjon med vedtatte endringer i veisystemet, og nyskapt trafikk som følge av utbyggingsprosjekter. Kun utbyggingen som er fastsatt i vedtatte planer er tatt med. Endringer i veisystemet innebærer ombygging av Skårersletta og bygging av Garchinggata. For at biltrafikken i nullalternativet skulle få plass på veinettet, er bilandelen satt lavere enn det som er tilfellet i dag. Antall bilreiser per boenhet er redusert fra 1,5, som man regner med er vanlig i gjennomsnitt i dag, til 1 bilturer per dag.

«Tiltaksalternativer» er mulige fremtidige situasjoner som modelleres og evalueres etter hvor godt de oppfyller planens målsetninger.

Analysene baseres på endring i trafikkmengder på veinettet, endret reisetid for kjøretøy i området, samt observasjoner i simuleringene. Konsekvenser for gående og syklende vurderes kvalitativt.

Trafikkanalysen er dokumentert i egen rapport. Der presenteres alle tiltak som er analysert, med tilhørende resultater. I trafikkanalysen fremkommer også anbefalt tiltakspakke som ligger til grunn for utforming av løsninger i gatebruksplanen. Anbefalt tiltakspakke presenteres i kapittel 7.



Figur 2.3 Arbeidsprosess for bruk av trafikksimuleringsverktøy

3 Gjeldende planer og føringer

Lørenskog kommune har et bevisst forhold til sin posisjon i regionen, og ønsker å imøtekomme den forventede veksten i Osloregionen gjennom fortetting og transformasjon. Dette krever et definert, innbydende og godt tilrettelagt sentrumsområde, og dermed en plan for gatebruken på Skårersletta og i sentrumsområdet. Gjennom flere ulike planer har kommunen allerede definert en rekke mål og visjoner som må ivaretas i gatebruksplanen.

I tillegg til planene nevnt nedenfor er det mange vedtatte reguleringsplaner og utbyggingsavtaler med formingsveileder i området som legger føringer for etablerte og framtidige veier og gater.

3.1 Vedtatte planer

3.1.1 Kommuneplan 2015–2026

(vedtatt: Lørenskog kommunestyre 11.02.2015)

Del 1 – Mål og handling

Kommuneplanen definerer at Lørenskog skal ha en høy miljøprofil. Folkehelse, bærekraft, miljøvennlig utvikling og grønn mobilitet er viktige stikkord i planen. Veksten i persontransporten skal dekkas av kollektiv-transport, sykkel og gange og utslipp av klimagasser reduseres. Dette skal gjøres gjennom blant annet å tilrettelegge for et finmasket gang- og sykkelveinett, samt prioritere

sykkeltrafikk fremfor bil i planlegging, utbygging, drift og vedlikehold.

Del 3 – Planbeskrivelse, bestemmelser og retningslinjer

§ 22. Retningslinjer for Lørenskog sentrum:

«Området skal utvikles bymessig med høy utnyttelse og blandede formål.

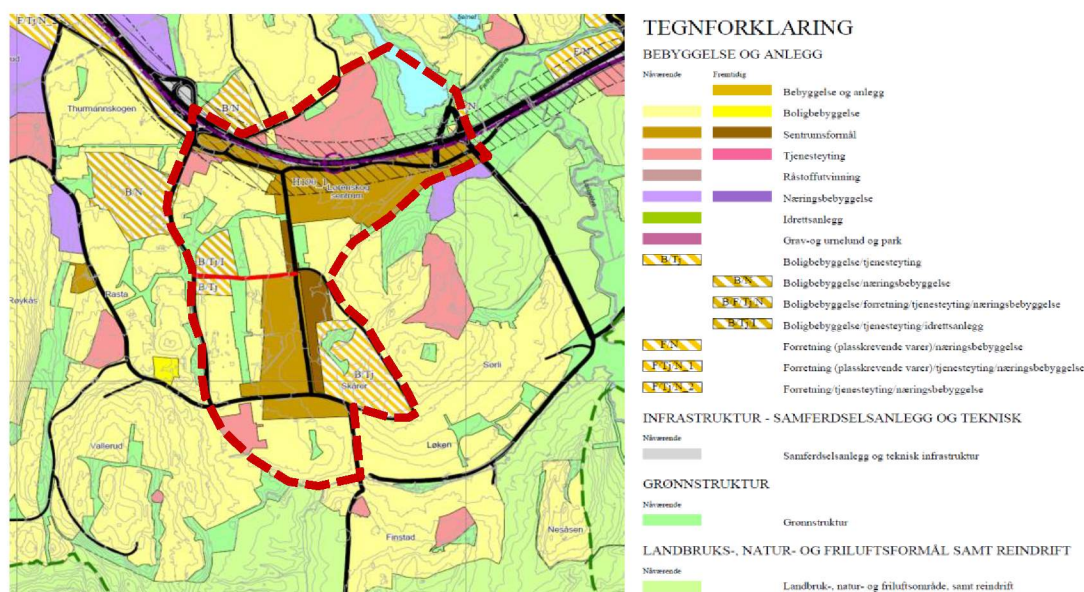
Skårersletta skal ... utvikles som en bygata med spesielt god fremkommelighet for syklende og gående og ... som et attraktivt byrom.

Det skal legges vekt på å etablere en velfungerende og lesbar hovedstruktur av veier, gater, plasser og grønne arealer i området, med utgangspunkt i Skårersletta.

Utvikling i området skal basere seg på høy grad av kollektivbetjening, samt sykkel og gange som transportform lokalt.

Det skal legges spesielt stor vekt på god tilgang til bussterminalen og framtidig t-banestopp.

Det skal søkes fellesløsninger for varelevering og avfallshåndtering for flere eiendommer. Det skal legges vekt på trafiksikre løsninger»



Figur 3.1 Utsnitt fra kommuneplanens arealplankart. Rødstiplet strek viser områdeavgrensning for sentrumsområdet.

3.1.2 Konseptvalgutredning for Skårersletta

(vedtatt: Lørenskog kommunestyre 25.05.2016)

Målsettingene i konseptvalgutredningen er delt inn i kommunemål og effektmål. Kommunemålet for prosjektet er som følgende:

«Skårersletta skal utvikles til en levende bygate som inviterer til opphold og aktivitet. Skårersletta skal være hovedaksen i en ønsket sentrumsutvikling og ha trafikk løsninger som prioriterer fremkommelighet, trygghet og attraktivitet for gående, syklist og kollektivtrafikk».

Effektmålene i konseptvalgutredningen er:

- *I år 2025 skal Skårersletta være en attraktiv sentrumsgate å oppholde seg i.*
- *I år 2025 skal Skårersletta ha trygge krysningspunkt og god fremkommelighet for fotgjengere og syklist.*
- *I år 2025 skal Skårersletta ha effektiv og attraktiv kollektivtilgjengelighet.*

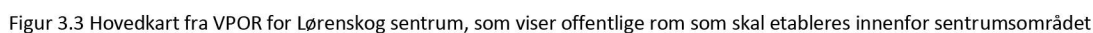
Kommunestyret vedtok å gå videre med konsept «A» med tofelts veg, tosidig opphøyd sykkelfelt, brede tosidige fortau og grønne/blå rabatter med fysisk skille mellom sykkel og gangbane. Det er satt av 2 x 3,5 m for bil, 2 m bredde for sykkelfelt og fortau på 6,5 m hver side av gata. Samlet gatebredde er 24 m.



Figur 3.2 Prinsipsnitt av vedtatt utforming av Skårersletta (konsept A) fra konseptvalgutredning for Skårersletta

Det er laget en egen *veiledende plan for offentlig rom* (VPOR) for Lørenskog sentrum. Denne er utformet for å legge til rette for en helhetlig utvikling av området. Planen skal være med på å sikre bymessige kvaliteter, attraktive møteplasser og grønne lunger mm. VPOR legger til rette for å endre gatebruken slik at man prioriterer myke trafikanter, og at gatene innbyr til både bevegelse og opphold. Det er et sentralt grep i VPOR at dagens veier bygges om til (by)gater. VPOR slår fast at det skal være et tydelig gatehierarki i Løren-

- Byrom og møteplasser brukes av mange og har bidratt til å skape en levende by
- Innbyggere og tilreisende foretrekker å bruke kollektivtransport, sykkel og gange
- Den blågrønne strukturen er styrket og forbindelsen til omliggende grønnstruktur og Marka er sikret
- Forbindelser på tvers av Rv. 159 Strømsveien er styrket



3.1.4 Næringsplan for Lørenskog kommune 2019-2022

(vedtatt: Lørenskog kommunestyre 13.03.2019)

Planen tar utgangspunkt i seks prioriterte satsingsområder for næringsutvikling i Lørenskog, hvorav satsingsområde 3 er særlig relevant for utvikling av ny gatebruksplan for Lørenskog sentrum: *Levende sentrumsområde og tettsteder*

I den forbindelse omtales fremtidig utvikling av Lørenskog sentrum/ Skårersletta slik:

«Solheim og Skårer skal utvikles som et attraktivt sentrum med blandede funksjoner og attraktive møteplasser. Det skal være kommunens tyngdepunkt med hensyn til handel og kultur. Skårersletta skal fungere som en lokal «rygggrad» som binder sammen den nordlige og sørlige delen av området.

Utbyggingen langs Skårersletta må bidra til å gjøre denne hovedgaten til et attraktivt sted å være, med førsteetasjer som har et variert tilbud av forretninger, bevertning og tjenesteyting. Veksten i området har i stor grad vært boligdrivet, men kommunen ønsker også større innslag av næring

som er forenlig med beliggenhet i sentrum, i årene som kommer.

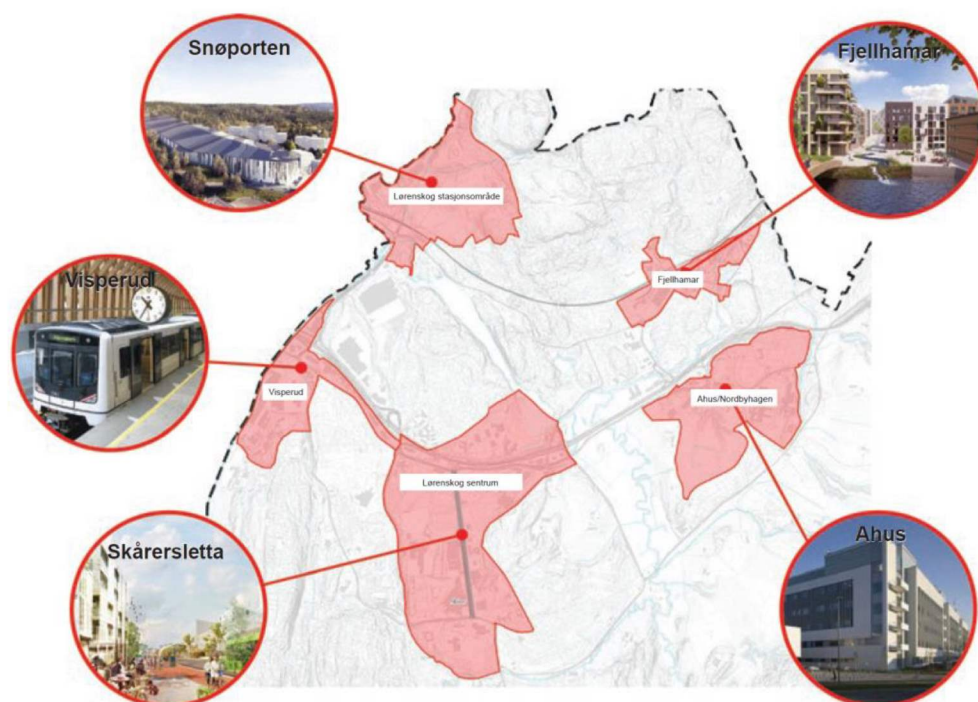
Med et sterkt sentrum er det gode muligheter for arealeffektiv og kunnskapsbasert næringsvirksomhet. Skårersletta vil få en høy konkurransekraft når den planlagte t-banen blir realisert.»

Tilhørende mål for satsingsområde 3:

- Helhetlig tilnærming til knutepunktutvikling og bevisst lokalisering av fellesfunksjoner, handel, service, idrett, kulturtilbud og uteliv.
- Tilrettelegging for et økt tilbud av kafeer, restauranter, uteliv og møteplasser i tråd med innbyggernes ønsker.

Tilhørende tiltak for satsingsområde 3:

- En helhetlig tilnærming til byutvikling på Skårersletta hvor alternative og midlertidige næringslokaler og arealer utforskes.
- Sikre at reguleringsplaner bidrar til publikumsrettede virksomheter i og ved hovedgater og andre steder der dette er ønskelig, i tråd med planlagt byutvikling.
- Utvikle incentiver som stimulerer til ønsket stedsutvikling og «bygulv».



Figur 3.4 Prioriterte sentrumsområder og tettsteder i Lørenskog kommune angitt i næringsplanen

3.1.5 Plan for grønn mobilitet i Lørenskog kommune 2019-2026

(vedtatt: Lørenskog kommunestyre 03.04.2019)

I Plan for grønn mobilitet gjentas visjonen for Lørenskog kommune som en sunn, grønn og mangfoldig kommune. Målene mot 2030 er som følger:

- Lørenskog har innovative løsninger som gir miljøvennlige reiser med en ambisjon om å redusere klimagassutslipp med minst 50 % i forhold til 1991 nivå.
- Lørenskog har fortettet rundt kollektivknutepunkt og har gode forbindelser mellom boområdene med en ambisjon om at 90 % av innbyggerne har maks 10 minutter å gå eller sykle til sitt lokalsenter.
- Det er enkelt, attraktivt, trygt og helsebringende å gå og sykle i Lørenskog med ambisjon om at 70 % går eller sykler på lokale reiser inntil 10 minutter.
- Lørenskog har rask, effektiv og komfortabel kollektivtransport med ambisjon om at 40 % av alle reiser skjer med kollektivtransport.
- I Lørenskog brukes bil stadig sjeldnere med ambisjon om at maks 30 % av alle reiser skjer med bil.

I kapittel «Skårersletta – fra vei til gate» presenterer det overordnede målet for Skårersletta: å skape en bedre sentrumsstruktur. Dette skjer blant annet ved å skape liv mellom husene, noe utforming av

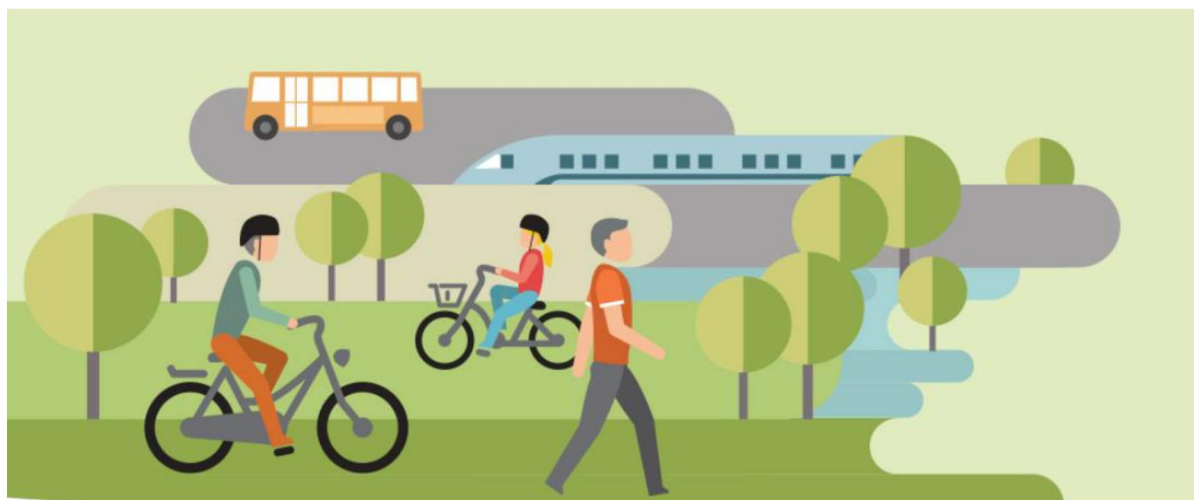
bygater bidrar til. I plan for grønn mobilitet er Skårersletta betegnet som en bygate:

«Skårersletta som bygate vil inneholde adskilte sykkelfelt, brede fortau tilrettelagt for opphold, og ett kjørefelt i hver retning for biltrafikk. Det blir opphøyde gangkryssinger, og gata skiltes for 30 km/t. Bussholdeplassene får leskur og kantsteinstopp i gata. Regnbed vil bli etablert for å ivareta kravet om lokal håndtering av overvann. Slike innslag oppleves som et trivselselement samtidig som det er et klimatilpassende grep. Det skal plantes allétrær langs hele Skårersletta. Det er forberedt for gatevarme i fortau»

I kapittelet for kollektivtransport står det også at det skal være god og trygg tilgjengelighet til kollektivtrafikken og at det skal skapes gode overganger fra andre transportmidler ved for eksempel etablering av innfartsparkering og sykkelhotell.

