

Tiltaksliste for oppfølging av gatebruksplan for Lørenskog sentrum

1 Gateprosjekter							
Målsetning: Levende sentrum - styrke kjernen i Lørenskog sentrum for byliv, opphold og miljøvennlig transport							
ID.nr.	Type tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad	Tidsfrist	Kommentar/ henvisning	Status per januar 2020
1.1	Ombygging av Skårersletta fra vei til gate. Fase 1	Ombygging av Skårersletta til bygate med 24 m bredde og med to kjørefelt, opphøyde sykkelbaner og brede fortau. Fase 1: Fra kryss Gamleveien til kryss Løkenåsveien samt fra kryss Biblioteksgata til kryss Solheimveien	P		2020-2022		BP1 beslutning om konseptvalg: mai 2016. BP2-A beslutning om å anskaffe entreprenør: september 2018. Samspillsfase startet opp i 2019. BP2-vedtak om gjennomføring ventes i 1. kvartal 2020.
1.2	Ombygging av Skårersletta fra vei til gate. Fase 2	Ombygging av Skårersletta til bygate med 24 m bredde og med to kjørefelt, opphøyde sykkelbaner og brede fortau. Fase 2: Fra kryss Løkenåsveien til kryss Biblioteksgata	P				BP1 beslutning om konseptvalg: mai 2016. Videre gjennomføring avhenger av finansiering.
1.3	Bygging av Garchinggata	Garchinggata bygges mellom Skårersletta og Nordliveien vest med to kjørefelt, opphøyde sykkelbaner og brede fortau	P		2020-2022		BP2-A beslutning om å anskaffe entreprenør: sept. 2003. BP2 beslutning om gjennomføring: sept. 2019.
1.4	Kollektivfelt og ombygging av Gamleveien	Etablere kollektivfelt i Gamleveien på strekningen mellom rundkjøringen Nordliveien-Gamleveien på Vallerud, og krysset Gamleveien-Losbyveien. Gamleveien bør samtidig bygges om til en firefelts hovedgate.	P og Viken fk			Gamleveien er fylkesvei, og prosessen må avklares med Viken fylkeskommune.	Statens vegvesen Region øst bekreftet i 2019 på vegne av Akershus fylkeskommune at det planlegges et forprosjekt i Gamleveien. Videre arbeid er avhengig av prioriteringer i ny fylkeskommune.
1.5	Kollektivfelt på Solheimveien	Etablere kollektivfelt på strekningen fra Thurmannskogkrysset til krysset med Nordliveien øst.	P og Viken fk			Solheimveien er fylkesvei, og prosessen må avklares med Viken fylkeskommune.	Statens vegvesen Region øst bekreftet i 2019 på vegne av Akershus fylkeskommune at veiarealet i Solheimveien skal være tilstrekkelig bredt til etablering av kollektivfelt. Videre arbeid er avhengig av prioriteringer i ny fylkeskommune.
2 Andre trafikkregulerende tiltak							
Målsetning: Levende sentrum - styrke kjernen i Lørenskog sentrum for byliv, opphold og miljøvennlig transport							
ID.nr.	Type tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad	Tidsfrist	Kommentar/ henvisning	Status per januar 2020
2.1	Nedsatt hastighet i sentrum	Reduksjon av skiltet hastighet på Gamleveien (fra dagens 50 km/t til 30 km/t) og hele eller deler av Nordliveien vest (fra dagens 70 km/t til 50 km/t).	KT		Snarest, Gamleveien senest ved ombygging til hovedgate	Gamleveien (på denne strekningen) og Nordliveien er fylkesveier, prosessen må avklares med Viken fylkeskommune. For Nordliveien bør gjennomføring skje ved etablering av kryss med Garchinggata.	
2.2	Nedsatt hastighet i sentrum	Reduksjon av skiltet hastighet på Løkenåsveien (fra dagens 40 km/t til 30 km/t) og Gamleveien mellom Losbyveien og Løkenåsveien (fra dagens 40 km/t til 30 km/t).	KT		Snarest	Saken vurderes ved neste revisjon av trafikksikkerhetsplanen	
2.3	Påbudt kjøreretning i krysset Skårersletta-Garchinggata-Løkenåsveien	Ved bygging av Garchinggata mellom Nordliveien i vest og Skårersletta innføres påbudt kjøreretning rett frem for alle i kryss Garchinggata/Løkenåsveien-Skårersletta	P		Innføres samtidig med gjenåpning av de nye gatene i sentrum (2022)	Skårersletta, Garchinggata og Løkenåsveien er kommunale veier, og kommunen er veimyndighet.	BP2-B-vedtak om gjennomføring av Skårersletta ventes 1. kvartal 2020
2.4	Restriksjoner for bilkjøring i Skårersletta	Aktuelle tiltak kan være enten forbud mot gjennomkjøring eller innkjøring på hele eller deler av Skårersletta. Kollektivgate kan etableres i ulike steg på kort eller lengre sikt. Man kan også vurdere evt. kjøreforbud i kun én retning	KT			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.	
2.5	Tungtrafikk	Tungtafikken bør i størst mulig grad kanaliseres på de store veiene Nordliveien og ikke gjennom sentrum.	KT			Inngå dialog med de største aktørene som genererer tungtrafikk i sentrumsnære områder, om kjøremønsteret. Anleggstrafikken kan reguleres via byggesaksbehandling.	

