Kommunestyret (Kommunestyret 10. juni 2026)

10.06.2026 10:00 - 18:00

Rådhuset, kommunestyresalen

Informasjon:Viktig informasjon!
På grunn av IT-angrepet har vi for tiden begrenset tilgang til flere av systemene våre. Dere må derfor regne med at det komme ettersending av saker fram mot møtet.

I saken *Veiliste - Nedklassifisering av kommunale veier - Lørenskog kommune* - skulle samtlige uttalelser som kommunen har mottatt ligge ved saken som vedlegg. De er ikke med per nå, men vil bli lagt til saken så snart det lar seg gjøre. Sannsynligvis får vi det ikke til før kommunestyrets møte. Alle uttalelser er lest og vurdert, og kommunens vurderinger av uttalelsene ligger vedlagt saken.

Møteinnhold

Sak 1: Kommuneplanens arealdel - Sluttbehandling 1
Sak 2: Økt kapasitet sykehjem og omsorgsboliger - beslutningssak 2
Sak 3: Prosess for arbeidet med boligplan og plan for barnehage- og skoleutbygging 3
Sak 4: Perspektivmelding 2026 - innledning til handlings- og økonomiplan med årsbudsjett 2027-2030 4
Sak 5: Strategi for bosetting av flyktninger i Lørenskog kommune 5
Sak 6: Veiliste - Nedklassifisering av kommunale veier - Lørenskog kommune 6
Sak 7: Revidert selskapsavtale ROAF 7
Sak 8: Lørenskog stasjonsområde - grunneieravtale om plansamarbeid 8
Sak 9: Områdereguleringsplan for Lørenskog stasjonsområde - avtale om utarbeidelse av planforslag - orienteringssak 9
Sak 10: Ungdomsrådets årsrapport 2025-2026 10
Sak 11: Tilstandsrapport barnevernstjenesten 2025 11
Sak 12: Forslag til renovasjonsforskrift for Lørenskog kommune, Akershus - Forslag til om høring 12
Sak 13: Tolkning av alkoholpolitisk handlingsplan - adgangen til å gi skjenkebevilling til enkelt arrangementer i idrettshaller 13
Sak 14: Helhetlig T-baneutredning - orienteringssak 14
Sak 15: Valg av medlemmer til ungdomsrådet 2026-2028 15
Sak 16: Avgiftsparkering – utfartsparkering og parkering ved sykehjem 16
Sak 17: Godkjenning av møteprotokoll 17
Sak 18: Årsmelding for Regionkontor landbruk 2025 18

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/16924-63
Saksbehandler Runar Nedregård
plan og
samfunnsutvikling

Kommuneplanens arealdel - Sluttbehandling

Utvalg		Saksnummer
Ungdomsrådet		
Eldrerådet		
Rådet for personer med funksjonsnedsettelse		
Helse-, omsorg- og mestringsutvalget		
Barn-, unge- og familieutvalget		
Kultur-, inkludering- og samfunnsutvalget		
Formannskapet		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Kommuneplanens arealdel 2026–2038 for Lørenskog kommune vedtas i medhold av plan- og bygningsloven kapittel 11.

Bakgrunn for saken

Hvorfor er saken til behandling?

Kommuneplanens arealdel er en overordnet og juridisk bindende plan etter plan- og bygningsloven kapittel 11, og utgjør kommunens viktigste styringsverktøy for arealbruk. Arealdelen gjelder hele Lørenskog kommune og gir rammer og føringer for videre planlegging og saksbehandling, blant annet gjennom reguleringsplaner og byggesaker.

Kommuneplanens arealdel er nå til sluttbehandling etter gjennomført høring og offentlig ettersyn. Planforslaget er resultatet av en begrenset revisjon av gjeldende arealdel, med mål om å oppdatere planen i tråd med nye nasjonale og regionale føringer, styrke planens funksjon som strategisk styringsverktøy og forbedre plandokumentene gjennom tydeligere struktur, presise bestemmelser og bruk av arealregnskap. Arealdelen foreslås vedtatt for planperioden 2026–2038.

Tidligere vedtak og historikk

Gjeldende kommuneplanens arealdel ble vedtatt av kommunestyret i mars 2023. I kommunens planstrategi for perioden 2024–2028 ble det besluttet at kommuneplanens samfunnsdel skulle videreføres uten endringer, og at revisjonen av arealdelen skulle være avgrenset.

Som oppfølging av dette vedtok kommunestyret planprogram for revisjon av arealdelen i mars 2025. Planprogrammet avklarte rammer, hovedtemaer og formålet med revisjonsarbeidet, og slo fast at det ikke skulle legges til rette for nye utbyggingsområder eller endringer av byggesonen.

Forslag til revidert arealdel ble behandlet i kommunestyret 11. februar 2026 (sak 02/26) og lagt ut til høring og offentlig ettersyn i perioden 13. februar til 7. april 2026.

Kort om hva kommunedirektøren redegjør for i saken

Kommunedirektøren redegjør for resultatet av høringen og de vurderingene som er gjort i oppfølgingen av høringsinnspillene. Høringsinnspillene spenner over temaer som utbygging og fortetting innenfor byggesonen, boligstruktur og bokvalitet, mobilitet og parkering, natur- og kulturverdier, samt teknisk infrastruktur og samfunnssikkerhet.

På bakgrunn av innspillene er det gjort enkelte presiseringer og mindre justeringer i planbeskrivelse, bestemmelser, retningslinjer og kart. Endringene ligger innenfor vedtatt arealstrategi og planprogram, og endrer ikke planens hovedgrep. Med unntak av tekniske presiseringer er det ikke gjort endringer i kommuneplankartets arealformål, og byggesonen videreføres uendret.

Kommunedirektøren vurderer at endringene bidrar til økt tydelighet, kvalitet og forutsigbarhet i plandokumentene, og at de ikke er av en slik karakter at det utløser krav om ny høring og offentlig ettersyn.

Hva er det politikken inviteres til å ta stilling til?

Kommunestyret inviteres til å ta stilling til om kommuneplanens arealdel 2026–2038, slik den foreligger etter gjennomført høring og med de presiseringene og justeringene som er gjort, skal vedtas som kommunens overordnede arealpolitiske styringsverktøy.

Kommunestyret kan vedta planforslaget med mindre justeringer og presiseringer, dersom disse er tilstrekkelig presise. Større endringer, eller endringsvedtak som ikke er helt tydelige, innebærer at planforslaget sendes tilbake for revidering av plandokumentene før saken kan fremmes for ny behandling. Større endringer kan også medføre behov for ny høring. Kommunedirektørens anbefaling er at planen vedtas slik den nå foreligger.

Saksopplysninger

Fakta

Kommuneplanens arealdel gjelder for planperioden 2026–2038. Forslag til revidert arealdel har vært lagt ut til høring og offentlig ettersyn i perioden 13. februar til 7. april 2026. Det er

mottatt totalt 42 høringsinnspill fra offentlige myndigheter, lag og foreninger, næringsliv, grunneiere og innbyggere. Det er ikke fremmet innsigelser fra innsigelsesmyndigheter.

Medvirkning i revisjonsarbeidet er gjennomført gjennom møter, etablerte dialogarenaer og digitale kanaler, i tråd med rammene for den avgrensede revisjonen fastsatt i planprogrammet.

Hovedtemaer i høringsinnspillene

Høringsinnspillene omfatter et bredt spekter av temaer innen arealforvaltning og samfunnsutvikling. Flere innspill gir støtte til hovedgrepene i arealstrategien, særlig utvikling innenfor byggesonen og vektlegging av prioriterte utviklingsområder. Samtidig er det fremmet innspill som etterspør tydeligere rammer for gjennomføring og kvalitet i utbyggingsprosjekter, herunder behov for helhetlig planlegging og samordning av arealbruk og infrastruktur.

Det er mottatt innspill knyttet til boligstruktur, bomiljø og bokvalitet, blant annet når det gjelder byggehøyder, utnyttelse, uteoppholdsarealer og nærmiljøkvaliteter. Flere innspill peker også på betydningen av møte- og aktivitetsarealer i tilknytning til boligområder. Det er også en del innspill som handler om utbyggingstakt.

Mobilitet og parkering er et gjennomgående tema i høringsinnspillene. Det er foreslått både lavere og høyere parkeringskrav, særlig med henvisning til forskjeller mellom sentrale og mindre sentrale områder, tilgjengelighet, hverdagslogistikk og bruk av parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken.

Videre er det kommet innspill om natur- og kulturverdier, herunder naturmangfold, grønnstruktur, Marka, LNF-områder, vannmiljø og kulturminner. Flere innspill berører også teknisk infrastruktur og samfunnssikkerhet, blant annet knyttet til vann- og avløpsløsninger, energi- og høyspentanlegg, flom, overvann og risiko- og sårbarhetsforhold.

Endringer etter høring

På bakgrunn av høringsinnspillene er det gjort enkelte presiseringer og mindre justeringer i planbeskrivelse, bestemmelser, retningslinjer og kart. Endringene ligger innenfor gjeldende arealstrategi og innebærer ikke endringer i planens hovedgrep.

I retningslinjene for utviklingsområdene er det gjort presiseringer knyttet til behovet for helhetlig planlegging av større tiltak, herunder samordning av arealbruk, infrastruktur og felles arealbehov. Det er også tatt inn tydeligere formuleringer om trygghet og kriminalitetsforebygging i planlegging og utforming av parker, møteplasser, torg og andre sosiale arenaer.

I bestemmelsene for boligområder er kravet om forvaltningsplan for store trær fjernet. Planbeskrivelsen er supplert med et nytt kapittel om idretts- og aktivitetsflater, basert på kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv.

Innen mobilitet er minimumskravene til sykkelparkering justert for enkelte bebyggelsestyper. Romerikslinja er navngitt og tydeligere omtalt som prioritert kollektivtrasé i planbeskrivelse og retningslinjer.

For natur- og miljøhensyn er bestemmelsene om sikringssone for drikkevann (Elvåga) forenklet og harmonisert med Oslo kommunes arealdel. Bestemmelsen for hensynssone for høyspentanlegg (H740) er presisert for å tydeliggjøre krav om forhåndsavklaring med ledningseier ved anleggsarbeider og terrenginngrep.

Endringene etter høring består samlet sett av presiseringer og mindre justeringer. Det er gjort noen endringer i kommuneplankartet av teknisk karakter, men det er ikke foreslått nye utbyggingsområder, og byggesonen videreføres uendret. Endringene gir ikke grunnlag for ny høring og offentlig ettersyn.

Ulike løsninger

Kommunedirektørens forslag er å vedta kommuneplanens arealdel 2026–2038 slik den foreligger etter gjennomført høring, med presiseringer og justeringer som beskrevet.

Mindre tilleggsjusteringer som følger av kommunestyrets vedtak, og som ligger innenfor gjeldende arealstrategi, kan innarbeides uten behov for nye vurderinger eller ny høring. Større endringer innebærer at planforslaget sendes tilbake og at saken må tas opp til ny behandling, eventuelt med ny høring og offentlig ettersyn.

Konsekvenser

Økonomiske konsekvenser

Vedtaket medfører ingen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen.

Juridiske konsekvenser

Vedtaket gir tydeligere og mer presise juridiske rammer for kommunens arealforvaltning og saksbehandling.

Andre konsekvenser

Planen bidrar til økt forutsigbarhet for innbyggere, næringsliv og utbyggere, viderefører et høyt ambisjonsnivå for miljø- og naturhensyn og styrker hensynet til sosial bærekraft gjennom tydeligere krav til bokvalitet, møteplasser og trygghet.

Vurdering

Vurdering av høringsinnspill og endringer etter høring

I vurderingen av høringsinnspillene har kommunedirektøren lagt særlig vekt på kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt arealstrategi og nasjonale og regionale føringer for arealbruk, transport, klima, natur og jordvern. Gjeldende lov- og regelverk har vært lagt til grunn, og det er gjort helhetlige avveininger mellom miljømessige, sosiale og økonomiske hensyn. Dette innebærer blant annet å balansere behovet for bolig- og næringsutvikling mot hensynet til bokvalitet, natur- og kulturverdier, teknisk infrastruktur og samfunnssikkerhet.

Høringsinnspillene viser et bredt engasjement og gir verdifulle innspill til forbedring og presisering av plandokumentene. Flere innspill gir støtte til hovedgrepene i planen, samtidig som det har kommet ulike og til dels motstridende syn på temaer som utbyggingstakt, fortetting, parkering og detaljnivå i bestemmelser. Kommunedirektøren har vurdert disse innspillene både enkeltvis og samlet, og har foretatt enkelte presiseringer og mindre

justeringer i planbeskrivelse, bestemmelser, retningslinjer og kart der dette bidrar til økt tydelighet, kvalitet og forutsigbarhet.

Flere høringsinnspill gjelder forhold som etter sin karakter ikke kan eller bør reguleres på kommuneplannivå, men som må følges opp i reguleringsplaner, sektorplaner eller enkeltsaker. Arealdelen gir likevel viktige føringer for hvilke hensyn som skal vektlegges, og for hvordan senere planlegging og utbygging skal skje innenfor et helhetlig rammeverk.

Vurdering av parkeringsbestemmelser og minimumsnorm

Relativt mange av høringsinnspillene gjelder parkeringsdekning, og da spesielt at minimumsnivået til parkeringsdekning er for høyt. Kommunedirektøren har ikke foreslått endringer i planforslaget på grunnlag av dette, men dersom kommunestyret ønsker å imøtekomme disse innspillene, kan det ivaretas med følgende tilleggsvedtak (hvor «X» byttes ut med et tall):

«Minimumsnorm for parkering for blokkbebyggelse i sone A settes til X, og sone B til X. Minimumsnormen for parkering for konsentrert småhusbebyggelse i sone A settes til X, og sone B til X.

Bestemmelsenes punkt om gjesteparkering suppleres med:

«For prosjekter med lav parkeringsdekning, eller der totalt antall parkeringsplasser er lavt, skal antall gjesteparkeringsplasser være høyere enn minimumskravet for gjesteparkering. Antall gjesteparkeringsplasser fastsettes i reguleringsplan.»»

Hensikten med tilføyelsen om gjesteparkeringsdekning dersom minimumsnormen senkes, er å sikre tilstrekkelig gjesteparkering i eventuelle prosjekter hvor det tillates lavere parkeringsdekning enn normalt, for eksempel konsepter som retter seg mot brukergrupper som i mindre grad disponerer egen bil.

Samlet vurdering og anbefaling

Endringene som er gjort etter høringen endrer ikke planens hovedgrep. Det er ikke foreslått nye utbyggingsområder, og byggesonen videreføres uendret. Planens overordnede grep for konsentrert utvikling innen prioriterte områder, fortetting ved kollektivknutepunkter og vern av Marka, LNF-områder og viktige natur- og kulturverdier ligger fast. Kommunedirektøren vurderer at endringene bidrar til å styrke arealdelen som strategisk styringsverktøy, blant annet gjennom tydeligere struktur, mer presise bestemmelser og bedre sammenheng mellom planens ulike deler.

Kommunedirektøren vurderer videre at endringene som er gjort etter høringen verken enkeltvis eller samlet er av en slik karakter at det utløser krav om ny høring og offentlig ettersyn.

Planforslaget er innenfor rammene av vedtatt planprogram og er i tråd med intensjonen om en begrenset revisjon med fokus på faglig oppdatering og kvalitetssikring.

Samlet sett mener kommunedirektøren at kommuneplanens arealdel, slik den nå foreligger etter høring, gir et tydelig, robust og forutsigbart grunnlag for kommunens videre arealutvikling. Planen legger til rette for bærekraftig utvikling ved å ivareta miljømessige,

sosiale og økonomiske hensyn i et langsiktig perspektiv, og gir klare rammer for videre planlegging og politiske beslutninger.

Konklusjon
Kommunedirektøren anbefaler at forslag til ny arealdel vedtas.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Øvrige dokumenter i saken

Tidligere behandlinger

Kommunestyret, 26. september 2024, sak 101/24
Kommunestyret, 3. februar 2025, sak 27/25
Kommunestyret, 11. februar 2026, sak 2/26

Vedlegg

Kommuneplankart
Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026
Planbestemmelser og retningslinjer til sluttbehandling 10.06.2026
Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse datert 15.12.2025
Oversikt over endringer i plandokumenter
Temakart fjernvarme
Temakart grønnstruktur
Hensynsoner - båndleggingsoner og gjennomføringssone
Hensynssoner - faresone
Hensynssoner - sikringsoner
Temakart planlagte løper i marka
Temakart støysoner
Temakart utviklingsområder
Høringsuttalelse - Rælingen kommune
Høringsuttalelse - Statens vegvesen
Høringsuttalelse - Elvia
Høringsuttalelse - Romerike Avfallsforedling IKS (ROAF)
Høringsuttalelse - ROAF Vedlegg 1
Høringsuttalelse - ROAF Vedlegg 2
Høringsuttalelse - Ruter
Høringsuttalelse - Regionkontor landbruk Lørenskog, Oslo og Rælingen
Høringsuttalelse - Oslo kommune
Høringsuttalelse - Østmarkas Venner
Høringsuttalelse - Oslo og Omland Friluftsråd
Høringsuttalelse - Norskog
Høringsuttalelse - Lørenskog landbruksforening
Høringsuttalelse - Lørenskog landbruksforening - vedlegg
Høringsuttalelse - oppsummering - Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA) og

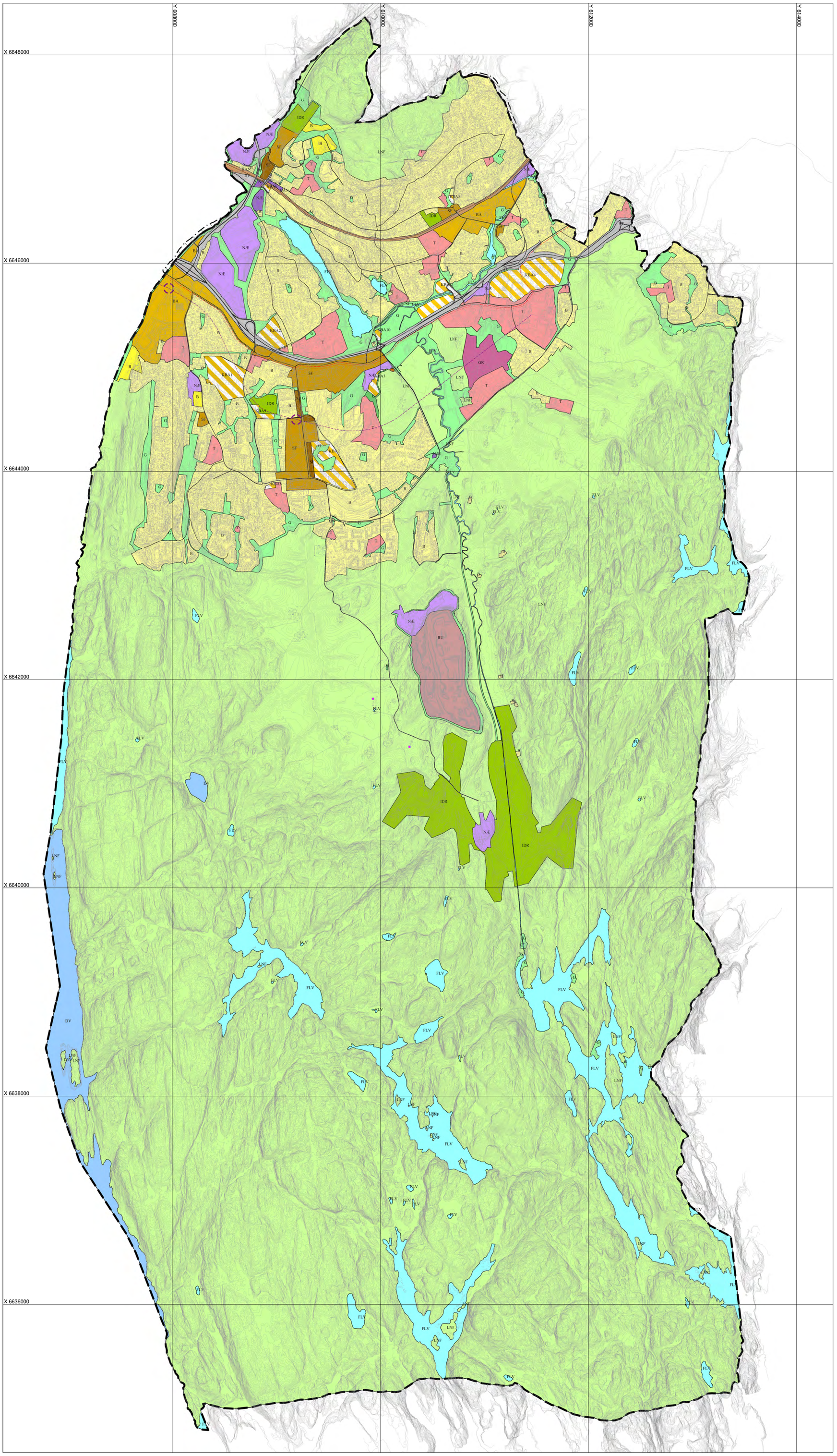
Naturvernforbundet i Lørenskog (NiL)
Høringsuttalelse - Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA) og Naturvernforbundet i Lørenskog (NiL)
Høringsuttalelse - Lala Tøyen AS
Høringsuttalelse - Statnett
Høringsuttalelse - Akershus Energi Varme AS (AEV)
Høringsuttalelse - Forum for natur og friluftsliv (FNF) Oslo og Akershus
Høringsuttalelse - Motorsykkelimportørenes Forening (MCF)
Høringsuttalelse - Sidsel Nordhagen
Høringsuttalelse - Lena Ann-Marie Blomdahl
Høringsuttalelse - Siw Monica Bjørk Eriksen
Høringsuttalelse - Erik Morten Myrseth
Høringsuttalelse - Monika Tomter
Høringsuttalelse - Lørenskog kombiutvikling AS
Høringsuttalelse - Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus
Høringsuttalelse - Kirsten Margrethe Østbye
Kirsten Margrethe Østbye - Vedlegg 8_Faresoner_kvikkleire_flom
Kirsten Margrethe Østbye - Vedlegg 7_Støykart
Kirsten Margrethe Østbye - Vedlegg 6_Arealdel kommuneplan
Kirsten Margrethe Østbye - Vedlegg 5_Utdrag fra kommunedelplan_diff. forvaltning av vassdragene
Kirsten Margrethe Østbye - Vedlegg 4_Fjernvarme
Kirsten Margrethe Østbye - Vedlegg 3_Planbeskrivelsen punkt 2_side 6
Kirsten Margrethe Østbye - Vedlegg 2_Grunnbokutskrift side 1, 2 og 3
Kirsten Margrethe Østbye - Vedlegg 1_Trekanttomten
Høringsuttalelse - Politiet
Høringsuttalelse - Akershus fylkeskommune
Saksframlegg - Akershus fylkeskommune
Høringsuttalelse - Skiforeningen
Høringsuttalelse - Bane NOR
Medvirkningsrapport - Høring av planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038
Høringsuttalelse - Lørenskog idrettsråd
Høringsuttalelse - Nedre Romerike brann- og redningsvesen
Høringsuttalelse - NVE
Høringsuttalelse - Barn og unges talsperson
Høringsuttalelse - Kirsten Vistnes
Høringsuttalelse - Karl-Erik Hytten
Høringsuttalelse - Eivind Magnus Meyer
Høringsuttalelse - Tom Kristian Bergum Røed
Høringsuttalelse - Tom Kristian Bergum Røed - vedlegg
Høringsuttalelse - Riksantikvaren
Høringsuttalelse - Tore Lillemork
Høringsuttalelse - Håkon Phillip Tønder- Keul
Høringsuttalelse - Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)
Høringsuttalelse - Heidi Sofiedahl
Medvirkningsrapport - Høring av planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038

Lørenskog, 29.04.2026

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Rakel Rauntun
sektordirektør for kultur, inkludering og samfunn

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.



TEGNFORKLARING
Kommuneplan PBL 2008

Bebyggelse og anlegg

Nåværende	Fremtidig	
BA		Bebyggelse og anlegg
B		Boligbebyggelse
S		Sentrumsformål
T		Tjenesteyting
RU		Råstoffutvinning
NÆ		Næringsbebyggelse
IDR		Idrettsanlegg
ABA		Andre typer anlegg
GR		Grav og urnelund
KBA		Kombinert bebyggelse og anleggsformål

Samfredselsanlegg og teknisk infrastruktur

Nåværende	
ST	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
BAN	Bane
SK	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kombinert i samsvar med angitte bestemmelser

Grønnstruktur

Nåværende	Fremtidig	
G		Grønnstruktur

Landbruks,- natur,- og friluftsformål samt reindrift

Nåværende	Fremtidig	
LNF		LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk

Bruk og vern av sjø og vassdreag, med tilhørende strandsone

Nåværende	Fremtidig	
DV		Drikkevann
FLV		Friluftsområde i sjø og vassdrag
		Markagrense

Linjesymbol

- Planens begrensning
- Grense for arealformål
- Fjernveg - nåværende
- Hovedveg - nåværende
- Samleveg - nåværende
- Adkomstveg - nåværende
- Sykkelveg - framtidig
- Jernbane - nåværende
- Kollektivtrase - framtidig
- Kollektivtrase tunnel (ikke juridisk)

Punktsymbol

- Kollektivknutepunkt (ikke juridisk)

Kartopplysninger

Koordinatsystem: UTM sone 32/Euref89
Høydegrunnlag: NN 2000
Kartprodusent: Geodata avdeling
Dato: 06.05.2026

Målestokk: 1:20000

N

0 200 400 600 800 m

Forslagstiller: Lørenskog kommune	Kart revidert av: Lørenskog kommune	
Varsel om oppstart		10.01.2025
Kommunestyret - høring av planforslag		11.02.2026
Offentlig ettersyn	13.02.2026 -07.04.2026	
Kommunestyret - sluttbehandling		
Kunngjøring - vedtak		

KOMMUNEPLAN AREALDEL

Arealplan-ID 2024004

LØRENSKOG KOMMUNE

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

Kommuneplanens arealdel 2026-2038

Planbeskrivelse

til sluttbehandling juni 2026

Lørenskog kommune

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

Innhold

1 Innledning 4
1.1 Kommuneplanens arealdel 4
1.2 Kommuneplanens samfunnsdel 4
1.3 Hovedtema for ny arealdel i 2026 5

2 Arealstrategi og stedsutvikling 6
2.1 Arealstrategien 6
2.2 God stedsutvikling 7
2.3 Utviklingsområdene 8
2.4 Plan og utviklingsmodenhet 8
2.5 Lørenskog sentrum 9
2.6 Lørenskog stasjonsområde 11
2.7 Visperud 12
2.8 Fjellhamar 13
2.9 Ahus/Nordbyhagen 14
2.10 Boligbygging, befolkningsvekst og arealbehov 15
2.11 Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler 19
2.12 Klima 19
2.13 Masseforvaltning 21

3 Boliger 22
3.1 Innledning 22
3.2 Bomiljø og bokvalitet 22
3.3 Sosiale boformer med fellesarealer 23
3.4 Samarbeid med bolignæringen 23
3.5 Småhusområdene 24

4 Mobilitet 25
4.1 Innledning 25
4.2 Parkering 25
4.3 Kollektivsystemet i Lørenskog 26

5 Samfunnsservice og teknisk infrastruktur 27
5.1 Infrastruktur 27
5.2 Offentlige formål 28
5.3 Idretts- og aktivitetsflater 28

6 Næringsutvikling 30
6.1 Næringsliv 30

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

6.2 Handel og publikumsrettet næring 31
6.3 Landbruksnæring 31

7 Natur- og kulturverdier 33
7.1 Innledning 33
7.2 Sammenhengende grønnstruktur 33
7.3 Blågrønne strukturer og overvannshåndtering 34
7.4 Naturmangfold 35
7.5 Marka og LNF-områdene 37
7.6 Jordvern og matsikkerhet 38
7.7 Kulturminner 39
7.8 Drikkevann 39
7.9 Arealnøytralitet 40

8 Konsekvensutredning og ROS 41
8.1 Innledning 41
8.2 Metode 42
8.3 Konsekvensutredning 42
8.4 Risiko- og sårbarhet (ROS) 43
8.5 Konsekvenser av de samlede endringene i kommuneplanens arealdel 44

9 Planens virkninger 46

10 Planens dokumenter 47

11 Ordliste 48

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

1 Innledning

1.1 Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel er kommunens overordnede styringsverktøy for arealutvikling og utbyggingspolitikk. Arealdelen består av et rettslig bindende kommuneplankart, temakart, bestemmelser og retningslinjer, planbeskrivelse, og den legger føringer for bruk, vern og utforming av arealer og omgivelser i hele kommunen.

Arealdelen følger opp visjonen, satsingene og arealstrategien i kommuneplanens samfunnsdel som ble vedtatt av kommunestyret 4. november 2020. Gjeldende arealdel ble vedtatt 15. mars 2023.

1.2 Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel gir retning for den langsiktige utviklingen av kommunen, samtidig som den fastsetter hvilke satsingsområder kommunen skal prioritere i valgperioden. Kommuneplanens arealdel bygger på føringer i samfunnsdelen.

Kommunens visjon er «Lørenskog – grønn, trygg og mangfoldig». Visjonen beskriver at Lørenskog skal ha en bærekraftig utvikling.

Lørenskog
– grønn, trygg og mangfoldig

I samfunnsdelen er det definert fire satsingsområder med utgangspunkt i visjonen:

- tilhørighet og fellesskap
- bokvalitet og inkluderende bomiljø
- bred ungdomssatsing
- trygg og miljøvennlig transport

Siden Lørenskogs arealstrategi ble utarbeidet i 2014, har den stått seg godt i møte med nye nasjonale forventninger til kommunal planlegging. Den er i tråd med Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025) og Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024), og den samsvarer godt med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015) og Regional planstrategi for Akershus fylkeskommune 2024-2028.

1.3 Hovedtema for ny arealdel i 2026

Kommuneplanens samfunnsdel ble videreført uten endringer ved behandling av planstrategi for inneværende valgperiode. Dette sikrer at de lange linjene for areal- og samfunnsutviklingen i Lørenskog ligger fast. Det innebærer også at det ikke er behov for å legge til rette for nye byggeområder utenfor byggesonen, eller andre større endringer av arealdelen i denne revisjonen.

Lørenskog kommune ivaretar de tre bærekraftsdimensjonene gjennom å ta vare på natur og klima, balansere sterk befolkningsvekst og økonomi, samt sikre sosial bærekraft gjennom en aktiv boligpolitikk. Dette følger opp de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging for 2023-2027 og bærekraftsmålene som skal legges til grunn for planleggingen framover.

Bærekraftig by- og stedsutvikling er et overordnet prinsipp i utviklingen av Lørenskogsamfunnet. Kommuneplanens arealdel bidrar til å styrke sammenhengen mellom sosial-, miljømessig- og økonomisk bærekraft, og er et viktig bidrag for å nå bærekraftsmålene.

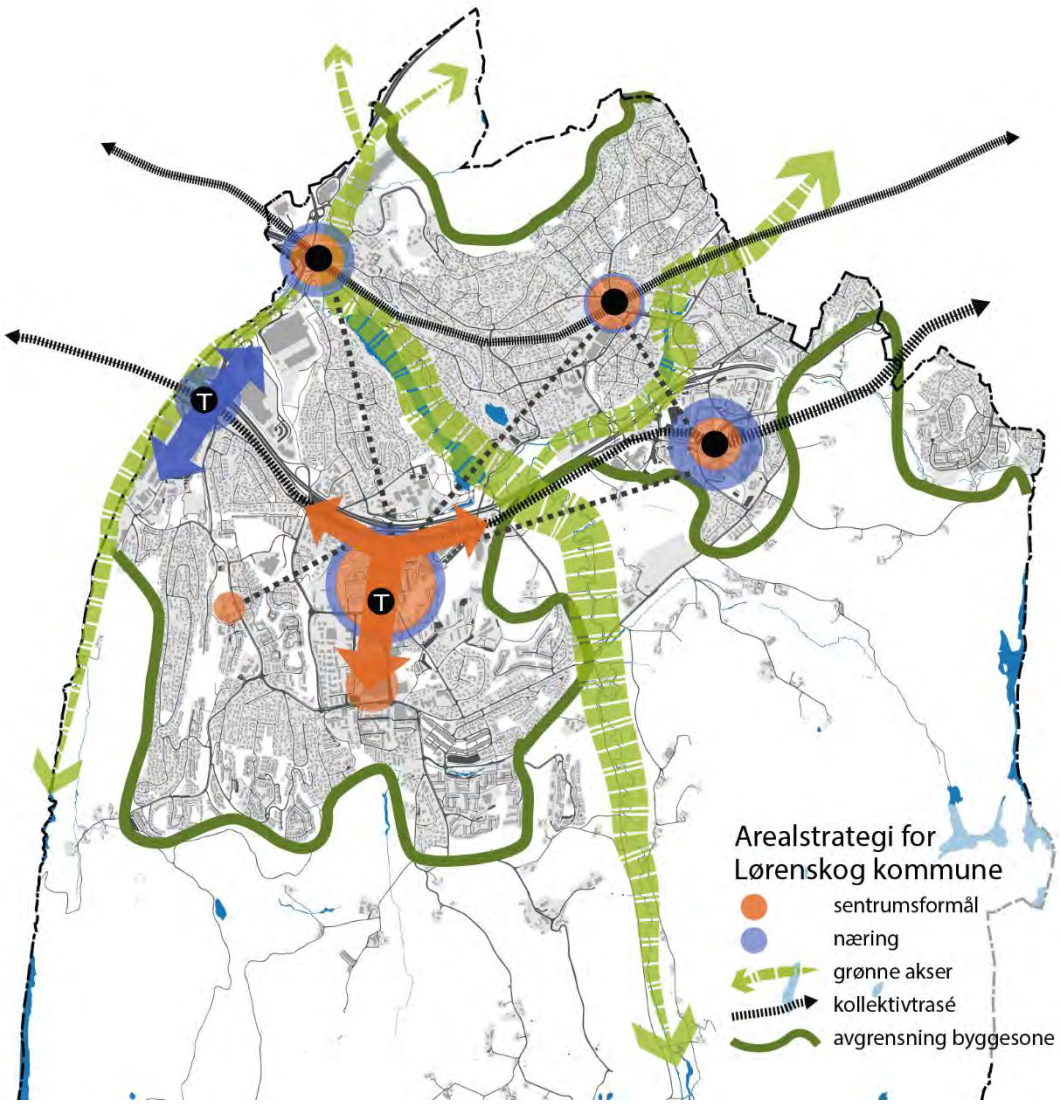
Planprogrammet for revisjonen ble fastsatt av kommunestyret i mars 2025.

Hensikten med revisjonen har vært å styrke arealdelen som overordnet og strategisk plan, holde planen oppdatert i tråd med overordnede føringer, foreta nødvendige forbedringer av plandokumentene, samt ta i bruk arealregnskap.

Underveis i planarbeidet, har det kommet ny utredning om T-baneforlengelse til Lørenskog. Dette har medført behov for endringer i hensynssonen for T-bane.

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

2 Arealstrategi og stedsutvikling



Illustrasjon: Lørenskog kommune

2.1 Arealstrategien

Arealstrategien er kommunens overordnede grep for en bærekraftig arealpolitikk. Strategien ivaretar nasjonale og regionale føringer om effektiv arealbruk og fortetting rundt kollektivknutepunkt. Dette legger til rette for god boligforsyning, grønn mobilitet og redusert transportbehov.

Kommunen har en avgrenset byggesone hvor all utbygging skal skje. Det legges ikke ut arealer til utbygging utenfor byggesonen, og i LNF-områdene åpnes det kun for tiltak knyttet til landbruket.

Minst 80 % av bolig- og arbeidsplassveksten skal skje innenfor kommunens fem utviklingsområder. Disse områdene ligger i bybåndet og har god kollektivtilgjengelighet. Bybåndet er den sammenhengende tettbebyggelsen Lørenskog deler med Oslo, Lillestrøm og andre kommuner rundt Oslo. For å bygge opp under utvikling av knutepunkt og lokalsentre skal handel og næring lokaliseres i disse utviklingsområdene. Forbindelsene mellom utviklingsområdene skal styrkes.

Arealstrategien fremhever de største sammenhengende grønnstrukturene som skal ivaretas og styrkes. Disse fungere som grønne forbindelser for ulike arter og mellom boligområdene og friluftsområder i Marka for befolkningen.

2.2 God stedsutvikling

Stedsutvikling skal ivareta områdenes identitet og styrke tilhørighet og fellesskap, som er et satsingsområde i kommuneplanens samfunnsdel. Kjente markører og kvaliteter bør bevares og forsterkes, samtidig som ny bebyggelse skal tilføre nye kvaliteter og bidrar til helhetlig transformasjon der det er behov for endring. Kunst og kultur er viktige virkemidler for å skape attraktive steder og styrke fellesskap.

Fortetting og transformasjon skal prioriteres fremfor nye utbyggingsområder. Dette er i tråd med kommunens arealstrategi og overordnede føringer, og gir mer effektiv arealbruk, bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur og reduserer presset på natur- og jordbruksarealer. I utviklingsområdene skal det legges til rette for høy arealutnyttelse og flerfunksjonalitet, slik at handel, service, kultur, boliger og arbeidsplasser samlokaliseres i gangavstand til kollektivknutepunkt.

Gode stedskvaliteter innebærer gater og byrom i menneskelig skala, gode forbindelser for gående og syklende og attraktive møteplasser som parker, plasser og torg. Disse skal være tilgjengelige for lek, opphold og rekreasjon, oppleves som trygge og bidra til sosial bærekraft. Utforming av byrom og bebyggelse skal gi variasjon, estetisk kvalitet og universell utforming. Krav til bokvalitet og uteoppholdsarealer (MUA) sikrer gode bomiljøer for alle grupper.

Grønnstruktur og blågrønne løsninger er viktig for stedsutviklingen. Store sammenhengende grønnstrukturer og lokale grønne lunger skal bevares og styrkes, og det skal etableres løsninger for overvannshåndtering og

naturmangfold. Dette gir robuste og attraktive omgivelser, reduserer flomfare og bidrar til rekreasjon og folkehelse.

En bærekraftig stedsutvikling innebærer å kombinere gode omgivelser med variert botilbud, grønn mobilitet og sirkulær økonomi. Handel og publikumsrettet virksomhet skal styrke sentrumsområdene og bidra til levende bymiljø.

For å sikre helhetlig utvikling og god sammenheng mellom funksjoner, kvaliteter og infrastruktur, kan kommunen beslutte at det skal utarbeides felles plan for områder der dette anses nødvendig eller hensiktsmessig. Dette gjelder særlig i transformasjonsområder med flere grunneiere, komplekse utviklingsbehov eller strategisk beliggenhet.

2.3 Utviklingsområdene

Utviklingsområdene i Lørenskog ligger i hovedsak innenfor en radius på én kilometer rundt kollektivknutepunkt. Dette er den veiledende avstanden som brukes ved utarbeidelse av «grønne grenser» som fylkeskommunen anbefaler som metode for knutepunktutvikling. Grønn grense er ivaretatt ved at avgrensningen av utviklingsområdene er vist i temakart med tilhørende retningslinjer, og at kommunen legger til rette for utvikling innenfor utviklingsområdene og samtidig begrenser utviklingen i byggesonen for øvrig.

Kommunen styrer utviklingen gjennom hvilke arealer som blir lagt ut for utbygging, og gjennom bestemmelser i kommuneplanens arealdel som begrenser utnyttelsen ellers i kommunen.

Lørenskogs utviklingsområder er:

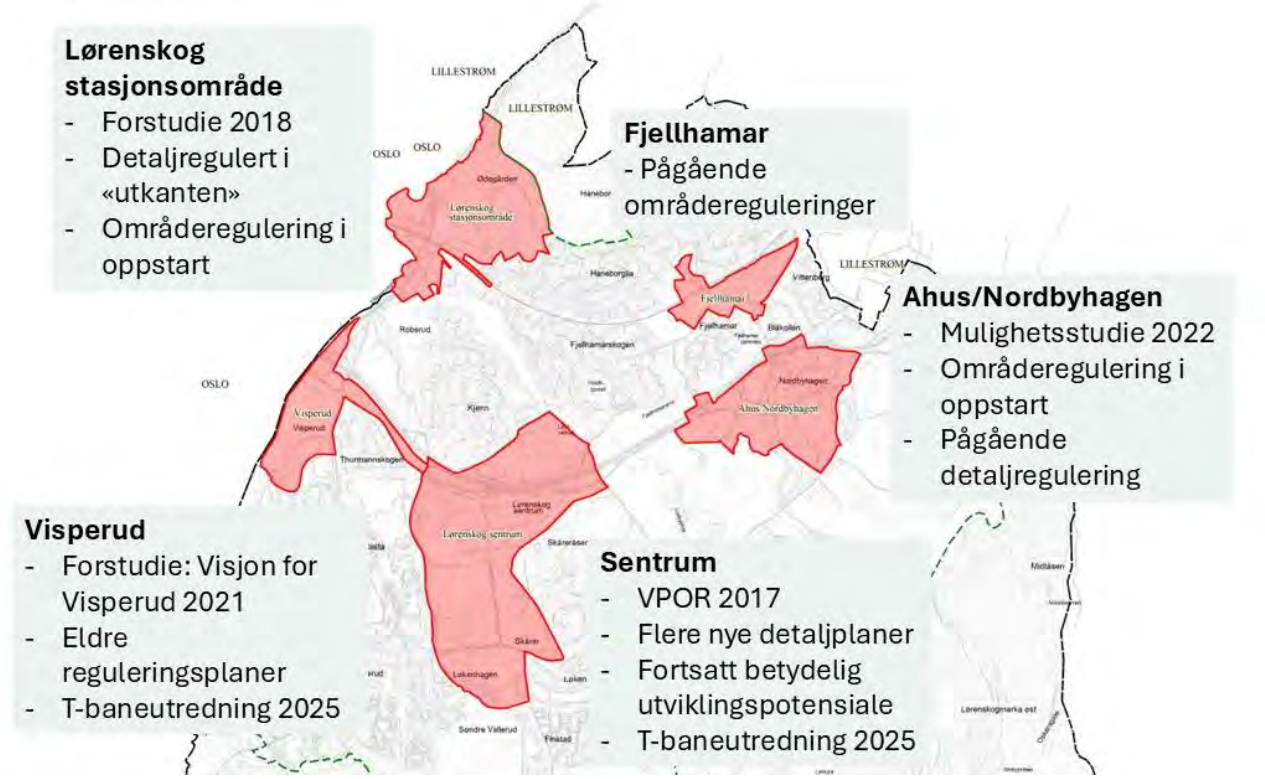
- Lørenskog sentrum
- Lørenskog stasjonsområde
- Fjellhamar
- Visperud
- Ahus/Nordbyhagen

Områdene har et hierarki der Lørenskog sentrum er kommunesenter, Lørenskog stasjon og Fjellhamar er lokalsentre, mens Ahus/Nordbyhagen og Visperud primært er næringsområder som kan få nærsenterfunksjoner dersom det utvikles boliger. Føringene for utviklingsområdene skal støtte prinsippet om «rett virksomhet på rett plass».

2.4 Plan og utviklingsmodenhet

Lørenskogs fem utviklingsområder har ulik modenhet med tanke på hva som kreves av videre planavklaringer, behovet for investeringer i offentlig

infrastruktur og drivkrefter som fremmer utvikling. Oversikten nedenfor viser en overordnet vurdering av områdenes plan- og utviklingsmodenhet. Sentrumsområdet har hatt prioritet de siste årene og har en høy plan- og utviklingsmodenhet. Visperud står ovenfor en omfattende transformasjon og har lav utviklingsmodenhet. De tre øvrige områdene befinner seg mellom der.



Illustrasjon: Lørenskog kommune

2.5 Lørenskog sentrum

2.5.1 Beskrivelse

Lørenskog sentrum er kommunens hovedsenter, og skal romme et bredt tilbud av offentlige tjenester, handel, kultur, arbeidsplasser og boliger. Området strekker seg fra Solheim i nord til Skårer i sør. Det planlegges en sentralt plassert T-banestasjon på Rolvsrud, midt på Skårersletta. Dette vil styrke sentrum som kollektivknutepunkt og gi nye muligheter for byutvikling.

Foto: Lørenskog kommune / Farid Dino Omer

Offentlige bygninger, kulturtilbud og liknende skal legges hit. Både Skårer og Solheim kan ha regionalt handelstilbud.

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

2.5.2 Status

Veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Lørenskog sentralområde angir hovedstruktur for gater, gang- og sykkelforbindelser, offentlige plasser, parker og grønne forbindelser. Den legger også føringer for hvordan bebyggelsen skal utformes i forhold til de offentlige rommene.

Skårersletta er bygget om fra vei til bygate og følges opp med tilrettelegging for et levende sentrum med aktivitet på dag- og kveldstid og tilbud som skaper byliv.

De siste årene er det bygget mange boliger innenfor utviklingsområdet, og flere prosjekter er under planlegging. Det gjenstår fortsatt store områder i sentrum som kan fortettes og utvikles med urbane kvaliteter, men planer for dette er foreløpig ikke igangsatt.

2.5.3 Videre utvikling og planarbeid

Lørenskog sentrum skal styrkes som et attraktivt område med god tilgjengelighet for gående og syklende, og gode offentlige rom med urbane kvaliteter. Handel og publikumsrettet virksomhet skal konsentreres her for å bygge opp under kommunesenterets rolle. Næringsstrategien gir føringer for et levende sentrum med yrende folkeliv, gode tilbud og opplevelser.

Kommunen vil vurdere å revidere VPOR, samt gjennomføre nye mulighetsstudier og felles planlegging for de gjenværende transformasjonsområdene i sentrum. Hensikten med dette er å ivareta helhetlig stedsutvikling og nye forutsetninger knyttet til framtidig T-bane.

2.6 Lørenskog stasjonsområde

2.6.1 Beskrivelse

Lørenskog stasjonsområde skal videreutvikles som stasjonsby og kollektivknutepunkt med lokalsenterfunksjoner, bolig og næring. Grønne hovedakser går gjennom området langs vassdragene i byggesonen og forbinder markaområdene nord og sør i kommunen.

Foto: Lørenskog kommune / Farid Dino Omer

2.6.2 Status

Store deler av området omfattes av kommunedelplan for Ødegården, vedtatt i 2010. Planen legger til rette for boligutvikling, lokalsenterfunksjoner, skole og barne- hager. Områdene nærmest Lørenskog stasjon er i hovedsak avsatt til næringsformål.

Siden 2010 har det skjedd en omfattende utvikling området, med blant annet ny skole og flere hundre nye boliger. Etableringen av skihallen SNØ med tilhørende virksomheter og næringsdel har endret forutsetningene som lå til grunn for kommunedelplanen. Området har fått en attraksjon som vekker interesse regionalt, nasjonalt og internasjonalt. Det er også etablert en næringsklynge med fokus på ski- og vinteridrett. Denne klyngen inkluderer både undervisning og hotellvirksomhet. Området har potensial for videre utvikling som kunnskaps- og innovasjonsmiljø.

Rapporten Lørenskog stasjonsområde – fra stasjon til sted ble vedtatt av kommunestyret januar 2019. Den belyser muligheter og gir føringer og anbefalinger for videre utvikling i Lørenskog stasjonsområde.

2.6.3 Videre utvikling og planarbeid

Området skal forsterkes som kollektivknutepunkt og lokalsenter med boliger, hotell og variert næringsliv. Det er behov for en helhetlig utvikling der både eksisterende og nye områder kobles bedre til jernbanestasjonen gjennom attraktive forbindelser.

Det blir i tillegg viktig å se på styrking av lokalsenterfunksjonene og blågrønne forbindelser og å løse behov for offentlige formål. Det er behov for å vurdere hva som er riktig arealbruk for tomtene i området. Vurderingen skal ta hensyn til områdets forutsetninger og status som senter. Arealbehov til arealintensiv næring, som lager og logistikk, skal også vurderes, men bør balanseres mot ønsket om arbeidsplassintensive virksomheter nært kollektivknutepunkt.

Området bør ikke utvikles til et alternativt handelstyngdepunkt som undergraver Lørenskog sentrums status som kommunesenter. Videre utvikling av handel i området bør derfor primært begrenses til å dekke et lokalt behov i området.

Det er igangsatt arbeid med områderegulering for å avklare infrastrukturbehov og framtidig arealbruk. Områdereguleringen og annet planarbeid i området skal følge opp og legge til rette for å realisere anbefalinger og føringer fra parallelloppdraget med Lørenskog stasjonsområde og tilhørende kommunestyrevedtak. Blant annet skal det legges vekt på å etablere en «banegate» som et nytt byrom langs jernbanen, skape blågrønne aktivitetssoner langs vassdragene og bygge om veier til attraktive bygater. Skårerveien/Ødegårdsveien skal framstå som hovedgata i området.

2.7 Visperud

2.7.1 Beskrivelse

Visperud er det eneste av kommunens utviklingsområder som har en tydelig næringsprofil. Området egner seg godt for arealintensive virksomheter med behov for god logistikktilgang, men skal fremover utvikles til et næringsområde med større andel arbeidsplassintensiv og arealeffektiv næring som bygger opp under lokalisering av en framtidig T-banestasjon på Visperud.

Foto: Lørenskog kommune / Farid Dino Omer

Næring i endring og grønn omstilling har vist oss at det er viktig å ha fleksible rammer for næringsområdene i tiden framover.

Med lokasjon tett på veinettet har Visperud i dag et stort potensial for å bli et bærekraftig næringsområde med nye framtidsrettede løsninger for mobilitet, produksjon og lager- og logistikkvirksomhet. Visperuds beliggenhet gir tilgang til en fjerdedel av Norges befolkning innen 25 km, noe som gir området et unikt utviklingspotensial.

2.7.2 Status

Det har ikke vært noen store utviklingsprosjekter på området siden forrige rullering av kommuneplanens arealdel. Planmessig består området i stor grad av eldre reguleringsplaner. I dag er det kun enkelte småhus innenfor utviklingsområdet.

Området preges i dag av store bygninger og asfalterte overflater, og det er sterkt berørt av overvannsproblematikk, høyspentlinjer og trafikale utfordringer.

Det vil bli behov for kostbare infrastrukturtiltak for å få løst utfordringene i området og for å sørge for god knutepunktutvikling som er i tråd med kommunens visjon «grønn, trygg og mangfoldig».

2.7.3 Videre utvikling og planarbeid

Utvikling av Visperud er tett koblet til arbeidet med T-baneforlengelsen til Lørenskog, planlegging av høyspentanleggene på Røykås, kollektivtrase («superbuss») og sykkelekspresstrasé i Solheimveien, og eventuell bussterminal i tilknytning til framtidig T-banestasjon.

Utviklingsmulighetene for området ble undersøkt, og rapporten Visjon for Visperud med anbefalinger om videre utvikling ble vedtatt av kommunestyret mars 2021.

Rapporten viser hvordan området kan se ut i framtiden, og hvordan det kan utvikles til et attraktivt, flerfunksjonelt næringsområde med kvaliteter og utnyttelse som bygger opp under planer for T-bane til Lørenskog med stasjon på Visperud.

Rapporten peker på at ulike næringer og virksomheter på Visperud kan kobles sammen med nye logistikkløsninger og gi synergier i nærmiljøet og lokal produksjon og forsterke øvrig stedsutvikling som legger til rette for møteplasser og grønne forbindelser.

For å følge opp visjonen er det behov for felles planlegging i form av områderegulering eller lignende. En slik prosess forutsetter nødvendige avklaringer knyttet til lokalisering av T-banestasjon, høyspentanlegg og samferdselstiltak. Planarbeidet må løse blant annet trafikale utfordringer og overvannsproblematikk. Reguleringen vil også gi et juridisk grunnlag for å etablere en modell for å finansiere felles infrastruktur, noe som vil være nødvendig for å realisere visjonen.

Utredninger av mulighetene for å introdusere boliger og idrettsanlegg kan inngå i planleggingen og gi en ny drivkraft for utvikling av området.

2.8 Fjellhamar

2.8.1 Beskrivelse

Fjellhamar er lokalsenter med jernbanestasjon og det historiske kommunesenteret i Lørenskog. Det er også et historisk industrityngdepunkt med kulturhistorisk verdi. I tillegg bidrar

Foto: Lørenskog kommune / Farid Dino Omer

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

Fjellhamar gård og gamle Fjellhamar skole med særpreg og identitet i området. Store deler av området er aktuelt for boligutvikling, og kulturminneverdiene og beliggenheten ved elva gjør at området har gode forutsetninger for å utvikles til et attraktivt boligområde og lokalsenter med særegne kvaliteter.

Målet er at Fjellhamar videreutvikles som et lokalsenter i tilknytning til Fjellhamar stasjon, med boliger og et lokalt handels- og servicetilbud. I utviklingen bør det tas hensyn til kulturhistoriske verdier og legges opp til gjenbruk av kulturminner.

2.8.2 Status

Det pågår arbeid med områderegulering på Fjellhamar. Dette skal legge til rette for en helhetlig utvikling av Fjellhamar sør for jernbanen. Nye Fjellhamar skole og flerbrukshall sto ferdig i 2023.

2.8.3 Videre utvikling og planarbeid

Arbeidet med områdereguleringer for Fjellhamar skal ferdigstilles, og området skal utvikles videre som et viktig lokalsenter i kommunen.

Det skal utredes hvorvidt Fjellhamar kan få et styrket kulturtilbud med utgangspunkt i den gamle industribebyggelsen på Fjellhamar bruk.

2.9 Ahus/Nordbyhagen

2.9.1 Beskrivelse

Ahus/Nordbyhagen (Ahus-området) skal utvikles som et campusområde for kunnskapsbasert og arbeidsplassintensiv næring og forskningsvirksomhet med utgangspunkt i sykehuset, sykehusrelatert virksomhet og «livsvitenskap»-segmentet. Det er viktig at sykehusets arealbehov ivaretas. Området kan også utvikles med nærsenterfunksjoner og boliger. Utvikling skal skje gjennom fortetting av arealer innenfor byggesonen.

Foto: Lørenskog kommune / Farid Dino Omer

2.9.2 Status

Mulighetsstudien for Ahus-området er retningsgivende for videre utvikling. Mulighetsstudien anbefaler at kommende utbygging i størst mulig grad foregår som en kvalitativ fortetting av eksisterende utbygde arealer, og at utviklingen på lang sikt orienteres mot Fjellhamar med bebyggelsen og togstasjonen der. Det er foreslått å etablere en sammenhengende struktur av grøntområder og gang-

og sykkelveier mellom Ahus og Fjellhamar. Denne vil utgjøre en attraktiv ringforbindelse for myke trafikanter og er omtalt som «kunnskapsringen».

2.9.3 Videre utvikling og planarbeid

Ahus-området har siden etableringen blitt gradvis integrert i et voksende tettsted og ligger i dag som en del av bybåndet. Dette bør gjenspeiles i planlegging av videre utvikling med tanke på gate- og byromsstruktur, møteplasser, funksjonsblanding, mobilitet og arealeffektivitet. Området har også stort potensial for å kobles bedre sammen med nærliggende sentre (Lørenskog sentrum, Fjellhamar og Strømmen) og omkringliggende grønnstruktur. Det skal jobbes videre for å styrke kollektivtilbudet til Ahus med et forbedret busstilbud langs hovedlinjen øst/vest og til Fjellhamar. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplaner må det settes av arealer til kollektivfelt/kollektivgater.

Ahus-området skal ha en planberedskap med særlig vekt på å kunne møte behov for å videreutvikle sykehuset og kunnskapsbaserte næringer i området. Kommunen skal jobbe videre med en helhetlig plan for Ahus-området blant annet basert på mulighetsstudien.

2.10 Boligbygging, befolkningsvekst og arealbehov

Kommunen har vurdert forventet vekst i boliger og arbeidsplasser i forhold til avsatte områder i kommuneplanen, jf. Retningslinjer i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

Vurderingen er basert på kommunens bolig- og befolkningsprognose som oppdateres årlig. Disse prognosene gir kommunen kunnskap om behov for tjenester, både med tanke på lokalitet og omfang. I tillegg gir kommunens planverk et godt grunnlag for vurderingene, spesielt Boligplanen og Plan for barnehage- og skoleutbygging.

2.10.1 Status for boligbygging og befolkningsvekst

Lørenskog kommune har hatt en sterk befolkningsvekst de siste 10 årene, med en årlig befolkningsvekst på over 3 %. Befolkningsveksten har gitt et betydelig behov for å investere i sosial infrastruktur og utvikle kommunens tjenester. Det utfordrer kommuneøkonomien. Det er viktig at befolkningsveksten holdes på et nivå som gjør at kommunen har mulighet til å opprettholde og etablere et tilfredsstillende tjenestetilbud til innbyggerne. Veksten i utviklingsområder skal ikke gå på bekostning av økonomisk, miljømessig eller sosial bærekraft.

Per 1. september 2025 er det registrert om lag 21 400 boliger i Lørenskog kommune. Boligmassen fordeler seg med 24 % i eneboliger, 22 % i småhus og 52 % i boligblokker.

De siste åtte årene har Lørenskog hatt en svært høy boligvekst, med et gjennomsnitt på rundt 760 nye boliger per år. Omtrent 90 % av disse har vært leiligheter i boligblokker, noe som gjenspeiler en tydelig urbanisering og fortetting. Sentrumsområdet og Skårerødegården har vært særlig sentrale i denne utviklingen, og de fleste prosjektene her er nå ferdigstilt eller nærmer seg ferdigstillelse.

2.10.2 Dimensjoneringsgrunnlag - Prognoser og arealbehov

2.10.2.1 Boligbygging

Den forventede boligveksten er basert på gitte byggetillatelser, vedtatte reguleringsplaner, pågående planprosesser og områder som er avsatt i kommuneplanen. Det hefter betydelig usikkerhet rundt boligprognosen utover de nærmeste årene, da det avhenger av utbyggingstakt og framtidige planvedtak.

Etter 2028 regner man med at det vesentligste av boligreserven i vedtatte reguleringsplaner er ferdig utbygget. Flere områder innenfor byggesonen har likevel et betydelig fortettings- og transformasjonspotensial, og det pågår også planarbeid som kan bidra til å bygge opp den regulerte boligreserven.

I perioden frem til 2029 forventes en boligvekst som er relativt begrenset sammenlignet med utviklingen de siste 10 årene, med ca. 1200 boliger til sammen i perioden 2026 – 2029. Det forventes at boligbyggingen deretter øker igjen og i hovedsak ligger mellom 500 og 900 boliger i året gjennom 2030-tallet.

75 % av boligveksten skjer ved bygging av boligblokker og i all hovedsak innenfor utviklingsområdene.

Eneboliger og tomannsboliger vil i all vesentlighet komme som generell fortetting i villaområdene, som med mindre unntak ligger utenfor de definerte utviklingsområdene i kommunen. Andre småhus vil i noe omfang være del av fortettingen i utviklingsområdene, og dels i andre områder.

2.10.2.2 Befolkningsvekst

Det antas nå en noe lavere boligvekst enn tidligere anslått. Dette henger sammen med lav fart på regulering av nye områder for boligutvikling. Dette vil gi en lavere befolkningsvekst enn tidligere antatt og da særlig i de yngste aldersgruppene.

Lørenskogs befolkning vil fremdeles vokse, men veksten framover forventes å avta slik at den ikke blir like sterk som den har vært de siste 10 årene. Veksten framover anslås å ligge på 2-3 % årlig.

Veksten vil komme i alle årsgrupper, men gruppen over 80 år øker %-vis mest. Den eldre befolkningen har erfaringsmessig større behov for tjenester fra kommunen enn den voksne befolkningen ellers.

Iht. befolkningsprognosen vil det være ca. 66 000 innbyggere i 2040. Dette er fortsatt over Statistisk sentralbyrå sin prognose for høy nasjonal vekst.

2.10.2.3 Behov for skoleplasser

I kommunens prognoser for utbygging av skoler og barnehager er det beregnet at det vil være behov for omtrent 1 400 nye barneskoleplasser og 500 nye ungdomsskoleplasser innen 2040. Det meste av dette behovet kan dekkes ved å bygge ut på eksisterende skoletomter, og ved å kjøpe tilgrensende eiendommer. På lengre sikt vil det også være behov for en ny tomt til ungdomsskole.

2.10.2.4 Behov for barnehageplasser

Planen anslår at det vil være behov for 60-80 nye barnehageplasser hvert år frem mot 2035. Hvor raskt barnehagene bygges ut, vurderes og justeres årlig. Behovet vil bli dekket både ved å utvide eksisterende barnehager og ved å etablere nye. Nye barnehager vil i hovedsak bli bygget i større utbyggingsområder, og ellers på tomter som allerede er avsatt eller tilgjengelige og der behovet er størst.

2.10.2.5 Behov for boliger i helse-, omsorg- og mestringssektoren

Boligplan ble vedtatt i 2024 og vurderer boligbehovet fram mot 2034. Boligplanen skal sikre at innbyggere som ikke kan løse boligbehovene sine i det ordinære boligmarkedet, får råd og nødvendig bistand til å klare seg på egen hånd eller tilbys tjenester eller et kommunalt tilrettelagt botilbud. Det er store behov for botilbud til eldre personer, personer med demens, personer med nedsatt funksjonsevne, personer med rus og psykiske helselidelser og personer som har utfordringer med å skaffe og beholde en bolig. Behovet er ca. 70 trygghetsboliger/langtidsplasser for eldre og personer med demens i tillegg til ca. 15 boliger og ca. 8 plasser for døgnavlastning for personer med nedsatt funksjonsevne. Behovet kan delvis dekkes ved omgjøring av eksisterende kommunale bygg, men det er også behov for etablering av nye boliger i egne prosjekter eller som en del av større utbyggingsprosjekter.

2.10.2.6 Næringsutvikling

Kommunen har relativt få ledige næringsarealer, men det er betydelig transformasjons- og utviklingspotensial i næringsområdene. Utviklingen går til dels i retning av mer arbeidsplassintensive næringsetableringer, både i utviklingsområder med høy grad av funksjonsblanding og i de mer rendyrkede næringsområdene. Det forventes mer arealeffektive løsninger for alle etableringer og utvidelser, inkludert arealkrevende virksomheter. I tillegg legges det opp til en videre utvikling av mindre næringsetableringer, særlig innen handel, service, bevertning i forbindelse med ulike utbygginger i sentrum og lokalsentrene.

Utviklingen som er beskrevet over vurderes å være i tråd med kommunale, regionale og nasjonale mål og føringer. Det ligger derfor godt til rette for en utvikling av arbeidsplasser og handels- og tjenestetilbud i takt med befolkningsutviklingen i planperioden. I all vesentlighet er det lagt opp til at denne utviklingen vil skje innenfor de definerte utviklingsområdene.

2.10.2.7 Samlet vurdering av arealbehov

Kommunens arealstrategi er basert på at all utvikling skjer innenfor byggesonen, og hovedsakelig i de fem definerte utviklingsområdene. Kommunens arealbehov skal fortsatt løses innenfor disse rammene. Det gjør at minst 80 % av veksten fortsatt vil ligge innenfor utviklingsområdene, og at det totale arealbehovet for både bolig, teknisk og sosial infrastruktur, samt næring kan løses innenfor byggesonen. Det innebærer at Lørenskog kommune først og fremst må løse sine arealbehov gjennom fortetting og transformasjon. Arealregnskapet vil være et viktig verktøy i dette arbeidet.

2.11 Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler

Gjennomføring av utbygging i Lørenskog skal skje på en forutsigbar og helhetlig måte. Kommuneplanens arealdel inneholder bestemmelser om rekkefølgekrav og bruk av utbyggingsavtaler for å sikre at nødvendig infrastruktur og samfunnsservice etableres i takt med utbyggingen. Dette gir kommunen styringsverktøy for å ivareta kvalitet, kapasitet og bærekraft i utviklingen.

2.11.1 Rekkefølgekrav

Hensikten med rekkefølgekravet er å sikre at områder som er satt av til bebyggelse og anlegg ikke bygges ut før nødvendige tekniske anlegg, grønnstruktur og samfunnsservice er etablert eller sikret. I denne revisjonen er innholdet i begrepet samfunnsservice utdypet.

Rekkefølgekravene blir konkretisert og avklart gjennom reguleringsplaner. For krav om teknisk infrastruktur og grønnstruktur som følger av privat utbygging, har utbyggerne hovedansvar for hele eller sin forholdsmessige andel av kravene. I prioriterte utbyggingsområder kan kommunen bruke områdemodeller for å sikre finansiering og gjennomføring av felles offentlig infrastruktur der flere grunneiere eller utbyggere deler ansvaret.

2.11.2 Utbyggingsavtaler

Utbyggingsavtaler er et sentralt virkemiddel for å sikre gjennomføring av vedtatte planer, både for kommunen og private utbyggere. I arealdelens bestemmelser er det innarbeidet forutsetninger for bruk av utbyggingsavtaler (forutsigbarhetsvedtak). Dette vedtaket er en forutsetning for at kommunen skal kunne forhandle utbyggingsavtaler.

Kommunen har oppdatert bestemmelsene for å tydeliggjøre forventninger og styrke muligheten til å ivareta sosiale hensyn. Nytt i denne revisjonen er blant annet at avtaler kan brukes til å regulere boligfordeling og stille krav om sosial boligbygging. Endringene gir kommunen bedre verktøy for fremme sosial bærekraft i utbyggingsprosjekter.

2.12 Klima

Lørenskogs klimamål er i tråd med nasjonale klimamål:

- Lørenskog skal være en klimanøytralt drevet kommune innen 2030
- Lørenskog kommune skal legge til rette for at Lørenskog-samfunnet reduserer sine klimagassutslipp med 50 % innen 2030
- Lørenskogsamfunnet skal være klimanøytralt innen 2050

Veitrafikk og bygge- og anleggsplasser er de største bidragene til direkte klimagassutslipp i Lørenskog kommune, og tiltak rettet mot disse områdene vil

derfor gi størst klimagassreduksjon. Jf. Status for klimagassutslipp og innspill til tiltak for Lørenskog kommune, Asplan Viak 2025.

Veitrafikk sto for ca. 44 % av utslippene i 2023. For å redusere utslippene er det viktig å redusere transportbehovet og gjøre transporten mer miljøvennlig. Lørenskogs arealstrategi tilsier at bolig- og næringsveksten i kommunen i hovedsak skal skje i de fem definerte utviklingsområdene og bygge opp under kollektivtilbudet i disse. Dette reduserer behovet for biltrafikk. Å etablere offentlige tjenester og lokal handelsvirksomhet i tilknytning til utviklingsområdene reduserer transportbehovet ytterligere. Parkeringsnormen er oppdatert og inneholder nå kun maksimumskrav for biler. Normen legger til rette for mer og bedre sykkelparkering og oppretter ladetilbud ved alle nye parkeringsanlegg. Dette er løsninger som legger til rette for mer grønn mobilitet.

Utslipp knyttet til annen mobil forbrenning, det vil si anleggsmaskiner og annet som bruker avgiftsfri diesel, utgjør 42 % av kommunens totale utslipp. Hovedforklaringen på dette er høy aktivitet innenfor bygg- og anleggssektoren ettersom Lørenskog er i sterk vekst. Innføring av utslippsfrie anleggsplasser både i offentlig og privat sektor, blir helt avgjørende for å redusere disse klimagassutslippene.

En betydelig andel av utslipp i Lørenskog er fra varebiler, tyngre kjøretøy og bygg- og anleggsvirksomhet. I planlegging og videre utvikling må det derfor jobbes videre med å redusere utslipp innen bygg- og anleggsvirksomhet og vare- og godstransport.

Det er også viktig å fortsette å jobbe med de indirekte klimagassutslippene. Spesielt er påvirkningskraften stor på egne indirekte utslipp forårsaket gjennom kjøp av varer og tjenester.

I tråd med eiendomsstrategien skal livsløpskostnader og arealnormer være styrende prinsipper ved planlegging av nye bygg. Kommunen skal prioritere arealeffektive og fleksible bygg som kan benyttes av flere brukergrupper over tid. Miljø- og energiledelse skal integreres i byggforvaltningen for å redusere klima- og miljøfotavtrykket.

Hvordan arealene brukes har stor betydning for karbonlagring og derved også utslipp av klimagassen karbondioksid (CO_2). Skog, jord og myr er svært viktig for lagring av karbon. Drenering av myr og nedbygging av landbruksarealer fører til økt utslipp av lagret karbon, mens bevaring og restaurering av disse økosystemene er viktige klimatiltak som bidrar til å redusere klimagassutslipp. For å redusere disse utslippene må nedbygging og annen inngrep i myr unngås og det må legges vekt på klimavennlig skog- og jordbruk.

2.13 Masseforvaltning

Ved alt anleggsarbeid oppstår det overskuddsmasser som må håndteres. Dette er belastende for miljøet og samfunnet, blant annet på grunn av behov for arealer til midlertidig lagring, samt støv, støy og klimagassutslipp fra transport. Som et resultat av stor byggeaktivitet i Lørenskog kommune og omkringliggende kommuner er det behov for en helhetlig forvaltning av overskuddsmasser.

Kommuneplanen åpner for at det kan stilles krav om en plan for massehåndtering ved regulering og større utbyggingsprosjekter. Dette kravet vil minimere omfanget av overskuddsmasser og legge til rette for gjenbruk av masser samt å unngå forurensning knyttet til massehåndtering. Det gjelder både rene, naturlige masser og ulike typer forurensede masser. Målet er å oppnå en massebalanse, der hvert enkelt prosjekt ikke skaper mer masser enn det gjenbruker.

Første prioritet er å redusere overskuddsmasser og gjenbruke massene innenfor prosjektet. Hvis dette ikke er mulig, skal utbygger vurdere mulighet for gjenvinning eller gjenbruk av masser mest mulig lokalt.

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

3 Boliger

Foto: Lørenskog kommune/Jonas Ruud

3.1 Innledning

Bokvalitet og inkluderende bomiljø er et av satsingsområdene i kommuneplanens samfunnsdel. Dette er viktig i en kommune med høy vekst, tilflytting og byggeaktivitet. Boligutviklingen framover må basere seg på bærekraft – både økonomisk, miljømessig og sosialt. Kommunens satsing på bokvalitet og inkluderende bomiljø innebærer å prioritere ulike boligtyper og tilgang til boliger i forskjellige størrelser, slik at innbyggere kan bo i Lørenskog gjennom alle livsfaser.

3.2 Bomiljø og bokvalitet

Bestemmelser og retningslinjer i arealdelen stiller krav til utforming av bebyggelse og hvordan byggeprosjekter skal bidra til gode nabolag og trivelige bomiljø. Kommunen vil også samarbeide med bolignæringen for å fremme variasjon i boligtilbudet. Nytt i denne revisjonen er blant annet tydeligere krav til sosiale boformer og fellesarealer.

God stedsutvikling er et overordnet hensyn som skal ivaretas i alle prosjekter gjennom gode, helhetlige løsninger. I enkelte tilfeller kan det vurderes om krav

eller anbefalinger som er vanskelige å oppnå fullt ut på tomten, kan kompenseres ved at prosjektet tilføres spesielle kvaliteter som kommer beboerne direkte til gode og gir betydelig merverdi til området.

3.3 Sosiale boformer med fellesarealer

Kommunen ønsker flere boligprosjekter som fremmer fellesskap, forebygger ensomhet og gjør det mulig for innbyggerne å bo hjemme hele livet. Sosiale boformer kjennetegnes av boliger med fellesarealer som gir rom for sosial kontakt og praktisk samarbeid. Slike løsninger kan bidra til bedre livskvalitet og redusert press på omsorgstjenester.

Kommunen kan vurdere lavere krav til minste uteoppholdsareal (MUA) dersom prosjektet omfatter sosiale boformer med gode innendørs fellesarealer som kompenserer for mindre private utearealer. Slike boliger skal ha kvaliteter som gjør det mulig for beboerne å bo hjemme hele livet. Kommunen ønsker å stimulere private utbyggere til å utvikle boligprosjekter med disse egenskapene.

Etablering av innendørs felles oppholdsareal som er tilpasset beboernes behov når det gjelder omfang og funksjoner er også et godt virkemiddel. Det kan være felleskjøkken, gjesterom eller treningsrom, og de bør være lett tilgjengelig fra hovedinngang og utearealer. Boligene skal ha varierte størrelser, universell utforming, og fleksible løsninger som gjør det mulig å tilpasse boligen til endrede behov.

3.4 Samarbeid med bolignæringen

For å sikre en sosialt bærekraftig boligforsyning er kommunen avhengig av et tett samarbeid med bolignæringen. Private og ideelle aktører spiller en viktig rolle i å utvikle boligtyper som kan møte et bredt spekter av boligbehov.

Kommuneplanens arealdel legger opp til et slikt samarbeid, og utbyggingsavtaler er et sentralt verktøy for å tydeliggjøre kommunens forventninger til nye prosjekter. For å styrke tilgangen på egnede boliger for prioriterte grupper, skal kommunen ha anledning til å kjøpe inntil 10 % av boligene i nye prosjekter. Dette gir kommunen et handlingsrom for å sikre sosialt mangfold og for å støtte opp under målene i Boligplanen (2024–2034) og andre sentrale strategier.

Forutsigbarhet, tidlig dialog og klare rammer er avgjørende for et godt samarbeid. Kommunen vil derfor avklare forventede løsninger tidlig i

reguleringsplanprosesser, slik at prosjektene kan utvikles med tydelig forståelse av hvilke boligsosiale hensyn som skal ivaretas.

3.5 Småhusområdene

Kommuneplanens arealdel skal sikre at fortetting innenfor eksisterende småhusområder skaper god bokvalitet og gode bomiljø, samtidig som det åpne, grønne preget ivaretas. Dette er i tråd med satsningsområdet for bokvalitet og inkluderende bomiljø i kommuneplanens samfunnsdel og kommunens vedtatte retningslinjer for bokvalitet.

Kommuneplanens bestemmelser for småhusområdene skal sikre forutsigbarhet både for den som skal bygge, og for kommunal styring. Bestemmelsene skal gjøre det enklere å ivareta stedsidentitet og stabilitet i utviklingen, bokvalitet i nye boliger og estetisk utforming.

En stor del av boligområdene i kommunen består av ulike typer småhusbebyggelse. Det er store områder med villabebyggelse og mange områder med tettere småhustypologier som rekkehus og liknende. Småhusområdene skal i det vesentlige bestå som småhusområder. Det tillates fortetting innenfor rammene av kommuneplanens og den enkelte reguleringsplanens bestemmelser. Det er ikke ønskelig å legge til rette for fortetting utover dette gjennom reguleringsplaner for enkelttomter.

Ved transformasjon eller fortetting av småhusområder må det foreligge helt spesielle forhold for å kunne gå utover rammene i arealdelen og andre gjeldende planer. Dette kan være særlig sentral plassering, hensynet til en helhetlig utvikling av et område eller andre tungtveiende samfunnsmessige hensyn. En slik fortetting må også være del av et overordnet grep der planlegging av infrastruktur og arealutnyttelse ses samlet innenfor et naturlig avgrenset område.

I denne revisjonen er bestemmelsen om høyder og utnyttelsesgrad justert for å tydeliggjøre maksimal tillatt høyde, gi større fleksibilitet i utnyttelsesgrad og redusere behovet for dispensasjoner.

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

4 Mobilitet

Foto: Lørenskog kommune/Farid Dino Omer

4.1 Innledning

I Lørenskog skal det være enkelt og attraktivt å velge miljøvennlige måter å reise på. Lørenskog skal være en kommune som er god å vokse opp i og bli gammel i, hvor alle innbyggere har tilgang til hele kommunen og opplever at reisen er trygg. Utbygging og fortetting skal skje i nærheten av eksisterende kollektivknutepunkt og lokalsentre, slik at transportbehovet begrenses. Vedvarende høy befolkningsvekst, gir likevel et økt transportbehov. Dette skal dekkes av grønn mobilitet. Kommunen har også et potensial for endring knyttet til mange korte reiser med bil.

Kommunens mobilitetspolitikk er i hovedsak utformet i Plan for mobilitet og arealstrategien (kap. 2.1).

4.2 Parkering

Det er utarbeidet en ny Parkeringsstrategi (2024-2030) med mål om å bidra til å utvikle gode stedskvaliteter, sikre effektiv arealbruk, oppnå klima- og miljømål, og sikre god mobilitet og fremkommelighet.

I lys av strategien er det i denne revisjonen gjort mindre endringer for å sikre en bedre og mer helhetlig parkeringsnorm. Blant annet åpnes det for noe mindre parkering i store prosjekter i utviklingsområdene, hvor det er god kollektivtilgjengelighet og nærhet til tjenestetilbud. P-kravet for kontor er også redusert. Det er lagt inn krav til etablering av parkering for helsetjenester og beredskap i boligområder. Krav til størrelse på p-plasser og trafikksikkerhet ved skoler og barnehager er tydeliggjort.

4.3 Kollektivsystemet i Lørenskog

Kollektivsystemet i Lørenskog består i dag av buss og tog. God fremkommelighet og tilgjengelighet er viktig for å sikre omstilling til grønn mobilitet. I tillegg til sentrumsområdet er alle utviklingsområdene viktige knutepunkt. Lørenskog stasjonsområde og Fjellhamar er betjent av togstasjoner. Visperud og Ahus er koblingspunkt mellom busslinjer.

Det pågår flere store utviklingstiltak. Akershus fylkeskommune har påbegynt arbeidet med Romerikslinja (prioritert kollektivtrasé) og høystandard sykkelvei mellom Oslo og Kjeller gjennom Visperud, Lørenskog sentrum og Ahus. Løsningen er vist med en juridisk linje i plankartet. Den skal først og fremst bidra til økt fremkommelighet, men må samtidig gis en tilpasset og bymessig utforming som passer det enkelte utviklingsområdet. I Kloppaveien 20, langs Strømsveien, planlegges det for mulig etablering av et større bussanlegg som skal betjene busstilbudet i kommunens og omlandet og bidra til mindre tomkjøring lokalt.

På lengre sikt skal deler av mobilitetsbehovet løses med en T-bane koblet mot Oslo. Forlengelse fra Ellingsrud til Lørenskog er utredet i 2025, og kommunestyret har valgt alternativ A med endestasjon på Rolvsrud (midt på Skårersletta). Gjeldende hensynssone og bestemmelser for T-bane er i denne revisjonen endret i tråd med kommunestyrets beslutning. Formålet med hensynssonen er å sikre muligheten for realisering av T-banen. Løsningen legger også til rette for videre forlengelse til Ahus. Det er lagt inn en retningsgivende linje i plankartet som viser et overordnet alternativ for en slik videreføring, men nøyaktig trasé og stasjonsplassering forutsetter videre utredning.

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

5 Samfunnsservice og teknisk infrastruktur

Foto: Lørenskog kommune/Jonas Ruud

5.1 Infrastruktur

For å sikre en helhetlig og velfungerende samfunnsutvikling må nødvendig infrastruktur bygges ut og utvikles i takt med den pågående utbyggingen. Dette ivaretas av rekkefølgekravet (punkt 3) i arealdelens bestemmelser, som stiller krav til tekniske anlegg og samfunnservice, i tillegg til grønnstruktur. Prinsippet gjelder uavhengig av det økonomiske ansvaret og kan få betydning for privatrettslige forhold og gjennomføring.

Behov knyttet til berørte anlegg må løses i hvert enkelt prosjekt. Hva som er nødvendig må vurderes i lys av funksjoner og formål det skal legges til rette for. Det kan i tillegg være kritiske behov for oppgradering og vedlikehold av eksisterende anlegg, og dette skal håndteres før kommunen kan legge til rette for videre utvikling, for eksempel som rekkefølgekrav.