Bilbruken skal ned, og den gjenværende skal bli mer miljøvennlig gjennom at man legger til rette for samkjøring og bildeling, samt flere ladestasjoner og endringer av parkeringsnormen.

Gatebruksplanen tar i sin anbefaling med noen av tiltakene som er prioritert i plan for grønn mobilitet.



Figur 3.5 Illustrasjon fra kommunens nettside for Plan for grønn mobilitet

3.2 Relevante føringer

3.2.1 Utviklingsanalyse for bybåndet og forholdet til Nedre Romerike

(tatt til orientering i oktober 2018 i Lørenskog kommunestyre)

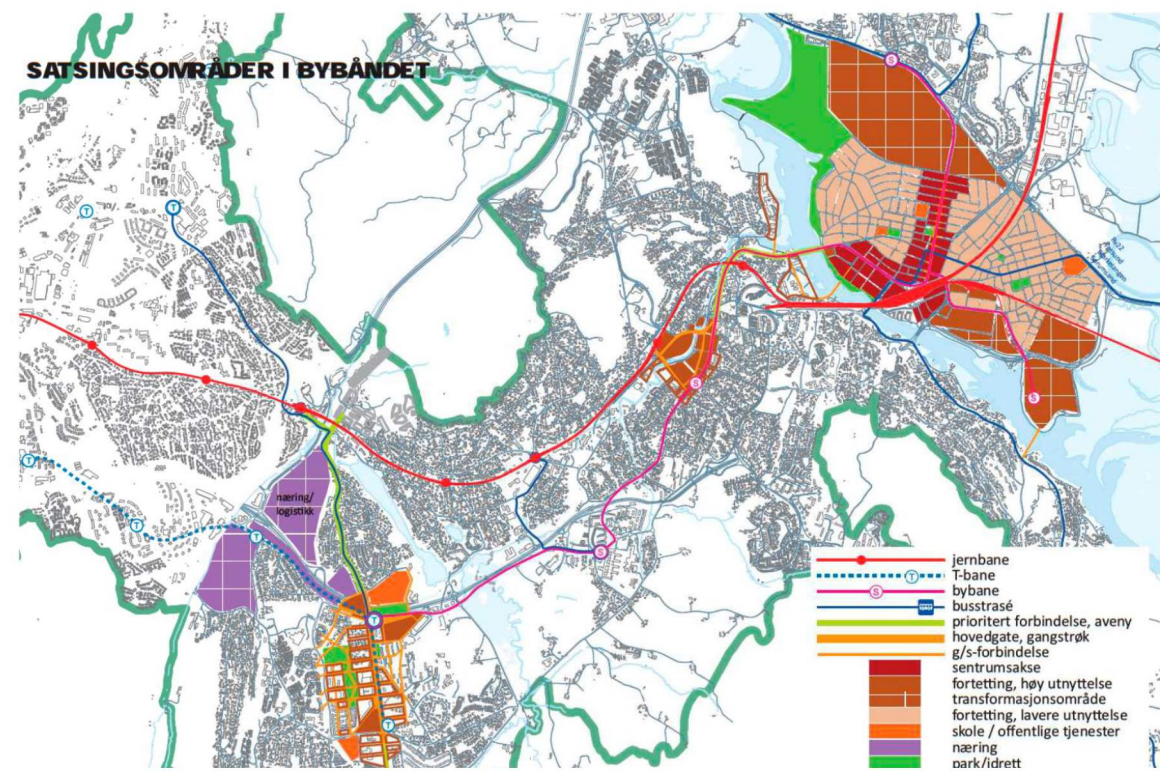
Formålet med utviklingsanalysen var å finne de fysiske faktorene som har særlig stor betydning for å gjøre Nedre Romerike til en konkurransedyktig region. For Lørenskog anbefales det å utvikle et gatenett med bymessig kvartalsstruktur omkring Skårersletta. Dette vil gi bedre gang- og sykkelforbindelser lokalt og muliggjøre nye byrom med aktivitetsmuligheter i en ny bymessig struktur.

Utviklingsanalysen anbefaler også at det utarbeides planer for sammenhengende gang- og sykkelvegnett som sikrer forbindelser i hele bybåndet.

3.2.2 T-bane fra Ellingsrud til Lørenskog

Fylkestinget i Akershus vedtok 18. juni 2018 å ta konseptvalgutredning om kollektivtransport på Nedre Romerike til orientering og at planlegging av t-baneforlengelse til Lørenskog igangsettes. Aktuelle løsninger, med stasjoner, traseer og kobling til øvrig kollektivtrafikk, avklares i en forstudie.

Ruter har på oppdrag fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune utarbeidet forstudien og sendt på høring til berørte kommuner og transportetater med frist mars 2020. Høringssvarene skal vurderes av Viken fylkeskommune. Forstudien danner grunnlag for videre planlegging etter plan og bygningsloven.



Figur 3.6 Satsingsområder, illustrasjon fra Utviklingsanalyse for bybåndet og forholdet til Nedre Romerike

4 Mål og viktige hensyn

4.1 Mål for gatebruksplanen

De ovennevnte planene med tilhørende målsettinger legger grunnlaget for et behov for å snu transporthierarkiet i Lørenskog, spesielt i sentrumsområdet – fra bil som mest brukte transportmiddel over til sykkel, gange og kollektivtransport. Dette er et mål i seg selv, men det vil også være et virkemiddel for å oppnå andre mål for sentrumsområdet, som å skape et mer attraktivt sentrum med gode oppholdsrom og mer byliv.

Tiltakene i gatebruksplanen skal bidra til et levende sentrum med liv mellom husene og byrom hvor det er trygt og hyggelig å være. For å få til dette skal de som går, sykler og reiser med buss være prioritert, men det er også rom for biler og varetransport.

For at det skal bli hyggelig, trygt og fremkommelig langs Skårersletta, må det bli færre som kjører der enn i dag.

Gatenettet som er definert i VPOR tilsvarer i stor grad sentrum i Lørenskog. Ved å skille mellom ulike typer gater, og sikre gode sammenhenger mellom de ulike gatene, vil sentrumsområdet bli mer attraktivt, spesielt for myke trafikanter. Ved å skape gode forbindelser og møteplasser i sentrum vil overgangene mellom transport og opphold viskes ut. Det vil også føre til at folk tar i bruk mer helsebringende og miljøvennlige transportmidler. Samtidig vil reduksjon i biltrafikken bidra til et bedre lokalmiljø med mindre støy og luftforurensning enn i dag.

Ut fra de overordnede planene er det blitt definert følgende mål for arbeidet med gatebruksplan for Skårersletta og sentrumsområdet:

«Gatebruksplanen skal definere et tydelig gatehierarki for sentrumsområdet og gjennom dette legge rammer for en bymessig og fremtidsrettet sentrumsutvikling»

«Gatebruksplanen skal legge til rette for redusert bilbruk og et mer attraktivt nærmiljø og byliv gjennom tydelig prioritering av gående, syklende, kollektivtransport og oppholdsrom»

For å nå målene i gatebruksplanen er det trukket frem prioriterte egenskaper for ulike trafikantergrupper. Disse angir viktige bidrag til at gatebruksplanens mål skal kunne oppfylles.



Figur 4.1. Visjon for gatebruksplanen

4.2 Viktige hensyn for trafikantgrupper

4.2.1 Gående

Å legge til rette for gående er et virkemiddel som tjener flere hensikter. Det vil bidra til å snu transportmiddelfordelingen, gi økt folkehelse og ikke minst gi mer byliv. Det er viktig å finne en god balanse mellom det effektive og det engasjerende/attraktive når man skal tilrettelegge for gående.

Effektivt og trafikksikkert gangnett

For gående er det viktig at fremkommeligheten er god. Man bør kunne ta seg frem langs den korteste ruten fra A til B på et sammenhengende og trafikksikkert gangsystem. Det bør tilrettelegges for snarveier for gående der det er mulig. Krysningspunkter må oppleves trygge, ha riktig plassering og opptre hyppig nok til å hindre at fotgjengere tar risiko ved uregulerte krysningspunkter for å effektivisere ruten. Gående bør ha egne arealer separat fra syklistene. Opparbeiding av et godt tilrettelagt gangnett vil gagne mange, spesielt i sentrum, da de aller fleste vil ta seg frem til fots deler av reisen.

Attraktive gangforbindelser

Skal vi lykkes med å få innbyggere og tilreisende i Lørenskog til å gå mer i hverdagen, bør det oppleves som attraktivt å gå. Dette får man ved å skjerme gangforbindelsene fra biltrafikken og ved at gangfelt separeres fra arealer der man sykler. Videre bør det kobles opp mot sammenhengende grønnstrukturer, aktive fasader og innbydende møteplasser for å gi gode opplevelser på veien – inkludert tilrettelegging for lek og sosialisering. Ved å stimulere flere sanser og skape inntrykk langs en strekning vil den oppleves kortere.

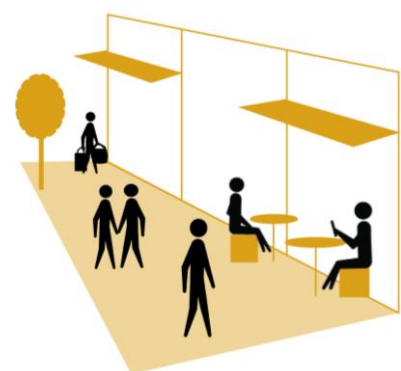
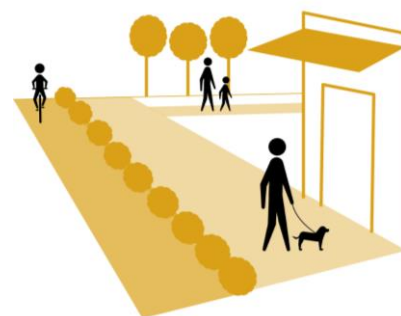
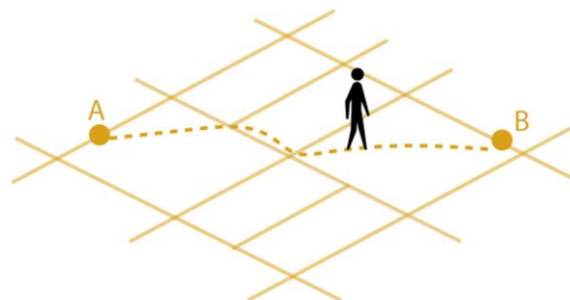
Brede fortau med god kapasitet

Det er viktig at bredden på fortau tilpasses den aktuelle gaten. Ulike strekninger vil ha ulike krav til utforming av og bredde på fortauet. På utvalgte steder hvor det bør legges til rette for detaljhandel, kafeer eller annen aktivitet, bør fortausbreddene gjenspeile dette ved at fortauet er bredt nok til å

sikre plass til opphold, uten at det går på bekostning av fremkommelighet for gående.

Fortauet må i tillegg være bredt nok til at man kan sikre høystandard vinterdrift og dermed opprettholde god fremkommelighet også på vinteren.

Alle nye anlegg skal være universelt utformet. Man bør tilstrebe å oppgradere eksisterende anlegg til samme standard.

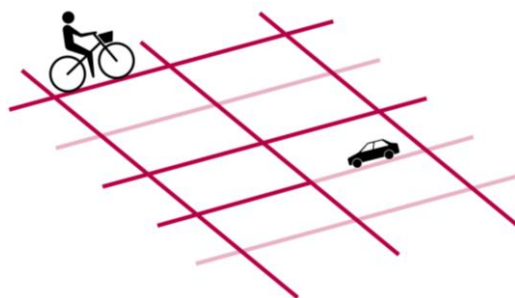


4.2.2 Syklende

For å øke andelen som sykler er det viktig å legge til rette for alle typer syklister, og spesielt de som ikke sykler i dag. For å lykkes med dette må det gjøres effektivt, attraktivt, trygt og trafikksikkert å sykle i Lørenskog.

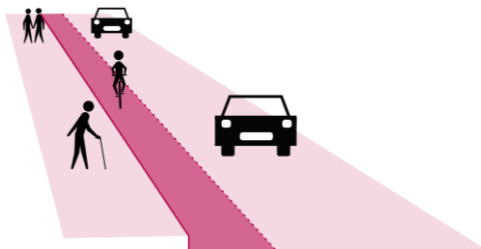
Tydelig prioritering

Sykkel skal være tydelig prioritert i gatenettet i Lørenskog sentrum. Dette vil si at sykkelen skal ha et godt synlig anlegg – sykkelfelt eller sykkelvei, som driftes gjennom hele året. Et viktig virkemiddel for å oppnå dette er å få definert et prioritert hovedsykkelveinett, som igjen stiller krav til utforming, vedlikehold og drift. I tillegg bør det tilrettelegges med sykkelparkering av høy kvalitet ved alle viktige målpunkter – for eksempel offentlige kontorer, bussholdeplasser og steder der man skal handle.



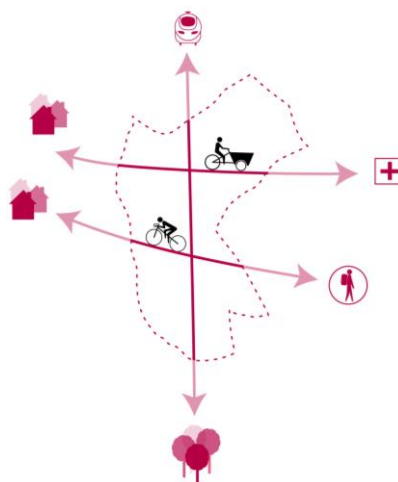
Trygg og trafikksikker tilrettelegging

Ulike syklister vil ha ulike preferanser når det kommer til valg av tilrettelegging på sykkelveinettet, men opplevd trygghet er en av de viktigste forutsetningene for å øke andelen syklister. Bilister er den største trafikksikkerhetsrisikoen for syklister, mens syklister (spesielt i høy fart), utgjør også en risiko for gående. Gående vil dessuten kunne bidra til redusert fremkommelighet for sykkel og skape konfliktsituasjoner. Separate løsninger bør derfor etterstrebes på strekninger med høy bilandel og/eller mange myke trafikanter.



Effektivitet og lesbart nettverk

For at sykkel skal kunne være et godt alternativ til personbilen for flest mulig er det viktig at det er enkelt å se hvor man skal sykle, at sykkelveinettet er lett lesbart. Sykkelveinettet bør være mest mulig sammenhengende. Dersom det brytes eller endres må det være lett for syklisten å orientere seg og finne sin plass i gatebildet. I Lørenskog sentrum blir det viktig å sikre gode forbindelser internt i sentrum, men også fra sentrumsområdet til resten av kommunen.



4.2.3 Kollektivreisende

Sammen med gange og sykling, skal kollektivtrafikken være førstevalget sentralt i Lørenskog. For å få til dette må kollektivtilbudet oppleves som effektivt, attraktivt og pålitelig. Dette omfatter både selve kollektivreisen, men også tilrettelegging for bytte mellom transportformer, og kvaliteten på de enkelte holdeplassene.

Tilgjengelig, effektivt og forutsigbart busstilbud

Reisen med kollektivtransport må være både effektiv og forutsigbar for passasjerene. Ved å sikre at rutestrekninger har god fremkommelighet vil bussens konkurransefortrinn styrkes. Dette vil igjen kunne øke antall kollektivreisende, og på sikt legge grunnlag for hyppigere avganger.

Gode overganger

Effektive og logiske overganger mellom ulike transportmidler bidrar til å øke andelen som reiser kollektivt. Sykkelparkering, innfartsparkering og holdeplasser bør samlokaliseres i knutepunkter. Ved etablering av knutepunkter bør disse ha en utforming som er logisk å forstå og hvor det er enkelt, trygt og effektivt å bytte reisemiddel.

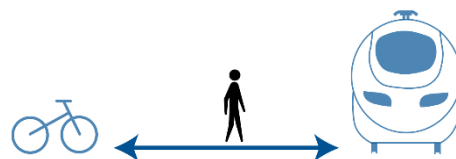
Holdeplasser med merverdi

Antall holdeplasser og lokaliseringen av disse er en essensiell del av opplevelsen på kollektivreiser. Optimal holdeplassavstand er definert til 600 meter på hovedlinjene. På steder med et finmasket gangnett vil stoppestedsavstand på 600 meter gi en gangavstand på ca. 5 minutter.

Adgang til holdeplass/plattform og informasjon må være universelt utformet, og holdeplassene må være gjenkjennbare og synlige i bybildet.

Holdeplasser er et godt eksempel på glidende overgang mellom transport og opphold. En holdeplass er et nødvendig oppholdsrom i byen, men det kan benyttes til å bli en aktiv del av byrommet og en attraktiv møteplass. Dette kan gjøres gjennom midlertidige eller permanente tiltak, gjennom arkitektur, utforming og plassering. Busstopp kan være med på å gjenspeile stedet du er på, det kan oppfordre til lek eller aktivitet samtidig som det gir

ly fra vær og vind, informasjon om busstider og trygge av- og påstigninger.



