

SKÅRERSLETTA ENDRING AV REGULERINGSPLAN

INNHold

1	Bakgrunn	2
2	Gjeldende reguleringsplan	2
3	Behov for endring, begrunnelse	5
4	Beskrivelse av endringsforslag	6
4.1	Skåresletta mellom Solheimsvegen og Ragnhilds vei/Bibliotekgata	6
4.2	Kryss Skårersletta x Ragnhilds vei/Bibliotekgata	6
4.3	Brannoppstillingsplass	8
4.4	Plankart og bestemmelser	9
5	Virkninger som følge av endringer	10
5.1	Trafikk	10
5.2	Støy	12
5.3	Overvann	12
6	Konklusjon	12

OPPDRAGSNR.

A128034

DOKUMENTNR.

VERSJON

01

UTGIVELSESDATO

02.02.22

BESKRIVELSE

Reguleringsendring

UTARBEIDET

PLJE

KONTROLLERT

TODY

GODKJENT

TLAU

1 Bakgrunn

I Skårersletta er det et kvartal under bygging som ikke samsvarer med gjeldende reguleringsplan. I byggeplan har man endret gatetverrsnittet fra 4-felts vei til to-felts, gitt mer plass til gående og syklende, samt endret kryssløsning i kryss Skårersletta x Ragnhilds vei/Bibliotekgata fra rundkjøring til et X-kryss.

Lørenskog kommune ved planavdelingen har vurdert at løsningene som bygges medfører behov om endring av deler av gjeldende reguleringsplan.

I arbeidet med byggeplanen for kvartalet er det utarbeidet en gatebruksplan og gjort trafikkvurderinger, som underlag for valgt løsning.

Det ble i 2016 gjennomført trafikktegninger i nordre del, Bibliotekgata og søndre del. Tallene viste en betydelig høyere årsgjennsnitt (ÅDT) enn de offisielle tallene fra Norsk Vegdatabank (NVDB). Dagens trafikkmengde er på ca. 12 000 ÅDT på Skårersletta, med spesielt høy andel tungtrafikk i nordre del som kan skape utfordringer for gatas attraktivitet og trygghetsfølelse for myke trafikanter. Årsgjennsnittet er relativt høy og tellingene tydeliggjorde antagelsen om at dagens trafikk hovedsakelig er dominert av handelstrafikk til de to kjøpesentrene, samt en hovedvekt av nordgående retning på kjøretøy.

Dagens utforming er ikke forenlig med fremtidens planer om et attraktivt sentrumsområde og Skårersletta som ryggraden i ønsket byutvikling og de vedtatte effektmålene:

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

Viken fylkeskommune har godkjent byggeplanen, og i den sammenheng skal også naboer være varslet.

2 Gjeldende reguleringsplan

Gjeldende plan er reguleringsplan for Skårersletta, planID: 33-3-16, vedtatt 6.2.2008.



Figur 1 Gjeldende reguleringsplan for Skårersletta.

Eksisterende regulering viser en 4-felts vei fra Solheimsveien til krysset med Ragnhilds vei/Bibliotekgata: 2 x 3,5 m brede kjørefelt i begge retninger + 2 m bred midtdeler/skulder. Fortau / gang og sykkelveier kommer i tillegg. Den brede 4-felts veien med smal midtdeler ender i en rundkjøring i nord.

Rundkjøringen har en regulert indre størrelse på $r=11$, ytre diameter er $r=25$. Denne typen rundkjøringer benevnes ofte minirundkjøringer og er ment å skulle kunne kjøres over av større kjøretøy.

Området er regulert til kjørevei, annen veigrunn – grøntareal og gang- og sykkelvei, hvor det er tilrettelagt for rundkjøring i krysset Skårersletta x Ragnhilds vei x Bibliotekgata.



Figur 2 Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan for Skårersletta som viser krysområdet der det søkes om endring fra reguleringsplan.