Anlegg som skal overtas av kommunen må tilfredsstille gjeldende standard, og planlegges i samråd med berørt myndighet og den som er ansvarlig for videre

drift. For veianlegg gjelder kommunens vei- og gatenorm og veilysnorm. For vann-, avløps- og overvannsanlegg gjelder kommunens VA-norm og retningslinjer for overvannshåndtering.

5.2 Offentlige formål

Det offentlige tjenestetilbudet må bygges ut og utvikles i takt med befolkningsveksten og samfunnsutviklingen. Offentlige formålsbygg og anlegg skal planlegges slik at det gir et tilfredsstillende tilbud i hele kommunen og samtidig bidrar til god stedsutvikling. Eksempler på slike bygg og anlegg er skoler, barnehager, helsetjenester, ulike velferdsinstitusjoner, kulturtilbud, idrettsanlegg, administrasjonsbygg, torg og møteplasser, og gravplasser.

Mange offentlige bygg og anlegg fungerer som sosiale møteplasser for barn, ungdom, voksne og eldre og kan dermed styrke stedsidentitet, tilhørighet og fellesskap. Lokalisering, utforming og trygge forbindelser til slike tilbud er vesentlig for å bidra til dette og for at de skal fylle sine primærfunksjoner på best mulig måte. De skal også være åpne for flerbruk, fordi dette skaper møteplasser, styrker nærmiljøet og gir mer effektiv ressursbruk.

Skoler, barnehager, idrettsanlegg, kulturhus og nabolagshus eller andre tilbud som det er naturlig å ha tilgang på i nærmiljøet, må planlegges og sikres ut fra det lokale behovet i alle deler av kommunen. Formålsbygg og anlegg som er ment å dekke hele kommunen, skal i utgangspunktet plasseres sentralt og være tilgjengelige fra andre deler av kommunen, primært i kommunesenteret. I nye utviklingsområder må det settes av tilstrekkelig areal til offentlige funksjoner.

En god og helhetlig planlegging av offentlige bygg og anlegg kan ha stor betydning for enkeltmenneskene og samtidig ha samfunnsmessig nytte. For eksempel kan nærhet til barnehage ha stor personlig betydning for en barnefamilie, samtidig som det bidrar til å redusere det totale transportbehovet og legger til rette for et mer miljøvennlig reisemønster i kommunen.

Etablering av nødvendige formålsbygg som følger kommunens utvikling med hensiktsmessig lokalisering, funksjon og utforming skal sikres gjennom arealdelens rekkefølgebestemmelser og kravet om eventuell områderegulering.

5.3 Idretts- og aktivitetsflater

Lørenskog kommune ønsker å legge til rette for et bredt tilbud av idretts- og aktivitetsflater som bidrar til god folkehelse, sosial bærekraft og attraktive nærmiljøer. Tilretteleggingen skal skje innenfor eksisterende byggesone og i tråd med prinsippene om fortetting, sambruk og arealeffektivitet.

Idretts- og aktivitetsflater skal lokaliseres nær der folk bor, særlig i tilknytning til skoler, barnehager, parker og lokalsentre, og utformes slik at de kan benyttes

både til organisert og egenorganisert aktivitet. Sambruk mellom offentlige formålsbygg, utearealer og idrettsanlegg skal prioriteres for å sikre effektiv arealutnyttelse og levende møteplasser gjennom hele døgnet.

Utvikling av idretts- og aktivitetsflater skal bidra til å redusere sosiale ulikheter i helse, styrke barns og unges oppvekstmiljø og fremme et aktivt hverdagsliv for hele befolkningen. Løsningene skal være fleksible, inkluderende og tilpasset ulike aldersgrupper og brukerbehov, og inngå som en integrert del av stedsutviklingen i kommunen.

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

6 Næringsutvikling

Foto: Lørenskog kommune/Farid Dino Omer

6.1 Næringsliv

Lørenskog kommune skal være en framtidsrettet, attraktiv og mangfoldig næringskommune for både små og store, eksisterende og nye bedrifter. Næringsstrategien for 2025-2037 legger vekt på samarbeid mellom næringsliv, frivillighet, innbyggere og kommuneorganisasjonen for å oppnå bærekraftig samfunnsutvikling. Kommunen skal legge til rette for ønsket næringsutvikling både gjennom god og effektiv saksbehandling og ved å skape gode arenaer for dialog og nettverksbygging. Lørenskog i Utvikling SA skal fungerer som brobygger og koordinator for samhandling mellom næringsliv, offentlige myndigheter og andre relevante aktører.

For å utvikle levende sentre og tettsteder skal handel og arbeidsplassintensive bedrifter etableres i nærheten av kollektivknutepunktene. Det er næringsarealer innenfor alle utviklingsområdene. Flere steder er utnyttelsen lav, og potensialet for transformasjon stor. Bruken av disse arealene må ses i sammenheng med utviklingsområdet og kommunen som helhet. Næringsutvikling er samfunnsutvikling og dermed også et viktig premiss for god stedsutvikling.

For å opprettholde og utvikle næring i kommunen er det nødvendig med tilstrekkelig areal. Ved de siste rulleringene av kommuneplanen er i all

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

hovedsak arealer opprettholdt til næring. Det skjer etter en lengre periode hvor næringsarealer har blitt transformert til boligområder.

6.2 Handel og publikumsrettet næring

Handel og publikumsrettet næring skal konsentreres i sentrale områder, nær kollektivknutepunkter. Formålet er å styrke lokalsentre, legge til rette for miljøvennlige transportvalg, redusere bilavhengighet og gjøre nødvendige varer og tjenester lettere tilgjengelig, også for dem som ikke disponerer bil.

Handels- og tjenestetilbud skal tilpasses det enkelte områdets senterstatus. Lørenskog sentrum skal være kommunens handelssentrum og innbyggernes førstevalg som tilbyder av varer og tjenester det ikke er lokalt befolkningsgrunnlag for i andre deler av kommunen. Lokalsentre kan videreutvikles med tilbud for å dekke lokale behov. I reguleringsplanene for sentrumsområder skal det settes av tilstrekkelige arealer til handel, tjenesteyting og bevertning som er tilpasset funksjonen til området og tilliggende byrom. Gangforbindelsene skal være attraktive og kollektivtilgjengeligheten god slik at en betydelig del av kundegrunnlaget kan betjenes innenfor gangavstand.

Uteservering er en viktig del av et levende bymiljø og bidrar til å skape aktivitet i sentrumsområdene. Kommunen ønsker å legge til rette for at eksisterende serveringssteder kan etablere uteservering der dette ikke er til hinder for allmenn ferdsel eller trafikksikkerhet.

Handel med plasskrevende varegrupper (biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre byggevarer samt hagesentre) kan plasseres utenfor sentrumsområdene. Slike etableringer skal likevel ha gode og trygge koblinger til gang- og sykkelveinettet og god kollektivtilgjengelighet. Det skal også være god tilgjengelighet til hovedveinettet.

Utforming av bebyggelse og uterom skal bidra til stedskvaliteter, uavhengig av type handel og næring.

6.3 Landbruksnæring

Lørenskog skal i tråd med Temaplan landbruk (2017-2028) bevare jord- og skogressursene i møte med kommende klimaendringer og stort

utbyggingspress. På landbruksarealene skal det legges til rette for bærekraftig drift med kvalitetsproduksjon innen jord- og skogbruk. Det skal samtidig legges vekt på friluftsliv, naturmangfold, kulturminner, klima og andre miljøverdier. Det skal legges til rette for å utvikle landbruksbasert næring, inkludert småskala produksjon, turisme og urbant landbruk. Gjennom aktiv bruk og forvaltning av landbruksområdene skal kulturlandskapet og kulturminnene bevares, miljøpåvirkninger reduseres og folkehelse fremmes. Kommunen skal være en brobygger mellom landbruksnæringen og friluftsinteresser. Se også kap. 7.6 om jordvern og matsikkerhet.

Kommunens nye Næringsstrategi (2025-2037) peker på Losbydalen som et område for utvikling av rekreasjon og kulturtilbud med bakgrunn i den rike kulturarven, landbruket og lokal matproduksjon.

Innenfor landbruk-, natur- og friluftsområdene (LNF) er det bare tillatt med landbruksaktiviteter (landbruksformål) som samsvarer med formålet jord og skog eller stedbunden næring. For stedbunden næring legges veileder H-2401 Garden som ressurs (Landbruks- og matdepartementet) til grunn.

Småskalaaktiviteter knyttet til ressurser på gårder som ikke innebærer en vesentlig endring i bygningsmasse, krever ikke regulering. Ved slike endringer må det derimot gjøres en estetisk vurdering av tunet som helhet. Der gamle driftsbygninger benyttes til tilleggsnæringer, bør ikke søknad om tillatelse til oppføring av ny driftsbygning automatisk innvilges. I slike saker må kommunen vurdere behovet og den samlede konsekvensen.

Utvikling av tilleggsnæringer knyttet til landbruk over tid kan være utfordrende for å få til riktig arealdisponering. En del tilleggsnæringer er arealkrevende, for eksempel ridegårder med ridehall, ridebaner og parkering. Andre tilleggsnæringer er estetisk utfordrende, for eksempel containere og utendørs lagerarealer for annet enn landbruk. Enkelte slike næringer kan også skape mye trafikk.

Ved utvikling av aktiviteter som får vesentlige konsekvenser for samfunn og miljø, skal kommunen kreve en reguleringsplan. For tiltak som innebærer ny eller vesentlig oppgradering av landbruksvei skal konsekvensene for klimagassutslipp/karbonlagre, naturmangfold og friluftsliv utredes og begrenses. Dette gjøres fortrinnsvis gjennom behandling av en reguleringsplan.

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

7 Natur- og kulturverdier

Foto: Lørenskog kommune/Farid Dino Omer

7.1 Innledning

Ifølge kommunens visjon skal Lørenskog skal være en grønn kommune. Det betyr at vi skal bevare, styrke og ta hensyn til natur- og kulturverdiene våre.

Lørenskogs arealstrategi viser i grove trekk ønsket framtidig vern og arealbruk. Den har føringer for vern av de store sammenhengende grønnstrukturene og kulturlandskapet, og byggesonen og markagrensa skal ikke endres.

7.2 Sammenhengende grønnstruktur

De store sammenhengende aksene av vegetasjonspregede områder, grønnstruktur, er løftet frem i Lørenskogs arealstrategi. I tillegg skal grønne lunger, vassdrag og sammenhengende natur- og kulturlandskap bidra til gode boområder, mulighet for rekreasjon i nærmiljøet og forbindelser til omkringliggende natur- og friluftsområder. Mangfoldet fra de store skogsarealene til små skogholt – på folkemunne kalt «hundremeterskog» – skal bevares til glede for lokalsamfunnet og artene som lever der. Ved utvikling skal behovet og mulighetene for vern og restaurering av den berørte grønnstrukturen vurderes.

Temakart for grønnstruktur er et viktig kunnskapsgrunnlag i saksbehandlingen. Kartet viser i grove trekk hvor kommunen bør prioritere å sikre den

sammenhengende grønnstrukturen i planarbeid. Temakart grønnstruktur er nå oppdatert og viser denne ønskede framtidssituasjonen, i tillegg til eksisterende grønnstruktur.

7.3 Blågrønne strukturer og overvannshåndtering

Nettverket av vassdrag og vassdragenes omgivelser (de blågrønne strukturene) representerer store verdier i form av økosystemtjenester. De er viktige for å håndtere overvann, redusere forurensning, dempe flom, bevare naturmangfold, styrke vannmiljøene og hindre erosjon.

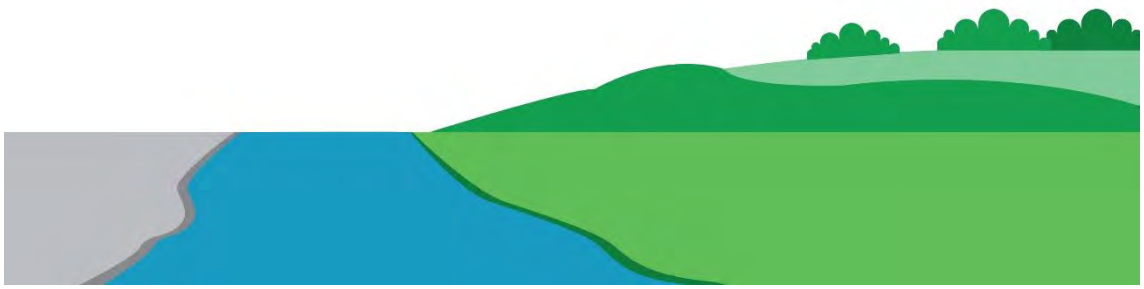
Deler av byggesonen i Lørenskog har mye tette flater og er flomutsatt. Åpne bekker og andre løsninger for overvannshåndtering skal sikre kommunen mot framtidens vær med økt nedbør og fare for styrtregn og flom. Et viktig grep (fra hovedplan VA og vannmiljø) er å gjenåpne lukkede vassdragene i de naturlige bekkeløpene sine ved utbygging og transformasjon. Et annet viktig grep er prinsippet om å håndtere overvannet ved kilden, slik av overvannssituasjonen ikke forverres nedstrøms. Bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger er andre prioriterte klimatilpasningstiltak.

Gjenåpnede vassdrag bør tilrettelegges som opplevelseselement med høy biologisk og estetisk kvalitet for å styrke den blågrønne strukturen. Der vassdrag ligger i et område som har bymessig karakter, med begrenset tilgang til ubebygde arealer, kan det vurderes en mer bymessig utforming.

Vassdragene i Lørenskog skal forvaltes i tråd med Kommunedelplan for differensiert forvaltning av vassdragene i Lørenskog (2003). Det er vedtatt en vernesone for å unngå utbygging og inngrep som reduserer verdien for landskap, natur, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø.

All overvannshåndtering skal planlegges og utføres i tråd med kommunens retningslinjer for overvannshåndtering og kommunens skybruddsplan.

Hensynssone for flomfare er i arealdelen oppdatert i tråd med NVEs kart. Formålet med hensynssonen er å sikre trygge og fungerende flomveier og unngå flomfare ved utbygging.



7.4 Naturmangfold

7.4.1 Innledning

Landskapet i Lørenskog er grovt sett todelt med store barskogområder i sør og lavtliggende områder under marin grense i nord. De nordre områdene er en mosaikk bestående av dyrket mark, gamle raviner og urbaniserte arealer.

Elveslettelandskapet i Lørenskog er unikt med sine meandrerende elver. Andre vassdrag har skapt et landskap av leirraviner i skjæringspunktet mellom skog og by. Ravinene og kantskogene, med varmekjære løvtrær, er klimatisk gunstige lommer i landskapet og inneholder rike biotoper for vilt og fugl.

Arealendringer en den største trusselen mot naturmangfold, og det er viktig at det stilles krav til kartlegging før tiltak som kan skade naturmangfoldet vurderes. De andre hovedtruslene er overforbruk av naturressurser, klimaendringer, forurensning og spredning av fremmede arter.

Lørenskog har utarbeidet en strategi for naturmangfold i Lørenskog (2024). Målet er å stanse tapet av naturmangfold og ivareta naturverdiene i kommunen. Dette skal kommunen oppnå ved å øke kunnskap og kompetanse om natur og en naturvennlig forvaltning. Det er gjennomført flere kartlegginger siden forrige revisjon av arealdel og dette har gitt ny kompetanse.

Blant annet er den truede arten elvemusling kartlagt i deler av Lørenskog og Lillestrøm kommuner i 2024.

Arealstrategien og prinsippet om arealnøytralitet er andre viktige plangrep med formål å bevare naturmangfoldet.

7.4.2 Verneområder

Litt over 3 % av kommunens areal er vernet. Naturreservatene Styggvannsdalen og Tretjernhøla ligger i sin helhet i Lørenskog, mens Ramstadslottet naturreservat deler vi med Rælingen kommune. I tillegg ligger en mindre del av Østmarka nasjonalpark i Lørenskog.

Østmarka nasjonalpark ble opprettet i 2023 og dekker et område på 54 km² i kommunene Oslo, Nordre Follo, Rælingen, Enebakk og Lørenskog. Tidligere Østmarka naturreservat ble lagt inn som en del av nasjonalparken, men vernebestemmelsene ble i hovedsak beholdt.

Temakart hensynsoner er oppdatert med båndleggingssonene hjemlet i lov om naturvern (H720_1-4).

Innenfor båndleggingssone H720_1 gjelder forskrift om vern av Østmarka nasjonalpark med vernebestemmelser. Formålet med forskriften er blant annet

å bevare et større skogområde i lavlandet i Sørøst-Norge med særegne og representative økosystemer og landskap uten tyngre naturinngrep.

Innenfor båndleggingssone H720_2 gjelder forskrift om Ramstadslottet naturreservat med vernebestemmelser. Formålet med forskriften er å bevare barskog representativ for østlandsområdet.

Innenfor båndleggingssone H720_3 gjelder forskrift om vern av Tretjernhøla naturreservat med vernebestemmelser og regulering av ferdsel. Formålet med forskriften er å bevare naturtypen og det biologiske mangfoldet.

Innenfor båndleggingssone H720_4 gjelder forskrift om vern av Styggvannsdalen naturreservat med vernebestemmelser og regulering av ferdsel. Formålet med forskriften er å bevare gammel og lite påvirket gran- og furuskog med sjeldne, sårbare og truede arter.

To gamle trær i Lørenskog kommune er vernet som naturminner etter den tidligere gjeldende naturvernlov av 1954 (Lov om naturvern, vedtatt 19. juni 1954 nr. 3). Denne loven hadde hjemmel for fredning av naturminner, noe som ikke lenger brukes i dagens naturmangfoldlov av 2009, men vernestatusen gjelder fremdeles.

Kinn naturminne (H720_5) er en fredet furu, kalt «Svenskefurua», som står ved bredden nær sørenden av Langvannet. Furua ble fredet 8. november 1962, jf. Naturbase faktaark om Kinn naturminne.

Kurland naturminne (H720_6) er en fredet eik, kalt «Kurlandseika». Eika er tuntreet på gården Kurland, og ble fredet 8. november 1962, jf. Naturbase faktaark om Kurland naturminne. Vernet ivaretar eika som et biologisk og kulturhistorisk viktig tre.

7.4.3 Store trær

Store trær er verdifulle av flere grunner, og skal tas spesielt godt vare på av hensyn til naturmangfold og klimatilpasning i hele kommunen. De er levested for mange arter og individer og gir oss mange naturgoder. Store trær kan drikke flere hundre liter vann i døgnet, og bidrar derfor til å absorbere vann og reduserer risikoen for oversvømmelse ved flom. Trær bedrer luftkvaliteten og reduserer forurensning ved å ta til seg klimagassen karbondioksid (CO_2) og filtrerer ut andre forurensninger samtidig som de slipper ut vanndamp og oksygen (O_2). Undersøkelser viser at trær har en god effekt på trivsel og helse ved at de regulerer temperaturen på varme sommerdager og gir positive opplevelser og estetisk kvalitet i byggesonen.

Kartleggingen av stor trær i 2025 ble utført med fjernmåling, og er et eget kartlag i kommunekartet under temakart. Kartleggingen viser at en stor andel store trær har forsvunnet de siste ti årene, spesielt innenfor utviklingsområdene. Den gir også informasjon om plassering, høyde, kroneareal, stammeomkrets og tretype (gran, furu eller løv). Marka var unntatt fra kartleggingen. Alle de sentrumsnære kommunale nærskogene ble kartlagt i 2023 og 2024.

Lørenskog har lagt inn en egen bestemmelse om bevaring av store trær i småhusområdene. I kommunen for øvrig skal store trær bevares i tråd med den generelle bestemmelsen om naturmangfold. Definisjonen på store trær er trær med stammeomkrets over 90 centimeter målt 1 meter over terreng.

Kommunen kan vurdere unntak fra bestemmelsen om store trær i særskilte tilfeller som er nevnt under bestemmelsen.

Det er viktig at trær vernes når det gjøres arbeider rundt treet. Treets røtter er sårbare både for vekt og inngrep. Det er derfor gitt en bestemmelse som skal sikre mot skader ved å definere en beskyttelsessone. Treets rotsone angis med en radius på minimum 4 ganger stammens omkrets målt 1 meter over terreng, men minimum 5 meter. Avstanden måles fra stammens ytterkant.

7.4.4 Raviner

Ravinene i Lørenskog er kartfestet. Natur og arter i ravinene er kartlagt. Avgrensninger av ravinene ligger inne i temakart grønnstruktur. Ravinene er en rødlistet landskapsform og deres verdier knyttet til naturmangfold, trekk- og leveområder for dyr, vannmiljø, kulturhistorie, opplevelsesverdi med videre er viktig å bevare.

7.5 Marka og LNF-områdene

En stor andel av Lørenskogs arealer ligger innenfor markagrensa. Østmarka er et viktig natur- og friluftsområde både lokalt og nasjonalt. Her ligger mye av kommunens jord- og skogbruksarealer. Samtidig som markagrensa skal sikres, skal et rikt, variert landskap med natur, kulturmiljø og kulturminner bevares.

Marka/skogen er underlagt streng forvaltning for å opprettholde verdien av områdene og ivareta natur og friluftsinteressene for nåværende og kommende generasjoner. Særlig gjelder dette de gjenværende naturskogene (skog som ikke har vært flatehogd) og skog som i dag har sårbare arter eller har potensial

for å bli levested for slike. Områder av særlig verdi for befolkningens naturopplevelse skal tas særlig godt vare på.

Landbruksveier og andre større bygge- og anleggstiltak som kan få vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn, skal vurderes med hensyn til reguleringsplikt etter plan- og bygningsloven. Kommunen kan kreve reguleringsplan der tiltaket anses å ha slike virkninger. Berørte interessenter skal høres som grunnlag for kommunens vurderinger.

7.6 Jordvern og matsikkerhet

I Lørenskog kommune utgjør jordbruksareal i overkant av 8,5 % av kommunens areal. 97,6 % av den kartlagte dyrkede jorda i kommunen har svært god eller god kvalitet. Temaplan landbruk 2017–2028 har som hovedmål å øke matproduksjon i Lørenskog i takt med befolkningsveksten. Dette skal blant annet oppnås gjennom å sikre et sterkt jordvern.

For å ivareta jordressursene for matproduksjon skal det legges stor vekt på jordvern i planprosesser etter plan- og bygningsloven. Også ved nye bygg og anlegg med landbruksformål må det legges vekt på å unngå at dyrket og dyrkbar mark blir nedbygd. Kommunen skal i tillegg vurdere tilbakeføring av arealer til LNF-formål der det er hensiktsmessig, for eksempel utbyggingsområder som har ligget lenge uten realisering eller har høy verdi for landbruk og natur.

Det viktigste tiltaket for å sikre jordvern er å unngå utbygging, fradeling eller omdisponering i LNF-områder. Der det ikke er mulig å unngå utbygging på dyrket eller dyrkbar mark, stiller kommuneplanen krav om å utarbeide en jordflyttingsplan og å etablere et erstatningsareal. Jordflytting og erstatningsarealer er et skadebegrensende tiltak og vil sjelden kunne kompensere fullt ut for ødeleggelsen av jordsmonn. Jordflytting skal alltid være siste utvei, og alternativer som ikke berører dyrkede arealer, eller som minimerer inngrepet, skal vurderes først.

Lørenskog kommune skal også legge til rette for urbant landbruk ved å støtte initiativ og innsats fra kommunens innbyggere. Urbant landbruk er dyrking av mat til selvforsyning i innbyggernes nærområder. Det bidrar til kunnskap om matproduksjon, klima og miljø samtidig som det skaper grønne møteplasser på tvers av alder, kjønn, bosted og bakgrunn. Dyrking av mat i urbane strøk og i nærmiljøene er også med på å styrke selvforsyningsgraden og øke matsikkerheten i krisesituasjoner.

7.7 Kulturminner

Kulturminnene i Lørenskog, som Vasshjulet og Losby Gods, er viktige deler av kommunens stedsidentitet og bidrar til å skape tilhørighet og fellesskap.

Lørenskog kommune har jevnt over færre kulturminner enn de fleste andre kommuner i Akershus, og det er derfor viktig å ta vare på dem vi har. Kulturminnevern er også en viktig del av bærekraftsarbeidet fordi det er lavere utslipp knyttet til gjenbruk av eksisterende bebyggelse sammenliknet med å rive og bygge nytt.

I 2021 ble kulturminneplan for Lørenskog kommune revidert (Kulturminneplan. Kommunedelplan for kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap 2022–2030). Planen inneholder en liste over bevaringsverdige kulturminner og kulturmiljø i Lørenskog. Bygningene og områdene som inngår i planen, har fått en kulturminnefaglig vurdering og en verdsetting som A (fredningsverdig), B (bevaringsverdig) eller C (bør tas vare på).

Flere viktige kulturminner er vernet fordi de automatisk er fredede eller regulert til bevaring, men det gjelder ikke alle. I kulturminneplanen er det anbefalt at kommuneplanens arealdel brukes som et virkemiddel for å ivareta kulturminner.

For å ivareta kulturminner er det derfor utarbeidet egne generelle bestemmelser for kategori A+B og for C. Det er kun enkeltstående kulturminner som er omfattet av bestemmelsene, ikke kulturmiljø.

Endelige avklaringer rundt tiltak som berører kulturminner, skal som regel gjøres i reguleringsplaner. Der er det mulig å sette egne bestemmelser og rammer, for eksempel for nye løsninger for gjenbruk av eldre bygg.

I kommuneplanens arealdel er det lagt inn hensynssoner i områder der hensynet til kulturminner og kulturmiljøer skal vektlegges ekstra.

Lørenskog kirke og gravlund er automatisk fredet etter lov om kulturminner. Dette er vist med en båndleggingssone i kommuneplankartet.

7.8 Drikkevann

Nord-Elvåga og Sør-Elvåga er, sammen med Maridalsvannet, drikkevannskilde for Oslo kommune og en del av reservevannkildene til Nedre Romerike vann- og avløpsselskap IKS og Lørenskog kommune. Drikkevannskilden er sikret med en hensynssone som omfatter vannkilden og nedbørsfeltet rundt kilden i tillegg til bestemmelser som skal sikre kilden mot forurensing slik at den kan levere helsemessig trygt vann. Bestemmelsen medfører restriksjoner på ferdsel og virksomhet innenfor den berørte sonen, som kan medføre risiko for forurensing av drikkevannskilden. Det enkle friluftslivet med sporløs ferdsel kan

gjennomføres som normalt. Bestemmelser og retningslinjer for hensynssonen er heller ikke til hinder for skogsdrift og husdyrhold. Det kan tilrettelegges for skiløyper innenfor hensynssonen. All aktivitet skal kun skje dersom den ikke kan medføre fare for forurensing av drikkevannet.

7.9 Arealnøytralitet

Utviklingen av Lørenskog kommune skal være arealnøytral. Med arealnøytralitet menes å gjenbruke, fortette eller transformere områder som allerede er utbygd, fremfor å bygge ned natur, landbruksarealer og annen grønnstruktur.

Kommunens arealstrategi bygger på dette prinsippet på et overordnet nivå, og kommuneplanen er utarbeidet i henhold til denne. Innenfor områder avsatt til bebyggelse og anlegg er det også en rekke mindre friområder, hensynssoner langs vassdrag o.l. Slike områder skal ikke omreguleres og bygges ned. Natur- og grøntarealer som ikke er planmessig sikret skal også hensyntas og som hovedregel søkes bevart gjennom videre planlegging ut fra konkrete vurderinger av arealenes verdi for naturmangfold, friluftsliv og lek, landskap, osv. Dette gir behov for kartlegging og naturregnskap i planprosesser som berører natur. Kompensasjon, planvask, og prosesser for vern/bevaring er virkemidler som er aktuelle å vurdere i planperioden.

Som et verktøy for å holde oversikt over arealbruk og nedbygging av natur, landbruksarealer og annen grønnstruktur har Lørenskog utarbeidet et arealregnskap. Kommunens arealnøytralitet skal følges opp ved å kontrollere arealregnskapet for endringer både når det gjelder planlagte formål (kommuneplanens arealdel) og faktisk arealbruk (grunnkart for arealregnskap).

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

8 Konsekvensutredning og ROS

Foto: Lørenskog kommune/Gard Haglund

8.1 Innledning

Konsekvensutredningen utgjør en viktig del av beslutningsgrunnlaget for kommuneplanens arealdel, og kommuneplanens arealdel omfattes alltid av kravet til konsekvensutredning, jf. Plan- og bygningsloven § 4-2, og Forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften).

Den samlede vurderingen av konsekvenser på planområdenivå er gjort på grunnlag av vurderingen av arealinnspillene, endring i kommuneplanbestemmelsene og ikke-konsekvensutredede endringer. Det er tatt utgangspunkt i KU-forskriftens liste over vesentlige tema som bør utredes.

Konsekvensutredningen tar utgangspunkt i Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder Kommuneplanens arealdel - regjeringen.no, samt den utgåtte veilederen Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven (2012), og rapporten Gode eksempler på

konsekvensutredning av kommuneplanens arealdel (Menon Economics og Sweco, 2020)

8.2 Metode

KU-forskriften stiller krav til at konsekvenser for enkeltområder skal vurderes hver for seg og at det skal gjøres en samlet vurdering av planforslaget som helhet. Det er i denne planen ingen endringer som gir så stor arealkonsekvens at de omfattes av kravet til konsekvensutredning. Det er likevel gjort en skjønnsmessig konsekvensutredning av de foreslåtte endringene. Videre er det gjort en samlet vurderingen av kommuneplanens arealdel. Denne er basert på forslag til bestemmelser og retningslinjer og forslag til kommuneplankart, som legges frem til førstegangsbehandling. I tillegg er det sett på kommunens arealstrategi, samt nasjonale eller regionale føringer. Det er tatt utgangspunkt i KU-forskriftens liste over vesentlige tema som bør utredes, og den samlede konsekvensen av kommuneplanens arealdel for disse temaene.

8.3 Konsekvensutredning

Det er kun der endringene i kommuneplanbestemmelsene fører til vesentlige endringer for miljø og samfunn at disse skal konsekvensutredes, for eksempel der det åpnes opp for vesentlige endringer i utnyttelse. Endringene i kommuneplanen er i hovedsak kvalitative krav som presiseres, men som i liten grad endrer utbyggingsmulighetene. Det er ingen konkrete endringer av arealformål, kun to endringer i hensynssoner. Ingen av disse endringene anses å medføre vesentlige endringer i utnyttelse eller på annen måte å være vesentlige for miljø og samfunn. Endringene anses derfor ikke å være konsekvensutredningspliktige. For de viktigste endringene er det likevel gjort en enkel konsekvensvurdering.

8.3.1 T-banetrasé med båndleggingssone

Forlengelse av T-banetraséen fra Ellingsrud til Lørenskog er utredet, og kommunestyret har valgt å legge inn utredningens alternativ A som ny trasé med båndleggingssone. Denne traséen innebærer stasjoner på Visperud og Rolvsrud (midt på Skårersletta). For å sikre ny trasé er båndleggingssonen flyttet. Det er i kommuneplankartet lagt inn to ulike sikringssoner med bestemmelser.

Flyttingen av båndleggingssonen vil kunne ha konsekvenser for de områdene som omfattes av båndleggingssonen. Sonen gir noen restriksjoner på hvordan områdene innenfor båndleggingssonen kan bygges ut, men ikke på den planlagte arealbruken. På grunn av det overordnende nivået og usikkerhet som knytter seg til båndleggingssonen, og det at den heller ikke avsetter areal til konkrete formål er det her vurdert at det ikke er hensiktsmessig å gå detaljert

inn på risiko- og sårbarhetsforhold. Dette må vurderes nærmere ved videre studier og utredninger av T-bane traseen.

8.3.2 Endring av faresone flom

Hensynssonen for flom i kartet utvides slik at den stemmer overens med NVEs aktsomhetssone for flom. Utvidelsen antas i liten grad å påvirke mulighetene for utbygging, da de mest flomutsatte områdene allerede er inne i gjeldende Konsekvensutredning og ROS, men vil kunne sikre at en planlegger på en måte som begrenser konsekvensen av en eventuell flom.

8.3.3 Konsekvenser av endringer i planbestemmelser og retningslinjer

Ved rullering av kommuneplanens arealdel er bestemmelsene gjennomgått og endret. I hovedsak er endringene kvalitative krav til tiltak og utvikling i kommunen, som i liten grad endrer utbyggingsmulighetene.

Bestemmelsene som tilrettelegger for sosiale boformer kan bidra til å redusere utenforskap og ensomhet. Endringer i bestemmelser om blågrønne strukturer og naturmangfold, vil kunne få positive konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse. Samtidig kan slike føringer medføre at enkeltområder blir vanskeligere å bygge ut, og begrense planleggings- og utbyggingstakten noe. Endringene i bestemmelser for frittliggende småhusbebyggelse innebærer i liten grad noen endringer for utbyggingsmulighetene i kommunen. Endringen i bestemmelse om store trær anses i hovedsak å gjøre saksbehandling enklere, og vil i liten grad påvirke utbyggingsmulighetene.

8.4 Risiko- og sårbarhet (ROS)

Det er utarbeidet en helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for Lørenskog kommune fra 2024.

ROS-analysen for kommuneplanens arealdel, ser på de risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for planlagt utbygging. Den helhetlige ROS-analysen beskriver 14 hendelser/scenarioer. Av disse er følgende hendelser vurdert ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel; flom, kvikkleireskred, akutt forurensing, dambrudd, og skogbrann, og svikt i drikkevannsforsyningen.

Det er ikke planlagt nye arealer til utbyggingsformål i planperioden som må risikovurderes.

Faresone for flom er justert og det er ivaretatt i bestemmelsene at det gjennomføres konkret vurdering av flomrisiko i regulerings- og byggesaker.

Bestemmelser om overvannshåndtering er innskjerpet noe. Risikoen for overvannsflom anses som tilfredsstillende ivaretatt på kommuneplannivå.

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

Det er krav om at alle planer og tiltak under marin grense skal gjøres en vurdering av fare for områdeskred. For områder hvor det både er kartlagt flomsoner og fare for marine avsetninger må disse to faktorene sees i sammenheng, og forholdene rundt flom og grunnforhold må utredes i senere planfase. Det er krav om vurdering av sikkerhets-/stabiliseringstiltak i kommuneplanbestemmelsene.

Det er ikke lagt inn noen arealendringer i kommuneplanen, og det er heller ingen endringer i risikobildet som tilsier at risiko for akutt forurensning blir påvirket av endringene i kommuneplanens arealdel.

Det er ikke lagt opp til noen endringer i kommuneplanens arealdel som vil øke risikoen for dambrudd eller følgehendelser av dette.

Når det gjelder skogbrann, må risiko for spredning av skogbrann håndteres i kommunale beredskapsplaner, og kan eventuelt være en del av risikovurderingen på reguleringsplannivå.

Risiko ved svikt i drikkevannsforsyningen anses som tilstrekkelig håndtert på kommuneplannivå.

8.5 Konsekvenser av de samlede endringene i kommuneplanens arealdel

Den samlede vurderingen av konsekvenser på planområdenivå er gjort på grunnlag av endringer i kommuneplankart og planbestemmelser. Det er tatt utgangspunkt i KU-forskriftens liste over vesentlige tema som bør utredes, og den samlede konsekvensen av kommuneplanens arealdel for det enkelte tema.

I sum er det vurdert at planens fortsatte fokus på fortetting i Lørenskog sentrum og de fire andre utviklingsområdene, følger opp arealstrategien og støtter opp om en samordnet areal- og transportplanlegging. Dette bidrar til å følge opp nasjonale klimamål, samt bevaring av naturmangfold, landskap og dyrka mark.

Endringene i kommuneplanbestemmelsene bidrar særlig til å gi bedre verktøy for å bevare grønne strukturer og naturmangfold, gi bedre muligheter for sosial boligbygging og å skjerpe kravet til vurdering av flomrisiko i en del byggeområder. Samtidig sikres ny trasé for T-bane, noe som kan medføre brems i en del tiltak innenfor den nye hensynssonen.

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

9 Planens virkninger

Arealstrategien, utviklingsområdene og byggesonen ligger fast. Det er ikke gjort endringer i arealformål i revisjonen, og det er ikke lagt ut nye byggeområder. Dette følger opp statlige og regionale føringer og den kommunale arealstrategien, og støtter opp om en samordnet areal- og transportplanlegging. Dette ivaretar også nasjonale klimamål gjennom en stedsutvikling som gir mindre transportbehov og tilrettelegger for grønn mobilitet.

Det betyr at videre utvikling må skje ved å gjenbruke, fortette eller transformere områder som allerede er utbygd, fremfor å bygge ned natur, landbruksarealer og annen grønnstruktur. Mesteparten av veksten i boliger og arbeidsplasser skal skje innenfor de fem utviklingsområdene. Som en oppfølging av arealstrategien er det utarbeidet et kapittel om arealnøytralitet i planbeskrivelsen, som skal bidra til å redusere tap av natur, landbruksarealer, og annen grønnstruktur, og samtidig redusere klimagassutslipp.

Siden forrige revisjon er det vedtatt små arealendringer i enkelte detaljreguleringer. Disse er innarbeidet i kommuneplankartet.

I hovedsak er endringene i kommuneplanens bestemmelser presiseringer for å gjøre intensjon og omfang med bestemmelsene tydeligere. Det er flere bestemmelser som er forenklet fordi man har erfart at innstrammingen ved forrige revisjon ikke fungerte etter hensikten. Dette gjelder blant annet høyde og utnyttelse i småhusområdene, og bestemmelse om store trær.

Det er videre gjort endringer som styrker vern av natur, naturmangfold, klima og miljø, blant annet i nytt kapittel om arealnøytralitet.

Parkeringsbestemmelsene er strammet inn i tråd med forventninger fra regionale myndigheter, omkringliggende kommuner og kommunens plan for mobilitet og parkeringsstrategi.

Det er gjort flere endringer for å stimulere til byggeprosjekter som ivaretar sosiale boformer. Dette er en oppfølging av kommunens boligplan og ambisjon om en variert boligmasse som er tilpasset ulike livsfaser og utsette behov for kommunale tjenester.

10 Planens dokumenter

Kommuneplankart, datert 10.06.2026

Planbeskrivelse, til sluttbehandling 10.06.2026

Planbestemmelser og retningslinjer, til sluttbehandling 10.06.2026

Temakart, datert 10.06.2026:

- Hensynssoner
- Grønnstruktur
- Fjernvarme
- Planlagte løyper i marka
- Støysoner
- Utviklingsområder

Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 15.12.2025.

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

11 Ordliste

ORD / BEGREP	DEFINISJON
Arbeidsplassintensiv næring	Virksomheter med høy arbeidsplasstetthet (ansatte per m2), for eksempel større kontorvirksomheter.
Arealformål	Arealformålet er vist med fargekode i kommuneplankartet og skal gi lesere av planen en første, felles forståelse av hvilke typer av funksjoner som kan fylle området, hvilke interesser eller farer som foreligger og hvilke typer inngrep som er tillatt. Arealformål kan deles inn i underformål og kombineres innbyrdes, og med de hensynssoner og linjer, punktsymboler og påskrift en anser behov for.
Arealnøytralitet	Unngå å bygge ned natur ved å fortrinnsvis gjenbruke og fortette allerede nedbygde arealer. I 2024 finnes det ikke en omforent, offisiell definisjon av arealnøytralitet. Ettersom restaurert natur ofte har en annen og lavere kvalitet enn bevart natur, er det viktig å følge tiltaks-hierarkiet og først og fremst unngå å bygge ned natur, og deretter avbøte, restaurere og kompensere.
Arealregnskap	Oversikt over arealbruk og arealendringer over tid, inngår som en del av et naturregnskap.
Arealstrategi	Kommunens arealstrategi er en langsiktig og overordnet plan som fast- legger prinsippene for kommunens arealforvaltning. Den kan bestå av en opplisting av prinsipper veiledet av en kartskisse. Gjennomføringen av arealstrategien skjer på alle plannivåer, ved utforming av kommune- planens arealdel, ved reguleringsplaner og i byggesaksbehandlingen. Arealstrategien utarbeides som en del av kommuneplanens samfunnsdel.
Avfallssug	Avfallssug er en renovasjonsløsning hvor husholdningsavfall (restavfall, matavfall og papir) kastes i nedkasttårn i et boområde. Videre suges det gjennom et rørsystem under bakken til en sentral hvor avfallet samles opp før det transporteres til et sorteringsanlegg.
Blågrønne strukturer	Nettverket av vassdrag og vassdragenes omgivelser i store og små naturområder, kulturlandskap og mer urbane områder.
Bruksareal (BRA)	Bruksareal for bebyggelse på en tomt (BRA) er summen av bruksarealet for alle bygninger og konstruksjoner, åpent overbygd areal og parkerings- areal eller biloppstillingsplasser. Bruksareal for bebyggelse på en tomt skrives m2-BRA og angis i hele tall.

% Bebygd areal (%-BYA)	% av bebygd areal på en tomt forkortes %-BYA. Det brukes til å angi den %-vise størrelsen en bygning utgjør på en tomt og hvor stor del av tomten som er ubebygd.
Byggesone	Lørenskog har en avgrenset byggesone, hvor hoveddelen av befolkningen bor. Innenfor byggesonen definerer arealdelen hvilke områder som er av- satt til utbygging. Kommunen legger ikke ut arealer til utbygging utenfor byggesonen, og det åpnes kun for tiltak knyttet til landbruket innenfor LNF-formålet.
Bærekraft	Det er tre dimensjoner som alle må ivaretas for at noe skal være bærekraftig; sosial bærekraft, økonomisk bærekraft og miljømessig bærekraft. Bærekraftig utvikling imøtekommer dagens behov uten at det reduserer muligheten for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov.
Detaljhandel	Detaljhandel er salg av varer/tjenester i små partier til sluttbruker (forbruker eller husholdning) for endelig forbruk.
Fortetting	Fortetting er økning i arealutnyttelsen i eksisterende bebyggelse, vanligvis i byer og andre tettbygde områder. Fortetting skjer ved at det bygges nye hus på ledige arealer, ved oppdeling av tomter og ved påbygg eller tilbygg.
Forutsigbarhetsvedtak	Utbyggingsavtaler må ha grunnlag i kommunale vedtak fattet av kommunestyret som angir i hvilke tilfeller utbyggingsavtale er en forutsetning for utbygging, og som synliggjør kommunens forventninger til avtalen. Dette kalles et forutsigbarhetsvedtak.
Gateknutepunkt	Kollektivknutepunkt i gate.
Gesimshøyde	Gesimshøyde er høyde til skjæringen mellom ytterveggens ytre flate og takflaten. Hvor taket er forsynt med et takoppbygg eller parapet som stikker mer enn 0,3 m opp over takflaten, regnes høyden til toppen av takoppbygget/parapetet. Gesimshøyde måles i forhold til ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå rundt bygningen.
Grønn grense	Ved å trekke opp en grønn grense defineres et geografisk sentralområde i tettstedsbebyggelsen. Dermed etableres det en skillelinje mellom det sentrale området innenfor grønn grense hvor fortetting er ønskelig og utenfor hvor videre utbygging skal begrenses. I de fleste tilfeller vil grensen gå inne i det eksisterende tettstedet og blir dermed ikke en skillelinje mot de ubebygde områder utenfor, som landbruksområder eller friområder.
Grønn mobilitet	Et samlebegrep for klima- og miljøvennlige måter å reise på, som sykkel, gange og kollektivt.
Grønnstruktur	Arealformål i plan- og bygningsloven som omfatter sammenhengende vegetasjonspregede områder. Inkluderer

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

	underformålene blågrønn struktur, naturområde, turdrag, friområde, park, overvannstiltak og kombinerte grønnstrukturformål.
Jordflytting	Jordflytting er flytting av omdisponert jordsmonn til nye områder for å etablere et nytt jordbruksareal. Jordmassene kan også brukes til å forbedre eksisterende jordbruksarealer.
Konsesjonsområde	Konsesjonsområde, eller forsyningsområde, er et nærmere bestemt geografisk område der et energiselskap (nettselskap, fjernvarmeselskap, gassverk eller lignende) er gitt tillatelse til å bygge og drifte infrastruktur for levering av energi.
LNF-områder	LNF-/LNFR-områder står for landbruks-, natur- og friluftsformål samt reindrift. Områdene er i utgangspunktet ikke byggeområder, og det skal kun tillates bebyggelse direkte knyttet til landbruk, natur, friluftsliv og reindrift.
Lokalsenter	Et område med senterfunksjoner som dekker hverdagsbehovene til et nærområde. Lokalsentre har typisk dagligvarehandel, noe service, møteplasser og gode kollektivforbindelser. De er mindre enn kommunesenteret, men viktige for nærmiljøets identitet og tilgjengelighet til tjenester.
Luftfølsomt bruksformål	Bruksformål som er følsomt for luftforurensning i eksisterende eller planlagte områder. Med bebyggelse med slikt bruksformål menes helseinstitusjoner, barnehager, skoler, boliger, lekeplasser og utendørs idrettsanlegg, samt grønnstruktur.
Marin grense	Marin grense angir det høyeste nivået som havet nådde etter siste istid. Høyden avhenger av hvor man er i Norge og varierer mellom null og 220 meter over dagens havnivå. Landet var blitt presset ned av innlandsisen. Da isen smeltet, flommet havet innover det nedtrykte landet.
Massebalanse	I forbindelse med utbygging og byggevirksomhet angir massebalansen en karakteristikk av hvor mye volum av jord, fjell og av rivings-/destruksjons- volum fra tidligere konstruksjoner som må flyttes for enten bruk/lagring på utviklingseiendommen eller transporteres et annet sted. Massebalanse oppnås når et prosjekt ikke genererer mer masser enn det gjenbruker.
Mikrohus	Mikrohus er en selvstendig frittliggende boenhet til boligformål der verken BRA eller BYA overstiger 30 m2 med alle hovedfunksjoner. Mikrohus kan maksimalt være 4 meter høye. De kan være flyttbare eller oppføres fast på eiendommen.
Mikromobilitet	Begrepet ’mikromobilitet’ defineres både av typen av kjøretøy og mobilitetsfunksjonen som kjøretøyene fyller, og refererer til transport over korte avstander, med små og ofte (men ikke

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

	nødvendigvis) elektriske kjøretøy slik som elsparkesykkel, Segway, enhjuling, hoverboard, skateboards etc.
MUA – minste tillatte uteoppholdsareal	Uteoppholdsareal er areal som er egnet til lek, opphold og rekreasjon. Uteoppholdsarealet omfatter den ubebygde delen av tomta, som ikke er avsatt til kjøring og parkering. Areal avsatt til for eksempel søppelkasser, sykkelstativ og liknende er ikke egnet til opphold, og skal ikke medregnes i uteoppholdsarealet.
Mønehøyde	Mønehøyde er høyde til skjæringen mellom to skrå takflater. Mønehøyde måles i forhold til ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå rundt bygningen.
Naturmangfold	All natur og alle økologiske prosesser, inkludert landskap, biologisk og geologisk mangfold.
Offentlig rom	Arealer som er tilgjengelige for allmennheten, uavhengig av eierskap. Offentlige rom omfatter gater, torg, parker, plasser og andre fellesområder som gir rom for ferdsel, opphold og sosiale aktiviteter.
Overvannshåndtering	Overvannshåndtering er lokal disponering, trygg bortledning og eventuelt behandling av overvann. Formålet er å ivareta sikkerhet mot skade på helse, miljø og infrastruktur, og samtidig ivareta overvannet som ressurs.
Planbeskrivelse	Alle forslag til planer etter loven skal ved offentlig ettersyn ha en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området. For regionale planer og kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging, skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkning for miljø og samfunn. Innholdet i planbeskrivelsen er ikke juridisk bindende.
Planbestemmelser/ retningslinjer	Planbestemmelser legger føringer for utvikling innenfor et område og formål. Planbestemmelser er juridisk bindende. Retningslinjer gir utdypende føringer til bestemmelsene og er veiledende i kommunens saksbehandling
Pulttak	Pulttak, eller halvtak er et tak med bare én skrå flate.
Raviner	En ravine er en mindre dal med bratte sider, dannet i løsavsetninger eller fjell ved elveerosjon.
Reguleringsplass for buss	Venteareal hvor busser kan vente mellom ankomst og avgang for ikke å oppta plass ved holdeplass/knutepunkt.
Rekkefølgekrav	Det kan i planer stilles rekkefølgekrav for gjennomføring av ulike tiltak i et byggeområde, eller det kan fastsettes tidspunkt eller hvilke krav som må være oppfylt før et område anses byggeklart, jf. pbl.

	§§ 11-9 og 12-7. Utbyggingen kan da koordineres med etablering av overordnet infrastruktur eller andre nødvendige samfunnstjenester.
SEFRAK-registrert	SEFRAK = "Sekretariatet For Registrering Av Faste Kulturminne i Noreg". SEFRAK-registreringen ble gjennomført i årene 1975–1995. Bygninger oppført før 1900 ble registrert over hele landet, med unntak av i Finnmark, der bygg før 1945 ble registrert. Kulturminner ble kartfesta, oppmålt og fotografert.
Sosiale boformer	Med sosiale boformer menes boliger som har rom for en større grad av deling og nabofellesskap enn i vanlige boliger. Sosiale boformer har typisk store fellesarealer, gode møteplasser og ulike praktiske funksjoner som for eksempel felleskjøkken, gjesterom, verksted eller treningsrom. Målet er å skape inkluderende bomiljøer som forebygger ensomhet, gir økt livskvalitet, og gjør det lettere å bo hjemme hele livet.
Sosial boligbygging	Sosial boligbygging er boligbygging som tjener samfunnsmedlemmenes felles beste. Dette omfatter blant annet å sikre god bokvalitet og tilgang på bolig for folk med forskjellige alder, bakgrunn og økonomisk situasjon. Alle skal bo trygt og godt.
Sosial bærekraft	Sosialt bærekraftige samfunn handler om samfunn preget av tillit, trygghet, tilhørighet og tilgang til goder som arbeid, utdanning og gode nærmiljø. Gjennom planprosessene kan kommunen legge til rette for en sosialt bærekraftig samfunnsutvikling.
Sosial infrastruktur	Skoler, barnehager, sykehjem og liknende tjenester regnes som sosial infrastruktur. Kommunen er med hjemmel i lov forpliktet til å skaffe dette.
Store trær	Store trær defineres som trær med stammeomkrets over 90 cm målt 1 meter over terreng. Treets rotsone angis med en radius på minimum 4 ganger stammens omkrets målt 1 meter over terreng, men minimum 5 meter. Avstanden måles fra stammens ytterkant.
følsomme bruksformål	Bruksformål som er følsomt for støy i eksisterende eller planlagte områder. Boliger, fritidsboliger, helsebygg, skoler (barneskole, ungdomsskole, videregående skole) og barnehager regnes som støyfølsomme bruksformål.
Tjenesteyting	Tjenesteyting betyr å tilby tjenester. Noen eksempler på tjenesteyting er å drive hotell (tilby overnatting), legekontor (yte helsetjenester) eller skole (tilby undervisning).
Transformasjon	Å endre kontekst for byer, steder eller bygninger slik at det bevares og fylles med nytt liv. Å omforme eksisterende bebyggelse og områder til bedre utnyttelse og nye funksjoner. Å gi gamle bygninger et løft og fylle dem med nytt innhold.

Sak 1, Vedlegg 2: Planbeskrivelse til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

Treets rotsone	Treets rotsone angis med en radius på minimum 4 x stammens omkrets målt 1 meter over terreng, men minimum 5 meter. Avstanden måles fra stammens ytterkant.
Urbant landbruk	Urbant landbruk betegner en rekke ulike aktiviteter knyttet til dyrking og husdyrhold i by og bynære strøk, og omfatter alt fra dyrking i parsellhager til balkongkasser.
Utbyggingsavtale	Med utbyggingsavtale menes avtale mellom kommunen og grunneier eller utbygger om utbygging av et område, som har sitt grunnlag i kommunens planmyndighet etter denne lov, og som gjelder gjennomføring av kommunal arealplan.

Lørenskog kommune

Lørenskog kommune

Besøksadresse: Hasselveien 6, Lørenskog
Postadresse: Postboks 304, 1471 Lørenskog
Telefon: 67 93 40 00
E-post: postmottak@lorenskog.kommune.no
www.lorenskog.kommune.no

Sak 1, Vedlegg 3: Planbestemmelser og retningslinjer til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

Kommuneplanens arealdel 2026 - 2038

Planbestemmelser og retningslinjer til sluttbehandling juni 2026

Lørenskog kommune

Sak 1, Vedlegg 3: Planbestemmelser og retningslinjer til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

Innholdsfortegnelse

INNLEDNING 7

GENERELLE BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER 8

1. Forholdet mellom kommuneplanen og øvrige planer 9

2. Plankrav 10
2.1 Krav om reguleringsplan 10
2.2 Unntak fra plankrav 10

3. Rekkefølgekrav og vilkår for å etablere samfunnsservice, grønnstruktur og teknisk infrastruktur 10

4. Forutsetninger for bruk av utbyggingsavtaler 11
4.1 Geografisk avgrensning 11
4.2 Avgrensning etter type tiltak 11
4.3 Utforming og sosial boligbygging 11

5. Dokumentasjonskrav 12
Retningslinje for dokumentasjonskrav 12

6. Krav til infrastruktur 13
6.1. Offentlig teknisk infrastruktur 13
Retningslinje til offentlig teknisk infrastruktur 13
6.2. Avkjørsel 13
Retningslinjer for avkjørsler 14
6.3. Vann, avløp og overvann 14
6.3.1. Overvann 14
6.3.2. Krav om overordnet plan for vann, avløp og overvann 14
6.3.3. VA-løsninger for mikrohus 15
6.3.4 Avstandskrav 15
Retningslinje for avstand til offentlige vann- og avløpsanlegg 15
6.4 Renovasjon 15
Retningslinje for renovasjon 15
6.5 Fjernvarme 15
6.6 Fornybar energi 16

Sak 1, Vedlegg 3: Planbestemmelser og retningslinjer til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

7. Skilt og reklame 16
7.1 Generelt 16
7.2 Vurderingsgrunnlag 16
7.3 Skiltplan 16
7.4 Plassering 16
7.5 Utforming 17

8. Utforming og boligsammensetning 18
8.1 Utforming 18
Landskap og områdestruktur: 18
Universell utforming og bokvalitet: 18
Fasader, material- og fargebruk: 18
Innglassing eller lukking av uterom: 19
Retningslinje for innglassing eller lukking av uterom: 19
Retningslinje for bokvalitet 19
8.2 Boligsammensetning 19
Boligtyper, størrelse og antall: 19
8.3 Hybler 19
Retningslinje for hybler 20

9. Uteoppholdsareal 20
9.1 Kvalitetskrav 20
9.2 Areal som ikke inngår i minste uteoppholdsareal (MUA) 20
9.3 Privat uteoppholdsareal 21
9.4 MUA-krav for småhusbebyggelse 21
9.5 MUA krav for konsentrert småhusbebyggelse 21
9.6 MUA-krav for blokkbebyggelse 21

10. Handel og forretning 22

11. Mobilitet og parkering 22
Andre formål: 23
Avrunding: 23
Bolig: 23
Sykkel: 23
Brukbarhet: 24
Øvrige bestemmelser 24

12. Støy 24
12.1 Støyfølsomme bruksformål 24
12.2 Bebyggelse i rød støysone 25

Sak 1, Vedlegg 3: Planbestemmelser og retningslinjer til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

12.3 Samlet vurdering av støyforhold 25
12.4 Ny støyende virksomhet 26
12.5 Bygge- og anleggsfase 26

13. Lokal luftkvalitet 26
13.1 Ny bebyggelse og luftkvalitet 26

14. Kulturminner 26
14.1 Kulturminner med avklart verneverdi 26
Retningslinjer for saker som berører kulturminner 27
14.2 Kulturminner uten avklart verneverdi 28
14.3 Kulturminner i reguleringsplan 28

15. Grønnstruktur og naturmangfold 28
15.1 Grønnstruktur 28
Retningslinje for grønnstruktur 29
Retningslinjer for boligbebyggelse 29
15.2 Blågrønne strukturer 29
Retningslinjer for blågrønne strukturer 30
15.3 Naturmangfold 30
15.3.1 Beplantning 30
15.3.2 Raviner 30

16. Masseforvaltning 31
16.1 Massebalanse 31
16.2 Plan for jordflytting 31

17. Områdestabilitet og fare for kvikkleireskred 31

18. Anleggsperioden 31
18.1 Trinnvis utbygging 31
18.2 Adkomst 31

BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER TIL AREALFORMÅL 33

19. Byggeområder for bolig 34
19.1 Bolig 34
19.2 Frittliggende småhusbebyggelse 34
19.2.1 Definisjoner 34
Frittliggende småhusbebyggelse: 34
Sekundærleilighet: 34
Boenhet: 34

Sak 1, Vedlegg 3: Planbestemmelser og retningslinjer til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

19.2.2 Utforming 35
19.2.3 Bebyggelse og fradeling 35
Retningslinje for fradeling 35
19.2.4 Bebyggelsesstruktur 35
19.2.5 Terrengtilpasning 35
19.2.6 Tillatt høyde og utnyttelse 35
19.2.7 Mikrohus 36
19.2.10 Store trær 37
19.3 Konsentrert småhusbebyggelse 37
19.3.1 Definisjon 37
19.3.2 Tiltak på eksisterende konsentrert småhusbebyggelse 37

20. Tjenesteyting 37

21. Næring 38

22. Grønnstruktur 38

23. Kombinert bebyggelse anleggsformål 38

BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER TIL HENSYNSSONER 40

24. Sikringssone for drikkevann (H110) 41

25. Sikringssone T-bane (H190_1a og 1b) 41

26. Sikringssone tunneler (H190_2) 42

27. Sikringssone VA-anlegg (H190_3) 42

28. Faresone kvikkleire (H310) 42

29. Faresone flom (H320) 43

30. Retningslinjer for hensynssone kulturmiljøer (H570) 43

31. Båndleggingssoner for naturvern (H720_1-6) 43

32. Båndleggingssone for kulturminner - Lørenskog middelalderkirke (H730_1) 44

33. Båndleggingssone for kulturminner - Haneborgåsen (H730_2) 44

Sak 1, Vedlegg 3: Planbestemmelser og retningslinjer til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

34. Båndleggingssone høyspentanlegg (H740) 44

RETNINGSLINJER FOR UTVIKLINGSOMRÅDENE 46

35. Generelle retningslinjer for utviklingsområdene 47

35.1 Lørenskog sentrum 49
35.2 Lørenskog stasjonsområde 50
35.3 Visperud 51
35.4 Fjellhamar 51
35.5 Ahus/ Nordbyhagen 52

RETNINGSLINJER FOR MARKA 53

36. Retningslinjer for planlagte løyper i Marka 54

INNLEDNING

Kommuneplanens arealdel, med retningslinjer og bestemmelser, skal bidra til at Lørenskog kommune utvikler seg i tråd med kommunens vedtatte arealstrategi, visjon og satsinger i kommuneplanens samfunnsdel. Arealdelen skal legge til rette for bolig- og næringsutvikling og etablering av offentlige tjenester på en måte som sikrer:

- arealeffektivitet
- lavt transportbehov
- bevaring av landbruks-, natur- og friluftsområdene, grønne lunger og forbindelser i byggesonen
- høy, funksjonell og estetisk kvalitet i de bygde omgivelsene
- at godt bomiljø ivaretas

Bestemmelsene er juridisk bindende, mens retningslinjene er veiledende for kommunens saksbehandling. Retningslinjene står skrevet i kursiv i fargede tekstbokser.

Sak 1, Vedlegg 3: Planbestemmelser og retningslinjer til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

GENERELLE BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER

1. Forholdet mellom kommuneplanen og øvrige planer

a. Der arealformål i tidligere vedtatte bebyggelses-, regulerings- eller kommunedelplaner ikke er i samsvar med arealformål i kommuneplanen, er det kommuneplanen som gjelder. Utover dette gjelder tidligere vedtatte planer fortsatt, med mindre annet framgår av bestemmelsene i kommuneplanens arealdel.
b. Der arealformål i bebyggelses- eller reguleringsplan er i samsvar med arealformål i kommuneplanen, men der kommuneplanen angir et videre eller flere formål enn bebyggelses- eller reguleringsplanen, er det reguleringsplanen som gjelder, og som angir tillatt arealbruk. Det skal utarbeides ny reguleringsplan før det kan gis tillatelse til tiltak i henhold til plan- og bygningsloven § 20-1 bokstav a, b, d, k, l og m som ikke er i samsvar med gjeldende bebyggelses- eller reguleringsplan.
c. Der arealformål i bebyggelses- eller reguleringsplan ikke er i samsvar med arealformål i kommuneplanen, skal det utarbeides ny reguleringsplan før det kan gis tillatelse til tiltak i henhold til plan- og bygningsloven § 20-1 bokstav a, b, d, k, l og m.
d. Bestemmelsene til kommuneplanens arealdel, inkludert rekkefølgekravene i punkt 3, utfyller bestemmelser i regulerings- og bebyggelsesplaner. Hvis bestemmelsene er motstridende, er det regulerings- og bebyggelsesplanene som gjelder, med mindre noe annet framgår av dette dokumentet.
e. For kommunedelplaner gjelder følgende:

- Kommunedelplan for differensiert forvaltning av vassdragene i Lørenskog, del I og del II, vedtatt 11. juni 2003 gjelder. Kommuneplanens bestemmelser supplerer kommunedelplanens bestemmelser.
- Bestemmelser til kommunedelplan 11-2-01, Ødegården**,** vedtatt 29. september 2010 gjøres gjeldende for de delene av kommunedelplanområdet som ikke er regulert i henhold til kommunedelplanen. Kommuneplanens bestemmelser supplerer kommunedelplanens bestemmelser og gjelder foran ved motstrid.

2. Plankrav

2.1 Krav om reguleringsplan

I områder som er satt av til bebyggelse og anlegg, tillates ikke tiltak som er nevnt i plan- og bygningsloven § 20-1 bokstav a, b, d, k, l og m, uten at området inngår i reguleringsplan.

2.2 Unntak fra plankrav

I områder som er vist som eksisterende boligbebyggelse, gjelder følgende unntak fra kravet om reguleringsplan:

a) oppføring av påbygg, tilbygg, garasjer og uthus for eksisterende småhusbebyggelse
b) bruksendring til boligformål i eksisterende boligbebyggelse og av garasje og uthus for eksisterende småhusbebyggelse
c) oppføring av én boligbygning i form av frittliggende småhusbebyggelse i tråd med reglene i pkt. 19.2
d) fradeling av enkelttomt på minst 600 m^2 – i delesøknaden skal det dokumenteres at tomten kan bebygges i samsvar med bestemmelsene i pkt. 19

Selv om det gis unntak etter denne bestemmelsen, skal generelle bestemmelser for kommuneplanen overholdes.

Unntak etter pkt. a) gjelder ikke for kulturminner med bevaringskategori A eller B.

3. Rekkefølgekrav og vilkår for å etablere samfunnsservice, grønnstruktur og teknisk infrastruktur

Områder som er satt av til bebyggelse og anlegg, kan ikke utbygges, bruksendres eller vesentlig utvides før nødvendige tekniske anlegg, grønnstruktur og samfunnsservice er etablert eller sikret. Med samfunnsservice menes energiforsyning, vann og avløp, kollektivbetjening, gang- og

sykkelveinett, torg eller møteplasser og helse- og sosialtjenester (som for eksempel omsorgsboliger, sykehjemsplasser, barnehager, skoler og annen tjenesteyting).

4. Forutsetninger for bruk av utbyggingsavtaler

4.1 Geografisk avgrensning

Lørenskog kommunes forventninger til inngåelse av utbyggingsavtaler gjelder hele kommunen når én eller flere forutsetninger om avtaleinngåelse ellers er til stede.

4.2 Avgrensning etter type tiltak

Det forutsettes at en utbyggingsavtale er inngått senest før rammetillatelse gis. Dette gjelder der utbygging i henhold til vedtatt arealplan, med tilhørende bestemmelser, også forutsetter bygging og/eller oppgradering av offentlige anlegg og/eller tilpasning til slike anlegg. Med offentlige anlegg menes alle anlegg og tiltak som er vist som offentlig regulerte formål i arealplanen, og som følger av bestemmelsene til planen. Eksempler på dette er offentlige trafikkanlegg, byrom, offentlige friområder og frigivingsbetingende arkeologiske undersøkelser. Offentlige anlegg omfatter også ledninger for vann, avløp, overvann, avfallsug, bekkeløp, fjernvarme og liknende.

Dette gjelder også der avtalen omfatter tiltak som skal avhjelpe ulemper for omgivelsene. I tillegg kan det gjelde infrastruktur eller andre tiltak innenfor eller utenfor det aktuelle planområdet, der dette er nødvendig og rimelig for å dekke behov som utbyggingen utløser eller forsterker eller for å avhjelpe ulemper for omgivelsene.

4.3 Utforming og sosial boligbygging

Utbyggingsavtaler kan regulere antallet boliger i et område, største og minste boligstørrelse og nærmere krav til bygningers utforming der det er hensiktsmessig.

Utbyggingsavtaler kan også regulere at kommunen, eller andre aktører, skal ha tilvisningsrett eller fortrinnsrett til å kjøpe en andel av boligene til markedspris. Kommunen skal ha anledning til å kjøpe inntil 10 % av boligene i ethvert nytt boligprosjekt.

Ved inngåelse av utbyggingsavtaler vil kommunen kunne stille krav om sosiale boformer og tekniske løsninger i bygg og boenheter for å ivareta behovene i kommunens boligplan.

5. Dokumentasjonskrav

Retningslinje for dokumentasjonskrav

Dokumentasjonsbehovet for alle planer og tiltak blir vurdert som en del av kommunens saksbehandling.

Et utvalg av behov omtales her særskilt. Listen er ikke uttømmende:

- *Overordnet rammeplan for vann, avløp og overvann (VAO-rammeplan) skal leveres til alle reguleringsplaner for å sikre tilfredsstillende håndtering av vannforsyning, spillvann og overvann (Se bestemmelse 6.3)*
- *Kartskisse og beskrivelse for renovasjonsløsningen skal foreligge i alle planforslag. (Se bestemmelse 6.4 om renovasjon.)*
- *Redegjørelse for utforming og visuelle kvaliteter skal beskrive tiltakets utforming, tilpasning til omgivelser og fjernvirkning. (Se bestemmelse 8.1 om utforming.)*
- *Sol- og skyggeanalyse skal dokumentere solforhold på egen eiendom og konsekvenser for naboer. (Se bestemmelse 9.1 om kvalitetskrav til uteoppholdsareal.)*
- *Mobilitetsplan, inkludert trafikkanalyse og parkeringsbehov, skal utarbeides ved større utbygging eller vesentlig trafikkbelastning. (Se bestemmelse 11. om mobilitet og parkering.)*
- *Miljøprogram og miljøoppfølgingsplan (MOP) skal foreligge for alle større anleggsprosjekter. (Se bestemmelse 13. om luftkvalitet og 15.2 om blågrønne strukturer.)*
- *Plan for avbøtende tiltak og varslingsrutiner ved støy skal utarbeides dersom støy overskrider grenseverdier eller kan være problematisk. (Se bestemmelse 12 om støy.)*
- *Redegjørelse for påvirkning av vannforekomst skal beskrive hvordan tiltak påvirker miljøtilstanden i vassdrag. (Se bestemmelse 15.2 om blågrønne strukturer og 15.3 om naturmangfold.)*
- *Biologisk kartlegging skal vurderes ved reguleringsarbeid der naturmangfold kan berøres. (Se bestemmelse 15.3 om naturmangfold og planbeskrivelsen kap. 7 om natur- og kulturverdier inkludert 7.4 naturmangfold og 7.9 arealnøytralitet.)*

6. Krav til infrastruktur

6.1. Offentlig teknisk infrastruktur

For offentlig teknisk infrastruktur fastsettes konkrete krav til opparbeidelse, utforming, dokumentasjon med videre av ansvarlig myndighet i den enkelte sak.

Retningslinje til offentlig teknisk infrastruktur

Offentlig teknisk infrastruktur skal utformes i samsvar med gjeldende tekniske standarder og normaler for Lørenskog kommune.

Der kommunen finner det nødvendig for å oppnå ønskede kvaliteter i et område, kan det stilles krav utover gjeldende standarder og normaler. Dette kan være særlig aktuelt i utviklingsområdene.

6.2. Avkjørsel

Som hovedregel tillates kun én avkjørsel per eiendom.

Ved fradeling av eiendommer skal det etableres felles adkomst for utskilte eiendommer og den opprinnelige eiendommen.

Ved etablering av flere boenheter eller virksomheter på en eiendom skal alle boenhetene eller virksomhetene på eiendommen ha felles adkomst.

Det kan likevel tillates flere avkjørsler uten hensyn andre og tredje ledd dersom kommunen vurderer at flere avkjørsler er hensiktsmessig.

Retningslinjer for avkjørsler
Ved etablering av avkjørsler skal følgende momenter vurderes:

- *hensyn til god terrengtilpasning*
- *hensiktsmessig og god tilpasning av bebyggelse til gate eller byrom*
- *gode uteoppholdsarealer*
- *bevaring av verdifull vegetasjon eller naturtyper*
- *hensiktsmessig overvannshåndtering på eiendommen*
- *trafikksikkerhet og trafikkmønster*

Dersom felles avkjørsel innebærer at adkomstforholdene til én eller flere av eiendommene, boenhetene eller virksomhetene framstår åpenbart utilfredsstillende, kan en løsning med flere avkjørsler vurderes.

Det bør søkes fellesløsninger for varelevering og avfallshåndtering for flere eiendommer. Trafikksikre løsninger tillegges vekt. Løsninger som forutsetter rygging over fortau, skal normalt ikke tillates.

6.3. Vann, avløp og overvann

6.3.1. Overvann

Overvann skal tas hånd om ved kilden slik at vannbalansen opprettholdes tilnærmet naturtilstanden. Naturlige flomveier og arealer til infiltrering i grunnen skal bevares.

Gjennomtrengelige flater skal prioriteres fremfor tette flater.

Ved etablering av tette flater som tak og asfaltert gårdsplass/adkomst skal tapet av den naturlige overvannshåndteringen erstattes med tilstrekkelige og naturbaserte løsninger for å ta hånd om vannet.

Overvannsløsninger skal bidra til god vannkvalitet og godt vannmiljø i alle vassdrag.

Overvannshåndtering skal planlegges slik at det kan inngå som et bruks- og trivselselement i utearealer.

6.3.2. Krav om overordnet plan for vann, avløp og overvann

Det skal utarbeides en overordnet rammeplan for vann, avløp og overvann (VAO-rammeplan) ved alle reguleringsplaner for å sikre tilfredsstillende håndtering av vannforsyning, spillvann og overvann. Der VAO-rammeplan ikke inngår i reguleringsplaner, skal det legges ved i byggesøknad.

Ledningsanleggene for vann og avløp skal ha kapasitet til å utvides utover det enkelte planområdet. Tiltakshaver må dokumentere at kapasitet og tilstand i bestående VA-nett er god nok dersom ny utbygging gir økt belastning. Alternativt må utbygger stå for nødvendig oppgradering av VA-nettet dersom det er behov for det.

6.3.3. VA-løsninger for mikrohus

Mikrohus må kobles til vann og avløp.

6.3.4 Avstandskrav

Bebyggelse og konstruksjoner skal utformes, plasseres og oppføres slik at de ikke kan føre til skade eller være til ulempe for drift og vedlikehold av offentlige vann- og avløpsanlegg. Tiltak skal plasseres med nødvendig avstand på minimum fire meter. For ledninger dypere enn 2 meter skal behovet for avstand vurderes av hensyn til dybde og funksjon.

Retningslinje for avstand til offentlige vann- og avløpsanlegg

Nødvendig avstand mellom bebyggelse/konstruksjoner og offentlige VA-anlegg er avhengig av ledningenes dybde og funksjon. Behovet er nærmere avklart i Standard abonnementsvilkår for vann og avløp punkt 3.4 og VA-norm for Nedre Romerike punkt 4.7.

6.4 Renovasjon

Renovasjonsløsninger skal være trafikksikre. Det skal tilstrebes fellesløsninger for varelevering og avfallshåndtering for flere eiendommer.

Innenfor utviklingsområdene kan kommunen kreve utredning for avfallssug.

Håndtering av næringsavfall skal fortrinnsvis løses innomhus. Utomhus skal det tilstrebes nedgravde oppsamlingsløsninger på egen grunn.

Retningslinje for renovasjon

Ved plan skal det sikres ved rekkefølgebestemmelser at områder for renovasjon (oppsamlingsplass, avfallshus, nedgravd container) skal være opparbeidet og ferdigstilt før området kan tas i bruk.

6.5 Fjernvarme

Innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme skal bygninger som oppføres eller endres ved hovedombygging etter plan- og bygningslovens § 20-1, tilknyttes fjernvarmeanlegget til konsesjonæren. Tilknytningsplikten gjelder ikke for nye bygninger eller der det foretas hovedombygging som er mindre enn 500 m^2 totalt bruksareal (BRA). Kommunen kan gjøre helt eller delvis unntak fra

tilknytningsplikten hvis det kan dokumenteres at bruk av alternative løsninger for tiltaket vil være miljømessig bedre enn tilknytning til fjernvarmeanlegg.

6.6 Fornybar energi

Kommunens bygg skal ved rehabilitering eller nybygg tilpasses til fornybar energiforsyning. Solcelleanlegg skal vurderes i byggeprosjekter i kommunal regi.

7. Skilt og reklame

7.1 Generelt

Virksomhetsskilt er innretninger med navn og logo til en virksomhet.

Reklameskilt eller reklameinnretning er innretninger som inneholder reklamebudskap for varer, tjenester og arrangementer. Reklame er en fellesbetegnelse for tekst, plakater, skilt, bilder figurer, ballonger, vimpler, flagg, bannere, lysreklame, seil, markiser, bevegelig reklame på skjerm, folier på vinduer og liknende.

7.2 Vurderingsgrunnlag

Bestemmelsene skal sikre at skilt og reklame utformes i tråd med kravene for visuell utforming i plan- og bygningsloven § 29 og tilhørende forskrifter. Skilt- og reklameinnretninger skal tilpasses bygningsmiljøet og arkitektur med tanke på plassering, gruppering, utforming, materialvalg og farge.

I sentrale områder skal det være en helhetlig vurdering av skiltingen på bygninger, og reklame som påvirker omkringliggende områder på en negativ måte, skal begrenses. Virksomhetsskilt og reklameskilt skal være positive elementer i det offentlige rom.

7.3 Skiltplan

For signalbygg, næringsbygg, offentlige bygg og bygg med kombinerte formål skal det utarbeides en skiltplan.

7.4 Plassering

a. Virksomhets- og reklameskilt tillates ikke over gesims, på tak, møne, takflate, takutstikk og liknende. Skilt som bryter bygningens silhuett, kan vurderes unntaksvis for bygninger som fungerer som landemerker, og hvis kravene om estetisk kvalitet er oppfylt.

b. Reklameinnretninger på fortau og i offentlig rom tillates ikke. Eksempler på dette er reklame på markiser, parasoll, flagg, plakater, pyloner og reklamebukk.
c. Reklame på offentlige bygninger og bygninger av historisk, arkitektonisk eller annen kulturell verdi tillates ikke.
d. Skilt og reklame i småhusområder kan kun tillates unntaksvis etter en konkret vurdering, for eksempel ved matvarebutikker.
e. Midlertidig skilting i forbindelse med aktiviteter og utstillinger, som bannere og liknende, kan tillates etter vurdering fra kommunen. Reklame på duk eller bannere som dekker store deler av en bygningsfasade, tillates ikke.
f. På bygninger der det er næring i sokkeletasje og boliger i de øvrige etasjene, tillates ikke skilt på boligetasjene. Virksomhetsskilt skal plasseres på veggfeltet over vinduer og dører i næringsetasjen. Unntak er når det er en skiltplan for bygningen, der det er prosjektert og godkjent ett felt for skilt som er tilpasset bygningens arkitektur.
g. Skilt- og reklameinnretninger skal ikke dekke hele eller store deler av en bygningsfasade.

7.5 Utforming

Kommunen kan utarbeide eller kreve skiltplan som regulerer skilt, reklame og foliering i områdeplaner, detaljreguleringsplaner og for enkelte eiendommer.

a. Der det er flere virksomhetsskilt på samme fasade, skal disse være samordnet. Nye skilt skal tilpasses eksisterende fasade der det er skilt fra før, både i total størrelse og i størrelse av elementer som logoer og bokstaver.
b. Virksomhetsskilt på bygningsfasader skal være utfreste eller frittstående elementer som tilpasses bygningens arkitektur. Skilt skal tilpasses bygningens fasader. Virksomhetsskilt som portal ved inngangsparti tillates kun når det er prosjektert som en del av bygningsarkitekturen.
c. Skiltene kan være bakbelyst, innvendig belyst eller direkte belyst. Kommunen kan kreve å dempe belysningen dersom det er til sjenanse for omkringliggende boligområder, eller når fjernvirkning av belysningen virker som lysforurensning. Innvendig belyst lyskasse eller plater som dekker hele eller store deler av fasadelengden, tillates ikke.
d. Uthengsskilt for næringslokaler skal koordineres for hele bygningsfasaden. Det skal være en fri høyde minst 4 meter over kommunale fortau og gangveier.
e. Frittstående skilt på stolpe, mast eller pylon skal vurderes sammen med virksomhetsskilt- og reklame i en helhetlig skiltplan for eiendommen, for eksempel på en bensinstasjon eller et næringsområde. Mast mot vei skal

vurderes av veimyndigheten i henhold til vegloven før en byggesøknad sendes inn.

f. På markiser og parasoller tillates kun virksomhetsnavn.
g. Foliering og annen gjentetting av vinduer kan utføres med lav pigmentert folie som maksimalt kan dekke 30 % av glassflaten. I sentrale områder skal folieringen være en del av en skiltplan eller være felles for hele bygningsfasaden. Hel eller deldekking av vinduer med reklame på folie tillates ikke. Nødvendig dekking av vinduer med folie, uten reklame, på grunn av romfunksjon i lokalene skal vurderes konkret ved behandling av søknaden.
h. Lydreklame, blinkende og bevegelig reklame i det offentlige rom tillates ikke.
i. Reklameinnretninger knyttet til byelementer, for eksempel bussholdeplasser, krever først en godkjent felles plan. Planen skal behandles som én enkelt byggesøknad.

8. Utforming og boligsammensetning

8.1 Utforming

Landskap og områdestruktur:

Gode helhetsløsninger skal vektlegges både ved regulering og detaljprosjektering. Det skal tas hensyn til landskap, terreng, vegetasjon, kultur- og naturmiljø, biologisk mangfold og blågrønnstruktur. Bebyggelsen skal fremme gode gate- og uterom.

Universell utforming og bokvalitet:

Tiltakets utforming og plassering på tomten skal utføres slik at krav til tilgjengelighet, universell utforming og eksisterende terrengs karakter ivaretas på best mulig måte. Bygninger skal utformes slik at nødvendig forbindelse mellom inngangspartiet og den enkelte bruksenheten er klimatisert.

Minimum 60 % av boenhetene i et bygg skal være gjennomgående. Etter en konkret vurdering kan kommunen tillate en lavere andel gjennomgående leiligheter for hjørnebygg og punkthus.