4.2.4 Bilister

Når transportmiddelfordelingen skal endres, kommer man ikke unna at noen trafikantgrupper må prioriteres lavere enn andre. Selv om det er en tydelig målsetting i Lørenskog at bilen ikke skal ha en like klar prioritering i sentrum som i dag, er det viktig at også de som må kjøre bil skal kunne komme seg frem til sine målpunkter på en trygg og god måte. Gatebruksplanen skal derfor ivareta flere av bilistenes behov, uten at det går på bekostning av målene for de andre trafikantgruppene.

Bilkjøring på stedets premisser

Det har lenge vært slik at bilen skal komme seg frem over alt på en mest mulig effektiv måte. Bilen fremkommelighet resulterer dermed ofte i en nedprioritering av andre trafikantgrupper. Ved å tilpasse bilkjøringen til stedet, vil man kunne sikre tilgjengelighet for bil til området selv om fremkommelighet vil gå ned. Ved å endre kjøremønster og senke farten sikrer man at de som har spesielt behov for å ha tilgjengelighet til sentrumsområdet med bil får dette, men at det skjer på stedets premisser.

Varelevering og nyttetransport

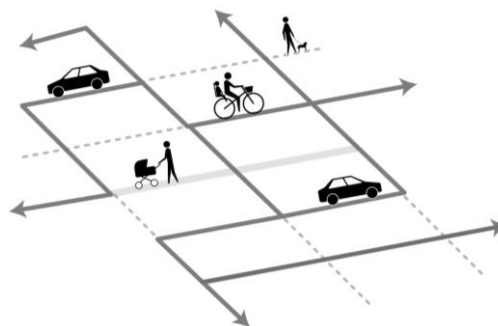
Selv om transportmiddelfordelingen i Lørenskog sentrum skal endres, er det essensielt for et levende sentrumsområde å ha gode løsninger for varelevering og nyttetransport. Spesielt dersom en ønsker at næringslivet skal kunne utvikle seg og blomstre. Gatebildet i Lørenskog sentrum må utformes slik at varebiler og annen nyttetransport fremdeles har tilgjengelighet til alle sine målepunkt og på en slik måte at deres formål kan utføres på en effektiv og trygg måte - både for de som skal utføre arbeidet, for trafikantene og omgivelsene.

Strategisk parkering

Endrede parkeringsnormer og strategisk lokalisering av parkeringsplasser er et viktig grep. For å sikre effektiv bruk av parkeringsarealer i sentrumsområdene bør disse organiseres som korttidsparkering. Langtidsparkeringer bør ligge i

randsonen av sentrumsområdet og om mulig samlokaliseres ved kollektivknutepunkt. Innkjøring til parkeringskjellere o.l. bør skje via sidegater, uten kjøring gjennom sentrumskjernen.

Parkeringsstrategi for sentrum er ikke behandlet i arbeidet med gatebruksplan. Det foreslås satt i gang et eget arbeid med det.



5 Dagens situasjon og utfordringer

Vi har kartlagt og analysert dagens trafikksituasjon, som viser noen av utfordringene i Lørenskog sentrum. Dette arbeidet danner grunnlaget for vurdering av tiltak som bør inngå i gatebruksplanen, og som vil bidra til utvikling av et levende sentrum i Lørenskog.

Lørenskog har per i dag ikke et tydelig definert sentrum. Mye av handelen sentralt i kommunene er konsentrert i de to store kjøpesentrene Metro og Triaden. Disse betjenes primært med bil og åpner seg i liten grad opp mot omkringliggende byrom. Transportårene består i stor grad av veier tilpasset biltrafikk, og store deler av sentrum opp-
tas av asfalterte parkeringsflater.



Figur 5.1 Tilrettelegging for gang og sykkel på Skårersletta

Noen av utfordringene vil løses ved ombygging av Skårersletta og bygging av Garchinggata. Begge prosjektene er planlagt startet opp i 2020. De nye gatene vil opparbeides med tosidige fortau og opphøyd sykkelbane. I Skårersletta vil grøntareal skille gående og syklende. Skårersletta vil få to bilfelt uten venstresvingefelt, og bussen vil stoppe i gata, ikke i busslomme. Disse endringene vil bidra til prioritering av gående, syklende og kollektivtrafikk i sentrum fremfor bil. Men det er langt fra nok og bidrar ikke til at bussen kommer bedre frem i andre gater.



Figur 5.2 Eksempel på intern kjøreforbindelse over store asfalterte flater mellom Apotek 1 og Rolvsrud idrettsplass



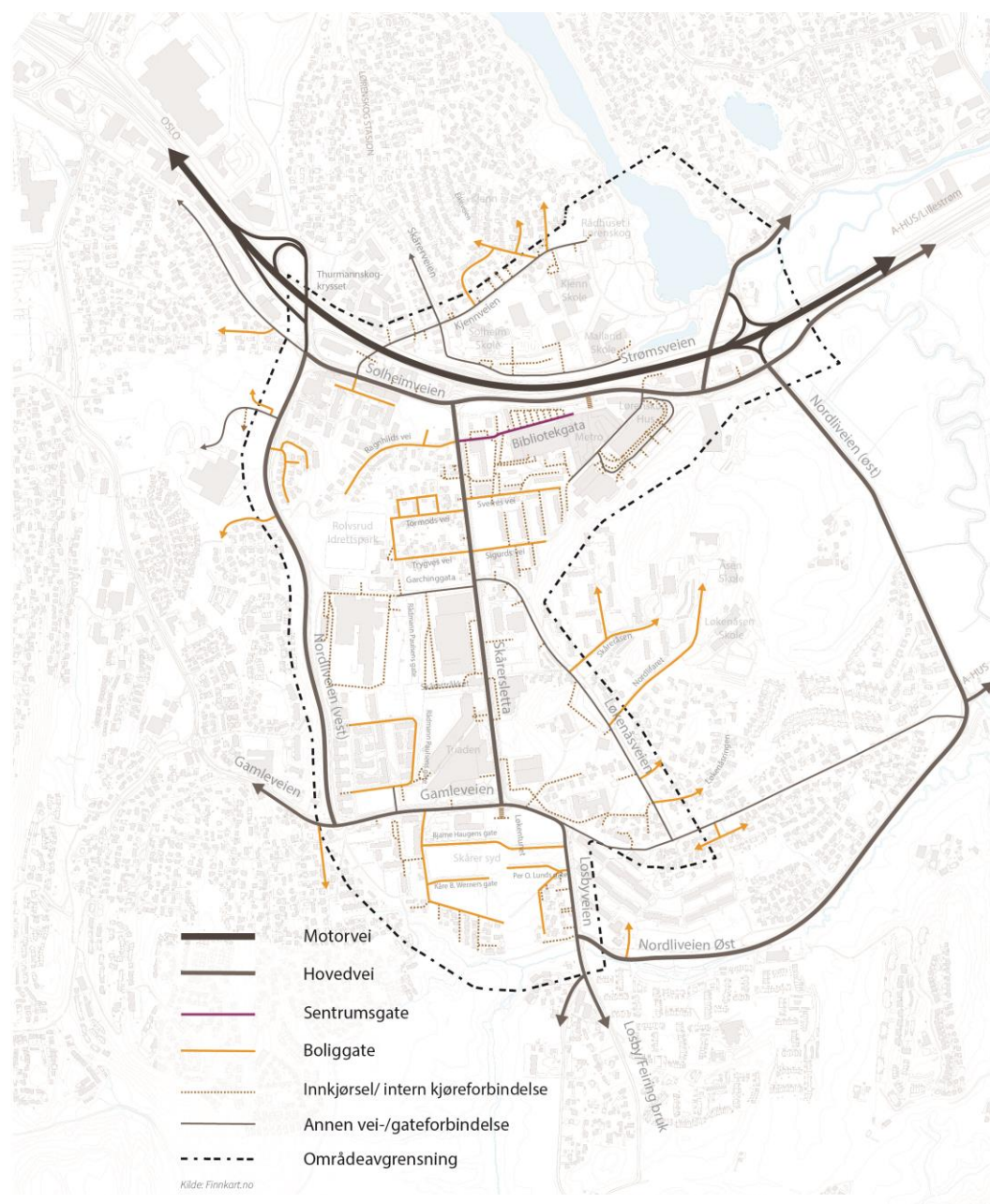
Figur 5.3 Infrastruktur tilpasset motorisert ferdsel og gjennomfartstrafikk. Bildet er tatt fra Kjennveien og viser Strømsveien (Rv. 159) med deler av Lørenskog sentrum i bakgrunnen.

5.1 Dagens vei- og gatestruktur

Dagens vei- og gatenett i Lørenskog består av flere ulike vei- og gatetyper som betjener sentrum. Figuren under gir en oversikt over dagens gatenett inndelt i følgende kategorier:

- Motorvei
- Hovedvei
- Sentrumsgate
- Boliggate
- Annen vei-/gateforbindelse
- Innkjørsel/ intern kjøreforbindelse

Veisystemet er primært tilpasset biltrafikk og gjennomfartstrafikk, fremfor opphold og lokal mobilitet. Dette bidrar til oppsplittelse av sentrum og gjør det vanskelig å tilrettelegge godt for et aktivt og attraktivt nærmiljø.



Figur 5.4 Ulike kategorier av gatenett i dagens situasjon

Motorvei: Store veianlegg beregnet for sikker kjøring i høy hastighet. Utformet med flere kjørefelt og planskilte kryss. Omfatter riksvei 159 Strømsveien som går på tvers av planområdet og skiller sentrum med handel og næring i sør fra Kjenn med rådhuset, skoler og idrettsanlegg i nord. Riksveien skjærer gjennom tettstedet og deler det i to uten å ta hensyn til omgivelsene.

Hovedvei: Sentrale gjennomfartsårer i det lokale veinettet med til dels mye trafikk. Omfatter Skårersletta som fungerer som en hovedakse gjennom sentrum i nord-sørgående retning og Gamleveien, Losbyveien, Nordliveien (både øst og vest), Solheimveien, som sammen danner en ringvei rundt sentrum. Det er i liten grad kontakt mellom veiene og tilgrensende bebyggelse. Bygningene ligger stort sett tilbaketrukket, vender ryggen til veien eller har inaktive fasader.

Sentrumsgate: Definert som gater i sentrum med fortau på minst en side, stor grad av rett linjeføring og sentrumsbebyggelse på minst en side. Omfatter i dag kun Bibliotekgata. Bibliotekgata har et bymessig tverrsnitt med bl.a. fortau og beplantning. Tilgrensende bebyggelse inneholder publikumsrettede virksomheter, men disse henvender seg i begrenset grad mot selve gateløpet.

Boliggate/-vei: Definert som vei/gate gjennom boligområder, omfatter både eneboligområder og blokkbebyggelse. Kjenetegnes av stor andel lokal trafikk, lave hastigheter og liten grad av separasjon mellom trafikantgrupper.

Innkjørsel/ intern kjøreforbindelse: Definert som kjørbare vei som forbinder parkeringsplasser med øvrig vegnett.

Annen vei/-gateforbindelse: Samledefinisjon for veier som ikke hører inn under noen av de øvrige kategoriene. Innbefatter hovedsakelig mindre veier utenfor sentrum som i hovedsak betjener andre formål enn bolig.



Figur 5.5 Hovedvei – Skårersletta



Figur 5.6 Sentrumsgate – Bibliotekgata



Figur 5.7 Boliggate – Tormods vei

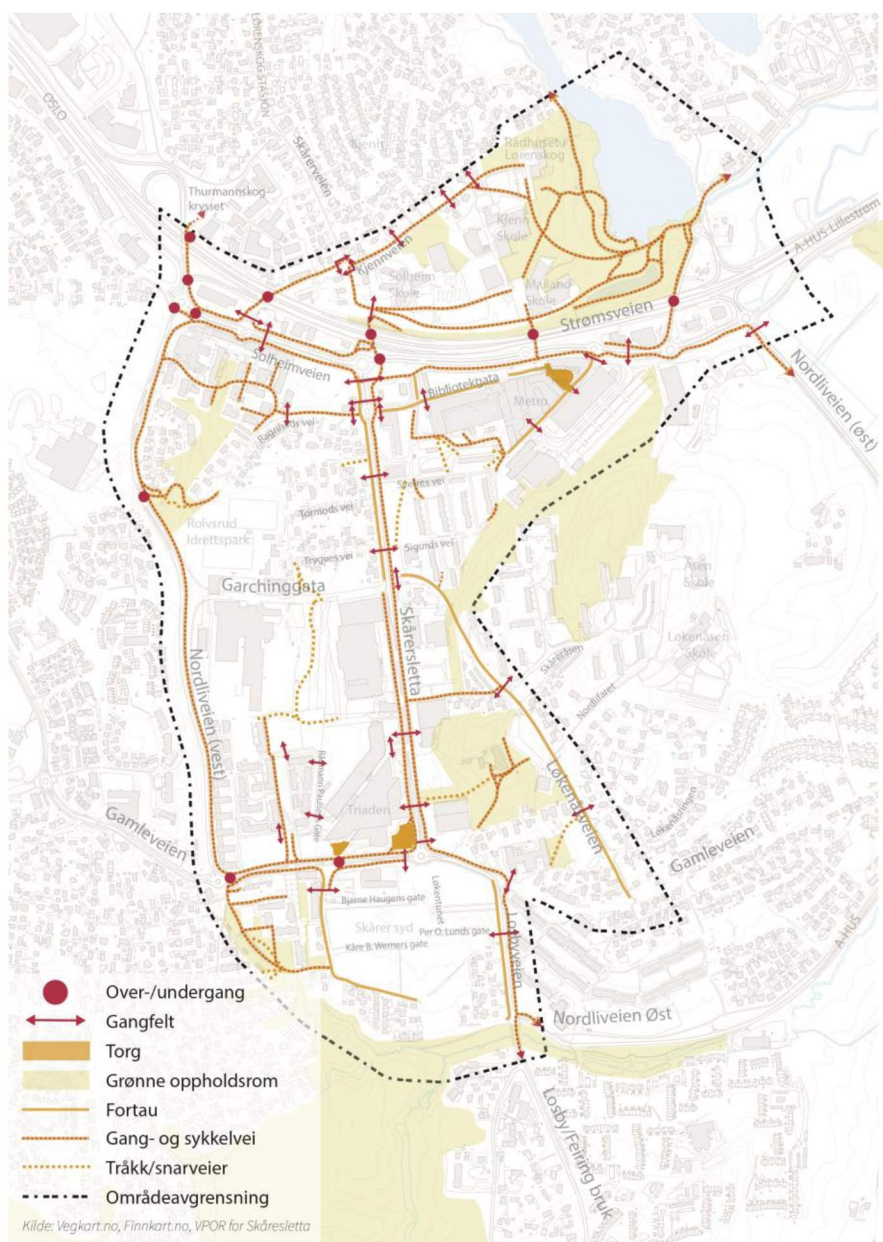


Figur 5.8 Innkjørsel/ intern kjøreforbindelse – avkjørsel fra Skårersletta til næringsbygg

5.2 Forhold for gående

Den største barrieren for gående i Lørenskog er veiene, trafikken og at sentrumsfunksjoner er spredt. Det, at det er få krysningsmuligheter, samt rv. 159 mellom sentrum og Kjenn bidrar til dette. Lange avstander mellom krysningspunkter langs veiene bidrar til større risiko for kryssning utenfor gangfelt. Store trafikkmengder og høy andel tungtransport bidrar til støy og gjør det lite attraktivt å oppholde seg i sentrum.

Dagens tilrettelegging for gående er tilfredsstillende langs de fleste veier med fortau eller gang- og sykkelvei. På enkelte gang- og sykkelveier der sykkeltrafikken er stor, vil det kunne oppstå konflikter mellom gående og syklende. I mindre trafikkerte boligkater går man på samme areal som biler kjører. I gater med mye biltrafikk kan det være behov for adskilt tilrettelegging for gående.



Figur 5.9 Tilrettelegging for gående i dagens situasjon i form av fortau, gang-/sykkelvei, krysningspunkter (gangfelt, over- og underganger), snarveier og torg

Kvaliteten på fortau og gang- og sykkelvei varierer, med behov for breddeutvidelser og forbedret kvalitet på asfaltdekket enkelte steder.

Flere steder i Lørenskog sentrum kan man se tråkk, der gående velger raskeste vei over gressplener eller andre arealer. Enkelte av disse snarveiene bør tilrettelegges bedre, da disse forbindelsene er populære.

Forholdene for gående er spesielt dårlig som følge av høy prioritering av bil i bybildet. Det er store dominerende arealer for varelevering og parkering.