For offentlige trafikkområder gjelder følgende bestemmelser:

"§4 Offentlige trafikkområder

Offentlige trafikkområder med tilhørende tiltak skal utformes med materialer av god kvalitet og gis en god estetisk utforming. Gaterommet skal ha klare urbane kvaliteter og skal gis særpreg og identitet ved bruk av beplantning, belysning, møblering og kunstneriske elementer. Det skal anlegges sykkelfelt for hver kjøreretning separert fra fotgjengerfeltene.

Sentraløyer i rundkjøringene skal poengteres estetisk ved bruk av kunstneriske elementer, beplantning, vann, lyssetting, eller kombinasjoner av disse. Trafikkøyer og tilsvarende skal ha fast dekke av god kvalitet.

Fotgjengerkryssinger skal utformes som opphøyde gangfelt og markeres gjennom bruk av annen type fast dekke.

Der gatetun/gågate/plass/torg krysser gate med fortau skal kjørebanelen utformes som et opphøyd kryssområde med dekke i sammenheng med tiliggende gatetun/gågate/plass/torg.

Det skal utarbeides byggeplan for veianleggene fra krysset med Ragnhilds vei og sydover med nærmere spesifisering av underformål. Byggeplanen skal være godkjent av Lørenskog kommune og overordnede veimyndigheter før anleggsarbeidene igangsettes.

Designveileder som omfatter belysning, beplantning, møblering og belegning skal vedlegges byggeplanen og skal være godkjent før anleggsarbeid igangsettes.

Piler på kartet angir hovedprinsipp for adkomster til tilgrensende byggeområder. Endelig plassering fastsettes gjennom detaljplan/byggeplan."

Dagens situasjon samsvarer med gjeldende regulering, jfr bildet under fra september 2020.



Figur 3 Dagens rundkjøring i kryss Skårersletta x Ragnhilds vei x Bibliotekgata.

3 Behov for endring, begrunnelse

I forbindelse med utvikling av Skårersletta som sentrumsområde i kommunen har veiens utforming innenfor gjeldende regulering vært til diskusjon og vurdering i flere runder. Det har bla vært gjennomført KVV for området (2016), trafikkrapporter, VPOR Lørenskog sentralområde (2017), forprosjekt Skårersletta (2017/18), gatebruksplan Lørenskog sentrum (2019) og byggeplan Skårersletta (2020). Basert på KVV i 2016 sin anbefaling om alternativ A er prinsippene videreutviklet fra:

Konsept A: Tosidig sykkelbane, «Dansk cykelsti»

Denne løsningen, kalt sykkelbane, tilsvarer en såkalt «dansk cykelsti». Den er ensrettet på hver side av veien (ikke lov å sykle mot kjøretretningen), opphøyet og atskilt fra biltrafikken med en kantstein.



Figur 4 Konsept A - tosidig sykkelbane, "Dansk sykkelsti" (KVV 2016)

Til:



Figur 5 Fotomontasje konsept i byggeplan (COWI)

Skårersletta er i dag er en forkjøringsregulert fylkesvei, og fartsgrensen er 40 km/t i nordre del og 50 km/t i søndre del. Nordre del mellom Bibliotekgata og Solheimveien er 4 felt, ellers er Skårersletta 2-feltsvei med stedvise venstresvingefelt og midtrabatter. Tverrsnittet er bredt og dominert av biltrafikk, selv om det er fortau eller gang- og sykkelvei på hele strekket.

Dagens 4-felts vei gir ikke store nok arealer for ønsket tilrettelegging for gående og syklende. For å tilrettelegge for økt gang- og sykkeltrafikk har man ønsket å endre utformingen på dagens gatetverrsnitt, dvs. se på fordelingen av areal tilrettelagt for de ulike trafikantgruppene innenfor dagens tverrsnitt på 24 m.