2.6	Bussbom i Gamleveien på Finstad	Fjerning av bussbommen i Gamleveien på Finstad	KT/Ruter			Åpning av bussbommen i Gamleveien kan være et virkemiddel for å få bedre fremkommelighet for buss i krysset Gamleveien - Losbyveien.	
2.7	Trafikkdempende tiltak i Gamleveien	Å bygge om Gamleveien vil ta lang tid. 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 i sentrum.	KT			Gamleveien (på denne strekningen) er fylkesvei, prosessen må avklares med Viken fylkeskommune	
3 Gange							
Målsetning: Økt attraktivitet for gående i Lørenskog sentrum							
ID.nr.	Navn på tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad	Tidsfrist	Kommentar/henvisning	Status per januar 2020
3.1.	Etablering av snarveier bak Rolvsrud idrettspark, langs Skåreråsen og ved Skårer gård. Del 1 - planlegging	Etablering av snarveier som dels er allerede etablerte tråkk og dels må opparbeides med økt standard. Del 1 - Kartlegging, planlegging og kostnadsberegning.	P			Forslag til tilrettelegging er beskrevet i gatebruksplanens kapittel 6.5 om økt attraktivitet for gående.	
3.2	Etablering av snarveier bak Rolvsrud idrettspark, langs Skåreråsen og ved Skårer gård. Del 2 - utførelse	Etablering av snarveier som dels er allerede etablerte tråkk og dels må opparbeides med økt standard. Del 2 - Utførelse (evt. prosjektering, anskaffelse, kontrakt og gjennomføring).	P				
3.4	Prioriterte gangforbindelser. Del 1 - planlegging	De prioriterte gangforbindelsene er tilknyttet sentrumsgater, oppholdsareal, torg, allmenninger, skoleveier og idrettsanlegget. Disse gangforbindelsene bør ha første prioritet ved planlegging av utbedring og tilrettelegging av gangnettet for gående. De prioriterte gangforbindelsene krever god tilrettelegging for gående slik beskrevet i kap 4.2. Alle nye anlegg må oppfylle kravene til universell utforming. Del 1 - kartlegging, planlegging, kostnadsberegning	P			Fig. 6.3 i gatebruksplanen "Fremtidige gangforbindelser i Lørenskog sentrum" (Skårersletta, Gamleveien, Solheimveien, Løkenåsveien, Garchinggata, Biblioteksgata, gatenettet ved Triaden, almnningene nord og sør i Skårersletta, og to utvalgte gangforbindelser over riksvei 159)	
3.5	Prioriterte gangforbindelser. Del 2 - utførelse	Prioriterte gangforbindelser. Del 2 - Utførelse (evt. prosjektering, anskaffelse, kontrakt og gjennomføring)	P				
3.6	Øvrige viktige gangforbindelser. Del 1 - planlegging	De øvrige gangforbindelsene gir et finmasket nett som tar hensyn til gangforbindelser på hovedveinettet, samt bolig-gater, snarveier og turveier. Disse gangforbindelsene kan ha lavere prioritet ved planlegging av tilrettelegging for gående. Del 1 - kartlegging, planlegging, kostnadsberegning	P			Fig. 6.3 i gatebruksplanen "Fremtidige gangforbindelser i Lørenskog sentrum" (øvrige gangforbindelser)	
3.7	Øvrige viktige gangforbindelser. Del 2 - utførelse	Øvrige viktige gangforbindelser. Del 2 - Utførelse (evt. prosjektering, anskaffelse, kontrakt og gjennomføring)	P				
3.8	Skilting av snarveier på gangveinettet		KT				
3.9	Oppgradere forbindelse over riksvei 159	Dagens forbindelse over riksveien bør utvides i bredden, få bedre vintervedlikehold og oppgraderes ellers	KT			Forslag må legges frem for Statens vegvesen som veieier av riksvei 159.	