I tillegg inviterer ikke omgivelsene forøvrig til opphold, med bensinstasjon, elkraftverk, inaktive bygningsfasader, fravær av sitteplasser og få tilrettede oppholdsarealer. Dette påvirker også den opplevde sosiale tryggheten for gående i sentrum, spesielt om kvelden: manglende belysning, store parkeringsarealer og «baksider» som fremstår som øde og tomme med lav sosial kontroll og menneskelig aktivitet.

Oppsummert kan man si at Lørenskog sentrum per i dag er et sted der menneskene oppholder seg på trafikkens premisser i et utemiljø som er lite attraktivt for gående. Det finnes tilrettelegging for gående, men den gir ikke de gående gode opplevelser. Det er lange ensformige strekninger, konflikt mellom gående og syklende, manglende skjerming fra biltrafikk, utflytende veikryss og langt mellom krysningspunkter.

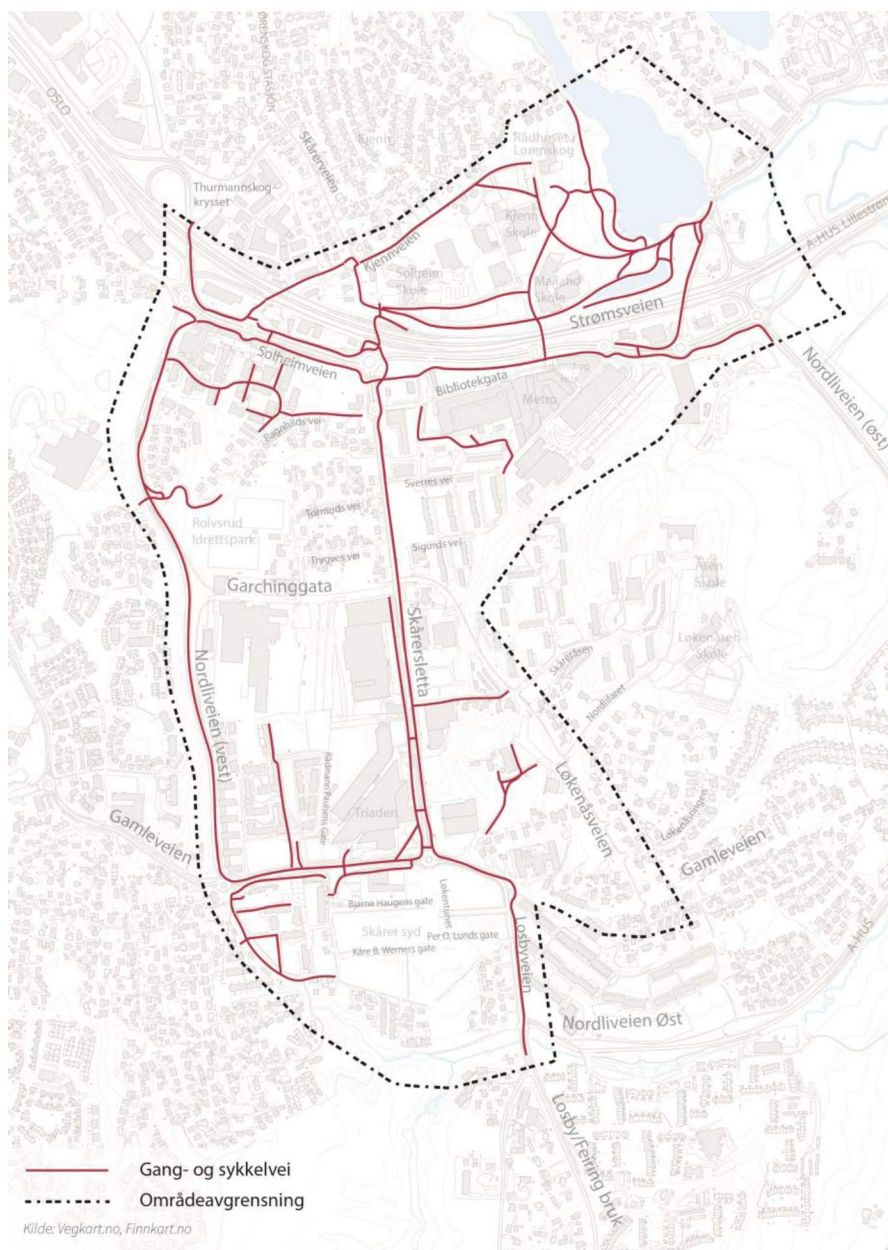


Figur 5.10 Eksempler på tilrettelegging for gående i Lørenskog sentrum. Øverst: Gangforbindelse mellom Skårersletta og Løkenåsveien/Skåreråsen. Nederst: Tilrettelegging med fortau i Kulturhusgata.

5.3 Forhold for sykkel

Den største utfordringen for syklende i Lørenskog sentrum er manglende eller dårlig tilrettelegging, samt store trafikkmengder, høy fartsgrense og stor andel tunge kjøretøy. Eksisterende sykkelanlegg består av gang- og sykkelveier. Flere strekninger mangler tilrettelegging, der syklisten henvises til sykling i blandet trafikk. På grunn av at det er mye biltrafikk sykler man ofte på fortau.

Syklistene tilpasser seg etter det miljøet de er i, og skifter mellom å være «kjørende» dvs. sykle på bilvei, og «gående», dvs. sykle på fortau eller gang- og sykkelvei. At syklende mangler tilrettelegging og må skifte fra «kjørende» til «gående», skaper en trafikant som er uforutsigbar for bilister og fotgjengere, og kan skape farlige situasjoner.

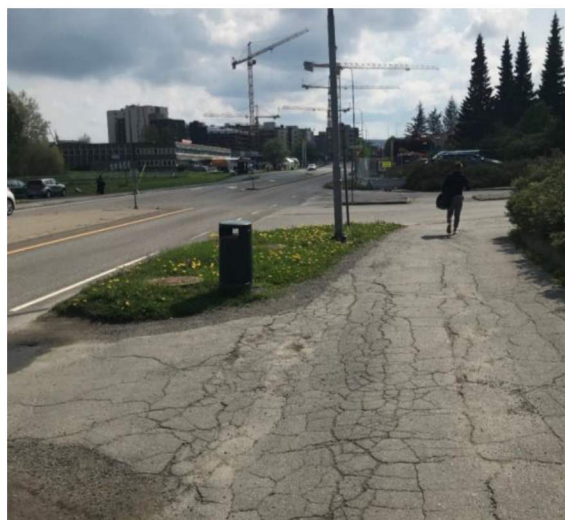


Figur 5.11 Tilrettelegging for syklende i dagens situasjon i form av gang-/sykkelveier

Den opplevde tryggheten for sykklistene kan være god på enkelt strekninger, der man kan sykle på gang- og sykkelvei, men dårlig på andre strekninger. Dette kan bidra til at folk ikke ønsker å sykle, fordi de ser på enkeltstrekninger som farlige eller ubehagelige, i tillegg til at transportformen ikke er effektivt nok.

På lik linje som for gående, er omgivelsene viktige også for sykklistere. Dominerende trafikk og mye grå arealer er med på å gjøre Lørenskog mindre attraktivt for sykklistere.

Oppsummert kan man si at det i Lørenskog sentrum i dag er mangelfull tilrettelegging for sykkel. Det finnes ingen egne anlegg for sykkel. Som syklist er man henvist til å enten sykle i samme felt som biltrafikken, noe som på veier med høy trafikk kan gi lav trygghetsfølelse, eller på gang- og sykkelvei sammen med de gående, noe som betyr dårlig fremkommelighet for sykklistere.

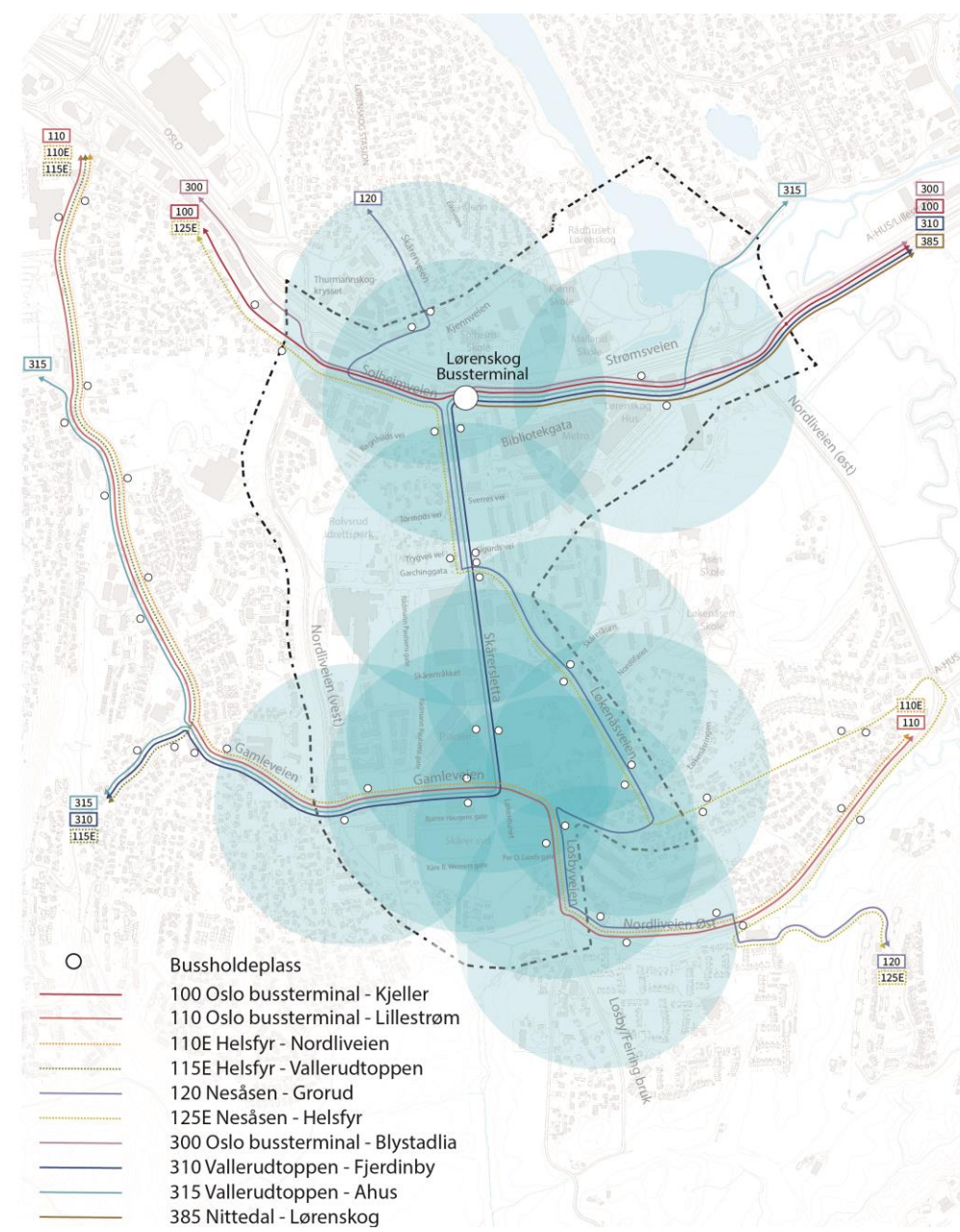


Figur 5.12 Eksempler på tilrettelegging for sykkel i form av gang-/sykkelvei langs Skårersletta i Lørenskog sentrum

5.4 Kollektivtrafikken

Lørenskog betjenes av både buss og tog. Gatebruksplanen tar seg i hovedsak av busstilbudet. Dette fordi togstasjonen er lokalisert utenfor sentrum, og togtilbudet påvirkes ikke av trafikken på sentrumsgatene. Matebussar til togstasjonen derimot er avhengige av god fremkommelighet i sentrumsgatene.

Det er hyppige togavganger mot Oslo og Lillestrøm. På grunn av lokaliseringen må man bytte transportmiddel (ta buss til togstasjonen), noe som reduserer attraktiviteten til togtilbudet for de som reiser fra sentrum. Dette medfører at for mange beboere er buss det viktigste kollektivtilbudet.



Figur 5.13 Oversikt over busslinjer i dagens situasjon (juli 2019). Sirkler i figuren viser dekningsgrad for hver holdeplass innenfor en radius på 400 meter.

Hovedtyngden av busstrafikk går i hovedgatene Skårersletta, Solheimveien, Gamleveien. Her er det generelt mye trafikk og til tider dårlig fremkommelighet for bussene. Ruter opplever i dag forsinkelser i Solheimveien i rush og i forbindelse med lørdagshandel i tillegg til generelt stor variasjon i hastighet på hovedlinjene gjennom døgnet.

Det er ikke kollektivfelt på noen av strekningene i dag. Det går også busser i mindre boliggate: Kjennveien, Skårerveien, Løkenåsveien og Gamleveien østover. Her er det mindre trafikk, noe som gir bedre fremkommelighet på disse veiene. Gamleveien østover har bussbom, som sikrer at og bussen har god fremkommelighet.

Bussterminalen Lørenskog sentrum ligger ved Solheimveien, og har en god lokalisering i sentrum. Øvrige holdeplasser er stort sett plassert strategisk riktig i forhold til kryss og målpunkter, men stedvis noe tett på enkelte strekninger. Dette medfører økt reisetid for de reisende pga. at bussen stopper ofte.

Det er middels standard på dagens holdeplasser.

Etter ruteendringer i juni 2019 har Lørenskog fått styrket kollektivtilbudet betraktelig med hyppige avganger på hovedlinjene. Det er flere ruter med 10-minutters avganger. Allikevel gjenstår utfordringene med fremkommelighet på grunn av køproblematikk, noe som gjør at bussen har dårlig forutsigbarhet.

Lørenskog kommune har ihht. reisevaneundersøkelser en kollektivandel på 22% for reiser til/fra kommunen, mens kollektivandelen på interne reiser innad i kommunen var på kun 5%.

Oppsummert kan man si at kollektivtraseene og bussterminalen er godt lokalisert, men til dels store fremkommelighetsutfordringer langs hovedveinettet bidrar til dårlig forutsigbarhet og gjør det mindre attraktivt for de reisende.



Figur 5.14 Eksempel på tilrettelegging for kollektiv fra Gamleveien sør for Triaden. Bussen deler kjørefelt med bil og stopper i busslomme ved holdeplass. Holdeplassen er utformet med enkelt busskur.

5.5 Forhold for bil og parkering

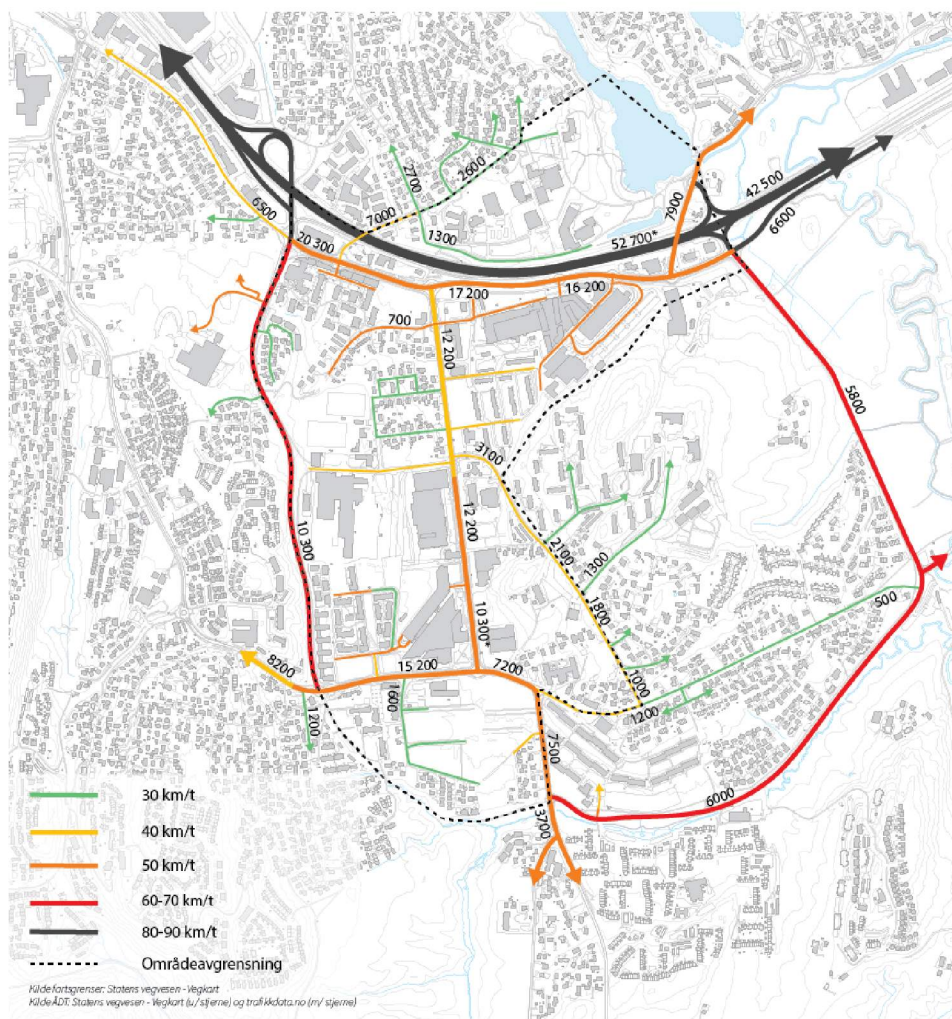
Bilen er det klart mest benyttete transportmiddelet i Lørenskog sentrum i dag. Dette kommer i stor grad av at forholdene for bil i Lørenskog er svært gode. Infrastrukturen er utformet på biltrafikkens premisser, noe som gjør det enkelt å velge bilen i hverdagen. Struktur og utforming på veiene i sentrum er laget for god kjørekomfort og fremkommelighet for bil. Dette medfører til dels høye kjørehastigheter og miljøbelastninger.