Fasader, material- og fargebruk:

Bygninger skal ha en utsmykning og material- og fargebruk som er tilpasset den plasseringen og funksjonen bygget er tiltenkt. Proporsjonene og formspråket til bygget skal vektlegges ved utforming av fasadelementer, for eksempel balkonger, åpninger, utstikk og relieff.

Materialvalg og detaljutforming skal være av en slik kvalitet at bygningens uttrykk opprettholdes i byggets forventede levetid. Eventuelle solcellepaneler skal integreres som en del av arkitekturen.

Innglassing eller lukking av uterom:
Ved innglassing av balkonger og terrasser og andre former for lukking av uterom i blokkbebyggelse skal utformingen av løsningen være helhetlig. Det samme gjelder grupper av blokker eller konsentrert småhusbebyggelse som utgjør en naturlig helhet.

Utformingen skal være tilpasset og underordnet bygningens arkitektur. Farge, materialvalg og detaljering skal harmonere med elementer på eksisterende bygninger.

Retningslinje for innglassing eller lukking av uterom:
Det bør legges ved en felles løsning for hele blokka den første gangen det søkes om å lukke uterom. Løsningen skal fungere som en designmanual for tilsvarende søknader på senere tidspunkt for denne boligblokka.

Retningslinje for bokvalitet
Kommunens retningslinjer for bokvalitet legges til grunn for saksbehandling etter plan- og bygningsloven.

8.2 Boligsammensetning

Boligtyper, størrelse og antall:
Boligtyper og størrelsen på leiligheter skal variere innenfor og mellom boligområder. Leilighetsfordeling og minste tillatte størrelse på leiligheter skal fastsettes i reguleringsplan. Det skal også vurderes om det skal settes en maksgrense for hvor mange boenheter det kan være innenfor ett planområde.

8.3 Hybler
Det tillates ikke oppdeling av boenheter til hybler.

Retningslinje for hybler
Situasjoner hvor en boenhet bygges om og splittes opp i flere deler som reelt sett fungerer som selvstendige boenheter uten at det oppfyller teknisk forskrifts krav til selvstendig boenhet, omfattes av bestemmelsen.

Boenheter skal heller ikke på annen måte ombygges eller tilrettelegges slik at brukens karakter endres utover det som er alminnelig og forsvarlig bruk til bolig, som boenheten og tomta er beregnet for. Antallet beboere skal stå i rimelig forhold til størrelse og romløsning.

Bestemmelsen innebærer samtidig ikke noe forbud mot å tilrettelegge for store familier. Det er heller ikke noe forbud mot at personer som ikke har en familierelasjon kan bo sammen.

I reguleringsplan er kan det etter en konkret vurdering av relevante forhold som hensyn til bokvalitet, infrastruktur og så videre, fastsettes særskilte bestemmelser som åpner for alternative boformer som ellers vil kunne anses å falle inn under bestemmelsen.

9. Uteoppholdsareal

9.1 Kvalitetskrav

Uteoppholdsareal skal være mest mulig samlet og ha god kvalitet, gode solforhold, tilfredsstillende støynivå og være skjermet mot trafikk og forurensning.

Bebyggelse og uteoppholdsarealer skal plasseres og utformes slik at romdannelsene blir gode, og at uteoppholdsarealene blir rimelig skjermet for innsyn.

Uteoppholdsarealer skal ha variert utforming og være egnet som oppholdsplass og sosial møteplass for alle aldersgrupper. De skal også utformes slik at de kan brukes til alle årstider.

På lekeplasser og aktivitetsarealer skal det benyttes naturlige materialer, ikke gummigranulat eller plast.

9.2 Areal som ikke inngår i minste uteoppholdsareal (MUA)

Følgende inngår ikke i uteoppholdsareal:

a. areal med helling over 1:3
b. areal med bredde under 2 meter
c. nødvendige snu- og kjørearealer og sykkel-, bil- og brannoppstillingsplasser

d. renovasjonsområder
e. innglassede balkonger
f. balkong- og verandaarealet som beregnes med i bruksareal (BRA)
g. områder med høyere støy enn det som er angitt som nedre grense for gul støysone i *retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T1442*, tabell 2
h. områder med luftforurensning i gul eller rød sone, slik det er angitt i *retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T1520*, tabell 1
i. offentlig grønnstruktur

9.3 Privat uteoppholdsareal

Minste tillatte uteoppholdsareal (MUA) skal være privat uteareal for den enkelte boenheten eller felles for flere boenheter. MUA skal løses på egen eiendom eller felles for flere eiendommer eller eierseksjoner innenfor et planområde. Når flere eiendommer skal ha tilgang til et felles uteoppholdsareal, skal disse sikres bruksrett til det aktuelle arealet.

9.4 MUA-krav for småhusbebyggelse

Minste tillatt uteoppholdsareal (MUA) for frittliggende småhusbebyggelse på egen eiendom er 200 m^2 per boenhet. For mikrohus og boenheter som er mindre enn 50 m^2, skal det være min. 100 m^2.

Minimum 75 % av minste uteoppholdsareal per boenhet skal være på terreng.

9.5 MUA krav for konsentrert småhusbebyggelse

Minste tillatt uteoppholdsareal (MUA) for konsentrert småhusbebyggelse er 50 m^2 per boenhet. I utviklingsområdene kan det unntaksvis tillates ned mot 35 m^2 MUA per boenhet. 75 % av minste tillatt uteoppholdsareal skal være på terreng, med mindre annet kommer fram av regulering.

9.6 MUA-krav for blokkbebyggelse

Minste tillatte uteoppholdsareal (MUA) for bolig i blokkbebyggelse er 40 m^2 per boenhet. Hoveddelen av uteoppholdsarealet skal være på terreng.

Dersom uteareal legges på lokk, skal det dimensjoneres slik at det kan etableres et jordsmonnslag med dybde på minst 1,0 meter på minst 80 % av det ovenforliggende utearealet.

Der det planlegges for sosiale boformer med innendørs fellesarealer kan det tillates ned mot 30 m^2 per boenhet. Dette forutsetter at uteoppholdsarealene har god kvalitet og framstår som attraktive.

10. Handel og forretning

Detaljhandel kan tillates innenfor utviklingsområdene der dette er i tråd med arealformålet. Detaljhandel er også tillatt der det er i tråd med tidligere vedtatt, gjeldende reguleringsplan. Detaljhandel tillates også innenfor området som er satt av til sentrumsformål på Rasta senter.

I øvrige områder som er avsatt til forretning, tillates kun handel med plasskrevende varer. Plasskrevende varer defineres som biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, i tillegg til hagesentre.

11. Mobilitet og parkering

Parkeringsdekning og detaljert norm skal vurderes i lys av formålet og det konkrete behovet ved hvert enkelt tilfelle og fastsettes i reguleringsplan. Tabellen under angir ytre rammer for vurderingen. Beliggenhet og kollektivtilgjengelighet skal vektlegges for alle planformål når parkeringsdekningen vurderes. Sone A omfatter utviklingsområdene og sone B omfatter resten av kommunen. Der ikke annet er angitt i tabellen, gjelder parkeringsbestemmelsene som maksnorm.

Formål	Antall bilplasser		Antall sykkel-plasser (min.)	Enhet	Merknad
	Sone A	Sone B			
Bolig (blokk-bebyggelse)	Min 0,7 – Maks 0,9	Min 0,8 – Maks 1,0	1,8	Per boenhet	Inkluderer 10 % gjesteparkering. Behov knyttet til helsetjenester og beredskap kommer i tillegg.
Bolig (konsentrert småhus-bebyggelse)	Min 0,7 – Maks 1,1	Min 0,8 – Maks 1,2	2	Per boenhet	Inkluderer 10 % gjesteparkering. Behov knyttet til helsetjenester og beredskap kommer i tillegg.
Bolig (frittliggende småhus-bebyggelse)	2,0*	2,0*		Per boenhet	*) Parkeringskravet gjelder også som minimunskrav
Forretning	1,0	1,0	1,5	Per 100 m^2 BRA	
Kontor	0,5	0,5	2	Per 100 m^2 BRA	
Skole	0,6	0,6	0,8	Bil per årsverk, sykkel per elev	Egne krav til hente- og bringeplasser.

Sak 1, Vedlegg 3: Planbestemmelser og retningslinjer til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

Formål	Antall bilplasser		Antall sykkel-plasser (min.)	Enhet	Merknad
	Sone A	Sone B			
Barnehage	0,7	0,7	0,8	Per årsverk	Egne krav til hente- og bringeplasser.
Institusjoner	1,0	1,0	0,8	Per årsverk	En del av plassene må reserveres besøkende.
Treningssenter	0,2	0,2	1,5	Per 100 m^2 BRA	
Bevertning	0,1	0,1	1	Per 100 m^2 BRA	
Bussholdeplass			4,0	Per holdeplass, per retning	
Industri/verksted	1,0	1,0	1,0	Per 100 m^2	Ved bilverksted regnes ikke oppstilling av biler til service med.
Lager	1,0	1,0	0,2	Per 100 m^2	

Andre formål:
For andre formål skal parkeringsdekning vurderes særskilt.

Avrunding:
Antall parkeringsplasser skal rundes opp til nærmeste hele plass. Der parkeringsdekning skal beregnes ut fra antall årsverk eller elever, må det gjøres en vurdering av hvor mange årsverk/elever som forventes ved full/normal drift.

Bolig:
Minimum 10 % av totalt antall parkeringsplasser skal være gjesteparkering. I tillegg skal det avsettes nødvendig plass til helsetjenester og beredskap. For blokkbebyggelse skal alle parkeringsplasser for biler være tilrettelagt for elbillading. Gjesteparkering kan unntas fra dette.

Ved boligbygging med boligsosialt formål er antall parkeringsplasser for gjesteparkering: 0,1 per boenhet i tillegg til øvrig parkering.

Det skal etableres sykkelparkeringsplasser både i sykkelboder og utendørs. En andel av utendørs sykkelparkeringsplasser skal være under tak. Andelen angis ved regulering. Både innendørs og utendørs sykkelparkeringsplasser skal være lett tilgjengelig fra alle oppgangene. Det skal være tilrettelagt for å lade elsykler i eller i tilknytning til sykkelboder.

Sykkel:
Sykkelparkeringsplasser skal ha høy kvalitet, plasseres nær hovedinngang og ha god og trafikksikker adkomst fra gang- og sykkelvei. Som hovedregel skal sykkelparkering plasseres nærmere hovedinngang enn parkeringsplasser for bil.

Minst 5 % av sykkelparkeringsplassene skal være tilpasset lastesykler.

Når nye fortau, offentlige torg og liknende skal etableres, skal det vurderes å etablere offentlige sykkelparkeringsplasser og oppstillingsplasser for mikromobilitetsløsninger, for eksempel stativer for sparkesykler.

Brukbarhet:
Alle parkeringsplasser skal kunne benyttes uavhengig av hverandre.
Parkeringsplasser på terreng eller utendørs skal være minst 18 m2.
Parkeringsplasser i lukket anlegg skal være minst 15 m2.

Minimum 5 % av parkeringsplassene skal være tilrettelagt for forflytningshemmede. Minste størrelse på parkeringsplass for forflytningshemmede skal være 4,5 meter fri bredde og 6,0 meter fri lengde.

Øvrige bestemmelser
Utbygging skal støtte opp under mål om redusert bilavhengighet og tilrettelegging for grønn mobilitet.

Parkeringsplasser skal i all hovedsak være under bakken, bortsett fra i områder med frittliggende småhusbebyggelse. Gateparkering kan vurderes. Bebyggelse skal ikke planlegges slik at parkeringsetasjer danner en fasade mot offentlige rom eller felles uteoppholdsarealer.

Det skal tilstrebes å etablere fellesløsninger for flere eiendommer. Ved etablering av fellesanlegg for flere eiendommer og formål med sambruk kan kommunen vurdere om kravet til totalt antall plasser kan reduseres.

Hente- og bringeplasser ved skoler, barnehager og liknende skal plasseres i dedikerte soner og utformes med særskilt vekt på trafikksikkerhet for gående og syklende.

Parkering og hente- og bringesoner for skoler skal plasseres slik at de bidrar til sikker skolevei for alle, et bilfritt utemiljø på skolene og minst mulig trafikk i skolenes omgivelser. Ved nye skoler og vesentlige utvidelser av eksisterende skal plasseringer utenfor skolenes områder vurderes.

12. Støy

12.1 Støyfølsomme bruksformål
Støyfølsomme bruksformål er boliger, helsebygg, fritidsboliger, skoler og barnehager. Alle nye boenheter og andre støyfølsomme bruksformål skal tilfredsstille grenseverdiene i *T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i*

arealplanleggingen, tabell 2. Kvalitetskriteriet om en stille side skal også tilfredsstilles. Stille side defineres som en side av bebyggelsen der støynivået ikke overskrider grenseverdiene i tabell 2 uten at det er gjort tiltak på eller ved fasaden. I utbyggingsområder som ligger i områder som er berørt av flere støykilder, skal støygrensen reduseres med 3 dB.

For hver boenhet skal minst ett soverom og minst halvparten av rom for støyfølsom bruk plasseres mot stille side. Hvis det etter plangrep likevel ikke er mulig å oppnå stille side for alle boenheter, for eksempel for hjørneleiligheter, kan kommunen tillate dempet fasade som erstatning for stille side. En slik tillatelse gis kun unntaksvis og for maksimalt 15 % av boenhetene.

Dempet fasade defineres som en støyeksponert fasade som får et støynivå utenfor vindu og/eller balkongdør som ikke overskrider grenseverdiene i tabell 2 etter skjerming på eller ved fasaden.

Bruk av dempet fasade tillates kun i prosjekter der det stilles særlige krav til kvaliteter. Dette kan blant annet være knyttet til områdekvaliteter, hvordan et område er utformet, eller bebyggelsens plassering og arkitektur. Kommunen skal gjøre en helhetlig vurdering av kvalitetene ved prosjektet. Eventuelle avvik fra kvalitetskriteriene og grenseverdiene skal begrunnes i planbeskrivelsen og/eller i støyutredningen.

I tilfeller der det aksepteres at boenheter etableres med dempet fasade som erstatning for stille side, stilles det krav om at støydempende tiltak utformes slik at de gir høy opplevd kvalitet. Det tillates ikke å etablere ettroms boenheter med kun dempet fasade.

Minste uteoppholdsareal (MUA) for skoler, barnehager og pleieinstitusjoner skal ikke ha et støynivå som overskrider grenseverdier i gul sone i T-1442/2021, tabell 2.

12.2 Bebyggelse i rød støysone

Innenfor rød støysone kan det i utgangspunktet ikke oppføres bygg for støyfølsomt formål. Innenfor utviklingsområdene Lørenskog sentrum, Fjellhamar, Visperud, Lørenskog stasjonsområde og Ahus/Nordbyhagen vist på Temakart Utviklingsområder, kan ny bebyggelse med støyfølsomt bruksformål oppføres og utvides dersom det oppfyller de generelle kravene i 10.1.

12.3 Samlet vurdering av støyforhold

Dersom planområdet ligger i gul eller rød støysone og i tillegg er utsatt for støy fra flere kilder, skal samlet støybelastning vurderes, se kapittel 2.5 i

T1442/2021. Hvis støysituasjonen er kompleks, vil det gi skjerpede krav om plassering av støyfølsomt bruksformål.

12.4 Ny støyende virksomhet

Etablering av ny støyende virksomhet skal ikke belaste støyfølsomme formål med støy over grenseverdiene i T-1442/2021, tabell 2.

12.5 Bygge- og anleggsfase

Bygge- og anleggsstøy som varer i mer enn seks måneder, skal ikke overskride støygrensen i T-1442/2021, tabell 4. Hvis støyen varer kortere enn seks måneder, kan det aksepteres opp til 5 dB høyere støynivå enn det som er angitt i tabell 4. Tiltakshaver må vurdere om det kan forekomme støyende aktiviteter som går ut over de anbefalte grenseverdiene i T-1442/2021. I så fall skal tiltakshaver ha en plan for avbøtende tiltak og rutiner for å varsle naboer. Generelt skal det ikke forekomme støyende aktiviteter som sprenging, boring, pigging, peling, spunting og liknende eller vedvarende lav eller høyfrekvent lyd mellom klokka 19.00 og 07.00.

13. Lokal luftkvalitet

13.1 Ny bebyggelse og luftkvalitet

Ny luftfølsom arealbruk som boliger, helsebygg, fritidsboliger, skoler og barnehager eller utvidelse av eksisterende arealbruk skal ikke plasseres innenfor gul eller rød sone for luftkvalitet. Gul og rød sone er angitt i *retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen T-1520*, tabell 1.

Forurensing og ulemper i form av svevestøv i anleggsfasen skal minimeres.

Innenfor utviklingsområdene Lørenskog sentrum, Fjellhamar, Visperud, Lørenskog stasjonsområde og Ahus/ Nordbyhagen vist på Temakart Utviklingsområder, kan ny bebyggelse med luftfølsomt bruksformål likevel oppføres hvis arealet er egnet til formålet. I disse områdene skal et godt inneklima vektlegges.

14. Kulturminner

14.1 Kulturminner med avklart verneverdi

Kulturminner og kulturmiljøer er listeført i *Kulturminneplan – kommunedelplan for kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap 2022–2030*.

For kulturminner med bevaringskategori A eller B i kulturminneplanen, eller med senere avklart verneverdi A eller B, gjelder følgende:

- Bygningene skal søkes bevart.
- Opprinnelige/eldre elementer som fasader, farge, vinduer og dører, takflater og byggets hovedkonstruksjon skal søkes bevart. Det er tillatt å tilbakeføre bygget til den utformingen det hadde fra byggeåret. Ved tiltak skal det tas hensyn til verneverdier på eller ved bygningene.
- Utomhusanlegg som har betydning for kulturminnet, skal søkes bevart.

Det er ikke tillatt med tilbygg på bygningene, med ett unntak: I byggeområder for boliger tillates tilbygg. Tilbygg og nybygg skal tilpasses eksisterende relevant kulturmiljø og det arkitektoniske hoveduttrykket miljøet har. Dette gjelder gesimshøyde, mønehøyde, takform og materialbruk.

For kulturminner med bevaringskategori C i kulturminneplanen, eller med senere verneverdi C, gjelder følgende:

- Bygningene skal søkes bevart.
- Ved tiltak skal det tas hensyn til verneverdier på eller ved bygningene. Bygningenes hovedvolum skal være lesbart og videreføres.

Kulturminneplanens forslag til forvaltning av kulturmiljø skal være retningsgivende for saksbehandlingen.

Retningslinjer for saker som berører kulturminner

Kulturminner må ses i sammenheng med sine omgivelser. Nye bygninger og anlegg i nærheten av kulturminner bør være tilpasset kulturminnene.

Kommunen kan kreve at bygningen dokumenteres med oppmåling eller skisser eller ved bruk av foto. Det kan stilles krav om en vurdering av hvordan nye tiltak påvirker verneverdien til kulturminner eller kulturmiljøer.

I reguleringsplaner skal det tas stilling til hvordan berørte kulturminner skal hensyntas. Riving eller fjerning av kulturminner med bevaringskategori B eller C kan vurderes i reguleringsplaner dersom konsekvensene for miljø og samfunn er vesentlig mer positive enn ved bevaring.

I reguleringsplan er kan det etter en konkret vurdering av relevante forhold som hensyn til bokvalitet, infrastruktur og så videre, fastsettes særskilte bestemmelser som åpner for alternative boformer som ellers vil kunne anses å falle inn under bestemmelsen.

14.2 Kulturminner uten avklart verneverdi

Kommunen kan stille krav om kulturminnefaglig vurdering for å avklare bevaringskategori A, B eller C før saken behandles videre. Dette gjelder ved søknad om riving og/eller ombygging eller ved reguleringsarbeid som omfatter bygninger som er bygget til og med 1960 eller er SEFRAK-registrert med ikke avklart verneverdi.

14.3 Kulturminner i reguleringsplan

I uregulerte områder og områder med reguleringsplan som ble vedtatt før 2006, gjelder pkt. 14.1 og 14.2. Pkt. 14.1 og 14.2 gjelder også som retningslinjer for nye reguleringsplaner.

15. Grønnstruktur og naturmangfold

15.1 Grønnstruktur

Sammenhengende grønne ferdselskorridorer, møteplasser og rekreasjonsområder skal binde boområder sammen med hverandre, Marka og andre målpunkt.

Naturområder og økologiske funksjonsområder skal ivaretas eller styrkes i sammenheng med den øvrige grønnstrukturen.

Retningslinje for grønnstruktur
Nødvendig grønnstruktur vurderes i sammenheng med Temakart for grønnstruktur og Retningslinje for boligbebyggelse, samt befolkningstettheten i nærområdet. Dette skal sikres ved planlegging av alle byggeområder, uavhengig av plan- og eiendomsgrenser. I planarbeidet bør grønnstrukturen sikres før det avsettes bygge- og anleggsformål.

Retningslinjer for boligbebyggelse
Boliger bør ha følgende dekningsgrad av parker: offentlig park på minimum 1 dekar innenfor 250 meter gangavstand og offentlig park på minimum 5 dekar innenfor 500 meter gangavstand.

For småhusområdene tilfredsstilles dekningsgraden gjennom at ett av disse punktene er oppfylt

1. *kvartalslekeplasser, balløkker og andre opparbeidede friområder som etter kommunens skjønn er egnet til å oppfylle kravet*
2. *nærhet til Marka og andre friluftsområder som er egnet som rekreasjonsmessig oppholdssted*

Nye parker bør lokaliseres på steder med gode solforhold og god utsikt og på steder med eksisterende natur- og landskapskvaliteter eller med gode vilkår for vegetasjonsutvikling. Lokalisering, avgrensing og utforming av parken bør legge til rette for allsidig bruk og for ulike alders- og brukergrupper. Parken bør utgjøre et sammenhengende areal, ha en utstrekning og form som ivaretar allmenn tilgjengelighet, og ha et åpent uttrykk. Parken bør ha en tydelig avgrensing mot private arealer og bør i størst mulig grad grense til eller ha god romlig tilknytning til offentlig gate eller gang- og sykkelvei.

Ved skoler bør det anlegges egnede aktivitetsflater som er åpne for allmennheten utenom skoletid.

Ved større utbygginger bør det også planlegges egnede aktivitetsflater av tilsvarende størrelse og kvalitet.

Ved planlegging av mer enn fire boenheter i form av frittliggende eller konsentrert småhusbebyggelse skal det settes av plass til nærlekeplass på minimum 100 m^2 for hver 25. bolig.

15.2 Blågrønne strukturer

Blågrønne strukturer skal sikres eller utvikles for å ta hensyn til naturmangfold, overvannshåndtering og vannmiljø.

Det tillates ikke tiltak som kan forringe miljøtilstanden i et vassdrag eller hindre at miljømålene om god økologisk og god kjemisk tilstand nås.

Ved tiltak og utvikling på eller nær arealer der vannmiljø og bekkeløp er bygget ned, skal disse reetableres og gjenåpnes på en naturlik måte.

Snøopplag skal ikke plasseres i kantvegetasjonssonen eller på arealer med avrenning mot vassdrag.

Retningslinjer for blågrønne strukturer
Vassdragene i Lørenskog skal forvaltes i tråd med *Kommunedelplan for differensiert forvaltning av vassdragene i Lørenskog*.

Det kan tillates opparbeidede stier, turveier, mindre arealer til urbant landbruk og andre tiltak som fremmer formålet med den blågrønne strukturen, og som tar vare på viktige natur- og landskapskvaliteter. Idrettsanlegg kan også tillates der dette allerede eksisterer og er forenlig med hensynene til naturmangfold, økologiske funksjoner og ferdsel.

15.3 Naturmangfold
Naturmangfoldet og naturverdiene i Lørenskog skal styrkes eller bevares.

Rødlistede arter og naturtyper, prioriterte arter, utvalgte naturtyper og registrerte naturtyper (etter DN-håndbok 13 kategoriene A, B og C og etter NiN-metodikken) i Miljødirektoratets Naturbase eller Lørenskog kommunes kartdatabase skal ivaretas.

15.3.1 Beplantning
Ved etablering eller oppgradering av grønnstruktur i nye bygge- og anleggsprosjekter skal det i størst mulig grad legges til rette for pollinerende insekter, blant annet gjennom innslag av gode bie- og humleplanter.

Det skal tas hensyn til det eksisterende naturmangfoldet på stedet. Fremmede, skadelige arter skal bekjempes i tråd med gjeldende retningslinjer, se fremmedartlista.

Ved nyetablering av grøntanlegg og vei skal det vurderes å etablere eng med regionale frøblandinger. Blomsterfrøblandinger av utenlandske arter skal ikke brukes.

15.3.2 Raviner
Raviner er en rødlistet landskapsform som skal ivaretas i sin naturlige form av hensyn til klimatilpasning, vannkvalitet, naturmangfold og opplevelser.

16. Masseforvaltning

16.1 Massebalanse

I alle utbyggingsprosjekter skal det gjøres tiltak for størst mulig massebalanse for å sikre gjenbruk av rene masser, redusere transport, unngå deponi i natur og hindre spredning av fremmedarter. Massene kan også gjenbrukes i nærliggende prosjekter.

16.2 Plan for jordflytting

Ved omdisponering av jordbruksarealer (dyrket eller dyrkbar mark) skal det foreligge en jordflyttingsplan som kommunens landbruksmyndighet har godkjent. Planen skal vise hvordan matjordlaget skal flyttes slik at det fortsatt kan benyttes til matproduksjon, fortrinnsvis innenfor kommunen. Planen skal også inneholde et jordsmonnsregnskap.

17. Områdestabilitet og fare for kvikkleireskred

Det tillates ikke tiltak som kan føre til områdeskred. For alle planer og tiltak under marin grense skal faren for områdeskred vurderes i henhold til krav i pbl § 28-1 og TEK17 § 7-3 med veiledning, herunder NVEs veileder 1/2019 eller senere veileder som erstatter denne.

18. Anleggsperioden

18.1 Trinnvis utbygging

Hvert trinn som tas i bruk ved trinnvis utbygging, skal fungere som selvstendige prosjekter. Byggetrinnet skal oppfylle de kvalitetskravene som framkommer av gjeldende plangrunnlag og byggteknisk forskrift. Dette er blant annet krav til adkomst, parkering, støv, beskyttelse av vannmiljø og støynivå. Øvrig utbygging skal foregå uavhengig av ferdigstilte byggetrinn.

18.2 Adkomst

Bebygd eiendom eller eiendom til bebyggelse og oppføring av bygning skal være sikret adkomst til en vei som er åpen for alminnelig ferdsel. Anleggsvei

tilfredsstiller ikke dette kravet. Midlertidige omkjøringsveier skal ha en standard og trase som er godkjent av kommunen, før igangsettelsestillatelse kan gis.

Sak 1, Vedlegg 3: Planbestemmelser og retningslinjer til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER TIL AREALFORMÅL

19. Byggeområder for bolig

19.1 Bolig

Områder avsatt til boligformål omfatter også friområder, lekeplasser, barnehager, dagligvareforretninger og service med nærområdet som marked, velhus, mindre offentlige institusjoner og lokalveier.

Innenfor utviklingsområdet Lørenskog sentrum kan boligformålet i tillegg omfatte andre formål der dette er i samsvar med reguleringsplan.

Krav til uteoppholdsareal og parkering er gitt som generelle bestemmelser i punkt 9 og 11.

19.2 Frittliggende småhusbebyggelse

For reguleringsplaner i punkt 35 Planliste – vil bestemmelsene i dette kapittelet, som er fastlagt i medhold av plan- og bygningsloven § 11-9 punkt 5, gå foran reguleringsplanens bestemmelser om største tillatte utnytting. Der reguleringsplaner angir formål småhus vil formålet frittliggende småhusbebyggelse gå foran dette.

Bestemmelsene under gjelder også for regulerte boligområder som det ikke er knyttet slike bestemmelser til, for bebyggelse på enkeltstående tomter utenfor regulert område og for tiltak som omfattes av pkt. 2.2.

19.2.1 Definisjoner

Frittliggende småhusbebyggelse:
Med frittliggende småhusbebyggelse menes eneboliger, eneboliger med én sekundærleilighet og tomannsboliger som ikke er fysisk sammenbundet med en annen bygning, for eksempel garasje over eller under bakken, felles grunnmur, mellomliggende trappekonstruksjoner, murer, tak eller andre bygningsdeler.

Sekundærleilighet:
Sekundærleilighet er en selvstendig boenhet i samme bygning som hovedboenheten, med kjøkken, oppholds-/soverom og sanitærrom. Sekundærleiligheten er klart mindre enn hovedboenheten, med bruksareal på mellom 30 m^2 og 50 m^2.

Boenhet:
En selvstendig boenhet inneholder alle nødvendige hovedfunksjoner som oppholdsrom, kjøkken, bad og toalett og har egen inngang, herunder inngang via felles trapperom og/eller felles inngangsparti med hovedboenhet. En

selvstendig boenhet kan ha intern forbindelse til øvrige boenheter. Definisjonen gjelder både for nybygg og eksisterende bygg.

19.2.2 Utforming

Ved alle tiltak innenfor frittliggende småhusbebyggelse gjelder reglene for utforming i punkt 8.1. I tillegg skal det legges særskilt vekt på å bevare og forsterke de kvalitetene og den karakteren områdene og enkelteiendommene har.

19.2.3 Bebyggelse og fradeling

Hver eiendom kan bebygges med maksimalt én boligbygning i form av frittliggende småhusbebyggelse.

Retningslinje for fradeling

Fradeling av tomter som er mindre enn 600 m², bør ikke tillates. I delesøknaden skal det dokumenteres at tomten kan bebygges i samsvar med bestemmelsene under pkt. 19-2.

19.2.4 Bebyggelsesstruktur

a. Ny bebyggelse skal tilpasses etablerte volumer, fotavtrykk, høyder og takform.
b. Ny bebyggelse skal innordnes etter fasadelinjer, byggegrenser mot vei og byggverks plassering på tomten.
c. Tilbygg til eksisterende bebyggelse skal tilpasse seg eller underordne seg eksisterende bygg i volum og utforming. Det opprinnelige bygningsvolumet skal i størst mulig grad opprettholdes.

19.2.5 Terrengtilpasning

a. Bebyggelse og veier skal plasseres i landskapet slik at de underordner seg landskapsrommet.
b. Terrenget på tomten skal være førende for valg av hustype. Huset skal tilpasses tomten, ikke omvendt.
c. Skjæringer og fyllinger skal opparbeides på en naturlig måte mot eksisterende terreng ved hjelp av slake skråninger eller liknende tiltak. Å sprenge bort terreng som gir synlige skjæringer og støttemur, skal unngås.

19.2.6 Tillatt høyde og utnyttelse

I småhusbebyggelse kan takets høyeste punkt eller mønehøyde være maks 9,0 meter og gesimshøyde maks 7,0 meter.

Det tillates ikke oppført bebyggelse utover de rammene for tillatt utnyttelsesgrad og høyder som følger av bestemmelsen under.

Maks tillatt % BYA er 30 %, forutsatt at:

a. For bygninger med skråtak tillates maks gesimshøyde 4,0 meter og maks mønehøyde 7,0 meter.
b. For bygninger med pulttak tillates gesimshøyde 7,0 meter og laveste gesims 4,0 meter.
c. For bebyggelse med flatt tak tillates det gesimshøyde på 4,0 meter.
d. For bebyggelse med annen takform tillates høyeste punkt 7,0 meter og gesims maks 4 meter.

Maks tillatt % BYA er 25 %, forutsatt at:

e. For bygninger med skråtak tillates maks gesimshøyde 7,0 meter og maks mønehøyde 9,0 meter.
f. For bygninger med pulttak tillates høyeste gesims 9,0 meter og laveste gesims 7,0 meter.
g. For bebyggelse med flatt tak tillates det gesimshøyde på 7,0 meter.
h. For bebyggelse med annen takform tillates høyeste punkt 9,0 meter og maks gesimshøyde 7,0 meter.

På bygninger med flatt tak beskrevet i punkt c) og g) tillates det i tillegg takoppbygg med maksimal gesimshøyde på 2,7 meter over tillatt gesims. Takoppbygget kan maksimalt utgjøre 20 % av den underliggende takflaten. Total størrelse skal ikke overskride 20 m^2. Det skal være godt tilbaketrukket fra gesims og minst 1 meter.

På bygninger med skråtak og annen takform tillates takopplett, takark og liknende med en samlet bredde på inntil 20 % av den underliggende fasaden. Total størrelse skal ikke overskride 20 m^2. Bygningsdelen skal være godt tilbaketrukket fra gesims og møne.

19.2.7 Mikrohus

Mikrohus er en selvstendig, frittliggende boenhet med alle hovedfunksjoner. Maks tillatt BRA eller BYA er 30 m². Maks. tillatt møne- eller gesimshøyde er 4,0 m.

Mikrohus kan være midlertidig eller fast bolig, og kan plasseres på eksisterende eiendom regulert til frittliggende småhusbebyggelse der det er frittliggende boligbygning fra før. Det tillates maks ett mikrohus per eiendom.

Avstand fra eksisterende bolig skal være minst 4 meter. Det skal være minst 4 meter fra tomtegrensen og minst 2 meter fra eksisterende garasje og uthus.

19.2.10 Store trær

Store trær med treets rotsone skal bevares. Det skal ikke foretas inngrep som gir trærne dårligere vekstvilkår.

Store trær defineres som trær med stammeomkrets over 90 cm målt 1 meter over terreng. Treets rotsone angis med en radius på minimum 4 ganger stammens omkrets målt 1 meter over terreng, men minimum 5. meter. Avstanden måles fra stammens ytterkant, jf. ordliste i planbeskrivelsen.

Bestemmelsen gjelder ikke i følgende tilfeller:

1. Ved dokumentert fare grunnet sykdom eller skade på trær.
2. Der trær er til hinder for nødvendig drift eller vedlikehold av eksisterende teknisk infrastruktur.
3. Når trær hindrer fri sikt i frisiktsoner.

Unntakene over gjelder ikke for trær som er underlagt særskilt vern gjennom annet lovverk.

19.3 Konsentrert småhusbebyggelse

19.3.1 Definisjon

Konsentrert småhusbebyggelse er rekkehus eller kjedehus. Et kjedehus er en bygning der to eller flere selvstendige boenheter er bygd sammen med mellombygg, som regel garasje eller carport, utebod eller liknende. Et rekkehus er en bygning med tre eller flere selvstendige boenheter bygd i en sammenhengende rekke med vertikalt skille – en felles skillevegg – mellom de enkelte boenhetene. Hver boenhet har egen inngang.

19.3.2 Tiltak på eksisterende konsentrert småhusbebyggelse

Ved tilbygg, påbygg eller annen endring av konsentrert småhusbebyggelse kan kommunen kreve at det utarbeides en felles utbyggingsplan for alle boenhetene.

20. Tjenesteyting

Innenfor arealformålet tjenesteyting kan også idrettsanlegg tillates.

21. Næring

Næring omfatter kontor, industri og lager. Annen næringsvirksomhet som ikke inngår i andre arealformål, kan tillates.

Innenfor felt N1 tillates kun bevertning.

22. Grønnstruktur

Områder avsatt til grønnstruktur omfatter parker, friområder, turdrag, naturområder o.l.

Tidligere vedtatte reguleringsplaner for idrettsanlegg gjelder fortsatt.

23. Kombinert bebyggelse anleggsformål

Områder avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål har følgende formål:

KBA1: Bolig/Næring

KBA2: Bolig/Næring

KBA3: Næring/Andre typer anlegg

KBA4: Bolig/Forretning/Tjenesteyting/Næring

KBA5: Bolig/Kontor/Tjenesteyting

KBA6: Bolig/Forretning

KBA7: Bolig/Tjenesteyting

KBA8: Tjenesteyting/Idrett

KBA9: Bolig/Tjenesteyting

KBA10: Bolig/Næring

KBA11: Forretning (plasskrevende varer)/Næring

Sak 1, Vedlegg 3: Planbestemmelser og retningslinjer til sluttbehandling 10.06.2026.pdf

BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER TIL HENSYNSSONER

24. Sikringssone for drikkevann (H110)

I nedbørsfeltet til drikkevannskilden i Nord Elvåga og Sør Elvåga innenfor Lørenskog kommune, vist som hensynssone H110, skal det ikke utøves aktiviteter eller gjøres tiltak som kan medføre fare for forurensning av drikkevannet.

Innenfor hensynssonen gjelder følgende for vann og avløp:

- Det tillates innlagt vann når det er gitt utslippstillatelse for sanitært avløpsvann og det er etablert et fullverdig renseanlegg, hvor svartvann går i tett tank og gråvann renses i henhold til gjeldende regler og forskrifter.
- Tett tank til svartvann skal etableres innenfor hovedbygningens grunnmur. Tanken skal være tilgjengelig for kontroll. Volum i tanken skal være sikret ved eventuell lekkasje.
- Innlagt vann i garasje eller uthus er ikke tillatt.
- Med innlagt vann menes vann fra vannverk, brønn, cisterneanlegg eller lignende som gjennom rør eller ledninger er ført innendørs.
- Det er ikke tillatt å slippe ut avløpsvann fra bobiler eller lignende.

25. Sikringssone T-bane (H190_1a og 1b)

Innenfor sone H190_1a tillates ikke:

- Tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1 bokstav a, b, k, l og m.
- Sprengningsarbeider, boring for energibrønner, andre brønner, jordvarme o.l.
- Andre tiltak over eller under bakken som etter en konkret vurdering kan være til hinder for fremføring av T-bane.

Forbudet mot tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1 gjelder ikke for tiltak som er midlertidige med en tidshorisont som medfører at disse ikke kommer i konflikt med bygging av T-bane. Slike tiltak kan ikke innebære peling, spunting, sprengning, boring, større utgravninger e.l.

Nødvendig utskifting og vedlikehold av offentlig teknisk infrastruktur er tillatt.

Tiltak i tråd med detaljreguleringsplan 2018002, *Skårer Vest felt 3A – 3B - 4 og 10*, vedtatt 14. mars 2018, er tillatt.

Innenfor sone H190_1b tillates ikke:

- Sprengningsarbeider, boring for energibrønner, andre brønner, jordvarme, peling, spunting, større utgravninger o.l.
- Andre tiltak over eller under bakken som etter en konkret vurdering kan være til hinder for fremføring av T-bane.

Nødvendig utskifting og vedlikehold av offentlig teknisk infrastruktur er tillatt.

26. Sikringssone tunneler (H190_2)

Innenfor sone H190_2 tillates ikke følgende tiltak uten at det foreligger tillatelse fra berørt eier av anlegg under bakken eller berørt myndighet:

- sprengningsarbeider
- boring for energibrønner, andre brønner, jordvarme e.l.
- andre arbeider, installasjoner eller tiltak i eller på grunnen som kan medføre rystelser eller på annen måte skade tunnel eller tunnelinnredning

27. Sikringssone VA-anlegg (H190_3)

Innenfor hensynssone for VA-anlegg tillates ikke plassering av bygg, sprengningsarbeider, spunting, pæling, boring for energibrønner og andre brønner, uten at det foreligger uttalelse fra eier av infrastruktur.

28. Faresone kvikkleire (H310)

Ved utarbeiding av reguleringsplan og byggesak innenfor hensynssonen må det dokumenteres tilstrekkelig sikkerhet mot områdeskred, jf. krav i TEK17 § 7-3

med veiledning. Sikkerhet mot områdeskred utredes i samsvar med NVEs veileder 1/2019 eller senere veiledere som erstatter denne.

29. Faresone flom (H320)

Bygninger og anlegg kan ikke oppføres innenfor hensynssone flomfare når det er til hinder for flomveien eller når nødvendig sikkerhet mot flom og erosjon ikke er ivaretatt.

30. Retningslinjer for hensynssone kulturmiljøer (H570)

Hensynet til bevaringsverdige kulturminner og kulturmiljø skal vektlegges særskilt ved planlegging og gjennomføring av tiltak.

31. Båndleggingssoner for naturvern (H720_1-6)

Båndleggingssonene H720_1-4 omfatter Østmarka nasjonalpark (720_1) og naturreservatene Ramstadslottet (720_2), Tretjernhøla (720_3) og Styggvannsdalen (720_4). For hvert av disse verneområdene gjelder egne forskrifter med bestemmelser hjemlet i gjeldende naturmangfoldloven.

Båndleggingssonene H720_5-6 omfatter to gamle trær. Vern av naturminnene Svenskefurua (720_5 Kinn naturminne) og Kurlandseika (720_6 Kurland naturminne) er hjemlet i naturvernloven av 1954.

32. Båndleggingssone for kulturminner - Lørenskog middelalderkirke (H730_1)

Lørenskog middelalderkirke og middelalderkirkegård er automatisk fredet. Det er ikke tillatt å iverksette tiltak som kan virke inn på den automatisk fredete kirken og kirkegården med mindre det foreligger dispensasjon fra kulturminneloven.

Alle tiltak innenfor kirkestedet skal vurderes av kulturmiljøforvaltningen opp mot bestemmelsene i kulturminneloven. Ved all planlegging av tiltak i kirkens omgivelser skal det tas hensyn til kirkens plassering og virkning i landskapet.

33. Båndleggingssone for kulturminner - Haneborgåsen (H730_2)

Området er båndlagt etter kulturminneloven. Inngrep i grunnen eller andre tiltak som kan virke inn på automatisk fredete kulturminner er ikke tillatt med mindre det foreligger dispensasjon fra kulturminneloven.

34. Båndleggingssone høyspentanlegg (H740)

Ny bebyggelse og anlegg skal ikke oppføres innenfor hensynssone for energianlegg og høyspennings luftlinjer H740.

Alt anleggsarbeid og alle terrenginngrep innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.

Ved forslag om å plassere ny bebyggelse og anlegg beregnet for personopphold nær høyspenningsanlegg som kan medføre magnetfeltnivåer

over 0,4 mikrotesla, er det krav om utredninger. Dette skal gi grunnlag for å vurdere bebyggelsens og anleggets plassering, og forebyggende tiltak for å redusere magnetfeltet.

RETNINGSLINJER FOR UTVIKLINGSOMRÅDENE

35. Generelle retningslinjer for utviklingsområdene

Utviklingsområdene skal ha gode lokalsentre og nabolag med variert tilbud av tjenester og kortreiste arbeidsplasser. Høy grad av kollektivbetjening samt gange og sykkel som transportform lokalt er et premiss for utvikling og fortetting i områdene. Utnyttelse og tetthet bør derfor være høyest nært kollektivknutepunkt. Ellers skal utbygging tilpasses landskap og ta hensyn til overganger til omkringliggende områder.

Tiltak som påvirker og preger lokalsamfunn og -miljø bør gjennomføres på bakgrunn av helhetlig planlegging. Arealbegrensning i kombinasjon med vekst og utvikling krever både sambruk og arealeffektive løsninger, men først og fremst at arealbehovene vurderes i sammenheng. Hensikten er å sikre at de viktigste behovene blir prioritert, samtidig som det legges til rette for størst mulig merverdi gjennom synergier. Belastningen på eksisterende infrastruktur og behovet for utbygging av kapasitet eller nye forbindelser/sammenhenger må utredes særskilt.

Det bør settes av tilstrekkelige arealer til holdeplass og reguleringsplass for buss.

Det bør settes av tilstrekkelige arealer til handel, tjenesteyting og bevertning som er tilpasset funksjonen til området og tilliggende byrom, inkludert bolignære gjenvinningspunkt for avfall, her under bytte- og delingsløsninger.

Det bør sikres areal til parker, møteplasser, torg og andre sosiale arenaer, for eksempel idrett. Det bør også vurderes om arealer kan brukes til flere formål samtidig. Ved planlegging og utforming av slike arenaer bør det legges vekt på trygghet og kriminalitetsforebygging.

Grønnstruktur og vassdrag bør ivaretas, styrkes og gjøres tilgjengelige for å sikre at alle som bor i eller bruker utviklingsområdene, har tilgang på gode grøntområder. Viktige natur- og miljøelementer bør ivaretas.

Bygningsmiljøer bør vise historisk kontinuitet som bidrar til stedets identitet. Ny bebyggelse bør utformes med høy kvalitet, og med estetisk uttrykk og form som hører til stedet og bygger opp under dets funksjon og identitet.

Bebyggelsen bør planlegges med utgangspunkt i å skape gode byrom. Det må tas hensyn til eksisterende bebyggelse når det gjelder struktur og sol- og skyggeforhold.

For bygninger som vender mot offentlige rom som hovedgater, parker og torg, gjelder følgende:

- *Førsteetasjer bør være åpne og høye. Det skal fortrinnsvis etableres service- eller næringslokaler. For øvrige områder kan fasader åpnes med vinduer inn til fellesarealer, inngangspartier og liknende.*
- *Det bør unngås å etablere boliger i førsteetasjer. Dersom boliger vurderes i en førsteetasje, må det tas hensyn til innsyn, for eksempel ved at etasjen er hevet eller gjennom en forhage med innsynskjerming.*
- *Fasader bør ha en særlig høy estetisk kvalitet. For store volumer bør det søkes å oppnå variasjon i ut trykk med tanke på høyde, materiale og bygnings kropp.*
- *Det bør ved videre fortetning forsøkes å i større grad utvikle lokale parker som har mangfoldig innhold for flere livsfaser.*

35.1 Lørenskog sentrum

Lørenskog sentrum skal utvikles videre bymessig med høy utnyttelse, høy kvalitet og blandede formål.

Solheim/Rolvsrud skal utvikles på en måte som gjenspeiler områdets status som kommunens hovedsenter. Offentlige bygninger, kulturtilbud og liknende legges primært til Solheim/Rolvsrud.

For området rundt Skårer syd bør det vurderes lokaler for et offentlig nærmiljøtilbud, som kultur og offentlige møteplasser.

Sentrum bør ha et detaljhandelstilbud som styrker sentrumsfunksjonen, fortrinnsvis lokalisert i tilknytning til Lørenskog bussterminal, Skårer Syd og langs Skårersletta. Dette er et område der det bør legges til rette for at mange reiser kollektivt, sykler og går.

Solheim og området rundt Lørenskog bussterminal er i dag det viktigste knutepunktet i Lørenskog. Nå planlegges et framtidig T-banestopp på Rolvsrud som vil utvide knutepunktet. Det planlegges også for en prioritert kollektivtrasé (Romerikslinja) i Solheimveien. I tillegg bør knutepunktet styrkes med et samlende gateknutepunkt i Skårersletta. Utviklingen av kommunens hovedsenter rundt bussterminalen og T-banestasjonen må ses i sammenheng.

Skårersletta skal utvikles som en bygate og et attraktivt byrom med et variert tilbud av tjenester og spesielt god framkommelighet for syklende og gående.

Området rundt Skårer gård blir den viktigste offentlige parken for Skårer, mens Rådhusparken er den viktigste offentlige parken for Solheim. Park- og grønnstrukturen i sentrum bør kobles sammen slik at det blir mulig å ferdes bilfritt og grønt gjennom hele sentrumsområdet.

Det bør søkes variasjon i boligtilbudet, spesielt i områder som ikke ligger i direkte tilknytning til Skårersletta.

Ved videre utvikling i sentrum vil kommunen vurdere områdereguleringer for de gjenværende transformasjonsområdene. Hensikten med områdereguleringene er å ivareta en helhetlig stedsutvikling og hensynet til framtidig T-bane. I den videre utviklingen av Lørenskog sentrum er Veiledende plan for offentlig rom (VPOR) for Lørenskog sentralområde som ble vedtatt i 2017, førende, samtidig som den har et kjent revisjonsbehov knyttet til senere års utvikling og årets vedtak om T-bane.

35.2 Lørenskog stasjonsområde

Lørenskog stasjonsområde skal videreutvikles som stasjonsby og kollektivknutepunkt med lokalsenterfunksjoner, bolig og næring.

Det bør legges spesielt stor vekt på attraktive forbindelser og god tilgang til jernbanestasjonen som er områdets kollektivknutepunkt.

Skårerveien/Ødegårdsveien skal være hovedgata i området.

Det bør legges til rette for et lokalt handel- og servicetilbud tilpasset daglig handel for lokalbefolkningen. Men området bør ikke utvikles til et alternativt handelstyngdepunkt som undergraver Lørenskog sentrums status som kommunesenter.

Grønne hovedakser som går gjennom området langs vassdragene i byggesonen og forbinder markaområdene nord og sør i kommunen, bør ivaretas og styrkes.

Ellingsrudelva er en viktig kvalitet i området. Elvebredden bør ivaretas og styrkes som en sammenhengende grønnkorridor for naturmangfold og overvannshåndtering, men kan stedvis gjøres allment tilgjengelig. Turdrag som binder sammen Haneborgåsen og Gjelleråsen og disse med Østmarka langs Ellingsrudelva og med Lørenskogstien, bør sikres. Nord for jernbanen bør en forbindelse følge Djupdalsbekken.

Ved videre utvikling bør infrastrukturbehov og framtidig arealbruk avklares i en områderegulering. Behov for offentlige formål i området, etablering av en «banegate» som et nytt byrom langs jernbanen, blågrønne aktivitetssoner langs vassdragene og ombygging av veier til attraktive bygater bør vurderes. Visjonsrapporten Lørenskog stasjonsområde – fra stasjon til sted fra 2019 er retningsgivende for planarbeid innenfor området.

35.3 Visperud

Visperud skal utvikles til et næringsområde med arbeidsplassintensiv næring. Utviklingen av Visperud bør sees i sammenheng med eksisterende kvaliteter og framtidige planer for Ellingsrud og Karihaugen i Oslo.

Det bør være attraktivt å reise kollektivt til Visperud, og utviklingen bør skje med framtidig T-banestasjon og prioritert kollektivtrasé (Romerikslinja) som utgangspunktet for mobilitetsløsningene.

Det bør utarbeides områdereguleringsplan for Visperud med sikte på en helhetlig utvikling. Planarbeidet bør utføres parallelt med den formelle planprosessen for T-bane til Lørenskog. Planarbeidet må løse blant annet trafikale utfordringer og overvannsproblematikk. Kommunens totale arealbehov for store næringsvirksomheter bør være med i vurderingen om framtidig utvikling. Utredninger av mulighetene for å introdusere boliger, idrettsanlegg og annen sosial infrastruktur kan inngå i en helhetlig planlegging. Rapporten Visjon for Visperud fra 2021 bør være retningsgivende for arbeidet.

Området bør ha en bymessig utforming som legger til rette for myke trafikanter. Ellingsrudelva bør framheves som en viktig kvalitet i området. Elvebredden bør gjøres allment tilgjengelig og opparbeides som et turdrag som binder Haneborgåsen/ Gjelleråsen sammen med Østmarka. Viktige natur- og miljøkvaliteter bør ivaretas.

35.4 Fjellhamar

Fjellhamar skal videreutvikles som et lokalsenter i tilknytning til Fjellhamar stasjon. Fjellhamar har en sentral kulturhistorisk betydning for hele kommunen. Verneverdige kulturminner og kulturmiljø bør derfor sikres og tas i bruk som en integrert del av stedet. Det innebærer at vern, gjenbruk og fortetting bør skje på kulturminnenes premisser. Det bør utredes hvorvidt Fjellhamar kan få et styrket kulturtilbud med utgangspunkt i den gamle industribebyggelsen på Fjellhamar bruk.

Det bør legges til rette for et lokalt handels- og servicetilbud for lokalbefolkningen. I forbindelse med gjenbruk av eksisterende bygningsmasse kan det åpnes for kulturtilbud av mer regional karakter.

Fjellhamarelva bør framheves som en viktig kvalitet i området. Elvebredden bør ivaretas som en sammenhengende grønnkorridor for naturmangfold og overvannshåndtering, men kan stedvis gjøres allment tilgjengelig.

Arbeidet med områdereguleringer for Fjellhamar skal ferdigstilles. Videre utvikling bør ha hovedfokus på å styrke og bygge opp lokalsenteret samt ivareta og styrke kulturmiljø og områdets identitet og særpreg.

35.5 Ahus/ Nordbyhagen

Ahus/Nordbyhagen (Ahus-området) skal utvikles som et campusområde for kunnskapsbasert og arbeidsplassintensiv næring og forskningsvirksomhet med utgangspunkt i sykehuset, sykehusrelatert virksomhet og «livsvitenskap»-segmentet.

Området kan i tillegg utvikles med nærsenterfunksjoner og boliger. Sykehusets arealbehov må ivaretas ved videre utvikling.

All utvikling og utbygging bør foregå med sikte på en kvalitativ og bymessig fortetting av eksisterende områder for bebyggelse.

Ved planarbeid som berører boligbebyggelsen fra etterkrigstiden nord for Sykehusveien bør kulturminneverdier kartlegges med sikte på avklaring av verneverdi.

Området rundt Ahus holdeplass, med nærhet til hovedinngangen til sykehuset, bør utvikles som et tydelig tyngdepunkt med attraktive møteplasser. Her bør det legges til rette for et lokalt handel- og servicetilbud for lokalbefolkningen.

Forbindelser til nærliggende sentre (Lørenskog sentrum, Fjellhamar og Strømmen) bør styrkes. Det bør sikres arealer for gateknutepunkt med forskjellige holdeplasser og reguleringsplasser for buss.

Det bør etableres en sammenhengende struktur av gang- og sykkelveier og grønnstruktur fra Ahus til den nærmeste togstasjonen på Fjellhamar. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplaner skal det sikres nødvendig areal til busstrasé med kollektivfelt/kollektivgate, bussholdeplasser og reguleringsplasser.

Utviklingen må hensynta og bygge opp under kollektivtilbudet til Ahus, blant annet med et forbedret busstilbud langs hovedlinjen øst/vest (prioritert kollektivtrasé, Romerikslinja) og til Fjellhamar.

Grønnstrukturen rundt Ahus-området bør ivaretas, og den blågrønne strukturen internt i området bør styrkes.

En helhetlig plan for området bør være fleksibel nok for å kunne møte behov for å videreutvikle sykehuset og kunnskapsbaserte næringer i området. Det kan benyttes uformelle planverktøy. Mulighetsstudie for Ahus-området fra 2021 bør være retningsgivende for planarbeidet. Planen bør beskrive en overordnet visjon for utviklingen av området, omhandle bebyggelsens forhold til offentlige rom og inneholde prinsipper for den fysiske utviklingen. Med den fysiske utviklingen menes utvikling av områdets hovedstrukturer, inkludert gatenett, busstrasé, gang- og sykkelnett, offentlige plasser, parker og grønne forbindelser og markeringspunkter. Planen bør også ha retningslinjer for utnyttelse og prinsipper for en kvalitativ fortetting. Alle videre utbyggingsprosjekter skal følge retningslinjene i helhetsplanen og nedfelles i detaljreguleringer.

RETNINGSLINJER FOR MARKA

36. Retningslinjer for planlagte løyper i Marka

Det vises til Temakart Planlagte løyper i Marka:

- *Løypa Igletjern–Bjørndalen kan oppgraderes og lyssettes uten krav om reguleringsplan. En forutsetning er at det ikke gjøres vesentlige terrenginngrep.*
- *Rundløypa Pålerud kan oppgraderes og lyssettes uten krav om reguleringsplan. Traseen kan justeres ved byggesaksbehandlingen.*
- *Løypa Bjørndalen–Mariholtveien kan lyssettes uten krav om reguleringsplan.*
- *Løypa Losby–Skullerud–Knuttjern kan opparbeides uten krav om reguleringsplan. Traseen kan justeres ved byggesaksbehandlingen.*
- *Løypa Skihytta–Åmotdammen kan lyssettes uten krav om reguleringsplan.*

Ridestitraseer kan opparbeides som ridesti uten krav om reguleringsplan. Traseene kan justeres ved byggesaksbehandlingen.

Traseer skal ha god tilpasning til landskapet, ta hensyn til viktige natur- og verneverdier, og ikke medføre tap av dyrka mark.

Unntaket fra krav om reguleringsplan gjelder for tiltak som ikke ville utløst krav om reguleringsplan utenfor Marka.

Lørenskog kommune

Lørenskog kommune

Hasselveien 6, Postboks 304, 1471 Lørenskog
Telefon: 67 93 40 00
postmottak@lorenskog.kommune.no
www.lorenskog.kommune.no

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

asplan
viak

Konsekvensutredning og ROS – kommuneplanens arealdel

Lørenskog kommune

Dato: 15.12.2025
Versjon: 2

asplanviak.no

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

asplan
viak

Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Lørenskog Kommune
Tittel på rapport:	Konsekvensutredning og ROS – kommuneplanens arealdel
Oppdragsnavn:	Revisjon av kommuneplanens arealdel
Oppdragsnummer:	641255-12
Utarbeidet av:	Ingeborg Austreng
KS	Sissel Mjølsnes
Oppdragsleder:	Ingeborg Austreng
Tilgjengelighet:	Åpen

Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS
02	15.12.2025	Rettet skrive feil og oppdatert illustrasjon	IA	
01	12.12.2025	KU og ROS kommuneplanens arealdel	IA	SM

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

Forord

Lørenskog kommune skal rullere kommuneplanens arealdel. I den forbindelse har Asplan Viak AS blitt bedt om å utføre en konsekvens-utredning inkludert risiko- og sårbarhetsanalyse, av kommuneplanens arealdel. Det er ikke lagt inn formålsendringer i forslaget til arealdel. Båndleggingssonen for T-bane har endret plassering og fått nye bestemmelser. Faresonen for flom er utvidet til å omfatte hele den beregnede aktsomhetssonen. I tillegg er det foreslått en del endringer i bestemmelsen til kommuneplanen. Dette er omtalt og det er utarbeidet en samlet konsekvensutredning av planen som helhet.

Planen er konsekvensutredet for ulike fagtema i tråd med krav fra Forskrift om konsekvensutredning.

I tillegg til konsekvensutredning er det gjort en risiko- og sårbarhetsvurdering av de hendelser som anses relevant ut ifra plannivå, de endringer som foreslås og nytt kunnskapsgrunnlag.

Utredningen er tilpasset plannivået.

Ås, 12.12.2025

Ingeborg Austreng
Oppdragsleder

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag 4

2. Om konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse 5

2.1. Kommuneplanens arealdel 5
2.2. Formålet med konsekvensutredning og avgrensning av utredningskravet 5
2.3. Metode for konsekvensutredning 6
2.4. Kommunens langsiktige arealstrategi, føringer i fastsatt planprogram 7

3. Konsekvensvurdering og ROS 9

3.1. Konsekvensutredning 9
3.2. Risiko og sårbarhet (ROS) 12

4. Vedlegg 23

4.1. Metode for ROS 23

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

1. Sammendrag

Konsekvensutredningen utgjør en viktig del av beslutningsgrunnlaget for kommuneplanens arealdel, og kommuneplanens arealdel omfattes alltid av kravet til konsekvensutredning. I konsekvensutredningen beskrives virkninger for miljø og samfunn for vesentlige arealendringer

Den samlede vurderingen av konsekvenser er gjort på grunnlag av endringer i kommuneplanbestemmelsene og endringer som ikke tidligere er konsekvensutredet. Det er tatt utgangspunkt i KU-forskriftens liste over vesentlige tema som bør utredes. I sum er det vurdert at planens fokus på fortetting i Lørenskog sentrum og de fire andre utviklingsområdene følger opp arealstrategien og støtter opp om en samordnet areal- og transportplanlegging. Dette bidrar til å følge opp nasjonale klimamål. Fokus på hvordan Lørenskog sentrum og lokalsentrene utvikles, samt økt fokus på grønne sammenhenger og sosial boligbygging kan bidra til å skape bedre steder.

I hovedsak er endringene i kommuneplanens bestemmelser kvalitative krav til tiltak og utvikling i kommunen, som i liten grad endrer utbyggingsmulighetene.

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

2. Om konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse

2.1. Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel skal angi hovedtrekkene i arealdisponeringen, rammer og betingelser for hvilke nye tiltak og ny arealbruk som kan settes i verk, samt hvilke viktige hensyn som må ivaretas ved disponeringen av arealene. Arealdelen til kommuneplan er et juridisk bindende dokument. Endringer som gjøres i arealdelen kan ha stor betydning for enkeltmennesker, virksomheter og samfunn.

2.2. Formålet med konsekvensutredning og avgrensning av utredningskravet

Konsekvensutredningen utgjør en viktig del av beslutningsgrunnlaget for kommuneplanens arealdel, og kommuneplanens arealdel omfattes alltid av kravet til konsekvensutredning, jf. Plan- og bygningsloven § 4-2, og Forskrift om konsekvens-utredninger (KU-forskriften).

Konsekvensutredninger (KU) skal beskrive virkninger for miljø og samfunn for:

- alle nye områder til utbyggingsformål
- eksisterende utbyggingsformål med vesentlig endret arealbruk
- områder med båndlegging dersom hensikten er senere utbygging
- endringer i bestemmelsene som gir vesentlig endrede utbyggingsbetingelser

Områder som tilbakeføres til LNF, og oppdatering av kommuneplankartet i henhold til regulering som er konsekvensutredet og vedtatt mellom to rulleringer av arealdelen, omfattes ikke av kravet til konsekvensutredning.

Formålet med konsekvensutredningen er å utrede planens virkninger for miljø og samfunn. Utredningen skal omhandle:

- Viktige miljø og samfunnsverdier i de foreslåtte utbyggingsområdene
- En beskrivelse av virkningene arealinnspillet kan få for disse verdiene
- Eventuelle avbøtende tiltak

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

2.3. Metode for konsekvensutredning

Konsekvensutredningen tar utgangspunkt i Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder Kommuneplanens arealdel - regjeringen.no, samt den utgåtte veilederen Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven (2012), og rapporten Gode eksempler på konsekvensutredning av kommuneplanens arealdel (Menon Economics og Sweco, 2020)

Konsekvensutredningen skal:

- utarbeides på bakgrunn av fastsatt planprogram
- være tilpasset plannivå
- være beslutningsrelevant
- ta utgangspunkt i relevant og tilgjengelig kunnskap, samt oppdatering og innhenting av ny om nødvendig

KU -forskriften stiller krav til at konsekvenser for enkeltområder skal vurderes hver for seg og at det skal gjøres en samlet vurdering av planforslaget som helhet. Det er i denne planen ingen endringer som gir så stor arealkonsekvens at de omfattes av kravet til konsekvensutredning. Det er likevel gjort en skjønnsmessig konsekvensutredning av de foreslåtte endringene. Videre er det gjort en samlet vurderingen av kommuneplanens arealdel. Denne er basert på utkast til plankart og planbestemmelser som legges frem til førstegangsbehandling. I tillegg er det sett på kommunens arealstrategi, samt nasjonale eller regionale føringer. Det er tatt utgangspunkt i KU-forskriftens liste over vesentlige tema som bør utredes, og den samlede konsekvensen av kommuneplanens arealdel for disse temaene.

2.3.1. Kort om metode for Risiko- og sårbarhetsanalysen

Ved utarbeidelse av ny arealdel skal det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som viser alle risiko- og sårbarhetsforhold ved planlagt arealbruk. Dette gjøres i henhold til plan- og bygningslovens § 4-3.

Det overordnede formålet med denne risiko- og sårbarhetsanalysen er å avdekke og dermed kunne forebygge risiko for samfunnsverdiene liv og helse, trygghet (stabilitet) og eiendom (materielle verdier).

ROS-analysen er gjennomført i tråd med DSB-veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens planlegging- Metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen» (DSB, 2017). Kommunens helhetlige ROS-analyse fra 2024 er lagt til grunn for vurderingene, sammen med relevante temakart fra NVE, DSB og NGU. Temaer som er vurdert er risiko for flom,

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 15.12.2025.pdf

overvann, skred og områdestabilitet, akutt forurensning, dambrudd, skogbrann, og svikt i drikkevannsforsyningen.

2.4. Kommunens langsiktige arealstrategi, føringer i fastsatt planprogram

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt i november 2020, og gjeldende arealdel ble vedtatt 15. mars 2023. I vedtatt planstrategi videreføres samfunnsdelen uten endringer, og det legges ikke opp til endringer av arealstrategien.

Planprogram

I vedtatt planprogram er det ikke lagt opp til å legge til rette for nye byggeområder utenfor byggesonen, eller andre større endringer av arealdel. Hensikten med å revidere arealdelen er å styrke denne som overordnet og strategisk plan, å holde planen oppdatert i tråd med overordnede føringer, å foreta nødvendige forbedringer av plandokumentene og å ta i bruk arealregnskap som har blitt utarbeidet siden gjeldende arealdel ble vedtatt.

Overordnet arealstrategi

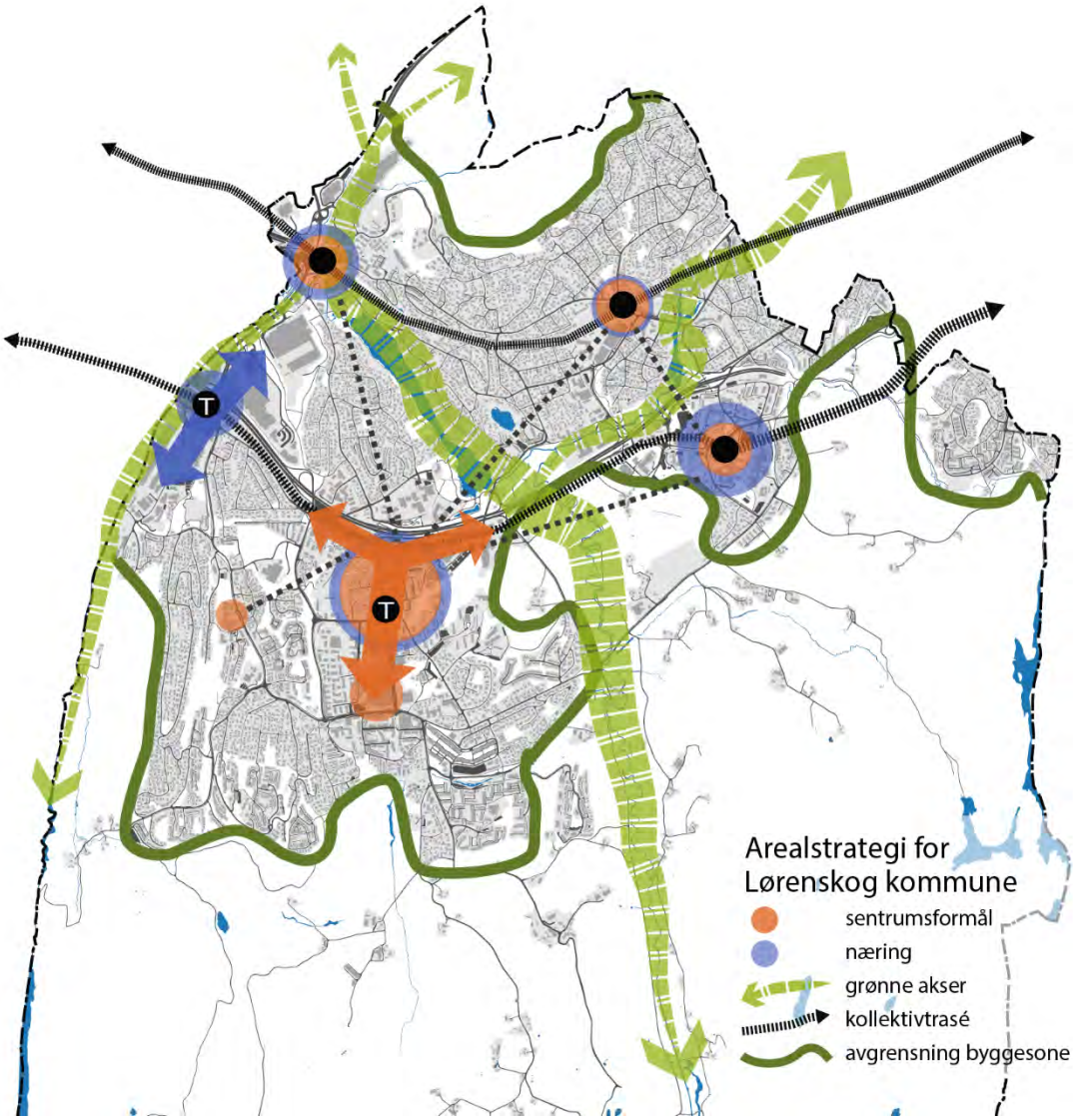
Overordnet arealstrategi gir føringer for arealutviklingen i kommunen. Gjeldende arealstrategi angir en avgrenset byggesone for Lørenskog, vist med grønn linje i illustrasjonen under. Innenfor denne sonen er det definert fem utviklingsområder hvor all vekst i hovedsak skal skje; Lørenskog sentrumsområde, Lørenskog stasjonsområde, Fjellhamar, Visperud og Ahus-området. Spesielt er det fokus på vekst i området Lørenskog sentrum. Områdene er differensiert med sentrumsformål og næring i illustrasjonen.

Det skal legges til rette for at bilen i størst mulig grad skal parkeres under jorda i parkeringsanlegg, slik at kommunens arealer mest mulig effektivt kan benyttes til boliger, sosiale møteplasser, offentlige velferdstjenester og andre formål som trenger arealer og skaper et godt og trygt lokalmiljø.

I tillegg er det lagt vekt på bevaring og utvikling av viktige grønne akser gjennom utbyggingssonen, og ivaretakelse av natur og jordbruksareal (LNF) utenfor byggesone.

I strategikartet angis hovedfokus i utvikling, næring og/eller sentrumsutvikling, for de fem utviklingsområdene. Dette er fulgt opp gjennom retningslinjer for de ulike utviklingsområdene, som er uendret fra gjeldende kommuneplan.

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf



Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 15.12.2025.pdf

3. Konsekvensvurdering og ROS

3.1. Konsekvensutredning

Det er kun der endringene i kommuneplanbestemmelsene fører til vesentlige endringer for miljø og samfunn at disse skal konsekvensutredes, for eksempel der det åpnes opp for vesentlige endringer i utnyttelse. Endringene i kommuneplanen er i hovedsak kvalitative krav som presiseres, men som i liten grad endrer utbyggingsmulighetene. Det er ingen konkrete endringer av arealformål, kun to endringer i hensynssoner. Ingen av disse endringene anses å medføre vesentlige endringer i utnyttelse eller på annen måte å være vesentlige for miljø og samfunn. Endringene anses derfor ikke å være konsekvensutredningspliktige. For de viktigste endringene er det likevel gjort en enkel konsekvensvurdering.

3.1.1. T-bane trasé med båndleggingssone

I gjeldende kommuneplan ligger det en sone for T-banetrasé som sikringssone med tilhørende bestemmelse; «*Inntil det foreligger en endelig trase for t-bane til Lørenskog sentrum, skal det innenfor hensynssone H 190_1 tas hensyn til framtidig t-banetrase ved planlegging og gjennomføring av tiltak. Kommunen kan etter en konkret vurdering forby tiltak som kan vanskeliggjøre framføring av t-bane.*»

Forlengelse av T-bane traséen fra Ellingsrud til Lørenskog er utredet på oppdrag av Akershus fylkeskommune, og kommunestyret har valgt å legge inn utredningens alternativ A som ny trasé med båndleggingssone. Denne traséen innebærer stasjoner på Visperud og Rolvsrud (midt på Skårersletta). For å sikre ny trasé er båndleggingssonen flyttet. Det er i kommuneplankartet lagt inn to ulike sikringssoner med bestemmelser:

H190_1a består av stasjonsområder og atkomstareal til tverrslag for T-bane til Lørenskog sentrum. Bestemmelser til denne sonen er

Innenfor sone H190_1a tillates ikke:

- *Tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1 bokstav a, b, k, l og m.*
- *Sprengningsarbeider, boring for energibrønner, andre brønner, jordvarme o.l.*
- *Andre tiltak over eller under bakken som etter en konkret vurdering kan være til hinder for fremføring av T-bane.*

Forbudet mot tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1 gjelder ikke for tiltak som er midlertidige med en tidshorisont som medfører at disse ikke kommer i konflikt med bygging

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

av T-bane. Slike tiltak kan ikke innebære peling, spunting, sprengning, boring, større utgravninger e.l. Nødvendig utskifting og vedlikehold av offentlig teknisk infrastruktur er tillatt.

Innenfor sone H190_1b tillates ikke:

- *Sprengningsarbeider, boring for energibrønner, andre brønner, jordvarme, peling, spunting, større utgravninger o.l.*
- *Andre tiltak over eller under bakken som etter en konkret vurdering kan være til hinder for fremføring av T-bane.*

Nødvendig utskifting og vedlikehold av offentlig teknisk infrastruktur er tillatt.

Flyttingen av båndleggingssonen medfører ikke nye områder til utbyggingsformål eller endringer i arealbruk. Den avsetter en sikringssone for fremtidig arealbruk, men bestemmelsene innebærer ingen åpning for utbygging, kun begrensinger på gjennomføring av andre tiltak innenfor sonen. Det er derfor vurdert at endringen ikke faller inn under de formelle kravene til konsekvensutredning for miljø og samfunn. Konsekvensene av etablering av T-bane vil måtte utredes når T-banen planlegges, eller det avsettes areal til denne i kommuneplanens arealdel.

Flyttingen av båndleggingssonen vil kunne ha konsekvenser for de områdene som omfattes av båndleggingssonen, da sonen med bestemmelse gir kommunen en hjemmel i kommuneplanen til å avslå tiltak som kan være til hinder for eller vanskeliggjøre framføringen av en fremtidig t-bane, uavhengig av hva de respektive område måtte være avsatt eller regulert til i dag. Sonen gir dermed noen restriksjoner på hvordan områdene innenfor båndleggingssonen kan bygges ut, men ikke på den planlagte arealbruken.

På grunn av det overordnende nivået og usikkerhet som knytter seg til båndleggingssonen, og det at den heller ikke avsetter areal til konkrete formål er det her vurdert at det ikke er hensiktsmessig å gå detaljert inn på risiko- og sårbarhetsforhold. Dette må vurderes nærmere ved videre studier og utredninger av t-bane traseen. Skredfare og grunnforhold, flom og overvann, samt ulykker vil være viktige tema.

3.1.2. Endring av faresone flom

Hensynssonen for flom i kartet utvides slik at den stemmer overens med NVEs aktsomhetssone for flom. Innenfor denne sonen kan bygg og anlegg ikke oppføres når det er til hinder for flomveien eller når nødvendig sikkerhet mot flom og erosjon ikke er ivaretatt. Dette innebærer at større arealer får krav til utredning av flomfare og sikkerhetsvurderinger i forhold til flom og erosjon. Utvidelsen antas i liten grad å påvirke mulighetene for utbygging, da de mest flomutsatte områdene allerede er inne i gjeldende

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

hensynssone, men vil kunne sikre at en planlegger på en måte som begrenser konsekvensen av en eventuell flom.

3.1.3. Konsekvenser av endringer i planbestemmelser og retningslinjer

Ved rullering av kommuneplanens arealdel er bestemmelsene gjennomgått og endret. I hovedsak er endringene kvalitative krav til tiltak og utvikling i kommunen, som i liten grad endrer utbyggingsmulighetene. Under omtales de endringene som er vurdert å kunne ha en betydning for utbyggingsmulighetene.

4.3. Utforming og sosial boligbygging og 8.2 boligsammensetning, og 8.2 MUA -krav for blokkbebyggelse

Kommunen har lagt inn en bestemmelse om at kommunen skal ha anledning til å kjøpe inntil 10 % av boligene i ethvert nytt boligprosjekt, og at en ved inngåelse av utbyggingsavtaler vil kunne stille krav om sosiale boformer og tekniske løsninger i bygg og boenheter for å ivareta behovene i kommunens boligplan. Denne endringen i bestemmelsene kan tilrettelegge for en boligmasse som dekker flere gruppers boligbehov, og kan f.eks. gi brukergrupper med svakere økonomi mulighet til å bo sentralt.

I kommuneplanens pkt 8.2 er det lagt inn en bestemmelse om at ved utvikling av 10 boliger, eller mer, skal det etableres felles innendørs oppholdsareal. I henhold til punkt 9.6 kan det der det planlegges for sosiale boformer med innendørs fellesarealer tillates ned mot 30 m^2 uteareal per boenhet, forutsatt at arealene er av god kvalitet. Bestemmelsene tilrettelegger for sosiale boformer, som kan bidra til å reduseres utenforskap og ensomhet.

Blågrønne strukturer og naturmangfold

I bestemmelsenes kap. 15 er det innarbeidet flere endringer som vektlegger ivaretagelse av blågrønne sammenhenger, grønne ferdselskorridorer og naturmangfold. Det er satt krav om at grønnstrukturer og naturområder skal ivaretas og sikres ved planlegging av alle byggeområder. Disse endringene innebærer samlet sett en sterkere vektlegging av grønne strukturer og naturmangfold i detaljplanleggingen, og vil kunne få positive konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse. Samtidig kan slike føringer medføre at enkeltområder blir vanskeligere å bygge ut, og begrense planleggings- og utbyggingstakten noe.

Frittliggende småhusbebyggelse
Det er foreslått endringer i bestemmelsene tilknyttet oppføring av småhusbebyggelse, for å gjøre disse entydige og enklere å saksbehandle etter. Endringene innebærer i liten grad noen endringer for utbyggingsmulighetene i kommunen.

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 15.12.2025.pdf

Store trær

Gjeldende kommuneplan har en bestemmelse om bevaring av store trær med stammeomkrets over 90 cm målt 1 meter over terreng. Denne er nå flyttet til bestemmelsene for småhusbebyggelse, og det er spesifisert når det kan gjøres unntak fra denne. Trær må ellers ivaretas i detaljplanleggingen. Endringen anses i hovedsak å gjøre saksbehandlingen enklere, og vil i liten grad påvirke utbyggingsmulighetene.

3.2. Risiko og sårbarhet (ROS)

Det er utarbeidet en helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for Lørenskog kommune fra 2024. Analysen har kartlagt uønskede hendelser, og eksisterende og fremtidig risiko- og sårbarhetsfaktorer i kommunen er identifisert gjennom analyser av aktuelle scenarioer for de uønskede hendelsene.

Den helhetlige ROS-analysen gir grunnlag for det videre arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i kommunen. Analysen er holdt på et overordnet nivå og går ikke i detalj på alle risikoforhold i kommunen, men gir informasjon om hvor det kan være hensiktsmessig å gjøre mer detaljerte vurderinger.

ROS-analysen for kommuneplanens arealdel, ser på de risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for planlagt utbygging. Den helhetlige ROS-analysen beskriver 14 hendelser/senarioer. Av disse er følgende hendelser vurdert ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel; flom, kvikkleireskred, akutt forurensing, dambrudd, og skogbrann, og svikt i drikkevannsforsyningen. Flom er i denne sammenhengen delt inn i flom og overvannsflom.

Det er ikke planlagt nye arealer til utbyggingsformål i planperioden som må risikovurderes.

Det er vurdert om det er endringer i kunnskap eller risiko for allerede eksisterende utbyggingsområder. Videre er det vurdert om disse endringene tilsier at det er behov for nye vurderinger og eventuelt endringer i arealdisponeringer, eller krav om ny/utvidet analyse ved regulerings- og byggesaker.

For å ivareta risiko- og sårbarhetsforhold i kommuneplanens arealdel er det lagt inn hensynssoner, jf. pbl. §§ 11-8 og 12-6, samt bestemmelser som gir føringer og ivaretar behovet for ytterligere kartlegging.

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

3.2.1. Flom

I kommuneplanen er faresone flom justert slik at det samsvarer med NVEs aktsomhetskart for flom. Dette er tilstrekkelig på kommuneplannivå, men forutsetter at det gjennomføres en konkret vurdering av flomrisiko i regulerings- og byggesaker. Dette er ivaretatt i kommuneplanbestemmelsene, og risikoen for ødeleggelse av bygg og anlegg på grunn av flom anses derfor som redusert.