3.10	Etablere flere muligheter for å krysse riksvei 159	Planlegge for å etablere flere mulige kryssinger over riksvei 159 i sentrumsområdet, for å oppnå en bedre forbindelse mellom nord og sør.	KT			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.	
3.11	Støyskjerming langs hovedveiene	Vurdere behov for å skjerme myke trafikanter for trafikkstøy og støv langs hoveveiene	KT			Viktig tiltak i og med at noe av trafikken flyttes fra sentrum over på hovedveiene rundt sentrum	
4 Sykkeltransport							
Målsetning: Nytt sykkelveinett for sentrum							
ID.nr.	Navn på tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad	Tidsfrist	Kommentar/henvisning	Status per januar 2020
4.1	Gjennomføre en sykkelveiinspeksjon av sykkelveiruter gjennom sentrum	Regelmessig inspeksjon årlig, kartlegging av farlige punkter og behov for diverse utbedringer. En sykkelveiinspeksjon vil avdekke evt. mangler på sykkelveinettet, og rapporten kan tjene som er underlag for prioritering og bestilling av utbedringer.	KT			Bl.a. vurderes manglende skilting og oppmerking, utbedring av farlige punkter, fartsreducerende tiltak for både biler og syklist, evt. tiltak i krysningspunkter med gående mv.	
4.2	Skilting av snarveier på sykkelveinettet	Sykelveinettet skal ha god tilgjengelighet, fremkommelighet, trygghet og trafiksikkerhet 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.	KT				
4.3	Utbedring av farlige punkter på eksisterende sykkelveinett	Med utgangspunkt i sykkelveiinspeksjonsrapporten kan det prioriteres, planlegges og utføres utbedring av farlige punkter på sykkelveinettet.	KT				
4.4	Hovednett for sykkel. Del 1 - kartlegging	På hovedsykkelveinettet anbefales det egne sykkelanlegg atskilt fra biler, busser og gående. Del 1 - Kartlegging av manglende sykkelanlegg. Kategorisering i straktiltak eller tiltak som krever grunnavståelse, avtale med utbyggere m.v.	P			Fig. 6.4 i gatebruksplanen "Kart over fremtidig sykkelveinett i Lørenskog sentrum". Gatene som er definert i hovedveinettet er Skårerveien-Mailandveien-Elveveien, Solheimveien-Sykehusveien, Nordliveien, Skårersletta, Garchinggata, Løkenåsveien og Losbyveien-Nordliveien. Videre er alle broforbindelsene over motorveien en del av hovednettet for sykkel.	
4.5	Hovednett for sykkel. Del 2 - utbedring og tilrettelegging	På hovedsykkelveinettet anbefales det egne sykkelanlegg atskilt fra biler, busser og gående. Del 2 - planlegging og gjennomføring av utbedringer og tilrettelegging (straktiltak eller større enkeltprosjekter)	P				
4.6	Sekundært sykkelveinett - kartlegging, utbedring og tilrettelegging	Tilrettelegging på sekundært sykkelveinett består ofte av mindre tiltak. Kartlegging av manglende sykkelanlegg, utbedring og tilrettelegging.	KT			Fig. 6.4 i gatebruksplanen "Kart over fremtidig sykkelveinett i Lørenskog sentrum"	
4.7	Etablere flere muligheter for å krysse riksvei 159	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.	KT				
4.8	Etablere trygge parkeringsmuligheter for sykkel	Lokalisering av parkering for sykkel: Det anbefales at man jobber for å sikre gode muligheter for trygg parkering av sykler ved alle målpunkter i sentrum.	KT			Behandles i sykkelstrategi og parkeringsstrategi for Lørenskog sentrum.	
5 Kollektivtransport							
Målsetning: Bedre kollektiv-/busstilbud i fremtiden							
ID.nr.	Navn på tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad	Tidsfrist	Kommentar/henvisning	Status per januar 2020
5.1	Kollektivprioritering - fylkesvei	Prioritere bussen i de viktigste busstraseene i Lørenskog sentrum: Solheimveien og Gamleveien.	P og Viken fk			Se pkt. 1.4 og 1.5 etablering av kollektivfelt i Solheimveien og Gamleveien	