Det forekommer kø på noen strekninger i rushtiden, men generelt er det enkelt å komme seg frem med bil i Lørenskog sentrum. Figur 5.15 viser fartsgrenser og trafikkmengder på det sentrale vegnettet i Lørenskog sentrum.

Vi ser at det i dagens situasjon er mer trafikk i Skårersletta enn det er på omkjøringsveiene rundt. Nordliveien både øst og vest for sentrum er bygget for store trafikkmengder og har kapasitet til å ta imot mer trafikk enn det går der i dag.

Forholdene for bil er per i dag svært gode, men dersom det ikke legges bedre til rette for bruk av andre transportmidler, vil fremtidig vekst i befolkning og reisebehov gi betydelige køproblemer på vegnettet for biltrafikken

I tillegg bidrar en svært høy parkeringsdekning til at man enkelt kan parkere utenfor døren til så godt som alle viktige målpunkter i sentrum.



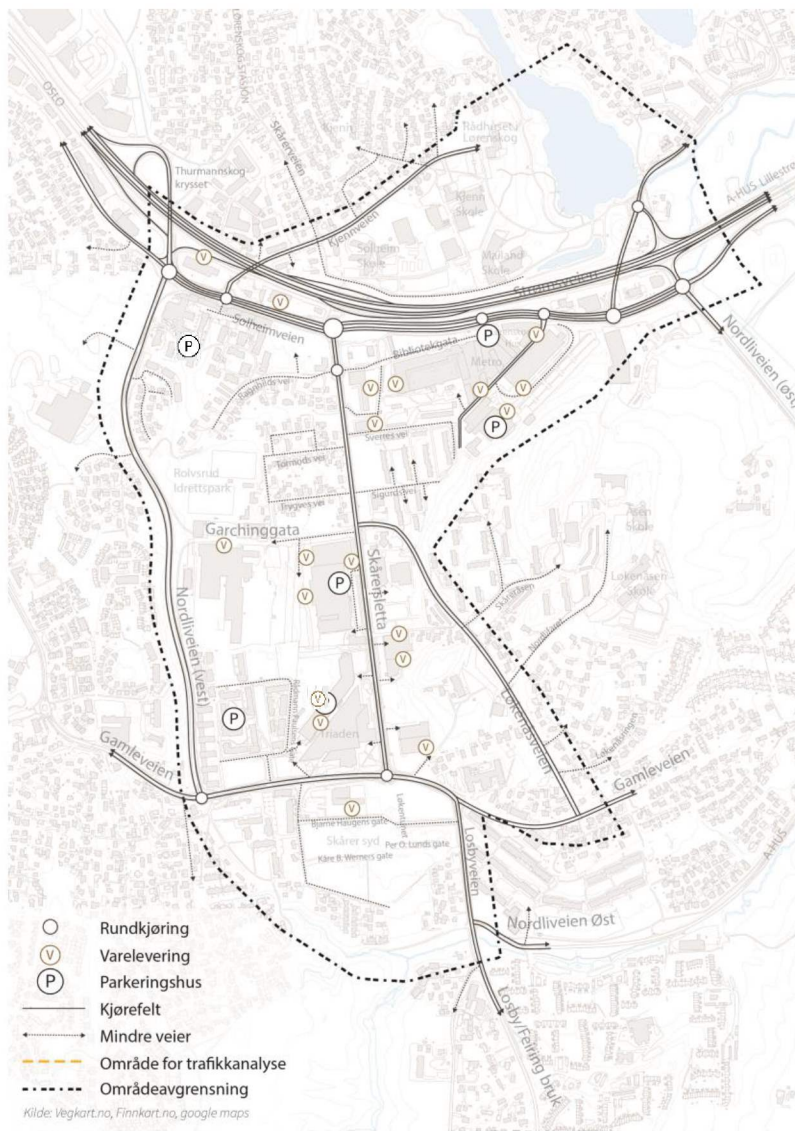
Figur 5.15 Fartsgrenser og trafikkmengder i og rundt Lørenskog sentrum

Begge de to kjøpesentrene, Metro og Triaden, har for eksempel hvert sitt store parkeringsanlegg med tilsammen 3450 plasser, samtidig som en betydelig andel åpne flater i sentrum benyttes til overflateparkering knyttet til øvrig handels- og kontorvirksomhet i sentrum (ca. 950 plasser).

Den gode tilretteleggingen for bilbruk reflekteres også i en betydelig bilandel på henholdsvis 71% på reiser til/fra kommunen og 63% på interne reiser innad i kommunen. Siden en betydelig andel av de interne reisene er korte (76% av de interne bilreisene er under 2 km), innebærer det et betydelig potensial for overgang fra bil til gang og sykkel.



Figur 5.13 Eksempel på tilrettelegging for bil i veinettet. Bilde fra Solheimveien ved innkjøringen til Metro.



Figur 5.17 Tilrettelegging for bil i dagens situasjon i form av veier, parkering og større varelevering

6 Gatetyper i fremtidig sentrum

6.1 Inndeling i gatetyper

Gatetypene skiller seg fra hverandre gjennom utforming, kjørehastighet, hierarki for de ulike trafikanter og tilknytning til arealbruk. En mer utfyllende beskrivelse av gatetypene finner du nedenfor. Gatetypene legger dermed rammer for hvordan de ulike gatene skal utformes og tilrettelegges, og på den måten gi ønsket atferd og opplevelse i sentrum.

Gatebruksplanen foreslår fire ulike typer gater i sentrum: bolig-gater-adkomstgater, sentrumsgater, hovedgater og hovedveier.

6.1.1 Bolig-gater/adkomstgater

Bolig-gater og adkomstgater er interne forbindelser til bolig, næring og andre funksjoner. Bolig- og adkomstgatene skal ikke ha gjennomgangstrafikk, men rolig trafikk. Her skal det være gode omgivelser for nabolagene, der det er trygt for gående og syklende å ferdes.

I Lørenskog sentrum er følgende gater definert som bolig-gater: Kjennveien, Skårerveien; alle bolig-gatene i sentrum: Ragnhilds vei, Kulturhusgata, Torbjørns vei, Tormods vei, Trygves vei, Sverres vei, Sigurds vei, Rådmann Paulsens gate, Løkenåsveien, Gamleveien fra Lørenskog sykehjem mot Sorlihavna; Tunveien og alle interne gatene på Skårer syd: Bjarne Haugens gate, Kåre B. Werners gate, Per O. Lunds gate.

6.1.2 Sentrumsgate/allmenning

Sentrumsgatene/allmenningene har en tydelig prioritering av gang-, sykkel- og kollektivtrafikk, i tillegg til byliv og opphold. Sentrumsgatene vil preges av byliv og opphold. Her vil gatene og bebyggelsen ha urbane kvaliteter med publikumsrettede funksjoner.

Sentrumsgatene må ha tilstrekkelige bredder til fortau og vegetasjon. Allmenninger er forbeholdt gående og syklende.

I sentrumsgatene skal farten på trafikken holdes lav, og trafikken skal skje på de gåendes, sykklendes og kollektivtrafikkens premisser. Sentrumsgatene er der de publikumsrettede fasadene finnes og bylivet skal skje. Det er derfor avgjørende at sentrumsgatene kun er forbeholdt der det er realistisk at bylivet kan utfolde seg.

I Lørenskog sentrum er følgende gatene definert som sentrumsgater: Bibliotekgata, interne gater rundt Solheimsenteret, Skårersletta, Skårertråkket, deler av Garchinggata nær Skårersletta, og Løkentunet på Skårer syd.



6.1.3 Hovedgater

Hovedgatene i Lørenskog vil bli lokale høytrafikkerte gater for gjennomgangstrafikk. Hovedgatene er viktige forbindelser for alle trafikantgruppene. Likevel er kollektivtrafikken høyt prioritert i disse gatene, der bussen skal ha god fremkommelighet.

Selv om gatene kan ha mye trafikk, skal gatene ha urbane kvaliteter og fungere som tydelige inngangsportaler inn til Lørenskog sentrum. Bruk av gatemøblering for å visuelt skape inntrykk av smalere kjørefelt, vil redusere hastigheten på biltrafikken. Hovedgatene er også viktige gang- og sykkelforbindelser, der tilretteleggingen for gående og syklende skal ha høy standard.

I Lørenskog sentrum er følgende gater definert som hovedgater: Solheimveien mellom Thurmannskogkrysset og Knattenkrysset (fra Nordliveien vest til Nordliveien øst), og Gamleveien mellom Vallerud og Lørenskog sykehjem (fra Nordliveien til Losbyveien). Både deler av Solheimveien og Gamleveien går gjennom sentrum.

6.1.4 Hovedveier

Hovedveiene danner, sammen med hovedgatene, en ring rundt Lørenskog sentrum. Den lokale gjennomgangstrafikken og tungtransport skal gå her. Hovedveiene bør være avkjørselsfrie, eller ha et begrenset antall avkjørsler. Fartsgrense bør være mellom 60 og 80 km/t, avhengig av trafikkmengden og om det finnes boliger langs veiene.

I tillegg til å være en del av hovednettet for bil, er også hovedveiene viktige transportårer for sykkel, der tilretteleggingen skal ha høy standard. Store deler av hovedveiene er også viktige kollektivforbindelser.

I Lørenskog sentrum er følgende veier definert som hovedveier: Solheimveien fra Thurmannskogkrysset mot Visperud, Sykehusveien, Nordliveien både øst og vest for sentrum, og Gamleveien fra Vallerud mot Rasta og Losbyveien.



6.1.5 Gatetypene i VPOR mot gatebruksplan

Gatetypene i gatebruksplanen skiller seg fra gatetypene i VPOR. Det er ikke fullstendig samsvar mellom hvordan gatene er blitt klassifisert i gatebruksplanen og i VPOR. Nedenfor gjør vi rede for de ulike begrepene.

«Samlegate» i VPOR er veier / gater som har god fremkommelighet for bil og kollektivtrafikk. I gatebruksplan ønsker en å skille mellom gater med og uten tilrettelegging for buss, gatene som går gjennom tettbebygget strøk eller utenfor, og der det er mer attraktivt for gående og syklende.

- Rv. 159 betegnes som «motorvei» i gatebruksplanen, og er ikke en del av gatenettet i sentrum
- Nordliveien og Losbyveien har ikke tilrettelegging for buss og er derfor klassifisert som «hovedvei» i gatebruksplanen
- Solheimveien er «hovedgate» i gatebruksplanen for å understreke beliggenheten i områder med eksisterende og planlagt bymessig bebyggelse, i motsetning til Nordliveien, samt tilrettelegging for buss

«Strøksgate» i VPOR er kun Skårersletta. I gatebruksplanen bruker man «sentrumsgate» for å understreke at gata er lokalisert i sentrum.

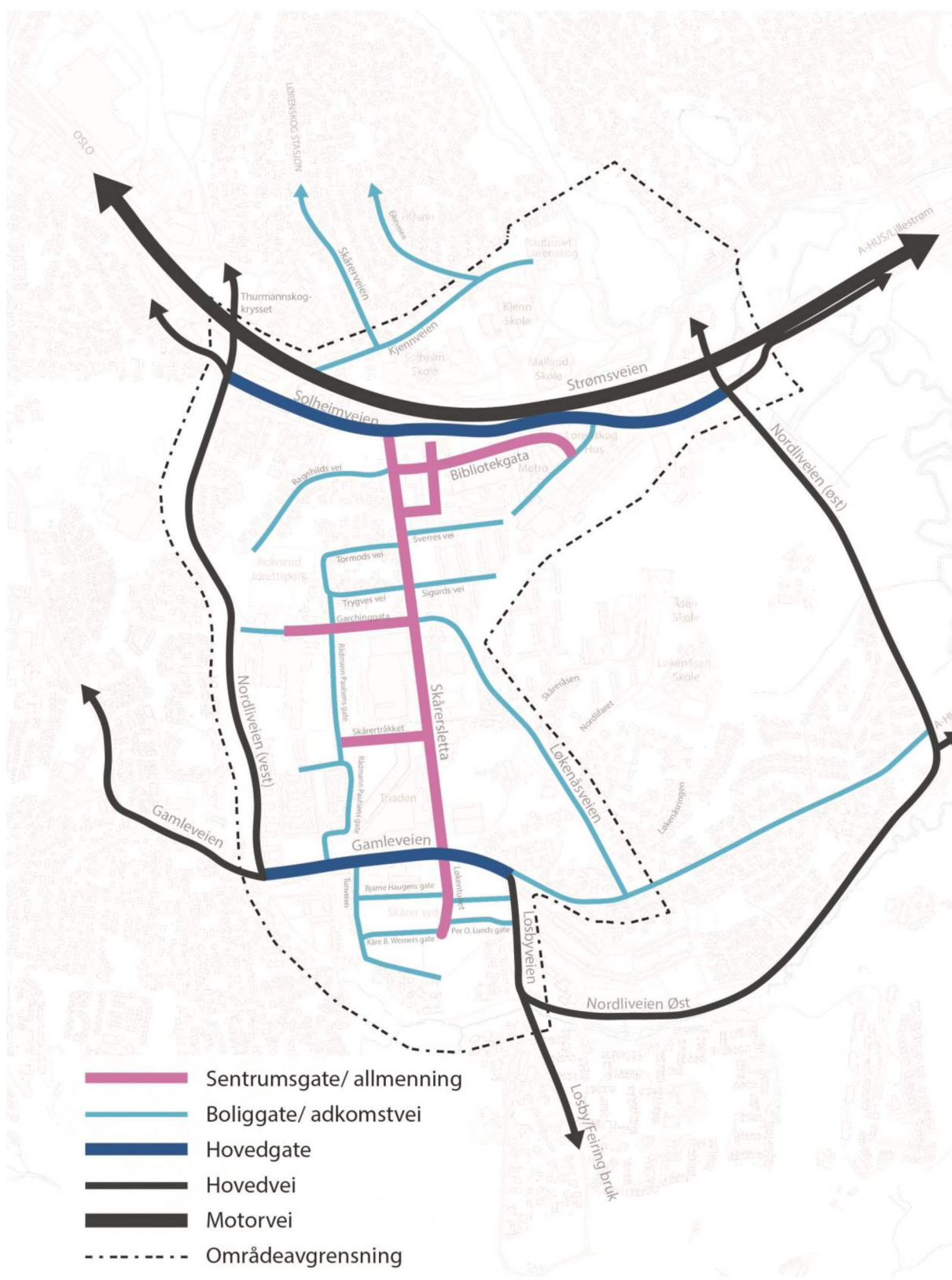
«Bygate» i VPOR har bymessig preg der bebyggelsen henvender seg mot gatene, det er beplantning, åpen overvannshåndtering og en utforming som gir lavere fart. De gatene som er definert som «bygater» i VPOR er i gatebruksplanen delvis sentrumsgater og delvis boligarter / adkomstgater, avhengig av hvor mye bypreg gatene har.

- Garchinggata – delvis sentrumsgate, der man har publikumsrettede virksomheter, delvis adkomstgate på strekningen der man har adkomst til Skårer vest og bebyggelsen ikke henvender seg mot gata
- Løkenåsveien – adkomstgate, gata har lite bypreg, det er noen eneboliger og adkomst til Skåreråsen
- Gamleveien – «hovedgate» i gatebruksplanen: beliggenheten mellom de tettbefolkede Skårer vest og Skårer syd og tilrettelegging for kollektivtrafikken

- Losbyveien forbi Skårer syd, fram til Finstad – hovedvei fordi strekningen mangler bypreg med eneboliger og blokkene som ikke henvender seg mot gata. Veien har en funksjon som hovedvei for trafikken fra sør i kommunen.

«Interne gater» i VPOR er definert som boligarter / adkomstgater i gatebruksplanen: gatene fungerer som adkomst til eiendommene. Bil og sykkel er underordnet fotgjengere, deler av enkelte gater er kun for gående / syklende.