3.2.2. Overvann

Klimaendringer fører til hyppigere og kraftigere nedbør. Sammen med økt fortetting og urbanisering, gir det stadig større utfordringer knyttet til håndtering av overvann

Overvannsflom forekommer ved store nedbørshendelser over kort tid. Dette er en konsekvens av tette flater, og av at avløpsnettet ikke er dimensjonert for å ta imot alt vannet som kan oppstå ved kraftige regnskyll.

Dersom det ikke planlegges og legges til rette for en god overvannshåndtering, vil overvannsflom kunne gi vesentlige materielle skader, samtidig kan det bidra til flom i vassdrag som allerede er flomutsatt.

Bestemmelsene til overvannshåndtering i kommuneplanen er innskjerpet noe i utkastet til ny kommuneplan. Det er fra tidligere krav om at det skal utarbeides en overordnet rammeplan for vann, avløp og overvann i alle reguleringsplaner. Risikoen for overvannsflom anses derfor som tilfredsstillende ivaretatt på dette plannivået.

3.2.3. Skred og områdestabilitet

Skred og områdestabilitet omhandler i denne ROS-analysen i hovedsak kvikkleireskred.

I hovedsak ligger byggesonen i Lørenskog kommune under marin grense og grunnen består av marine avsetninger og fyllmasser. I slike områder er det en risiko for kvikkleire. Det er i kommuneplanens satt krav om at det for alle planer og tiltak under marin grense skal gjøres en vurdering av fare for områdeskred i henhold til krav i pbl § 28-1 og TEK17 § 7-3 med veiledning, herunder NVEs veileder 1/2019 eller senere veileder som erstatter denne. Denne bestemmelsen er videreført fra gjeldende kommuneplan og det er ikke lagt ut nye områder til byggeformål. Risikoen for kvikkleirskred anses ikke som endret fra dagens situasjon.

Flom kan utløse mineralutvasking og erosjon og således medføre masseutglidning/ras. For områder hvor det både er kartlagt flomsoner og fare for marine avsetninger må disse to

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

faktorene sees i sammenheng. I Lørenskog gjelder dette flere områder som allerede er utbygd eller avsatt til utbygging, og forholdene rundt flom og grunnforhold må utredes videre i senere planfase. Sikkerhets/stabiliseringstiltak må vurderes slik det er krav om i kommuneplanbestemmelsene.

3.2.4. Akutt forurensning

Helhetlig risiko- og sårbarhets analyse for Lørenskog kommune omtaler risiko for akutt forurensing med utslipp til grunn og vassdrag som en hendelse med høy sannsynlighet og middels til høy konsekvens for de tre konsekvenskategoriene «liv og helse», «samfunnsstabilitet» og «materielle verdier». Risikoen omtales i hovedsak å være knyttet til transport av farlige stoffer på riksvei 159 og E6 og til eksisterende industri. Det er ingen storulykkevirksomheter i kommunen.

Det er ikke lagt inn noen arealendringer i kommuneplanen, og det er heller ingen endringer i risikobildet som tilsier at risiko for akutt forurensning blir påvirket av endringene i kommuneplanens arealdel. Risiko for akutt forurensning håndteres gjennom andre verktøy som vedlikehold av infrastruktur, tilsyn og beredskapsplanverk.

3.2.5. Dambrudd

Det ligger 11 dammer i Lørenskog kommune, og ytterligere tre ligger ved kommunegrensene. Dambrudd kan føre til fare for mennesker, miljø og eiendom ved en plutselig «flombølge» i det demningen brister og boliger, næringseiendommer og veier vil bli oversvømt.

I helhetlig ROS for kommunene er sannsynlighet for dambrudd i Lørenskog er vurdert å være lav. Det er planlagt rehabilitering av dammene i perioden 2024 -2026, og etter dette vil sannsynligheten for dambrudd være svært lav, konsekvensene er vurdert å være fra middels til høye. Det er ikke lagt opp til noen endringer i kommuneplanens arealdel som vil øke risikoen for dambrudd eller følgehendelser av dette.

3.2.6. Skogbrann

Risikoen for skogbrann i plansammenheng er i hovedsak knyttet til spredning av skogbrann til bebyggelse. I helhetlig ROS for kommunen er sannsynlighet for skogbrann vurdert å være middels, med antatt økende sannsynlighet på grunn av klimaendringene. Sannsynligheten er i hovedsak knyttet til Østmarka og andre større skogsområder. Mange av boligområdene i Lørenskog er skilt fra skogsområder med dyrka mark eller infrastruktur. Der det ligger bebyggelse inntil skogen vil det være risiko for spredning ved skogbrann, men ettersom det ikke er lagt opp til noen endringer i kommuneplanens arealdel endres

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

ikke risikoen. Risiko for spredning av skogbrann må håndteres i kommunale beredskapsplaner, og kan eventuelt være en del av risikovurderingen på reguleringsplannivå, slik DSB sin veileder for ROS-analyser legger opp til.

3.2.7. Svikt i drikkevannsforsyningen.

Svikt i drikkevannsforsyningen er indentifisert som en risiko i helhetlig ROS for Lørenskog. I kommuneplanens arealdel er det innarbeidet sikringssone for drikkevann (H110) med tilhørende bestemmelser i nedbørsfeltet til Nord Elvåga og innarbeidet sikringssone. Risikoen anses som tilstrekkelig håndtert på kommuneplannivå.

3.2.8. Konsekvenser av de samlede endringene i kommuneplanens arealdel

Den samlede vurderingen av konsekvenser på planområdenivå er gjort på grunnlag av endringer i plankart og planbestemmelser. Det er tatt utgangspunkt i KU-forskriftens liste over vesentlige tema som bør utredes, og den samlede konsekvensen av kommuneplanens arealdel for det enkelte tema..

I sum er det vurdert at planens fortsatte fokus på fortetting i Lørenskog sentrum og de fire andre utviklingsområdene følger opp arealstrategien og støtter opp om en samordnet areal- og transportplanlegging. Dette bidrar til å følge opp nasjonale klimamål, samt bevaring av naturmangfold, landskap og dyrka mark. Endringene i kommuneplanbestemmelsene bidrar særlig til å gi bedre verktøy for å bevare grønne strukturer og naturmangfold, gi bedre muligheter for sosial boligbygging og å skjerpe kravet til vurdering av flomrisiko i en del byggeområder. Samtidig sikres ny trasé for T-bane, noe som kan medføre brems i en del tiltak innenfor den nye hensynssonen i kommuneplanen.

Temaer	**Arealstrategi og regionale og nasjonale føringer**	**Vurdering/Oppsummering**
Transport/ATP	• Byggesonen i gjeldende arealdel skal ikke endres, og markagrensen ligger fast • Fokus på fortetting og utvikling i fem utpekte utviklingsområder, med mulighet for god kollektivdekning. • Forbindelser og tilgjengelighet mellom togstasjoner, bussterminal	Kommuneplanen legger til rette for fortetting i fem utviklingsområder med god kollektivtilgjengelighet, og er i tråd med overordnede statlige og regionale føringer for areal og transport. Byggesonen skal ikke endres, og gjennom å legge inn en båndleggingsone for T-bane med stasjon i sentrum, samt videreføre den juridiske linjen for en høyfrekvent kollektivstreng

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

	og sentre har behov for forsterkning både med hensyn til bussmating og gang- og sykkeltrafikk.	gjennom kommunen legger kommunen til rette for et bedre kollektivtilbud. Parkeringsbestemmelsene er strammet noe inn, noe som kan gi grunnlag for mer bruk av kollektiv, sykkel og gange.
Klimavennlig arealplanlegging	• Omstillingen til lavutslippssamfunnet og bidrag til oppnåelse av klima- og miljø målene prioriteres gjennom arealplanlegging som reduserer utslipp, arealbeslag og transportbehov. • Øke andelen gående, syklende og kollektivreisende – grønn mobilitet • Omdisponering og nedbygging av karbonrike arealer, inkludert myr, tidevannssump og andre typer våtmark og skog, unngås så langt som mulig, slik at arealenes evne til lagring og opptak av karbon opprettholdes.	Kommunens arealregnskap viser at dersom kommunen bygger ned ubebygde arealer innenfor byggesonen som er avsatt til utbyggingsformål vil dette medføre et utslipp på i overkant av 22 000 tonn CO_2 ekvivalenter. Denne nedbyggingen er langt lavere enn om en hadde bygget ned tilsvarende arealer med grønnstruktur, skog eller annet. Kommuneplanen legger ikke opp til nedbygging av myr, og kun 216 daa skog. Kommunens utbyggingsmønster gir også et godt utgangspunkt for reduserte klimagassutslipp fra transport. Tilrettelegging for T-bane, fokus på en kollektivstreng med et høyintensivt busstilbud og strengere parkeringsbestemmelser kan legge til rette for mer klimavennlige mobilitetsformer. Det er satt krav i planbestemmelsene om at kommunens bygg skal tilpasses fornybar energi, og at solceller skal vurderes ved planlegging av kommunale bygg
Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap	• Ved revidering av kommuneplanens arealdel, vurderer kommunen om tidligere godkjent arealbruk skal endres av hensyn til klima, naturmangfold, kulturmiljø, jordvern, reindrift, klimatilpasning, samfunnssikkerhet og et hensiktsmessig utbyggingsmønster	Kommunedelplan for kulturminner ble fulgt opp ved forrige revisjon av KPA gjennom innarbeiding av bestemmelser og hensynssoner som styrker vernet av kulturminner og kulturmiljøer. Den reviderte kommuneplanen legger ikke opp til endringer som påvirker kulturminner.
Landskap	• Marka, landbruksområdene og blågrønne verdier skal ivaretas og sikres	Kommuneplanens bestemmelser om grønnstrukturer og blågrønne strukturer er revidert og presiserer at sammenhengende grønnstrukturer skal ivaretas i all planlegging. I

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 15.12.2025.pdf

	• Viktig naturmangfold, jordbruksareal, vannmiljø, friluftslivsområder, overordnet grønnstruktur, kulturmiljø og landskap kartlegges og sikres i planleggingen. Samlede virkninger av eksisterende og planlagt arealbruk vektlegges.	temakart grønnstruktur vises fremtidige sammenhengende grøntdrag i tillegg til eksisterende grøntstruktur og utvalgte naturverdier.
Folkehelse	• Det skal skapes gode steder, bo- og boligområder. • Bedre nettverk av turveier, snarveier, gangveier og sykkelveier. • I byer og tettsteder lokaliseres boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser, handel og tjenestetilbud slik at de bidrar til å styrke stedenes attraktivitet og bygger opp under sentrumsfunksjonene. Sentrumsområdene utvikles og følges opp i samarbeid med private aktører og innbyggerne. • Det settes av tilstrekkelige arealer av god kvalitet til grønnstruktur, uterom og møteplasser som stimulerer til fysisk aktivitet, • naturopplevelse og sosialt fellesskap, samtidig som byer og tettsteder utvikles gjennom fortetting og transformasjon.	Det er lagt inn en hjemmel i kommuneplanen som sikrer at kommunen gjennom utbyggingsavtaler kan kjøpe inntil 10 % av boligene i etter hvert nytt boligprosjekt, og at kommunen ved inngåelse av utbyggingsavtaler kan stille krav om tekniske tilpasninger og sosiale boformer. Dette kan fremme sosial boligbygging og gi muligheter for flere ulike befolkningsgrupper i samme område. Sosiale boformer kan være et verktøy for å hindre utenforskap og ensomhet. Det er gjort en presisering i kommuneplanbestemmelsene om at offentlig grønnstruktur ikke inngår i byggeprosjekters uteoppholdsareal, noe som sikrer at innbyggerne får både tilstrekkelig privat og offentlig uteoppholdsareal. Kommuneplanen legger fremdeles til rette for områdeutvikling med sentrumsfunksjoner som gir innbyggerne mulighet til å nå tjenester og andre målpunkter på kort tid. Bestemmelsene om sammenhengende grønnstruktur og retningslinje om dekningsgrad av parker, er med på å fremme at det settes av tilstrekkelig grønnstruktur. Drikkevannskilden Elvåga er sikret med bestemmelsesområde i kommuneplanen, og sikrer befolkningen rent drikkevann.
Landbruks-interesser (herunder jordvern)	• Fylkeskommuner og kommuner bidrar til å styrke jordvernet og at arealforvaltningen bidrar til å	Det legges ikke til rette for nye utbyggingsområder på arealer med landbruksinteresser. Ifølge Akershus fylkeskommunes arealregnskap legger

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 15.12.2025.pdf

	nå målet om redusert omdisponering av matjord i tråd med ny jordvernstrategi fra 2023. • Ved planrevisjoner er det viktig å vurdere om arealer som tidligere har blitt avsatt til formål som innebærer omdisponering av dyrka jord, men som ennå ikke er utbygd, skal tilbakeføres til landbruks-, natur-og friluftsformål	gjeldende planer opp til nedbygging av 2 daa dyrka mark og 26 daa dyrkbar mark. De 2 daa dyrka mark det er snakk om er innmarksbeite. Det er ikke gjort noen ny vurdering av behovet for arealene ved denne revisjonen.
Naturmangfold	• Viktig naturmangfold, jordbruksareal, vannmiljø, friluftslivsområder, overordnet grønnstruktur, kulturmiljø og landskap kartlegges og sikres i planleggingen. Samlede virkninger av eksisterende og planlagt arealbruk vektlegges.	Kommuneplanen legger ikke til rette for nye utbyggingsområde, og reduserer slik presset på naturmangfold utenfor dagens byggesone. Bestemmelsene for å ivareta grønnstruktur og naturmangfold er generelle, men innskjerpet i kommuneplanens bestemmelser. Videre er bestemmelsen for bevaring av store trær oppdatert, og det er innarbeidet en retningslinje for å bevare verdiene i raviner. Kommunen har også oppdaterte kartlegginger av store trær og raviner som vil gjøre det lettere å ivareta naturmangfold i konkrete arealsaker. Kommunen har i planbeskrivelsen lagt inn et mål om arealnøytralitet. Det skal også utarbeides retningslinjer for planlegging av skogsbilveier, noe som kan bidra til å redusere arealtap.
Barn og unges oppvekstsvilkår	• Det skal legges til rette for utviklingen av god steder og boligområder • Det skal tilrettelegges for trygg og miljøvennlig transport • Tilrettelegge for myke trafikanter • Prioritering av gode utearealer	Kommuneplanen har krav til minste uteoppholdsareal og retningslinje for avstand til park, grønnstruktur. Kommunen har også lagt inn grønne sammenhenger, både eksisterende og fremtidige som skal hensyntas i planleggingen. Dette er positivt for å sikre barns nærmiljø og lekearealer. Fortetting kan likevel føre til nedbygging av barns lekearealer, og gjøre at flere barn vil ha et nærmiljø med støy. Videre kan den store anleggsaktiviteten i område medføre støy, støv og at snarveier og lekearealer blir midlertidig utilgjengelig. Det er satt krav i kommuneplanen om at minste uteoppholdsareal for skoler, barnehager og

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

		pleieinstitusjoner ikke skal ha et støynivå luftkvalitet som overskrider grenseverdiene i gul sone i T1442/2021. Bestemmelsen sikrer dermed at barna får et tilstrekkelig støyfritt uteareal.
Forurensning (forurensning av jord og vann)	• Planleggingen bidrar til å sikre naturverdier og god miljøtilstand i vann. • Fylkeskommunene og kommunene i Oslofjordens nedbørsfelt følger opp helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord i arealplanleggingen.	Det er i punktet dokumentasjonskrav satt krav til redegjørelse for hvordan tiltak påvirker tilstanden i vannforekomster. Bestemmelsen om overvann er oppdatert, slik at den er strengere, dette kan bidra til mindre avrenning av forurensning til vannforekomster. Det er også satt krav om sikring av blågrønne strukturer, gjenåpning av bekkeløp og forbud mot snøopplag på arealer med avrenning mot vassdrag. Videre er vannforskriftens forbud mot tiltak som kan forringe miljøtilstanden innarbeidet. Det er lagt inn krav om miljøoppfølgingsplan for alle større anleggsprosjekter, noe som kan hindre forurensning av vann og grunn. Det er lagt inn krav om gjenbruk av masser, noe som kan bidra til mindre forurensning av masser på avveie.
Virkninger som følge av klimatilpasning **Flom og overvann** **Skred**	• Arealbruk planlegges slik at overvann og fare knyttet til flom, erosjon, skred, havnivåstigning, stormflo og annen naturfare håndteres forsvarlig. • . Bevaring og restaurering av naturområder, eller etablering av naturbaserte løsninger, vurderes for å tilpasse samfunnet til klimaendringene.	Helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse er fulgt opp i kommuneplanen. Det er lagt inn nye føringer for overvannshåndtering, slik at en skal kunne begrense overvannsflom og konsekvensene av en slik flom Hensynssone for flom er oppdatert slik at den stemmer overens med NVEs aktsomhetssone for flom. Det er lagt inn bestemmelser om bevaring av blågrønne strukturer og krav om vurdering av gjenåpning av vassdrag, noe som kan bremse og begrense eventuell flom For å begrense risiko for skred er det er krav i kommuneplanbestemmelsene om at det for alle planer og tiltak under marin grense skal

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 15.12.2025.pdf

		gjøres en vurdering av fare for områdeskred i henhold til veileder.
Friluftsliv og rekreasjon (Blågrønne strukturer)	• Den blågrønne strukturen skal legge til rette for aktiviteter (lek, friluftsliv, idrett), rekreasjon og ferdsel • Bedre nettverk av turveier, snarveier, gangveier og sykkelveier,	Store deler av kommunens areal er omfattet av markaloven, og dermed sikret for friluftslivsbruk. Kommuneplanens bestemmelser om grønnstrukturer og blågrønne strukturer er revidert og presiserer at sammenhengende grønnstrukturer skal ivaretas i all planlegging. I temakart grønnstruktur vises fremtidig sammenhengende grøntdrag i tillegg til eksisterende grøntstruktur og utvalgte naturverdier. Det er lagt inn en retningslinje om minsteavstand til park/grønnstruktur ved nye boligprosjekter, og krav om aktivitetsflater både i parker og skolegårder. Samlet sett bidrar disse bestemmelsene til å oppfylle kommunens arealføringer for temaet.
Støy – og luftforurensning	• Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres ved å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, effektiv arealbruk og avgrensede sentrumsområder og tettsteder. • Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres ved å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, effektiv arealbruk og avgrensede sentrumsområder og tettsteder.	Ett ytterligere økt fokus på fortetting, og unntaksbestemmelser knyttet til etableringer i utviklingsområdene vil kunne medføre at flere boliger blir utsatt for støy og luftforurensning. Det er lagt inn krav om miljøoppfølgingsplan for alle større anleggsprosjekter og krav om plan for avbøtende tiltak og varslingsruter ved støy. Dette kan redusere plager knyttet til støy og partikkelforurensning. Det tiltrettelegges for bygging av ny T-bane, et høyintensivt busstilbud og grønn mobilitet, noe som på sikt kan redusere støyplagene fra veitrafikk.
Kjente mineralressurser og massehåndtering	• Helhetlig masseforvaltning avklares i regionale og kommunale planer. Planer for større bygge- og anleggsarbeider avklarer hvordan overskuddsmasser skal disponeres og hvordan nødvendig areal til	Det er lagt inn et krav til massebalanse i bestemmelsene for å sikre gjenbruk av overskuddsmasser, samt et krav om plan for jordflytting ved omdisponering av jordbruksarealer. Planen legger ikke opp til nedbygging av kjente mineral, grus- eller pukkresurser.

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - oppdatert 15.12.2025.pdf

	håndteringen skal sikres. Muligheten for ombruk og materialgjenvinning vurderes, og massebalanse bør tilstrebes	
Beredskap og ulykkesrisiko	• Samfunnssikkerhet og beredskap vektlegges i planleggingen. Risiko- og sårbarhetsanalyser bygger på oppdatert kunnskap og legges til grunn for plan- og byggesaksbehandlingen.	Kommunen har utarbeidet en helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse i 2024. Relevante risikoer er vurdert for kommuneplanens arealdel. Risikoene er ivaretatt på dette plannivået.

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 15.12.2025.pdf

Kilder

- Kommuneplanens arealdel 2026-2038. Forslag til nye planbestemmelser og retningslinjer. Utkast til behandling i kommunestyret 11.02.2026, oversendt 10.12.2025
- Kommuneplanens arealdel 2026-2038. Forslag til ny planbeskrivelse. Utkast til behandling i kommunestyret 11.02.2026, oversendt 10.12.2025
- T-baneforlengelse til Lørenskog. Traséoptimalisering. 05.09.2025. Norconsult og Ruter
- Helhetlig risiko og sårbarhetsanalyse. Lørenskog kommune 2024 fullversjon
- Planprogram for Lørenskog kommuneplans arealdel, fastsatt av kommunestyret 26.3.2025
- DSBs veileder for ROS-analyser (2017)
- Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027 - regjeringen.no
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet - regjeringen.no
- To nye statlige planretningslinjer for klima og arealbruk - miljodirektoratet.no
- Arealregnskap Lørenskog, Asplan Viak. 27.01.2024
- Naturbase.no
- Artskart.no
- Askeladden.no Kulturminnesok.no
- NIBIO Kilden.no
- NVE Atlas
- Ruter.no
- vann-nett.no
- Geologiske kart | NGU
- Kommunekart.com
- NVEs databaser, (aktsomhetskart, kvikkleirekartlegging, flomsonekartlegging)
- Arealregnskap i Akershus, Buskerud og Østfold - Akershus fylkeskommune

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 15.12.2025.pdf

4. Vedlegg

4.1. Metode for ROS

ROS- analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som er vesentlige for om arealet er egnet for ønsket bruk, og eventuelle endringer i risiko og sårbarhetsforhold som følge av utbyggingen, jf. PBL. § 4-3. Målet er å identifisere og forebygge uønskte hendelser slik at tap av liv og helse eller materielle verdier og infrastruktur kan unngås, eller bli så små som mulig.

Kommunene skal ha overordnet og helhetlig ROS-analyse basert på Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps (DSB) «Veileder til helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse i kommunen» fra 2014. De helhetlige ROS-analysene skal gi en overordnet oversikt over risiko og sårbarhet. ROS-analysen som gjøres til kommuneplanens arealdel, må som minstekrav avdekke *potensiell fare*.

ROS-analysen omfatter:

- Risiko- og sårbarhetsforhold som er vesentlig for å ivareta samfunnssikkerhet
- Forhold i omkringliggende områder som kan få konsekvenser for samfunnet
- Mulige konsekvenser av utbyggingen for omkringliggende områder
- Endringer i risiko- og sårbarhetsforhold som følge av planlagt utbygging
- Risiko- og sårbarhetsforhold i kombinasjon, herunder vurdering av endrede konsekvenser når det legges klimapåslag for relevante naturforhold
- Vurderinger av om kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for å vurdere risiko og sårbarhet, eller om ROS-analysen må følges opp gjennom nærmere kartlegginger.

ROS-analysene sier noe om beredskapsnivået i området i dag, og peker på svakheter og på hvilke tiltak som må til for å oppnå akseptabel risiko og fornuftig beredskap, mellom annet i samsvar med Lov om kommunal beredskapsplikt.

Identifiserte mulige uønskede hendelser er nærmere vurdert med hensyn til sannsynlighet, konsekvenser, risiko og usikkerhet. Vurdering av eksisterende risikoreduserende barrierer og områdets/objektets evne til motstand (sårbarhetsvurdering) inngår i vurdering av sannsynlighet og konsekvens.

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

Sannsynlighet er definert ut ifra hvor ofte en uønsket hendelse kan inntreffe basert på erfaring, fagkunnskap og tilgjengelig informasjon. De ulike kategoriene for sannsynlighet er vist i tabellen under.

Tabell 3-3: Sannsynlighetskategorier

SANNSYNLIGHET	TIDSINTERVALL	SANNSYNLIGHET PR. ÅR
Høy	Oftere enn 1 gang i løpet av 10 år	> 10 %
Middels	1 gang i løpet av 10-100 år	1-10 %
Lav	Sjeldnere enn 1 gang i løpet av 100 år	< 1%

Kartdatabaser som er bruk i arbeidet med ROS-vurderingene er flere steder vist som aktsomhetsområder. Aktsomhetskartene viser potensielle fareområder, og faregraden er ikke tallfestet og gir oss derfor ikke opplysninger som sannsynligheten eller gjentagelsesintervallet for den eller de farene som kartet omhandler.

Konsekvens for uønsket hendelse kan defineres som en mulig følge av en uønsket hendelse, og fastsettes ved bruk av følgende matrise:

Tabell 3-1: Matrise for fastsetting av konsekvens

KONSEKVENSVURDERING			
	Konsekvenskategorier		
Konsekvenstyper	Store	Middels	Små
Liv og helse	Ulykke med dødsfall eller personskade som medfører varig mén; mange skadd	Ulykke med behandlingskrevende skader	Ingen alvorlig/ få/små skader
Stabilitet	System settes varig ut av drift.	System settes ut av drift over lengre tid	Systembrudd er uvesentlig
Materielle verdier	Uopprettelig skade på eiendom	Alvorlig skade på eiendom	Uvesentlig skade på eiendom

kan overføres til framtidig sannsynlighet. Mangel på kunnskapsgrunnlag og andre forhold som medfører usikkerhet er beskrevet i skjemaet for analyse av risiko for aktuelle hendelser.

Risikovurdering av naturhendelser av typen flom, stormflo og skred, er gitt spesielle regler gjennom Byggteknisk forskrift (TEK17), kapittel 7. Utgangspunktet er at byggverk skal plasseres og utføres slik at det oppnås tilfredsstillende sikkerhet mot skade eller vesentlig ulempe fra naturpåkjenninger. Også endringer i forutsetninger for skade for eksisterende bebyggelse skal vurderes (jf. TEK 17, §7-1).

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse - datert 15.12.2025.pdf

Risiko for denne type naturhendelser regnes som aktuell dersom planområdet faller innenfor NVEs landsdekkende aktsomhetskartlegginger eller dersom andre egenskaper ved terreng og løsmasseforhold tilsier skred- eller flomfare i området. På reguleringsplannivå skal det utarbeides faresonekart av personer med dokumentert kompetanse innen aktuelt fagområde. I enkelte områder og kommuner kan det allerede være utarbeidet områdevise faresonekart forut for reguleringsplanarbeidet.

Sak 1, Vedlegg 4: Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse datert 15.12.2025.pdf

asplan viak

Sak 1, Vedlegg 5: Oversikt over endringer i plandokumenter.pdf

Bestemmelser og retningslinjer

Kapittel	Endring i forhold til planforslaget som var på høring til 7. april
Generelle bestemmelser og retningslinjer (1-18)	
11. Mobilitet og parkering	Minimumskrav til sykkelplasser for blokkbebyggelse er redusert fra 2,2 til 1,8 per boenhet. Minimumskravet til sykkelplasser for konsentrert småhusbebyggelse er redusert fra 2,5 til 2 per boenhet. Minimumskravet til sykkelplasser for kontor er redusert fra 2,5 til 2 per 100 m^2 BRA. I teksten om brukbarhet er kravet om fri høyde på 2,6 meter (for plasser til forflytningshemmede i parkeringsanlegg) fjernet fra høringsforslaget.
19.2.10 Store trær	Bestemmelsen er forenklet ved at avsnittet med krav til forvaltningsplan er fjernet og at kun ett avsnitt med unntak beholdes. Det er påpekt at unntaket for fare grunnet sykdom eller skade krever dokumentasjon.
Bestemmelser og retningslinjer til arealformål (19-23)	
22. Grønnstruktur	Det er lagt til en ny bestemmelse som definerer omfanget av formål innenfor hovedformålet grønnstruktur og påpeker at tidligere vedtatte planer for idrettsanlegg fortsatt gjelder her.
23. Kombinert bebyggelse anleggsformål	Det er lagt inn en ny bestemmelse som lister opp alle kombinert bebyggelse og anleggsformål med nummerering og underformål. (Dette var tidligere markert direkte på plankartet.)
Bestemmelser og retningslinjer til hensynssoner (24-34)	
24. Sikringssone for drikkevann (H110)	Bestemmelsen om restriksjoner i nedbørsfeltet til Elvåga er forenklet ved at punktene om friluftliv og husdyrhold er fjernet. (Dette er likevel dekket av første avsnitt.)
25. Sikringssone T-bane (H190_1a og 1b)	Det er lagt til en setning som sikrer gjennomføring av tiltak i tråd med vedtatt plan for Skårer Vest, innenfor sone H190_a.
34. Båndleggingssone høyspentanlegg (H740)	Bestemmelsen er tydeligere med krav til avklaring av anleggsarbeid og terrenginngrep med ledningseier.
Retningslinjer for utviklingsområdene (35)	
35. Generelle retningslinjer for utviklingsområdene	I andre avsnitt er behovet for helhetlig planlegging knyttet til konsekvensene av større tiltak, behovet for sambruk, arealeffektive løsninger og en helhetlig vurdering av ulike arealbehov er

Sak 1, Vedlegg 5: Oversikt over endringer i plandokumenter.pdf

	omtalt og behovet for utbygging av kapasitet eller nye forbindelser/sammenhenger er lagt til. I femte avsnitt er vektlegging av trygghet og kriminalitetsforebygging lagt til parker, møteplasser, torg og andre sosiale areaner.
35.1 Lørenskog sentrum	I andre avsnitt er Rolvsrud lagt til Solheim i definisjonen av kommunens hovedsenter. I femte avsnitt er pågående planlegging av T-banestasjon på Rolvrud og prioritert kollektivtrasé (Romerikslinja) i Solheimveien omtalt. I siste avsnitt er revisjonsbehovet knyttet til VPOR sentralområde omtalt.
35.3 Visperud	Behovet for å se utviklingen på Visperud i sammenheng med utviklingen over grensen mot Oslo er omtalt. Romerikslinja (prioritert kollektivtrasé) er navngitt i teksten.
35.5 Ahus/Nordbyhagen	Romerikslinja (prioritert kollektivtrasé) er navngitt i teksten.
Retningslinjer for Marka (36)	
36. Retningslinjer for planlagte løyper i Marka	Det er lagt til en forutsetning om at traséer ikke skal medføre tap av dyrka mark.

Sak 1, Vedlegg 5: Oversikt over endringer i plandokumenter.pdf

Endringer i planbeskrivelsen (tematisk)

Tema / Kapitler	Endring i forhold til planforslaget som var på høring til 7. april
God stedsutvikling 2.2	At gater og byrom, forbindelser, og møteplasser (park, plass, torg) skal «oppleves som trygge», er lagt til eksisterende tekst.
Klima 2.12	Det er lagt inn et nytt avsnitt om behovet for å jobbe med indirekte klimagassutslipp, og spesielt konsekvensene fra innkjøp av varer og tjenester.
Kollektivsystemet i Lørenskog 4.3	Romerikslinja (prioritert kollektivtrasé) er navngitt i teksten, og omtalt med hensikt (fremkommelighet) og forventning om bymessig utforming.
Idretts- og aktivitetsflater 5.3	Det er lagt inn et nytt kapittel som speiler kommunedelplan idrett, fysisk aktivitet og friluftliv med hensyn til kommunens politikk for idretts- og aktivitetsflater.
Landbruksnæring 6.3	Setning om landbruksarealene er endret med fokus på kvalitet i produksjonen.

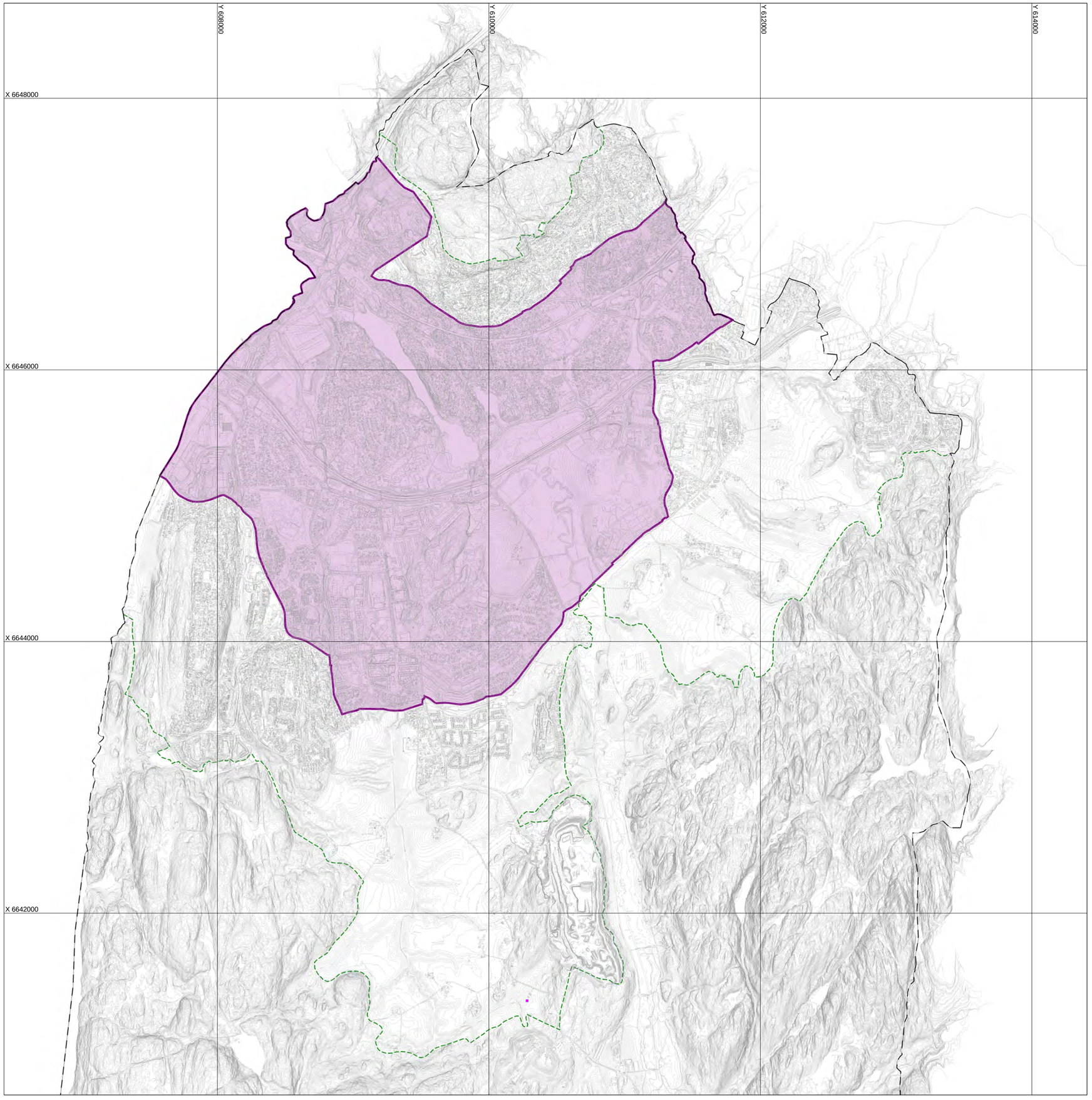
Sak 1, Vedlegg 5: Oversikt over endringer i plandokumenter.pdf

Endringer i kart

Kartobjekt	Endringer etter høring
Båndlegging høyspent H740	Henynsssonen for Statnett og Elvia sine kraftledninger er endret i tråd med gjeldende byggeforbudsbelter.
Baneformål BAN	Hovedbanen (Jernbanetraséen) er endret fra samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur til baneformål.
Andre mindre justeringer -	Det er gjort flere tekniske korreksjoner og justeringer i plankartet. Flere henger sammen med endringer knyttet til ny kartforskrift. Andre har bakgrunn i at det er avdekket feil eller uhensiktsmessigheter.

Endringene fra gjeldende plan (KPA2023) som allerede lå inne i høringsforslaget er oppsummert her.

Sak 1, Vedlegg 6: Temakart fjernvarme.pdf



TEGNFORKLARING

- Fjernvarme
- Markagrensa
- Kommunegrense

Kartopplysninger

Koordinatsystem: UTM sone 32/Euref89

Høydegrunnlag: NN 2000

Kartprodusent: Geodata avdeling

Dato: 06.05.2026

Målestokk: 1:20000

N

0 200 400 600 800 m

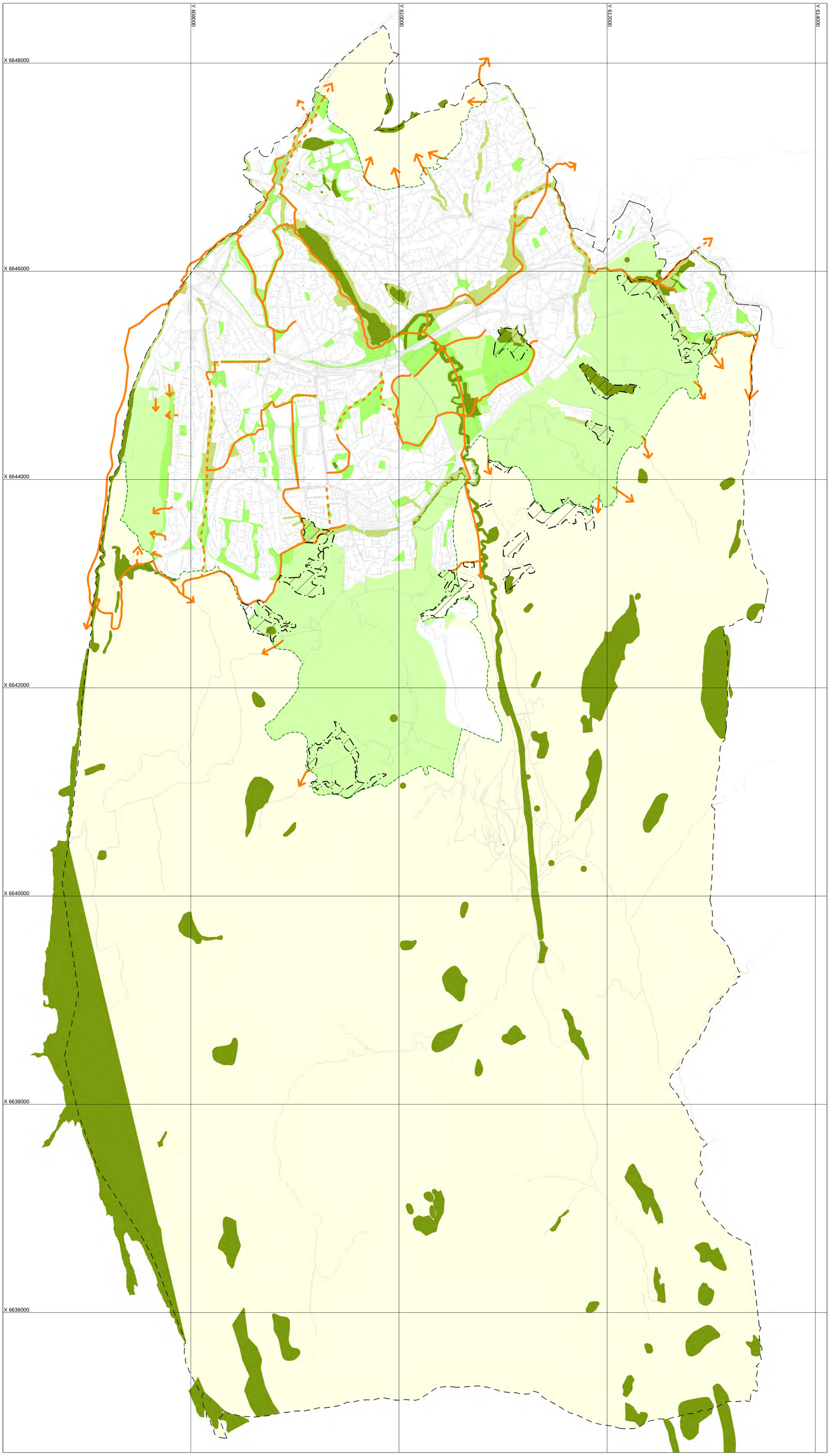
Forslagstiller: Lørenskog kommune	Kart revidert av: Lørenskog kommune
Varsel om oppstart	10.01.2025
Kommunestyret - høring av planforslag	11.02.2026
Offentlig ettersyn 13.02.2026-07.04.2026	
Kommunestyret - sluttbehandling	
Kunngjøring - vedtak	

KOMMUNEPLAN AREALDEL
Arealplan-ID 2024004

TEMAKART: FJERNVARME

LØRENSKOG KOMMUNE

Sak 1, Vedlegg 7: Temakart grønnstruktur.pdf



TEGNFORKLARING

- Raviner
- Naturtype - svært viktige (A), viktige (B) og lokalt viktige (C)
- Vassdragsforvaltning klasse I
- Grønnstruktur
- LNFR-areal hvor landbruk er dominerende
- Viktige turdrag
- Viktige turdrag som trenger sikring
- Adkmst til marka
- Markagrensa
- Naturområde - Marka
- Kommunegrense

Kartopplysninger

Koordinatsystem: UTM sone 32/Euref89

Høydegrunnlag: NN 2000

Kartprodusent: Geodata avdeling

Dato: 06.05.2026

Målestokk: 1:20000

N

0 200 400 600 800 m

Forslagstiller: Lørenskog kommune	Kart revidert av: Lørenskog kommune
Varsel om oppstart	10.01.2025
Kommunestyret - høring av planforslag	11.02.2026
Offentlig ettersyn 13.02.2026-07.04.2026	
Kommunestyret - sluttbehandling	
Kunngjøring - vedtak	

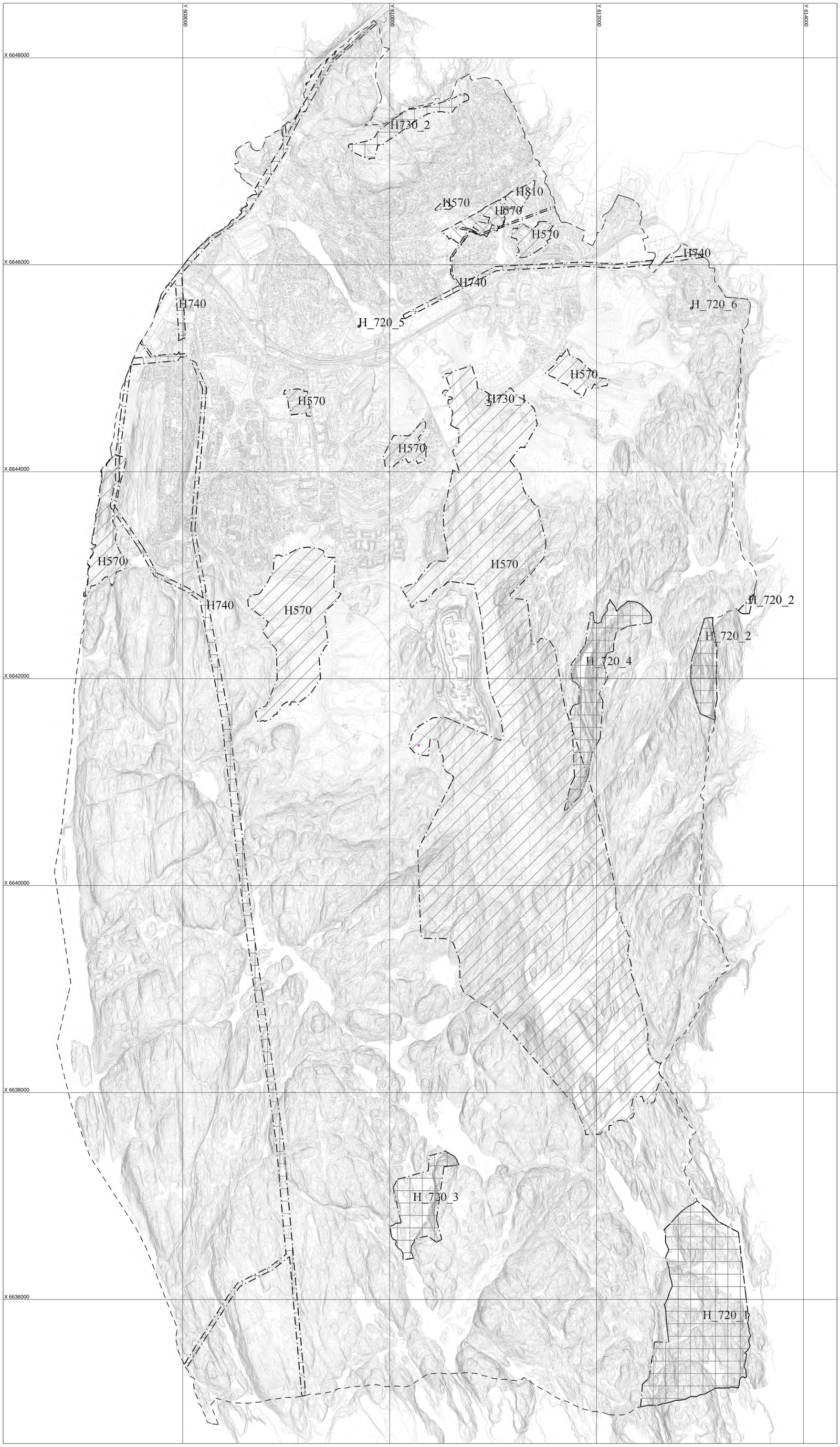
KOMMUNEPLAN AREALDEL

Arealplan-ID 2024004

TEMAKART: GRØNNSTRUKTUR

LØRENSKOG KOMMUNE

Sak 1, Vedlegg 8: Hensynsoner - båndleggingsoner og gjennomføringssone.pdf



TEGNFORKLARING

HENSYNSONE

H570 — Angittensynsone - kulturmiljø

BÅNDLEGGINGSONE

H720_1-6 — Båndleggingsone etter lov om naturvern

H730_1-2 — Båndleggingsone etter lov om kulturminner

H740 — Båndleggingsone etter annet lovverk - Kraftledning

GJENNOMFØRINGSONE

H810 — Gjennomføringsone - krav om felles planlegging

Kartopplysninger

Koordinatsystem: UTM sone 32/Euref89

Høydegrunnlag: NN 2000

Kartprodusent: Geodata avdeling

Dato: 06.05.2026

Målestokk: 1:20000

0 200 400 600 800 m

N

Forslagstiller: Lørenskog kommune	Kart revidert av: Lørenskog kommune
Varsel om oppstart	10.01.2025
Kommunestyret - høring av planforslag	11.02.2026
Offentlig ettersyn 13.02.2026-07.04.2026	
Kommunestyret - sluttbehandling	
Kunngjøring - vedtak	

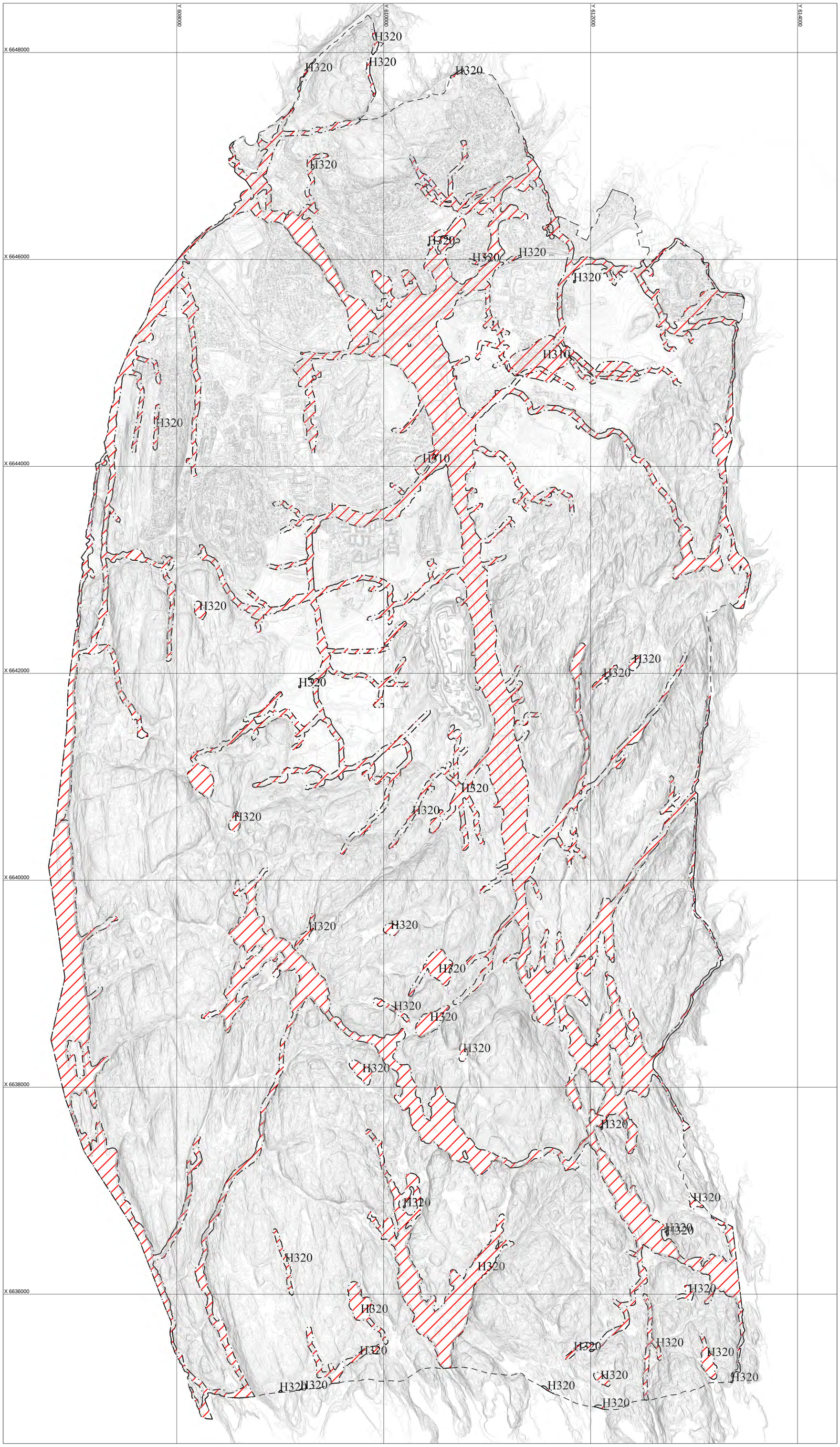
KOMMUNEPLAN AREALDEL

Arealplan-ID 2024004

HENSYNSSONER-

BÅNDLEGGINGSONE,GJENNOMFØRINGSONE

LØRENSKOG KOMMUNE



TEGNFORKLARING

FARESONE

H310 Faresone - kvikkleire

H320 Faresone - flom

Kartopplysninger

Koordinatsystem: UTM sone 32/Euref89

Høydegrunnlag: NN 2000

Kartprodusent: Geodata avdeling

Dato: 06.05.2026

Målestokk: 1:20000

N

0 200 400 600 800 m

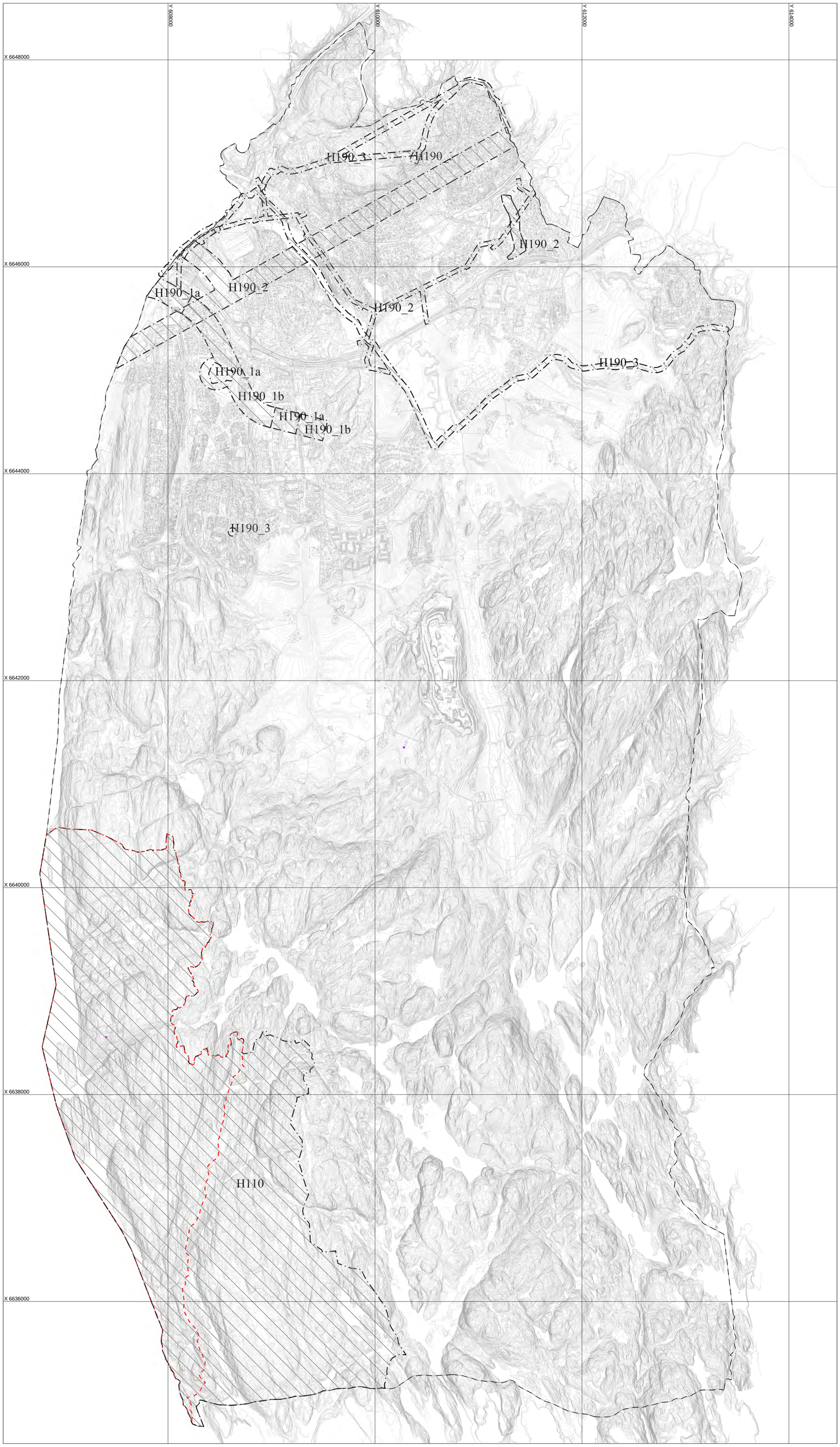
Forslagstiller: Lørenskog kommune	Kart revidert av: Lørenskog kommune
Varsel om oppstart	10.01.2025
Kommunestyret - høring av planforslag	11.02.2026
Offentlig ettersyn 13.02.2026-07.04.2026	
Kommunestyret - sluttbehandling	
Kunngjøring - vedtak	

KOMMUNEPLAN AREALDEL
Arealplan-ID 2024004

HENSYNSSONER-FARESONE

LØRENSKOG KOMMUNE

Sak 1, Vedlegg 10:
Hensynssoner
sikringsoner.pdf



TEGNFORKLARING

SIKRINGSONER

- H110 — Sikringsone - drikkevann
- H190_1a — Sikringsone - t-bane (stasjon/ tvenslag)
- H190_1b — Sikringsone - t-bane (T-banetunenel)
- H190_2 — Sikringsone - tunneler
- H190_3 — Sikringsone - VA-anlegg

BESTEMMELSESGRENSE

- Restriksjonsområde Elvåga

Kartopplysninger

Koordinatsystem: UTM sone 32/Euref89

Høydegrunnlag: NN 2000

Kartprodusent: Geodata avdeling

Dato: 06.05.2026

Målestokk: 1:20000

N

0 200 400 600 800 m

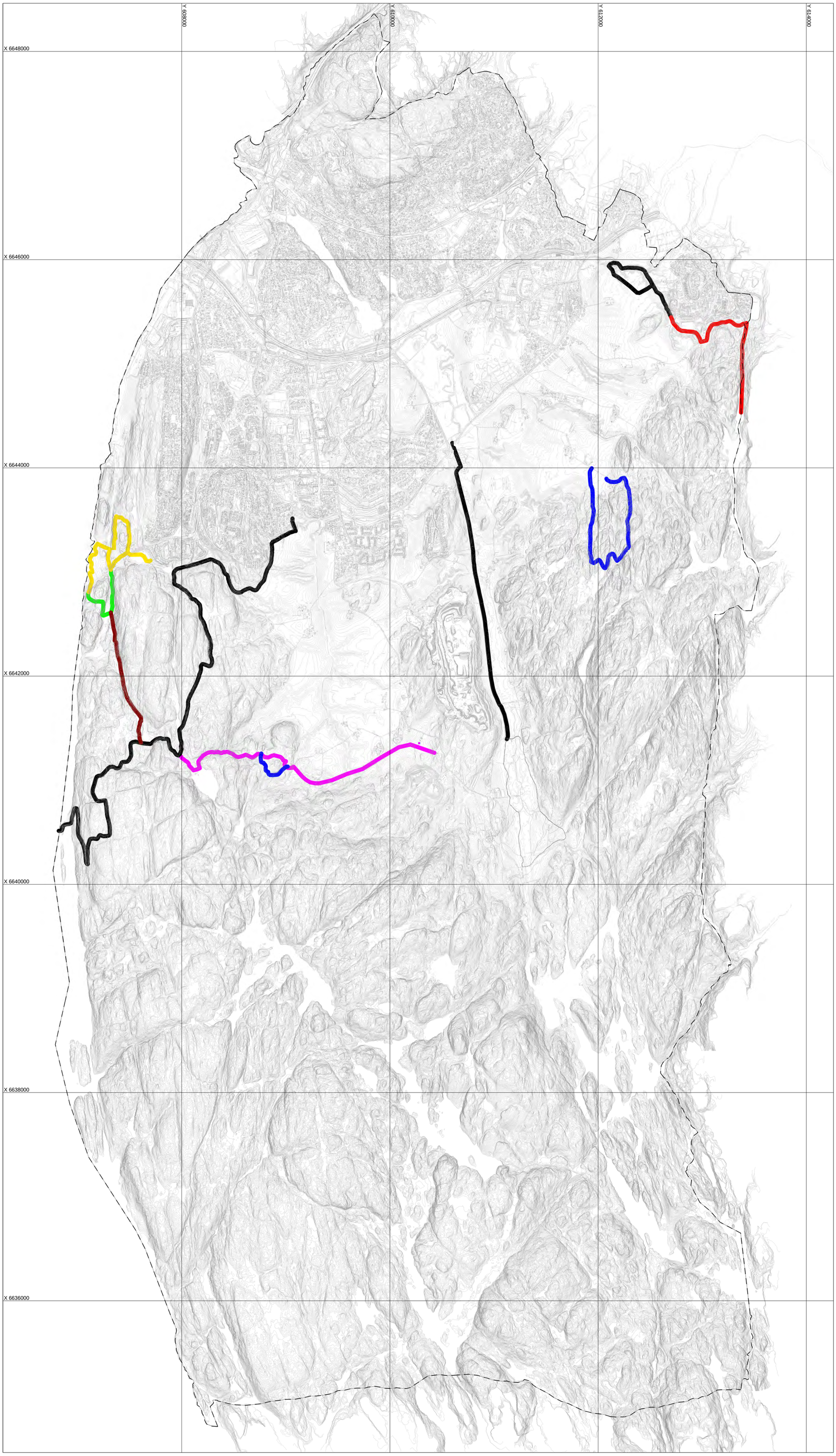
Forslagstiller: Lørenskog kommune	Kart revidert av: Lørenskog kommune
Varsel om oppstart	10.01.2025
Kommunestyret - høring av planforslag	11.02.2026
Offentlig ettersyn 13.02.2026 -07.04.2026	
Kommunestyret - sluttbehandling	
Kunngjøring - vedtak	

KOMMUNEPLAN AREALDEL
Arealplan-ID 2024004

HENSYNSSONER
SIKRINGSONER OG BESTEMMELSEGRENSE

LØRENSKOG KOMMUNE

Sak 1, Vedlegg 11: Temakart planlagte løper i marka.pdf



TEGNFORKLARING

- Lysløype - nåværende
- Lysløype - framtidig (Igletjern - Bjørndalen)
- Lysløype - framtidig (rundløype Pålerud)
- Lysløype - framtidig (Skihytta - Åmotdammen)
- Lysløype - framtidig (rundløype Losby)
- Skiløype - framtidig (Losby - Skullerud - Knuttjern)
- Lysløype - framtidig (Bjørndalen - Mariholtveien)
- Ridesti - framtidig
- Markagrensa
- Kommunegrense

Kartopplysninger

Koordinatsystem: UTM sone 32/Euref89

Høydegrunnlag: NN 2000

Kartprodusent: Geodata avdeling

Dato: 06.05.2026

Målestokk: 1:20000

N

0 200 400 600 800 m

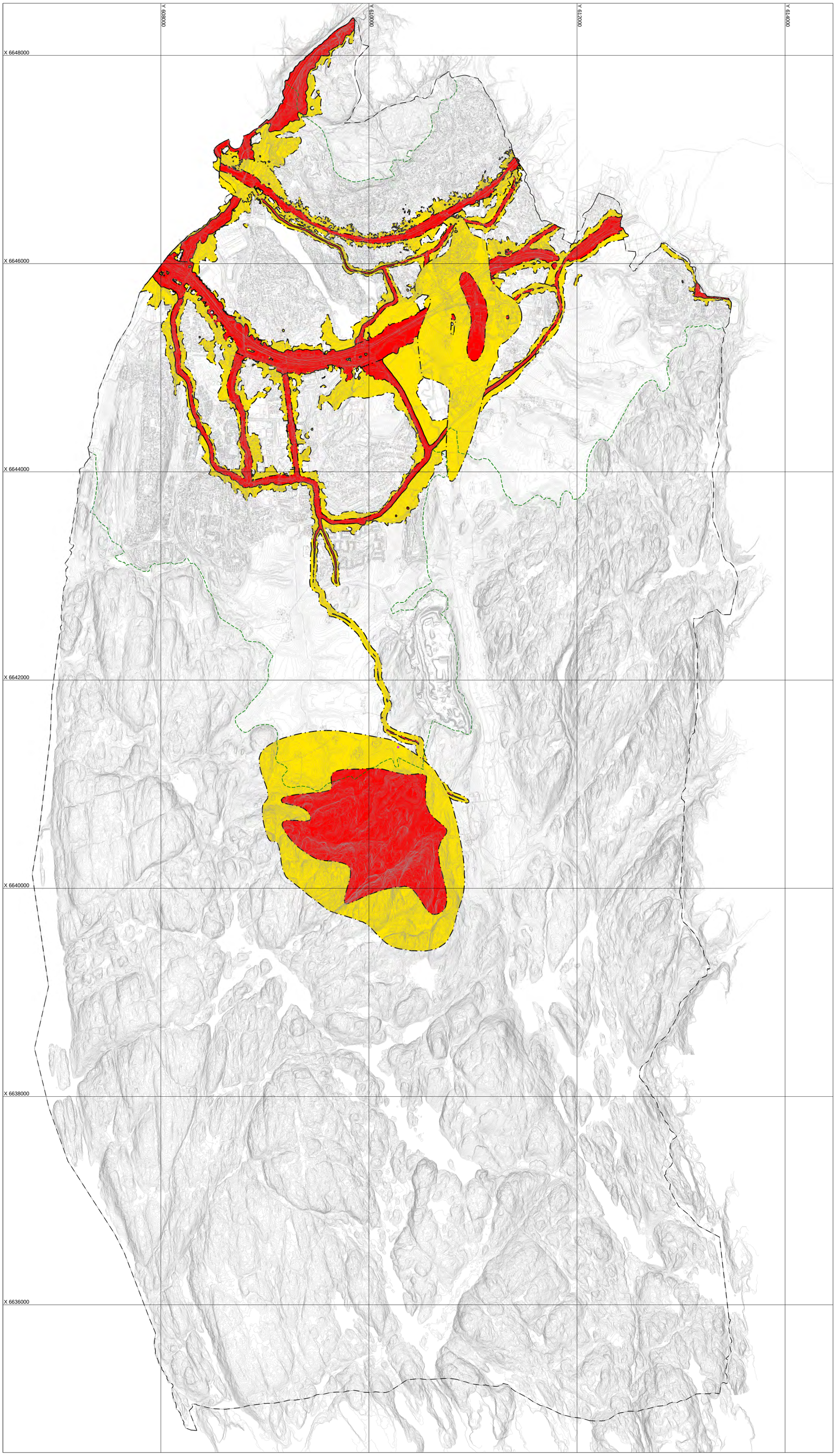
Forslagstiller: Lørenskog kommune	Kart revidert av: Lørenskog kommune
Varsel om oppstart	10.01.2025
Kommunestyret - høring av planforslag	11.02.2026
Offentlig ettersyn 13.02.2026-07.04.2026	
Kommunestyret - sluttbehandling	
Kunngjøring - vedtak	

KOMMUNEPLAN AREALDEL
Arealplan-ID 2024004

TEMAKART: PLANLAGTE LØPER I MARKA

LØRENSKOG KOMMUNE

Sak 1, Vedlegg 12: Temakart støysoner.pdf



TEGNFORKLARING

GUL SONE

Vei L_{den} 55 dB - 65 dB

Bane L_{den} 58 dB - 68 dB

Helikopterlandingsplass L_{den} 52 dB - 62 dB

Skytebane L_{den} 30 dB - 35 dB

RØD SONE

Vei L_{den} > 65 dB

Bane L_{den} > 68 dB

Helikopterlandingsplass L_{den} > 62 dB

Skytebane L_{den} > 35 dB

Kartopplysninger

Koordinatsystem: UTM sone 32/Euref89

Høydegrunnlag: NN 2000

Kartprodusent: Geodata avdeling

Dato: 06.05.2026

Målestokk: 1:20000

N

0 200 400 600 800 m

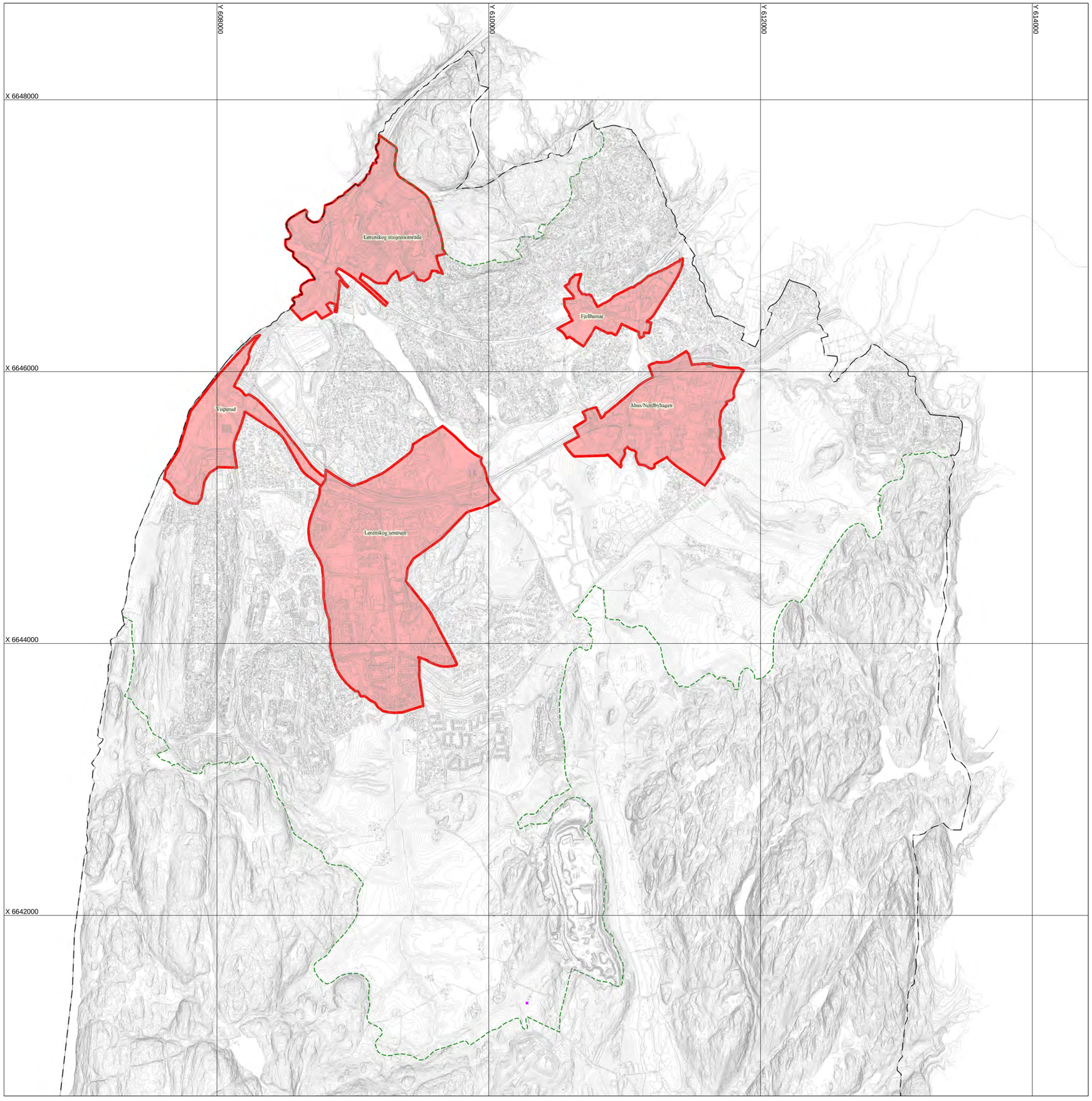
Forslagstiller: Lørenskog kommune	Kart revidert av: Lørenskog kommune
Varsel om oppstart	10.01.2025
Kommunestyret - høring av planforslag	11.02.2026
Offentlig ettersyn 13.02.2026-07.04.2026	
Kommunestyret - sluttbehandling	
Kunngjøring - vedtak	

KOMMUNEPLAN AREALDEL
Arealplan-ID 2024004

TEMAKART: STØYSONER

LØRENSKOG KOMMUNE

Sak 1, Vedlegg 13: Temakart utviklingsområder.pdf



TEGNFORKLARING

- Utviklingsområder
- Markagrensa
- Kommunegrense

Kartopplysninger

Koordinatsystem: UTM sone 32/Euref89

Høydegrunnlag: NN 2000

Kartprodusent: Geodata avdeling

Dato: 06.05.2026

Målestokk: 1:20000

0 200 400 600 800 m

N

Forslagstiller: Lørenskog kommune	Kart revidert av: Lørenskog kommune
Varsel om oppstart	10.01.2025
Kommunestyret - høring av planforslag	11.02.2026
Offentlig ettersyn 13.02.2026-07.04.2026	
Kommunestyret - sluttbehandling	
Kunngjøring - vedtak	

KOMMUNEPLAN AREALDEL

Arealplan-ID 2024004

TEMAKART: UTVIKLINGSOMRÅDE

LØRENSKOG KOMMUNE

Sak 1, Vedlegg 14: Medvirkningsrapport - Høring av planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038 (1).pdf

Medvirkningsrapport

Høring av planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038

Lørenskog kommune

Sak 1, Vedlegg 14: Medvirkningsrapport - Høring av planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038 (1).pdf

Innhold

Sammendrag **4**

Kommunikasjon og medvirkning **6**

Testing av kunstig intelligens (KI) på høringsinnspill **8**

Høringsinnspill fra innbyggere **9**
Lena Ann-Marie Blomdahl 9
Siw Monica Bjørk Eriksen 10
Karl-Erik Hytten 11
Tore Lillemork 11
Eivind Magnus Meyer 12
Erik Morten Myrseth 12
Sidsel Nordhagen 12
Tom Kristian Bergum Røed 13
Heidi Sofiendahl 14
Monika Tomter 15
Håkon Phillip Tønder- Keul 15
Kirsten Vistnes 15
Kirsten Margrethe Østbye 16

Høringsinnspill fra lag og foreninger **17**
Forum for natur og friluftsliv Oslo og Akershus 17
Lørenskog idrettsråd 18
Lørenskog landbruksforening 18
Motorsykkelimportørenes forening 19
Naturvernforbundet i Oslo og Akershus 19
Norskog 20
Oslo og omland friluftsråd 20
Skiforeningen 21
Østmarkas venner 21

Høringsinnspill fra offentlige myndigheter **22**
Akershus Energi og Varme AS 22
Akershus fylkeskommune 23
Bane Nor Sf 23
Barn og unges talsperson i Lørenskog 24
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap 25
Elvia As 25

Sak 1, Vedlegg 14: Medvirkningsrapport - Høring av planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038 (1).pdf

Nedre Romerike brann- og redningsvesen 26
Norges vassdrags- og energidirektorat 26
Oslo kommune, byrådsavdeling for byutvikling 26
Regionkontor landbruk Lørenskog, Oslo og Rælingen 27
Riksantikvaren 28
Romerike Avfallsforedling IKS (ROAF) 28
Ruter As 28
Rælingen kommune 29
Statens vegvesen 30
Statnett 30
Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus 31
Øst politidistrikt 32

Høringsinnspill fra næringsliv, grunneiere og eiendomsutviklere 33
Lala Tøyen 33
Lørenskog kombiutvikling 34

Skjermbilder av kommunikasjonen i høringsperioden 35

Sammendrag

Forslag til kommuneplanens arealdel har vært på høring i perioden 13. februar til 7. april 2026. Kommunen mottok 41 høringsinnspill. Kommunen fikk ingen innsigelser fra offentlige aktører som har innsigelsesmyndighet.

Aktør	**Antall**
Privatpersoner	13
Lag og foreninger	9
Næringsaktører og utbyggere	2
Offentlige myndigheter	18
Sum	**42**

Det er positivt med høringsinnspill fra både offentlige myndigheter, næringsliv og befolkningen i Lørenskog. Det gir mulighet til å rette opp feil og mangler, tydeliggjøre forhold som kan misforstås og en generell kvalitetsforbedring av plandokumentene. Det bidrar også til at ulike synspunkter blir belyst og vurdert som del av prosessen.

Høringsinnspillene til kommuneplanens arealdel viser stort engasjement og bred interesse for kommunens videre utvikling. Mange innspill handler om balansen mellom fortetting og hensynet til bokvalitet. Natur, friluftsliv og Marka er et gjennomgående tema, med ønsker om sterkere vern av nærnatur, grønne strukturer og friluftslivsområder. Mobilitet og samferdsel er også sentralt, der flere er opptatt av kollektivtransport, trafikksikkerhet, gang- og sykkelforbindelser og parkeringsnormer. Idrett, fysisk aktivitet og møteplasser for barn og unge er løftet av flere aktører. Mange offentlige myndigheter og regionale aktører gir faglige innspill om tydeligere bestemmelser, juridiske avklaringer og samordning med regional og nasjonal politikk. Det er også mottatt innspill fra grunneiere og utbyggere som ønsker mer fleksible rammer, spesielt i utviklingsområdene.

Alle høringsinnspill er grundig vurdert innenfor rammene av vedtatt planprogram og kommunens arealstrategi. Revisjonen har vært avgrenset til faglig oppdatering, tydeliggjøring av plandokumentene og innarbeiding av arealregnskap. I tråd med dette er det ikke foreslått nye utbyggingsområder eller endringer i arealformål i kommuneplankartet, og byggesonen videreføres uendret. På bakgrunn av høringsinnspillene er det gjort enkelte presiseringer og mindre justeringer i planbeskrivelse, bestemmelser, retningslinjer og kart.

Endringene er gjort for å rette opp feil eller mangler, samt for å øke kvaliteten på dokumentene basert på gode råd og innspill som har kommet inn under

Sak 1, Vedlegg 14: Medvirkningsrapport - Høring av planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038 (1).pdf

høringsprosessen. I tillegg er endringene gjennomført for å tydeliggjøre eller presisere hensikt og virkning der dette tidligere har vært uklart.

De viktigste endringene er:

- Romerikslinja er navngitt og tydeligere omtalt som prioritert kollektivtrasé i planbeskrivelse og retningslinjer
- Planbeskrivelsen er supplert med nytt kapittel om idretts- og aktivitetsflater
- Planbeskrivelsen er supplert med tydeligere omtale av indirekte klimagassutslipp
- Retningslinjene for utviklingsområdene er styrket med tydeligere krav til helhetlig planlegging, sambruk, arealeffektive løsninger og trygghet
- Kravene til sykkelparkering er justert med lavere minimumskrav for enkelte boligtyper og kontor, og enkelte tekniske krav til parkeringsanlegg er forenklet
- Bestemmelsen om store trær er forenklet ved at krav om forvaltningsplan er fjernet og unntak er tydeliggjort
- Bestemmelsen om sikringssone for drikkevann (Elvåga) er forenklet og harmonisert med Oslo kommunes arealdel
- Plankartet er oppdatert med justerte hensynssoner for høyspentanlegg og endret formål for Hovedbanen, fra samferdsel til baneformål

Kommunikasjon og medvirkning

Medvirkningsarbeid er viktig og også lovpålagt i kommuneplanarbeidet. Medvirkning gir gode innspill i arbeidet, men er også ressurs- og tidkrevende.

Det ble gjennomført omfattende medvirkning i forbindelse med forrige revisjon av kommuneplanens samfunnsdel og arealdel som ble vedtatt i 2023. Som følge av dette har medvirkningen denne gangen vært avgrenset til utvalgte aktiviteter og målgrupper.

Høringsperiode
13. februar til og med 7. april (7 uker og 4 dager)

Uke 7 9.-15.feb	Uke 8 16.-22.feb	Uke 9 23.-1.mar	Uke 10 2.-8.mar	Uke 11 9.-15.mar	Uke 12 16.-22-mar	Uke 13 23.-29.mar	Uke 14/15 30.-7.apr
	Informasjonskampanje sosiale medier →						
Kommunestyre 11.feb **Høringsstart 13.feb** Eiendomsforum (bolignæring, næringsliv) 12.02 kl.14-16	Vinterferie	Fagmøte natur-restaurering 25.02. Fokus: trær, areal-nøytralitet.	Innbygger-møte på Vasshjulet 4.mars, kl. 18.00-19.30	Flerkulturelt nettverk 12.03.			Påskeferie **Høringsfrist 07.04**

Kommunikasjon og medvirkning i forbindelse med høringen:

- Annonse i Romerikes Blad
- Brev til offentlige høringsinstanser
- Møte med næringsliv og utbyggere
- Møte med naturorganisasjoner
- Møte med flerkulturelt nettverk
- Møte med innbyggere
- Møte med regionalt planforum i Akershus Fylkeskommune hvor alle statlige og regionale aktører er samlet
- Nyhetsbrev til innbyggerpanel
- Nyhetsbrev til lag, foreninger, borettslag, sameier og velforeninger i Lørenskog
- Flere innlegg i sosiale medier om høringsperioden og utvalgte temaer fra arealdelen på kommunens Facebook- og LinkedIn-sider
- Nyhetsartikler og informasjon om arrangementer på kommunens nettside, kommuneplanens nettside, kommunens intranettside, og på Friskus

Lørenskog kommune har en egen nettside for kommuneplanen. Denne er en viktig kanal i planprosessen i tillegg til kommunens ordinære nettside og sosiale medier.

Å bruke eksisterende møtearenaer er et godt grep for å gjøre arealdelen og høringen relevant for forskjellige interessegrupper. Informasjon om arealdelen og høringen ble

derfor tatt inn som tema på møter som allerede skulle være i høringsperioden. Det var til sammen om lag 100 deltakere på medvirkningsmøtene.