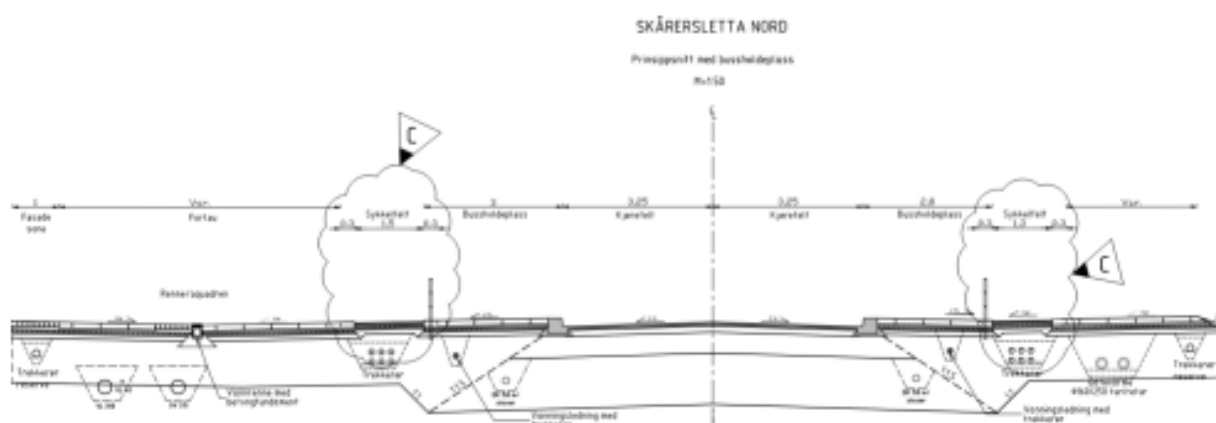
Et av hovedmålene for kommunens løsning i Skårersletta er å øke andelen gående og syklende, samt redusere andelen kjørende. Det er et økende fokus på å skille gående og syklende i bybildet. Foreslått løsning for Skårersletta bygger opp under dette.

4 Beskrivelse av endringsforslag

4.1 Skårersletta mellom Solheimsvegen og Ragnhilds vei/Bibliotekgata

Gatetverrsnittet ønskes å endres med følgende fordeling:

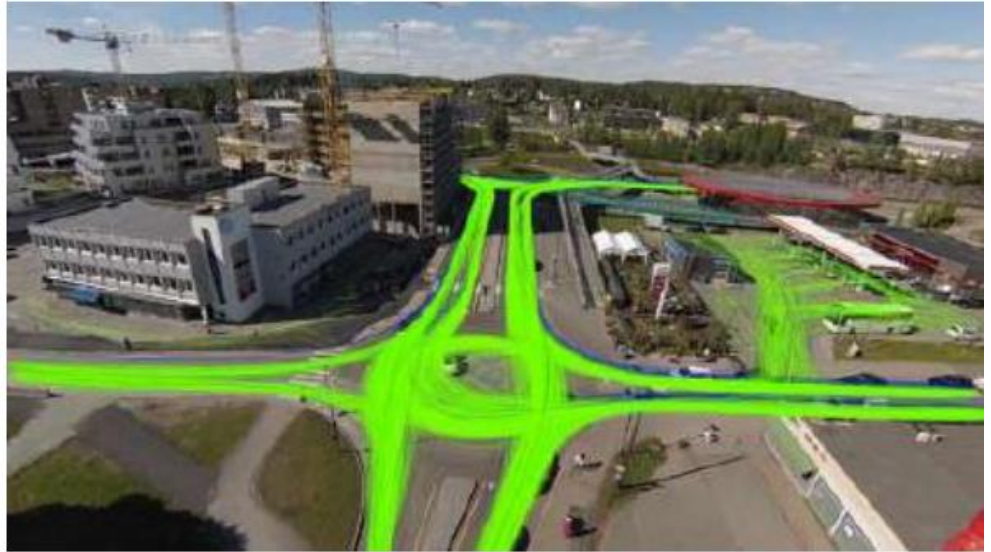
- > Bredder kjørevei fra 16 meter til 6,5 meter
- > Bredder GS-vei fra 8 meter til separert 4,4 meter for sykkel, 6 meter til bussholdeplasser og ca. 7 meter til gangareal.