Figur 6.1 viser hovedgrepet for Lørenskog, og hvilke fremtidige gatetyper som er definert for sentrum. Figuren viser ikke hvilke trafikantgrupper som skal prioriteres i de ulike gatene eller trafikale tiltak. Dette konkretiseres i de neste kapitlene.



Figur 6.1 Oversikt over fremtidige gatetyper og hierarki i Lørenskog sentrum.

6.2 Fremtidig løsning for gående

For gående foreslår gatebruksplanen et helhetlig og finmasket nett som samsvarer med VPOR for Lørenskog sentrum. Nettverket for gående viser hvilke strekninger som bør ha tilrettelegging for gående, og som bør prioriteres ved drift, vedlikehold og trafiksikkerhetstiltak. Forslag til gangforbindelser synliggjør både eksisterende og planlagte veier – gang- og sykkelveier, fortau, samt snarveier.

Nettverket for gående er inndelt i prioriterte gangforbindelser og øvrige gangforbindelser.

De prioriterte gangforbindelsene er tilknyttet sentrumsgater, oppholdsareal, torg, allmenninger, skoleveier og idrettsanlegget. Disse gangforbindelsene bør ha første prioritet ved utbedring og tilrettelegging av gangnettet for gående.

De øvrige gangforbindelsene gir et finmasket nett som tar hensyn til gangforbindelser på hovedveinettet, samt boligater, snarveier og turveier. Disse gangforbindelsene kan ha lavere prioritet ved planlegging av tilrettelegging for gående.

De prioriterte gangforbindelsene

I Lørenskog sentrum er det nødvendig å styrke koblingen mellom gater og byrom, og skape god tilgjengelighet til viktige målpunkter. I tillegg til eksisterende og allerede planlagte gangforbindelser viderefører gatebruksplanen grepene i VPOR med etablering av en grønn ring med allmenninger og parker, samt en rekke torg som en del av fremtidig byromsstruktur i Lørenskog sentrum.

Bibliotekgata, gatenettet ved Triaden, og allmenningene både nord og sør i Skårersletta vil bli en del av Lørenskogs sentrumsjerne. Gangforbindelser til skoler, idrettsanlegg, kjøpesentre, buss- og arbeidsplasser er også en del av hovednettet for gående.

De prioriterte gangforbindelsene krever god tilrettelegging for gående slik beskrevet i kapittel 4.2.

Skårersletta, Gamleveien og Solheimveien er viktige hovedakser for alle trafikantene. Langs disse til dels høytrafikkerte sentrumsgatene vil det være svært viktig å tilrettelegge for gående, med separat løsning for gående og sykkel, gode kryssingsmuligheter, sitteplasser der det er mulighet for å skape fine byrom, og vegetasjon.

Løkenåsveien og deler av Garchinggata danner en naturlig forbindelse mellom skolene på Skåreråsen og Rolvsrud idrettspark. Her er det viktig at barn og unge kan gå trygt og at omgivelsene er attraktive.

Forbindelsen mellom Rolvsrud idrettspark og Triaden er en del av den grønne ringen, og er et rolige alternativ til Skårersletta.

Alle nye anlegg må oppfylle kravene til universell utforming.

I hovednettet for gående er det viktig å redusere barriereeffekten til trafikkerte veier. For gående, spesielt barn og eldre, er både lange og korte omveier en ekstra belastning. Rv. 159 går i dag på tvers av Lørenskog sentrum og skiller Skårerområdet i sør fra Kjenn med rådhuset, skoler, idretts- og fritidsaktiviteter i nord. For å oppnå en bedre forbindelse mellom nord og sør, og for å få et mer sammenhengende sentrumsområde, er to utvalgte gangforbindelser med i det prioriterte gangnettet (gangbrua ved bussterminalen og gangbrua ved Lørenskog hus). Dagens forbindelse over riksveien bør utvides i bredden, få bedre vintervedlikehold og oppgraderes ellers. Kommunen bør også jobbe mot å etablere flere muligheter for å krysse riksveien.

Øvrige gangforbindelser og snarveier

De øvrige gangforbindelsene er viktige lokalt. Likevel antas det at andelen gående trolig vil være lavere her enn i de prioriterte gangforbindelsene. På disse veiene vil syklende og gående være i blandet trafikk.

Snarveier har stor betydning for gående, og gir stor gevinst på spart reisetid. I sentrum bør man ha spesielt fokus på snarveiene som leder til holdeplasser for å korte ned avstanden til buss. Snarveiene som ligger inne i gatebruksplanen bør ha en viss standard og holdes åpne også om vinteren. Mange av snarveiene fører til og fra områder som ligger høyere enn sentrum. Dersom mulig, bør man tilstrebe universell utforming, eller trapper, som er tryggere om vinteren enn stier. Det bør også tilrettelegges for både syklende og gående (trapp og trillesti for sykkel). Snarveiene bør tilrettelegges med skilting, rekkverk, belysning og benker. De viktigste snarveiene bør ha jevnt grusdekke eller asfalt.

Forbindelser til marka

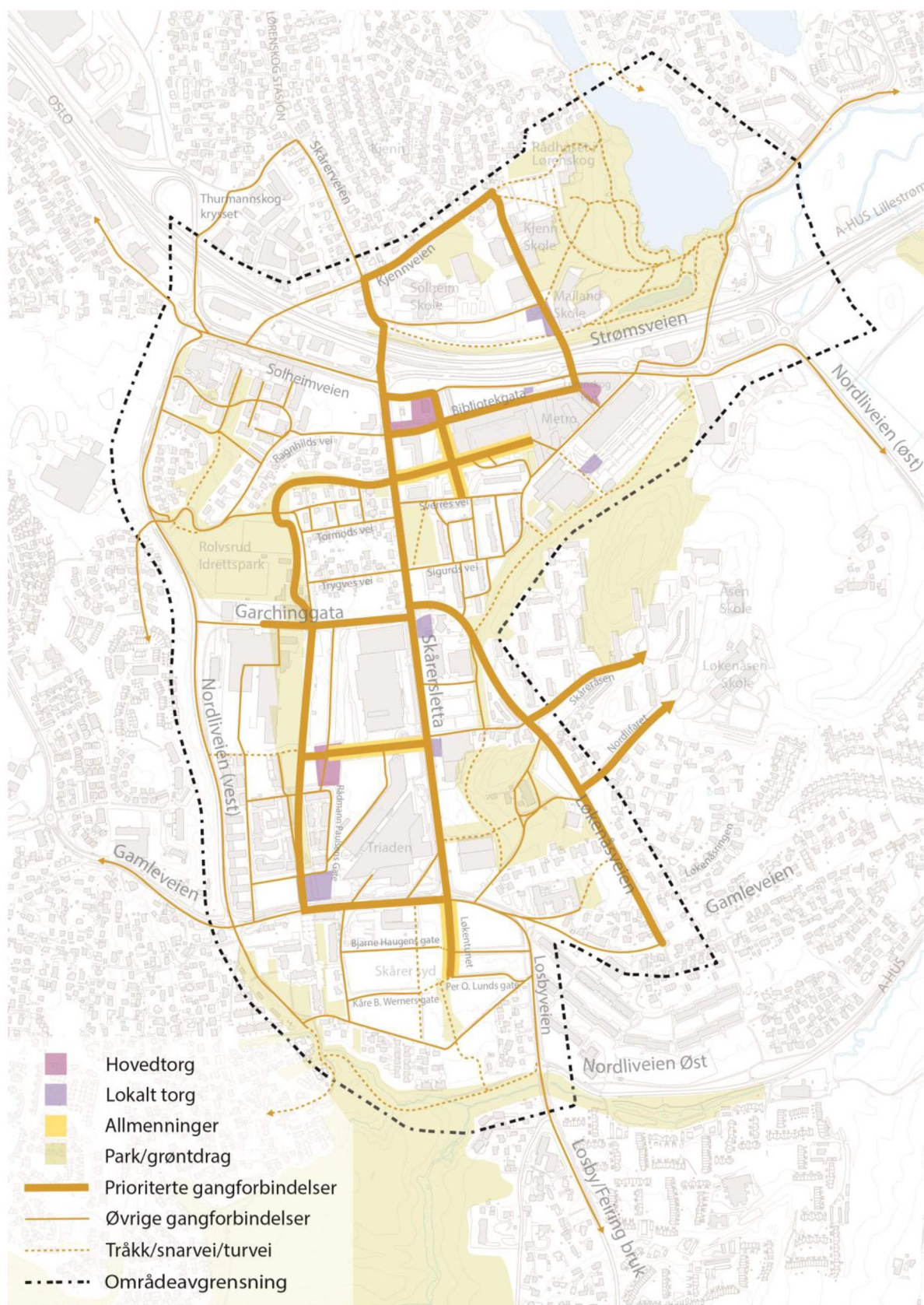
Det er svært ønskelig å legge til rette for at folk fra sentrum enkelt kan komme seg ut til marka uten bruk av bil. Man bør vurdere om vinterdrift av deler av gangveinettet mot for eksempel Sørlihavna på sikt kunne tilrettelegges slik at man om vinteren i større grad kunne bruke ski, spark og akebrett på veiene fra sentrum til marka.

Støyskjerming

Langs veier med mye biltrafikk anbefales det å vurdere behov for å skjerme boliger og myke trafikanter for trafikkstøy og støv, i og med at mer biltrafikk skal flyttes over dit.

Krysningspunkter over Skårersletta

På Skårersletta vil man ha trygge krysningspunkter ved hvert gatekryss og ved Triaden. I tillegg kommer opphøyde gangfelt der allmenningene krysser Skårersletta: mellom Solheimsenteret og friarealet mellom Sverres og Sigurds vei; og nord for Triaden.



Figur 6.2 Kartet viser fremtidig gangforbindelser i Lørenskog sentrum. Det skilles mellom prioriterte og øvrige gangforbindelser, samt tråkk, snarveier og turveier for gående. Det er også vist viktige oppholdsarealer for gående som torg, allmenninger og park/grøntdrag.

6.3 Fremtidig anlegg for syklende

Sykkelveinettet skal ha god tilgjengelighet, fremkommelighet, faktisk og opplevd trygghet, og trafikksikkerhet for syklistene. For å oppnå dette er det viktig at syklistene har et sammenhengende sykkelveinett som er så finmasket at man kommer seg fra bolig til målpunkter uten å måtte ta for lange omveier. Forslag til sykkelveinettet synliggjør et nett av veier der sykkel bør få prioritet framfor andre trafikantgrupper. Manglende lenker er tegnet inn, og det er definert hvilke veistrekninger som bør være en del av et sammenhengende sykkelveinett.

Sykkelveinettet er inndelt i hovednett som tar hovedstrømmene av sykkeltrafikken, og sekundærnett som knytter nabolag til hovednettet.

Hovedsykkelveinett

Hovednettet består av de traseene i sykkelveinettet som skal ha høyest prioritet og hvor standarden skal være høy. På hovedsykkelveinettet anbefales det egne sykkelanlegg atskilt fra biler, busser og gående: sykkelvei med fortau eller opphøyd sykkelbane. Dette er gjennomgående strekninger langs hovedfartsårene, som gir syklistene en rask og effektiv ferdsl gjennom og til Lørenskog sentrum. Det er i hovednettet det finnes flest syklist, og der tilretteleggingen generelt gir størst effekt. Helhetlig tilrettelegging her består ofte av mer omfattende tiltak som for eksempel å bygge sykkelbane, endre kryss, utvide gang- og sykkelveier mm. Konkrete løsninger må sees i sammenheng med andre trafikantgrupper og problemstillinger.

Gatene som er definert som hovedveinett for sykkel er Skårerveien-Mailandveien-Elveveien, Solheimveien-Sykehusveien, Nordliveien, Skårerleтта, Garchinggata, Løkenåsveien og Losbyveien-Nordliveien.

Sekundærsykkelveinett

Sekundærnettet knytter nabolag og hovedveinettet sammen. Disse gatene har en mindre viktig rolle for den gjennomgående sykkeltrafikken, men

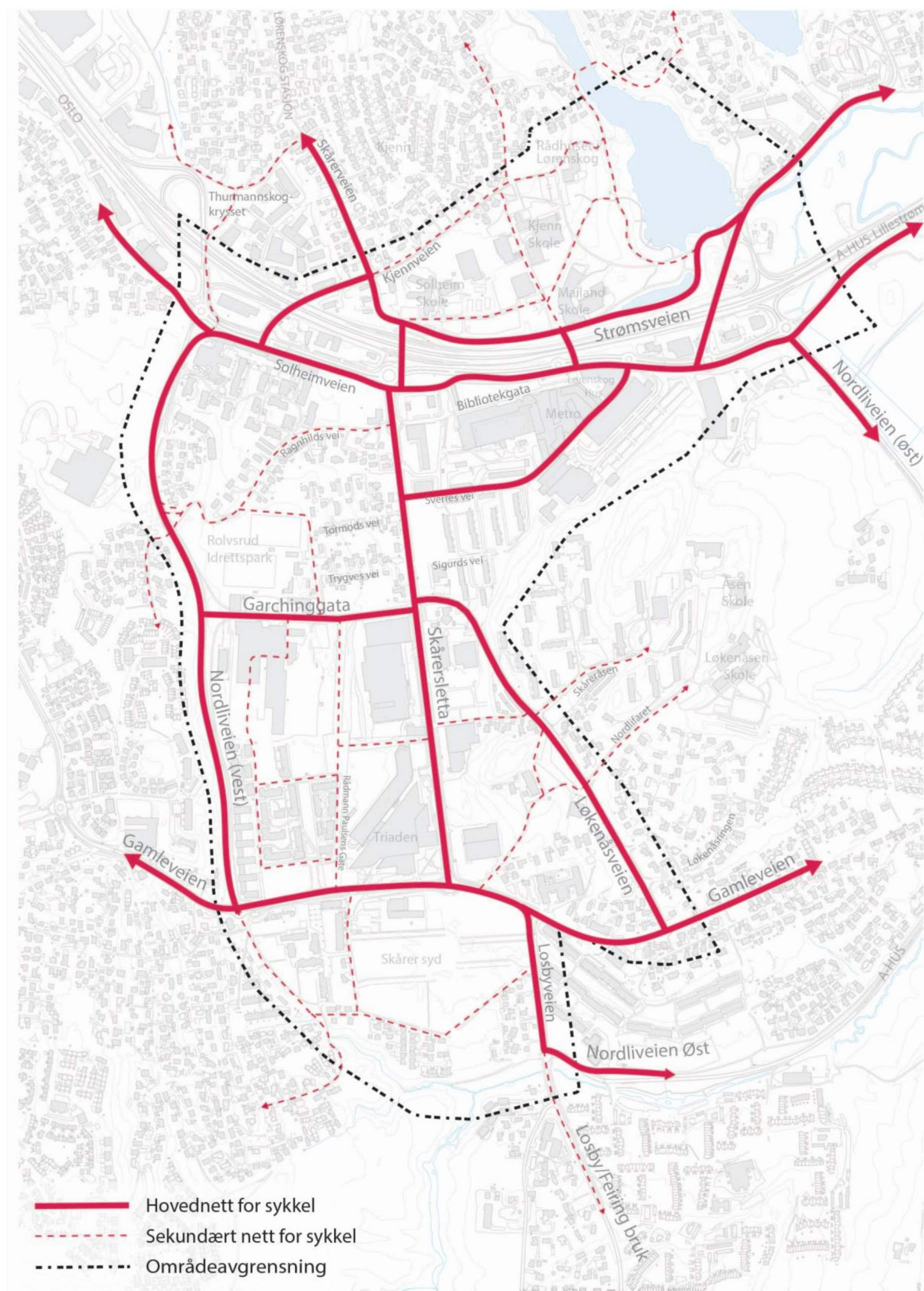
er viktige for å lage et finmasket sykkelveinett. Sekundærveinettet bidrar til at nettverket kan nå innen 200 meter fra boligene. Det finmaskede nettet gir også syklistene mulighet til å velge mellom raske og effektive ruter, eller ruter i roligere omgivelser med mindre trafikk. Dette imøtekommer ulike syklist og deres behov. Tilrettelegging her består ofte av mindre tiltak.

Kobling til øvrig sykkelveinett

God kobling til målpunkter utenfor Lørenskog sentrum er avgjørende for å få flere til å velge sykkel som transportmiddel. I gatebruksplanen er det tilrettelagt for at de viktigste koblingspunktene til områdene utenfor Lørenskog sentrum er med i sykkelveinettet. Transportårer mot målpunkter utenfor Lørenskog sentrum som er ivarettatt er mot Oslo, Lørenskog stasjonsområde, Fjellhamar, Lillestrøm, A-hus og Visperud.