Eiendomsforum er en arena for dialog og samarbeid mellom kommune og næringsliv og som gjennomføres i regi av næringsforeningen Lørenskog i utvikling. På dette møtet var sosial boligbygging og kommuneplanens arealdel hovedtema. Naturrestaurering var tema på et møte hvor naturorganisasjoner og naturinteresserte ble invitert til. Kommuneplanens arealdel ble lagt inn i programmet med fokus på naturrelaterte problemstillinger. På flerkulturelt nettverk var dialog om hvordan skape gode fellesarealer innendørs tema, i tillegg til informasjon om arealdelen og høringen. Det ble også gjennomført et åpent innbyggermøte. Det var få deltakere på innbyggermøtet, men de som deltok var aktive og hadde spørsmål og refleksjoner om vekst, utbygging, samferdsel og beredskap.

Testing av kunstig intelligens (KI) på høringsinnspill

I arbeidet med høringen av kommuneplanens arealdel har Lørenskog kommune testet bruk av kunstig intelligens (KI) i arbeidet med å oppsummere og vurdere høringsinnspill. Kommunen har testet ut et konkret verktøy i tillegg til å bruke tradisjonelle metoder for mottak og vurdering av høringsinnspillene som har kommet.

Formålet med testingen har vært å utforske om KI på sikt kan være et nyttig verktøy i plan- og medvirkningsprosesser med mange og omfattende høringsinnspill. KI er i denne sammenhengen brukt til å oppsummere høringsinnspillene og vurdere innspillene på bakgrunn av førende dokumenter for planprosessen som for eksempel lovverk, planprogram og nasjonale og regionale føringer.

Det er viktig å understreke at alle faglige vurderinger, prioriteringer og konklusjon er gjort av fagpersoner, i tråd med gjeldende regelverk og planfaglige prinsipper. KI har kun vært benyttet som et hjelpemiddel, og resultatene fra KI-verktøyet er alltid kontrollert og kvalitetssikret manuelt.

Testingen har vært en tilleggsoppgave, ettersom arbeidet med høringsinnspillene også er gjennomført fullt ut etter tradisjonell metode. Dette er et bevisst valg for å sikre kvalitet, sammenlignbarhet og læring, og for å unngå at ny teknologi påvirker vurderingene i en pågående planprosess.

Lørenskog kommune valgte å teste KI i en aktuell og reell prosess fordi det gir et mer realistisk bilde av både muligheter og begrensninger ved bruk av verktøyet. Samtidig har dette stilt høye krav til kontroll, transparens og faglig ansvar.

Erfaringene fra testingen skal vurderes når planprosessen er ferdig, blant annet i forhold til kvalitet og ressursbruk.

Høringsinnspill fra innbyggere

Foto: Lørenskog kommune / innbyggermøte 4. mars 2026

Lena Ann-Marie Blomdahl

Innbyggeren ønsker at planen løser utfordringer knyttet til trafikk, støv fra Feiring bruk, bokvalitet, flom og tilbud til barn og ungdom.

For bedre trafikksituasjon ber innbyggeren om tiltak ved Metro utfart/rundkjøring og lavere hastighet og fotgjengerfelt til bussholdeplass langs Nordliveien forbi Sørlihavna og Extra. For å redusere svevestøv fra Feiring bruk bør det kreves hyppig renhold av veier, beplanting av skog og tiltak ved produksjonen. For bedre boforhold i blokkbebyggelsen ønskes lavere byggehøyder og større avstander for å sikre lys, mer beplanting og besøksparkering. Flomproblemer må løses aktuelle steder. Innbyggeren tar også opp at tilbudet til barn og unge bør styrkes med f.eks. ungdomsgårder i tilknytning til skoler, is på alle ballflater og ny ishall til flerbruk.

Kommunedirektørens vurdering

Innbyggeren har innspill om mange temaer. Arealdelen er en overordnet plan som legger rammer og føringer og hvilke hensyn som legges til grunn i arealforvaltningen. Arealdelen beskriver f.eks. at det skal gjøres helhetlig planlegging i områder hvor blant annet hensyn til skoler, barnehager, byggehøyder, gode uteområder med mer skal ivaretas. På samme måte beskriver arealdelen krav til trafikksikkerhet og samferdsel og parkering. Slike hensyn blir ivaretatt i detaljregulering og i det enkelte prosjekt.

Trafikkforhold ved Metro blir vurdert i egne prosesser. Fartsgrenser og bussholdeplasser langs Nordliveien berører fylkeskommunale veier. Lørenskog kommune er i dialog med Ruter og Statens vegvesen, for å ivareta kommunens interesser.

Innbyggerens momenter er temaer som er omtalt i kommuneplanens arealdel, og etter kommunedirektørens vurdering ivaretatt på det plannivået arealdelen er, og sikrer at hensynene blir ivaretatt og fulgt opp i de påfølgende og detaljerte planprosessene.

Kommunedirektøren har forståelse for at det er ulemper ved å ha næring tett på boligområder med tanke på støy, trafikk og støv. Tiltak som etterlyses i forbindelse med Feiring Bruk kan ikke sikres gjennom kommuneplanens arealdel, som er en overordnet plan. Trafikk, støy og andre ulemper fra virksomheten ved Feiring Bruk er vurdert ved flere anledninger, senest ved behandling av Detaljreguleringsplan for Feiring bruk i kommunestyret 12. mai 2026.

Siw Monica Bjørk Eriksen

Innbyggeren ønsker at planleggingen på Fjellhamar ikke legger opp til tett og høy boligbygging, men viderefører området som eneboligpreget område. Det bes også om at kommunen tar hensyn til lokale innbyggeres ønsker i vurderingen av utbyggingsomfanget.

Innspillet ber om at man heller ser på utvidelse av Fjellhamar arena med nytt klubbhus og en ekstra ballflate. Det ønskes også at det legges til rette for en enkel treningsishall. Innbyggeren er positiv til bruk av Fjellhamar bruk til kultur- og konsertformål.

Kommunedirektørens vurdering

Kommuneplanens arealdel følger opp vedtatt samfunnsdel, regionale planer og statlige føringer. Rulleringen legger ikke opp til en ny utviklingsretning, men presiserer og justerer gjeldende politikk. Planforslaget innebærer ingen nye utbyggingsområder, men gir sterkere styring av utbygging gjennom krav til kvalitet og gjennomføring.

Fortetting og utvikling rundt kollektivknutepunkt som Fjellhamar ligger til grunn i overordnede føringer for arealbruk, både i kommunale planer, statlige retningslinjer og regional plan. Krav og føringer for utbygging i slike utviklingsområder er beskrevet i eget kapittel i planbestemmelsene og retningslinjene. Fortetting innebærer hovedsakelig blokkbebyggelse, og ikke eneboliger som innbyggeren etterspør. Å bevare kvaliteter i småhusområder er også en del av arealpolitikken, og krav for disse områdene er også beskrevet i eget kapittel i planbestemmelsene og retningslinjene.

Involvering og medvirkning fra innbyggere og andre beriker planprosesser med lokalkunnskap og perspektiver det er viktig å vurdere. Det er derfor krav til medvirkning i planprosesser for å sikre god dialog. Omfanget av medvirkningen kan variere, blant annet i forhold om det er en liten eller stor utvikling det gjelder. Alle store utbyggingssaker behandles politisk slik at det også blir gjort en helhetsvurdering av alle deler av en eventuell utbygging av de folkevalgte.

Investeringer i f.eks. idrettsanlegg må vurderes helhetlig ut fra kommunens økonomiske situasjon. Kommunens økonomi vil av flere grunner være krevende framover, og det blir viktig med gode vurderinger som ivaretar sosial, økonomisk og bærekraftig utvikling. Investeringer i eksempelvis klubbhus tas uansett ikke stilling til i kommuneplanens arealdel.

Karl-Erik Hytten

Innbyggeren henviser til at det ved siste kommunevalg var det bred enighet om å stanse den sterke boligveksten i Lørenskog, og at det virker som om dette allerede er glemt. Han stiller spørsmål ved om kommunen har tilstrekkelig økonomi og kapasitet innen skoler, barnehager og omsorg, eller om det planlegges økt eiendomsskatt. Videre fortetting anses å gi økte økonomiske utfordringer, og innbyggeren ber om stans i fortetting og store byggesaker. Eventuell utbygging bør begrenses til småhusbebyggelse.

Kommunedirektørens vurdering

Kommuneplanens arealdel følger opp vedtatt samfunnsdel, regionale planer og statlige føringer. Rulleringen legger ikke opp til en ny utviklingsretning, men presiserer og justerer gjeldende politikk. Fortetting og utvikling i sentrumsområder ligger til grunn i overordnede føringer for arealbruk, både i kommunale planer, statlige retningslinjer og regional plan. Planforslaget innebærer ingen nye utbyggingsområder, men gir sterkere styring av utbygging gjennom krav til kvalitet og gjennomføring.

Når det gjelder hastigheten på utbyggingen så styres ikke dette direkte gjennom kommuneplanens arealdel. Større utbyggingsprosjekter må vurderes gjennom reguleringsplanprosesser før disse kan igangsettes, hvor bl.a. skolekapasitet o.l. vurderes.

Tore Lillemork

Innbyggeren ønsker at planen legger opp til mindre tett utbygging enn i områder som Triaden. For å unngå drabantbyproblematikk bør det etableres gatenett, slik det er i ordentlige byer.

Videre ønskes parkeringsbestemmelsene endret klart i mer bilvennlig retning. Avsenderen ber om et minimumskrav på over 1 parkeringsplass per leilighet, helst 1,5 og gjerne 2 plasser, inkludert gjesteparkering, og at det ikke settes noe maksimumstak for antall parkeringsplasser per boenhet. Innspillet omfatter også behov for parkering ved arbeidsplasser, skoler og næringsformål.

Kommunedirektørens vurdering

Det er ikke lagt inn forslag om nye utbyggingsområder i kommuneplanens arealdel, og planen gir sterkere styring av utbygging gjennom krav til kvalitet og gjennomføring. Kommunedirektøren tar ønsket om gatenett ved framtidige utbygginger til orientering. Detaljert utforming av gatestruktur er noe som avgjøres som en del av detaljregulering, og ikke i kommuneplanens arealdel.

Lørenskog kommune ønsker å tilrettelegge for miljøvennlig transport, slik at det skal bli enklere å reise kollektivt, gå eller sykle. Innbyggeren ønsker flere parkeringsplasser, mens planforslaget har strammet inn parkeringsbestemmelsene. Maks antall parkeringsplasser er redusert både for bolig og kontor. Dette vil tilrettelegge for tryggere og mer miljøvennlig transport i Lørenskog, og gjør også at parkeringsbestemmelsene blir mer i samsvar med omkringliggende kommuner og nasjonale og regionale føringer.

Eivind Magnus Meyer

Innbyggeren ber om at planlagt boligbygging ved Ødegårds vei 203-området revurderes, og at arealet i stedet vurderes avsatt til grøntområde/friområde.

Innspillet gjelder særlig ønsket om å stanse eller omdisponere utbygging av boligblokker og bevare området som lokalt rekreasjonsområde. Avsenderen ønsker at naturlige terreng- og landskapskvaliteter tas med i vurderingen, og peker på mulige tiltak som stier, benker, små dammer og enkel tilrettelegging for friluftsbruk.

Kommunedirektørens vurdering

Grønt- og friområder i boligmiljøer er en kvalitet som er beskrevet i kommuneplanens arealdel, og som blir ivaretatt i detaljregulering i utviklingsprosjekter. I området Ødegårdsvei 203 er det allerede en vedtatt reguleringsplan og det pågår en byggeprosess der. Prosessen har derfor kommet for langt til å bringe inn nye behov og ønsker. Innspillet tas derfor ikke til følge.

Erik Morten Myrseth

Innbyggeren ønsker at kommunen går tilbake på beslutningen om å verne Blåkollen på bakgrunn av kulturmiljøet, ved å oppheve reguleringsplanen for bevaring av Blåkollenområdet.

Kommunedirektørens vurdering

Vern av kultur og kulturmiljøer er en del av kommunens kulturminneplan. Kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap er sentrale kilder til kunnskap, og forbinder fortiden med dagens samfunn. Kulturarven er en viktig faktor knyttet til et steds karakter og identitet, og den kan gi folk tilhørighet til områdene hvor de bor.

For Lørenskog er det viktig å bevare kulturminnene som er i kommunen. Dette inkluderer også boområder som på Blåkollen. Reguleringsplanen for bevaring av etterkrigsbebyggelse på Blåkollen er av relativt ny dato, og vedtatt etter en omfattende prosess. Endringer av dette har ikke vært en del av arbeidet med kommuneplanens arealdel. Innspillet tas derfor ikke til følge.

Sidsel Nordhagen

Avsenderen ber om at planbeskrivelsen tydeligere avklarer hvordan kommunen vil legge til rette for fysisk aktivitet, mobilitet og bokvalitet i arealplanen.

Det ønskes en mer konkret vurdering av hvor anlegg for organisert aktivitet skal ligge, om kapasiteten skal økes eller videreføres, og hvordan tilbud for uorganisert aktivitet skal sikres gjennom sammenhengende løkker, isflater, skiløyper og flere merkede turstier. Avsenderen ber også om at forholdet mellom næringsvirksomhet og bokvalitet vurderes bedre, særlig støy, støv og trafikk fra Feiring bruk ved Finstadjordet, herunder om aktiviteten er fanget opp i støysonekartet. I tillegg etterlyses tydeligere grunnlag og prioriteringer for mobilitet, kollektivdekning, trafikksikkerhet og sammenhengende sykkelruter, også i samarbeid med nabokommunene.

Kommunedirektørens vurdering
Arealdelen er en overordnet plan som legger rammer og føringer og hvilke hensyn som legges til grunn i arealforvaltningen. Arealdelen beskriver f.eks. at det skal gjøres helhetlig planlegging i områder hvor blant annet hensyn til gode uteområder, aktivitetsflater, næring og samferdsel med mer skal ivaretas. Bygg og arealer til både organisert og uorganisert aktivitet er blant annet beskrevet i Planbeskrivelsen kapittel 2.2 om god stedsutvikling og i planbestemmelser og retningslinjer for utviklingsområdene. Det er flere høringsinnspill som påpeker betydningen av tilstrekkelig kapasitet, variasjon og arealer til organisert og uorganisert idrett og aktivitet. Dette er derfor ytterligere tydeliggjort i planbeskrivelsen og i retningslinjene for utviklingsområdene.

På samme måte beskriver arealdelen krav til trafikksikkerhet og samferdsel og parkering, som blant annet er fulgt opp i underliggende planer som Plan for mobilitet. Det foreligger ikke en så konkret vurdering av hvor anlegg og forbindelser skal ligge som innbyggeren etterspør. Slike hensyn blir ivaretatt i detaljregulering og i det enkelte prosjekt, og må også vurderes i forhold til kommunens økonomi. Kommunens økonomi vil være krevende framover, og det blir viktig med gode vurderinger som ivaretar sosial, økonomisk og bærekraftig utvikling.

Kommunedirektøren har forståelse for at det er ulemper ved å ha næring tett på boligområder med tanke på støy, trafikk og støv. Tiltak som etterlyses i forbindelse med Feiring Bruk kan ikke sikres gjennom kommuneplanens arealdel, som er en overordnet plan. Trafikk, støy og andre ulemper fra virksomheten ved Feiring Bruk er vurdert ved flere anledninger, senest ved behandling av Detaljreguleringsplan for Feiring bruk i kommunestyret 12. mai 2026.

Tom Kristian Bergum Røed

Innbyggeren ønsker en mer moderat utviklingsretning i kommuneplanens arealdel og er uenig i at videre fortetting og urbanisering legges til grunn som hovedstrategi. Det bes om at planen i større grad legger opp til lavere utbyggingstakt og tydeligere rammer for omfanget av utbygging.

Konkret foreslås strengere begrensninger på byggehøyder i sentrumsområdene, slik at utbygging i hovedsak holdes til ca. 3–4 etasjer, og redusert utnyttelsesgrad i etablerte boligområder for å bevare småhusområdenes karakter. Det foreslås også at T-bane ikke legges til grunn som premiss for økt fortetting uten bredere forankring.

Innbyggeren viser til vedlegg med merknader til planbeskrivelsen. Innbyggeren har også henvendt seg til kommunen med konkrete spørsmål om arealdelen og prosessen, som er besvart i eget brev.

Kommunedirektørens vurdering
Kommuneplanens arealdel følger opp vedtatt samfunnsdel, regionale planer og statlige føringer. Rulleringen legger ikke opp til en ny utviklingsretning, men presiserer og justerer gjeldende politikk. Planprosessen har fulgt lovpålagte krav til medvirkning. Fortetting og utvikling i sentrumsområder ligger til grunn i overordnede føringer for arealbruk, både i kommunale planer, statlige retningslinjer og regional plan. Planen innebærer ingen nye utbyggingsområder, men gir sterkere styring av utbygging gjennom krav til kvalitet og gjennomføring. Kommunens overordnede arealpolitikk ligger fast, med blant annet fortetting rundt kollektivknutepunkt, en konsentrert byggesone og ivaretakelse av Marka og grøntområder. Kommuneplanens arealdel fastsetter ikke detaljerte byggehøyder for enkeltområder. Slike avklaringer skal skje gjennom reguleringsplan, hvor lokale forhold vurderes konkret. Innspillet tas ikke til følge. Når det gjelder utnyttelsesgrad i småhusområdene, er disse fastsatt for å videreføre dagens bebyggelsesstruktur, samtidig som behovet for dispensasjoner reduseres. Innspillet om endringer tas ikke til følge.

Kommunedirektøren tar til orientering at innsender ønsker en annen arealforvaltning enn det planforslaget legger opp til. Henvendelser om konkrete spørsmål til arealdelen og prosessen er besvart i eget brev og behandles ikke videre her.

Heidi Sofiendahl

Avsenderen henviser til arkitekturopprøret og ønsker at det videre planarbeidet i større grad styrer utbyggingen bort fra tett og monoton boligbygging, og legger mer vekt på menneskevennlige områder med lokal identitet, gode uteområder og bedre kvalitet i byrom og arkitektur.

Innspillet ber særlig om at nye planer i større grad tilrettelegger for boliger der barnefamilier kan bli boende lenge. Per nå mener det innsender det er små og dyre leiligheter og store leiligheter for de godt voksne som har råd fordi de selger en nedbetalt enebolig. Det ønskes også mer stedstilpasset og variert utforming, og at kommunen bruker handlingsrommet i planen til å motvirke for høy tetthet og ensartet utbygging slik avsenderen mener er resultatet i Skårer-området og ved Lørenskog stasjon.

Kommunedirektørens vurdering
Kvalitet og estetikk er et tema mange engasjerer seg i, og det er en rekke føringer om og krav til dette i kommuneplanens arealdel. Kommuneplanens arealdel legger opp til variert boligtilbud og styring av boligstruktur på overordnet nivå. Når det gjelder avveining mellom boligtyper, gjøres dette i reguleringsplaner innenfor rammene av kommunens arealstrategi. Kommuneplanen stiller overordnede krav til kvalitet, bokvalitet og utforming. Mer detaljerte krav til arkitektonisk utforming fastsettes gjennom reguleringsplan.

Monika Tomter

Avsenderen skriver at hun er sterkt imot fortetting og boligutbygging, og at dette allerede har vært en langvarig politikk som har gått for langt.

Kommunedirektørens vurdering

Kommuneplanens arealdel følger opp vedtatt samfunnsdel, regionale planer og statlige føringer. Rulleringen legger ikke opp til en ny utviklingsretning, men presiserer og justerer gjeldende politikk. Planen innebærer ingen nye utbyggingsområder, men gir sterkere styring av utbygging gjennom krav til kvalitet og gjennomføring. Kommunens overordnede arealpolitikk ligger fast, med blant annet fortetting rundt kollektivknutepunkt, en konsentrert byggesone og ivaretakelse av Marka og grøntområder. Kommunedirektøren tar til orientering at innsender ønsker en annen arealforvaltning enn det planforslaget legger opp til.

Håkon Phillip Tønder- Keul

Innbyggeren ønsker flere parkeringsplasser ved idrettsanlegg, særlig for barn og ved konkurranser. Forretninger med publikum bør ha flere parkeringsplasser enn kontorer. Utfartsparkering bør etableres ved kollektivknutepunkt. Bussholdeplasser må ha egne busslommer for å sikre god trafikkflyt.

Kommunedirektørens vurdering

Lørenskog kommune ønsker å tilrettelegge for miljøvennlig transport, slik at det skal bli enklere å reise kollektivt, gå eller sykle. Dette er nærmere beskrevet i Plan for mobilitet. Rammene for parkeringsplasser ved skoler, kontorer osv. er fastsatt med egne bestemmelser i kommuneplanens arealdel. Antall plasser skal avklares etter en konkret behovsvurdering i hver enkelt sak. Det er ikke gjort endringer i arealdelen som vil gi flere parkeringsplasser ved idrettsanlegg eller utfartsparkeringer. Kommuneplanens arealdel er en overordnet plan som setter rammer for arealforvaltningen og prinsipper for samferdsel og parkering. Utforming av bussholdeplasser og annen infrastruktur for veg og kollektivtransport avklares i den enkelte reguleringsplan eller vegprosjekt, og ikke i kommuneplanens arealdel.

Kirsten Vistnes

Innspillet gjelder ikke konkrete endringer i kommuneplanens arealdel, men innbyggeren ber om at skiløypa fra Skihytta på Kurland til Sørlihavna igjen blir kjørt opp.

Avsenderen ønsker at kommunen finner en løsning med grunneier slik at den tradisjonelle traseen over jordene kan brukes fra neste vinter. Det presiseres at oppkjøring av lysløypa ikke erstatter denne løypa.

Kommunedirektørens vurdering

Hvilke skiløyper som blir kjørt opp styres ikke gjennom kommuneplanen. Kommunen er imidlertid i dialog med grunneier vedrørende den aktuelle skiløypetraséen.

Kirsten Margrethe Østbye

Innbyggeren ber om at Trekanttomten, nordre del av gnr. 85 bnr. 11, endres fra LNF-formål til boligbebyggelse i kommuneplanens arealdel.

Innspillet bygger på at tomten ligger innenfor avgrenset byggesone, har nærhet til kollektivtilbud, Ahus og eksisterende boligområder, og kan inngå som en naturlig utvidelse av boligbebyggelsen langs Gamleveien. Innbyggeren mener også at forhold knyttet til bekk/vassdrag, støy og kvikkleire ikke utelukker boligformål, men må håndteres gjennom nærmere vurderinger og eventuelle sikringstiltak ved utbygging.

Kommunedirektørens vurdering

Planprogrammet er basert på en videreføring av arealstrategien. Det betyr at det ikke legges opp til nye byggeprosjekter utenfor byggesonen eller andre arealendringer. Arealinnspill har vært avvist gjennom prosessen.

Innspillet gjelder arealendring fra LNF og dyrka jord til bolig, som i seg selv er en endring som ikke er i tråd med kommunens arealstrategi og jordvernet. LNF-områder er verdifulle og viktige å bevare for å sikre tilgang til landbruksarealer, natur og grøntområder nært der folk bor. Dette området ligger i tillegg innenfor arealer som skal bevares i tråd med kommunedelplan for differensiert vassdragsforvaltning. Disse hensynene er ytterligere forsterket i planforslaget, og allerede bebygde arealer bør gjenbrukes framfor å omdisponere LNF-områder. Innspillet gir derfor ikke grunnlag for endringer i kommuneplanens arealdel.

Sak 1, Vedlegg 14: Medvirkningsrapport - Høring av planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038 (1).pdf

Høringsinnspill fra lag og foreninger

Foto: Lørenskog kommune / møte med naturorganisasjoner 25. februar 2026

Forum for natur og friluftsliv Oslo og Akershus

Høringsinnspillet er fra Forum for natur og friluftsliv Oslo og Akershus på vegne av Akershus og Oslo Orienteringskrets, BirdLife Oslo og Akershus, DNT Olso og omegn, Naturvernforbundet Oslo og Akershus, Romerike Sopp- og nyttevekstforening og Østmarkas venner. Avsender støtter hovedgrepet i planforslaget for natur og friluftsliv og ber om at dette beholdes, men ønsker sterkere juridisk forankring av enkelte hensyn i bestemmelsene.

De ber særlig om at tiltakshierarkiet for arealnøytralitet tas inn i bestemmelsesdelen og i dokumentasjonskrav for planer og søknadspliktige tiltak som berører natur og grønnstruktur. De ønsker også sterkere vern av Marka, blant annet ved å ta inn bestemmelser om vurdering av reguleringsplan for landbruksveier, og tydeligere krav for å beskytte nærnatur i byggesonen, særlig mindre skogholt og naturområder ved fortetting og transformasjon.

Kommunedirektørens vurdering

Hensynet til eksisterende nærnatur er etter kommunedirektørens vurdering ivaretatt i planforslaget. Forsterkede krav kan eventuelt gjøres i senere prosesser. Arealnøytralitet er et nytt plangrep, og det mangler både kommunale erfaringer og

Sak 1, Vedlegg 14: Medvirkningsrapport - Høring av planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038 (1).pdf

nasjonale retningslinjer med juridiske vurderinger og forslag til utforming av bestemmelser. Kommunedirektøren anbefaler derfor ikke en egen bestemmelse om tiltakshierarkiet for arealnøytralitet.

Kommunedirektøren anbefaler ikke en lokal bestemmelse om vurdering av reguleringsplan for landbruksveier. I planbeskrivelsen påpekes at dette skal vurderes i lys av konsekvenser for miljø og samfunn og at kommunen har anledning til å kreve plan, slik det fremgår av plan- og bygningsloven. Kommunedirektøren forplikter seg til å høre berørte interesser som grunnlag for kommunens vurderinger.

Lørenskog idrettsråd

Lørenskog idrettsråd ønsker at arealdelen tydelig prioriterer arealer til idrettsanlegg og fysisk aktivitet i takt med befolkningsveksten, særlig i utviklingsområdene og nær der folk bor.

Innspillet ber om at det settes av arealer til både utendørs idrettsanlegg og idrettshaller, og at haller bygges som flerbrukshaller. De ønsker også at prioritering av idretts- og aktivitetsarealer tas inn som forpliktelser for utbyggere og i kommunale planer. Videre støtter de planlegging av flere løyper i marka sommer og vinter, og vil at planen legger til rette for aktivitet for barn og unge og livslang fysisk aktivitet.

Kommunedirektørens vurdering

Idrett, fysisk aktivitet og nærmiljøbaserte aktivitetstilbud er sentralt i god samfunnsutvikling, og er omtalt i planforslaget, blant annet at det skal vurderes i sammenheng med befolkningsvekst og utviklingsområder.

Det er flere høringsinnspill som påpeker betydningen av tilstrekkelig kapasitet, variasjon og arealer til organisert og uorganisert idrett og aktivitet. Dette er derfor ytterligere tydeliggjort i planbeskrivelsen og i retningslinjene for utviklingsområdene.

Lørenskog landbruksforening

Lørenskog Landbruksforening er fornøyd med at administrasjonen ikke foreslår endring i dagens grense for NML (natur, miljø og landbruk) slik at det ikke skjer nedbygging av dyrket mark.

De ber om å at formuleringen om reguleringsplan for større tiltak på landbrukseiendommer endres, slik at det ikke blir et generelt krav for hele eiendommen. Konkret ønsker foreningen at «skal» endret til «kan». I tillegg ber landbruksforeningen om at skog i marka ikke behandles ensidig som friområde, men også omtales og vurderes som område for aktivt skogbruk. Landbruksforeningen foreslår også at befolkningsveksten skal reduseres til 1 % årlig framover og at det ved nye planer for utbygging skal stilles mye tøffere krav til at utbyggere tar en større andel av ny infrastruktur.

Kommunedirektørens vurdering

Kommunen kan ikke fastsette en bestemmelse om årlig befolkningsvekst i kommuneplanens arealdel. Hvor stor andel av ny infrastruktur som bekostes av

Sak 1, Vedlegg 14: Medvirkningsrapport - Høring av planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038 (1).pdf

utbyggere, er normalt gjenstand for utbyggingsavtaleforhandlinger i den enkelte sak. Rekkefølgekrav må være nødvendige, i den forstand at behovet utløses av den aktuelle utbyggingen, og utbyggeres bidrag gjennom utbyggingsavtaler må være forholdsmessige. Planen innebærer ingen nye utbyggingsområder, men gir sterkere styring av utbygging gjennom krav til kvalitet og gjennomføring.

Når det gjelder bestemmelse om reguleringsplan for landbruksvei, henvises det til generelt lovkrav som er gjengitt i planbeskrivelsen. Kommunen kan kreve plan der dette vurderes nødvendig, og berørte interesser skal høres i den enkelte sak.

Øvrige innspill tas til orientering under henvisning til at planens føringer for Marka og LNRF-områdene bygger på markaloven, jordlova og overordnede nasjonale føringer.

Motorsykkelimportørenes forening

Motorsykkelimportørenes forening ber om at motorsykkel og moped tas inn i kommuneplanens bestemmelser om mobilitet og parkering, og at dette følges opp i parkeringsnormene.

Det foreslås en konkret tilleggsbestemmelse om at det ved etablering av parkeringsplasser skal avsettes MC-/mopedplasser tilsvarende minst 10 % av antall bilplasser, og alltid minst én plass for annen bebyggelse enn eneboliger. Innspillet ber også om at behovet for MC-/mopedparkering og ladeplasser vurderes både i offentlige og private rom i videre planarbeid.

Kommunedirektørens vurdering

MC- og mopeder er en naturlig del av trafikkbildet og behovene for denne trafikantgruppen må vurderes sammen med øvrige trafikantgrupper. Fordeling av parkeringsplasser mellom bil og MC/moped må løses innenfor parkeringsnormen, og vil være en del av detaljregulering i utbyggingsprosjekter.

Naturvernforbundet i Oslo og Akershus

Naturvernforbundet har gitt egen høringsuttalelse i tillegg til at organisasjonen er en del av innspillet fra Forum for natur og friluftsliv Oslo og Akershus. Naturvernforbundet støtter føringene i planbeskrivelsen om streng forvaltning av Marka, men ønsker at dette følges opp med juridisk bindende planbestemmelser i kommuneplanens arealdel.

De ber særlig om en bestemmelse som krever vurdering av reguleringsplikt før tillatelse til nyetablering eller oppgradering av landbruksveier i LNF-områder. I tillegg ønsker de bestemmelser som ivaretar karbonlagre, karbonopptak, robuste økosystemer, naturmangfold og friluftsliv i Marka, samt naturkartlegging i Marka og at ny kunnskap om naturtyper og naturmangfold vektlegges ved behandling av hogstsaker.

Kommunedirektørens vurdering

Naturkartlegging i Marka er et interessant innspill, men det er ikke aktuelt å gjøre dette nå. Innspill om bestemmelser som ivaretar karbonlagre, karbonopptak, robuste økosystemer, naturmangfold og friluftsliv er vurdert. Kommunedirektøren vurderer at

hensynene er ivaretatt gjennom eksisterende lovverk, nasjonale retningslinjer og planens overordnede rammer, og at det dermed ikke er grunnlag for å gjøre endringer i arealdelen.

Kommunedirektøren anbefaler ikke en lokal bestemmelse om vurdering av reguleringsplan for landbruksveier. I planbeskrivelsen påpekes at dette skal vurderes i lys av konsekvenser for miljø og samfunn og at kommunen har anledning til å kreve plan, slik det fremgår av plan- og bygningsloven. Kommunedirektøren forplikter seg til å høre berørte interesser som grunnlag for kommunens vurderinger.

Norskog

NORSKOG er en medlemsorganisasjon for aktive skogeiere. NORSKOG ber kommunen endre ordlyden i hensynssoner som berører LNFR-områder, slik at de ikke får bindende virkning for skogbruket.

Innspillet gjelder ett konkret punkt: Hensynssoner i LNFR-områder må utformes som retningslinjer, ikke som bestemmelser eller bindende føringer. NORSKOG mener planen ikke bør innføre nye plikter eller begrensninger for hogst, landbruksveier eller annen skogbruksvirksomhet gjennom hensynssoner, men holde seg til det som følger av sektorregelverk. Det er ikke spesifisert hvilke hensynssoner det siktes til.

Kommunedirektørens vurdering

Lørenskog kommune har en rekke hensynssoner som i mer eller mindre grad berører marka og skogsdriften. Kommunedirektøren antar at innspillet er rettet mot sikringssonen for drikkevann i Elvåga, hvor dette er mest aktuelt. Denne bestemmelsen er endret og forenklet etter innspill fra Oslo kommune og anleggseier. Hovedformålet om å unngå forurensing av drikkevannet er videreført. Samtlige hensynssoner har for øvrig vært gjenstand for offentlig ettersyn, hos blant andre berørte sektormyndigheter. Kommunedirektøren mener bruken av hensynssoner i planforslaget er i samsvar med plan- og bygningsloven. Lørenskog kommune har også justert ordlyden som berører landbruksarealene i planbeskrivelsen, med økt fokus på kvalitetsproduksjon i skogbruket.

Oslo og omland friluftsråd

Oslo og omegn friluftsråd (OOF) er et regionalt samarbeidsråd mellom organisasjoner, kommuner og fylkeskommuner som ønsker å styrke friluftsliv, naturvern og folkehelse i regionen. OOF støtter hovedgrepet i planforslaget, men ønsker at natur- og friluftslivshensyn sikres tydeligere i arealdelen, særlig i byggesonen og i tilknytning til Marka.

De ber om at viktige natur- og friluftslivsområder i byggesonen sikres gjennom arealformål, hensynssoner og bestemmelser, at grønnstruktur gjøres tydelig tilgjengelig for allmennheten, og at det planlegges for sammenhengende turveinett, flere parker av ulik størrelse og god nærtilgang for ulike brukergrupper. De ønsker også byggeforbud langs vassdrag, gjenåpning av vassdrag vurdert, og at nye leke- og rekreasjonsarealer får krav om allsidig bruk gjennom alle sesonger.For Marka ber de om at markaloven

legges til grunn, at markagrensen ligger fast og utvides der det er naturlig. Temakart viser adkomster til Marka, men kan med fordel vises tydeligere i sammenheng med turveinettet. De ber også om at kommunen bruker arealregnskap og aktiv kartlegging/verdsetting av friluftslivsområder i videre planlegging.

Kommunedirektørens vurdering
Oslo og omegn friluftsråd påpeker mange viktige hensyn ved arealforvaltning som i stor grad samsvarer med Lørenskog kommunes arealpolitikk. Som eksempler kan nevnes innføring av arealregnskap, byggeforbud langs vassdrag, gjenåpning av bekker og bestemmelse om sammenhengende grønne ferdselskorridorer. Kommunedirektøren tar innspillet til orientering.

Skiforeningen

Skiforeningen har ingen konkrete merknader til planforslaget, men støtter at kommunen videreutvikler løypetilbudet i planperioden. Hvis løypetiltakene må prioriteres, ønsker de at løypene som kobler Lørenskogs løypenett til nabokommunene prioriteres, særlig forbindelser som knytter eksisterende løypenett til Mariholtet/Oslo.

Kommunedirektørens vurdering
Innspillet tas til orientering og gir ikke grunnlag for endringer i kommuneplanens arealdel.

Østmarkas venner

Østmarkas venner har gitt egen høringsuttalelse, og inngås også i innspillet fra Forum for natur og friluftsliv Oslo og Akershus. Østmarkas Venner støtter hovedretningen i planforslaget, men ønsker sterkere og mer bindende føringer for forvaltningen av Østmarka. De ber særlig om at arealdelen kobler skogforvaltning og hogst tydeligere til kommunens mål om naturmangfold, friluftsliv, arealnøytralitet og klimanøytralitet, og at nye tekniske inngrep i Marka begrenses.

De ønsker forbud mot bruk av fremmede masser innenfor markagrensa, at omtalen av landbruksnæring endres fra «økt tømmerproduksjon» til klima- og miljøvennlig skogproduksjon, og at krav om vurdering av reguleringsplikt for landbruksveier gjøres til retningslinje eller helst planbestemmelse. De ber også om kartlegging av naturmangfold i Marka, særlig gjenværende naturskog, omtale og mål om vern av lokalt inngrepsfrie områder, sterkere vekt på kulturminner i Marka, og endret formulering for ridestitraseer slik at naturverdier, landskap, kulturminner og uorganisert friluftsliv veier tyngst.

Kommunedirektørens vurdering
Arealdelens føringer for Marka og LNFR-områdende bygger på markaloven, jordlova og nasjonale føringer. Kommunedirektøren vurderer at planforslaget synliggjør koblingen mellom skogforvaltning og friluftsliv og gir tilstrekkelig beskyttelse mot blant annet tekniske inngrep og fremmede masser.

Innspillet om endring av ordlyd om tømmer og skogproduksjon er tatt til følge, med ny formulering som bedre beskriver miljø- og klimaaspektet ved skogproduksjon.

Opprinnelig setning i planbeskrivelsen «På landbruksarealene skal det legges til rette for økt mat- og tømmerproduksjon, gode naturopplevelser, bedre miljø- og klimahensyn og bedre folkehelse.» er erstattet med «På landbruksarealene skal det legges til rette for bærekraftig drift med kvalitetsproduksjon innen jord- og skogbruk. Det skal samtidig legges vekt på friluftsliv, naturmangfold, kulturminner, klima og andre miljøverdier.»

Høringsinnspill fra offentlige myndigheter

Foto: Lørenskog kommune / prosjektleder Runar Nedregård om revisjon av arealdelen

Akershus Energi og Varme AS

Akershus Energi Varme AS støtter videreføring av tilknytningsplikt til fjernvarme i konsesjonsområdene, men ønsker at bestemmelsen i kapittel 6.5 presiseres slik at fritak bare kan gis etter tydeligere kriterier.

De foreslår å avgrense unntak fra tilknytningsplikt til bygg under 500 m² BRA, men med tilknytningsplikt også for mindre bygg som inngår i større utbyggingsprosjekter eller større eksisterende bygningsmasse. Videre ønsker de at fritak bare kan gis når det dokumenteres at alternativ energiløsning både gir lavere klimagassutslipp enn

Sak 1, Vedlegg 14: Medvirkningsrapport - Høring av planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038 (1).pdf

fjernvarme og ikke belaster strømnettet vesentlig mer, særlig for bygg over 1000 m² BRA.

Kommunedirektørens vurdering
Innspillet tas til orientering. Kommunedirektøren mener hovedhensikten med innspillet er ivaretatt i gjeldende bestemmelse og at begrepet miljømessig gir kommunen et bredere og mer hensiktsmessig vurderingsgrunnlag for unntak per i dag.

Akershus fylkeskommune

Fylkesrådet i Akershus Fylkeskommune støtter i hovedsak planforslaget og mener arealdelen gir et godt grunnlag for videre planlegging. De ber likevel om noen justeringer og tydeliggjøringer i planbeskrivelsen og det videre planarbeidet.

De ønsker at omtalen av høystandard kollektivtrasé tydeliggjøres, og at Romerikslinja med nødvendig infrastruktur sikres gjennom hensynssone og koblinger i arealdelen. De støtter strammere parkeringsnorm for bolig og kontor. Videre ber de om at arealnøytralitet forankres i arealstrategi og bestemmelser, med tydelig oppfølging av planvask, kompensasjon og arealregnskap i detaljplaner og saksbehandling, og at kommunens arealregnskap gjøres tilgjengelig i planens kunnskapsgrunnlag. De ber også om at prosjekt Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder sluttføres og brukes i plandokumentene, og at prosjekt Friluftslivets ferdselsårer følges opp i et handlingsprogram med tiltaksliste.

Kommunedirektørens vurdering
Høystandard kollektivtrasé (Romerikslinja) er omtalt i retningslinjene for de berørte utviklingsområdene med nødvendig infrastruktur og i planbeskrivelsen om kollektivsystemet i Lørenskog (4.3). Kommunen har ikke valgt å legge inn en egen hensynssone for kollektivtraséen. Kommunedirektøren mener hensynet er godt ivaretatt med krav om helhetlig planlegging og øvrige mål og føringer. Det ville også brutt med prinsippet om forenkling av planen.

Når det gjelder parkeringsnormen viser kommunedirektøren til tidligere behandling av planforslaget, og foreslår ikke endringer i parkeringsnormen.

Prinsipper om arealnøytralitet er omtalt i planens kunnskapsgrunnlag, men foreslås ikke gjort bindende i denne revisjonen. Oppfordringen om sluttføring av prosjektene om friluftsliv tas til orientering.

Bane Nor Sf

Bane NOR har levert innspill i to forskjellige roller, som jernbanemyndighet og grunneier.

Som jernbanemyndighet ber Bane NOR om at formålet for Hovedbanen endres fra samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur til baneformål.

Øvrige merknader har Bane NOR levert i rollen som grunneier. Det stilles spørsmål ved utviklingsområdet Lørenskog stasjon som område for kunnskaps- og innovasjonsmiljø.

Det påpekes at utviklingen her vil være drevet av boligformål og at fleksibilitet vil være viktig. Det argumenteres også konkret for at flere av kommuneplanens generelle bestemmelser med krav til bolig, uteopphold og parkering er for rigide for stasjonsområdet, og at dette må avklares i reguleringsplan.

Minimumsnivået for parkering er etter Bane NOR sin vurdering for høyt og i strid med overordnende strategier og mål for redusert bilavhengighet.

Kommunedirektørens vurdering
Ønsket om å endre formålet til hovedbanen er imøtekommet.

Beskrivelsen av utviklingsområdet rundt Lørenskog stasjon er overordnet og avviser i liten grad muligheten for boligutvikling. Sentralt i knutepunktet er det imidlertid ønske om en stor andel andre formål og funksjoner.

Kommuneplanens bestemmelser er også overordnet og gir rammer for en konkret vurdering ved behandling av reguleringsplan. Lørenskog ønsker ikke en prinsipiell reduksjon av kvaliteter i boligbebyggelsen. Hvis det er spesielle grunner for å avvike kvalitetskravene vil det vurderes særskilt i planbehandlingen.

Når det gjelder parkeringsnormen viser kommunedirektøren til tidligere behandling av planforslaget, og foreslår ikke endringer i parkeringsnormen.

Barn og unges talsperson i Lørenskog

Barn og unges talsperson støtter hovedgrepet i planforslaget, men ønsker at det videre planarbeidet tydeligere skal sikre barn og unges behov for like muligheter og gode oppvekstsvilkår.

Det bes om utredning av arealbehov, egnede tomter for framtidige barnehage- og skolebehov i utviklingsområdene. Videre ønskes tydeligere krav til trygge hente- og bringeløsninger ved barnehager og en tilhørende vurdering av konsekvenser knyttet til trafikkøkning som følge av ny utbygging. Det bør stilles tydeligere krav til trygge og sammenhengende gang- og sykkelforbindelser til skoler, barnehager og fritidsarenaer. Det bes også om sterkere føringer for å bevare nærnatur, små grønne lommer og uformelle lekeplasser samt sikre inkluderende møteplasser og aktivitetsarenaer. Konsekvensene fortetting har for barns tilgang til kvalitetsrike uteområder og muligheter for uorganisert lek og aktivitet må vurderes. I tillegg ønskes forpliktende medvirkning fra barn og unge, blant annet gjennom Barnetråkk eller tilsvarende metode.

Kommunedirektørens vurdering
Det er foreslått et avsnitt om utredning av arealbehov i de generelle retningslinjene til utviklingsområdene. Trygge hente- og bringeløsninger, sammenhengende forbindelser, bevaring av natur og møteplasser er etter kommunedirektørens skjønn godt ivaretatt på overordnet nivå i gjeldende kommuneplan. Det samme gjelder krav til vurdering av konsekvenser ved fortetting og økt trafikk. Dette skal ivaretas og vurderes nærmere i saksbehandlingen av planer og byggesaker.

Ungdomsrådet er det lovpålagte medvirkningsorganet som skal sikre at barn og unges interesser blir ivaretatt, men kommunedirektøren er enig i at det kan være behov for medvirkning utover det. Kommunen har gode erfaringer med involvering av barn og unge om blant annet planarbeid, trafikksikkerhet og trygghet i nærmiljøet. I planprogrammet for denne revisjonen av arealdelen er det lagt opp til en begrenset prosess, og uten særskilte endringsbehov knyttet til barn og unge. Det har derfor ikke vært et tilsvarende medvirkningsopplegg rettet mot barn og unge denne gangen som ved forrige kommuneplanrullering.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

DSB har ingen konkrete merknader til planforslaget og har ikke vurdert saken nærmere.

DSB opplyser at samfunnssikkerhet normalt følges opp av Statsforvalteren, og at henvendelse til DSB bør skje på bakgrunn av konkrete behov som berører storulykkevirksomhet, farlige ROAFstoffer/farlig gods, brannsikkerhet i tunneler eller underjordiske anlegg, eller tilfluktsrom.

Kommunedirektørens vurdering
Innspillet tas til orientering

Elvia As

Elvia AS ber om endringer for å synliggjøre og sikre deres kraftanlegg med byggeforbudsbelter i planen. Hensynssoner for regionale kraftledninger bør videreføres, men reguleres både som H740 og H370 og legges inn i selve arealplankartet, ikke bare i temakart. Avvik mellom gjeldende henyssoner og faktiske restriksjoner på strekningene Høybråten–Røykås, Røykås–Stubberud og sør på Røykås–Kjellerholen bør korrigeres. Formålet rundt transformatorstasjonene Rasta, Fjellhamar og Solheim bør endres til «andre typer bebyggelse og anlegg», energikode 1510, i tråd med bruken.

Elvia AS ber også om en bestemmelse som åpner for etablering av elektriske anlegg i LNFR-områder, og en generell bestemmelse som åpner for etablering av elektriske nettanlegg i tråd med områdekonsesjon (distribusjonsnettet) når tiltaket er forelagt kommunen og ikke kommer i konflikt med viktige landbruks-, natur- eller friluftsinteresser.

Kommunedirektørens vurdering
Deler av innspillet om endring av hensynssoner er imøtekommet med konkrete endringer. Vi legger ikke inn dobbel hensynssone fordi dette også berører andre kraftledninger, og fordi det ikke er redegjort for konsekvensene.

Endrede formål til de aktuelle transformatorstasjonene vil vurderes som følge av helhetlig planlegging eller detaljplanlegging av de berørte områdene. Inntil videre vurderes gjeldende formål å gi tilstrekkelige overordnede rammer.

Kommunen vurderer at etablering av elektriske anlegg er tilstrekkelig regulert gjennom gjeldende sektorregelverk og byggesaksbehandling, og at det derfor ikke er behov for en egen bestemmelse om dette i kommuneplanens arealdel.

Nedre Romerike brann- og redningsvesen

Brannvesenet ber om at kommuneplanens arealdel får tydeligere hjemmel for å sikre brann- og redningsfaglig tilrettelegging ved ny utbygging og fortetting. De ønsker at slokkevann skal omtales i punkt 6.3.2 (VAO-rammeplan) og at det stilles krav til alle reguleringsplaner om utomhusplan som viser adkomst, angrepsveier, slokkevann, vendemuligheter og oppstillingsplasser. Ved etappevis utbygging må det lages en midlertidig utomhusplan.

I planarbeidet bør behov for tiltak ved dårlig slokkevannskapasitet og fremkommelighet vurderes. Dette gjelder også eksisterende områder som blir berørt. Bebygde områder bør ha to uavhengige adkomstmuligheter med god tilgjengelighet for utrykningskjøretøy.

En god vurdering av konsekvensene for brannsikkerhet ved øvrige mobilitetsstiltak og avfallsløsninger er også viktig.

Kommunedirektørens vurdering

Kommunedirektøren takker for et grundig innspill. Arealdelen ivaretar brann- og redningsfaglige hensyn på et overordnet nivå. Krav til slokkevann inngår som en del av vannforsyningen og er omtalt i punkt 6.3.2, og detaljerte krav om tilstrekkelig vannmengde og -trykk er ivaretatt gjennom teknisk forskrift. Innspillet gir ikke grunnlag for endringer i kommuneplanens arealdel, men er dels ivaretatt gjennom lov og forskrift, og skal for øvrig ivaretas gjennom plan- og byggesaksbehandling.

Norges vassdrags- og energidirektorat

NVE har ingen vesentlige merknader til forslaget til kommuneplanens arealdel.

NVE vurderer at den begrensede revisjonen ikke reiser nevneverdige problemstillinger innen deres saksområder. Uttalelsen innebærer derfor i praksis ingen konkrete endringsønsker til bestemmelser, arealformål eller videre planarbeid.

Kommunedirektørens vurdering

Innspillet tas til orientering

Oslo kommune, byrådsavdeling for byutvikling

Oslo kommune støtter hovedgrepene i planforslaget, særlig konsentrert utbygging ved kollektivknutepunkter, grønn mobilitet og flere naturhensyn, men ber om enkelte presiseringer og tillegg i bestemmelser og planbeskrivelse.

Oslo ønsker at prinsippet om arealnøytralitet følges opp med konkrete bestemmelser og forklaring i planbeskrivelsen om hvordan det skal gjennomføres. De ber også om

omtale av indirekte klimagassutslipp i planbeskrivelsen, og at landbruksvei vurderes tatt inn i bestemmelsene.

Bestemmelsen om nedbørsfelt for Elvåga-vassdraget bør samordnes i ordlyd med Oslo kommunes arealdel.

For Visperud ber Oslo om klarere retningslinjer for utbygging som tar hensyn til kulturmiljøet ved Ellingsrud gård på Oslosiden, særlig knyttet til byggehøyder. De peker også på behov for videre samhandling om parkering og regional mobilitet.

Kommunedirektørens vurdering
Prinsipper om arealnøytralitet er omtalt i planens kunnskapsgrunnlag, men foreslås ikke gjort bindende i denne revisjonen. Omtale av indirekte klimagassutslipp legges inn i planbeskrivelsen.

Indirekte utslipp av klimagasser er nå tatt inn i planbeskrivelsen i punkt 2.12 Klima.

Kommunedirektøren anbefaler ikke en lokal bestemmelse om vurdering av reguleringsplan for landbruksveier. I planbeskrivelsen påpekes at dette skal vurderes i lys av konsekvenser for miljø og samfunn og at kommunen har anledning til å kreve plan, slik det fremgår av plan- og bygningsloven. Kommunedirektøren forplikter seg til å høre berørte interesser som grunnlag for kommunens vurderinger.

Oslo kommunes innspill om at bestemmelsen om sikringssone for drikkevann for Oslo og Lørenskogs felles nedbørsfelt for Elvåga-vassdraget bør ha samme ordlyd, er imøtekommet. I Oslo kommunes arealdel som er på høring nå er bestemmelsen betydelig forenklet og Lørenskogs bestemmelse 22 Sikringssone for drikkevann (H110) er tilsvarende endret. Forenklingen innebærer at opplistingen av punktene om friluftsliv og husdyrhold fjernes, men kravet om å ikke utøve aktiviteter som kan medføre forurensning er ivaretatt av første avsnitt.

Behovet for å se utviklingen av Visperud i sammenheng med utviklingen over grensen mot Oslo er nå omtalt i retningslinje 33.3.

Regionkontor landbruk Lørenskog, Oslo og Rælingen

Regionkontor landbruk (RKL) støtter hovedgrepet om høy arealeffektivitet i bolig-, nærings- og infrastrukturutvikling for å redusere presset på Marka og landbruksarealer.

De ber om at det åpnes for grønne hager og parsellhager på tak og i utearealene i blokkbebyggelsen. Det bør legges større vekt på blågrønnstruktur, grønne lunger og tregrupper i boligbebyggelsen, og spesielt i sentrum. En overordnet grønnstrukturplan bør ligge til grunn for arealdelen.

Kommunedirektørens vurdering
Kommuneplanen åpner allerede for grønne hager og parsellhager på tak og i utearealene i blokkbebyggelsen. Blågrønnstruktur, grønne lunger og tregrupper er etter kommunedirektørens syn også godt ivaretatt i gjeldende plan, både med konkrete

bestemmelser og utdypende planbeskrivelse. Innspillet om en overordnet grønnstrukturplan tas til orientering, og blir vurdert i andre prosesser.

Riksantikvaren

Riksantikvaren har ingen egne merknader til planforslaget.

De opplyser at kulturmiljøforvaltningen i plansaker etter plan- og bygningsloven ivaretas av fylkeskommunen, og at eventuelle merknader fra Riksantikvaren vil komme via Akershus fylkeskommunes uttalelse dersom saken berører kulturminner de har ansvar for.

Kommunedirektørens vurdering
Innspillet tas til orientering

Romerike Avfallsforedling IKS (ROAF)

ROAF ønsker at avfallshåndtering gis tydeligere og mer bindende plass i kommuneplanens arealdel. De ber om at areal til avfallsløsninger og avfallslogistikk prioriteres i utbyggingsområder, særlig i fortettingsområder og næringsområder. Videre ønsker de at det avsettes egnet areal til etablering av gjenvinnings- eller ressursstasjon inkludert mulighet for henteordning og ombrukstjenester.

ROAF vil at krav til renovasjon flyttes fra retningslinje til bindende bestemmelser, blant annet om at avfallsløsninger skal vises i planforslag, at renovasjonsteknisk plan skal følge reguleringsplaner, og at brukstillatelse ikke gis før løsningene er godkjent etter renovasjonsnorm og veileder. De ber også om hjemmel for å kreve felles avfallsløsninger for hele boligfelt/planområder, at avfallssystem tas inn som nødvendig infrastruktur i rekkefølgekrav, og at ROAF rådføres i byggesaker.

Kommunedirektørens vurdering
I kommuneplanens arealdel er renovasjon ivaretatt gjennom egne bestemmelser om renovasjon, samt retningslinjer om dokumentasjon av renovasjonsløsninger og at disse skal være opparbeidet og ferdigstilt før områder tas i bruk. Kommunedirektøren vurderer at det vil være for detaljert å ta avfallssystem eksplisitt inn som nødvendig infrastruktur i de generelle rekkefølgekravene på kommuneplannivå.

Arealer til renovasjon ivaretas i arealer avsatt til boligformål. Det er bestemmelser om å tilstrebe nedgravde løsninger og at renovasjonsløsningen ikke kan beregnes som en del av kravet til uteoppholdsarealer. Avsetting av arealer til gjenvinnings- og ressursstasjon kan skje etter grundige vurderinger som følge av innspill med tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag. Det anbefales at dette gjøres i en egen prosess.

Ruter As

Ruter er kollektivselskapet i Oslo og Akershus. De koordinerer kollektivtrafikken og er ansvarlig for å bygge ut tilbudet for innbyggerne i regionen. Ruter støtter hovedgrepet med fortetting i utviklingsområdene. Samtidig bør kollektivtransportens behov for

arealer og fremkommelighet omtales tydeligere både i arealstrategier og bestemmelser. Dette av hensyn til transporttilbudets punktlighet og attraktivitet.

Ruter anbefaler å fjerne minimumsnormen for parkering. De ønsker at planen sikrer nødvendige arealer og standarder for bussinfrastruktur (med trafikksikkerhet og universell utforming), endeholdeplasser/reguleringsplasser i Lørenskog stasjonsområde (Ødegaards vei), sentrum og Ahus, samt god fremkommelighet ut fra bussanlegget på Kloppaveien. Ruter ber kommunen øke sine drifts- og vedlikeholdsbudsjetter som følge av økt slitasje fra tyngre elektriske busser. Sykkelparkering ved holdeplasser bør være behovsbasert. De ber også om sterkere føringer for bussfremkommelighet i sentrum, Ahus og Visperud. Med dagens bilandel på Skårersletta er det vanskelig å tilby et attraktivt kollektivtilbud. Ruter ber kommunen vurdere å etablere en hensynssone langs høystandard kollektivtrasé, samt styrke beskrivelsen av denne i retningslinjene for utviklingsområdene. Ruter støtter at den nye T-banetraseen innarbeides som hensynssone.

Kommunedirektørens vurdering
Store deler av innspillet er ivaretatt i gjeldende plan. Andre deler av innspillet ligger utenfor arealdelens virkeområde og må eventuelt følges opp gjennom andre prosesser.

Når det gjelder parkeringsnormen viser Kommunedirektøren til tidligere behandling av planforslaget, og foreslår ikke endringer i parkeringsnormen. Prioritering av arealer og gode løsninger for kollektivtransport er omtalt flere steder i plandokumentene. Hensynet til en fremtidig kollektivtrasé er etter vårt skjønn tilstrekkelig ivaretatt gjennom formål, byggegrenser og veiloven.

Begrepet *høystandard kollektivtrasé* og Rome*rikslinja* er innarbeidet i retningslinjene for de berørte utviklingsområdene om nødvendig infrastruktur og i planbeskrivelsen om kollektivsystemet i Lørenskog (4.3).

Rælingen kommune

Rælingen kommune støtter i hovedsak planforslaget for kommuneplanens arealdel 2026–2038 og mener det er grundig og godt forankret i overordnede føringer. Kommunen peker særlig på betydningen av samarbeid på tvers av kommunegrensen, spesielt knyttet til utviklingen av områdene Løvenstad–Kurland. Rælingen fremhever behovet for helhetlig planlegging av mobilitet, med bedre gang-, sykkel- og kollektivforbindelser mellom kommunene, og understreker viktigheten av å holde parkeringsdekningen lav for å redusere bilbruk. Videre støttes fokus på sammenhengende grønnstruktur, tydeligere bestemmelser om naturmangfold og store trær, samt arbeidet med sosiale boformer. Rælingen støtter også prinsippet om arealnøytralitet og justeringer som gir bedre forutsigbarhet i småhusområder, men mener parkeringskravene for frittliggende småhus i utviklingsområder burde vært lavere.

Kommunedirektørens vurdering
Rælingen kommune støtter i hovedsak planforslaget, og innspillene er i stor grad i samsvar med Lørenskog kommunes overordnede mål og strategier for arealbruk,

mobilitet og grønnstruktur. Betydningen av samarbeid på tvers av kommunegrensen, særlig knyttet til områdene Løvenstad–Kurland, er et viktig tema som er vektlagt i planforslaget gjennom føringer om helhetlig planlegging.

Innspill om styrking av gang-, sykkel- og kollektivforbindelser er i tråd med kommunens mobilitetsmål og tas til orientering. Videre oppfølging av slike forbindelser vil skje gjennom senere planprosesser og i samarbeid med nabokommuner og relevante aktører. Frittliggende småhus utgjør en svært begrenset del av utviklingsområdene, og kommunedirektøren kan ikke se at det er hensiktsmessig med egne parkeringsbestemmelser for disse.

Samlet sett vurderer kommunedirektøren at Rælingen kommunes innspill er ivaretatt på det overordnede nivået kommuneplanens arealdel skal ha.

Statens vegvesen

Ifølge Statens vegvesen er parkeringsregulering et av de mest effektive virkemidlene kommunen har for å redusere trafikkgenereringen i kommunen.

Samlevegnettet i kommunens søndre del er overbelastet. Her forventes fortsatt stor utbygging uten vesentlig utbygging av vegnettet eller alternativ til buss i dag og i mange år framover. For å sikre bussen en forutsigbar framkommelighet er det derfor viktig å redusere bilbruken.

Statens vegvesen henstiller kommunen til å stramme inn forslaget for parkeringsnormer, og i tillegg supplere med å avgiftsbelegge parkering og andre lokale tiltak som gjør det mindre attraktivt å velge bil for daglige gjøremål.

Kommunedirektørens vurdering

Når det gjelder parkeringsnormen viser kommunedirektøren til tidligere behandling av planforslaget, og foreslår ikke endringer i parkeringsnormen. Henstillingen om avgiftsparkering og andre tiltak tas til orientering. Lørenskog kommune jobber kontinuerlig med dette arbeidet i tråd med målene i plan for mobilitet.

Statnett

Byggeforbudsbeltet til alle Statnetts transmisjonsnettledninger i Lørenskog har en bredde på 38 meter. Hensynssonen må være identisk. Det opplyses ikke om dette medfører behov for endring av gjeldende plan.

For å sikre adkomst til Statnetts anlegg, sikre jordkabler/mastejording i grunnen og unngå redusert høyde til luftledningsanlegg ved oppfylling av terreng ber Statnett om at følgende bestemmelse knyttes opp mot hensynssonene for transmisjonsnettledningene: "Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier".

Statnetts områdeplan for Oslo, Akershus og Østfold beskriver forventet nettutvikling i regionen. Planen omfatter to nye alternative lokaliteter for transformatorstasjonen på

Røykås. Det opplyses ikke hva dette kan bety for arealdelen i kommunende planperiode og i hvilken grad dette vil medføre avvikling av anlegget på Røykås. Det er imidlertid tydelig at dette på sikt vil få betydning både for det fysiske anlegget og for hensynssoner til berørte luftledninger. Det kan også være aktuelt med omlegging av traséer.

Kommunedirektørens vurdering
Hensynssonen er korrigert i tråd med Statnetts datagrunnlag, i henhold til innspillet. Ønsket om justering av bestemmelsen til hensynssonen, for å sikre avklaring med ledningseier ved anleggsarbeid og terrenginngrep, er innarbeidet. Opplysningene om mulig avvikling av transformatorstasjonen på Røykås tas til orientering, og vurderes som positivt og i tråd med kommunens planer for Visperud.

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Statsforvalteren støtter hovedgrepet i planforslaget, men ber kommunen vurdere enkelte endringer og presiseringer før vedtak. De viktigste innspillene gjelder lavere parkeringskrav for frittliggende småhus, oppfølging av arealnøytralitet og jordvern, samt justering av enkelte bestemmelser og retningslinjer.

Statsforvalteren ber om å redusere minstekravet om to bilparkeringsplasser i småhusområder. De ønsker også en bestemmelse om at landbrukstiltak ikke legges på dyrka jord hvis andre alternativer finnes. Videre mener de at temakart og retningslinjer for lysløyper og ridestier må vurderes på nytt, der tiltak har vesentlig virkning på dyrka jord, natur, miljø, samfunn og skognæring, og om det krever planbehandling. Generelt for bestemmelsene savner de henvisninger til kommunens hjemmelsgrunnlag. For naturbestemmelsene ber de om juridisk avklaring og eventuell justering av § 15.3 om naturmangfold og § 19.2.10 om store trær. De minner om at tiltak i Marka må behandles etter markaloven og at planen må stadfestes for å få rettsvirkning i Marka.

Kommunedirektørens vurdering
Statsforvalteren støtter i all hovedsak planforslaget, blant annet er de positive til innføring av prinsipper om arealnøytralitet.

Når det gjelder parkeringsnormen viser Kommunedirektøren til tidligere behandling av planforslaget, og foreslår ikke endringer i parkeringsnormen.

Kommunedirektøren har valgt å ikke innarbeide en særskilt bestemmelse om forbud mot landbrukstiltak på dyrka mark. Jordvernet står allerede sterkt i Lørenskog og er utdypet i planbeskrivelsen. Helhetlige avveininger av ulike hensyn bør gjøres i den enkelte sak.

Det er skrevet inn en setning om å bevare dyrka mark i retningslinjer for planlagte løyper i Marka (34). Påminnelsen om at eventuelle nye stier og løyper i Marka skal behandles etter markaloven, tas til orientering.

Oppfordringen om å utarbeide kommunal jordvernstrategi og søke Landbruksdirektoratet om tilskudd, tas til orientering.

Bestemmelsen om bevaring av store trær (19.2.10) er forenklet i tråd med innspill fra statsforvalteren. Avsnittet med krav til forvaltningsplan er fjernet og kun ett avsnitt med unntak beholdes. Det presiseres at unntaket som handler om sykdom eller skade på trær gjelder når fare er dokumentert.

Statsforvalterens ønske om hjemmelsgrunnlag for bestemmelsene tas til orientering.

Øst politidistrikt

Politiet ønsker at kriminalitetsforebygging og opplevd trygghet tas tydeligere inn i kommuneplanens arealdel, både i planbeskrivelsen og som føringer for videre reguleringsarbeid. Trygghet kan skapes gjennom god fysisk utforming av omgivelsene.

De ber om en egen omtale i planbeskrivelsen av hvordan kriminalitetsforebyggende hensyn er ivaretatt, med henvisning til politiets veileder. Videre ønsker de at planbestemmelsene og reguleringsplaner i større grad stiller krav eller gjør vurderinger av trygghet. Fysiske omgivelser bør utformes med gode siktlinjer, oversikt og naturlig aktivitet. Det bør skilles tydelig mellom private og offentlige rom. Grønnstrukturen bør utformes slik at den er åpen for innsyn og har naturlig tilsyn/uformell sosial kontroll, og med tilstrekkelig bredde og belysning i ferdselsårene. Tilgjengelige, trygge møteplasser for alle aldersgrupper gir sosial kontroll og forebygger uønsket aktivitet. Ved å tenke flerbruk kan kommunen sikre et bredere tilbud av trygge samlingssteder, særlig for barn og unge. De ber også om tidlig involvering av politiet i planarbeid.

Kommunedirektørens vurdering

Det er rom for utdyping av det kommuneplanen allerede sier om kriminalitetsforebygging, trygghet og flerbruk, samtidig som arealdelen holdes på et overordnet nivå. Innspillet er imøtekommet ved at retningslinjene til utviklingsområdene og planbeskrivelsen om god stedsutvikling er justert.

Høringsinnspill fra næringsliv, grunneiere og eiendomsutviklere

Foto: Lørenskog i Utvikling / møte med næringsliv og utbyggere 12. februar 2026

Lala Tøyen

Lala tøyen har avgitt høringsuttalelse på vegne av Fjellhamar Eiendomsutvikling As, som er heleid av Solon Eiendom som har utviklingsinteresser i Fjellhamar sentrum. Avsenderen ønsker mer fleksible kommuneplanbestemmelser for stasjonsnære utviklingsområder. Hovedinnspillene gjelder lavere og mer fleksibelt MUA-krav, mer fleksible krav til boligstruktur, og tydeligere, forholdsmessige rekkefølgekrav.

Det bes om at MUA i utviklingsområder kan settes ned til 30 m² per bolig generelt, uavhengig av om det er sosiale boformer i prosjektet eller ikke, og at vurdering av forholdet mellom uteareal og innendørs fellesareal skjer i reguleringsplan. De ønsker også at brannoppstillingsplasser, inntrukket balkong-/verandaareal og eventuell offentlig grønnstruktur kan regnes inn i MUA. Videre bes det om mer fleksible krav til gjennomgående leiligheter, lavere gjesteparkering, presisering av krav til parkeringsplasser for forflytningshemmede og en mer behovstilpasset sykkelparkeringsnorm. I tillegg ønskes presisering om at gjenåpning av vannmiljø må vurderes ut fra gjennomførbarhet, og at krav gjennom utbyggingsavtaler og

rekkefølgekrav må avklares tidlig og være forutsigbare. De peker også på at samlede virkning av krav i kommuneplanens arealdel kan få betydelige konsekvenser for gjennomførbarheten av nye boligprosjekter.

Kommunedirektørens vurdering
Kommuneplanens arealdel er en overordnet plan som fastsetter rammer og føringer for arealbruk og utbygging. Kommunedirektøren ønsker i utgangspunktet ikke å lempe på prinsipielle kvalitetskrav for boligbebyggelsen. Dette gjelder krav til uteoppholdsareal, boligstruktur og bokvalitet, som er satt for å sikre gode bomiljøer og langsiktig kvalitet. Ønske om generelt lavere og mer fleksibelt MUA-krav, herunder å inkludere brannoppstillingsplasser, balkonger eller offentlig grønnstruktur, tas ikke til følge, da dette ikke vurderes å være i tråd med planens intensjon. Tilsvarende opprettholdes krav til boligstruktur, herunder andel gjennomgående leiligheter. Avvik fra kvalitetskravene kan vurderes i den videre planbehandlingen dersom det foreligger særskilt begrunnelse, men vurderes ikke som generelle endringer på kommuneplannivå.

Innspill knyttet til parkering og sykkel er vurdert innenfor rammene av kommunens mobilitetsmål. Det er gjort enkelte justeringer av sykkelparkeringskravene som en moderat imøtekommelse av innspillene. Videre er krav til fri høyde i parkeringsanlegg justert for å unngå urimelige konsekvenser. Øvrige parkeringsbestemmelser videreføres, men kommunedirektøren har informert kommunestyret om handlingsrommet for å fastsette lavere minimumsnorm i særskilte tilfeller. Når det gjelder rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler, er innspillene tatt til orientering. Planforslaget vurderes å gi tilstrekkelige rammer på kommuneplannivå, mens konkrete og prosjektspesifikke avklaringer må skje i reguleringsplan og avtaleprosesser.

Lørenskog kombiutvikling

Avsenderen støtter hovedgrepet i planforslaget med fortetting rundt kollektivknutepunkter, men ber om at flere detaljerte krav i arealdelen gjennomgås og gjøres mer fleksible, særlig i prioriterte utviklingsområder.

Det pekes særlig på krav til gjennomgående leiligheter, strengt MUA-krav i tett og stasjonsnær bebyggelse, jordsmonnkrav ved bygging på lokk og skjerpet støygrense ved flere støykilder. Hovedinnspillet er å fjerne eller revidere regelen om 3 dB skjerping ved flere støykilder, eventuelt gjøre unntak i prioriterte utviklingsområder, og ellers legge støyvurderinger til T-1442/2021 og M-2061 uten lokale tilleggskrav.

Kommunedirektørens vurdering
Lørenskog kommune ønsker i utgangspunktet ikke å lempe på prinsipielle kvalitetskrav for boligbebyggelsen. Avvik fra enkelte krav kan vurderes i reguleringsplanbehandling, dersom spesielle grunner taler for det.

Skjermbilder av kommunikasjonen i høringsperioden

Annonse i Romerikes Blad (digitalt og papirutgave):

Høringsbrev:

Lørenskog kommune

Statsforvalteren i Oslo og Viken
Postboks 325
1502 MOSS

Vår referanse	Saksbehandler / telefon	Dato
26/16924-3	Henrik Backe Langum / 916 44 789	09.02.2026

Høring og offentlig ettersyn av planforslag
Kommuneplanens arealdel 2026-2038

Dette brevet sendes til virksomheter på Lørenskog kommunes varslingsliste og aktører som ga innspill til planprogram og oppstart av planarbeid. Andre organisasjoner, næringsliv og innbyggere får informasjon via andre kanaler.

Planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038 ble vedtatt lagt ut på høring og offentlig ettersyn av kommunestyret den 11. februar 2026, iht. plan- og bygningsloven § 11-14.

Det er foreslått en begrenset revisjon. Hensikten har vært å oppdatere planen i tråd med nye føringer og styrke arealdelen som strategisk styringsverktøy. Det er ikke tatt inn nye arealinnspill.

Dette er de viktigste endringene i forslaget:

- Tydeligere bestemmelser om blant annet naturmangfold og store trær
- Ny parkeringsnorm
- Oppdatert hensynssone knyttet til T-banen
- Bedre tilrettelegging for sosiale boformer
- Justert utnyttelsesgrad i småhusområdene
- Styrket arealstrategi med innføring av arealnøytralitet

Få mer informasjon og gi innspill til forslaget
Her kan du lese planforslaget, få mer informasjon og gi innspill via vårt tilrettelagte skjema: www.lorenskog.kommune.no/kommuneplan/.

Vi ønsker spesielt dialog og tilbakemeldinger om de foreslåtte endringene i planforslaget. I tillegg ønsker vi innspill som styrker en bærekraftig samfunnsutvikling med balanse mellom sosiale, miljømessige og økonomiske hensyn.

Velkommen til **Innbyggermøte 4. mars kl. 18** i Vasshjulet, Lørenskog hus.
Se invitasjon og meld deg på her

Høringsfrist for innspill er: 7. april 2026.
Andre henvendelser og spørsmål om saken kan sendes til runned@lorenskog.kommune.no.

Med hilsen
plan og samfunnsutvikling

Postadresse	Telefon 67 93 40 00	Besøksadresse	Dokument-ID
Lørenskog kommune	E-post postmottak@lorenskog.kommune.no	Hasselveien 6	26/13515
Postboks 304	https://www.lorenskog.kommune.no	1470 LØRENSKOG	
1471 Lørenskog	Org.nr. 842 566 142 (mva.)		

Invitasjon til Eiendomsforum:

Invitasjon til møte om naturrestaurering:

Invitasjon til Innbyggermøte:

Innlegg på Facebook:

Skjermbilder av kommunikasjonen i høringsperioden

Innlegg på LinkedIn:

Lørenskog kommune
3 721 følgere
2u •

🌎 Fem utviklingsområder former fremtidens Lørenskog 🌎
Lørenskog kommune legger til rette for vekst og verdiskaping – og i det nye forslaget til kommuneplanens arealdel beholder vi de fem sentrale utviklingsområdene:

📍 Lørenskog sentrum
📍 Lørenskog stasjonsområde
📍 Fjellhamar
📍 Visperud
📍 Ahus/Nordbyhagen

By- og næringsutviklingen vil hovedsakelig skje i disse områdene. Arealdelen gir føringer for hvordan vi kan utvikle robust infrastruktur, gode nabolag, attraktive bymiljøer og gode rammer for næringsutvikling i årene som kommer 🌳🏠

👉 Kommuneplanens arealdel er nå ute på høring. Vi inviterer alle, inkludert næringsaktører og utbyggere, til å lese forslaget og gi innspill som bidrar til å forme fremtidens Lørenskog. Lenke til alle plandokumenter og skjema for å gi innspill finner du i kommentarfeltet 🔗

📷: Lørenskog kommune (Farid Dino Omer/Jonas Ruud) og Åsmund Holien Mo

Lørenskog kommune

Lørenskog kommune

Besøksadresse: Hasselveien 6, Lørenskog
Postadresse: Postboks 304, 1471 Lørenskog
Telefon: 67 93 40 00
E-post: postmottak@lorenskog.kommune.no
www.lorenskog.kommune.no

Referansenummer	InnsendtDato	Privatperson eller virksomhet?	Fornavn_privatperson	Etternavn_privatperson	Organisasjonsnavn	Fornavn innsender	Etternavn innsender	Høringsuttalelse	Vedlegg?
2592607	06-03-2026 15:44	Jeg sender inn høringsuttalelsen som en organisasjon/virksomhet			LØRENSKOG KOMMUNE	Anita Bekkesletten	Hykkerud	Vedlagt er høringsuttalelse som barn og unges talsperson etter plb §3-3. Lørenskog kommune Telefon: 67 93 40 00 fredag 6. mars 2026 Høringsuttalelse til planprogram - Barn og unges talsperson Planprogram for kommuneplanens arealdel Jeg vil først berømme Lørenskog kommune for et solid og fremtidsrettet planarbeid. Forslaget til ny arealdel viser en tydelig vilje til å ta vare på både natur, nærmiljø og sosial bærekraft, samtidig som kommunen håndterer presset fra fortsatt befolkningsvekst. Det er svært positivt at planforslaget viderefører dagens grøntområder og marka, styrker hensynet til naturmangfold, hensynet til støysoner og tydeliggjør strategier for mer klimavennlig mobilitet . Disse grepene legger gode rammer for trygge og helsefremmende oppvekstmiljøer for barn og unge i årene som kommer. Som Barn og unges talsperon etter plan og bygningsloven § 3-3 ønsker jeg å gi følgende innspill til planprogrammet for kommuneplanens arealdel. Innspillene gjelder hvilke temaer og vurderinger som bør styrkes i det videre planarbeidet for å ivareta barn og unge på en god måte. 1. Sikre tilstrekkelige arealer til barnehager og skoler Det understrekes behovet for å stille tydelige krav om at det i den videre arealplanleggingen skal gjennomføres grundige vurderinger av kapasitetsbehov for barnehage og skole. Lørenskog har hatt sterk befolkningsvekst over tid og forventer fortsatt økning, noe som skaper press på oppvekstt jenestene. Planprogrammet bør derfor presisere at: • det skal utredes framtidige arealbehov for barnehager og skoler • det skal identifiseres egnede tomter i alle områder med vekst og fortetting • det skal vurderes langsiktig reservasjon av nok areal for både bygg, uterealer og fremtidig utvidelse Dette er avgjørende for å sikre like muligheter og gode oppvekstvilkår i tråd med plan- og bygningslovens krav om å ivareta barn og unge. 2. Trygge hente- og bringeområder i barnehager For barnehagebarn er ferdsel og transport en stor del av hverdagen. Planprogrammet bør	Jeg har vedlegg til sake
2617273	25-03-2026 12:18	Jeg sender inn høringsuttalelsen som en organisasjon/virksomhet			LØRENSKOG IDRETTSRÅD	Ola Hugo	Jordhøy	Viser til invitasjon til å komme med innspill til Planforslag kommuneplanens arealdel 2026-2038 Lørenskog idrettsråd sier seg enig i viktigheten av at utbyggingen av idrettsanlegg skjer i takt med befolkningsveksten som er ventet å øke i Lørenskog i de kommende årene. Det er også viktig at dette skjer i nærområdene der vi bor. Idrettsrådet poengterer viktigheten at det legges til rette for utendørs idrettsanlegg i tillegg til idretts haller. Idrettshaller må bygges som flerbrukshaller for å kunne brukes til flest mulige aktiviteter. Det er positivt at det planlegges med mange flere løyper i marka, både sommer og vinter. Det bør være et krav at det p rioriteres arealer til idrettsanlegg og fysisk aktivitet i utviklingsområdene og at dette tas med som forpliktelser for utbyggerne og i de kommunale planene. Idrettsrådet mener det viktig å fortsette å aktivisere barn og unge innen idretten og derfor ta dette med i planene. Da bør det legges til rette for livslang deltakelse i fysisk aktivitet og idrett, noe som vil være positivt for den enkeltes helse og folkehelsa.	

2617567	30-03-2026 15:58	Jeg sender inn høringsuttalelsen som en organisasjon/virksomhet	LØRENSKOG KOMBIUTVIKLING AS	Trygve Aarbergsbotten	Moe

Planforslaget viderefører hovedlinjene fra gjeldende arealdel og understøtter bærekraftig fortetting rundt kollektivknutepunkter og strategisk viktige utviklingsområder i kommunen. Dette vurderes som positivt og viktig. Samtidig mener vi at enkelte av kravene i forslaget er for detaljerte til å høre hjemme i en kommuneplan, og at de vil gjøre gjennomføring av ønsket utvikling krevende. Vi støtter intensjonen om gode boligkvaliteter, men kravene må i større grad tilpasses en urban kontekst i prioriterte utviklingsområder. Eksempler på bestemmelser som etter vårt syn er for detaljerte på overordnet plannivå: - Krav til andel gjennomgående leiligheter - Strengt MUA krav i tett og stasjonsnær bebyggelse - Lite fleksible jordsmonnkrav ved bygging på lokk - 3 dB skjerpet støygrense når flere støykilder virker samtidig Det er økende nasjonal oppmerksomhet rundt faren for at kommuner stiller for detaljerte tekniske krav allerede på overordnet plannivå, noe som bidrar til økte byggekostnader og lite fleksible løsninger, Dette ble blant annet fremhevet i Kjersti Stensengs brev til kommunene i september i fjor, der hun minner om at kommunene ikke skal stille krav som går utover TEK. Særlig vil vi peke på bestemmelsen om å skjerpe støygrensene med 3 dB ved flere samtidige støykilder. Dette er et tydelig eksempel på et lokalt krav som går utover nasjonalt faglig grunnlag. Verken T 1442/2021 eller Miljødirektoratets nasjonale veileder M 2061 angir krav eller anbefalinger om strengere grenseverdier ved flere kilder. Veilederen legger tvert imot vekt på fleksibilitet i støyvurderinger og bruk av kvalitetskriterier fremfor rigide tallfestede grenser. Et tilleggskrav om 3 dB innebærer derfor en dobbelregulering, ettersom standard akustiske beregninger allerede summerer lydenergien fra flere kilder. En skjerpet lokal støygrense vil i praksis kunne hindre etablering av gode boligprosjekter i direkte nærhet til jernbane og hovedveier – nettopp de områdene kommunen selv peker på som de mest bærekraftige og prioriterte fortettingsområdene. De praktiske konsekvensene står etter vår vurdering ikke i forhold til de nasjonale føringene for støyhåndtering og byutvikling. Vi ber kommunen ta en gjennomgang av detaljerte krav der arealdelen går utover nasjonale retningslinjer. Som eksempel ber vi kommunen om å fjerne eller revidere regelen om 3 dB skjerping ved flere støykilder. Alternativt bør unntak gjøres i de prioriterte utviklingsområdene. Støyvurderingene bør følge T 1442/2021 og veileder M 2061 uten lokale tilleggskrav. Vi støtter kommunens fortettingsstrategi, men vil understreke at en strengere lokal støygrense i stasjonsområdene kan virke direkte mot kommunens egne mål.