Figur 6 Gatetverrsnitt med bussholdeplass

4.2 Kryss Skårersletta x Ragnhilds vei/Bibliotekgata

Dagens rundkjøring i Skårersletta er av typen minirundkjøring, og er i tråd med gjeldende reguleringsplan. Rundkjøringen er skiltet, men observasjoner og analyser viser at mange løser sin kjøring i krysset som et X-kryss.



Figur 7 Bevegelsesmønster alle kjøretøy (COWI 2017)

Kryssutformingen ved Bibliotekgata/Skårersletta med minirundkjøring er uheldig med 4 inngående kjørefelt og kun 2 utgående på Skårersletta.

Figur over viser bevegelsesmønsteret til alle kjøretøy. Figuren illustrerer godt tendensen til å kjøre over sentraløya i rundkjøringen ved venstresving, og lite avbøyning på sørgående trafikk som viser at det holdes relativt høy hastighet gjennom rundkjøringen. Det er i denne rundkjøringen registrert to persons-kadeulykker, en bilpåkørsel bakfra og en påkørsel av fotgjenger i fotgjengerfeltet nord for rundkjøringen. Til sammen er det registrert 15 persons-kadeulykker i Skårersletta i løpet av de siste 10 årene. 5 av disse skjedde i rundkjøringene i begge ender. 6 ulykker rammet fotgjengere ved kryssing i gangfelt. 2 ulykker var påkørsel av syklist, hvorav en med alvorlig skade og en drept. Dette understreker behovet for trygge gangfelt og egne sykkelbaner i begge retninger, sammen med et stramt gateløp og senket fartsgrense.

Rundkjøringen foreslås erstattet med et X-kryss, da det ikke vil være plass til rundkjøring med foreslått nytt gatetverrsnitt med ønsket arealdisponering for syklende, gående og kjørende.