Sykkelveinett uten hindringer

På et effektivt sykkelveinett skal ikke syklist bli hindret av andre trafikanter eller måtte ta lange omveier. I Lørenskog sentrum er rv. 159 Strømsveien en stor fysisk barriere. Det er derfor viktig at alle broforbindelsene over motorveien er en del av hovednettet for sykkel. Pga. barriereeffekten til rv. 159, må det være tilrettelegging for sykkel langs begge sider av riksveien. Akkurat som for gående, gjelder anbefaling om flere og bedre forbindelser over rv. 159 også for syklende. Dagens forbindelse over riksveien bør utvides i bredden, få bedre vintervedlikehold og oppgraderes ellers.



Figur 6.3 Kartet over viser fremtidig sykkelveinettet i Lørenskog sentrum. Det skilles mellom hovednett og sekundærnett for sykkel. Mulighetsrommet for sykkeltilrettelegging på sykkelveinettet er også vist.

Syklister som medtrafikanter

Jo flere som sykler, desto viktigere er det at syklister som trafikanter ikke skaper farlige situasjoner for medtrafikanter. Når syklister får egne tilrettelagte anlegg, slipper man problematikken med syklister som veksler mellom «kjørende» og «gående». Syklister blir heller ikke hindret av fotgjengere og kan sykle trygt separert fra biltrafikken. På punkter der sykkelanlegg krysser arealer for gående kan det være nødvendig å gjøre tiltak for å redusere farten til syklister av hensyn til gående som mer sårbar trafikanter sammenlignet med syklister. Like viktig er det å sørge for redusert fart i punkter der sykkelanlegg krysser bilvei. I enkelte veikryss kan man for eksempel vurdere om det blir nødvendig med egen lysregulering for syklister.

Sykkelparkering

En viktig del av tilrettelegging for sykkel er å etablere trygge parkeringsmuligheter for sykkel. Detaljert lokalisering av sykkelparkeringer er imidlertid ikke et tema som omtales i gatebruksplanen. Det er få eiendommer i sentrum som kommunen eier, og kommunen har derfor kun mulighet til å styre sykkelparkering på andres eiendom gjennom reguleringsplaner og utbyggingsavtaler, også i dialog med grunneier og mulige støtteordninger for å etablere flere sykkelparkeringer. Lokalisering av parkering for sykkel er et tema som kommunen må ta videre i parkeringsstrategi for sentrum. Det anbefales at man jobber for å sikre muligheter for trygg parkering av sykler ved alle målpunkter i sentrum.

6.4 Fremtidig kollektivtilbud

Gatebruksplanen ser i all hovedsak på den delen av kollektivtilbudet som har med bruk av gateareal å gjøre: kollektivtraseer og plassering av holdeplasser. Planen fokuserer på hvordan man kan sikre fremkommelighet for buss mens trafikkmengder i Lørenskog sentrum øker, og hvordan trafikkanlegg som holdeplasser kan være med på å styrke levende sentrum. Arbeid med bedring av kapasitet for buss, tog og fremtidig t-baneløsning ivaretas i andre prosesser.

Fremkommelighet

For å gjøre det mer attraktivt å reise med buss, er et av de viktigste tiltakene å tilrettelegge for god fremkommelighet for bussen. God fremkommelighet bidrar til å redusere reisetiden, som i sin tur forbedrer forutsigbarheten til kollektivtrafikken, og gjør det mulig å legge til rette for høy frekvens på utvalgte traseer. Alle disse faktorene gjør det mer attraktivt å reise kollektivt.

Hovedgrepet i tilretteleggingen er å prioritere bus-sen i de viktigste busstraseene i Lørenskog sentrum: Solheimveien, Skårersletta og Gamleveien. Ved å sikre god fremkommelighet gjennom og rundt sentrum gis det forutsigbar kjøretid for både de lokale busslinjene og for linjene mot Oslo og Lillestrøm. Kollektivfelt i hovedgatene ventes å gi en moderat økning i forsinkelse for biltrafikken på enkelte strekninger, og bidrar på denne måten til å endre reisemiddelfordelingen i favør kollektivtrafikk, gange og sykkel.

Holdeplassavstand

Riktig holdeplassavstand er viktig for et effektivt kollektivtilbud. Dersom holdeplassavstanden er for kort, vil reisetiden for de som sitter på bussen øke. Gatebruksplanen foreslår ikke å gjøre endringer i dagens plassering av holdeplasser, men anbefaler at en ny revisjon tas på sikt i samarbeid med Ruter.

Utforming av holdeplasser

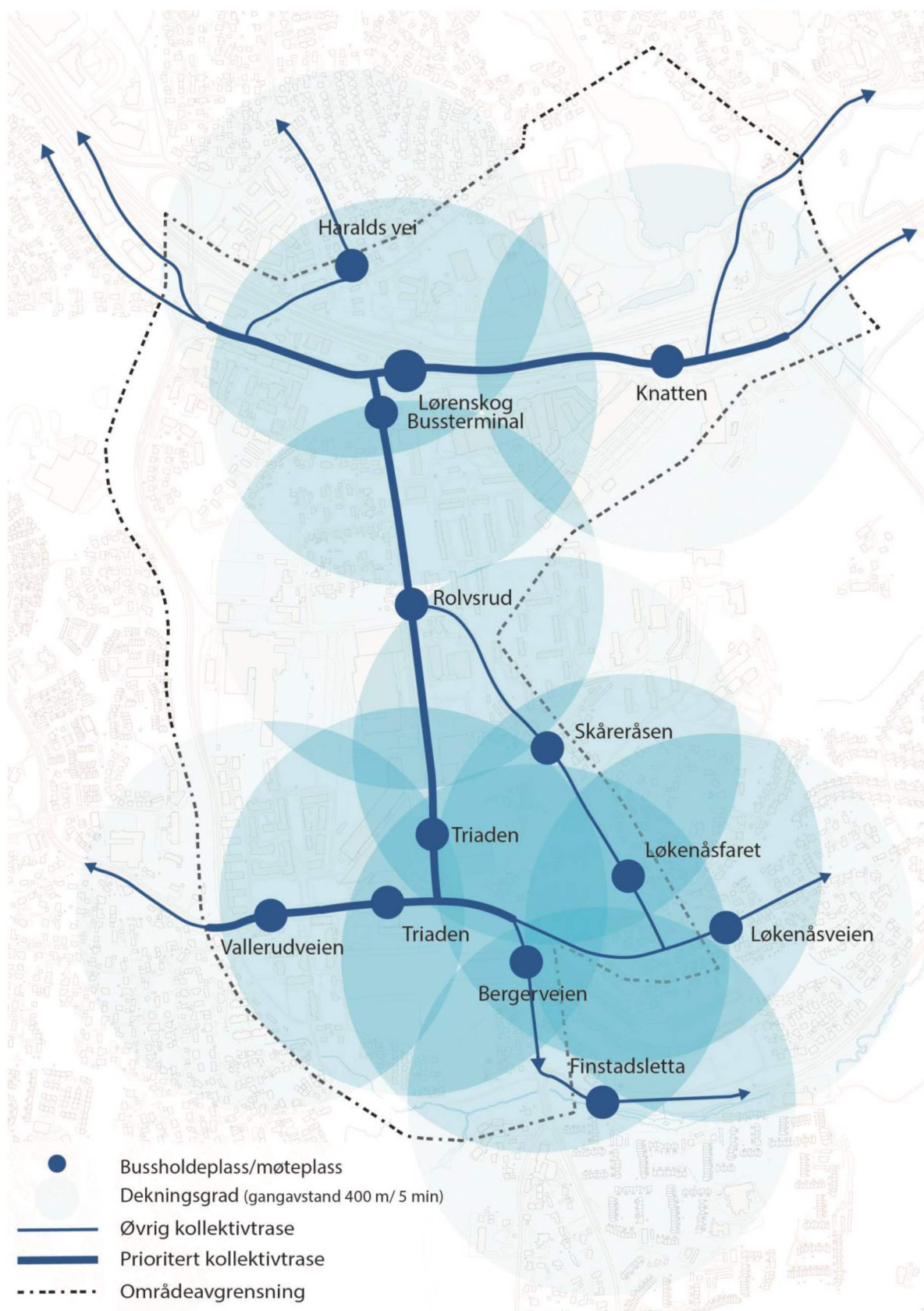
En viktig del av et attraktivt kollektivtilbud er holdeplasser med høy standard. Det bør etterstrebes å

gjøre holdeplassene synlige i bybildet, blant annet ved å se på plassering og utforming. Dette gir en symboleffekt, og kan bidra til å skape positive assosiasjoner til kollektivtrafikken. Holdeplasser kan utformes som spesielle elementer som på en eller annen måte skiller seg ut i bybildet og skaper identitet til området. Lørenskog bussterminal er et godt eksempel på en holdeplass som er en del av identiteten til Lørenskog sentrum.

Alle holdeplassene i Lørenskog sentrum bør utformes med høykvalitet leskur som en integrert del av byrommene de inngår i. Det er også en målsetting om at holdeplassene for kollektivtrafikk i tillegg skal være med på å aktivisere de aktuelle byrommene ved å fungere som møteplasser. Når man på sikt vil revidere lokalisering av holdeplasser, bør nye holdeplasser foreslås i forbindelse med eksisterende torg/møteplasser eller et sted der det er ønskelig å opprette ny møteplass. Alle anlegg skal være universelt utformet.

Videreutvikle kollektivtilbudet

Gatebruksplan viderefører anbefalinger i plan for grønn mobilitet når det gjelder utvikling av kollektivtilbud i kommunen, både buss, tog og t-bane. Busstransport er spesielt viktig for å dekke reisebehovet fra mindre sentrale områder i kommunen til sentrale kollektivknutepunkter for å unngå at folk vil være avhengig av bil og ev. innfartsparkering for å kunne reise kollektivt. For konkrete tiltak, se under «kollektivtilbud» i handlingsplanen.



Figur 6.4 Fremtidig nett for kollektivtrafikk i Lørenskog sentrum

7 Tiltak og løsninger

Hovedkonklusjonen i gatebruksplanen er at kommunen må fortsette arbeidet med grønn mobilitet. Trafikkmodelleringen viser at veinettet ikke har kapasitet hvis man fortsetter å kjøre som vi gjør i dag når boligene i sentrum er ferdig bygget. Det vil heller ikke være et hyggelig oppholdssted når det er mye trafikk, støy og støv.

Videre arbeid med trafikken i sentrum omfatter både tiltak som fremmer grønn mobilitet og endringer i kjøremønster og veinettet.

7.1 Tiltak som fremmer grønn mobilitet

Kommunen må jobbe med trafikkreduserende tiltak i sentrum generelt. I dette ligger hvordan løse behov for parkering i og nær sentrum, hvordan ivareta gående og syklende, hvilke standarder og premisser legges til grunn for de fysiske tiltakene, og utbedring av løsninger for myke trafikanter. Tiltakene er en spesifisering/supplering av tiltak i plan for grønn mobilitet.

7.1.1 Straktiltak på gang- og sykkelveinettet

Kommunen bør utarbeide en plan for gjennomføring av straktiltak på gang- og sykkelveinettet i sentrum. Hensikten med tiltaket er å gjøre det finere og tryggere for fotgjengere og vise at man setter pris på de som velger å gå framfor å kjøre. Straktiltak er for eksempel utbedring av farlige punkter, tiltak som gir bedre oversikt i kryss mm.

7.1.2 Trafikkdempende tiltak i Gamleveien

Trafikkmodelleringen viser at det blir stor belastning på rundkjøringene rundt sentrum, særlig i Gamleveien. Ombygging av Gamleveien vil være en stor og omfattende investering. I påvente av en ny løsning er det nødvendig å gjøre noen tiltak som prioriterer gående fremfor bil. Man trenger å skape et finere og tryggere byrom mellom de to største befolkningskonsentrasjonene Skårer vest og Skårer syd.

7.1.3 Standard for drift og vedlikehold av gater og veier i sentrum

Det bør utarbeides en standard for drift og vedlikehold av gang- og sykkelforbindelser i sentrum for å sikre fremkommelighet for myke trafikanter og gjøre det mer attraktivt å gå og sykle året rundt.

Standarden bør inkludere snarveier og bussholdeplasser. Utredningen bør også se på prinsipper for ansvarsfordeling for drift og vedlikehold mellom de ulike grunneiere i sentrum mm.

7.1.4 Parkeringsstrategi for sentrum

Redusert parkeringsdekning er det tiltaket som bidrar mest for å redusere bilkjøring. Man må ha en gjennomtenkt plan for hvordan redusere areal som i dag er tiltenkt parkering. Det bør utarbeides en helhetlig parkeringsstrategi for bil og sykkel.

En slik strategi bør omfatte lokalisering av parkeringsplasser, prinsipper for kort- og langtidsparkering i sentrum, parkering for nyttetransport, tiltak for mest mulig effektiv bruk av offentlige og private plasser, muligheter for bildeling, lading av elbiler og elsykler og revisjon av parkeringsnormer.

En parkeringsstrategi bør være en del av en helhetlig plan for samferdsel. Tiltaket anbefales allikevel gjennomført uavhengig av arbeidet med samferdselsplan på grunn av at det henger sammen med det pågående arbeidet med utvikling av næring og byrom i sentrum.

7.1.5 Sykkelstrategi og gåstrategi

En sykkelstrategi vil definere hvordan kommunen vil tilrettelegge for sykkel. Den vil angi hvilke fysiske anlegg kommunen ønsker å ha på hoved- og sekundærsykkelveinett, standard og lokalisering av sykkelparkering, prinsipper for sykling til skole mm.

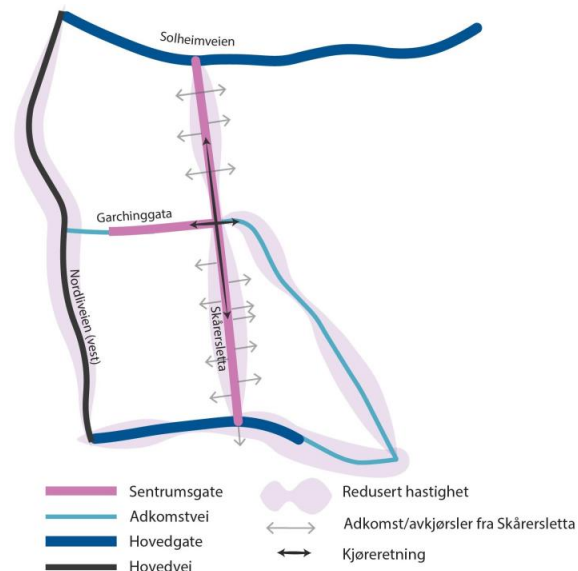
En gåstrategi vil definere hvordan kommunen vil tilrettelegge for fotgjengere. Den vil angi hvilke fysiske anlegg kommunen ønsker å ha på gangveintettet, herunder snarveier, hvordan sikre adgang til viktige målpunkter mm.

Syssel- og gåstrategiene bør omfatte kommunen som helhet.

7.1.6 Etablere veinett for gående og syklende

Dette er et arbeid som vil pågå over lang tid. Løsningene må innarbeides i juridisk bindende planer i forbindelse med utbygging av sentrum. Samtidig bør man finne midler for å sikre bygging av det veinettet som ikke omfattes av private utbyggingsplaner.

7.2 Endringer i kjøremønster og veinett



Figur 7.1 Trafikalt hovedgrep i Lørenskog sentrum

I gatebruksplanen anbefales det endringer i kjøremønsteret og gatenettet basert på en helhetlig vurdering av resultater fra trafikksimuleringer, kvalitative vurderinger av tiltakenes effekt for gående og syklende og buss, og hvordan tiltakene kan bidra til å bygge opp om gjeldende mål i gatebruksplanen. Trafikksimuleringene viser ikke behov for tiltak på vegnettet mot Rasta, Visperud eller mot A-hus. Samtidig må man ha i bakhodet at simuleringer kun er databeregninger og kan være feil. Man må gjøre nye vurderinger underveis når man ser hvordan trafikken i realiteten vil endres.

Nedenfor presenteres de anbefalte løsningene. Tiltakene presenteres i den rekkefølge som de anbefales gjennomført. Dersom tiltakene ikke lar seg gjennomføre i anbefalt rekkefølge, bør man vurdere konsekvenser av tiltakene samlet sett på nytt i ny situasjon.

7.2.1 Nedsatt hastighet i sentrum

Lavere hastighet for bil på sentrumsgater og hovedgater har positiv effekt for gående og syklende, samt omgivelser generelt. Biltrafikken vil i større grad underordne seg andre trafikanter. Det anbefales at hastigheten reduseres på Gamleiveien (fra dagens 50 km/t til 30 km/t), Løkenåsveien (fra dagens 40 km/t til 30 km/t), Gamleiveien mellom Losbyveien og Løkenåsveien (fra dagens 40 km/t til 30 km/t) og hele eller deler av Nordliveien vest (fra dagens 70 km/t til 50 km/t).

Både Gamleiveien og Nordliveien er fylkesveier. Innføring av redusert hastighet må derfor avklares med Viken fylkeskommune. Når det gjelder Løkenåsveien og den kommunale delen av Gamleiveien, er det kommunen som er veimyndighet.