2617789	27-03-2026 13:26	Jeg sender inn høringsuttalelsen som en organisasjon/virksomhet	SKIFORENINGEN - FORENINGEN TIL SKI-IDRETTENS FREMME	Elisabeth	Uhlig-Nordølum

Se vedlagt høringsinnspill: Til Lørenskog kommune Dato: 27.03.2026
Innspill til kommuneplanens arealdel Vi viser til kommuneplanens arealdel som nå er på høring, og især temakartet for planlagte løyper i kommunen i den kommende perioden. Skiforeningen synes det er svært gledelig at kommunen ønsker å videreutvikle løypetilbudet til glede for innbyggerne i kommunen. Dersom det er behov for en prioritering av løypetiltakene vil vi anbefale å prioritere løypene som vil binde sammen løypenettet i Lørenskog med nabokommunene (f.eks. brun og grønn løype som vil koble sammen eksisterende svart løype med lysløypen fra Mariholtet og bebyggelsen i Oslo).
Skiforeningen har ansvar for preparering av rundt 2200km løyper i Oslo og omegn. I Lørenskog kommune har vi ansvar for skilting og samarbeider med kommunens løypemannskap der vårt løypenett og kommunens områder møtes. Vi ser frem til et fortsatt godt samarbeid med kommunen, slik at vi sammen kan legge til rette for gode friluftsopplevelser for innbyggerne i Lørenskog.
Med vennlig hilsen SKIFORENINGEN - FORENINGEN TIL SKI-IDRETTENS FREMME
_____ Elisabeth Uhlig-Nordølum Fagansvarlig markapolitikk

Jeg har vedlegg til sake

2619554	07-04-2026 14:36	Jeg sender inn høringsuttalelsen som en organisasjon/virksomhet	MOTORSYKKELIMPORTØRENES FORENING	Theodor Sæveraas	Andreasen

Oslo, den 07. april 2026

Lørenskog kommune

Sendes digitalt via kommunens nettsider

Deres ref: Vår ref: Ansvarlig: Oslo, 07. april 2026 Arve Lønnum

HØRINGSINNSVAR – OM NY PARKERINGSSTRATEGI OG OM MOTORSYKKELPARKERING I KOMMENDE KOMMUNEPLAN

Vi viser til høring om ny kommuneplan for Lørenskog kommune med frist for innspill 7. april 2026. På vegne av Motorsykkelimportørenes Forening (MCF) sendes følgende høringsuttalelse:

Glemt transportmiddel som det finnes over 1.800 av i Lørenskog

Vi synes det er overraskende og synd at kommunen i sitt forslag til kommuneplanens arealdel helt har glemt motorsykler. Forslagets kapittel 11 omhandler mobilitet og parkering, og nevner biler og sykler, men ikke motorsykler. Dette til tross for at motorsykler allerede er en form for transport mange i kommunen bruker.

Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) viser at antallet registrerte motorsykler i kommunen tilsvarer oppunder 10% av bilparken. Motorsykler utgjør derfor en trafikantgruppe av stor betydning.

Utviklingen tilsier også at denne andelen vil øke fremover. I perioden 2020-2025 økte antall personbiler i Norge med 8,7 %, mens antall motorsykler økte med 13,4 %. Tallene er hentet fra Statens vegvesens kjøretøystatistikk:

https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/kjoretoystatistikk-i-norge/utvikling-og-fordeling-av-kjoretoy-nasjonalt/

De fleste kommuner har, som Lørenskog, trolig oversett disse kjøretøyene. Man har vent seg til å tenke at de klarer seg selv, fordi de alltid finner plass. Strengere offentlige og private parkeringsregimer er i ferd med å endre dette bildet. Samtidig velger stadig flere motorsykkel som bil nummer én eller to, noe som øker behovet for at MC og moped faktisk får egne parkeringsplasser. Slike plasser kan etableres i alt fra kriker og kroker der andre kjøretøy ikke kommer til, via større eller mindre arealer, til vanlige parkeringsplasser. Et eksempel er Wergelandsveien i Oslo, der 12 MC-er og mopeder står parkert på to ordinære parkeringsplasser:

I hele Europa har MC i mange år vært sett på som avgjørende for løsning av transportproblemer der trengsel og forbruk av plass er nøkkelord. Det får 5-7 mc/moped på en vanlig bilparkeringsplass. Det sier noe om hvor mye det er å hente for urbane byrom og veikapasitet dersom individualtransport skjer med disse transportmidlene fremfor bil. Hovedsteder og deres omegnskommuner har i Europa ellers en utstrakt bruk av motoriserte to-hjulinger som tar lite plass og har lave forbruks- og utslippstall.

Stadig flere kommuner har sett dette poenget, og vi håper at Lørenskog gjør det samme.

Lovens krav og kommunal praksis:

Pbl § 28-7 2 ledd krever at det settes av tilstrekkelig plass til ikke bare biler og sykler, men også motorsykler og mopeder. Vi ønsker å understreke at parkering for disse kjøretøyene i både offentlige og private rom må Jeg har vedlegg til sake

2619583 07-04-2026 14:59 Jeg sender inn høringsuttalelsen som en organisasjon/virksomhet	Dette brevet sendes på vegne av Akershus og Oslo OrienteringskMaria	Tesaker	nnom Forum for natur og friluftsliv Oslo og AkershusSamarbeidsnettverk mellom natur- og friluftsorganisasjoner Oslo, 7. april 2026 Dette brevet sendes på vegne av Akershus og Oslo Orienteringskrets, BirdLife Oslo og Akershus, DNT Oslo og Omegn, Naturvernforbundet Oslo og Akershus, Romerike Sopp- og Nyttevekstforening og Østmarkas Venner. Forum for natur og friluftsliv (FNF) Oslo og Akershus er et samarbeidsnettverk mellom natur- og friluftslivsorganisasjoner i regionen. De tilsluttede organisasjonene i nettverket er opptatte av å ta vare på naturgrunnlage t og fremme et allment tilgjengelig friluftsliv i Oslo og Akershus. Oppsummering Planforslaget ivaretar natur- og friluftsinteressene i stor grad, og vi ber om disse grepene beholdes. Vi kommer allikevel med forslag som kan styrke våre interesser ytterligere. • forankre tiltakshierarki for arealnøytralitet (unngå → minimere → restaurere → kompensere) i kommuneplanens bestemmelsesdel. • styrke vernet av Marka, f.eks.t ved å innføre retningslinjer eller bestemmelser for landbruksveier, som Nordre Follo kommune. • Forankre en tydeligere beskyttelse for nærnatur i kommuneplanens bestemmelsesdel da planen fokuserer på fortetting. Behold alle de positive grepene for natur og friluftsliv Planforslaget ivaretar natur- og friluftsinteressene i stor grad, og forslaget har flere positive grep for natur og friluftsliv: • Ingen nye byggeområder utenfor byggesonen og sterk vekt på fortetting fremfor nedbygging • Gode formuleringer om sammenhengende grønnstruktur, blågrønne løsninger og gjenåpning av vassdrag Uttalelse til Kommuneplanens arealdel, Lørenskog kommune Side 2 av 3 • Bevaring av raviner, store trær og marka • Tydelig prinsipp om arealnøytralitet • Oppdatert temakart for grønnstruktur og kartlegging av store trær Dette gir et godt intensjonsnivå, og vi ber om at dette beholdes i endelig versjon. Forslag til enda bedre ivaretakelse av natur og friluftsliv Planforslaget tar i hovedsak hensyn til natur- og friluftslivsinteresser, men vi har likevel noen forslag som kan styrke ivaretakelsen av natur og friluftsliv ytterligere. Planbestemmelsene har gode føringer	Jeg har vedlegg til sake

2619589	07-04-2026 15:07	Jeg sender inn høringsuttalelsen som en organisasjon/virksomhet	AKERSHUS ENERGI VARME AS	Thomas	Key Kristiansen	Høringsinnspill – Fjernvarme og tilknytningsplikt Kommuneplanens arealdel for Lørenskog kommune – kapittel 6.5 Akershus Energi Varme AS (AEV) viser til forslag til kommuneplanens arealdel og bestemmelsene om fjernvarme og tilknytningsplikt. Vi støtter kommunens ambisjon om å legge til rette for bærekraftige energiløsninger og videreføre tilknytningsplikt til fjernvarme innenfor konsesjonsområdene. Fjernvarme bidrar til reduserte klimagassutslipp, mindre bel astning på strømnettet og økt forsyningssikkerhet gjennom bruk av lokale og fornybare varmeressurser. Samtidig mener vi at dagens forslag gir et for stort tolkningsrom når det gjelder fritak fra tilknytningsplikt. For å sikre forutsigbarhet, likebehandling og et helhetlig energiperspektiv, anbefaler vi at bestemmelsen pre siseres, slik at både klima- og netthensyn inngår tydelig i vurderingen av alternative energiløsninger. Det vises i denne sammenheng til byggteknisk forskrift (TEK17), som stiller krav til energifleksible varmesystemer for bygg over 1000 m² BRA. Dette reflekterer at utfordringer knyttet til effektuttak, energiforsyning og sy stembelastning i hovedsak oppstår ved større bygg og utbyggingsprosjekter. Kommunen bes derfor legge særlig vekt på klima- og netthensyn ved vurdering av fritak fra tilknytningsplikt for bygg over 1000 m² BRA, samt der mi ndre bygg inngår som del av et samlet større prosjekt. Vi foreslår derfor at kapittel 6.5 Fjernvarme gis følgende ordlyd: 6.5 Fjernvarme (forslag til bestemmelsestekst) Innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme skal bygninger som oppføres eller endres ved hovedombygging etter plan- og bygningsloven § 20-1, tilknyttes fjernvarmeanlegget til konsesjonæren, jf. plan- og bygningsloven § 27-5. Tilknytningsplikten gjelder ikke for nye bygninger eller hovedombygginger med samlet bruksareal (BRA) mindre enn 500 m². Tilknytningsplikten gjelder også for mindre bruksareal innenfor konsesjonsområdet dersom arealet ing år som del av et større utbyggingsprosjekt eller en større eksisterende bygningsmasse. Kommunen kan helt eller delvis frita fra tilknytningsplikt kun dersom det dokumenteres at en alternativ energiløsning samlet vil gi lavere klimagassutslipp enn fjernvarme i det konkrete tilfellet, og den alternative løsni ngen ikke belaster strømnettet vesentlig mer ved dimensjonerende utetemperatur enn dersom fjernvarme hadde blitt benyttet som varmekilde. En slik presisering vil bidra til at: • klima- og netthensyn vurderes samlet • fjernvarme og alternative løsninger vurderes på likeverdige premisser • kommunens arealplan støtter opp under et robust og fremtidsrettet energisystem • man unngår usikkerhet rundt hva som menes med formuleringen «miljømessig bedre» Vi mener forslaget vil styrke kommuneplanens rolle som styringsverktøy for energi og klima, og gi både kommunen og utbyggere et tydeligere og mer forutsigbart rammeverk. AEV stiller gjerne til dialog i det videre planarbeidet.	Jeg har vedlegg til sake

2619591 07-04-2026 15:21 Jeg sender inn høringsuttalelsen som en organisasjon/virksomhet

LALA TØYEN AS
Kristina Martinsen
Grøndahl

FORSLAG TIL KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2026-2038 LØRENSKOG KOMMUNE Vi viser til høring av forslag til kommuneplanens arealdel 2026-2038.
heleid av Solon Eiendom. Solon Eiendom utvikler bolig- og byutviklingsprosjekter rundt omkring i Norge, og har utviklingsinteresser i Fjellham
ling, særlig i sentrale utviklingsområder. Vi mener samtidig enkelte av de foreslåtte bestemmelsene kan få betydelige konsekvenser for gjenno
mar er definert som et utviklingsområde, et lokalsenter og kollektivknutepunkt i tilknytning til Fjellhamar stasjon, og vil etter vår vurderin
n og bærekraftig arealutnyttelse. For Fjellhamar vil kommuneplanens bestemmelser ha direkte betydning for hva som faktisk lar seg gjennomføre
ølgekrav påvirke både utnyttelsesgrad, prosjektutforming og økonomisk gjennomførbarhet. Etter vår vurdering innebærer flere av de foreslått
og bymessigheten som forutsettes i et stasjonsnært utviklingsområde som Fjellhamar. Dette kan igjen redusere potensialet for boligutvikling i
merknader seg særlig mot bestemmelser som påvirker: - arealutnyttelse og tetthet i utviklingsområder - fleksibilitet i prosjektutforming - gj
mmelser som etter vår vurdering bør justeres eller presiseres. KRAV TIL UTEOPPHOLDSAREAL (MUA) Forslaget til kommuneplan stiller krav om mini
teoppholdsarealet skal ligge på terreng. I tillegg åpnes det for at det kan tillates ned mot 30 m2 per boenhet der det planlegges for sosiale
har god kvalitet og framstår som attraktive. Vi mener at det bør åpnes for ned mot 30 m2 per boenhet i utviklingsområdene generelt, uavhengig
r er viktig for bokvalitet, vil et høyt MUA-krav kunne gi betydelige begrensninger i sentrale utviklingsområder der høy arealutnyttelse er øn
høy tetthet og effektiv arealbruk. Vi anbefaler at det legges 30 m2 uteoppholdsarealer per boenhet til grunn i utviklingsområdene. Dette vil g
guleringsplan. Et godt gjennomarbeidet prosjekt med sosiale boformer bør i tillegg kunne ha en fleksibilitet i å vurdere forholdet mellom inn
kommuneplanen for å sikre en konkret vurdering i hvert enkelt prosjekt. Det foreslås at kommuneplanens arealdel åpner for at følgende kan inn
som kun benyttes ved sjeldne beredskapssituasjoner, og vil i det daglige fremstå som tilgjengelige og funksjonelle uterom. Ved å legge til ret
g bedre samlet kvalitet på uteoppholdsarealene, særlig i utviklingsområdene hvor arealressursene er begrensede. Det forutsettes at utforming,
vne for utrykningskjøretøy, samtidig som arealene tilrettelegges for opphold, lek og universell tilgjengelighet. En slik tilnærming vil være
g utvikling av gode, inkluderende bomiljøer. Det vurderes derfor som hensiktsmessig at kommuneplanen gir føringer som åpner for at brannoppsti
ong- og verandaarealet som beregnes med i bruksareal (BRA): Inntrukne eller delvis inntrukne balkonger oppleves ofte som mer skjermede, mer in
gte balkonger. En streng skillelinje mellom BRA og MUA kan gi lite hensiktsmessige løsninger der gode utearealer ikke teller med, mens mindre
trykket på kommuneplannivå ved at det indirekte oppfordres til bruk av utkragede balkonger. Det kan forutsettes at slike arealer oppfyller kr
reelle utearealer. En mer funksjonsbasert vurdering kan gi bedre bokvalitet, større fleksibilitet i planleggingen og bedre tilpasning til sted
ør kunne vurderes i den enkelte reguleringsplan om og evt. i hvor stor grad offentlig grønnstruktur kan medregnes i minste uteoppholdsarealer,
t tilgjengelige for beboerne. Større parker og sammenhengende grøntdrag gir bedre plass til lek, rekreasjon og sosialt samvær, samt mer sol,
og skyggefulle restarealer på egen tomt. Ved å se offentlig og privat uteareal i sammenheng, kan man oppnå en mer helhetlig og funksjonell str
er positivt med satsing på bokvalitet og inkluderende bomiljø. Vi vil påpeke at krav om innendørs fellesarealer i seg selv ikke vil bidra til
s funksjon og utforming et slikt fellesareal skal ha i det enkelte prosjekt. Dette må også ses i sammenheng med bl.a. hva slags boligsammenset
det påpekes at 10 boliger er for lite til at fellesarealer blir økonomisk gjennomførbart og ei heller er det nok enheter til å oppnå en sosia
blering av innendørs fellesarealer, som f.eks lavere krav til felles uteoppholdsareal (MUA). KRAV OM ANDEL GJENNOMGÅENDE LEILIGHETER Krav om
nstruksjonsmetode og utnyttelse i utviklingsområdene. Generelt kan det være vanskelig å oppnå en effektiv utnyttelse av areal, for eksempel i

øyen avgir denne uttalelsen på vegne av Fjellhamar Eiendomsutvikling AS, som er
ar sentrum.   Vi støtter kommunens ambisjon om en bærekraftig og bymessig utvik
mførbarheten av boligprosjekter og fleksibiliteten i reguleringsplaner. Fjellha
g være sentralt for å realisere kommunens mål om boligutvikling, transformasjo
e av byutvikling. Særlig vil krav til uteoppholdsareal, boligstruktur og rekkef
e bestemmelsene begrensninger som kan gjøre det krevende å oppnå den tettheten
et område som er godt egnet for nettopp dette. På denne bakgrunn retter våre
ennomførbarhet og forutsigbarhet i planprosesser Nedenfor kommenterer vi beste
mum 40 m2 uteoppholdsareal per boenhet i blokkbebyggelse, og at hoveddelen av u
boformer med innendørs fellesarealer. Dette forutsetter at uteoppholdsarealene
av om det er sosiale boformer i prosjektet eller ikke.   Selv om gode uteareale
skelig. Dette gjelder særlig i knutepunktområder der nasjonale føringer tilsier
gi nødvendig fleksibilitet samtidig som bokvalitet kan ivaretas gjennom detaljre
nendørs og utendørs fellesarealer. Dette bør vurderes på et lavere plannivå enn
ngå i MUA: - Brannoppstillingsplasser: Brannoppstillingsplasser er arealer
te for flerfunksjonell bruk kan slike arealer bidra til økt arealeffektivitet o
kvalitet og materialbruk ivaretar nødvendige krav til fremkommelighet og bæree
i tråd med overordnede mål om bærekraftig arealbruk, fortetting med kvalitet o
illingsplasser, når de er egnet og riktig utformet, kan medregnes i MUA. - Balk
tegrert i den arkitektoniske utformingen og med høyere bokvalitet enn utenpåhen
funksjonelle arealer kreves i tillegg. I tillegg påvirkes det arkitektoniske ut
rav til størrelse, sollys, tilgjengelighet og brukbarhet, og at de fremstår som
lige forhold, særlig i utviklingsområdene.   - Offentlig grønnstruktur: Det b
spesielt for utviklingsområdene og der arealene holder høy kvalitet og er let
vegetasjon og variasjon. Dette kan bidra til bedre bokvalitet enn fragmenterte
ruktur med mer effektiv arealutnyttelse. INNENDØRS FELLESAREALER Vi mener det
et inkluderende bomiljø, uten at det er gjort vurderinger knyttet til hva slag
ning og leilighetsstørrelser det finnes i det enkelte prosjektet. I tillegg må
lt bærekraftig effekt. Det kan brukes andre virkemidler for å stimulere til eta
en høy andel gjennomgående leiligheter vil i praksis påvirke byggestruktur, ko
hjørneleiligheter eller ved krevende støyforhold. Vi anbefaler derfor at krave

2619656	07-04-2026 20:48	Jeg sender inn høringsuttalelsen som en organisasjon/virksomhet	NATURVERNFORBUNDET I OSLO OG AKERSHUS	Håkon Eide	Gundersen	2	Jeg har vedlegg til sake

et beskriver godt betydningen av å bevare Markas natur-, opplevelses- og friluftskvaliteter. Innhold i planbeskrivelsen er imidlertid ikke juridisk bindende slik en planbestemmelse vil være. Vi anbefaler derfor at kommunen også utformer og inkluderer konkrete planbestemmelser som ivaretar karbonlagre, økt karbonopptak, robuste økosystemer, naturmangfold og friluftsliv i Marka. Én slik bestemmelse bør presisere at det alltid skal foretas en vurdering av reguleringsplikt etter plan- og bygningsloven før det gis tillatelse til nyetablering eller oppgradering av landbruksveier i LNF-områder, dette vil bidra til bedre prosesser, økt forutsigbarhet, styrket rettssikkerhet og en mer helhetlig arealforvaltning. Også for skogforvaltningen i Marka er det nødvendig med grep som sikrer etterlevelse av planbeskrivelsens føringer om en streng forvaltning av blant annet gjenværende naturskoger og områder med sårbare arter. Vi viser i denne sammenheng til, og støtter, Østmarkas Venners oppfordring om naturkartlegging i Marka. Ny kunnskap om naturtyper og naturmangfold i Marka må så vektlegges ved behandling av søknader om hogst, i tråd med planbeskrivelsens intensjon. Som eksempel kan nevnes at Nordre Follo kommune fikk gjennomført naturkartlegging av enkelte naturskogsområder i Marka i 2025. Naturvernforbundet i Oslo og Akershus

Web: naturvernforbundet.no/osloogakershus |

Til: Lørenskog kommune

Søndre Sandås, 7. april 2026

Uttalelse til høring av forslag til kommuneplanens arealdel – Lørenskog kommune

Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA) og Naturvernforbundet i Lørenskog (NiL) viser til Lørenskog kommunes høring av forslag til kommuneplanens arealdel med frist 7. april.

NOA og NiL ber om at det inkluderes en planbestemmelse med krav om vurdering av reguleringsplan for nybygging og oppgradering av landbruksveier.

Begrunnelse

Vi viser til Lørenskog kommunes høringsforslag til planbeskrivelse datert 13.02.2026 til kommuneplanens arealdel 2026–2038, kapittel 7.5 om Marka og LNF-områdene:

Marka/skogen er underlagt streng forvaltning for å opprettholde verdien av områdene og ivareta natur og friluftsinteressene for nåværende og kommende generasjoner. Særlig gjelder dette de gjenværende naturskogene (skog som ikke har vært flatehogd) og skog som i dag har sårbare arter eller har potensial for å bli levested for slike. Områder av særlig verdi for befolkningens naturopplevelse skal tas særlig godt vare på.

Landbruksveier og andre større bygge- og anleggstiltak som kan få vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn, skal vurderes med hensyn til reguleringsplikt etter plan- og bygningsloven. Kommunen kan kreve reguleringsplan der tiltaket anses å ha slike virkninger. Berørte interessenter skal høres som grunnlag for kommunens vurderinger.

Utdraget fra planbeskrivelsen viser forbilledlig at kommunen er bevisst sitt ansvar og myndighet til å kreve reguleringsplan også for landbruksveier. Innhold i en planbeskrivelse er imidlertid ikke juridisk bindende slik en planbestemmelse vil være.

Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) slo i desember 2023 fastl at landbruksveier ikke er unntatt fra plan- og bygningslovens § 12-1, tredje ledd om at for «gjennomføring av større bygge- og anleggstiltak og andre tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, kreves det reguleringsplan». Departementet uttaler at det «er et kommunalt ansvar å sørge for at det utarbeides en reguleringsplan hvis bygging av en slik vei er å anse som et større bygge- og anleggstiltak, eller hvis byggingen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Kommunens plikt til å utarbeide reguleringsplan gjelder uavhengig av om tiltaket skal behandles etter annet regelverk».

Reguleringsplikten for landbruksveier bekreftes i Sivilombudets uttalelse 4.3.2026 om Dammyrveien i Østmarka.[2]

Kommunen har altså både rett og plikt til å stille krav om reguleringsplan der tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og vurderingen må være grundig, kunnskapsbasert og bygge på føre-var-prinsippet.

1 Tolkningsuttalelse KDD 19.12.2023: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-11-9-nr.-1-og-12-1-tolkningsuttalelse-om-reguleringsplikt-for-landbruksvei/id3019327/

2 Sivilombudet, sak 2025/1633: https://www.sivilombudet.no/uttalelser/bygging-av-landbruksvei-klageinstansens-kompetanse-ved-overproving-av-kommunens-avslag/

2619658 07-04-2026 20:59 Jeg sender inn høringsuttalelsen som en organisasjon/virksomhet

Lørenskog landbruksforening Torgeir Aarmo Reierstad

Lørenskog Landbruksforening v/leder Ole Haug Nordliveien 181 1475 Finstadjordet   2026-04-05   Lørenskog kommune Hassel
 Lørenskog Landbruksforening representerer mange grunneiere av gårdsbruk i Lørenskog kommune. Som forvaltere av gårdsbruk er vi avhengig av
anlegging og investeringer i drifta for mange år framover. Det er lite dyrket mark i Lørenskog og vi kan ikke godta nedbygging av dyrket mar
st, slik det er i dagens kommuneplan. Vi er fornøyde med at administrasjonens ikke foreslår endringer i dagens NML grense og de fleste politi
s utbygningstakt vil etter hvert arealreserver for videre utbygging brukes opp. For at det ikke skal skje ber vi politikere og administrasjon
or de som bor i Lørenskog i dag og ikke minst for kommunenes økonomi. Vi er klar over at allerede inngåtte utbygningsavtaler er vanskelig å
utbygger så de tar en større andel av ny infrastruktur. I utkast til kommuneplanens arealdel for 2026 – 2038 er det på side 31 og side 37 sk
tsbygninger ol. kan/kreves reguleringsplan for hele eiendommen. Skulle dette innføres og ordet kreves blir stående vil det i praksis bety at
så kostbart, at planen i seg selv vil stoppe nye prosjekt. Kommunal- og distriktsdepartementet skriver i en tolkningsuttalelse fra 2023 at de
for landbruksveier. En høy terskel her legger også til rette for å unngå unødvendig dobbeltbehandling jamfør krav til saksbehandling etter l
tattes med ordet "kan". Videre ser vi med bekymring på hvordan skogen i marka i større og større grad blir definert som et friområder, og ik
en, men regulert gjennom "Forskrift om skogbehandling og skogsdrift i Oslo og nærliggjande kommunar". Formålet med forskrifta er å sikre eit
t knytte til friluftsliv, naturmiljø, landskap og kulturminne.   Med hilsen Lørenskog Landbruksforening Ole Haug leder   -s-

veien 6 1470 Lørenskog Kommentar til kommuneplanens arealdel 2026 - 2038.
langsiktig arealplanlegging, siden drift av jord og skogbrukseiendommer krever pl
k og ønsker at dagens grense for NML (natur, miljø og landbruk) blir liggende fa
ske partier støtter forslaget. Byggesonen i Lørenskog er ikke stor og med dagen
redusere befolkningsveksten til 1 % årlig framover. Det tror vi er sunt både f
stoppe, men ved nye planer for utbygginger må det stilles mye tøffere krav til
krevet at ved større utbygninger på landbrukseiendommer, slik som nye veier, drif
slike utbygninger ikke kan gjennomføres, siden kostnader ved en slik plan blir
t skal legges til grunn en forholdsvis høy terskel for når det oppstår planplikt
andbruksveiforskriften. Vi ber om at ordet "skal" i siste avsnitt på side 31 ers
kke som et område for et aktivt skogbruk. Skogbruket er ikke omfattet av markalov
berekraftig skogbruk som bidreg til å ta vare på og utvikle kvalitetar i område

Jeg har vedlegg til sake

2619662	07-04-2026 21:17	Jeg sender inn høringsuttalelsen som en organisasjon/virksomhet	NORSKOG	Simen	Nordengen

tirsdag 7. april 2026
Vår ref.: BEL Deres ref.:
Høringsinnspill Lørenskog kommune «Kommuneplanens arealdel 2026-2038»
NORSKOG viser til høring med frist 07.04.2026, og leverer med dette sitt høringsinnspill til kommuneplanens arealdel for Lørenskog kommune
Om NORSKOG
NORSKOG er en medlemsorganisasjon for aktive skogeiere. Vi arbeider med næringspolitikk og skogfaglig rådgivning. Tømmeromsetning og skogkultur går gjennom datterselskapet NORTØMMER. NORSKOG arbeider næringspolitisk for å oppnå gode rammebetingelser for et aktivt og dynamisk skogbruk. Våre viktigste næringspolitiske arbeidsfelt er eiendomsrett, skatt, klima- og miljøpolitikk, samferdsel, næringsutvikling og industripolitikk. Hensynssone r er et aktuelt tema for mange av våre medlemmer både i og utenfor Lørenskog, og noe NORSKOG jobber næringspolitisk med. NORSKOG leverer derfor vårt høringsinnspill.
Vi har i denne høringen valgt å avgrense våre merknader til ett konkret forhold i planforslaget – bruken av bindende ordlyd i retningslinjer til hensynssoner som berører LNFR-områder. Etter NORSKOGs vurdering er dette et spørsmål med prinsipielle og rettslige sider, særlig knyttet til skillet mellom kommunal arealplanlegging etter plan og bygningsloven og regulering av skogbruk som næringsvirksomhet etter sektorlovgivningen.
Kun retningslinjer, og ikke hjemmel til regulering av næringsvirksomhet
I LNFR-områder kan det ikke gis bestemmelser til hensynssoner, med mindre det gjelder randsoner til nasjonalparker og landskapsvernområder. Det kan kun gis retningslinjer, jf. pbl. § 11-8, bokstav c. Det kan gis retningsl injer som angir hvilke hensyn som skal tas for å fremme planens formål til landbruk, reindrift, friluftsliv, landskap eller vern av natur- eller kulturmiljø. I Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) på s. 219 fremgår det at
«Retningslinjene kan ikke gå ut over rammene for formålene i § 11-7 og gir ikke hjemmel til regulering av næringsvirksomhet. Dette fastsettes med hjemmel i særlov, innenfor de rammer planens arealformål og bestemmelser f astsetter.»
Skogbruk, herunder hogst og bygging av landbruksvei er næringsvirksomhet i LNFR-områder i tråd med arealkategorien og kan derfor ikke reguleres gjennom hensynssoner.
Dette understrekes også i forarbeidene og i Kommunal- og distriktsdepartementets veileder fra 2022.
www.norskog.no
I Kommunal- og distriktsdepartementets veileder til kommuneplanens arealdel fra 2022, (s.53) fremgår det:
«Bestemmelser til hensynssonene er ment å sikre at disse blir ivaretatt i etterfølgende detaljplanlegging og ved behandling av enkeltsaker. Enkelte hensyn, særlig knyttet til LNFR-områdene, kan ikke sikres gjennom kommun eplanens arealdel direkte. Det kan derfor ikke gis bestemmelser til hensynssoner i LNFR-områder (med unntak for randsonen til nasjonalparker og landskapsvernområder), men retningslinjer som skal legges til grunn ved regul ering eller avgjørelser etter sektorlover. Årsaken er hensynet til rettssikkerhet, kravene til medvirkning og klagemuligheter gitt i sektorlovene. Bruk av hensynssoner må vurderes sammen med arealformål og bestemmelser, o g må begrenses til vesentlige forhold. Virkemidlene bør brukes slik at de til sammen gir ønsket kontroll med arealbruken. Samtidig skal plankartet være entydig, oversiktlig og enkelt å forstå.»
Her fremgår det i klartekst at man ikke kan gi bestemmelser til hensynssoner i LNFR-områder. Det kan gis retningslinjer som kan legges til grunn ved avgjørelser etter sektorlover. Bruk av hensynssoner må begrenses til ves entlige forhold. Disse spesifiseringene er også slik vi oppfatter regelverket til å være.
De foreslåtte sonene er riktignok ikke knyttet til vann, men I rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag fremgår det momenter med klar overføringsverdi også til disse sonene:
«Kommuneplanens arealdel gir ikke mulighet til å styre all slags virksomhet. Det tenkes i denne sammenheng spesielt på inngrep som er knyttet til landbruk. I kommuneplanens arealdel kan landbruks-, natur- og friluftsområd er (LNF-områder) bare legges ut som kombinerte arealbruksformål. Videre er det ikke adgang til å gi utfyllende bestemmelser med bindende rettslig virkning i LNF-området for bebyggelse som er knyttet til stedbunden næring (§ 20-4, andre ledd bokstav c). Heller ikke bestemmelser om 100-meters beltet langs vassdrag (§ 20-4, andre ledd bokstav a og f) vil hjemle forbud mot tiltak og anlegg som har direkte tilknytning til tradisjonell landbruk svirksomhet.

Jeg har vedlegg til sake

2578951	16-02-2026 13:44	Jeg sender inn høringsuttalelsen som privatperson	Heidi	Sofiedahl	Heidi	Sofiedahl	Det er vanskelig for en vanlig innbygger som meg å vurdere slike planer. Det jeg ser i etterkant av den enorme utbyggingen av Skårer-området, er hvor trist det er at det er bygget så tett og monotont. Jeg sender derfor en oppsummering av arkitekturopprørets hovepunkter og mitt innspill er at dere prøver å unngå samme feil videre. I den grad det er mulig, ønsker jeg at dere benytter mulighetene som finnes til å planlegge for beboere som bl i boende lenge i kommunen og bidrar til kommunens økonomi. Vi trenger flere boliger der barnefamilier blir boende, per nå er det små og dyre leiligheter, og store leiligheter for de godt voksne som har råd fordi de selger en nedbetalt enebolig. Når jeg leser dokumentene, så er det jo fine ord der, og jeg regner at disse retningslinjene overholdes og følges opp. Likevel ser det på resultatet hittil ikke ut som man har benyttet mulighetsrommet ved å tenke mest mulig menneskevennlig, men heller bygget ut så tett som overhodet mulig. Det er dette jeg ønsker kommunen kan tenke mer over i det videre arbeidet. Hvordan kan dere forbedre videre planer ihht kritikken fra arkitekturopprøret? Monotont og "dystopisk": Opprøret beskriver nye boligområder som grå, livløse og preget av "hvor som helst"-arkitektur (no-place architecture) som mangler lokal identitet. Kritikk av Skårerhyen: Områder som Kulturhusgata i Lørenskog sentrum trekkes frem som eksempler på en uheldig utvikling der utbyggere har fått for frie tøyler. "Arkitektonisk overgrep" ved stasjonen: Utbyggingen ved Lørenskog stasjon har fått hard medfart, hvor de planlagte prosjektene omtales som et overgrep mot omgivelsene. Mangel på levende byrom: Kritikken går ut på at det bygges for tette, uinspirerende blokker uten gode uteområder som klarer å eldes med verdighet. Stedstilpasning: Opprøret etterlyser mer tradisjonsbasert og stedstilpasset arkitektur fremfor den moderne, funksjonalistiske stilen som dominerer de nye utbyggingene.
2578978	16-02-2026 16:06	Jeg sender inn høringsuttalelsen som privatperson	Håkon Phillip	Tønder-Keul	Håkon Phillip	Tønder-Keul	Det bør være flere p-plasser på anlegg hvor det er idrett, spesielt for barn. Foreldre bringer barn, de sitter vakt på disse anleggene. Ikke alle kan sykkel/buss. Der hvor det arrangeres konkurranser, så må antall parkeringplasser være større. Det bør stilles krav at forretninger med publikum bør ha høyere antall plasser per kvm enn kontor. For sentrale buss/offentlig transport lokasjoner, så bør man ta med utfartsparkering. Det er bedre å kjøre til XX å ta buss/bane/trikk enn å kjøre langt med bil. Redusert bilavhengighet fungerer ikke så bra i en kommune hvor buss ikke er mulig annet enn til Oslo S og OSL Holdeplass for buss må få egne innfelte busslommer tilpasset bussens lengde slik at man ikke lager trafikkork. Dette skaper bedre trafikflyt.
2579163	17-02-2026 14:05	Jeg sender inn høringsuttalelsen som privatperson	Tore	Lillemork	Tore	Lillemork	Det er synd at kommunen har tillatt så tett bebyggelse som f.eks. i området ved Triaden, og tabben må unngås i kommende prosjekter. For å unngå gammeldags drabantbyproblematikk bør det etableres gatenett, slik det er i ordentlige byer. Parkering: For at planen skal være menneskelig må det være et minimum antall parkeringsplasser pr. leilighet på mer enn 1. Inklusive gjesteparkeringer og fordi flere vil ha to biler, akkurat som oss som bor i eneboliger, må dette settes til minimum 1,5 plass pr. leilighet. 2 plasser pr. leilighet er optimalt, og bør tilstrebes. Det er ikke stort behov for bil blant beboere i leiligheter som i småhusbebyggelse, konsentrert eller ikke. Lokalpolitikerne bor selv kanskje i hus, slik som jeg, og rammes ikke av uretten slik som andre? Det trenger ikke være noe maksimumstak for antall parkeringsplasser pr. boenhet. Også forretningsdrivende, skoleelever og andre har behov for bil, og dermed for parkering på arbeidssted, skole osv. Forestillingene om at dette har noe med klima eller miljø å gjøre må ryddes av veien. Ingen kjører bil rundt i sentrum unødig, men de aller fleste vil ha minst én bil pga. andre turer, til f.eks. familie, hytter eller helt andre steder, som Lørenskog kommune ikke har noe med. Generell merknad til kommuneplanens arealdel: Jeg ønsker å uttrykke uenighet med den overordnede retningen i planforslaget, der videre fortetting, byutvikling og økt urbanisering fremstår som gjennomgående hovedstrategi, både i sentrumsområder og gjennom økt utnyttelsesgrad i etablerte boligområder. Planforslaget fremstår i stor grad som en videreføring av tidligere arealplaner med samme utviklingsretning. Det er etter mitt syn rom for at Lørenskog kommune kan benytte sitt lokale handlingsrom til å styre utviklingen mer moderat enn det som foreslås. Statlige og regionale føringer åpner for lokal tilpasning, og kommunen kan derfor i større grad fastsette tydelige rammer for utbyggingstakt, byggehøyder og utnyttelsesgrad. Den sterke befolkningsveksten de siste årene har medført betydelige behov for investeringer i teknisk og sosial infrastruktur, som vann og avløp, skoler og barnehager. Samtidig pågår diskusjoner om økonomisk handlingsrom og prioritering av kommunale tjenester. Etter mitt syn bør kommuneplanens arealdel i større grad reflektere behovet for en mer bulansert og forutsigbar utviklingstakt. Kommuneplanens arealdel er et sentralt styringsdokument, og det er derfor viktig at den oppleves som godt forankret hos innbyggerne og bidrar til å skape forutsigbarhet for fremtidig utvikling. Det foreslås derfor at: * Det fastsettes tydeligere begrensninger på byggehøyder i sentrumsområdene, slik at fremtidig utbygging i hovedsak begrenses til lavblokkbebyggelse (ca. 3–4 etasjer). * Utnyttelsesgrad i etablerte boligområder reduseres, for eksempel ved at BYA settes til 25 % for bebyggelse med gesimshøyde inntil 4,0 meter og 20 % for bebyggelse med gesimshøyde inntil 7,0 meter, for å bidra til å bevare småhusområdenes karakter. * Eventuell innføring av T-bane til Lørenskog bør forankres bredt før det legges til grunn som premiss for økt fortetting, blant annet med hensyn til kostnader og konsekvenser for arealutviklingen. Spesifikke kommentarer til planbeskrivelsen og forslag til endringer i tilhørende dokumenter følger i vedlegg.
2579429	18-02-2026 20:03	Jeg sender inn høringsuttalelsen som privatperson	Tom Kristen Bergum	Røed	Tom Kristen Bergum	Røed	Jeg har vedlegg til sake

2590270	23-02-2026 12:24	Jeg sender inn høringsuttalelsen som privatperson	Eyvind Magnus	Meyer	Eyvind Magnus	Meyer	Høringsinnspill – Anmodning om å revurdere utbygging ved Ødegårds vei 203-området Jeg viser til planlagt utbygging av boligblokker i området ved Ødegårds vei 203 og tilhørende adresser. Jeg ønsker med dette å fremme et høringsinnspill med anmodning om at kommunen vurderer å stanse eller omdisponere planlagt utbygging til fordel for bevaring og utvikling av grøntområde. Jeg og min samboer kjøpte nylig bolig i Lørenskog Stasjonsby netto pp på grunn av nærheten til natur, utsikt og områdets topografi. Ved kjøpstidspunktet opplyste Selvaag at lisensavtalen for videre bygging i det aktuelle området var utgått, og at eventuell byggeaktivitet lå flere år fre m i tid. Dette gir etter mitt syn kommunen et reelt handlingsrom til å revurdere planene. Selv om de fleste trær allerede er felt, består området fortsatt av naturlige fjellformasjoner, steinpartier, mindre dammer og ve getasjon som gir en sterk naturopplevelse. Dette landskapet representerer en kvalitet som er vanskelig å gjenskape dersom det først bygges ned. I stedet for ytterligere blokkbebyggelse foreslås det at området reguleres t il et lokalt rekreasjons- og friområde. Eksempler på tiltak kan være: Bevaring av naturlige fjell og terrengformasjoner Etablering av stier med benker som knytter boligområdene til Pallplassen Videreutvikling av eksis terende groper til små dammer eller naturinnslag Tilrettelegging for lavterskel friluftsaktiviteter Det er allerede satt opp hengekøyer i skogkanten foran rekkehusene. Dersom området skjermes av nye blokker, vil bruken og hensikten med dette tiltaket reduseres betydelig. Boligprosjektet Pallplassen tok lang tid å selge, og flere leiligheter har stått ubebodd siden mars 2023. Vår leilighet ble ferdigstilt i 2023, vi er første som bor de r og flyttet inn septemberr 2025. Samtidig er bygging av Snøbyen Fluss igangsatt lenger ned i veien. Dette tilsier at området allerede er under betydelig utbyggingspress, og at bevaring av gjenværende grøntområder er vik tig for bomiljø, trivsel og hverekraft. Å stoppe planlagt utbygging i dette området vil etter mitt syn være et tydelig signal om at kommunen prioriterer grønne, trygge og mangfoldige nærmiljøer. Jeg ber derfor om at ko mmunen foretar en ny helhetlig vurdering før eventuell videre regulering eller byggestart.
2591753	02-03-2026 18:40	Jeg sender inn høringsuttalelsen som privatperson	Karl-Erik	Hytten	Karl-Erik	Hytten	Ved siste kommunevalg var det stor enighet blant de politiske partiene i Lørenskog om å stanse den voldsomme boligveksten i kommunen. Nå virker det som om dette allerede er glemt eller ikke så viktig lenger. Hva skyldes d ette? Har kommunen plutselig fått bedre økonomi og nye skoler, barnehager, ungdomstilbud og bedret eldreomsorg? Har kommunen planlagt en snarlig økning av den kommende eiendomsskatten? Dersom kommunen ikke har magemål og absolutt MÅ fortsette sin hodeløse utbygging får vi større økonomiske utfordringer/problemer. Jeg er sterkt bekymret for videre utbygging i kommunen og ber om stans i all den fortetningen som har blitt kjørt og planleg ges i framtiden. På tide å gjøre det som ble lovet i valgkampen – STANS I FORTETTING OG STORE BYGGESAKER. Til nød bør vi holde oss til småhus-bebyggelse.
2591769	02-03-2026 20:29	Jeg sender inn høringsuttalelsen som privatperson	Kirsten	Vistnes	Kirsten	Vistnes	Angående oppkjørt skiløype fra Skihytta på Kurland til Sørlihavna. Denne løypa har blitt kjørt opp i mange tiår og har vært et stort gode for oss som bor på Kurland, både til å knytte oss til løypenettet innover mot Lo sby, og til å gå den fine turen langsetter jordene med flott utsyn over Lørenskog. Skjønner det er en bonde som har motsatt seg løypekjøring over sine jorder. Vi er flere på Kurland som sterkt ønsker at kommunen skal or dne opp i denne saken slik at løypa igjen blir kjørt opp fra neste vinter. At lysløypa kjøres opp er bra, men det kan ikke erstatte løypa over jordene. Med hilsen Kirsten Vistnes, Kurlandsla 20, 1479 Kurland
							Tekst til høringsuttalelse: Vi har følgende kommentarer til Lørenskog kommunes 2026-revidering av kommuneplanens arealdel: Angjeldende område: Trekanttomten, nordre del av: Gnr, 85, Bnr: 11 (Se vedlegg 1_ Trekanttomten. Utsnitt fra Lørenskog kommunekart) Areal: 6.669,4 m2 Eierforhold: Trekanttomten ble overført fra 85/11 i 1974 til Knut Olai Østbye. Kjøpekontrakt er tinglyst (Se Vedlegg 2_ grunnbokutskrift_nederst side 1 og øverst side 2). For dette foreligger det et tinglyst gavebrev, men ingen seksjonering. Denne rettighet tilhører nå Knut Olai Østbys arvinger (i flg. samme tinglyste gavebrev): Marit Olaug Østbye Torunn Irene Østbye Kir sten Margrethe Østbye Utviklingen i området etter 1974 har gitt betydelige endringer i arealdisponeringen og som vår gjennomgang under illustrerer er det nå grunnlag for at dette området avsettes til boligbebyggelse i L ørenskog kommunes 2026-revidering av kommuneplanens arealdel. Argumentasjon: – Trekanttomten ligger innenfor Avgrenset byggesone anvist på kart i planbeskrivelsens avsnitt 2 Arealstrategi og stedsutvikling, side 6. (Se Vedlegg 3_Planbeskrivelsen punkt 2_side 6) – Trekanttomten ligger nær Akershus universitetssykehus og vis a vis etablerte boligområder. Boliger her vil danne en naturlig forlengelse av rekkehusområdet i nordøst, p å samme side av Gamleveien. – Trekanttomten ligger langs Gamleveien som har busslinje 110 med busstopp på selve tomten. Således tilfredsstilles rikspolitiske retningslinjer om fortetning rundt trafikknutepunkt. – F jernvarme er etablert til boligområdene på den andre siden av Gamleveien, og øvrig infrastruktur ligger på/ved tomten. (Se vedlegg 4_Fjernvarme) – Kommunens forvaltningsplan for vassdrag anviser en bekk i områdets sydl ige grense. Området kan være fuktig i visse tider, men kan neppe defineres som bekk/vassdrag. Følgelig kan ikke krav om avstand fra vassdrag til bebyggelse gjelde. (Se vedlegg 5_Utdrag fra kommunedelplan_diff. forvaltning av vassdragene_2026). – Området er i dag definert til LNF-område. Pga. at det fra tid til annen er fuktig antas boniteten å være lav. Pr. i dag er området i liten grad benyttet til friluftsliv. (Se Vedlegg 6_Arealdel kommuneplan_2026) – Kommunens støykart viser at området ligger i gul sone, med en smal stripe nærmest Gamleveien i rød sone. I hht. gjeldende regelverk om benyttelse av stille side kan boliger her bygges. (Se Vedlegg 7_Støykart_ 2026) – I likhet med de nærliggende boligområdene på begge sider av Gamleveien og nordover mot A-hus ligger Trekanttomten i faresone H310 – Faresone kvikkleire. Nødvendige sikringstiltak må gjennomføres f orut for ev. bygging. (Se Vedlegg 8_Faresoner_kvikkleire_flom_2026) En boligbebyggelse her, med moderat utnyttelse og høyde antas ikke å være til sjenanse for naboer og vil gi tilskudd til nødvendig boligvekst i området . Basert på ovenstående anmoder vi om at dette området avsettes til boligbebyggelse i Lørenskog kommunes 2026-revidering av kommuneplanen. Jeg har vedlegg til sake
2618110	29-03-2026 11:03	Jeg sender inn høringsuttalelsen som privatperson	Kirsten Margrethe	Østbye	Kirsten Margrethe	Østbye	
2618476	31-03-2026 16:39	Jeg sender inn høringsuttalelsen som privatperson	Monika	Tomter	Monika	Tomter	Jeg er sterkt imot videre fortetning og boligutbygging. Dette har allerede vært en langvarig politikk som har gått altfor langt.
2618593	01-04-2026 11:51	Jeg sender inn høringsuttalelsen som privatperson	Erik Morten	Myrseth	Erik Morten	Myrseth	Jeg ber dere gå tilbake på beslutningen dere tok i forhold til å verne Blåkollen på bakgrunn av kulturmiljøet.

innspill til regulering av Fjellhamar. Det pågår en diskusjon itt hvor høys og omfattende man skal bygge på Fjellhamar og i dette tilfellet må kommunen ta hensyn til hva innbyggere totalt på Fjellhamar ønsker. Det er et fåtall innbyggere som ønsker fortetting og et stort omfang av boligblokker, og samt bygging i høyden. Fjellhamar består i hovedsak av eneboliger og det bør man tilrettelegge for i fremtiden også. Det er ingen som ønsker den utbyggingen man har gjort på skårersletta, flere steder i kommunen. Skal man tiltrekke seg innbyggere som kan bidra med skatteinntekter mm, må man besørge for attraktive eneboliger for disse familiene. Infrastruktur er ikke tilrettelagt for en stor befolkningsvekst på flere tusen leiligheter. Fjellhamar mangler et godt tilbud for barn og unge innen fotball. Det er ønskelig at man heller ser på en utvidelse av Fjellhamar arena og legger til rette for nytt klubbhus og en ball flate til, slik at nærmiljøet kan tilby fritidsaktiviteter som fotball til flere. I dag er kapasiteten sprengt. Videre er dagens ishall på metro en tragedie og det bør legges til rette for en ishall, slik man bygger i Sverige da også istid for barn og unge på Lørenskog er krevende. Hallen bør forbeholdes for trening og behøver da enklere fasiliteter ift garderober mm. Man er positiv til å bruke Fjellhamar bruk til kultur og konsert fasiliteter.							
2618609	01-04-2026 13:55	Jeg sender inn høringsuttalelsen som privatperson	Siw Monica Bjørk	Eriksen		Siw Monica Bjørk	Eriksen
Bedre trafikksituasjon. Dere må løse trafikksituasjonen ved Metro utfart og rundkjøring. Lavere hastighet på Nordliveien forbi Sørlihavna og Extrabutikken og fotgengerfelt begge sted til bussholdeplass. Redusere sveves tøv fra Feiring bruk. Stille krav til om hyppig renhold av veier pga trafikk til og fra. Krav om tiltak for å redusere spredning av støv fra produksjonen. Bedre boligforhold. Stille krav til lavere høyde og større avstand mellom boligblokk slik at alle boliger får tilgang til lys og sol og beplanting mellom blokkene. Krav til besøksparkeringer ved alle boligblokk. Løse problemer med flom aktuelle st ed Bedre aktivitetsmuligheter for barn og ungdom. Bl a gjenom flere ungdomsgårder lokalt i de ulike områdene i kommunen feks i tilknytning til skolene. Legge is til vinteren på alle ballplaner. Ny ishall for flerbruk.							
2618983	04-04-2026 9:40	Jeg sender inn høringsuttalelsen som privatperson	Lena Ann-Marie	Blomdahl		Lena Ann-Marie	Blomdahl
Noen korte innspill til planbeskrivelsen og med forbehold om at det kan være dekket 1) Tilrettelegging for organinisert aktivitet for befolkningen. Hvor dette er og hvordan folk skal komme seg dit i hverdagen. Hvor er t ilbud plassert og hvor skal en satse fremover for tilrettelagt aktivitet? Skal det legges opp til mer eller opprettholde det som er? F.eks om en skal etablere anlegg for friidrett, rulleski, mer hallkapasitet osv -eller s atse på samarbeid med nabokommunene? 2) Tilrettelegging for uorganisert aktivitet. Fotball-løkker, isflater, skiløyper -sammenhengende sådanne slik at en kan redusere bilbehov og gi et godt tilbud til folk. Merkede turst ier - behov for flere enn i dag for å gi økt tilbud til økt befolkning. 3) Næringsvirksomhet opp mot bokvalitet. Særlig relevant opp mot Feiring bruk for oss som bor på Finstadjordet ift støy, særlig støv og trafikal e forhold. Er ikke Feirings aktivitet relevant på støysonekartet? 4) Mobilitet. Savner tall på hvordan mobiliteten ivaretas. Opplevelse av økt biltrafikk. Bevegelsesmønster og dekning ift kollektivtransport og gange/sykkel. Å skru av gatelys på kvelden i årstiden det er mest relevant å være ute sent er ikke et smart trekk hvis en vil ha flere til droppe bilen. Bussrutene inn til byen tar lang tid og preges av behov for å bytte buss. Trafikksikkerhet og tilrettelegging for sykling til jobb i Oslo - sammenhengende sykkelruter og samarbeid med nabokommunene for å få til trygge (nok) sykkelveier som går hele vei til Oslo sentrum.							
2619316	06-04-2026 10:20	Jeg sender inn høringsuttalelsen som privatperson	Sidsel	Nordhagen		Sidsel	Nordhagen
Hei, vi har mottatt ovennevnte varsel om høring og offentlig ettersyn av planforslag.							
Det er fylkeskommunen som representerer kulturmiljøforvaltningen i saker etter plan- og bygningsloven.							
Riksantikvaren vil kun uttale seg på forespørsel fra fylkeskommunen, og da direkte til fylkeskommunen, dersom planarbeidet kan få virkning for kulturminner som Riksantikvaren har førstelinjeansvar for.							
Eventuelle merknader fra direktoratet vil bli innarbeidet i fylkeskommunens uttalelse.							
				Riksantikvaren		Olaf	Steen
Vi legger til grunn at varselet også er sendt til Akershus fylkeskommune.							

NVE	NVEs uttalelse - Høring - Kommuneplanens arealdel 2026-2038 - Lørenskog kommune Vi viser til brev datert 09.02.2026. Saken gjelder høring av Kommuneplanens arealdel for 2026-2038 i Lørenskog kommune. NVE ga innspill til planarbeidet i brev datert 19.12.2024. Videre har NVE gitt faglig veiledning i brev datert 20.11.2025. I høringsbrevet gjentas det at det kun er snakk om en begrenset revisjon, jf. også tilsvarende poengtering i varslet om oppstart av planarbeidet. Det blir understreket at det ikke er tatt inn nye arealinnspill. De viktigste endringene som er omtalt er: - Tydeligere bestemmelser om naturmangfold og trær - Ny parkeringsnorm - Oppdatert hensynssone knyttet til T-bane - Bedre tilrettelegging for sosiale boformer - Justert utnyttelsesgrad i småhusområdene - Styrket arealstrategi med innføring av arealnøytralitet NVE vurderer at den begrensede revisjonen ikke reiser nevneverdige problemstillinger knyttet til NVEs saksområder og har derfor ingen vesentlige merknader til høringen.

NRBR

Generelt
Brannvesenegt nskerå påpekev iktighetena v at det i forbindelsem ed arealplanleggingta s hensynt il brannvesenetsb ehov for tilrettelegging for rednings-o g slokkeinnsatsD. ette er forhold det er viktig å ta hensyn til både ved regulering og utbygging av nye områder, men ogsåd er det åpnesf or fortetting i eksisterendeo mråder.D et er ønskeliga t planbestemmelseneb idrar til å sikre at alle arealerb vor det blir åpnet for ny utbyggingf ar nødvendig infrastruktur for å sikre tilfredsstillende tilrettelegging for brannvesenets rednings-o g slokkeinnsatsA. realplanenb ør gi hjemmelsgrunnlagfo r å kunne kreve at følgende inngår i alle reguleringsplaner:
• En VAO-rammeplans om inkluderer slokkevann.S lokkevannb ør være omtalt i punkt 6.3.2 «Krav om overordnet plan for vann, avløp og overvann».
• En utomhusplan som viser hvordan det skal tilrettelegges for brannvesenet, det tenkes da bl.a. på adkomsterf or brannvesen,a ngrepsveiert,i lgangp å slokkevann,v endhammereo g oppstillingsplasserV. ed etappevisu tbyggingm å det utarbeidese n midlertidig utomhusplan som viseri varetakelsea v tilfredsstillendet ilretteleggingf or brannvesenetsin nsats.

Slokkevann
For eksisterendeo mråder med dårlig slokkevannforsyninbgø r kommunenv urdereb ehovet for tiltak. Dårlig slokkevannkapasiteet,v entuelt bortfall av slokkevanno g vann til sprinkleranleggv il kunne ha stor betydning for konsekvensene/utfallevt ed en eventuell bramn i eksisterendeo g i ny bebyggelse.
Dersomd et åpnesf or utbyggingh vor det er krav til slokkevannskapasiteptå 50 liter/sekund fordelt på minimum to uttak, er det viktig å verifisere at det er tilstrekkelig kapasitet i ledningsnettet, eventuelt oppgradere det. Gul/hvit-skraverte områder i plankartet er typiske områder hvor det vil værren æringsbyggn ed behov for slokkevannskapasiteptå 50 l/s fordelt på minimum to uttak, men det kan også være aktuelt for de helgule områdene. Småhusbebyggelsveil normalt ha behov for slokkevannskapasitemt inimum 20 liter/sekund.
Fremkommelighet
For ny bebyggelsem, å det sørgesf or tilfredsstillendef remkommelighetf or brannvesenets

arealdel 2026-2038 - Bane NORs uttalelse
Vi viser til brev mottatt 13.02.2026.
Bane NOR som jernbanemyndighet har følgende merknader
Gjennom Lørenskog kommune går to nasjonalt viktige jernbaner, Gardermobanen i tunnel og Hovedbanen i dagen.
Gardermobanen er vist med sikringssone tunnel på kart over hensynssoner, og har tilhørende bestemmelse § 24. Hovedbanen er vist med formål samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.
Bane NOR anbefaler at Hovedbanen vises med baneformål. Dette vil gjøre plankartet mer lesbart.
Vi gjør oppmerksom på at tiltak nærmere nærmeste spormidt enn 30 meter er søknadspliktige etter jernbaneloven § 10.
Dersom det er spørsmål vennligst ta kontakt med vår saksbehandler.
I tillegg til myndighetsrollen har Bane NOR en rolle som grunneier. Bane NOR Eiendom AS som grunneier har behov for å ivareta sine interesser i plansaker på linje med andre grunneiere.
Bane NOR Eiendom AS som grunneier har følgende merknader
Utviklingsområdet Lørenskog stasjon
Bane NOR Eiendom AS har eiendommer og interesser i og rundt Lørenskog stasjon. Vi registrerer at endringene knyttet til lørenskog stasjonsområde primært handler om at det i planbeskrivelsen som er lagt ut på høring er lagt til følgende:
• Området har potensialf or videreu tvikling som kunnskapso- g innovasjonsmiljø.
• Arealbehovti l arealintensivn æring,s om lager og logistikk,s kal også vurderes, men bør balanseresm ot ønsketo m arbeidsplassintensivveir ksomhetern ært kollektivknutepunkt
Vi vil bemerke at når det gjelder kunnskapsintensive arbeidsplasser, fremstår Lillestrøm som en mer attraktiv lokalisering enn Lørenskog. Dette er også i tråd med føringene i Plansamarbeidet, hvor Lørenskog er definert som en del av bybåndet og prioritert lokal by, mens Lillestrøm er utpekt som regional by.

Det vil være aktuelt med noe næringsformål i utviklingsområdet, for eksempel utadrettede funksjoner i første etasje som bidrar til byliv, samt noe kontor- eller logistikkrelatert virksomhet nord for stasjonsområdet. Samtidig vil vi understreke at det i hovedsak er boligutvikling som vil være den

Bane Nor

Akershus fylkeskommune

Uttalelse til offentlig ettersyn - Vedtak
Vi viser til oversendelse0 9.02.2026.
Fylkesrådebt ehandlets akeni møte 27.03.2026o g fattet følgendev edtak jf. sak6 0/26:
1. Akershusfy lkesrådm ener Lørenskogk ommuneh ar gjort et grundiga rbeidm ed kommuneplanensa realdel.D en reviderte arealdelenv il dannee t godt grunnlagf or kommunenso verordnedep lanleggingo g viderea realutvikling,s amt være t godt styringsverktøyfo r kommunenf remover.
2. Fylkesrådevt urdererd et somp ositivt at parkeringsnormenfo r bolig og kontor er strammetn oe inn. Videreb er fylkesrådeto m at omtalen av høystandardk ollektivtrasé i planbeskrivelsenty deliggjøreso, g at Romerikslinjao g tilhørendei nfrastruktur sikres gjennomv urderinga v hensynssoneo g nødvendigek oblingeri kommuneplanens arealdel.K ollektivtrafikkensfr amkommeligheto g fylkesveinettetsfu nksjonalitetm å legges til grunn i kommunenes videre planoppfølging.
3. Fylkesrådeet r positive til at Lørenskogk ommuneh ar vedtatt å innføre arealnøytralitet,o g oppfordrer kommunent il å forankrea realnøytraliteti arealstrategieno g planbestemmelseneo,g til å tydeliggjøreo ppfølginga v planvask, kompensasjono g arealregnskapi detaljplanero g saksbehandlingV. iderea nmoder fylkesrådeto m at kommunensa realregnskapti lgjengeliggjøres om del av planens kunnskapsgrunnlago,g at både kommunalto g regionalt arealregnskaple ggest il grunn i videre planarbeid.
4. Fylkesrådebt er Lørenskogk ommunes luttføre prosjektK artleggingo g verdsettinga v friluftslivsområdero, g viset il dette kunnskapsgrunnlaig p landokumenteneV. idere anbefalerf ylkesrådeta t prosjektF riluftslivetsf erdselsårerf ølgeso pp gjennome t handlingsprogramm ed en tiltaksliste.
2
Vennlig hilsen
CharlesH ansen
Avdelingsledepr lan
Gunhild Eline Torvik
Rådgiverp lan

Øst politidistrikt

Offentlig ettersyn og høring av kommuneplanens arealdel 2026 - 2038
Politiet mener planarbeidet er et viktig virkemiddel for å skape trygge og inkluderende lokalsamfunn. Dette høringssvaret har et overordnet kriminalitetsforebyggende perspektiv på planen og peker på viktige forhold som bør ligge til grunn for videre utvikling i Lørenskog kommune. Plan- og bygningsloven fikk fra 1. juli 2009 for første gang kriminalitetsforebygging som et selvstendig hensyn (§ 3-1 bokstav f).
Vi anbefaler at det i planbeskrivelsen legges til en egen del som beskriver hvordan kriminalitetsforebyggende hensyn er ivaretatt, med henvisning til Politiets veileder, veileder – kriminalitetsforebygging i planprosesser.
Ikke bygg åsteder
Måten et område bygges og utvikles på kan ha betydning for om det oppstår kriminalitet eller uønsket aktivitet.
Erfaring viser at for eksempel dårlig belyste gangveier, trange passasjer, skjermede områder og uklare overganger mellom private og offentlige rom kan bli steder der innbyggere opplever utrygghet og hvor uønskede hendelser lettere kan skje. Politiet mener derfor at kommunen bør legge til grunn at utbygging ikke skal skape åsteder, men bidra til å forebygge dem, igjennom god stedsutvikling. Dette innebærer at nye områder bør utformes med åpne, oversiktlige og attraktive rom, aktive og synlige førsteetasjer, tydelige ganglinjer med god sikt og klare skiller mellom privat og offentlig areal. Videre bør kommunen tenke helhetlig med tanke på utbygging og utvikling av områder og tettsteder og ikke vurdere prosjekter enkeltstående.
Kriminalitetsforebygging på et tidlig tidspunkt
Kriminalitetsforebygging gir best effekt når det inngår tidlig i plan- og byggeprosesser. Dersom vurderinger av opplevd og faktisk trygghet i et kriminalitetsforebyggende perspektiv kommer sent, blir løsningene sjelden like gode, og ofte mer ressurskrevende å gjennomføre.
2
Politiet anbefaler derfor at kriminalitetsforebyggende prinsipper inngår som en tydelig del av planbestemmelsene, og at alle reguleringsplaner vurderer trygghet og kriminalitetsforebygging.
Det er også ønskelig at politiet involveres tidlig i planarbeidet med tanke på kriminalitetsforebygging. Tidlig samhandling vil kunne gi bedre løsninger for innbyggerne og tydeligere rammer for utbyggere.
Overordnet vurdering av god stedsutvikling i planen
Planen tar hensyn til rammer for inkluderende og trygge nærmiljøer på et overordnet og sosialt nivå, men det er lite hensyn til kriminalitetsforebygging som egen tematikk eller med konkrete designkrav.
Fortetting rundt kollektivknutepunktene
Fortetting i områder med god kollektivdekning og nærhet mellom boliger, tjenester og møteplasser gir flere mennesker i bevegelse gjennom døgnet. Når mange bruker samme område, øker den naturlige sosiale kontrollen.
Aktivitet på gateplan, kort avstand mellom funksjoner og liv i nærområdene reduserer mulighetene for at uønsket aktivitet oppstår i skjulte eller lite brukte områder. Dette er viktig i det kriminalitetsforebyggende arbeidet og bidrar til å gjøre tettsteder og byområder mer trygge.
Universell utforming og tilgjengelige uteområder
Planen vektlegger universell utforming og tilgjengelige uterom. Det er positivt. Når plasser, ganglinjer og møteområder er lette å orientere seg i og har god oversikt og åpne siktlinjer, oppleves de tryggere å bruke for alle aldersgrupper.
Oversiktlige rom reduserer risikoen for utrygghet og konflikter.
Dette er viktige for å skape trygge omgivelser og hindre at det i enkelte områder utvikles uønsket adferd og eller kriminalitet.
Styrking av grønnstruktur og nærmiljøkvaliteter
Planen beskriver gode grønnstruktur og nærmiljøkvaliteter, noe som kan gi gode uformelle møteplasser. Grøntområder kan være trygge og positive dersom de er utformet på en god måte med tanke på sikt, oversikt og trygg ferdsel.

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vi viser til brev datert 9. februar 2026 med høring av planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038.

Bakgrunn

Det er foreslått en begrenset revisjon av kommuneplanens arealdel, hvor hensikten er å oppdatere planen i tråd med gjeldende føringer og å styrke arealdelen som strategisk styringsverktøy. Det er ikke tatt inn nye arealinnspill. Endringene i planforslaget omfatter følgende:

- Tydeligere bestemmelser om blant annet naturmangfold og store trær
- Ny parkeringsnorm
- Oppdatert hensynssone knyttet til T-banen
- Bedre tilrettelegging for sosiale boformer
- Justert utnyttelsesgrad i småhusområdene
- Styrket arealstrategi med innføring av arealnøytralitet

Vi ga innspill til planarbeidet, i vårt brev datert 9. januar 2025. Planarbeidet ble tatt opp i regionalt planforum 17. desember 2024 og 24. februar 2026.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser. Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Vurdering

Kommuneplanens arealdel skal vise sammenhengen mellom framtidig samfunnsutvikling og arealbruk, jf. plan- og bygningsloven § 11-5. Vi ser det som svært positivt at kommuneplanens arealdel revideres for å være i tråd med nasjonale og regionale føringer, og baseres på oppdatert kunnskap.

Kommunen har et stort ansvar for å ivareta nasjonale og viktige regionale interesser i planleggingen. I Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2026og på vår nettside med oversikt over føringer for kommunal planlegginghar vi redegjort for viktige føringer innen vårt

Statnett

Høringsuttalelse - Planforslag - Kommuneplanens arealdel - 2026-2038 - Lørenskog kommune
Statnett viser til varsel datert 13.02.2026 om høring og offentlig ettersyn - Planforslag - Kommuneplanens arealdel - 2026-2038 - Lørenskog kommune.
Statnett eier, drifter og utvikler det norske transmisjonsnettet - hovednettet i strømforsyningen. Transmisjonsnettet består av ca. 200 transformatorstasjoner og ca. 12000 km kraftledninger over hele Norge, foruten ledninger og sjøkabler til utlandet.
Statnett eier og drifter følgende transmisjonsnettanlegg i LØRENSKOGK OMMUNE:
- Røykås transformatorstasjon
- 300 kV-ledningen Frogner - Follo
- 420 kV-ledningen Røykås - Ulven
- 300 kV-ledningen Røykås - Tegneby
- 300 kV-ledningen Røykås - Fåberg
- 300 kV-ledningen Frogner - Røykås
Vedlagt er et oversiktskart som viser Statnetts anlegg i LØRENSKOGK OMMUNE.
Vi gjør oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas nødvendige hensyn til drift og utvikling av Statnetts transmisjonsnettanlegg.
Statnett har igangsatt prosjekter for oppgradering av transmisjonsnettet i LØRENSKOGK OMMUNE.S e nærmere om dette under overskriften Utvikling av strømnettet.
Statnetts merknader følger under. Statnett ber om å være høringspart i det videre planarbeidet.

Felles for elektriske anlegg - inntegning i plankart
Transmisjonsnettanleggene er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), jf. energiloven § 3-1 første ledd.
Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, jf. plan- og bygningsloven § 1-3, og for slike anlegg kan det ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema.
Utgangspunktet er derfor at transmisjonsnettanlegg i en kommuneplan/reguleringsplan ikke skal inntegnes som eget planformål, men innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser, jf. plan- og bygningsloven § 11-8 d) og § 12-6. Det vises dessuten til NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige interesser innen NVEs saksområde i arealplanlegging, kapittel 5.

Oslo og Omland Friluftsråd

Høringsuttalelse til Kommuneplanens arealdel 2026-2038
Vi viser til høring av forslag til kommuneplanens arealdel 2026-2038og mulighet for å komme med innspill til planen.
Kort om OOF
OOF er et regionalt samarbeidsorgan mellom organisasjoner, kommuner og fylkeskommuner som ønsker å styrke friluftsliv, naturvern og folkehelse i regionen. Vår rolle er å være høringsinstans, kunnskapsformidler, initiativtaker og pådriver for dialog, prosjekter og felles tiltak som styrker friluftslivet i regionen. Vi arbeider for å se helhet, sikre langsiktighet og løfte fram stemmene til natur- og friluftslivsinteressene opp mot politiske beslutningstakere. Vi arrangerer bl.a. temamøter og skriver høringsuttalelser i plansaker som berører natur og friluftsliv. Våre friluftslivsveiledere gir opplæring i friluftsliv til barn, unge og voksne i våre medlemskommuner. Vi har et spesielt fokus på underrepresenterte grupper, slik at alle skal kunne delta i friluftsliv og ta vare på naturen og Marka.
OOF mener planforslaget ivaretar natur- og friluftslivsinteressene i stor grad og er godt fornøyd med mange av grepene som er foreslått. OOF forutsetter at Markalovens bestemmelser ligger til grunn for arealdelens planbestemmelser og retningslinjer for Marka.
Generelt er vi opptatt av at:
• Markagrensa ligger fast og utvides der det er naturlig. Ved eventuell innskrenking skal det gis gode erstatningsområder.
• Alle kommuner bør etablere arealregnskap for å ha god oversikt over arealbruk og arealendringer.
• Alle kommuner bør utarbeide overordnede planer (kommuneplaner, områdeplaner og Veiledende planer for offentlige rom) for utvikling av et helhetlig nettverk av natur- og friluftslivsområder i byggesonen. Dette er særlig viktig i vekst- og fortettingsområdene.
• Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder, i tråd med Miljødirektoratets veileder, bør gjøres kjent for utbyggere og saksbehandlere og benyttes aktivt i planleggingen.

I Marka er vi opptatt avfølgende:

Østmarkas Venner

Innspill fra Østmarkas Venner

Sammendrag

Klimanøytralitet og skogens rolle

ØV anmoder om at kommunen vurderer den omfattende hogsten som foregår i Østmarka og knytter den sammen med kommunens målsetninger for økt naturmangfold, friluftsliv og klimanøytralitet innen 2050. Dagens forvalting av skogen i Lørenskog er ikke bærekraftig slik vi oppfatter det. Den preges av en mangel på helhetlig tankegang, hvor behovene til den enkelte skogeier er enerådende og de samlede konsekvensene for samfunnet ikke blir tillagt noen vekt.

Fremmede masser

ØV anmoder om at fremmede masser overhodet ikke bør benyttes innenfor markagrensa på grunn av faren for avrenning til naturen og spredning av fremmede arter.

Landbruksnæring

ØV er svært glad for at det ved ny eller vesentlig oppgradering av landbruksvei skal konsekvensene utredes og begrenses, fortrinnsvis gjennom reguleringsplan. Vi kan imidlertid ikke se at det er rom for økt tømmerproduksjon i Lørenskog. Vi anmoder om at omtalen endres til: På landbruksarealene skal det legges til rette for klima- og miljøvennlig skogproduksjon, økt matproduksjon, gode naturopplevelser, bedre miljø- og klimahensyn og bedre folkehelse.

Naturmangfold

ØV anmoder om at naturmangfoldet i Marka også kartlegges. Kartleggingen bør konsentreres om gjenværende naturskoger, I lys av vår dokumentasjon av hvordan naturskogene i Lørenskog hugges ned så haster det å foreta denne kartleggingen. ØV anmoder også om at omtale av lokalt inngrepsfrie områder legges inn i planbeskrivelsen under naturmangfold med en målsetting om at disse gjenværende områdene tas vare på.

Marka og LNF områdene

ØV er svært fornøyd med hele omtalen av Marka i planbeskrivelsen. At landbruksveier og andre større bygge- og anleggstiltak som kan få vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn, skal vurderes med hensyn til reguleringsplikt etter plan- og bygningsloven, er etter ØVs mening svært viktig. Men føringen bør bli enda mer bindende for arealforvaltningen i Østmarka.

Kulturminner

ØV mener at det er mye ugjort angående kartlegging av kulturminner. Vi oppfordrer kommunen

Byrådsavdeling for byutvikling

Byrådsavdeling for byutvikling

Offentlig ettersyn av forslag til kommuneplanens arealdel for Lørenskog kommune. Oslo kommunes uttalelse

Saksfremstilling:

Det vises til brev datert 09.02.2026 fra Lørenskog kommune vedrørende høring og offentlig ettersyn av forslag til kommuneplanens arealdel 2026-2038. Fristen for merknader er 07.04.2026.

Vedtakskompetanse:

Myndighet til å avgi uttalelse til nabokommuners plan-og utbyggingssaker er av Oslo bystyre delegert til byrådet med videredelegering til byråden for byutvikling, jf. byrådets vedtak av 03.07.2001, sak 1360, jf. bystyrets vedtak av 30.05.2001, sak 218.

Vedtak/Oslo kommunes uttalelse:

Lørenskog er en av Oslos nabokommuner, og er i tillegg til geografisk nærhet også tett forbundet gjennom et felles bo- og arbeidsmarked.

Lørenskog og Oslo er begge del av bybåndssamarbeidet og regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP). I tillegg eier Oslo eiendommer i Lørenskog tilknyttet Nord-Elvågavassdraget.

Plangrep i Lørenskog kommune vil medføre ringvirkninger for Oslo kommune, spesielt knyttet til transport til og fra Oslo. Oslo kommune er opptatt av å begrense bruk av bil som transportmiddel blant reisende mellom omegnsk ommunene og Oslo, og mener at RP-ATP er et viktig virkemiddel for å begrense økt bruk av privatbil og gjennom det bidra til å oppnå nullvekstmålet (byvekstavtalen), samt begge kommuners klima- og miljømål.

Oslo kommune viser til uttalelse til forrige rullering av kommuneplanens arealdel i Lørenskog fra november 2022. Der støttet Oslo kommune hovedgrepene i Lørenskogs forslag til arealdel, særlig konsentrert utbygging nær k ollektivknutepunkter og begrenset nedbygging av grøntområder. Samtidig etterlyste Oslo justeringer i enkelte utviklingsområder, sterkere klimaføringer og bedre ivaretakelse av vannforsyning og kulturminner.

Oslo kommune synes det er positivt at Lørenskog foreslår tydelige bestemmelser om blant annet å unngå snøopplag i kantvegetasjon, krav til bekkeåpning og bevaring av store trær. Vi synes også det er positivt at arealnøytralitet foreslås som nytt prinsipp. Det bør imidlertid knyttes til konkrete bestemmelser, og suppleres med en tekst i planbeskrivelsen som sier noe om hvordan arealnøytralitet skal gjennomføres i praksis. Vi synes videre det er et godt grep at det reviderte planforslaget har økt fokus på sosiale boformer og grønn mobilitet, med vekt på gjennomføring også av dette temaet.

Parkering er et sentralt tema i oppdatering av regional plan for areal og mobilitet. Vi oppfordrer Lørenskog til å videreføre god samhandling særlig i bybåndet om dette, og se hen til oppdatert regional plan når den fore ligger.

Vi savner omtale av indirekte klimagassutslipp i planbeskrivelsen. Landbruksvei er omtalt i planbeskrivelsen, og kan vurderes fulgt opp i bestemmelsene.

Vi registrerer at hensynssone for forlengelse av t-bane gjennom Visperud er oppdatert i tråd med alternativ A i ny utredning av T-baneforlengelse samt kommunestyrevedtak. T-baneforlengelse er et viktig grep for å få flere over fra bil til kollektivtransport, som vil ha påvirkning på veinettet i Oslo kommune og særlig i bydel Alna.

Formuleringen av bestemmelsen om nedbørsfelt for Elvåga-vassdraget bør ha samme ordlyd som den som brukes for Oslo-delen av dette vassdraget. Oslo kommunes reviderte forslag til ny arealdel legges ut på høring og offentl ig ettersyn i april, og Vann- og avløpsetaten vil ta kontakt med Lørenskog for mulig koordinering av ordlyd når arealdelen offentliggjøres.

Oslo og Lørenskog har felles grense i marka, og vi ser det som viktig med en felles forvaltning av kulturminner som ligger på begge sider av kommunegrensen. Dette gjelder bl.a. Gamle Strømsvei/ Gamleveien, fløtingsanlegg i Elvåga og Nordelvåga Dam, og husmannsplassen Nuggerud med tilhørende tekniske anlegg og kulturlandskap. Vi ser det som positivt at området Nuggerud-Bjørndalen i forrige rullering av kommuneplanen ble avsatt til Hensynso ne H570 – bevaring kulturmiljø, som også vil kunne ivareta hensynet til kulturminner på Oslosiden.

Visperud er definert som utviklingsområde i kommuneplanen. Tett på Visperud, på Oslos side av kommunegrensen, ligger Ellingsrud gård. Gårdsanlegget med kulturlandskap har høy kulturmiljøverdi og er oppført på Byantikvare ns gule liste, og er prioritert i Oslo kommunes verneplan for Akergårdene. Gårdsanlegget vil være sårbart for store byggehøyder på Visperud. Oslo kommune ønsker klarere retningslinjer for utbygging av Visperud som vil si kre hensynet til gården og kulturlandskapet rundt.