4.4 Plankart og bestemmelser

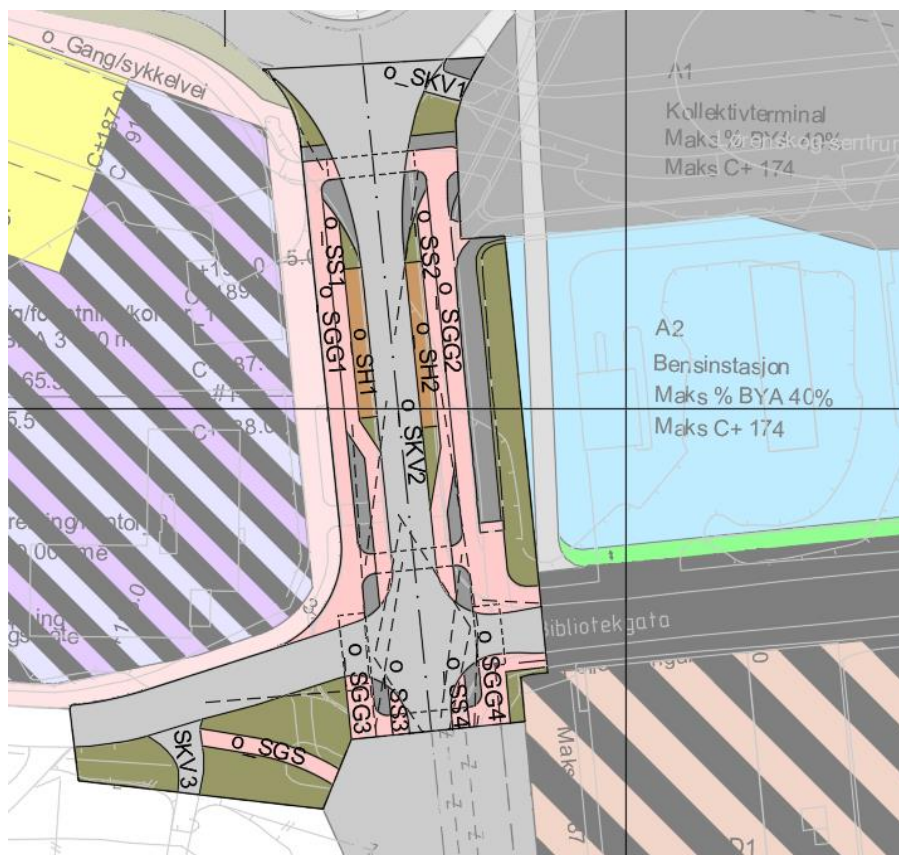
4.4.1 Plankart

Det foreslås å endre den nordligste delen av plankartet som omfatter deler av Solheimkrysset i nord til rundkjøringen mellom Ragnhilds vei og Bibliotekgata. Endringene av gatetverrsnitt og kryssløsningen skjer innenfor arealene som i gjeldende plan er regulert til samferdselsformål. Tiltaket vil dermed ikke beslaglegge mer areal enn hva som allerede er tilrettelagt til samferdsel.

I plankartet er samferdselsformålene justert og regulert mer detaljert i henhold til byggeplan. I plankartet er det regulert følgende formål:

- > Kjørevei
- > Gang-/sykkelvei
- > Holdeplass/plattform
- > Gangvei/gangareal/gågate
- > Sykkelanlegg
- > Annen veigrunn – tekniske anlegg/grøntareal

I tillegg er det regulert frisiktlinjer, juridisk linje for eksisterende bru og byggegrense sør-øst for rundkjøringen mellom Ragnhilds vei og Bibliotekgata.



Figur 10 Utsnitt av foreslått reguleringsendring med tilstøtende, gjeldende reguleringsplaner

4.4.2 Bestemmelser

I forbindelse med reguleringsendringen er det nødvendig med mindre endringer av bestemmelsene. Gjeldende plan er utarbeidet i henhold til PBL før 2008, mens reguleringsendringen utarbeides etter gjeldende PBL. Nye formål etter gjeldende PBL vil derfor medføre behov for nye bestemmelser i tråd med disse. Nye bestemmelser foreslås i all hovedsak å etableres i en egen paragraf (§ 8) for å unngå en blanding mellom eldre og nye bestemmelser.

Det er gjort følgende endringer:

- > § 1: Lagt inn henvisning til reguleringsendringen med presisering at § 8 kun gjelder endret område av denne reguleringsendringen
- > § 2: Lagt til nye formål etter gjeldende PBL som fremgår av reguleringsendringen
- > §4: Fjerde ledd, "*Fotgjengerkryssinger skal utformes som opphøyde gangfelt og markeres gjennom bruk av annen type fast dekke.*", tas ut ettersom dette ikke lenger er aktuelt
- > §4: Femte ledd, "*Der gatetun/gågate/plass/torg krysser gate med fortau skal kjørebanelen utformes som et opphøyd kryssområde med dekke i sammenheng med tilliggende gatetun/gågate/plass/torg*", tas ut ettersom dette ikke lenger er aktuelt
- > § 8: Nye bestemmelser til formålene som inngår i reguleringsendringen

5 Virkninger som følge av endringer

5.1 Trafikk

I dagens situasjon krysser gangfeltene nord for krysset Ragnhilds vei/Bibliotekgata 4 kjørefelt med refuge. Dette er ikke i henhold til Statens vegvesens retningslinjer for kryssutforming. I midtre del krysser gangfeltene uten refuge, og i søndre del krysser de 2-3 kjørefelt med refuge.

I byggeplanen foreslås en omdisponering av arealene fra fire til to kjørefelt, hvilket gir kortere kryssing for fotgjengere.