Hastigheten bør senkes snarest, og uavhengig av gjennomføring av øvrige trafikale tiltak i sentrum.

7.2.2 Ombygging av Skårersletta fra vei til gate

Skårersletta bygges etter gjeldende reguleringsplan og vedtatt konsept med ett kjørefelt i hver retning. Venstresvingefelt fjernes og kryss bygges smalere med krappere hjørner. Det bygges 12 fotgjengeroverganger. To av dem, der det er planlagt at almenningene vil krysse Skårersletta ved Solheimsenteret og nord for Triaden, vil være opphøyde i forhold til kjørebane på Skårersletta.

Skårersletta får tosidige brede fortau og egne sykkelbaner. Sykkelbane er opphøyd med kantstein mot biltrafikken. Sykkelbanen og fortauet er i samme plan. Gående og syklende har egne arealer separert med en rekke med trær og regnbed – planter som tåler å ta imot mye vann når det styrtregner. Fortauet vil være opphøyd i forhold til kryssende sidegater.

Bussholdeplassene langs Skårersletta gjøres om til kantsteinstopp, slik at biltrafikken blir ventende bak buss på holdeplass. Sykkelbanen føres bak bussholdeplassene slik at ventende passasjerer har eget areal. For å redusere farten på syklistene forbi bussholdeplassene anlegges det romlefelt (opphøyde striper) over sykkelbanen der syklistene nærmer seg bussholdeplassen. Hastigheten reduseres til 30 km/t.

Utformingen vil gjøre det mindre attraktivt å kjøre bil i Skårersletta, og det forventes at en del bilister velger å kjøre på hovedveiene rundt dersom de ikke har mål i sentrum. Brede fortau og egne sykkelbaner gjøre det mer attraktivt for folk å gå og sykle i sentrum framfor å kjøre bil.

Skårersletta er planlagt bygget fra 2020-2022.

7.2.3 Bygging av Garchinggata

Garchinggata bygges mellom Skårersletta og Nordliveien vest. Garchinggata vil avlaste Skårersletta. De nye boligfeltene nord på Skårer Vest vil ha sin bilatkomst fra Nordliveien og Garchinggata. Hovedatkomst til Rolvsrud idrettspark vil også ligge der. Gata vil ha ett kjørefelt i hver retning, tosidig fortau og opphøyd sykkelbane.

Hastigheten er satt til 30 km/t.

I og med at det også i Garchinggata legges til rette for gående og syklende, vil det gjøre det enklere å velge å gå eller sykle for eksempel til Rolvsrud idrettsanlegg, istedenfor å kjøre bil.

Garchinggata er planlagt bygget fra 2020-2022.

7.2.4 Påbudt kjøreretning i krysset Skårersletta-Garchinggata-Løkenåsveien

Ved bygging av Garchinggata mellom Nordliveien i vest og Skårersletta anbefales påbudt kjøreretning rett frem for alle i kryss Garchinggata/Løkenåsveien-Skårersletta, og forbud mot å svinge til høyre eller venstre. Dette vil gi endret reiserute for biltrafikk gjennom sentrum. Tiltaket gir betydelig trafikkreduksjon på Garchinggata og Løkenåsveien. Tiltaket støttes også av at krysset bygges smalere med krappere hjørner, noe som gjør det

vanskelig for store kjøretøy å svinge uten å komme over i motgående kjørefelt. Stram utforming gir kortere kryssinger, som er positivt for gående og syklende.

Trafikkanalysene viser at svingeforbud i krysset med Garchinggata-Løkenåsveien er et av de mest effektive tiltakene for å oppnå redusert personbiltrafikk i sentrumsområdene. Restriksjoner i krysset gjør at Garchinggata og Løkenåsveien ikke er aktuelle som gjennomfartsårer gjennom sentrum, og det fører mer biltrafikk over på hovedveier og hovedgater rundt sentrum. Det er det enkleste og rimeligste trafikkregulerende tiltaket som enkelt kan innføres samtidig som man bygger om Skårersletta og krysset med Garchinggata-Løkenåsveien. Tiltaket vil gi økt belastning på veinettet rundt og spesielt i rundkjøringene langs Gamleveien og Solheimveien.

7.2.5 Ombygging av Gamleveien

Kollektivfelt i Gamleveien på strekningen mellom rundkjøringen Nordliveien-Gamleveien på Vallerud, og krysset Gamleveien-Losbyveien, sikrer bussen fremkommeligheten på strekningen. Gamleveien bør samtidig bygges om til en firefelts hovedgate. En hovedgate innebærer mer bypreg og tilrettelegging for myke trafikanter, samtidig som bussen får kollektivfelt, se kap. 6.1. Gamleveien mellom de store boligområdene mellom Skårer vest og Skårer syd bør få flere krysningspunkter i plan og gateprofil som gjør det mindre attraktivt å kjøre bil. Hastigheten reduseres til 30 km/t.

Endringer i kjøremønsteret i adkomsten til Triaden i Gamleveien er også vurdert. Trafikkmodelleringen viser at det ikke er hensiktsmessig å innføre forbud mot å svinge til venstre inn eller ut av Triaden. Dersom man innfører kun høyresving inn og ut av Triaden, blir det stor belastning i rundkjøringene i krysset med Nordliveien og i krysset med Skårersletta. Samtidig er svingeforbud et trafikkregulerende tiltak som relativt enkelt kan innføres dersom man ser at det er behov for det. Det må vurderes i arbeid med ombygging av Gamleveien.

Gamleveien er fylkesvei. Tiltaket må planlegges i samarbeid med Viken fylkeskommune.

7.2.6 Kollektivfelt i Solheimveien

Kollektivfelt i Solheimveien vil sikre bussfremkommelighet og gir samtidig bedre flyt i rundkjøringen Nordliveien-Solheimveien (Thurmannskogkrysset). Personbil kun i ett kjørefelt fra Solheimveien gjør det enklere for biler fra andre retninger å komme inn i rundkjøringen. Tiltaket vil trolig også overføre en del trafikk fra Solheimveien til rv. 159 og Nordliveien (øst). Solheimveien har to kjørefelt i hver retning. Man tar ett felt i hver retning fra biltrafikken til kollektivfelt, slik at det blir ett bilfelt og ett kollektivfelt i hver retning. Veien bygges ikke bredere, men veiareal omprioriteres fra bil til buss.

Solheimveien er fylkesvei. Tiltaket må planlegges i samarbeid med Viken fylkeskommune.

7.2.7 Restriksjoner for bilkjøring i Skårersletta

Tiltak med restriksjoner for bilkjøring i Skårersletta kan innføres når man ser behovet for å dempe trafikken i Skårersletta av hensyn til fremkommelighet for buss eller av hensyn til gatemiljø. Her kan man tenke enten forbud mot gjennomkjøring eller innkjøring med unntak av buss (kollektivgate). Restriksjoner kan innføres på hele eller deler av Skårersletta, på kort eller lengre sikt, eller for eksempel i kun én retning. Ved gjennomkjøringsforbud kan man fremdeles kjøre inn fra nord eller sør, men man unngår gjennomgangstrafikken. Ved kjøreforbud på deler av gata kan man kjøre til næringsarealene fram til stengingspunktet. Det må på det aktuelle tidspunktet gjøres en ny vurdering av hvilken trafikal løsning som best vil ivareta sentrumsutviklingen.

Innføring av restriksjoner forutsetter at det finnes sterke etablerte sentrumsfunksjoner som tiltrekker publikum som kan fylle gata med liv. Kjøring til eiendommer og varelevering må være tillatt.

Redusert tilgang med bil på hele Skårersletta er et mulig grep på lang sikt. Kvaliteten på Skårersletta som sentrumsgate vil ha betydelig fordel av et kjøreforbud på hele strekningen. Et slikt grep vil understreke ønsket prioritering. Trafikkanalysene viser at man minimum bør innføre kollektivgate på halve gatelengden for å oppnå merkbar reduksjon i trafikken gjennom sentrum.

Restriksjoner for kjøring gjennom Skårersletta vil medføre økt trafikk på Nordliveien øst og vest for Skårersletta, på Solheimveien og på Gamleveien vest for Skårersletta. Overføring av biltrafikk fra Skårersletta er positivt for sentrumsområdet, og i tråd med gitte mål. I og med at Solheimveien og Gamleveien er busstraséer, bør kollektivfeltene der være etablert før man innfører restriksjoner i Skårersletta. Med Gamleveien i tillegg bygget om til en bygate, vil det lede mer av trafikken over på Nordliveien øst for sentrum, og skåne gata mellom de tett befolkede områdene Skårer syd og Skårer vest for gjennomgangstrafikken.

7.3 Andre tiltak som er vurdert

7.3.1 Bussbom i Gamleveien på Finstad

Trafikkmodellen viser at ved å innføre restriksjoner for gjennomkjøring i Skårersletta vil det bli betydelig mer trafikk i krysset Gamleveien-Losbyveien. Dette vil medføre dårligere fremkommelighet også for buss dersom man ikke bygger kollektivfelt på hele strekningen fra Lørenskog sykehjem til Vallerud. Åpning av bussbommen i Gamleveien kan være et virkemiddel for å få bedre gjennomstrømming, dermed også bedre fremkommelighet for buss. I utgangpunktet er det ikke ønskelig å åpne bussbommen ettersom det kan føre til økt trafikk i boliggate. Men dersom bussbommen viser seg å være til hinder for bussen, er det ikke lenger et fremkommelighetstiltak, og bussbommen bør derfor revurderes.

7.3.2 Lysregulering for buss i Skårersletta

I det nye krysset Skårersletta-Løkenåsveien vil bussen når den kommer fra Løkenåsveien og skal nordover mot Solheimsenteret, komme over i motgående kjøreretning når den svinger. Dersom det er mye trafikk i sørgående retning, kan bussen bli stående og vente. En lysregulering som aktivt gir grønt lys for buss og stopper annen trafikk i krysset vil sikre at bussen fra Løkenåsveien uhindret kan svinge til høyre i Skårersletta.

Det tilrettelegges for trafikklys i krysset ved bygging av Skårersletta. Lysene kan installeres, og aktiveres / deaktiveres etter behov.

7.3.3 Varelevering og annen nyttetransport

Varelevering, samt annen nyttetransport, for eksempel renovasjonsbiler, må alltid tillates selv om det innføres restriksjoner for bilkjøring ellers. Løsninger for varelevering reguleres gjennom planbestemmelser. I utgangspunktet er det ikke tillatt stans i gater i sentrum, dvs. hver grunneier må sørge for arealer for varelevering på egen eiendom. Evt. andre løsninger bestemmes gjennom detaljregulering.

På sikt bør kommunen utrede muligheter for samlastesenter slik at kun mindre og / eller utslippsfrie kjøretøy leverer varer i sentrum, evt. stille krav om utslippsfrie kjøretøy til varelevering og levering innenfor begrensede tidsperioder.

7.3.4 Tungtrafikken

Tungtrafikken bør i størst mulig grad kanaliseres på de store veiene Nordliveien vest og øst og ikke gjennom sentrum. Når Skårersletta og eventuelt Gamleveien bygges om til en bygate, vil de ikke være like attraktive for tungtrafikken som i dag. Det vil være mulig for store lastebiler å komme gjennom, men dersom de skal svinge, blir de nødt til å ta i bruk motgående kjørefelt. Trafikken fra Skårer vest vil ha en naturlig vei ut via Garchinggata og Nordliveien. Trafikken fra sør via Losbyveien kommer mest sannsynlig til å velge å kjøre Nordliveien mot Sørlihavna og Nordlimyra framfor å kjøre via Gamleveien mot Thurmannskogkrysset. Det er begrensede muligheter til å regulere tungtrafikken via skilting. Kommunen i samarbeid med Viken fylkeskommune bør inngå dialog med de største aktørene som genererer tungtrafikk i sentrumsnære områder, om kjøremønsteret. Anleggstrafikken kan reguleres via byggesaksbehandling.

7.3.5 Andre satsingsområder

Som drøftet innledningsvis er det andre satsingsområder i tillegg til de trafikale tiltakene, som må til for å skape et sentrum. Kommunen bør fortsette arbeidet med plan for grønn mobilitet som å videreutvikle kollektivtilbud, både buss, tog og t-bane. Bussen er spesielt viktig på tvers av kommunen, fra utkant til sentrum og til knutepunkter med tog og buss, og fremtidig t-bane.

I tillegg er det nødvendig å jobbe med næringsutvikling i sentrum, å utarbeide en førsteetastesstrategi for å definere hva slags virksomheter og tjenester vil lokaliseres langs Skårersletta, og følge opp VPOR for å skape sammenhengende attraktive byrom i sentrum.

Et spesielt fokus bør rettes mot å sikre skoleveier og utvikle nye mobilitetstilbud ifm idrett og fritidsaktiviteter. Redusert kjøring til og fra skoler vil bidra sterkt til en reduksjon i trafikken. Man må heller ikke glemme holdningskampanjer og informasjon om grønne transportløsninger.

7.4 Anbefaling

Med alle tiltak innarbeidet (inkludert kollektivgate i Skårersletta) viser trafikkanalysen grovt sagt en halvering av trafikken på Skårersletta sammenlignet med i dag. Det innebærer likevel et trafikkvolum på i overkant av 6000 biler i døgnet. Uten å etablere kollektivgate i deler av Skårersletta og uten noen andre former for trafikkreduserende tiltak, vil trafikken i modellen fortsette å øke. Bilens dominans må dempes og transporthierarkiet må snus. Dette er en forutsetning for en bymessig og fremtidsrettet sentrumsutvikling i Lørenskog, med en tydelig prioritering av gående, syklende, kollektivtrafikk og opphold.

Gatebruksplanen anbefaler at kommunen fortsetter arbeidet med tiltak som fremmer grønn mobilitet, og gjennomfører endringene i kjøremønsteret og gatenettet i anbefalt rekkefølge som beskrevet i kapittel 7.2.

8 Oppsummering

Gatebruksplanen baserer seg på mål for hvordan Lørenskog sentrum skal utformes, i takt med fortetting og utvikling. Prosessen for å realisere grepene fra gatebruksplanen er et langsiktig arbeid, og forutsetter en stegvis implementering av ønskede trafikale løsninger. Dette innebærer tiltak på kort og lang sikt, og handler om at tiltakene kan gjøres i ulike trinn.

Det er utarbeidet en tiltaksliste. Den bør rulleres årlig i forbindelse med kommunale budsjettprosesser og arbeidet med trafiksikkerhetsplan.

Gatebruksplanen bør innarbeides i kommunens planverk. Dette forutsetter samarbeid mellom avdelingene som jobber med strategiske planer, reguleringsplaner, utbyggingsavtaler mm. for å sikre at gatebruksplan tas inn som en del av beslutningsgrunnlag.

Gjennomføring av tiltakene forutsetter en dialog og samarbeid med offentlige etater om gjennomføring av tiltak som kommunen ikke rår over selv, for eksempel med Viken fylkeskommune for tiltak på fylkesvei og Statens vegvesen for kryssinger av riksvei 159.

Kommunen bør undersøke muligheter for statlig og fylkeskommunal finansiering, statlige tilskudd, forhandle med private utbyggere om bidrag gjennom utbyggingsavtaler, styre kommunens midler via økonomiplanarbeid for å sikre gjennomføring av gatebruksplanen.

9 Referanseliste

Rapporter og veiledere

Asplan Viak (2017): Trafikkanalyse for Lørenskog sentralområde (vedlegg 1).

Norconsult (2017): Oslostandarden for sykkeltilrettelegging. Oslo kommune Bymiljøetaten.

Norconsult (2019): Trafikkanalyse – Gatebruksplan Lørenskog sentrum

Ruter (2012): Prinsipper for linjenettet, Veileder for bruk i planleggingen av trafikktilbudet, Ruterrapport 2011:17. Hentet 29.10.19 fra: https://ruter.no/globalassets/dokumenter/ruterrapporter/2011/17_2011_prinsipper_for_linjenettet.pdf

Spacescape (2014): Oslosyklisten. Kartlegging av dagens og morgendagens syklist. Underlagsrapport for sykkelstrategi for Oslo. Oslo kommune.

Statens vegvesen, Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen (2012): Nasjonal gåstrategi, Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet, Rapportnummer 87. Hentet 29.10.19 fra: https://www.vegvesen.no/attachment/528926/binary/851213?fast_title=Nasjonal+g%C3%A5strategi.pdf

Nettsider

Lørenskog kommune (2019): Plan for Grønn mobilitet. <https://no-lorenskog-mobilitets-plan.s1.umbraco.io/>

Trygg trafikk (u.å.) Lover og regler for syklist. Tilgjengelig fra: <https://www.tryggtrafikk.no/trygg-og-sikker-sykling/trafikkregler-for-syklist/#> (Hentet: 07.11.19)