Sak 1, Vedlegg 15: Oversikt høringsinnspill i excel - 08.04.2026.xlsx

REGIONKONTOR LANDBRUK
LØRENSKOG, OSLO OG RÆLINGEN

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av planforslag - kommuneplanens arealdel 2026-2038
Vi takker for muligheten til å uttale oss til den viktige planen som kommuneplanens arealdel er. I vår uttalelse er bakgrunnen todelt:
1)
De globale klimaendringene påvirker landbruket, og spesielt skogbruket påvirkes gjennom tørke med fokus på tørketolerante treslag og klimavirkninger. Skogsveger må bygges mer solid enn før med vekt på naturfare og klimatilpasning. Fokuset er sterkere på klimasmart skogbruk i det som er en næring med langsiktighet, siden trær vokser i generasjoner før de kan felles. Vektlegging på klima i avskoging og bygging er derfor svært viktig. Ned bygging av arealer er i utgangspunktet ikke klimavennlig.
2)
Skog og jordbruk utgjør viktige elementer for hverdagstrivsel, folkehelse og beredskap. Landskapsbilde og - opplevelse er en viktig del av det. Grønnstruktur i bebyggelsen er derfor også viktig. Vi nevner blågrønnstruktur sin betydning for overvannshåndtering, naturmangfold, naturopplevelser og rekreasjon.
Vi har derfor følgende korte innspill og synspunkter som vi ber om ytterligere vurdering av og vekt på:
1)
Mulighet for grønne hager på toppen av boligblokker og eventuelt i grønne utearealer mellom blokker. Vi har prosjekter med vekt på parsellhager som vi ser positiv betydning for folk i alle aldre med mulighet for ureist mat, samhold/fellesskap og trivsel. Kontakten med natur er viktig. Vi ønsker økt vektlegging på parsellhager og blågrønnstruktur i boligbebyggelse, og det kan være kvalitet og kvantitet og må vurderes i hvert enkelt tilfelle.
2)
Grønne «lunger» eller grupper med trær blant boligblokker, spesielt i kjernesentrum. En overordnet grønnstrukturplan bør ligge til grunn for en kommuneplans arealdel.
3)
Regionkontor landbruk støtter strategien med høy arealeffektivitet ved utvikling av boligbebyggelse, forretnings- og næringsarealer samt teknisk infrastruktur. Dette er svært viktig i et langsiktig perspektiv for å kunne fortsette å beskytte Marka og landbruksområder generelt mot utbygging og utbyggingspress. Befolkningen i kommunen vil øke vesentlig framover, ifølge Statistisk sentralbyrå, og høy arealeffektivitet er derfor essensielt viktig og må hensyntas.
Med hilsen
Regionkontor landbruk
Knut Samseth
Lisbet Hougaard Baklid
landbrukssjef
rådgiver
Lørenskog kommune Dokument-ID: 26/25266 Side 2 / 2
Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Lørenskog kommune

Ruter viser til offentlig ettersyn av planforslaget til kommuneplanens arealdel for Lørenskog kommune.
Ruter har et regionalt ansvar for kollektivtrafikk, og vårt mål er å bidra til at persontransport tas med kollektivtransport, gange og sykkel i tråd med nullvekstmålet og regionale planer for areal og transport.
I Ruter jobber vi for bærekraftig bevegelsesfrihet. Et "universelt utformet kollektivtilbud" kjennetegnes ved at det er utformet slik at alle kan bruke de samme løsningene på en likestilt måte, uten behov for særskilte tiltak. For å få til dette er vi avhengige av at alle bidrar med det de kan av infrastruktur og annen tilrettelegging.

1. Overordnede merknader

Ruter mener at kommuneplanens arealdel i stor grad følger opp føringer fra regional plan for areal og transport, ved å styrke fortetting og konsentrert utbygging i de påpekte utviklingsområdet. Dette er viktige grep for å redusere behovet for bilbruk og for å gjøre gange, sykkel og kollektivtrafikken attraktiv.
Samtidig mener Ruter at planforslaget bør styrkes med klarere krav til arealer og bestemmelser som sikrer fremkommelighet og infrastruktur for kollektivtrafikk. Det er avgjørende for transporttilbudets punktlighet og attraktivitet at kollektivtransportens behov omtales tydelig i både arealstrategier og juridisk bindende bestemmelser.
For å nå nullvekstmålet, og at det fremtidige reisebehovet i Lørenskog skal dekkes av grønne mobilitetsformer, er det avgjørende av flere sykler og går. Dette forutsetter en sentrert utvikling rundt eksisterende og framtidig utviklingsområder. For at flere skal velge bort bilen til fordel for kollektivtransport, er det viktig å prioritere tiltak som setter behovene til grønne mobilitetsformer øverst. Dette gjelder både fortetting rundt eksisterende knutepunkt slik at flere sykler eller går, men også tiltak som skaper god fremkommelighet for buss og et effektivt og punktlig kollektivtilbud.
I fremtiden kan dette innebære å redusere antall parkeringsplasser i Lørenskog sentrum som et virkemiddel for å fremme grønne mobilitetsformer. Ruter støtter innstrammingen i parkeringsnormen, men vil anbefale å fjerne minimumsnormen for parkering i alle områder i Lørenskog.
Ruter ser positivt på at planbestemmelsene stiller krav om mobilitetsplan ved større utbygging eller ved vesentlig trafikkbelastning. Mobilitetsplanen må ivareta nærhet til kollektivtilbudet og fastsette tydelige mål for å fremme gange, sykling og kollektivtransport.

Ruter As

Sak 1, Vedlegg 16: Uttalelse høring og offentlig ettersyn av planforslag kommuneplanens arealdel 2026-2038 - Elvia.pdf

Elvia

Deres dato
09.02.2026

Vår dato
07.04.2026

Deres referanse
26/15924-1

Vår referanse
S235627

Vår saksbehandler
Bård Kollstrøm

Lørenskog kommune
postmottak@lorenskog.kommune.no
runned@lorenskog.kommune.no

Kopi til

Uttalelse til offentlig ettersyn/høring av kommuneplan for Lørenskog kommune

Elvia AS («Elvia») viser til offentlig ettersyn/høring av kommuneplan for Lørenskog kommune. Høringsfristen er 07.04.2026 og uttalelsen er dermed innen fristen.

Innledningvis viser Elvia til innspill til plankartet og planbestemmelsene gitt som uttalelse ved varsel om oppstart av planarbeidet.

1 Innspill til plankartet

1.1 Hensynssoner

I Lørenskog kommune er høyspentlinjene vist gjennom temakartet «hensynssoner». Dette viser at kommunen allerede er kjent med de restriksjoner (byggeforbud) i arealbruken ved kraftledningen. Vi ber om at kommunen viderefører hensynssonene for Elvias regionale kraftledninger med en multippel hensynssone for både H740 – båndlegging etter annen lov og H370 – høyspenningsanlegg.

For å sikre at det ikke oppføres boliger eller andre bygg og innretninger i hensynssonene/ faresonene for kraftledningene må disse hensynssonene/faresonene være enkelt tilgjengelig, det gjelder både i forhold til grunneiere, utbyggere og kommunens saksbehandlere. Vår erfaring tilsier at hensynssoner kun på et eget temakart (pdf) ikke er tilstrekkelig, og ønsker at det blir innarbeidet i selve arealplankartet.

Vi har i vår uttalelse til varsel om oppstart av kommuneplanens arealdel nevnt at hensynssonene mangler/har avvik i to tilfeller, og bedt de bli oppført, uten at vi kan se at dette er blitt endret på. Vi ber dere ta en ny vurdering på å rette opp i dette, slik at hensynssonen gjenspeiler de faktiske restriksjonene som nettselskapet har:

1:

- Høybråten – Røykås (Byggeforbudsbelte totalt 20 meter, 10 meter til hver side fra senterlinje)

- Røykås – Stubberud (Byggeforbudsbelte totalt 40 meter, 20 meter til hver side fra senterlinje)

Elvia AS
Vangsvegen 73
2317 Hamar

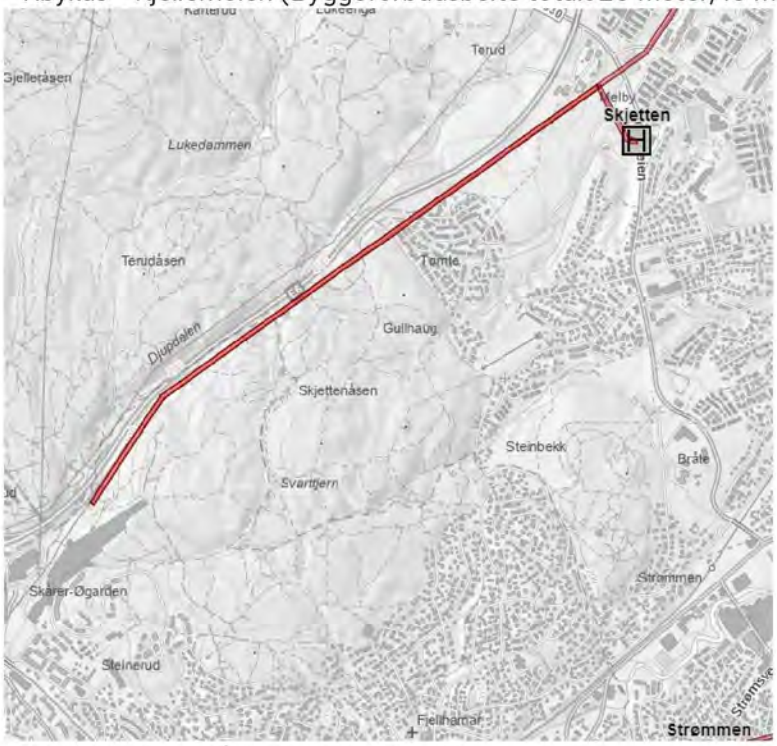
Postadresse
Postboks 4100
2307 Hamar

Kontakt
www.elvia.no
firmapost@elvia.no

Bankkonto
6468.05.20877

Foretaksregisteret
NO 980 489 698 MVA

2:
- Røykås – Kjellerholen (Byggeforbudsbelte totalt 20 meter, 10 meter til hver side fra senterlinje)



(Gjelder helt sør på denne strekningen)

Bredden på byggeforbudsbeltene er også tilgjengelig via WebApp*:
https://elvia.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=7c4bc277ab5849f3824d8f26e32aeebd

*Finn kraftledningen ved å søke på området, spesifikasjon om bredden på byggeforbudsbeltet fås ved å peke og markere på kraftledningen.

Sak 1, Vedlegg 16: Uttalelse høring og offentlig ettersyn av planforslag kommuneplanens arealdel 2026-2038 - Elvia.pdf

1.2 Arealformål transformatorstasjoner

Gjennomgang av plankartet viser at kommunen ikke har imøtekommet nettselskapet sitt innspill om å legge inn transformatorstasjonene med arealformålet "*Andre type bebyggelse og anlegg*", "*energikode 1510*". Som redegjort for i varsel om oppstart av arbeidet med kommuneplanen avviker transformatorstasjoner fra annen type bebyggelse og det er derfor svært viktig at kommuneplanens arealdel angir riktig informasjon om arealbruken. Dette er også viktig for dem som eventuelt skal etablere seg inntil stasjonen. Elvia opprettholder derfor anmodning om at transformatorstasjoner legges inn med arealformålet "*Andre type bebyggelse og anlegg*", "*energikode 1510*" for følgende transformasjonstasjoner:

Transformatorstasjon	Gnr	Bnr	Nåværende Arealformål
Rasta	100	398	Næringsvirksomhet
Fjellhamar	107	1096	Bebyggelse og anlegg
Solheim	108	468	Sentrumsformål

2 Innspill til kommuneplanbestemmelser

I forbindelse med varsel om oppstart sendte nettselskapet inn forslag til planbestemmelser, både knyttet til de regionale kraftledningene og til etablering av nye anlegg. Noen av disse forslagene er ikke imøtekommet. Vi bemerker oss også at det er store områder i kommunens forslag til arealplankart som ligger inne som LNFR-områder, uten at vi der det ligger inne egne planbestemmelser knyttet til disse områdene. Dette vil kunne føre til at det oppstår rettslig usikkerhet om hvilke tiltak som er tillatt. Elvia mener det er svært uheldig at planforslaget mangler bestemmelser som regulerer tiltak i LNFR-områdene. Når disse områdene mangler tekstilige rammer, svekkes kommuneplanens verdi som et forutsigbart styringsverktøy.

2.1 Nettstasjoner

I tidligere innsendte innspill til kommuneplanbestemmelsene ba vi om følgende planbestemmelser tas inn:

- Etablering av elektriske anlegg (inkludert nettstasjoner) i distribusjonsnettet er tillatt i LNFR-områder.

Dette punktet er ikke tatt inn og vi ber om at det blir tatt en ny vurdering på om punktet kan inn i planbestemmelsene. Siden planforslaget i sin nåværende form mangler et eget kapittel for LNFR-bestemmelser, mener Elvia det er avgjørende at denne bestemmelsen tar inn som en generell bestemmelse. Vi foreslår at bestemmelsen tas inn under kapittel 6. "Krav til infrastruktur" eller som en generell bestemmelse i kapittel 3. En mulig formulering kan være:

«Etablering av elektriske nettanlegg (jordkabler, nettstasjoner) i henhold til områdekonsesjonen er tillatt dersom tiltaket er forelagt kommunen og ikke kommer i konflikt med viktige landbruks-, natur eller friluftsinteresser.»

Bestemmelsen er ment til å gjelde for anlegg som etableres etter områdekonsesjon (distribusjonsnettet) i LNFR-områder. Denne type anlegg er lavspennings- og høyspennings jordkabler opptil og med 22 kV samt nettstasjoner.

Både eksisterende og ny bebyggelse har behov for en sikker og god strømforsyning, noe som innebærer at etablering og reinvestering av nettanlegg i LNFR-områder er nødvendig. Dette støttes direkte av statlige

Sak 1, Vedlegg 16: Uttalelse høring og offentlig ettersyn av planforslag kommuneplanens arealdel 2026-2038 - Elvia.pdf

planretningslinjer for klima og energi, som slår fast at kommunene skal samarbeide med nettselskapene for å sikre god forsyningssikkerhet, og at arealplanleggingen skal legge til rette for arealeffektive og ressurseffektive løsninger. Tydelige planbestemmelser vil sikre en smidig og effektiv prosess i tråd med disse nasjonale målene.

Vennligst ta kontakt dersom det skulle være spørsmål eller uklarheter.
Kontaktinformasjon: firmapost@elvia.no

Med vennlig hilsen
Elvia AS

Bård Kollstrøm
Seniorrådgiver
Avdeling Rettigheter

bard.kollstrom@elvia.no

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Sak 1, Vedlegg 17: Svar på høring og offentlig ettersyn av planforslag - kommuneplanens arealdel 2026-2038.pdf

Statens vegvesen

LØRENSKOG KOMMUNE
Postboks 304

1471 LØRENSKOG

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Arne Kolstadbråten / 24058357	26/46258-2	26/16924-3	08.04.2026

Høring og offentlig ettersyn av planforslag – kommuneplanens arealdel 2026–2038 – Lørenskog kommune

Vi viser til oversendelse av 13.02.26 og våre tidligere innspill.

Planen viser mindre endringer av plankartet som ikke berører vårt ansvarsområde direkte.

Innstramming av parkeringsnormene har vært en egen prosess i forkant av høringen av kommuneplanen. Vi merker oss at kommunen har foretatt en mindre liberalisering av kravene fra forslaget i parkeringsutredningen.

Erfaringsmessig er parkeringsregulering et av de mest effektive virkemidlene kommunen har for å redusere trafikkgenereringen i kommunen.

Spesielt i den søndre delen av kommunen, hvor det har vært og fortsatt forventes stor utbygging, er mye av samlevegnettet overbelastet. Samtidig kan det ikke forventes vesentlig utbygging av vegnettet i kommuneplanperioden. Buss er i dag og i mange år framover eneste kollektivmiddel i disse områdene. For å sikre bussen en forutsigbar framkommelighet er det derfor viktig å redusere bilbruken.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Innspurten 11C
0663 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Sak 1, Vedlegg 17: Svar på høring og offentlig ettersyn av planforslag - kommuneplanens arealdel 2026-2038.pdf

Vi henstiller derfor til kommunen å stramme inn parkeringsnormene og i tillegg avgiftsbelegge parkering. Dette bør suppleres med andre lokale tiltak for å gjøre det mindre attraktivt å velge bil for daglige gjøremål

Statens vegvesen Transport og samfunn
Med hilsen

Anders Olav Hagerup
Seksjonssjef

Arne Kolstadbråten

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
AKERSHUS FYLKESKOMMUNE, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO
STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS, Postboks 325, 1502 MOSS

Sak 1, Vedlegg 18: Innspill til kommuneplanens arealdel 2026-2038 - Romerike Avfallsforedling IKS.pdf

Lørenskog kommune
Postboks 304
1471 LØRENSKOG
Norway

Deres ref.:	26/16924 - 3
Vår ref.:	26/00231-2
Dato	07.04.2026

INNSPILL TIL: KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2026-2038 - HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN AV PLANFORSLAG - LØRENSKOG KOMMUNE

Vi viser til brev datert 09.02.2026 vedrørende ovennevnte sak

ROAF ønsker en helhetlig og effektiv avfallshåndtering som forebygger forurensning og sikrer gode tjenester til innbyggerne. For å lykkes med dette må det planlegges for avfallsløsninger i alle ledd, og det er viktig at aktuelt planverk sees i sammenheng. Det må sikres tilstrekkelig areal for å tilby gode tjenester til både innbyggere og næringsliv, slik at avfallshåndtering forblir en integrert del av fortetting og utvikling i Lørenskog kommune.

Forventet befolkningsvekst vil medføre økte avfallsmengder både fra husholdninger og næringsliv, særlig i sentrumsnære områder. Samtidig strammes kravene til sortering og ombruk inn. Derfor er det avgjørende at avfallsløsninger og tilhørende infrastruktur integreres i planverket, slik at Lørenskog kommune kan nå sine utsorteringsmål etter avfallsforskriften § 10a, og at renovasjonsteknisk veileder og vedtatt renovasjonsnorm etterleves og kontrolleres.

Lørenskog kommune skriver innledningsvis at kommuneplanens arealdel skal bidra til at Lørenskog kommune utvikler seg i tråd med kommunens vedtatte arealstrategi, visjon og satsinger i kommuneplanens samfunnsdel. Arealdelen skal legge til rette for bolig- og næringsutvikling og etablering av offentlige tjenester på en måte som sikrer: Arealeffektivitet, lavt transportbehov , bevaring av landbruks-, natur- og friluftsområdene, grønne lunger og forbindelser i byggesonen, høy, funksjonell og estetisk kvalitet i de bygde omgivelsene og at godt bomiljø ivaretas.

Lørenskog kommune står nå i en sentral posisjon til å sikre bærekraftige og fremtidsrettede avfallsløsninger gjennom revideringen av kommuneplanens arealdel. I den forbindelse ønsker ROAF å komme med følgende konkrete innspill:

---

1. Areal til avfallshåndtering må prioriteres i videre utvikling i kommunen

- Avfallshåndtering bør være en naturlig, forutsigbar del av hverdagslige tjenestetilbud for innbyggerne i Lørenskog kommune.

---

2. Kommunen må tilrettelegge for effektive fellesløsninger i tettbygde områder

- For å sikre effektiv, trygg og miljøvennlig innsamling av husholdningsavfall bør hele boligfelt planlegges med fellesløsning fremfor individuelle dunker – uavhengig av boligtype. Dette gir bedre håndtering i fortettingsområder, reduserer behovet for tungtransport og dermed utslipp, samt avlaster veier som ikke er dimensjonert for store kjøretøy.

Sak 1, Vedlegg 18: Innspill til kommuneplanens arealdel 2026-2038 - Romerike Avfallsforedling IKS.pdf

- Fellesløsninger bidrar også til et ryddigere gatebilde og økt sikkerhet for myke trafikanter, særlig vinterstid når fremkommeligheten er utfordrende og rygging bør unngås. Dette må sees i sammenheng med annet planverk, spesielt med tanke på adkomst, veiareal, snødeponier og snuplasser for større kjøretøy.
- Avfallsløsninger og krav til infrastruktur må også vurderes opp mot demografiske endringer – spesielt med tanke på en økende andel eldre.

- Økt trafikk og fortetting vil gjøre avfallsinnsamling mer krevende. Lovpålagt innsamling av husholdningsavfall bør derfor prioriteres på linje med kommunale kjøretøy for å unngå unødvendig rygging av renovasjonsbiler.

---

3. Kommunen må sikre at og renovasjonsnorm følges i byggesaker

- Effektive avfallsløsninger forutsetter god tilgjengelighet og forutsigbarhet, både for innbygger og innsamler.
- Kommunen skal ikke utstede brukstillatelse før avfallsløsninger er godkjent i henhold til gjeldende veileder og teknisk norm.
- ROAF skal rådføres i saker der nye bygg etableres.
- Det bør innføres en tydelig bestemmelse i kommuneplanens arealdel med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-9, som gir kommunen adgang til å stille krav til avfallsløsninger, og som sikrer at disse fremgår av reguleringsplan og plankart.
- I tillegg må det planlegges for hensiktsmessig avfallslogistikk.
- Statlige planretningslinjer (FOR-2025-01-24-69) bør ses i sammenheng med renovasjon og legges til grunn for videre planarbeid.

---

4. Kommunen må tilrettelegge for fremtidsrettet avfallshåndtering

- Avfallshåndtering og tilhørende areal må ivaretas ved utvikling av næringsarealer.
- Kommunen må etterstrebe tilgjengelighet for mobile og midlertidige avfallsløsninger, spesielt vinterstid.

---

5. Forslag til bestemmelser om avfall i kommuneplanens arealdel

- For ny bebyggelse, eller ved rehabilitering av eksisterende bebyggelse, skal det velges avfallsløsninger som fremmer effektiv innsamling, avfallsminimering, ombruk og gjenvinning. Avstand og tilgjengelighet mellom boenhet og leveringspunkt skal være i henhold til overordnet teknisk forskrift.
- Avfallsløsninger skal fremgå av planforslaget, og renovasjonsteknisk plan (RTP) skal være vedlagt komplett planforslag. Det skal etableres avfallsoppsamlingsløsninger i tråd med gjeldende renovasjonsnorm
- Kommunen kan stille krav om felles avfallsløsning for tilgrensende boligfelt. I områder med krav om områderegulering kan kommunen kreve samlet løsning for avfallshåndtering i hele området.
- Ønskede avfallsløsninger og dimensjonering beskrevet i gjeldende renovasjonsteknisk veileder og renovasjonsnorm følger antallet boenheter i et utbyggingsområde, ikke per bygg eller byggetrinn. Ved utforming av nye reguleringsplaner gjelder kravet for antallet nye boenheter i planområdet.
- Avfallshåndtering i anleggs- og driftsfasen skal alltid gjennomføres slik at miljøpåvirkningen blir minimal.
- ROAF stiller seg kritisk til at renovasjon foreslås lagt som retningslinje i § 6.4. Retningslinjer er ikke juridisk bindende, og gir ikke tilstrekkelig grunnlag for å sikre etablering av nødvendig renovasjonsteknisk infrastruktur før utbygging tas i bruk. ROAF anbefaler derfor at krav til avfallsløsninger og renovasjonsteknisk infrastruktur fastsettes som bindende bestemmelser med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-9 nr. 3.
- Renovasjon/avfallssystem må nevnes som en del av *nødvendig infrastruktur* i bestemmelsenes § 3. Rekkefølgekrav og vilkår for å etablere samfunnsservice, grønnstruktur og teknisk infrastruktur jf. Pbl. § 11.9 nr. 3, i henhold til prop. 115 L. Forslag til bestemmelsestekst som inkluderes:

«Nye områder for boligbebyggelse kan ikke bygges ut før nødvendig infrastruktur (atkomstvei, vannforsyning, avløpsløsning, avfallssystem, elektrisitetsforsyning, bredbånd, samt felles lekeplasser og uteoppholdsareal, o.l.) er sikret etablert i reguleringsplan og

Sak 1, Vedlegg 18: Innspill til kommuneplanens arealdel 2026-2038 - Romerike Avfallsforedling IKS.pdf

eventuelt gjennom utbyggingsavtale. Samme krav gjelder for eksisterende, mer ikke ferdig utbygde boligområder.»

6. Gjenvinningsstasjon

- Vi viser til tidligere arbeid knyttet til etablering av gjenvinningsstasjon, herunder gjennomført kartlegging, KVU og vurdering av aktuelle lokaliseringer. Det vises til tidligere oversendte innspill fra ROAF som vedlagt. Underlagsmateriale, herunder KVU, kan oversendes ved behov.

- Vi legger til grunn at innspill og foreliggende kunnskapsgrunnlag inngår i kommunens vurdering av videre planprosess, og at eventuelle prioriteringer eller avgrensninger skjer på et saklig og dokumentert grunnlag.

Utdrag av vedlagt innspill med foreslåtte punkter:

Det foreslås at kommunen:

> *1. Avsetter egnet areal til gjenvinnings- eller ressursstasjon i arealdelen.*
> *2. Legger til rette for fleksible, trinnvise løsninger – eksempelvis urbantilpasset gjenvinningsstasjon i første byggetrinn.*
> *3. Inkluderer mulighet for samlokalisering med henteordning og ombrukstjenester, slik KVU anbefaler.*
> *4. Prioriterer beliggenhet med god tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivtransport.*

Avslutningsvis er ROAF svært positive til at renovasjon er tydelig nevnt i kommuneplanen og kommunens ambisjon om å fokusere på renovasjon i kommuneplanen. ROAF stiller gjerne til disposisjon med rådgivning og bistand i det videre arbeidet med rullering av kommuneplanen, og ser frem til et godt samarbeid.

Vi ser frem til å følge arbeidet deres videre, og ønsker dere lykke til.

Med hilsen

Ole-Aksel Sæhlie
Rådgiver

Ellen Thomsen Halaas
Avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og ekspedert uten underskrift

Sak 1, Vedlegg 19: Høringsuttalelse til planforslag - Rælingen kommune - kommuneplanens arealdel - Lørenskog kommune 2026-2038.pdf

RÆLINGEN KOMMUNE

Nærmiljø
Stedsutvikling

LØRENSKOG KOMMUNE

Postboks 304
1471 LØRENSKOG

Deres referanse:	Vår referanse:	Dato:
	2026/820-3 LENHAM3	14.04.2026

Høringsuttalelse til planforslag - Kommuneplanens arealdel - Lørenskog kommune 2026-2038

Høringsuttalelse til planforslaget for Kommuneplanens arealdel – Lørenskog kommune 2026-2038 oversendes etter vedtak i kommuneplanutvalget.

Kommuneplanutvalgets behandling av sak 4/2026 i møte den 13.04.2026:

Behandling

Kari Blomsø (FRP) fremmet på vegne av FRP og KON følgende endringsforslag til vedtak:

Hele ny parkeringsnorm kapittel fjernes i uttalelsen.

Votering:

Forslag fra Blomsø fikk 4 stemmer, (2H, KON, FRP), forslaget falt.

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Rælingen kommune tar planforslaget for Kommuneplanens arealdel i Lørenskog kommune til orientering og ønsker å komme med følgende merknader.

Generelt støtter vi innholdet i planforslaget, da dette i stor grad samsvarer med Rælingen kommune sine overordnede føringer. Vi mener planforslaget er grundig og setter fokus på viktige samfunnsutfordringer i dag.

Vi ønsker spesielt å komme med innspill på disse temaene:

- Løvenstad - Kurland
- Mobilitetsutfordringer
- Grønnstruktur

Besøksadresse: Bjørnholthagan 6, 2008 Fjerdingby
Postadresse: Postboks 100, 2025, FJERDINGBY
Telefon: 63835000
E-post: postmottak@ralingen.kommune.no
Org.nr.: 952 540 556

- Sosiale boformer
- De viktigste endringene

- *Løvenstad-Kurland*

Lørenskog kommune har 5 utviklingsområder der hovedvekten av all ny utbygging vil skje. Dette er i tråd med overordnete føringer for utvikling. Rælingen kommune har tilsvarende et utviklingsområde/prioritert vekstområde på Løvenstad som tangerer kommunegrensen mot Lørenskog. En tettstedsutvikling på Løvenstad vil påvirke innbyggere som bor på Kurland i Lørenskog kommune. Områdene er nært knyttet sammen, og eneste adkomst til Kurland går gjennom Løvenstad.

Medvirkning med innbyggere i forbindelse med utvikling av Løvenstad, der også innbyggere i Lørenskog deltok, viser at innbyggere på Kurland også benytter tjenester som dagligvarebutikk og spisesteder på Løvenstad i dag, og de er opptatt av hvordan Løvenstad utvikles. Når Løvenstad utvikles som et lokalsenter med flere nærfunksjoner vil dette også gi et bedre tilbud til innbyggere i Lørenskog kommune. Dette vil kunne påvirke hverdagen og hverdagsreiser for innbyggere på Kurland.

I dag er det opprettet et samarbeid mellom kommunene i forbindelse med et tilbud til barn og unge i de to kommunene. Ungdomshuset som ligger i Lørenskog, er åpent også for barn og unge som bor på Løvenstad i Rælingen kommune. Da dette huset ligger så å si i kommunegrensen er dette et eksempel på at et godt samarbeid om ulike tilbud og tjenester er noe begge kommunene vil ha nytte av.

Vi vil rette et fokus på at det er viktig at kommunene samarbeider på tvers og på den måten ser sammenhenger på ulike områder. Det kan være tjenester og tilbud til innbyggerne, slik som ungdomshuset, men også fysiske forhold som forbindelseslinjer for mobilitet.

- *Mobilitetsutfordringer*

Sandbekkvegen går gjennom Løvenstad, og er eneste adkomst til Kurland. Da denne veien vil utvikles som en gate i årene som kommer med en mer bymessig utforming, vil dette også påvirke innbyggere i Lørenskog. All vekst skal tas med gange, sykkel eller kollektiv, og vi ser at vi i Rælingen kommune også må jobbe for å tilrettelegge for bedre alternativer enn privatbilen også for eksisterende boliger. Dette vil også gjelde i Lørenskog.

Rælingen kommune vil bemerke viktigheten av å få opparbeidet bedre forbindelseslinjer for gående og syklende på tvers av kommunegrensen, og det ønskes et bedre samarbeid mellom kommunene for å få til disse forbindelsene. I forbindelse med utviklingen av tettstedet Løvenstad jobbes det med en forbedret gang- og sykkelakse inn mot Lillestrøm by, og dette kan også forbedres videre inn i Lørenskog kommune.

Også det å få et bedre kollektivtilbud til svært bilbaserte boligområder i dag er noe vi ønsker et samarbeid om. I Lørenskog har vi Løvenstad og Blystadlia, mens Kurland ligger mellom disse. Begge kommunene bør jobbe for å få hyppigere avganger med buss til disse områdene.

Ahus, som en viktig arbeidsplass for innbyggere også i Rælingen kommune, må kunne nås med buss, sykkel eller gange, og forbindelseslinjer på tvers av kommunene vil være viktig dersom privatbilen skal velges bort.

Vi vil også bemerke viktigheten av å holde parkeringsdekningen så lav som mulig ved nye boliger.

- *Grønnstruktur*

I sammenheng med ønsket om bedre forbindelseslinjer for mobilitet på tvers av kommunene ønsker vi også å kommentere at sammenhengende grønnstruktur bør være et fokus på tvers av kommunene.

- *Sosiale boformer*

Rælingen kommune vil bemerke at arbeidet knyttet til sosiale boformer er et svært viktig tema, som vi støtter og vil følge med på.

- *De viktigste endringene*

Da Lørenskog kommune ønsker spesielt dialog og tilbakemeldinger om de foreslåtte endringene i planforslaget, har vi også noen kommentarer på de viktigste endringene i forslaget:

Tydeligere bestemmelser om blant annet naturmangfold og store trær

Rælingen kommune er opptatt av sammenhengende grønnstruktur og gode forbindelser for gående og syklende knyttet til disse. Dette er for å gjøre det mer attraktivt å velge bort privatbilen i hverdagen. Vi støtter derfor i strek grad Lørenskog sine retningslinjer om sammenhengende grønne ferdselskorridorer, møteplasser og rekreasjonsområder skal binde boområder sammen med hverandre, Marka og andre målpunkt. Rælingen vil gjerne invitere til et tettere samarbeid om slike forbindelser på tvers av kommunegrensen.

Ny parkeringsnorm

Rælingen kommune er opptatt av at antall parkeringsplasser ved nye boliger holdes lavt for å begrense all ny trafikk. Vi ser at Lørenskog deler inn krav til parkeringsdekning etter to soner der en er for utviklingsområder og den andre er for resten av kommunen. Vi bemerker at det er samme parkeringskrav for frittliggende småhusbebyggelse i begge sonene. Vi mener at kommunen burde satt et lavere tall for spesielt sone A her, da det er uheldig at det er samme antall i begge sonene.

Oppdatert hensynssone knyttet til T-banen

Sak 1, Vedlegg 19: Høringsuttalelse til planforslag - Rælingen kommune - kommuneplanens arealdel - Lørenskog kommune 2026-2038.pdf

Rælingen kommune har ingen bemerkninger knyttet til dette.

Bedre tilrettelegging for sosiale boformer

Rælingen kommune bemerker at arbeidet knyttet til sosiale boformer er et svært viktig tema, som vi støtter og vil følge med på.

Justert utnyttelsesgrad i småhusområdene

Rælingen kommune bemerker at en slik justering virker hensiktsmessig for bedre forutsigbarhet.

Styrket arealstrategi med innføring av arealnøytralitet

Rælingen kommune støtter innføring av arealnøytralitet der det ikke legges til rette for nye byggeområder utenfor byggesonen.

Arealnøytralitet betyr å unngå å bygge ned natur ved å fortrinnsvis gjenbruke og fortette allerede nedbygde arealer. I 2024 finnes det ikke en omforent, offisiell definisjon av arealnøytralitet. Ettersom restaurert natur ofte har en annen og lavere kvalitet enn bevart natur, er det viktig å følge tiltaks-hierarkiet og først og fremst unngå å bygge ned natur, og deretter avbøte, restaurere og kompensere.

Med hilsen

Lena Hammer
plan- og bygningssjef

Dette dokumentet er elektronisk signert.

Sak 1, Vedlegg 20: Alle høringsinnspill - ny versjon 05.06.26 - kommuneplanens arealdel 2026.pdf

Ettersendte høringsinnspill

Kommuneplanens arealdel. Til behandling i kommunestyret 10. juni 2026

Lørenskog kommune

Sak 1, Vedlegg 20: Alle høringsinnspill - ny versjon 05.06.26 - kommuneplanens arealdel 2026.pdf

Innhold

Om dokumentet 4

Innspill sendt inn på vegne av organisasjoner, næringsliv og myndigheter 5

Akershus energi varme AS (x) 5
Akershus fylkeskommune 7
Bane Nor 8
Barn og unges talsperson (x) 11
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap 14
Byrådsavdeling for byutvikling – Oslo kommune 15
Elvia 17
Forum for natur og friluftsliv Oslo og Akershus (x) 21
Lala Tøyen AS 24
Lørenskog idrettsråd 28
Lørenskog kombiutvikling AS 29
Lørenskog landbruksforening (x) 30
Motorsykkelimportørenes forening (x) 31
Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (x) 33
NORSKOG (x) 36
NRBR 38
NVE 40
Oslo og Omland Friluftsråd 41
Regionkontor landbruk Lørenskog, Oslo og Rælingen 44
Riksantikvaren 45
ROAF 46
Ruter AS 50
Rælingen kommune 53
Skiforeningen – foreningen til ski-idrettens fremme (x) 56
Statens vegvesen 57
Statnett (x) 58
Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus 61
Øst politidistrikt 69
Østmarkas venner 72

Innspill fra innbyggere 80

Lena Ann-Marie Blomdahl 80
Siw Monica Bjørk Eriksen 80

Sak 1, Vedlegg 20: Alle høringsinnspill - ny versjon 05.06.26 - kommuneplanens arealdel 2026.pdf

Karl-Erik Hytten 80
Tore Lillemork 81
Eyvind Magnus Meyer 81
Erik Morten Myrseth 82
Sidsel Nordhagen 82
Tom Kristen Bergum Røed (x) 82
Heidi Sofiendahl 83
Monica Tomter 84
Håkon Phillip Tønder-Keul 84
Kirsten Vistnes 84
Kirsten Margrethe Østbye (x) 84

Om dokumentet

Kommunen har vært utsatt for et dataangrep som gjør at høringsinnspillene til kommuneplanens arealdel ikke er tilgjengelig i sin opprinnelige form per 5. juni 2026. Administrasjonen har hatt et excelark tilgjengelig, samt noen PDF-dokumenter, med tekst fra innspillene som er limt inn i denne rapporten. Det må derfor tas forbehold om at formatering, avsnitt og kulepunkter kan avvike noe fra originalen.

KI er brukt for å rydde i formatering ved innliming fra excel/pdf til word. Mennesker har kvalitetssikret at opprinnelig innhold er bevart.

Innspillene er gruppert alfabetisk i to grupper:

- Innspill fra organisasjoner, næringsliv og myndigheter
- Innspill fra innbyggere

Noen innspill har vedlegg. Disse er merket med (x). Vedleggene er ikke tilgjengelig før kommunens arkivsystem er i drift igjen.

Innspill sendt inn på vegne av organisasjoner, næringsliv og myndigheter

Akershus energi varme AS (x)

Høringsinnspill – Fjernvarme og tilknytningsplikt

Kommuneplanens arealdel for Lørenskog kommune – kapittel 6.5

Akershus Energi Varme AS (AEV) viser til forslag til kommuneplanens arealdel og bestemmelsene om fjernvarme og tilknytningsplikt.

Vi støtter kommunens ambisjon om å legge til rette for bærekraftige energiløsninger og videreføre tilknytningsplikt til fjernvarme innenfor konsesjonsområdene. Fjernvarme bidrar til reduserte klimagassutslipp, mindre belastning på strømnettet og økt forsyningssikkerhet gjennom bruk av lokale og fornybare varmeressurser.

Samtidig mener vi at dagens forslag gir et for stort tolkningsrom når det gjelder fritak fra tilknytningsplikt. For å sikre forutsigbarhet, likebehandling og et helhetlig energiperspektiv, anbefaler vi at bestemmelsen presiseres, slik at både klima- og netthensyn inngår tydelig i vurderingen av alternative energiløsninger.

Det vises i denne sammenheng til byggteknisk forskrift (TEK17), som stiller krav til energifleksible varmesystemer for bygg over 1000 m² BRA. Dette reflekterer at utfordringer knyttet til effektuttak, energiforsyning og systembelastning i hovedsak oppstår ved større bygg og utbyggingsprosjekter. Kommunen bes derfor legge særlig vekt på klima- og netthensyn ved vurdering av fritak fra tilknytningsplikt for bygg over 1000 m² BRA, samt der mindre bygg inngår som del av et samlet større prosjekt.

Vi foreslår derfor at kapittel 6.5 Fjernvarme gis følgende ordlyd:

6.5 Fjernvarme (forslag til bestemmelsestekst)

> Innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme skal bygninger som oppføres eller endres ved hovedombygging etter plan- og bygningsloven § 20-1, tilknyttes fjernvarmeanlegget til konsesjonæren, jf. plan- og bygningsloven § 27-5.
>
> Tilknytningsplikten gjelder ikke for nye bygninger eller hovedombygginger med samlet bruksareal (BRA) mindre enn 500 m². Tilknytningsplikten gjelder også for mindre bruksareal innenfor konsesjonsområdet dersom arealet inngår som del av et større utbyggingsprosjekt eller en større eksisterende bygningsmasse.
>
> Kommunen kan helt eller delvis frita fra tilknytningsplikt kun dersom det dokumenteres at en alternativ energiløsning samlet vil gi lavere klimagassutslipp enn fjernvarme i det konkrete tilfellet, og den alternative løsningen ikke belaster strømnettet vesentlig mer

ved dimensjonerende utetemperatur enn dersom fjernvarme hadde blitt benyttet som varmekilde.

En slik presisering vil bidra til at:

- klima- og netthensyn vurderes samlet
- fjernvarme og alternative løsninger vurderes på likeverdige premisser
- kommunens arealplan støtter opp under et robust og fremtidsrettet energisystem
- man unngår usikkerhet rundt hva som menes med formuleringen «miljømessig bedre»

Vi mener forslaget vil styrke kommuneplanens rolle som styringsverktøy for energi og klima, og gi både kommunen og utbyggere et tydeligere og mer forutsigbart rammeverk.

AEV stiller gjerne til dialog i det videre planarbeidet.

Thomas Key Kristiansen.

Akershus fylkeskommune

Vi viser til oversendelse 09.02.2026.

Fylkesrådet behandlet saken i møte 27.03.2026 og fattet følgende vedtak jf. sak 60/26:

1. Akershus fylkesråd mener Lørenskog kommune har gjort et grundig arbeid med kommuneplanens arealdel. Den reviderte arealdelen vil danne et godt grunnlag for kommunens overordnede planlegging og videre arealutvikling, samt være et godt styringsverktøy for kommunen fremover.

2. Fylkesrådet vurderer det som positivt at parkeringsnormen for bolig og kontor er strammet noe inn. Videre ber fylkesrådet om at omtalen av høystandard kollektivtrasé i planbeskrivelsen tydeliggjøres, og at Romerikslinja og tilhørende infrastruktur sikres gjennom vurdering av hensynssone og nødvendige koblinger i kommuneplanens arealdel. Kollektivtrafikkens framkommelighet og fylkesveinettets funksjonalitet må legges til grunn i kommunenes videre planoppfølging.

3. Fylkesrådet er positive til at Lørenskog kommune har vedtatt å innføre arealnøytralitet, og oppfordrer kommunen til å forankre arealnøytralitet i arealstrategien og planbestemmelsene, og til å tydeliggjøre oppfølging av planvask, kompensasjon og arealregnskap i detaljplaner og saksbehandling. Videre anmoder fylkesrådet om at kommunens arealregnskap tilgjengeliggjøres som del av planens kunnskapsgrunnlag, og at både kommunalt og regionalt arealregnskap legges til grunn i videre planarbeid.

4. Fylkesrådet ber Lørenskog kommune sluttføre prosjekt Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder, og vise til dette kunnskapsgrunnlaget i plandokumentene. Videre anbefaler fylkesrådet at prosjekt Friluftslivets ferdselsårer følges opp gjennom et handlingsprogram med en tiltaksliste.

Vennlig hilsen

Charles Hansen
Avdelingsleder plan

Gunhild Eline Torvik
Rådgiver plan

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
STATSFORVALTER I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS
RUTER AS

Bane Nor

Vi viser til brev mottatt 13.02.2026.

Bane NOR som jernbanemyndighet har følgende merknader

Gjennom Lørenskog kommune går to nasjonalt viktige jernbaner, Gardermobanen i tunnel og Hovedbanen i dagen.

Gardermobanen er vist med sikringssone tunnel på kart over hensynssoner, og har tilhørende bestemmelse § 24. Hovedbanen er vist med formål samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

Bane NOR anbefaler at Hovedbanen vises med baneformål. Dette vil gjøre plankartet mer lesbart.

Vi gjør oppmerksom på at tiltak nærmere nærmeste spormidt enn 30 meter er søknadspliktige etter jernbaneloven § 10.

Dersom det er spørsmål vennligst ta kontakt med vår saksbehandler.

I tillegg til myndighetsrollen har Bane NOR en rolle som grunneier. Bane NOR Eiendom AS som grunneier har behov for å ivareta sine interesser i plansaker på linje med andre grunneiere.

Bane NOR Eiendom AS som grunneier har følgende merknader

Utviklingsområdet Lørenskog stasjon

Bane NOR Eiendom AS har eiendommer og interesser i og rundt Lørenskog stasjon. Vi registrerer at endringene knyttet til Lørenskog stasjonsområde primært handler om at det i planbeskrivelsen som er lagt ut på høring er lagt til følgende:

• Området har potensial for videre utvikling som kunnskaps- og innovasjonsmiljø.
• Arealbehov til arealintensiv næring, som lager og logistikk, skal også vurderes, men bør balanseres mot ønsket om arbeidsplassintensive virksomheter nært kollektivknutepunkt

Vi vil bemerke at når det gjelder kunnskapsintensive arbeidsplasser, fremstår Lillestrøm som en mer attraktiv lokalisering enn Lørenskog. Dette er også i tråd med føringene i Plansamarbeidet, hvor Lørenskog er definert som en del av bybåndet og prioritert lokal by, mens Lillestrøm er utpekt som regional by.

Det vil være aktuelt med noe næringsformål i utviklingsområdet, for eksempel utadrettede funksjoner i første etasje som bidrar til byliv, samt noe kontor- eller logistikkrelatert virksomhet nord for stasjonsområdet. Samtidig vil vi understreke at det i hovedsak er boligutvikling som vil være den viktigste drivkraften for utviklingen av stasjonsområdet. Stedsutvikling handler også om modning og det er viktig for oss at vi har fleksibilitet i regulering hva gjelder formålet til de aktuelle byggene.

Fleksibilitet i regulering og boligsammensetning

I planbestemmelsene står det:

• Bygninger skal utformes slik at nødvendig forbindelse mellom inngangspartiet og den enkelte bruksenheten er klimatisert.

• Minimum 60 % av boenhetene i et bygg skal være gjennomgående. Etter en konkret vurdering kan kommunen tillate en lavere andel gjennomgående leiligheter for hjørnebygg og punkthus.
• Leilighetsfordeling og minste tillatte størrelse på leiligheter skal fastsettes i reguleringsplan.

At 60 % av boenhetene skal være gjennomgående og at det ikke tillates uklimatisert forbindelse mellom inngangsparti og bolig er etter vår mening for rigid for stasjonsområdet. Det kan bli aktuelt å kunne tilby mindre leiligheter tett på stasjonen.

For utviklingsprosjektet på Lørenskog stasjonsområde er det nødvendig med fleksibilitet for å få en gjennomførbar plan. Derfor er det siste punktet over, om at fordeling og størrelser skal fastsettes i reguleringsplan, helt avgjørende for den videre planprosessen.

Uteopphold

I planbestemmelsene står det:

• Minste tillatte uteoppholdsareal (MUA) for bolig i blokkbebyggelse er 40 m2 per boenhet. Hoveddelen av uteoppholdsarealet skal være på terreng.
• Dersom uteareal legges på lokk, skal det dimensjoneres slik at det kan etableres et jordsmonnslag med dybde på minst 1,0 meter på minst 80 % av det ovenforliggende utearealet.
• Der det planlegges for sosiale boformer med innendørs fellesarealer kan det tillates ned mot 30 m2 per boenhet. Dette forutsetter at uteoppholdsarealene har god kvalitet og framstår som attraktive.
• 9.2: Innglassede balkonger og balkong- og verandaareal som beregnes med i bruksareal (BRA) inngår ikke i uteoppholdsareal.

Vi bemerker at 40 m2 er et krav som kan bli utfordrende å løse på og rundt stasjonsområdet i tillegg til at kravet er høyt sammenlignet med andre kommuner. Når man samtidig ikke kan regne med innglassede balkonger eller BRA er kravene bekymringsverdig strenge. Det samme gjelder kravet om jorddybde på 1,0 meter på 80 %, som kan bli svært krevende å realisere.

Lørenskog stasjonsområde er et viktig utviklingsområde for Lørenskog. Området har mange begrensninger i form av vei, jernbane og høyspentmaster som krever mye areal.

Det pågående områdeplanarbeidet handler om å legge et godt og sterkt plangrep, som ikke minst er gjennomførbart. Vi har ambisjoner om og troen på en god stasjonsutvikling.

Vi ser med bekymring på planbestemmelsene over, som etter vår mening har for strenge krav som kan bli barrierer for den ønskede utviklingen og vi ber om at dette innspillet vurderes nærmere.

Minimumskravet for bilplasser

I planbestemmelsene fremgår det at:

• Parkeringsdekning skal vurderes i hvert enkelt tilfelle. Detaljert norm for parkeringsdekning skal fastsettes i reguleringsplan. Tabellen under angir ytre rammer som parkeringsdekning skal vurderes innenfor.
• Parkeringsplasser skal i all hovedsak være under bakken.

Tabellen angir, for bolig i blokkbebyggelse, en parkeringsdekning på minimum 0,7 og maksimum 0,9 plasser per bolig.

Dersom bestemmelsen innebærer at parkeringsdekningen i reguleringsplan skal vurderes innenfor intervallet 0,7–0,9, mener vi at dette representerer et lite offensivt nivå for arealene i umiddelbar nærhet til Lørenskog stasjon.

Kommuneplanens arealdel skal etter planen gjelde for perioden 2026–2038. Etter vårt syn er det i strid med overordnede strategier og mål for miljømessig bærekraft og redusert bilavhengighet å legge opp til et minimumskrav på 0,7 parkeringsplasser per bolig i et område som ligger tett på et kollektivknutepunkt.

Innfartsparkeringen i dag er etablert på overflaten. For at Bane NOR Eiendom AS skal ha bærekraftige prosjekter også i fremtiden er det viktig at reetablering og flytting av disse ikke innebærer for store kostnader både hva gjelder klima og økonomi. Det er derfor viktig at det åpnes opp for at disse kan etableres som overflateparkering og som mobilitetshus over bakken.

Vi ber derfor om at disse innspillene vurderes nærmere. Dersom det skal være reell mulighet for å fastsette en parkeringsdekning tilpasset stedets kollektivtilgjengelighet i reguleringsplanarbeidet samtidig som man ønsker innfartsparkeringsplasser, bør minimumsnivået for parkeringsdekning settes vesentlig lavere og overflateparkering tillates.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
assisterende sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Gudrun C Laake
planforvalter

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Barn og unges talsperson (x)

Jeg vil først berømme Lørenskog kommune for et solid og fremtidsrettet planarbeid. Forslaget til ny arealdel viser en tydelig vilje til å ta vare på både natur, nærmiljø og sosial bærekraft, samtidig som kommunen håndterer presset fra fortsatt befolkningsvekst. Det er svært positivt at planforslaget viderefører dagens grøntområder og marka, styrker hensynet til naturmangfold, hensynet til støysoner og tydeliggjør strategier for mer klimavennlig mobilitet. Disse grepene legger gode rammer for trygge og helsefremmende oppvekstmiljøer for barn og unge i årene som kommer. Som Barn og unges talsperson etter plan og bygningsloven § 3-3 ønsker jeg å gi følgende innspill til planprogrammet for kommuneplanens arealdel. Innspillene gjelder hvilke temaer og vurderinger som bør styrkes i det videre planarbeidet for å ivareta barn og unge på en god måte.

1. Sikre tilstrekkelige arealer til barnehager og skoler

Det understrekes behovet for å stille tydelige krav om at det i den videre arealplanleggingen skal gjennomføres grundige vurderinger av kapasitetsbehov for barnehage og skole. Lørenskog har hatt sterk befolkningsvekst over tid og forventer fortsatt økning, noe som skaper press på oppvekstsjenestene.

Planprogrammet bør derfor presisere at:

- det skal utredes framtidige arealbehov for barnehager og skoler
- det skal identifiseres egnede tomter i alle områder med vekst og fortetting
- det skal vurderes langsiktig reservasjon av nok areal for både bygg, utearealer og fremtidig utvidelse

Dette er avgjørende for å sikre like muligheter og gode oppvekstvilkår i tråd med plan- og bygningslovens krav om å ivareta barn og unge.

2. Trygge hente- og bringeområder i barnehager

For barnehagebarn er ferdsel og transport en stor del av hverdagen. Planprogrammet bør derfor stille krav om at det i det videre arbeidet utredes:

- egne, sikre hente-/bringe-soner
- separerte gangarealer og trygge krysningspunkt
- konsekvenser av trafikkøkning ved ny utbygging

Dette bør inngå i vurderingene av mobilitet og trafikksikkerhet. Nasjonale veiledere understreker at kommunen skal sikre trygge omgivelser og ferdselsårer for barn.

3. Trygge og sammenhengende gang- og sykkelveier

Planprogrammet bør bli tydeligere på at utredningene skal omfatte:

- sammenhengende og trygge gang- og sykkelnettverk, spesielt til skoler, barnehager og fritidsarenaer
- vurdering av barrierer (trafikk, veier, støy, flomsoner) som kan svekke barns mobilitet
- krav til trafikksikkerhet i alle utviklingsområder

Dette er nødvendig fordi arealdelen fastsetter overordnede rammer for hvor det skal bygges ut, og dermed også hvor barn må bevege seg i hverdagen.

4. Sikring av nærnatur, grønnstruktur og lokale lekeområder

Planprogrammet beskriver viktige tema som naturmangfold og blågrønne strukturer. Dette er positivt, men det bør presiseres at utredningene skal omfatte:

- tilgjengelighet til nærnatur for barn i alle boområder
- bevaring av små grønne lommer og uformelle lekeplasser
- vurdering av hvordan fortetting påvirker barns tilgang til kvalitetsrike uteområder

Nasjonale føringer understreker barns rett til naturkontakt og gode uterom.

5. Behov for inkluderende møteplasser og aktivitetsarenaer

Planprogrammet bør stille krav til at planarbeidet vurderer:

- dagens og framtidens behov for lavterskel aktivitetsområder
- ungdomstilpassede møteplasser som er trygge, tilgjengelige og sosialt inkluderende
- effekten av fortetting på barns mulighet til uorganisert lek og aktivitet

Dette må inngå i vurderingstemaene for sosial bærekraft.

6. Tydelige krav om medvirkning fra barn og unge

Planprogrammet bør spesifisere at det i det videre planarbeidet skal gjennomføres:

- målrettet medvirkning med barnehager, skoler, elevråd og ungdomsråd
- Barnetråkk eller tilsvarende metode i relevante utviklingsområder
- dokumentasjon av hvordan innspill fra barn og unge påvirker planforslagene

Dette følger av nasjonale veiledere for planlegging med barn og unge

Oppsummering

Jeg anbefaler at planprogrammet styrkes på følgende punkter i det videre arbeidet med kommuneplanens arealdel:

- Utredning av kapasitet og arealbehov for barnehage og skole
- Krav om trygge hente-/bringe-løsninger i barnehager
- Sammenhengende og trafikksikre gang- og sykkeltraseer
- Sikring av nærnatur og lokale lekeområder ved fortetting
- Planlegging av inkluderende møteplasser for barn og ungdom
- Forpliktende medvirkning for barn og unge gjennom hele planprosessen

Til sammen vil dette sikre at planarbeidet ivaretar barn og unge på en mer helhetlig, langsiktig og lovpålagt måte.

Med vennlig hilsen

Anita Bekkesletten Hykkerud

Barn og unges talsperson

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

Fullstendig høringssvar er ikke tilgjengelig på grunn av dataangrepet. I medvirkningsrapporten er det oppsummert slik:

DSB har ingen konkrete merknader til planforslaget og har ikke vurdert saken nærmere.

DSB opplyser at samfunnssikkerhet normalt følges opp av Statsforvalteren, og at henvendelse til DSB bør skje på bakgrunn av konkrete behov som berører storulykkevirksomhet, farlige ROAFstoffer/farlig gods, brannsikkerhet i tunneler eller underjordiske anlegg, eller tilfluktsrom.

Byrådsavdeling for byutvikling – Oslo kommune

Byrådsavdeling for byutvikling

Offentlig ettersyn av forslag til kommuneplanens arealdel for Lørenskog kommune. Oslo kommunes uttalelse

Saksfremstilling:

Det vises til brev datert 09.02.2026 fra Lørenskog kommune vedrørende høring og offentlig ettersyn av forslag til kommuneplanens arealdel 2026-2038. Fristen for merknader er 07.04.2026.

Vedtakskompetanse:

Myndighet til å avgi uttalelse til nabokommuners plan-og utbyggingssaker er av Oslo bystyre delegert til byrådet med videredelegering til byråden for byutvikling, jf. byrådets vedtak av 03.07.2001, sak 1360, jf. bystyrets vedtak av 30.05.2001, sak 218.

Vedtak/Oslo kommunes uttalelse:

Lørenskog er en av Oslos nabokommuner, og er i tillegg til geografisk nærhet også tett forbundet gjennom et felles bo- og arbeidsmarked.

Lørenskog og Oslo er begge del av bybåndssamarbeidet og regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP). I tillegg eier Oslo eiendommer i Lørenskog tilknyttet Nord-Elvågavassdraget.

Plangrep i Lørenskog kommune vil medføre ringvirkninger for Oslo kommune, spesielt knyttet til transport til og fra Oslo. Oslo kommune er opptatt av å begrense bruk av bil som transportmiddel blant reisende mellom omegnskommunene og Oslo, og mener at RP-ATP er et viktig virkemiddel for å begrense økt bruk av privatbil og gjennom det bidra til å oppnå nullvekstmålet (byvekstavtalen), samt begge kommuners klima- og miljømål.

Oslo kommune viser til uttalelse til forrige rullering av kommuneplanens arealdel i Lørenskog fra november 2022. Der støttet Oslo kommune hovedgrepene i Lørenskogs forslag til arealdel, særlig konsentrert utbygging nær kollektivknutepunkter og begrenset nedbygging av grøntområder. Samtidig etterlyste Oslo justeringer i enkelte utviklingsområder, sterkere klimaføringer og bedre ivaretakelse av vannforsyning og kulturminner.

Oslo kommune synes det er positivt at Lørenskog foreslår tydelige bestemmelser om blant annet å unngå snøopplag i kantvegetasjon, krav til bekkeåpning og bevaring av store trær. Vi synes også det er positivt at arealnøytralitet foreslås som nytt prinsipp. Det bør imidlertid knyttes til konkrete bestemmelser, og suppleres med en tekst i planbeskrivelsen som sier noe om hvordan arealnøytralitet skal gjennomføres i praksis. Vi synes videre det er et godt grep at det reviderte planforslaget har økt fokus på sosiale boformer og grønn mobilitet, med vekt på gjennomføring også av dette temaet.

Parkering er et sentralt tema i oppdatering av regional plan for areal og mobilitet. Vi oppfordrer Lørenskog til å videreføre god samhandling særlig i bybåndet om dette, og se hen til oppdatert regional plan når den foreligger.

Vi savner omtale av indirekte klimagassutslipp i planbeskrivelsen. Landbruksvei er omtalt i planbeskrivelsen, og kan vurderes fulgt opp i bestemmelsene.

Vi registrerer at hensynssone for forlengelse av t-bane gjennom Visperud er oppdatert i tråd med alternativ A i ny utredning av T-baneforlengelse samt kommunestyrevedtak. T-baneforlengelse er et viktig grep for å få flere over fra bil til kollektivtransport, som vil ha påvirkning på veinettet i Oslo kommune og særlig i bydel Alna.

Formuleringen av bestemmelsen om nedbørsfelt for Elvåga-vassdraget bør ha samme ordlyd som den som brukes for Oslo-delen av dette vassdraget. Oslo kommunes reviderte forslag til ny arealdel legges ut på høring og offentlig ettersyn i april, og Vann- og avløpsetaten vil ta kontakt med Lørenskog for mulig koordinering av ordlyd når arealdelen offentliggjøres.

Oslo og Lørenskog har felles grense i marka, og vi ser det som viktig med en felles forvaltning av kulturminner som ligger på begge sider av kommunegrensen. Dette gjelder bl.a. Gamle Strømsvei/ Gamleveien, fløtingsanlegg i Elvåga og Nordelvåga Dam, og husmannsplassen Nuggerud med tilhørende tekniske anlegg og kulturlandskap. Vi ser det som positivt at området Nuggerud-Bjørndalen i forrige rullering av kommuneplanen ble avsatt til Hensynsone H570 – bevaring kulturmiljø, som også vil kunne ivareta hensynet til kulturminner på Oslosiden.

Visperud er definert som utviklingsområde i kommuneplanen. Tett på Visperud, på Oslos side av kommunegrensen, ligger Ellingsrud gård. Gårdsanlegget med kulturlandskap har høy kulturmiljøverdi og er oppført på Byantikvarens gule liste, og er prioritert i Oslo kommunes verneplan for Akergårdene. Gårdsanlegget vil være sårbart for store byggehøyder på Visperud. Oslo kommune ønsker klarere retningslinjer for utbygging av Visperud som vil sikre hensynet til gården og kulturlandskapet rundt.

Anita Leirvik North

byråd for byutvikling

Elvia

Uttalelse til offentlig ettersyn/høring av kommuneplan for Lørenskog kommune

Elvia AS («Elvia») viser til offentlig ettersyn/høring av kommuneplan for Lørenskog kommune. Høringsfristen er 07.04.2026 og uttalelsen er dermed innen fristen.

Innledningvis viser Elvia til innspill til plankartet og planbestemmelsene gitt som uttalelse ved varsel om oppstart av planarbeidet.

1 Innspill til plankartet

1.1 Hensynssoner

I Lørenskog kommune er høyspentlinjene vist gjennom temakartet «hensynssoner». Dette viser at kommunen allerede er kjent med de restriksjoner (byggeforbud) i arealbruken ved kraftledningen. Vi ber om at kommunen viderefører hensynssonene for Elvias regionale kraftledninger med en multippel hensynssone for både H740 – båndlegging etter annen lov og H370 – høyspenningsanlegg.

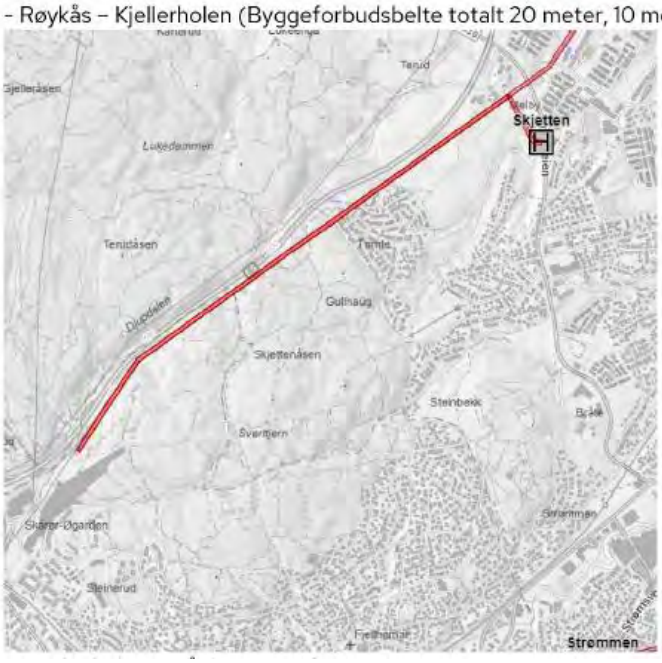
For å sikre at det ikke oppføres boliger eller andre bygg og innretninger i hensynssonene/ faresonene for kraftledningene må disse hensynssonene/faresonene være enkelt tilgjengelig, det gjelder både i forhold til grunneiere, utbyggere og kommunens saksbehandlere. Vår erfaring tilsier at hensynssoner kun på et eget temakart (pdf) ikke er tilstrekkelig, og ønsker at det blir innarbeidet i selve arealplankartet.

Vi har i vår uttalelse til varsel om oppstart av kommuneplanens arealdel nevnt at hensynssonene mangler/har avvik i to tilfeller, og bedt de bli oppført, uten at vi kan se at dette er blitt endret på. Vi ber dere ta en ny vurdering på å rette opp i dette, slik at hensynssonen gjenspeiler de faktiske restriksjonene som nettselskapet har:

1:

- Høybråten – Røykås (Byggeforbudsbelte totalt 20 meter, 10 meter til hver side fra senterlinje)
- Røykås – Stubberud (Byggeforbudsbelte totalt 40 meter, 20 meter til hver side fra senterlinje)

2:
- Røykås – Kjellerholen (Byggeforbudsbelte totalt 20 meter, 10 meter til hver side fra senterlinje)



(Gjelder helt sør på denne strekningen)

Bredden på byggeforbudsbeltene er også tilgjengelig via WebApp*:
https://elvia.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=7c4bc277ab5849f3824d8f26e32aeebd

**Finn kraftledningen ved å søke på området, spesifikasjon om bredden på byggeforbudsbeltet fås ved å peke og markere på kraftledningen.*

1.2 Arealformål transformatorstasjoner

Gjennomgang av plankartet viser at kommunen ikke har imøtekommet nettselskapet sitt innspill om å legge inn transformatorstasjonene med arealformålet "Andre type bebyggelse og anlegg", "energikode 1510". Som redegjort for i varsel om oppstart av arbeidet med kommuneplanen

avviker transformatorstasjoner fra annen type bebyggelse og det er derfor svært viktig at kommuneplanens arealdel angir riktig informasjon om arealbruken. Dette er også viktig for dem som eventuelt skal etablere seg inntil stasjonen. Elvia opprettholder derfor anmodning om at transformatorstasjoner legges inn med arealformålet "Andre type bebyggelse og anlegg", "energikode 1510" for følgende transformasjonstasjoner:

Transformatorstasjon	Gnr	Bnr	Nåværende Arealformål
Rasta	100	398	Næringsvirksomhet
Fjellhamar	107	1096	Bebyggelse og anlegg
Solheim	108	468	Sentrumsformål

2 Innspill til kommuneplanbestemmelser

I forbindelse med varsel om oppstart sendte nettselskapet inn forslag til planbestemmelser, både knyttet til de regionale kraftledningene og til etablering av nye anlegg. Noen av disse forslagene er ikke imøtekommet. Vi bemerker oss også at det er store områder i kommunens forslag til arealplankart som ligger inne som LNFR-områder, uten at vi der det ligger inne egne planbestemmelser knyttet til disse områdene. Dette vil kunne føre til at det oppstår rettslig usikkerhet om hvilke tiltak som er tillatt. Elvia mener det er svært uheldig at planforslaget mangler bestemmelser som regulerer tiltak i LNFR-områdene. Når disse områdene mangler tekstilige rammer, svekkes kommuneplanens verdi som et forutsigbart styringsverktøy.

2.1 Nettstasjoner

I tidligere innsendte innspill til kommuneplanbestemmelsene ba vi om følgende planbestemmelser tas inn:

• Etablering av elektriske anlegg (inkludert nettstasjoner) i distribusjonsnettet er tillatt i LNFR-områder.

Dette punktet er ikke tatt inn og vi ber om at det blir tatt en ny vurdering på om punktet kan inn i planbestemmelsene. Siden planforslaget i sin nåværende form mangler et eget kapittel for LNFRbestemmelser, mener Elvia det er avgjørende at denne bestemmelsen tar inn som en generell bestemmelse. Vi foreslår at bestemmelsen tas inn under kapittel 6. "Krav til infrastruktur" eller som en generell bestemmelse i kapittel 3.

En mulig formulering kan være:

«Etablering av elektriske nettanlegg (jordkabler, nettstasjoner) i henhold til områdekonsesjonen er tillatt dersom tiltaket er forelagt kommunen og ikke kommer i konflikt med viktige landbruks-, natur eller friluftsinteresser.»

Bestemmelsen er ment til å gjelde for anlegg som etableres etter områdekonsesjon (distribusjonsnettet) i LNFR-områder. Denne type anlegg er lavspennings- og høyspennings jordkabler opptil og med 22 kV samt nettstasjoner. Både eksisterende og ny bebyggelse har behov for en sikker og god strømforsyning, noe som innebærer at etablering og reinvestering av nettanlegg i LNFR-områder er nødvendig. Dette støttes direkte av statlige

planretningslinjer for klima og energi, som slår fast at kommunene skal samarbeide med nettselskapene for å sikre god forsyningssikkerhet, og at arealplanleggingen skal legge til rette

for arealeffektive og ressurseffektive løsninger. Tydelige planbestemmelser vil sikre en smidig og effektiv prosess i tråd med disse nasjonale målene.

Vennligst ta kontakt dersom det skulle være spørsmål eller uklarheter. Kontaktinformasjon: firmapost@elvia.no

Med vennlig hilsen

Elvia AS

Bård Kollstrøm
Seniorrådgiver
Avdeling Rettigheter
bard.kollstrom@elvia.no

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Forum for natur og friluftsliv Oslo og Akershus (x)

Ved Akershus og Oslo Orienteringskrets, BirdLife Oslo og Akershus, DNT Oslo og Omegn, Naturvernforbundet Oslo og Akershus, Romerike Sopp- og Nyttevekstforening og Østmarkas Venner

Dette brevet sendes på vegne av Akershus og Oslo Orienteringskrets, BirdLife Oslo og Akershus, DNT Oslo og Omegn, Naturvernforbundet Oslo og Akershus, Romerike Sopp- og Nyttevekstforening og Østmarkas Venner.

Forum for natur og friluftsliv (FNF) Oslo og Akershus er et samarbeidsnettverk mellom natur- og friluftslivsorganisasjoner i regionen. De tilsluttede organisasjonene i nettverket er opptatte av å ta vare på naturgrunnlaget og fremme et allment tilgjengelig friluftsliv i Oslo og Akershus.

Oppsummering

- Planforslaget ivaretar natur- og friluftsinteressene i stor grad, og vi ber om disse grepene beholdes. Vi kommer allikevel med forslag som kan styrke våre interesser ytterligere.
- forankre tiltakshierarki for arealnøytralitet (unngå → minimere → restaurere → kompensere) i kommuneplanens bestemmelsesdel.
- styrke vernet av Marka, f.eks.t ved å innføre retningslinjer eller bestemmelser for landbruksveier, som Nordre Follo kommune.
- Forankre en tydeligere beskyttelse for nærnatur i kommuneplanens bestemmelsesdel da planen fokuserer på fortetting.
- Behold alle de positive grepene for natur og friluftsliv

Planforslaget ivaretar natur- og friluftsinteressene i stor grad, og forslaget har flere positive grep for natur og friluftsliv:

- Ingen nye byggeområder utenfor byggesonen og sterk vekt på fortetting fremfor nedbygging
- Gode formuleringer om sammenhengende grønnstruktur, blågrønne løsninger og gjenåpning av vassdrag
- Bevaring av raviner, store trær og marka
- Tydelig prinsipp om arealnøytralitet
- Oppdatert temakart for grønnstruktur og kartlegging av store trær

Dette gir et godt intensjonsnivå, og vi ber om at dette beholdes i endelig versjon.

Forslag til enda bedre ivaretakelse av natur og friluftsliv

Planforslaget tar i hovedsak hensyn til natur- og friluftslivsinteresser, men vi har likevel noen forslag som kan styrke ivaretakelsen av natur og friluftsliv ytterligere. Planbestemmelsene har gode føringer for naturmangfold og grønnstruktur, men natur- og friluftslivsinteressene er fortsatt

for avhengig av veiledende retningslinjer og skjønn fremfor bindende krav. Bestemmelsene er prinsipielle og mangler målbare krav, noe som gir stor rom for tolkning og avveining.

Styrket vern av Marka

Vi setter pris på at gjeldende avsnitt om Marka er videreført i det nye forslaget, under kapittel 7.5 Marka og LNF-områdene (avsnitt 2 og 3 i planbeskrivelsen på side 36 og 37), slik vi tidligere har påpekt i vårt innspill til planprogrammet. Vi ønsker imidlertid å foreslå at delen om landbruksveier tas opp som en bestemmelse, slik Nordre Follo kommune foreslår i deres forslag til nye bestemmelser med retningslinjer i pågående rullering av arealdelen, § 2 Krav om reguleringsplan, tredje ledd: Før kommunen gir tillatelse til etablering eller oppgradering av landbruksveier, skal behovet for å utarbeide reguleringsplan vurderes (jf. pbl. § 12-1 tredje ledd første punktum).

Som også påpekt av Holth & Winge i deres gjennomgang av Sivilombudets uttalelse i Dammyrveisaken3, er reguleringsplanplikten for landbruksveier et spørsmål om korrekt rettsanvendelse etter plan- og bygningsloven. Vi viser for øvrig til nærmere faglige vurderinger i de tilsluttede organisasjonenes mer detaljerte uttalelser.

Forankre tiltakshierarki for arealnøytralitet i bestemmelser og retningslinjer

Det er veldig bra at kommunen ønsker å bli arealnøytral. Det står imidlertid lite om hvordan dette skal oppnås, og vi anbefaler derfor at kommuneplanen tydelig forankrer et tiltakshierarki (unngå →minimere → restaurere → kompensere) for inngrep i natur. Tiltakshierarkiet for arealnøytralitet er eksplisitt definert i ordlista s. 47 i planbeskrivelsen, men er ikke fulgt opp som førende prinsipp i planbestemmelsene. For å sikre at arealnøytralitet praktiseres i tråd med ambisjonene, bør tiltakshierarkiet forankres i bestemmelsesdelen.

Forslag til innplassering i kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer:

• Ny retningslinje under kap. 15 Grønnstruktur og naturmangfold: For å oppnå arealnøytralitet skal tiltakshierarkiet legges til grunn ved planlegging og behandling av tiltak

1. Uttalelse fra tilsluttede organisasjoner i FNF Oslo og Akershus til planprogrammet, 10. januar 2025
2. Forslag til nye bestemmelser med retningslinjer, Nordre Follo, 22. oktober 2025
3. «Avgjørelse av søknad om bygging av landbruksvei – forvaltningsskjønn eller rettsanvendelse? Klar tale frå Sivilombudet», Holth&Winge 11. mars 2026 som berører grønnstruktur og naturarealer. Dette innebærer at nedbygging av natur i størst mulig grad skal unngås. Der inngrep ikke kan unngås, skal tiltak først søkes avbøtt og tilpasset, deretter vurderes restaurering av forringede arealer. Kompensasjon kan vurderes som siste utvei.

• Supplerende krav i punkt 5 Dokumentasjonskrav: Ved reguleringsplaner og søknadspliktige tiltak som berører grønnstruktur eller naturarealer, skal det redegjøres for hvordan tiltakshierarkiet for arealnøytralitet er anvendt, herunder vurdering av muligheter for å unngå

inngrep, avbøte konsekvenser, restaurere berørte arealer eller – som siste utvei – kompensere for tap av natur.

Styrket ivaretakelse av nærnatur

Det er veldig bra at kommunen fokuserer på fortetting og transformasjon i forslaget til arealdel, i stedet for nedbygging av nye arealer. Når fortetting og transformasjon skjer, er det imidlertid en risiko for at nærnatur (små skogholt/«hundremeterskoger» o.l.) forsvinner eller forringes. Arealnøytralitet og sikring av grønnstruktur er et godt utgangspunkt, men nærnaturen må få tydeligere beskyttelse i plan- og byggesaker gjennom bindende krav og retningslinjer.

Forslag til innplassering i kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer:

• Tillegg til punkt 5 Dokumentasjonskrav: Ved reguleringsplaner og søknadspliktige tiltak som berører eksisterende grønnstruktur, herunder mindre skogholt og naturområder i byggesonen, skal det redegjøres for områdets verdi for naturmangfold, lokalt friluftsliv og opplevelse. Det skal videre vurderes behovet for og mulighetene til bevaring, vern eller restaurering av den berørte grønnstrukturen.

Retningslinje under kap. 15 Grønnstruktur og naturmangfold: Mindre skogholt og naturområder i byggesonen, bør som hovedregel søkes bevart. Ved fortetting eller annen utbygging skal disse områdenes verdi for lokalt friluftsliv, opplevelse og økologiske funksjoner tillegges stor vekt.

Vennlig hilsen

Forum for Natur og Friluftsliv Oslo og Akershus

Maria Rundhaugen Tesaker

Koordinator

FNF Oslo og Akershus

Lala Tøyen AS

FORSLAG TIL KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2026–2038 LØRENSKOG KOMMUNE

Vi viser til høring av forslag til kommuneplanens arealdel 2026–2038. Lala Tøyen avgir denne uttalelsen på vegne av Fjellhamar Eiendomsutvikling AS, som er heleid av Solon Eiendom. Solon Eiendom utvikler bolig- og byutviklingsprosjekter rundt omkring i Norge, og har utviklingsinteresser i Fjellhamar sentrum. Vi støtter kommunens ambisjon om en bærekraftig og bymessig utvikling, særlig i sentrale utviklingsområder. Vi mener samtidig enkelte av de foreslåtte bestemmelsene kan få betydelige konsekvenser for gjennomførbarheten av boligprosjekter og fleksibiliteten i reguleringsplaner. Fjellhamar er definert som et utviklingsområde, et lokalsenter og kollektivknutepunkt i tilknytning til Fjellhamar stasjon, og vil etter vår vurdering være sentralt for å realisere kommunens mål om boligutvikling, transformasjon og bærekraftig arealutnyttelse.

For Fjellhamar vil kommuneplanens bestemmelser ha direkte betydning for hva som faktisk lar seg gjennomføre av byutvikling. Særlig vil krav til uteoppholdsareal, boligstruktur og rekkefølgekrav påvirke både utnyttelsesgrad, prosjektutforming og økonomisk gjennomførbarhet. Etter vår vurdering innebærer flere av de foreslåtte bestemmelsene begrensninger som kan gjøre det krevende å oppnå den tettheten og bymessigheten som forutsettes i et stasjonsnært utviklingsområde som Fjellhamar. Dette kan igjen redusere potensialet for boligutvikling i et område som er godt egnet for nettopp dette. På denne bakgrunn retter våre merknader seg særlig mot bestemmelser som påvirker: - arealutnyttelse og tetthet i utviklingsområder - fleksibilitet i prosjektutforming - gjennomførbarhet og forutsigbarhet i planprosesser. Nedenfor kommenterer vi bestemmelser som etter vår vurdering bør justeres eller presiseres.

KRAV TIL UTEOPPHOLDSAREAL (MUA)

Forslaget til kommuneplan stiller krav om minimum 40 m2 uteoppholdsareal per boenhet i blokkbebyggelse, og at hoveddelen av uteoppholdsarealet skal ligge på terreng. I tillegg åpnes det for at det kan tillates ned mot 30 m2 per boenhet der det planlegges for sosiale boformer med innendørs fellesarealer. Dette forutsetter at uteoppholdsarealene har god kvalitet og framstår som attraktive. Vi mener at det bør åpnes for ned mot 30 m2 per boenhet i utviklingsområdene generelt, uavhengig av om det er sosiale boformer i prosjektet eller ikke. Selv om gode utearealer er viktig for bokvalitet, vil et høyt MUA-krav kunne gi betydelige begrensninger i sentrale utviklingsområder der høy arealutnyttelse er ønskelig. Dette gjelder særlig i knutepunktområder der nasjonale føringer tilsier høy tetthet og effektiv arealbruk. Vi anbefaler at det legges 30 m2 uteoppholdsarealer per boenhet til grunn i utviklingsområdene. Dette vil gi nødvendig fleksibilitet samtidig som bokvalitet kan ivaretas gjennom detaljreguleringsplan. Et godt gjennomarbeidet prosjekt med sosiale boformer bør i tillegg kunne ha en fleksibilitet i å vurdere forholdet mellom innendørs og utendørs fellesarealer. Dette bør vurderes på et lavere plannivå enn kommuneplanen for å sikre en konkret vurdering i hvert enkelt prosjekt. Det foreslås at kommuneplanens arealdel åpner for at følgende kan inngå i MUA:

- Brannoppstillingsplasser: Brannoppstillingsplasser er arealer som kun benyttes ved sjeldne beredskapssituasjoner, og vil i det daglige fremstå som tilgjengelige og funksjonelle uterom. Ved å legge til rette for flerfunksjonell bruk kan slike arealer bidra til økt arealeffektivitet og bedre samlet kvalitet på uteoppholdsarealene, særlig i utviklingsområdene hvor arealressursene er begrensede. Det forutsettes at utforming, kvalitet og materialbruk ivaretar nødvendige krav til fremkommelighet og bæreevne for

utrykningskjøretøy, samtidig som arealene tilrettelegges for opphold, lek og universell tilgjengelighet. En slik tilnærming vil være i tråd med overordnede mål om bærekraftig arealbruk, fortetting med kvalitet og utvikling av gode, inkluderende bomiljøer. Det vurderes derfor som hensiktsmessig at kommuneplanen gir føringer som åpner for at brannoppstillingsplasser, når de er egnet og riktig utformet, kan medregnes i MUA.