Utformingen av Skårersletta ligner prinsippet på miljøprioritert gjennomkjøring, en såkalt miljøgate. Her brukes gateutformingen som et virkemiddel for å tilrettelegge for myke trafikanter. Skårersletta opparbeides med allébeplantning, grøntrabatter og høy kvalitet på materialer og møblering. Det skal etableres en tydelig, forutsigbar og velfungerende gate med innslag av plasser og grønne arealer. Dette gir god funksjonalitet og sikrer universell utforming. På denne måten blir Skårersletta ikke bare en gate, men et viktig byrom. I tillegg til ovennevnte tiltak vil det også gjennomføres andre tiltak som vil ha effekt på trafikken:

- 1 Kantstopp for buss: Det etableres kantstopp for buss i Skårersletta. Ved siden av å ha en bygate-effekt må biltrafikk i større grad vente bak stoppende busser. Når bussen står på stoppet skapes det luker i trafikken frem mot første kryss som igjen medfører at bussen har fri ferdsel frem til neste kryss og fremkommeligheten blir prioritert.

Det kan oppstå noe kø ut i Solheimkrysset dersom busser står lenge ved kantstoppet i Skårersletta nord for krysset ved Bibliotekgata.

- 2 Trygge krysninger for myke trafikanter og oppstramming av kryss: I reguleringsplanen for Skårersletta beskrives krav om opphøyde gangfelt. Det diskuteres om opphøyde gangfelt er ønskelig i Skårersletta da det ofte ikke er forenelig med en bygate, det kan være utfordrende i en bussgate pga. rystelser og komfort for passasjerer og er komplisert å gjennomføre med tanke på overvannsutfordringer i Skårersletta. Det foreslås at det etableres vis-forskjeller og bruk av helhetlige materialer for gangarealer som ivaretar krav for universell utforming og som synliggjør prioriteringen av myke trafikanter i gatebildet. Slik kan kjørebanelen og gangfeltene bli mer synlige både for myke trafikanter og øvrige trafikanter. Dette vil også være med på å forsterke krysningspunktene som er nedfelt i VPOR for sentralområdet, blant annet i forbindelse med den grønne ringen og andre viktige gangkrysninger langs Skårersletta. Ved å stramme opp kryssene vil Skårersletta få et gatepreg der myke trafikanter er prioritert. Oppstramming av kryss vil gi bredere fortausareal og øke tryggheten for gangkryssinger ved at bredden på kryssene blir smalere.

Fremkommeligheten for bil og tungtrafikk reduseres da svingradiusen blir krappere og det vil bli vanskeligere å manøvrere seg inn i sideveiene. Dette vil være et virkemiddel for å gjøre Skårersletta mindre attraktiv som kjørerute.

- 3 Høystandard holdeplasser med sanntidsinfo: For å skape en lukrativ bygate der bussen prioriteres, er det viktig å etablere et system som vil være brukervennlig, behagelig og effektivt. Ved å etablere holdeplasser med leskur som skjermer for vær og vind, tilbyr sitteplass, og etablering av sanntidsinfo som viser ruter og når neste buss kommer, øker muligheten for at flere vil benytte seg av kollektivtilbudet og at flere brukergrupper vil reise kollektivt.

I en trafikkanalyse fra 2017 (COWI 2017), se vedlegg 2, ble det anbefalt å gå bort fra rundkjøringer, basert på vurderingen av at denne kryssløsningen ikke passer i en bygate, er mindre trafikksikker for syklister og er mer plasskrevende i en gate som prioriterer buss og myke trafikanter fremfor biltrafikk. Resultatet av kapasitetsberegningene viser at årsgjennsnitttrafikken i Skårersletta bør ligge på under 3000-4000 biler i døgnet (ÅDT). Sideveiene tåler kun 1000 biler i døgnet for at målene om god avvikling av busstrafikken kan oppnås.