5.2	Kollektivprioritering - kommunal vei	Prioritere bussen i de viktigste busstraseene i Lørenskog sentrum: Skårersletta. Vurdere behov for lysregulering i krysset Løkenåsveien - Skårersletta	P			Se pkt. 2.4 Restriksjoner på biltrafikk i Skårersletta og mulighet for kollektivgate	
5.3	Holdeplasser - lokalisering	En ny revisjon av lokalisering av holdeplasser bør i samarbeid med Ruter tas på sikt når man ser i hvilken retning reisevaner har utviklet seg.	KT og Ruter				
5.3	Holdeplasser - standard	Etablere holdeplasser med høy standard.	KT og Ruter				
6 Strategier							
Strategiske utredninger og tiltak på lang sikt							
ID.nr.	Navn på tiltak	Beskrivelse av tiltaket	Ansvarlig	Kostnad	Tidsfrist	Kommentar/henvisning	Status per januar 2020
6.1	Parkeringsstrategi for Lørenskog sentrum	Utarbeide en helhetlig parkeringsstrategi som grunnlag for nye parkeringsnormer for sentrum.	KT			I og med at de fleste eksisterende parkeringsplassene i sentrum er på privat grunn, bør kommunen også gå i dialog med private grunneiere om parkeringsdekning på privat grunn, sambruk og mulige betalingsløsninger.	
6.2	Sykelstrategi for Lørenskog	Utarbeidelse av sykkelstrategi for kommunen, herunder standard for sykkelveinettet og strategisk sykkel-parkering (plan for grønn mobilitet)	KT				
6.3	Gåstrategi for Lørenskog	Utarbeidelse av gåstrategi for kommunen, herunder standard for gangveinettet og snarveier	KT				
6.4	Strategi og standard for drift og vedlikehold av gang- og sykkelveinett i Lørenskog 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.	KT				
6.5	Bysykelordning	Utrede muligheter for bysykelordning, i første omgang på strekningen mellom sentrum og Lørenskog stasjon (se også plan for grønn mobilitet)	KT				
6.6	Nye mobilitetsløsninger til skole og fritidsaktiviteter	Sikre skoleveier og utvikle nye mobilitetstilbud ifm idrett og fritidsaktiviteter. Redusert kjøring til og fra skoler vil bidra mye til å redusere trafikken generelt	KT				
6.7	Varelevering og nyttetransport	Utrede muligheter for grønnere varelevering i sentrum (samlastesentral, utslippsfrie kjøretøy, begrensede tidspunkter)	KT				
6.8	Videreutvikling av kollektivtilbudet	Videreutvikle kollektivtilbud og infrastruktur til Oslo og Lillestrøm fra de fem sentra i Lørenskog	KT			Jfr. Plan for grønn mobilitet	
6.9	Videreutvikling av kollektivtilbudet	Utrede muligheter for småbusser / matebusser på tvers av kommunen til hovedlinjer og knutepunkter	KT			Jfr. Plan for grønn mobilitet	
6.10	Videreutvikling av kollektivtilbudet	Utrede muligheter for autonome busser i sentrum	SOS			Jfr. Plan for grønn mobilitet	
6.11	Videreutvikling av kollektivtilbudet	Følge opp pågående arbeid med utredning av t-bane til Lørenskog sentrum	SOS			Jfr. Plan for grønn mobilitet	

6.12	Videreutvikling av kollektivtilbudet	Følge opp pågående arbeid med utredning av superbuss Nedre Romerike	SOS			Jfr. Plan for grønn mobilitet	
6.13	Hovedplan for samferdsel	Plan for samferdsel som fremmer grønn mobilitet	KT				

P = Prosjektseksjonen

KT = Kommunalteknikk

SOS = Strategi og samfunnsutvikling

Viken Fk = Viken fylkeskommune