De offisielle tallene fra NVDB er ca. 12 000 ÅDT. Telling utført i 2016 gir imidlertid indikasjoner på at den faktiske dagens trafikk er vesentlig høyere på deler av Skårersletta. Kapasitetsberegningene fastslår derfor at trafikken må senkes betydelig, minimum 8000 biler i døgnet må velges andre reiseveier eller alternativer. Det er helt nødvendig skal målet om at Skårersletta skal være en attraktiv gate med gode miljøgevinster, samt ha god fremkommelighet for myke trafikanter og kollektivtrafikk. Det betyr derfor at store deler av dagens trafikk må løses utenfor planområdet samt at fremtidig trafikk må reduseres betydelig, skal vi oppnå behovet for å senke trafikken på Skårersletta til under 4000 ÅDT.

5.2 Støy

Trafikken i Skårersletta reduseres fra ÅDT ca. 14 000 til ca. 4 000. Dette i seg selv vil være et stort støyreduserende tiltak. Innenfor gatetverrsnittet er det heller ikke funnet plass til, eller behov for etablering av ytterligere skjerming eller støyreduserende tiltak

5.3 Overvann

Avrenning fra mindre deler av fortau og sykkelvei ledes til plantefelt/grøntanlegg for lokal infiltrasjon. Plantefelt/grøntanlegg anlegges uten fordrøyningsvolum, slik at vann som ikke infiltrerer direkte i disse områdene vil renne videre til kjørevei og fanges opp av tradisjonelle gatesluk sammen med alt annet overvann fra kjørevei, fortau og sykkelvei. I fortauet mot Astrids vei 1 er det et lokalt lavbrekk hvor overvann samles i renne som er koblet til sandfang og videre til kommunalt ledningsnett.

6 Konklusjon

Dagens utforming av Skårersletta vurderes ikke å være i tråd med langsiktig strategi for utvikling av Lørenskog sentralområde. Endringene foreslått i byggeplan vil i langt sterkere grad bidra til måloppnåelse og være i henhold til overordnede føringer og mål for utviklingen av Lørenskog sentralområde.

Det er i gjeldende kommuneplan (2015-2026) vedtatt at Lørenskog sentralområde skal utvikles til et attraktivt sentrumsområde med gode byrom og et godt bymiljø, og det er her hovedvekten av boligbygging skal skje. Skårersletta skal utvikles som bygata og være hovedaksen i fremtidens sentrumsutvikling. Gaten skal ha god framkommelighet for syklende og gående samt ha et attraktivt kollektivtransporttilbud. I mai 2016 ble en KVVU for Skårersletta fremmet for kommunestyret (KS-047/16) og det ble fattet vedtak om utforming av Skårersletta i henhold til konsept A – en 24 meter bredbygata med to kjørefelt, tosidig opphøyd sykkelbane, grøntrabatter, overvannsanlegg og brede fortau.

Foreslåtte endringer vil ikke føre til arealbeslag utover arealer satt av til samferdselsformål i gjeldende plan. Endringene vil heller ikke gå utover hoveddrammene, eller intensjonen til gjeldende reguleringsplan og vil i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig.

Foreslåtte endringer vil ikke berøre hensyn til viktige natur- eller friluftsområder.

Endringene vurderes å kunne bidra til økt andel av kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk og en reduksjon av andel kjørende. Dette kan gi positive følger, herunder skape mer byliv, bidra til bedret folkehelse gjennom mer aktivitet og mindre luftforurensning og trafikkstøy.

Trafikken i Skårersletta reduseres fra ÅDT ca. 14 000 til ca. 4 000. dette i seg selv vil være et stort støyreduserende tiltak. Innenfor gatetverrsnittet er det heller ikke funnet plass til, eller behov for etablering av ytterligere skjerming eller støyreduserende tiltak.

Forholdene for barn og unge vurderes også å bli bedre ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv.

Vedlegg

Vedlegg 1: Illustrasjon reguleringsendring og gjeldende planer

Vedlegg 2: Skårersletta: Vurdering av bevegelsesmønstre