- Balkong- og verandaarealet som beregnes med i bruksareal (BRA): Inntrukne eller delvis inntrukne balkonger oppleves ofte som mer skjermede, mer integrert i den arkitektoniske utformingen og med høyere bokvalitet enn utenpåhengte balkonger. En streng skillelinje mellom BRA og MUA kan gi lite hensiktsmessige løsninger der gode utearealer ikke teller med, mens mindre funksjonelle arealer kreves i tillegg. I tillegg påvirkes det arkitektoniske uttrykket på kommuneplannivå ved at det indirekte oppfordres til bruk av utkragede balkonger. Det kan forutsettes at slike arealer oppfyller krav til størrelse, sollys, tilgjengelighet og brukbarhet, og at de fremstår som reelle utearealer. En mer funksjonsbasert vurdering kan gi bedre bokvalitet, større fleksibilitet i planleggingen og bedre tilpasning til stedlige forhold, særlig i utviklingsområdene.
- Offentlig grønnstruktur: Det bør kunne vurderes i den enkelte reguleringsplan om og evt. i hvor stor grad offentlig grønnstruktur kan medregnes i minste uteoppholdsarealer, spesielt for utviklingsområdene og der arealene holder høy kvalitet og er lett tilgjengelige for beboerne. Større parker og sammenhengende grøntdrag gir bedre plass til lek, rekreasjon og sosialt samvær, samt mer sol, vegetasjon og variasjon. Dette kan bidra til bedre bokvalitet enn fragmenterte og skyggefulle restarealer på egen tomt. Ved å se offentlig og privat uteareal i sammenheng, kan man oppnå en mer helhetlig og funksjonell struktur med mer effektiv arealutnyttelse.

INNENDØRS FELLESAREALER

Vi mener det er positivt med satsing på bokvalitet og inkluderende bomiljø. Vi vil påpeke at krav om innendørs fellesarealer i seg selv ikke vil bidra til et inkluderende bomiljø, uten at det er gjort vurderinger knyttet til hva slags funksjon og utforming et slikt fellesareal skal ha i det enkelte prosjekt. Dette må også ses i sammenheng med bl.a. hva slags boligsammensetning og leilighetsstørrelser det finnes i det enkelte prosjektet. I tillegg må det påpekes at 10 boliger er for lite til at fellesarealer blir økonomisk gjennomførbart og ei heller er det nok enheter til å oppnå en sosialt bærekraftig effekt. Det kan brukes andre virkemidler for å stimulere til etablering av innendørs fellesarealer, som f.eks lavere krav til felles uteoppholdsareal (MUA).

KRAV OM ANDEL GJENNOMGÅENDE LEILIGHETER

Krav om en høy andel gjennomgående leiligheter vil i praksis påvirke byggestruktur, konstruksjonsmetode og utnyttelse i utviklingsområdene. Generelt kan det være vanskelig å oppnå en effektiv utnyttelse av areal, for eksempel i hjørneleiligheter eller ved krevende støyforhold. Vi anbefaler derfor at kravet gjøres mer fleksibelt, og at andelen gjennomgående leiligheter fastsettes i reguleringsplan basert på prosjektets beliggenhet, bygningsstruktur og bokvalitet.

PARKERINGSNORMER

Planforslaget legger opp til maksimumsnormer for parkering. Vi vurderer endringen som et fremtidsrettet grep i tråd med overordnede føringer om tilrettelegging for grønn mobilitet og mer bærekraftig areal- og transportutvikling. For stasjonsnære områder som Fjellhamar er det særlig viktig å legge til rette for redusert parkeringsdekning og økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. Samtidig vil vi påpeke at det foreslås en høy andel gjesteparkering. Parkeringsplasser

selges gjerne som et tilvalg til boligene, og jo flere plasser som forbeholdes gjester, jo høyere blir kostnaden som skal fordeles på alle leilighetene, også de som ikke har bil eller ønsker parkeringsplass. Det er positivt at kravene til parkeringsplasser tilrettelagt for forflytningshemmede er spesifikke, da dette praktiseres ulikt. Dersom krav om fri høyde på minst 2,6 meter skal tolkes til å gjelde alt kjøreareal og manøvreringsareal i en parkeringskjeller, vil dette være et svært fordyrende krav i et prosjekt. Mange av bilene som benyttes har heller ikke behov for 2,6 meter fri høyde, eller kan klare seg med dette over manøvreringsareal knyttet til parkeringsplass. Norges Handicapforbunds veileder "Tilgjengelige bygg og uteområder" beskriver en alternativ løsning vi anser som fornuftig, der det foreslås å anlegge minst en parkeringsplass på bakkenivå nær hovedinngang der det er lavere høyde enn 2,6 meter i parkeringskjeller.

SYKKELPARKERING

Gjennom et felles initiativ av byutviklere har Solon i 2025/2026 bidratt til utarbeidelse av et kunnskapsgrunnlag for en sykkelparkeringsnorm som treffer fremtidens mobilitet. Bakgrunnen for arbeidet var erfaringer med at mye av arealet avsatt til sykkelparkering i Osloregionen står tomt, noe som igjen medfører konsekvenser for CO2-utslipp, kostnader, utearealer og tiltro til virkemiddelbruk for grønn mobilitet. Kartlegging viste at det er 70-80% ledig kapasitet sammenlignet med normkravene. Kunnskapsgrunnlaget for sykkelparkering anbefaler at en mer effektiv utnyttelse av sykkelplassene, inkludert rom for fremtidig vekst i sykkelbruk, kan oppnås ved en norm på 2,0 sykkelplasser per 100 m2. For en gjennomsnittlig leilighetsstørrelse på 70 m2 tilsvarer dette 1,4 sykkelplasser per enhet. Kommuneplanen kan være retningsgivende, men kvaliteten på sykkelparkeringen bør redegjøres for i den enkelte plansak. Videre bør det åpnes for at prosjektspesifikke kvaliteter kan påvirke behovet for sykkelparkering, basert på blant annet avstand til målpunkter og kollektivtransport, prosjektets typologi og målgruppe, samt faktisk lokalisering og kvalitativ utforming av sykkelparkeringsløsningene internt i prosjektet. BRA for fellesarealer og/eller sykkelparkering i førsteetasje bør unntas fra tallet det regnes sykkelparkering på, slik at ikke areal til sykkelparkering i seg selv genererer større krav til sykkelparkering.

BLÅGRØNNE STRUKTURER

Vi støtter intensjonen bak bestemmelsen om reetablering og gjenåpning av vannmiljø og bekkeløp på en naturlik måte. Samtidig mener vi at det bør presiseres at slike tiltak må baseres på konkrete vurderinger av teknisk gjennomførbarhet og kost/nytte, sett i lys av stedlige forutsetninger.

BRUK AV UTBYGGINGSAVTALER

Solon stiller seg i utgangspunktet positive til at kommunen eller andre aktører skal kunne ha fortrinnsrett til å kjøpe en andel av boligene i et nytt boligprosjekt gjennom utbyggingsavtale. Dersom det skal stilles spesielle krav til disse boligene, sosiale boformer og/eller tekniske løsninger i bygg og boenheter, bør slike forventninger formidles ved oppstart av planarbeid for å kunne innarbeides i planlegging og prosjektering fra start. Der kommunen skal selge egne eiendommer for utvikling, bør disse kravene innarbeides i vilkår til salg. Det skaper unødvendig ressursbruk og uforutsigbarhet om slike forhold kommer inn sent i prosessen, slik forhandlinger om en utbyggingsavtale ofte gjør.

REKKEFØLGEKRAV OG GJENNOMFØRBARHET

Utbygging av utviklingsområdet Fjellhamar vil være avhengig av betydelige investeringer i teknisk infrastruktur. Vi vil understreke viktigheten av at rekkefølgekrav er tydelige og forutsigbare, direkte knyttet til utbyggingen og står i rimelig forhold til prosjektets omfang. Dette er avgjørende for å sikre gjennomførbarhet i utviklingsprosjekter.

SAMLET VIRKNING AV PLANBESTEMMELSENE

For å realisere Fjellhamars potensiale som utviklingsområde er det avgjørende at kommuneplanens bestemmelser gir tilstrekkelig fleksibilitet, i tråd med plan- og bygningslovens formål om bærekraftig utvikling og effektiv arealutnyttelse. Vi vil også peke på at den samlede virkningen av krav til uteoppholdsareal, boligstruktur, dokumentasjon, mobilitet og tekniske løsninger kan få betydelige konsekvenser for gjennomførbarheten av nye boligprosjekter. For å sikre utvikling i tråd med overordnede planer er det viktig at planbestemmelsene samlet sett gir tilstrekkelig fleksibilitet og gjennomførbarhet til å utvikle ulike typer boligprosjekter.

AVSLUTNING

Vi støtter kommunens ambisjon om en bærekraftig og fremtidsrettet utvikling av Lørenskog, og mener Fjellhamar kan spille en viktig rolle i denne utviklingen. Vi håper våre innspill kan bidra til å styrke planforslaget, og stiller oss gjerne til disposisjon for videre dialog.

Med vennlig hilsen Kristina Grøndahl arkitekt og planfaglig rådgiver i Lala Tøyen, på vegne av Solon Eiendom

Lørenskog idrettsråd

Viser til invitasjon til å komme med innspill til Planforslag kommuneplanens arealdel 2026–2038 Lørenskog idrettsråd sier seg enig i viktigheten av at utbyggingen av idrettsanlegg skjer i takt med befolkningsveksten som er ventet å øke i Lørenskog i de kommende årene. Det er også viktig at dette skjer i nærområdene der vi bor. Idrettsrådet poengterer viktigheten at det legges til rette for utendørs idrettsanlegg i tillegg til idrettshaller. Idrettshaller må bygges som flerbrukshaller for å kunne brukes til flest mulige aktiviteter. Det er positivt at det planlegges med mange flere løyper i marka, både sommer og vinter. Det bør være et krav at det prioriteres arealer til idrettsanlegg og fysisk aktivitet i utviklingsområdene og at dette tas med som forpliktelser for utbyggerne og i de kommunale planene.

Idrettsrådet mener det viktig å fortsette å aktivisere barn og unge innen idretten og derfor ta dette med i planene. Da bør det legges til rette for livslang deltakelse i fysisk aktivitet og idrett, noe som vil være positivt for den enkeltes helse og folkehelsa.

Ola Hugo Jordhøy

Lørenskog kombiutvikling AS

Planforslaget viderefører hovedlinjene fra gjeldende arealdel og understøtter bærekraftig fortetting rundt kollektivknutepunkter og strategisk viktige utviklingsområder i kommunen. Dette vurderes som positivt og viktig. Samtidig mener vi at enkelte av kravene i forslaget er for detaljerte til å høre hjemme i en kommuneplan, og at de vil gjøre gjennomføring av ønsket utvikling krevende. Vi støtter intensjonen om gode boligkvaliteter, men kravene må i større grad tilpasses en urban kontekst i prioriterte utviklingsområder.

Eksempler på bestemmelser som etter vårt syn er for detaljerte på overordnet plannivå:

- Krav til andel gjennomgående leiligheter
- Strengt MUA krav i tett og stasjonsnær bebyggelse
- Lite fleksible jordsmonnkrav ved bygging på lokk
- 3 dB skjerpet støygrense når flere støykilder virker samtidig

Det er økende nasjonal oppmerksomhet rundt faren for at kommuner stiller for detaljerte tekniske krav allerede på overordnet plannivå, noe som bidrar til økte byggekostnader og lite fleksible løsninger. Dette ble blant annet fremhevet i Kjersti Stensengs brev til kommunene i september i fjor, der hun minner om at kommunene ikke skal stille krav som går utover TEK.

Særlig vil vi peke på bestemmelsen om å skjerpe støygrensene med 3 dB ved flere samtidige støykilder. Dette er et tydelig eksempel på et lokalt krav som går utover nasjonalt faglig grunnlag. Verken T 1442/2021 eller Miljødirektoratets nasjonale veileder M 2061 angir krav eller anbefalinger om strengere grenseverdier ved flere kilder. Veilederen legger tvert imot vekt på fleksibilitet i støyvurderinger og bruk av kvalitetskriterier fremfor rigide tallfestede grenser. Et tilleggskrav om 3 dB innebærer derfor en dobbelregulering, ettersom standard akustiske beregninger allerede summerer lydenergien fra flere kilder. En skjerpet lokal støygrense vil i praksis kunne hindre etablering av gode boligprosjekter i direkte nærhet til jernbane og hovedveier – nettopp de områdene kommunen selv peker på som de mest bærekraftige og prioriterte fortettingsområdene. De praktiske konsekvensene står etter vår vurdering ikke i forhold til de nasjonale føringene for støyhåndtering og byutvikling.

Vi ber kommunen ta en gjennomgang av detaljerte krav der arealdelen går utover nasjonale retningslinjer. Som eksempel ber vi kommunen om å fjerne eller revidere regelen om 3 dB skjerping ved flere støykilder. Alternativt bør unntak gjøres i de prioriterte utviklingsområdene. Støyvurderingene bør følge T 1442/2021 og veileder M 2061 uten lokale tilleggskrav. Vi støtter kommunens fortettingsstrategi, men vil understreke at en strengere lokal støygrense i stasjonsområdene kan virke direkte mot kommunens egne mål.

Lørenskog landbruksforening (x)

Lørenskog Landbruksforening representerer mange grunneiere av gårdsbruk i Lørenskog kommune. Som forvaltere av gårdsbruk er vi avhengig av langsiktig arealplanlegging, siden drift av jord- og skogbrukseiendommer krever planlegging og investeringer i drifta for mange år framover. Det er lite dyrket mark i Lørenskog og vi kan ikke godta nedbygging av dyrket mark og ønsker at dagens grense for NML (natur, miljø og landbruk) blir liggende fast, slik det er i dagens kommuneplan. Vi er fornøyde med at administrasjonens ikke foreslår endringer i dagens NML grense og de fleste politiske partier støtter forslaget.

Byggesonen i Lørenskog er ikke stor og med dagens utbygningstakt vil etter hvert arealreserver for videre utbygging brukes opp. For at det ikke skal skje ber vi politikere og administrasjon redusere befolkningsveksten til 1 % årlig framover. Det tror vi er sunt både for de som bor i Lørenskog i dag og ikke minst for kommunenes økonomi. Vi er klar over at allerede inngåtte utbyggingsavtaler er vanskelig å stoppe, men ved nye planer for utbygginger må det stilles mye tøffere krav til utbygger så de tar en større andel av ny infrastruktur. I utkast til kommuneplanens arealdel for 2026–2038 er det på side 31 og side 37 skrevet at ved større utbygninger på landbrukseiendommer, slik som nye veier, driftsbygninger ol. kan/kreves reguleringsplan for hele eiendommen. Skulle dette innføres og ordet kreves blir stående vil det i praksis bety at slike utbygninger ikke kan gjennomføres, siden kostnader ved en slik plan blir så kostbart at planen i seg selv vil stoppe nye prosjekt. Kommunal- og distriktsdepartementet skriver i en tolkningsuttalelse fra 2023 at det skal legges til grunn en forholdsvis høy terskel for når det oppstår planplikt for landbruksveier. En høy terskel her legger også til rette for å unngå unødvendig dobbeltbehandling jamfør krav til saksbehandling etter landbruksveiforskriften. Vi ber om at ordet "skal" i siste avsnitt på side 31 erstattes med ordet "kan".

Videre ser vi med bekymring på hvordan skogen i marka i større og større grad blir definert som et friområder, og ikke som et område for et aktivt skogbruk. Skogbruket er ikke omfattet av markaloven, men regulert gjennom "Forskrift om skogbehandling og skogsdrift i Oslo og nærliggjande kommunar". Formålet med forskrifta er å sikre eit berekraftig skogbruk som bidreg til å ta vare på og utvikle kvalitetar i området knytte til friluftsliv, naturmiljø, landskap og kulturminne.

Med hilsen
Lørenskog Landbruksforening

Ole Haug
leder

Motorsykkelimportørenes forening (x)

HØRINGSINNSVAR – OM NY PARKERINGSSTRATEGI OG OM MOTORSYKKELPARKERING I KOMMENDE KOMMUNEPLAN

Vi viser til høring om ny kommuneplan for Lørenskog kommune med frist for innspill 7. april 2026. På vegne av Motorsykkelimportørenes Forening (MCF) sendes følgende høringsuttalelse:

Glemt transportmiddel som det finnes over 1.800 av i Lørenskog

Vi synes det er overraskende og synd at kommunen i sitt forslag til kommuneplanens arealdel helt har glemt motorsykler. Forslagets kapittel 11 omhandler mobilitet og parkering, og nevner biler og sykler, men ikke motorsykler. Dette til tross for at motorsykler allerede er en form for transport mange i kommunen bruker.

Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) viser at antallet registrerte motorsykler i kommunen tilsvarer oppunder 10% av bilparken. Motorsykler utgjør derfor en trafikantgruppe av stor betydning.

Utviklingen tilsier også at denne andelen vil øke fremover. I perioden 2020–2025 økte antall personbiler i Norge med 8,7 %, mens antall motorsykler økte med 13,4 %. Tallene er hentet fra Statens vegvesens kjøretøystatistikk: https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/kjoretoystatistikk-i-norge/utvikling-og-fordeling-av-kjoretoy-nasjonalt/

De fleste kommuner har, som Lørenskog, trolig oversett disse kjøretøyene. Man har vent seg til å tenke at de klarer seg selv, fordi de alltid finner plass. Strengere offentlige og private parkeringsregimer er i ferd med å endre dette bildet. Samtidig velger stadig flere motorsykkel som bil nummer én eller to, noe som øker behovet for at MC og moped faktisk får egne parkeringsplasser. Slike plasser kan etableres i alt fra kriker og kroker der andre kjøretøy ikke kommer til, via større eller mindre arealer, til vanlige parkeringsplasser. Et eksempel er Wergelandsveien i Oslo, der 12 MC-er og mopeder står parkert på to ordinære parkeringsplasser:

I hele Europa har MC i mange år vært sett på som avgjørende for løsning av transportproblemer der trengsel og forbruk av plass er nøkkelord. Det får 5-7 mc/moped på en vanlig bilparkeringsplass. Det sier noe om hvor mye det er å hente for urbane byrom og veikapasitet dersom individualtransport skjer med disse transportmidlene fremfor bil. Hovedsteder og deres omegnskommuner har i Europa ellers en utstrakt bruk av motoriserte to-hjulinger som tar lite plass og har lave forbruks- og utslippstall.

Stadig flere kommuner har sett dette poenget, og vi håper at Lørenskog gjør det samme.

Lovens krav og kommunal praksis:

Pbl § 28-7 2 ledd krever at det settes av tilstrekkelig plass til ikke bare biler og sykler, men også motorsykler og mopeder. Vi ønsker å understreke at parkering for disse kjøretøyene i både offentlige og private rom må sikres også i planer og byggesaker.

Pbl § 28-7, 2 ledd har følgende krav:

«Uteareal på tomta skal gjennom størrelse, utforming og beliggenhet mv. sikre forsvarlig oppholdssted i det fri for beboerne og i nødvendig utstrekning muliggjøre lek, rekreasjon, avkjørsel og parkering av biler, motorsykler, sykler o.l. Opparbeidet uteareal på tomta skal kunne brukes av alle innenfor tillatelsens formål. Kommunen kan godta at fellesareal avsettes for flere eiendommer.» (vår utheving)

Det er på høy tiden at kommunene leser bestemmelsen og følger opp. Hvordan mc-parkering skal sikres i offentlige og private rom, har vi ikke funnet konkret omtalt i loven, men det hører

med til kommunens planleggingsoppgaver. Kommunen må sørge for at det er tilstrekkelig med mc-plasser i både offentlige og private rom. Hvis dette følges opp i merkbart omfang, vil det vri transport over fra plasskrevende kjøretøy over til dem som tar lite plass. Det kan frigjøre store arealer eller redusere arealbehovet ned nybygging.

Fremtidig utvikling og forslag:

Interessen for å kjøre MC og moped har økt betydelig de senere årene. De vil derfor bli et økende problem at det ikke er satt av tilstrekkelig med plasser i private og offentlige rom. De vil også bli behov for flere ladeplasser til disse ettersom vi forventer en utvidet kjøperkrets som følge av en forventet økning i salg av elektriske motorsykler og mopeder. I løpet av en femårsperiode vil det komme flere nye modeller som har bredere bruksområder og appell enn tilfelle i dag.

Ved utarbeiding av en ny parkeringsstrategi og kommuneplan (og i andre arealplaner) er det viktig at det åpnes for MC-parkering og at lovkravet følges.

Vi foreslår en tilleggsbestemmelse i parkeringsnormene:

«Ved etablering av parkeringsplasser skal det avsettes et antall plasser for MC og moped tilsvarende minimum 10% av alle bilplasser, dog alltid minst én plass for all annen bebyggelse enn eneboliger».

Med vennlig hilsen

Theodor Sæveraas Andreasen
Advokatfullmektig
Advokatfirma Lønnum DA

Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (x)

Se vedlagt fullstendig høringsuttalelse fra Naturvernforbundet i Lørenskog (NiL) og Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA).

Oppsummering:

Naturvernforbundet støtter planbeskrivelsens kapittel 7.5 om Marka. Kapittelet beskriver godt betydningen av å bevare Markas natur-, opplevelses- og friluftskvaliteter.

Innhold i planbeskrivelsen er imidlertid ikke juridisk bindende slik en planbestemmelse vil være.

Vi anbefaler derfor at kommunen også utformer og inkluderer konkrete planbestemmelser som ivaretar karbonlagre, økt karbonopptak, robuste økosystemer, naturmangfold og friluftsliv i Marka.

Én slik bestemmelse bør presisere at det alltid skal foretas en vurdering av reguleringsplikt etter plan- og bygningsloven før det gis tillatelse til nyetablering eller oppgradering av landbruksveier i LNF-områder, dette vil bidra til bedre prosesser, økt forutsigbarhet, styrket rettssikkerhet og en mer helhetlig arealforvaltning.

Også for skogforvaltningen i Marka er det nødvendig med grep som sikrer etterlevelse av planbeskrivelsens føringer om en streng forvaltning av blant annet gjenværende naturskoger og områder med sårbare arter. Vi viser i denne sammenheng til, og støtter, Østmarkas Venners oppfordring om naturkartlegging i Marka. Ny kunnskap om naturtyper og naturmangfold i Marka må så vektlegges ved behandling av søknader om hogst, i tråd med planbeskrivelsens intensjon. Som eksempel kan nevnes at Nordre Follo kommune fikk gjennomført naturkartlegging av enkelte naturskogsområder i Marka i 2025. Naturvernforbundet i Oslo og Akershus

Web: naturvernforbundet.no/osloogakershus

Til: Lørenskog kommune

Søndre Sandås, 7. april 2026

Uttalelse til høring av forslag til kommuneplanens arealdel – Lørenskog kommune

Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA) og Naturvernforbundet i Lørenskog (NiL) viser til Lørenskog kommunes høring av forslag til kommuneplanens arealdel med frist 7. april.

NOA og NiL ber om at det inkluderes en planbestemmelse med krav om vurdering av reguleringsplan for nybygging og oppgradering av landbruksveier.

Begrunnelse

Vi viser til Lørenskog kommunes høringsforslag til planbeskrivelse datert 13.02.2026 til kommuneplanens arealdel 2026–2038, kapittel 7.5 om Marka og LNF-områdene:

Marka/skogen er underlagt streng forvaltning for å opprettholde verdien av områdene og ivareta natur og friluftsinteressene for nåværende og kommende generasjoner. Særlig gjelder dette de gjenværende naturskogene (skog som ikke har vært flatehogd) og skog som i dag har sårbare

arter eller har potensial for å bli levested for slike. Områder av særlig verdi for befolkningens naturopplevelse skal tas særlig godt vare på.

Landbruksveier og andre større bygge- og anleggstiltak som kan få vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn, skal vurderes med hensyn til reguleringsplikt etter plan- og bygningsloven. Kommunen kan kreve reguleringsplan der tiltaket anses å ha slike virkninger. Berørte interessenter skal høres som grunnlag for kommunens vurderinger.

Utdraget fra planbeskrivelsen viser forbilledlig at kommunen er bevisst sitt ansvar og myndighet til å kreve reguleringsplan også for landbruksveier. Innhold i en planbeskrivelse er imidlertid ikke juridisk bindende slik en planbestemmelse vil være.

Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) slo i desember 2023 fast1 at landbruksveier ikke er unntatt fra plan- og bygningslovens § 12-1, tredje ledd om at for «gjennomføring av større bygge- og anleggstiltak og andre tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, kreves det reguleringsplan». Departementet uttaler at det «er et kommunalt ansvar å sørge for at det utarbeides en reguleringsplan hvis bygging av en slik vei er å anse som et større bygge- og anleggstiltak, eller hvis byggingen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Kommunens plikt til å utarbeide reguleringsplan gjelder uavhengig av om tiltaket skal behandles etter annet regelverk».

Reguleringsplikten for landbruksveier bekreftes i Sivilombudets uttalelse 4.3.2026 om Dammyrveien i Østmarka.

Kommunen har altså både rett og plikt til å stille krav om reguleringsplan der tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og vurderingen må være grundig, kunnskapsbasert og bygge på føre-var-prinsippet.

1 Tolkningsuttalelse KDD 19.12.2023: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-11-9-nr.-1-og-12-1-tolkningsuttalelse-om-reguleringsplikt-for-landbruksvei/id3019327/

2 Sivilombudet, sak 2025/1633: https://www.sivilombudet.no/uttalelser/bygging-av-landbruksvei-klageinstansens-kompetanse-ved-overproving-av-kommunens-avslag/

En vanlig praksis har imidlertid vært at landbruksveier behandles etter landbruksvei-forskriften, uten vurdering av reguleringsplikten i plan- og bygningsloven § 12-1.3

Sivilombudet påpeker i sin uttalelse om Dammyrveien (jf. punktene 50 og 52) også mangler i samordningen mellom reguleringsplikten (pbl § 12-1) og landbruksveiforskriften.

Kommunale planer kan og bør derfor gi nærmere bestemmelser om hvordan reguleringsspørsmålet skal håndteres.

Som eksempler på gjeldende og foreslåtte planbestemmelser viser vi til:

• Nordre Follo kommunes gjeldende arealplanbestemmelse §2.1, andre ledd: «Før det kan gis tillatelse til nyetablering og oppgradering av landbruksveier i Marka med terrenginngrep på mer enn 5 dekar, skal det vurderes om det må utarbeides reguleringsplan, jf. pbl. § 12-1 tredje ledd første punktum».

• Nordre Follo kommunes forslag til justert planbestemmelse § 2, tredje ledd: «Før kommunen kan gi tillatelse til nyetablering og oppgradering av landbruksveier, skal det vurderes om det må utarbeides reguleringsplan (pbl. § 12-1 tredje ledd første punktum (reguleringsplan)).»

• Forslag til planbestemmelse 34.1.c i arealplan for Oslo (høring 2023): «Tiltak som innebærer ny eller vesentlig oppgradering av landbruksvei, krever reguleringsplan.»

Oppsummering

Vi støtter planbeskrivelsens kapittel 7.5 om Marka. Kapittelet beskriver godt betydningen av å bevare Markas natur-, opplevelses- og friluftskvaliteter.

Innhold i planbeskrivelsen er imidlertid ikke juridisk bindende slik en planbestemmelse vil være. Vi anbefaler derfor at kommunen også utformer og inkluderer konkrete planbestemmelser som ivaretar karbonlagre, økt karbonopptak, robuste økosystemer, naturmangfold og friluftsliv i Marka.

Én slik bestemmelse bør presisere at det alltid skal foretas en vurdering av reguleringsplikt etter plan- og bygningsloven før det gis tillatelse til nyetablering eller oppgradering av landbruksveier i LNF-områder; dette vil bidra til bedre prosesser, økt forutsigbarhet, styrket rettssikkerhet og en mer helhetlig arealforvaltning.

Også for skogforvaltningen i Marka er det nødvendig med grep som sikrer etterlevelse av planbeskrivelsens føringer om en streng forvaltning av blant annet gjenværende naturskoger og områder med sårbare arter. Vi viser i denne sammenheng til, og støtter, Østmarkas Venners oppfordring om naturkartlegging i Marka. Ny kunnskap om naturtyper og naturmangfold i Marka må så vektlegges ved behandling av søknader om hogst, i tråd med planbeskrivelsens intensjon. Som eksempel kan nevnes at Nordre Follo kommune fikk gjennomført naturkartlegging av enkelte naturskogsområder i Marka i 2025.4

Med vennlig hilsen

NATURVERNFORBUNDET NATURVERNFORBUNDET
I OSLO OG AKERSHUS (NOA) I LØRENSKOG (NiL)

Georg Reiss (sign.) Tom Clark (sign.)
Styreleder Styreleder

3 Nikolai K. Winge og Fredrik Holth, blogginnlegg 11.3.2026. Tilgjengelig fra: https://www.holthogwinge.no/blog/avgjorelse-av-soknad-om-bygging-av-landbruksvei---forvaltningsskjonn-eller-rettsanvendelse-klar-tale-fra-sivilombudet

4 https://www.dokkadeltaet.no/fagrapporter/naturtypekartlegging-i-nordre-follo-2025

NORSKOG (x)

NORSKOG viser til høring med frist 07.04.2026, og leverer med dette sitt høringsinnspill til kommuneplanens arealdel for Lørenskog kommune

Om NORSKOG

NORSKOG er en medlemsorganisasjon for aktive skogeiere. Vi arbeider med næringspolitikk og skogfaglig rådgivning. Tømmeromsetning og skogkultur går gjennom datterselskapet NORTØMMER. NORSKOG arbeider næringspolitisk for å oppnå gode rammebetingelser for et aktivt og dynamisk skogbruk. Våre viktigste næringspolitiske arbeidsfelt er eiendomsrett, skatt, klima- og miljøpolitikk, samferdsel, næringsutvikling og industripolitikk. Hensynssoner er et aktuelt tema for mange av våre medlemmer både i og utenfor Lørenskog, og noe NORSKOG jobber næringspolitisk med. NORSKOG leverer derfor vårt høringsinnspill.

Vi har i denne høringen valgt å avgrense våre merknader til ett konkret forhold i planforslaget - bruken av bindende ordlyd i retningslinjer til hensynssoner som berører LNFR-områder. Etter NORSKOGs vurdering er dette et spørsmål med prinsipielle og rettslige sider, særlig knyttet til skillet mellom kommunal arealplanlegging etter plan og bygningsloven og regulering av skogbruk som næringsvirksomhet etter sektorlovgivningen.

Kun retningslinjer, og ikke hjemmel til regulering av næringsvirksomhet

I LNFR-områder kan det ikke gis bestemmelser til hensynssoner, med mindre det gjelder randsoner til nasjonalparker og landskapsvernområder. Det kan kun gis retningslinjer, jf. pbl. § 11-8, bokstav c. Det kan gis retningslinjer som angir hvilke hensyn som skal tas for å fremme planens formål til landbruk, reindrift, friluftsliv, landskap eller vern av natur- eller kulturmiljø. I Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) på s. 219 fremgår det at

«Retningslinjene kan ikke gå ut over rammene for formålene i § 11-7 og gir ikke hjemmel til regulering av næringsvirksomhet. Dette fastsettes med hjemmel i særlov, innenfor de rammer planens arealformål og bestemmelser fastsetter.»

Skogbruk, herunder hogst og bygging av landbruksvei er næringsvirksomhet i LNFR-områder i tråd med arealkategorien og kan derfor ikke reguleres gjennom hensynssoner.

Dette understrekes også i forarbeidene og i Kommunal- og distriktsdepartementets veileder fra 2022.

I Kommunal- og distriktsdepartementets veileder til kommuneplanens arealdel fra 2022, (s.53) fremgår det:

«Bestemmelser til hensynssonene er ment å sikre at disse blir ivaretatt i etterfølgende detaljplanlegging og ved behandling av enkeltsaker. Enkelte hensyn, særlig knyttet til LNFR-områdene, kan ikke sikres gjennom kommuneplanens arealdel direkte. Det kan derfor ikke gis bestemmelser til hensynssoner i LNFR-områder (med unntak for randsonen til nasjonalparker og landskapsvernområder), men retningslinjer som skal legges til grunn ved regulering eller avgjørelser etter sektorlover. Årsaken er hensynet til rettssikkerhet, kravene til medvirkning og klagemuligheter gitt i sektorlovene. Bruk av hensynssoner må vurderes sammen med arealformål og bestemmelser, og må begrenses til vesentlige forhold. Virkemidlene bør brukes slik at de til sammen gir ønsket kontroll med arealbruken. Samtidig skal plankartet være entydig, oversiktlig og enkelt å forstå.»

Her fremgår det i klartekst at man ikke kan gi bestemmelser til hensynssoner i LNFR-områder. Det kan gis retningslinjer som kan legges til grunn ved avgjørelser etter sektorlover. Bruk av hensynssoner må begrenses til vesentlige forhold. Disse spesifiseringene er også slik vi oppfatter regelverket til å være.

De foreslåtte sonene er riktignok ikke knyttet til vann, men I rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag fremgår det momenter med klar overføringsverdi også til disse sonene:

«Kommuneplanens arealdel gir ikke mulighet til å styre all slags virksomhet. Det tenkes i denne sammenheng spesielt på inngrep som er knyttet til landbruk. I kommuneplanens arealdel kan landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF-områder) bare legges ut som kombinerte arealbruksformål. Videre er det ikke adgang til å gi utfyllende bestemmelser med bindende rettslig virkning i LNF-området for bebyggelse som er knyttet til stedbunden næring (§ 20-4, andre ledd bokstav c). Heller ikke bestemmelser om 100-meters beltet langs vassdrag (§ 20-4, andre ledd bokstav a og f) vil hjemle forbud mot tiltak og anlegg som har direkte tilknytning til tradisjonell landbruksvirksomhet.

Dette innebærer at LNF-områdene ikke regulerer fysiske tiltak som har sammenheng med vanlig landbruksvirksomhet, herunder landbruksbebyggelse, landbruks-/skogbruksveger, masseuttak til husbehov, o.l. Derimot vil bygge- og anleggstiltak som ikke er ledd i stedbunden næring, i utgangspunktet være i strid med planen og dermed forbudt.»

Det ville være oppsiktsvekkende om valg av hensynssone etter pbl. § 11-8 a-e, skulle kunne medføre ulik adgang til å regulere landbruksaktivitet og landbruksnæring i LNFR-område. Vår påstand er med utgangspunktet i prinsippet fra det mer til det mindre, at når et vernet vassdrag ikke kan regulere landbruk, kan ikke hensynssoner heller gjøre det.

Oppsummering

NORSKOG vil understreke betydningen av at kommuneplanens arealdel utformes på en måte som gir klare, forutsigbare og rettslig korrekte rammer for arealbruk og næringsutøvelse. Bruk av bindende formuleringer i hensynssoner i LNFR-områder kan etter vårt syn skape uklarhet om rettsvirkningene av planen, og i praksis gi inntrykk av at kommunen regulerer forhold som ligger utenfor plan og bygningslovens hjemmelsgrunnlag.

Vi ber derfor Lørenskog kommune vurdere ordlyden i de aktuelle hensynssonene på nytt, og sikre at disse utformes som retningslinjer i tråd med lov, forarbeider og statlige veiledere, uten å etablere nye plikter eller begrensninger for skogbruket utover det som følger av gjeldende sektorregelverk.

Med vennlig hilsen

Benthe E. Løvenskiold

Næringspolitisk sjef

NORSKOG

NRBR

Høring og offentlig ettersyn av planforslag

Generelt

Brannvesenet ønsker å påpeke viktigheten av at det i forbindelse med arealplanlegging tas hensyn til brannvesenets behov for tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats. Dette er forhold det er viktig å ta hensyn til både ved regulering og utbygging av nye områder, men også der det åpnes for fortetting i eksisterende områder. Det er ønskelig at planbestemmelsene bidrar til å sikre at alle arealer hvor det blir åpnet for ny utbygging får nødvendig infrastruktur for å sikre tilfredsstillende tilrettelegging for brannvesenets rednings- og slokkeinnsats. Arealplanen bør gi hjemmelsgrunnlag for å kunne kreve at følgende inngår i alle reguleringsplaner:

• En VAO-rammeplan som inkluderer slokkevann. Slokkevann bør være omtalt i punkt 6.3.2 «Krav om overordnet plan for vann, avløp og overvann».
• En utomhusplan som viser hvordan det skal tilrettelegges for brannvesenet, det tenkes da bl.a. på adkomster for brannvesen, angrepsveier, tilgang på slokkevann, vendhammere og oppstillingsplasser. Ved etappevis utbygging må det utarbeides en midlertidig utomhusplan som viser ivaretakelse av tilfredsstillende tilrettelegging for brannvesenets innsats.

Slokkevann

For eksisterende områder med dårlig slokkevannforsyning bør kommunen vurdere behovet for tiltak. Dårlig slokkevannkapasitet, eventuelt bortfall av slokkevann og vann til sprinkleranlegg vil kunne ha stor betydning for konsekvensene/utfallet ved en eventuell brann i eksisterende og i ny bebyggelse.

Dersom det åpnes for utbygging hvor det er krav til slokkevannskapasitet på 50 liter/sekund fordelt på minimum to uttak, er det viktig å verifisere at det er tilstrekkelig kapasitet i ledningsnettet, eventuelt oppgradere det. Gul/hvit-skraverte områder i plankartet er typiske områder hvor det vil være næringsbygg med behov for slokkevannskapasitet på 50 l/s fordelt på minimum to uttak, men det kan også være aktuelt for de helgule områdene.

Småhusbebyggelse vil normalt ha behov for slokkevannskapasitet minimum 20 liter/sekund.

Fremkommelighet

For ny bebyggelse må det sørges for tilfredsstillende fremkommelighet for brannvesenets kjøretøyer. Kjøreveier og vendhammere for brannvesenet må være dimensjonert i henhold til brannvesenets dimensjoneringskrav beskrevet i Nedre Romerike brann- og redningsvesen IKS sin veiledning om tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap. Link til veiledningen: https://nrbr.no/bedriftbyggsak

I forbindelse med avklaring av overordnede rammer for viktige kommunikasjonsforbindelser, er det viktig å vurdere tilgjengeligheten/adkomstmuligheter for utrykningskjøretøyer. God tilgjengelighet for brannvesen og for utrykningskjøretøy generelt må vektlegges. Til alle bebygde areal bør det være to uavhengige adkomstmuligheter for brannvesenets utrykningskjøretøy. Kun én kjørbar adkomstvei til bebygde arealer gjør brann- og ulykkesberedskapen i området svært sårbar. Stengt vei, samtidig som det skjer en alvorlig ulykke der det trengs akutt bistand utenfra, vil kunne være et mulig scenario.

Ved planlegging av tiltak for tilrettelegging knyttet til miljø, trafikksikkerhet og fremkommelighet for syklende og gående, bør dette ses i sammenheng med fremkommelighet og tilrettelegging for brannvesenets kjøretøyer og andre utrykningskjøretøyer, slik at for eksempel tilrettelegging

for gående og syklende og fremkommeligheten for utrykningskjøretøyer ikke kommer i konflikt og at nye tiltak kan ivareta flere hensyn.

Renovasjon
Det er viktig å vurdere brannsikkerheten ved valg av avfallsløsning for et område. Svært mange påsatte branner starter utendørs i søppeldunker og papircontainere og sprer seg videre til bygninger. Riktig valg av avfallsløsning og plassering kan redusere risikoen for en større bygningsbrann.

Med hilsen

Rune Baastad-Teig
branningeniør

Dette dokumentet er elektronisk og har derfor ingen håndskrevet signatur

NVE

Vi viser til brev datert 09.02.2026. Saken gjelder høring av Kommuneplanens arealdel for 2026-2038 i Lørenskog kommune.

NVE ga innspill til planarbeidet i brev datert 19.12.2024. Videre har NVE gitt faglig veiledning i brev datert 20.11.2025.

I høringsbrevet gjentas det at det kun er snakk om en begrenset revisjon, jf. også tilsvarende poengtering i varslet om oppstart av planarbeidet. Det blir understreket at det ikke er tatt inn nye arealinnspill.

De viktigste endringene som er omtalt er:

- Tydeligere bestemmelser om naturmangfold og trær
- Ny parkeringsnorm
- Oppdatert hensynssone knyttet til T-bane
- Bedre tilrettelegging for sosiale boformer
- Justert utnyttelsesgrad i småhusområdene
- Styrket arealstrategi med innføring av arealnøytralitet

NVE vurderer at den begrensede revisjonen ikke reiser nevneverdige problemstillinger knyttet til NVEs saksområder og har derfor ingen vesentlige merknader til høringen.

Oslo og Omland Friluftsråd

Høringsuttalelse til Kommuneplanens arealdel 2026-2038

Vi viser til høring av forslag til kommuneplanens arealdel 2026-2038og mulighet for å komme med innspill til planen.

Kort om OOF

OOF er et regionalt samarbeidsorgan mellom organisasjoner, kommuner og fylkeskommuner som ønsker å styrke friluftsliv, naturvern og folkehelse i regionen. Vår rolle er å være høringsinstans, kunnskapsformidler, initiativtaker og pådriver for dialog, prosjekter og felles tiltak som styrker friluftslivet i regionen. Vi arbeider for å se helhet, sikre langsiktighet og løfte fram stemmene til natur- og friluftslivsinteressene opp mot politiske beslutningstakere. Vi arrangerer bl.a. temamøter og skriver høringsuttalelser i plansaker som berører natur og friluftsliv. Våre friluftslivsveiledere gir opplæring i friluftsliv til barn, unge og voksne i våre medlemskommuner. Vi har et spesielt fokus på underrepresenterte grupper, slik at alle skal kunne delta i friluftsliv og ta vare på naturen og Marka.

OOF mener planforslaget ivaretar natur- og friluftslivsinteressene i stor grad og er godt fornøyd med mange av grepene som er foreslått. OOF forutsetter at Markalovens bestemmelser ligger til grunn for arealdelens planbestemmelser og retningslinjer for Marka.

Generelt er vi opptatt av at:

- Markagrensa ligger fast og utvides der det er naturlig. Ved eventuell innskrenking skal det gis gode erstatningsområder.
- Alle kommuner bør etablere arealregnskap for å ha god oversikt over arealbruk og arealendringer.
- Alle kommuner bør utarbeide overordnede planer (kommuneplaner, områdeplaner og Veiledende planer for offentlige rom) for utvikling av et helhetlig nettverk av natur- og friluftslivsområder i byggesonen. Dette er særlig viktig i vekst- og fortettingsområdene.
- Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder, i tråd med Miljødirektoratets veileder, bør gjøres kjent for utbyggere og saksbehandlere og benyttes aktivt i planleggingen.

I Marka er vi opptatt avfølgende:

- Marka gir muligheter for å kunne utøve friluftsliv og fysisk aktivitet med gode opplevelser knyttet til natur og kulturlandskap. Forvaltningen av Marka må være bærekraftig, kunnskapsbasert og balansert.
- Tilgangen til Marka skal være god og trygg, og tilpasset ulike brukergrupper. Dette omfatter tilgang til fots, på sykkel, på ski, i rullestol, med barnevogn o.l., via stier, turveier, skiløyper fra boligområdene, samt via utfartsområder med god kollektivdekning og tilstrekkelig kapasitet på utfartsparkeringer.
- Nye skogsbilveger skal anlegges skånsomt og ikke skade viktige natur- og friluftslivsverdier. Dersom en skogsbilvei vil ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, vil kommunen ha plikt til å utarbeide reguleringsplan etter Plan- og bygningsloven.
- Det er spesielt krevende å opprettholde et godt og sammenhengende tilbud av skiløyper hele vintersesongen, særlig i de lavere deler av Marka. Viktige tiltak kan være

omlegging av skiløyper, nye broer og klopper over bekker og elver, kunstig snøproduksjon og løypestandard som krever mindre snø.
- Tilrettelegging og forvaltning må tilpasses et endret klima og økt ønsket bruk for å sikre både naturverdier og friluftslivsbruk.
- Tilretteleggingen skal være mest omfattende i de delene av Marka som fungerer som nærfriluftsområder, og avta lenger innover i Marka.
- For å ivareta viktige natur- og/eller opplevelsesverdier skal tilretteleggingen være skånsom og ikke mer omfattende enn nødvendig.
- For å unngå mulig konflikt mellom friluftsliv og drikkevannsforsyningen bør det vurderes aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere faren for forurensning, (f.eks. grad av vannbehandling og bygging av toalett)
- Det er flott at temakart med både illustrasjon over turdrag som trenger sikring, og fremtidige lysløyper, er med i arealdelen. Det samme gjelder adkomsten til Marka. Sammenhengen med turveinettet i Marka kan med fordel tydeliggjøres i begge temakartene.
- OOF forutsetter at Markalovens bestemmelser ligger til grunn for arealdelens planbestemmelser og retningslinjer for Marka.

I byggesonen er vi opptatt av følgende:

- I byggesonen skal alle grupper i befolkningen, inkludert dem som i større grad møter barrierer i friluftslivet, ha god og trygg tilgang til natur- og friluftslivsområder i nærområdene. Dette er viktig for å ivareta livskvalitet og folkehelse i møte med vekst og fortetting.
- Viktige natur- og friluftslivsområder må ikke bygges ned, av hensyn til naturmangfold, friluftsliv, livskvalitet og folkehelse. Dersom nedbygging ikke kan unngås, bør det stilles krav om avbøtende tiltak for å sikre naturmangfold og friluftslivsområder.
- Natur i byggesonen, som tilfredsstiller kravene i naturmangfoldloven, bør vernes.

Andre viktige natur- og friluftslivsområder i byggesonen bør sikres gjennom kommuneplanens arealdel, blant annet ved bruk av hensynssoner, planbestemmelser og arealformål som LNF og grønnstruktur m.m.

- Ved vern, sikring o.l. må det tas hensyn til områdets betydning for friluftsliv og idrett. Aktiviteter og nødvendig tilrettelegging som ikke har vesentlig negativ virkning på verneverdiene, bør vurderes tillatt.
- Kommunene bør planlegge for, etablere og sikre sammenhengende nettverk av turveier i byggesonen, inkludert nærområdene i Marka.
- Kommunene bør ha ambisjon om gjenåpning av vassdrag.
- Byggetiltak langs vassdrag bør unngås, og kommunene bør fastsette, som en bestemmelse i kommuneplanens arealdel, et byggeforbud, for eksempel på 20 meter i hovedvassdrag og 12 meter i sidevassdrag.
- Turveisystemene bør være godt merket og skiltet, særlig fra kollektivknutepunkter og til viktige natur- og friluftslivsområder.
  Planer bør utarbeides i tråd med Miljødirektoratets prosjekt "Friluftslivets ferdselsårer", der det også kan søkes støttemidler.
- Alle skal ha god og trygg tilgang til natur- og friluftslivsområder i nærområdet, inkludert Marka som også fungerer som nærfriluftslivsområde for mange. Avstand og tilgjengelighet skal tilpasses grupper som er særlig avhengige av trygghet og nærhet, som barn, eldre og personer med funksjonsnedsettelser.

- Natur- og friluftslivsområder bør tilby et variert og motiverende tilbud for ulike grupper, som barn, unge, eldre, innvandrere og personer med funksjonsnedsettelser.
- Områdene bør ha varierende grad av tilrettelegging, fra høyt tilrettelagte områder for aktivitet og idrett til lite tilrettelagte områder for naturopplevelse, stillhet og ro.
- I vekst- og fortettingsområder er det særlig viktig med helhetlig planlegging for god og trygg tilgang til natur- og friluftslivsområder med et variert tilbud.
- Viktige friluftslivsområder bør ha egnet arealformål. I sine bestemmelser for grønnstruktur bør kommunen tydeliggjøre premisset om at grønnstruktur skal være tilgjengelig for allmennheten.
- Det bør avsettes områder (parker) som kan brukes til friluftsliv, naturopplevelse og fysisk aktivitet for alle grupper i befolkningen, og spesielt barn, unge, eldre og personer med funksjonsnedsettelse. Trygg og enkel adkomst til grøntområder er viktig, og innbyggerne trenger areal med ulike størrelser, kvaliteter og funksjoner. Det er nødvendig med et visst areal for å sikre gode flater til arealkrevende aktiviteter som for eksempel aking og ballspill, eller større grønne areal for å oppnå den roen som opphold og ferdsel i et større grøntområde kan gi, med de positive effekter dette har for mental og fysisk helse.
- Bestemmelser og retningslinjer må ivareta behovet innbyggerne har for små, mellomstore og store parker (natur- og friluftslivsområder) i utviklingsområdene. Videre bør det vurderes om det er behov for bestemmelser og eller retningslinjer som har som formål å unngå at parker i allerede etablerte boligområder får en overbelastning/underkapasitet ved fortetting.
- Det bør planlegges for at barn og unge har kort vei å gå til hverdagsaktiviteter som foregår utendørs. For å sikre at befolkningen har gode muligheter til å drive friluftsliv og fysisk aktivitet hele året, må det tilrettelegges for varierte friluftslivsaktivitet i alle sesonger (eks. skøyting, aking, ballspill på løkka, sykling osv). At et nytt leke- og rekreasjonsareal utformes for allsidig aktivitet og rekreasjon i alle sesonger, bør være en skal-bestemmelse.

Lykke til med videre prosess!

Med vennlig hilsen

Reidun Bolsø (sign.) Hans-Petter Aas (sign.)

Generalsekretær Styreleder

Oslo og Omland Friluftsråd

Regionkontor landbruk Lørenskog, Oslo og Rælingen

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av planforslag - kommuneplanens arealdel 2026-2038

Vi takker for muligheten til å uttale oss til den viktige planen som kommuneplanens arealdel er. I vår uttalelse er bakgrunnen todelt:

1) De globale klimaendringene påvirker landbruket, og spesielt skogbruket påvirkes gjennom tørke med fokus på tørketolerante treslag og klimavirkninger. Skogsveger må bygges mer solid enn før med vekt på naturfare og klimatilpasning. Fokuset er sterkere på klimasmart skogbruk i det som er en næring med langsiktighet, siden trær vokser i generasjoner før de kan felles. Vektlegging på klima i avskoging og bygging er derfor svært viktig. Nedbygging av arealer er i utgangspunktet ikke klimavennlig.

2) Skog og jordbruk utgjør viktige elementer for hverdagstrivsel, folkehelse og beredskap. Landskapsbilde og – opplevelse er en viktig del av det. Grønnstruktur i bebyggelsen er derfor også viktig. Vi nevner blågrønnstruktur sin betydning for overvannshåndtering, naturmangfold, naturopplevelser og rekreasjon.

Vi har derfor følgende korte innspill og synspunkter som vi ber om ytterligere vurdering av og vekt på:

1) Mulighet for grønne hager på toppen av boligblokker og eventuelt i grønne utearealer mellom blokker. Vi har prosjekter med vekt på parsellhager som vi ser positiv betydning for folk i alle aldre med mulighet for ureist mat, samhold/fellesskap og trivsel. Kontakten med natur er viktig. Vi ønsker økt vektlegging på parsellhager og blågrønnstruktur i boligbebyggelse, og det kan være kvalitet og kvantitet og må vurderes i hvert enkelt tilfelle.

2) Grønne «lunger» eller grupper med trær blant boligblokker, spesielt i kjernesentrum. En overordnet grønnstrukturplan bør ligge til grunn for en kommuneplans arealdel.

3) Regionkontor landbruk støtter strategien med høy arealeffektivitet ved utvikling av boligbebyggelse, forretnings- og næringsarealer samt teknisk infrastruktur. Dette er svært viktig i et langsiktig perspektiv for å kunne fortsette å beskytte Marka og landbruksområder generelt mot utbygging og utbyggingspress. Befolkningen i kommunen vil øke vesentlig framover, ifølge Statistisk sentralbyrå, og høy arealeffektivitet er derfor essensielt viktig og må hensyntas.

Med hilsen

Regionkontor landbruk

Knut Samseth, Lisbet Hougaard Baklid

Landbrukssjef rådgiver

Riksantikvaren

Hei, vi har mottatt ovennevnte varsel om høring og offentlig ettersyn av planforslag.

Det er fylkeskommunen som representerer kulturmiljøforvaltningen i saker etter plan- og bygningsloven.

Riksantikvaren vil kun uttale seg på forespørsel fra fylkeskommunen, og da direkte til fylkeskommunen, dersom planarbeidet kan få virkning for kulturminner som Riksantikvaren har førstelinjeansvar for.

Eventuelle merknader fra direktoratet vil bli innarbeidet i fylkeskommunens uttalelse.

Vi legger til grunn at varselet også er sendt til Akershus fylkeskommune.

ROAF

INNSPILL TIL: KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2026-2038 - HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN AV PLANFORSLAG - LØRENSKOG KOMMUNE

Vi viser til brev datert 09.02.2026 vedrørende ovennevnte sak

ROAF ønsker en helhetlig og effektiv avfallshåndtering som forebygger forurensning og sikrer gode tjenester til innbyggerne. For å lykkes med dette må det planlegges for avfallsløsninger i alle ledd, og det er viktig at aktuelt planverk sees i sammenheng. Det må sikres tilstrekkelig areal for å tilby gode tjenester til både innbyggere og næringsliv, slik at avfallshåndtering forblir en integrert del av fortetting og utvikling i Lørenskog kommune.

Forventet befolkningsvekst vil medføre økte avfallsmengder både fra husholdninger og næringsliv, særlig i sentrumsnære områder. Samtidig strammes kravene til sortering og ombruk inn. Derfor er det avgjørende at avfallsløsninger og tilhørende infrastruktur integreres i planverket, slik at Lørenskog kommune kan nå sine utsorteringsmål etter avfallsforskriften § 10a, og at renovasjonsteknisk veileder og vedtatt renovasjonsnorm etterleves og kontrolleres.

Lørenskog kommune skriver innledningsvis at kommuneplanens arealdel skal bidra til at Lørenskog kommune utvikler seg i tråd med kommunens vedtatte arealstrategi, visjon og satsinger i kommuneplanens samfunnsdel. Arealdelen skal legge til rette for bolig- og næringsutvikling og etablering av offentlige tjenester på en måte som sikrer: Arealeffektivitet, lavt transportbehov, bevaring av landbruks-, natur- og friluftsområdene, grønne lunger og forbindelser i byggesonen, høy, funksjonell og estetisk kvalitet i de bygde omgivelsene og at godt bomiljø ivaretas.

Lørenskog kommune står nå i en sentral posisjon til å sikre bærekraftige og fremtidsrettede avfallsløsninger gjennom revideringen av kommuneplanens arealdel. I den forbindelse ønsker ROAF å komme med følgende konkrete innspill:

1. Areal til avfallshåndtering må prioriteres i videre utvikling i kommunen

• Avfallshåndtering bør være en naturlig, forutsigbar del av hverdagslige tjenestetilbud for innbyggerne i Lørenskog kommune.

2. Kommunen må tilrettelegge for effektive fellesløsninger i tettbygde områder

• For å sikre effektiv, trygg og miljøvennlig innsamling av husholdningsavfall bør hele boligfelt planlegges med fellesløsning fremfor individuelle dunker – uavhengig av boligtype. Dette gir bedre håndtering i fortettingsområder, reduserer behovet for tungtransport og dermed utslipp, samt avlaster veier som ikke er dimensjonert for store kjøretøy.

• Fellesløsninger bidrar også til et ryddigere gatebilde og økt sikkerhet for myke trafikanter, særlig vinterstid når fremkommeligheten er utfordrende og rygging bør unngås. Dette må sees i sammenheng med annet planverk, spesielt med tanke på adkomst, veiareal, snødeponier og snuplasser for større kjøretøy.

• Avfallsløsninger og krav til infrastruktur må også vurderes opp mot demografiske endringer – spesielt med tanke på en økende andel eldre.

• Økt trafikk og fortetting vil gjøre avfallsinnsamling mer krevende. Lovpålagt innsamling av husholdningsavfall bør derfor prioriteres på linje med kommunale kjøretøy for å unngå unødvendig rygging av renovasjonsbiler.

3. Kommunen må sikre at og renovasjonsnorm følges i byggesaker

• Effektive avfallsløsninger forutsetter god tilgjengelighet og forutsigbarhet, både for innbygger og innsamler.

• Kommunen skal ikke utstede brukstillatelse før avfallsløsninger er godkjent i henhold til gjeldende veileder og teknisk norm.

• ROAF skal rådføres i saker der nye bygg etableres.

• Det bør innføres en tydelig bestemmelse i kommuneplanens arealdel med hjemmel i planog bygningsloven § 11-9, som gir kommunen adgang til å stille krav til avfallsløsninger, og som sikrer at disse fremgår av reguleringsplan og plankart.

• I tillegg må det planlegges for hensiktsmessig avfallslogistikk.

• Statlige planretningslinjer (FOR-2025-01-24-69) bør ses i sammenheng med renovasjon og legges til grunn for videre planarbeid.

4. Kommunen må tilrettelegge for fremtidsrettet avfallshåndtering

• Avfallshåndtering og tilhørende areal må ivaretas ved utvikling av næringsarealer.

• Kommunen må etterstrebe tilgjengelighet for mobile og midlertidige avfallsløsninger, spesielt vinterstid.

5. Forslag til bestemmelser om avfall i kommuneplanens arealdel

• For ny bebyggelse, eller ved rehabilitering av eksisterende bebyggelse, skal det velges avfallsløsninger som fremmer effektiv innsamling, avfallsminimering, ombruk og gjenvinning. Avstand og tilgjengelighet mellom boenhet og leveringspunkt skal være i henhold til overordnet teknisk forskrift.

• Avfallsløsninger skal fremgå av planforslaget, og renovasjonsteknisk plan (RTP) skal være vedlagt komplett planforslag. Det skal etableres avfallsoppsamlingsløsninger i tråd med gjeldende renovasjonsnorm.

• Kommunen kan stille krav om felles avfallsløsning for tilgrensende boligfelt. I områder med krav om områderegulering kan kommunen kreve samlet løsning for avfallshåndtering i hele området.

• Ønskede avfallsløsninger og dimensjonering beskrevet i gjeldende renovasjonsteknisk veileder og renovasjonsnorm følger antallet boenheter i et utbyggingsområde, ikke per bygg eller byggetrinn. Ved utforming av nye reguleringsplaner gjelder kravet for antallet nye boenheter i planområdet.

• Avfallshåndtering i anleggs- og driftsfasen skal alltid gjennomføres slik at miljøpåvirkningen blir minimal.

• ROAF stiller seg kritisk til at renovasjon foreslås lagt som retningslinje i § 6.4. Retningslinjer er ikke juridisk bindende, og gir ikke tilstrekkelig grunnlag for å sikre etablering av nødvendig renovasjonsteknisk infrastruktur før utbygging tas i bruk. ROAF anbefaler derfor at krav til avfallsløsninger og renovasjonsteknisk infrastruktur fastsettes som bindende bestemmelser med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-9 nr. 3.

• Renovasjon/avfallssystem må nevnes som en del av nødvendig infrastruktur i bestemmelsenes § 3. Rekkefølgekrav og vilkår for å etablere samfunnsservice, grønnstruktur og teknisk infrastruktur jf. Pbl. § 11.9 nr. 3, i henhold til prop. 115 L. Forslag til bestemmelsestekst som inkluderes:

«Nye områder for boligbebyggelse kan ikke bygges ut før nødvendig infrastruktur (atkomstvei, vannforsyning, avløpsløsning, avfallssystem, elektrisitetsforsyning, bredbånd, samt felles lekeplasser og uteoppholdsareal, o.l.) er sikret etablert i reguleringsplan og eventuelt gjennom utbyggingsavtale. Samme krav gjelder for eksisterende, men ikke ferdig utbygde boligområder.»

6. Gjenvinningsstasjon

• Vi viser til tidligere arbeid knyttet til etablering av gjenvinningsstasjon, herunder gjennomført kartlegging, KVU og vurdering av aktuelle lokaliseringer. Det vises til tidligere oversendte innspill fra ROAF som vedlagt. Underlagsmateriale, herunder KVU, kan oversendes ved behov.

• Vi legger til grunn at innspill og foreliggende kunnskapsgrunnlag inngår i kommunens vurdering av videre planprosess, og at eventuelle prioriteringer eller avgrensninger skjer på et saklig og dokumentert grunnlag.

Utdrag av vedlagt innspill med foreslåtte punkter:
Det foreslås at kommunen:

1. *Avsetter egnet areal til gjenvinnings- eller ressursstasjon i arealdelen.*
2. *Legger til rette for fleksible, trinnvise løsninger – eksempelvis urbantilpasset gjenvinningsstasjon i første byggetrinn.*
3. *Inkluderer mulighet for samlokalisering med henteordning og ombrukstjenester, slik KVU anbefaler.*
4. *Prioriterer beliggenhet med god tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivtransport.*

Avslutningsvis er ROAF svært positive til at renovasjon er tydelig nevnt i kommuneplanen og kommunens ambisjon om å fokusere på renovasjon i kommuneplanen.

ROAF stiller gjerne til disposisjon med rådgivning og bistand i det videre arbeidet med rullering av kommuneplanen, og ser frem til et godt samarbeid.

Vi ser frem til å følge arbeidet deres videre, og ønsker dere lykke til.

Med hilsen

Ole-Aksel Sæhlie
Rådgiver

Ellen Thomsen Halaas
Avdelingsdirektør

Ruter AS

Ruter viser til offentlig ettersyn av planforslaget til kommuneplanens arealdel for Lørenskog kommune. Ruter har et regionalt ansvar for kollektivtrafikk, og vårt mål er å bidra til at persontransport tas med kollektivtransport, gange og sykkel i tråd med nullvekstmålet og regionale planer for areal og transport.

I Ruter jobber vi for bærekraftig bevegelsesfrihet. Et "universelt utformet kollektivtilbud" kjennetegnes ved at det er utformet slik at alle kan bruke de samme løsningene på en likestilt måte, uten behov for særskilte tiltak. For å få til dette er vi avhengige av at alle bidrar med det de kan av infrastruktur og annen tilrettelegging.

1. Overordnede merknader
Ruter mener at kommuneplanens arealdel i stor grad følger opp føringer fra regional plan for areal og transport, ved å styrke fortetting og konsentrert utbygging i de påpekte utviklingsområdet. Dette er viktige grep for å redusere behovet for bilbruk og for å gjøre gange, sykkel og kollektivtrafikken attraktiv.

Samtidig mener Ruter at planforslaget bør styrkes med klarere krav til arealer og bestemmelser som sikrer fremkommelighet og infrastruktur for kollektivtrafikk. Det er avgjørende for transporttilbudets punktlighet og attraktivitet at kollektivtransportens behov omtales tydelig i både arealstrategier og juridisk bindende bestemmelser.

For å nå nullvekstmålet, og at det fremtidige reisebehovet i Lørenskog skal dekkes av grønne mobilitetsformer, er det avgjørende av flere sykler og går. Dette forutsetter en sentrert utvikling rundt eksisterende og framtidig utviklingsområder. For at flere skal velge bort bilen til fordel for kollektivtransport, er det viktig å prioritere tiltak som setter behovene til grønne mobilitetsformer øverst. Dette gjelder både fortetting rundt eksisterende knutepunkt slik at flere sykler eller går, men også tiltak som skaper god fremkommelighet for buss og et effektivt og punktlig kollektivtilbud.

I fremtiden kan dette innebære å redusere antall parkeringsplasser i Lørenskog sentrum som et virkemiddel for å fremme grønne mobilitetsformer. Ruter støtter innstrammingen i parkeringsnormen, men vil anbefale å fjerne minimumsnormen for parkering i alle områder i Lørenskog.

Ruter ser positivt på at planbestemmelsene stiller krav om mobilitetsplan ved større utbygging eller ved vesentlig trafikkbelastning. Mobilitetsplanen må ivareta nærhet til kollektivtilbudet og fastsette tydelige mål for å fremme gange, sykling og kollektivtransport.

2. Infrastruktur for buss
Ruter ber om at kommuneplanen legger til rette for at holdeplasser utformes universelt og med tilstrekkelig areal, slik at de møter krav til universell utforming og trafikksikkerhet. Dette betyr å sette av mer midler til oppgraderinga av holdeplasser på kommunal vei. Tilgjengeligheten og trygge gangveier til holdeplassene er også viktige, spesielt for skolebarn. Vi foreslår at det for anlegg til kollektivtransport legges inn bestemmelse som henviser til Ruter sin “Standard for bussinfrastruktur”:

2.1. Endeholdeplasser
Det er behov for å sikre snu- og reguleringsplasser (endeholdeplasser) for buss som er et viktig

ledd i at hele kollektivsystemet skal fungere. Uten tilstrekkelig areal og infrastruktur i utviklingsområder Lørenskog stasjonsområde (på toppen av Ødegaards vei), Lørenskog sentrum og Ahus, vil Ruter ikke ha mulighet til å forsterke kollektivtilbudet i tråd med de fremtidige befolkningsprognosene som ligger til Lørenskog kommune. Reguleringsplasser i umiddelbar nærhet til første eller siste stopp gir betydelige økonomiske og miljømessige besparelser, effektiviserer busstilbudet og bidrar til bedre arbeidsforhold for sjåførene. Tilgang til pause- og toalettfasiliteter for sjåførene inngår som en del av reguleringsplass. Ruter opplever at ivaretakelse og prioritering av slike forhold i plansaker ofte er utfordrende, spesielt i konkurransen om gateareal.

2.2. Bussanlegg
Det planlegges for nytt bussanlegg på Kloppaveien. Anlegget består av vaskehall, verksted, ladeinfrastruktur og fasiliteter for personalet. For at busstilbudet i Lørenskog skal fungere optimalt, og at bussene som kjører fra anlegget og til sin første avgang skal være i tide, er det viktig at fremkommeligheten ut fra anlegget sikres.

2.3. Elektriske busser
Med elektrifisering av bussflåten fører dette også med seg tyngre busser. Tyngre busser, sammen med andre tunge, elektriske kjøretøy, vil i årene fremover slite mer på veiene. Det er derfor viktig at kommunen setter av nok midler i sine drift- og vedlikeholdsbudsjetter til å hensynta denne ekstra slitasjen. Når det gjelder holdeplasser med mange passasjerer, eller endeholdeplasser der bussene står over lengre tid kan det være hensiktsmessig å forsterke bussoppstillingsplass med betong eller annet slitesterkt materiale som tåler den tyngre vekten.

2.4. Sykkelparkering ved holdeplasser
Dimensjoneringen bør være behovsbasert, med utgangspunkt i passasjertall, nærliggende målpunkter og antall boliger innenfor normal sykkelavstand fra holdeplassen. Tilgjengelighet av egnede arealer bør også vurderes, samt muligheten for fremtidig utvidelse av sykkelparkeringen dersom etterspørselen øker. Minimumskrav ved holdeplassene kan føre til overkapasitet og ubrukt sykkelparkering, slik man har sett ved sykkelhotellet på Lørenskog bussterminal.

3. Fremkommelighet for buss
God fremkommelighet er en forutsetning for å kunne tilby et forutsigbart, effektivt og attraktivt kollektivtilbud. Fremkommelighet for kollektivtrafikken handler om effektiv fremføring, kort og stabil reisetid, og høy pålitelighet. God fremkommelighet bidrar til et velfungerende kollektivsystem, som igjen er avgjørende for at flere velger å reise kollektivt i stedet for å bruke privatbil. Ruter understreker at god fremkommelighet er en forutsetning for et konkurransedyktig kollektivtilbud.

Fremkommelighetstiltak gir samtidig god ressursutnyttelse og reduserte driftskostnader.

Behovet bør omtales i retningslinjer for utviklingsområder. Det er utfordringer knyttet til fremkommelighet for buss i Lørenskog sentrum, Ahus området og Visperud. Vi ber kommunen om å igangsette et prosjekt for å redusere bilandelen rundt Skåresletta, med mål om å øke bussfrekvensen langs denne gaten. Med dagens ÅDT er det vanskelig å tilby et attraktivt tilbud for Lørenskog innbyggere og besøkende langs den nye hovedgaten.

4. Høystandard kollektivtrasé og T-banetrasé
Kollektivtraseen er vist med juridisk linje i plankartet. For å øke forutsigbarheten for fremtidig utvikling anbefaler Ruter at kommunen i tillegg vurderer å etablere en hensynssone langs traseen. Dette vil synliggjøre mulig arealbeslag og sikre at nye tiltak og bebyggelse ikke kommer i konflikt med traseens utforming og bussprioritering.

Beskrivelsen av Høystandard kollektivtrasé i retningslinjene for utviklingsområdene i kapittel 33 bør styrkes. Dette er særlig relevant for Visperud, Lørenskog sentrum og Ahus/Nordbyhagen. I Lørenskog sentrum må utformingen av fv. 1519 Solheimveien sikre kollektivtrafikkens fremkommelighet langs den planlagte kollektivtraseen. Ved utvikling rundt bussterminalen og langs Solheimveien må Tbanestasjon, kollektivtrasé, mobilitet, bymessig utforming og bokvalitet ses i sammenheng.

Det har vært et godt samarbeid mellom Lørenskog kommune og Ruter om utredning og avklaring av T-banetraseen. Ruter støtter at traseen innarbeides i kommuneplanens arealdel som hensynssone.

5. Avslutning
Ruter mener at kommuneplanens arealdel er i tråd med føringer fra Regional areal- og transportplan for Oslo og Akershus. Vi ber om at planens arealstrategier og bestemmelser styrkes, slik at kollektivtransportens behov for fremkommelighet og infrastruktur ivaretas på en klart og forpliktende måte. Vi ber også om at gang- og sykkelprosjekter samt tiltak for å begrense bilbruk styrkes ytterligere.

Ruter er positiv til dialog og samarbeid i det videre arbeidet.

Med hilsen

Ruter As

Sari Wallberg
Almudena Díaz Camacho

Leder Plan og Infrastruktur
Prosjektleder areal og infrastruktur

Rælingen kommune

Høringsuttalelse til planforslag - Kommuneplanens arealdel - Lørenskog kommune 2026-2038

Høringsuttalelse til planforslaget for Kommuneplanens arealdel – Lørenskog kommune 2026-2038 oversendes etter vedtak i kommuneplanutvalget.

Kommuneplanutvalgets behandling av sak 4/2026 i møte den 13.04.2026:

Behandling
Kari Blomsø (FRP) fremmet på vegne av FRP og KON følgende endringsforslag til vedtak:
Hele ny parkeringsnorm kapittel fjernes i uttalelsen.

Votering:
Forslag fra Blomsø fikk 4 stemmer, (2H, KON, FRP), forslaget falt.
Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak
Rælingen kommune tar planforslaget for Kommuneplanens arealdel i Lørenskog kommune til orientering og ønsker å komme med følgende merknader.

Generelt støtter vi innholdet i planforslaget, da dette i stor grad samsvarer med Rælingen kommune sine overordnede føringer. Vi mener planforslaget er grundig og setter fokus på viktige samfunnsutfordringer i dag.

Vi ønsker spesielt å komme med innspill på disse temaene:
• Løvenstad - Kurland
• Mobilitetsutfordringer
• Grønnstruktur
• Sosiale boformer
• De viktigste endringene

Løvenstad-Kurland

Lørenskog kommune har 5 utviklingsområder der hovedvekten av all ny utbygging vil skje. Dette er i tråd med overordnete føringer for utvikling. Rælingen kommune har tilsvarende et utviklingsområde/prioritert vekstområde på Løvenstad som tangerer kommunegrensen mot Lørenskog. En tettstedsutvikling på Løvenstad vil påvirke innbyggere som bor på Kurland i Lørenskog kommune. Områdene er nært knyttet sammen, og eneste adkomst til Kurland går gjennom Løvenstad.

Medvirkning med innbyggere i forbindelse med utvikling av Løvenstad, der også innbyggere i Lørenskog deltok, viser at innbyggere på Kurland også benytter tjenester som dagligvarebutikk og spisesteder på Løvenstad i dag, og de er opptatt av hvordan Løvenstad utvikles. Når Løvenstad utvikles som et lokalsenter med flere nærfunksjoner vil dette også gi et bedre tilbud til innbyggere i Lørenskog kommune. Dette vil kunne påvirke hverdagen og hverdagsreiser for innbyggere på Kurland.

I dag er det opprettet et samarbeid mellom kommunene i forbindelse med et tilbud til barn og unge i de to kommunene. Ungdomshuset som ligger i Lørenskog, er åpent også for barn og unge som bor på Løvenstad i Rælingen kommune. Da dette huset ligger så å si i

kommunegrensen er dette et eksempel på at et godt samarbeid om ulike tilbud og tjenester er noe begge kommunene vil ha nytte av.

Vi vil rette et fokus på at det er viktig at kommunene samarbeider på tvers og på den måten ser sammenhenger på ulike områder. Det kan være tjenester og tilbud til innbyggerne, slik som ungdomshuset, men også fysiske forhold som forbindelseslinjer for mobilitet.

Mobilitetsutfordringer

Sandbekkvegen går gjennom Løvenstad, og er eneste adkomst til Kurland. Da denne veien vil utvikles som en gate i årene som kommer med en mer bymessig utforming, vil dette også påvirke innbyggere i Lørenskog. All vekst skal tas med gange, sykkel eller kollektiv, og vi ser at vi i Rælingen kommune også må jobbe for å tilrettelegge for bedre alternativer enn privatbilen også for eksisterende boliger. Dette vil også gjelde i Lørenskog.

Rælingen kommune vil bemerke viktigheten av å få opparbeidet bedre forbindelseslinjer for gående og syklende på tvers av kommunegrensen, og det ønskes et bedre samarbeid mellom kommunene for å få til disse forbindelsene. I forbindelse med utviklingen av tettstedet Løvenstad jobbes det med en forbedret gang- og sykkelakse inn mot Lillestrøm by, og dette kan også forbedres videre inn i Lørenskog kommune.

Også det å få et bedre kollektivtilbud til svært bilbaserte boligområder i dag er noe vi ønsker et samarbeid om. I Lørenskog har vi Løvenstad og Blystadlia, mens Kurland ligger mellom disse. Begge kommunene bør jobbe for å få hyppigere avganger med buss til disse områdene.

Ahus, som en viktig arbeidsplass for innbyggere også i Rælingen kommune, må kunne nås med buss, sykkel eller gange, og forbindelseslinjer på tvers av kommunene vil være viktig dersom privatbilen skal velges bort.

Vi vil også bemerke viktigheten av å holde parkeringsdekningen så lav som mulig ved nye boliger.

Grønnstruktur

I sammenheng med ønsket om bedre forbindelseslinjer for mobilitet på tvers av kommunene ønsker vi også å kommentere at sammenhengende grønnstruktur bør være et fokus på tvers av kommunene.

Sosiale boformer

Rælingen kommune vil bemerke at arbeidet knyttet til sosiale boformer er et svært viktig tema, som vi støtter og vil følge med på.

De viktigste endringene

Da Lørenskog kommune ønsker spesielt dialog og tilbakemeldinger om de foreslåtte endringene i planforslaget, har vi også noen kommentarer på de viktigste endringene i forslaget:

Tydeligere bestemmelser om blant annet naturmangfold og store trær
Rælingen kommune er opptatt av sammenhengende grønnstruktur og gode forbindelser for gående og syklende knyttet til disse. Dette er for å gjøre det mer attraktivt å velge bort privatbilen i hverdagen. Vi støtter derfor i strek grad Lørenskog sine retningslinjer om

sammenhengende grønne ferdselskorridorer, møteplasser og rekreasjonsområder skal binde boområder sammen med hverandre, Marka og andre målpunkt. Rælingen vil gjerne invitere til et tettere samarbeid om slike forbindelser på tvers av kommunegrensen.

Ny parkeringsnorm
Rælingen kommune er opptatt av at antall parkeringsplasser ved nye boliger holdes lavt for å begrense all ny trafikk. Vi ser at Lørenskog deler inn krav til parkeringsdekning etter to soner der en er for utviklingsområder og den andre er for resten av kommunen. Vi bemerker at det er samme parkeringskrav for frittliggende småhusbebyggelse i begge sonene. Vi mener at kommunen burde satt et lavere tall for spesielt sone A her, da det er uheldig at det er samme antall i begge sonene.

Oppdatert hensynssone knyttet til T-banen
Rælingen kommune har ingen bemerkninger knyttet til dette.

Bedre tilrettelegging for sosiale boformer
Rælingen kommune bemerker at arbeidet knyttet til sosiale boformer er et svært viktig tema, som vi støtter og vil følge med på.

Justert utnyttelsesgrad i småhusområdene
Rælingen kommune bemerker at en slik justering virker hensiktsmessig for bedre forutsigbarhet.

Styrket arealstrategi med innføring av arealnøytralitet
Rælingen kommune støtter innføring av arealnøytralitet der det ikke legges til rette for nye byggeområder utenfor byggesonen.

Arealnøytralitet betyr å unngå å bygge ned natur ved å fortrinnsvis gjenbruke og fortette allerede nedbygde arealer. I 2024 finnes det ikke en omforent, offisiell definisjon av arealnøytralitet. Ettersom restaurert natur ofte har en annen og lavere kvalitet enn bevart natur, er det viktig å følge tiltaks-hierarkiet og først og fremst unngå å bygge ned natur, og deretter avbøte, restaurere og kompensere.

Med hilsen

Lena Hammer
plan- og bygningssje

Skiforeningen – foreningen til ski-idrettens fremme (x)

Innspill til kommuneplanens arealdel

Vi viser til kommuneplanens arealdel som nå er på høring, og især temakartet for planlagte løyper i kommunen i den kommende perioden. Skiforeningen synes det er svært gledelig at kommunen ønsker å videreutvikle løypetilbudet til glede for innbyggerne i kommunen. Dersom det er behov for en prioritering av løypetiltakene vil vi anbefale å prioritere løypene som vil binde sammen løypenettet i Lørenskog med nabokommunene (f.eks. brun og grønn løype som vil koble sammen eksisterende svart løype med lysløypen fra Mariholtet og bebyggelsen i Oslo).

Skiforeningen har ansvar for preparering av rundt 2200km løyper i Oslo og omegn. I Lørenskog kommune har vi ansvar for skilting og samarbeider med kommunens løypemannskap der vårt løypenett og kommunens områder møtes. Vi ser frem til et fortsatt godt samarbeid med kommunen, slik at vi sammen kan legge til rette for gode friluftsopplevelser for innbyggerne i Lørenskog.

Med vennlig hilsen SKIFORENINGEN - FORENINGEN TIL SKI-IDRETTENS FREMME

Elisabeth Uhlig-Nordølum Fagansvarlig markapolitikk

Statens vegvesen

Høring og offentlig ettersyn av planforslag - kommuneplanens arealdel 2026-2038 - Lørenskog kommune

Vi viser til oversendelse av 1 3.02.26 og våre tidligere innspill.

Planen viser mindre endringer av plankartet som ikke berører vårt ansvarsområde direkte.

Innstramming av parkeringsnormene har vært en egen prosess i forkant av høringen av kommuneplanen. Vi merker oss at kommunen har foretatt en mindre liberalisering av kravene fra forslaget i parkeringsutredningen.

Erfaringsmessig er parkeringsregulering et av de mest effektive virkemidlene kommunen har for å redusere trafikkgenereringen i kommunen.

Spesielt i den søndre delen av kommunen, hvor det har vært og fortsatt forventes stor utbygging, er mye av samlevegnettet overbelastet. Samtidig kan det ikke forventes vesentlig utbygging av vegnettet i kommuneplanperioden. Buss er i dag og i mange år framover eneste kollektivmiddel i disse områdene. For å sikre bussen en forutsigbar framkommelighet er det derfor viktig å redusere bilbruken.

Vi henstiller derfor til kommunen å stramme inn parkeringsnormene og i tillegg avgiftsbelegge parkering. Dette bør suppleres med andre lokale tiltak for å gjøre det mindre attraktivt å velge bil for daglige gjøremål

Statens vegvesen
Transport og samfunn

Med hilsen

Anders Olav Hagerup
Seksjonssjef

Arne Kolstadbråten

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE, Postboks 1 200 Sentrum, 01 07 OSLO

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS, Postboks 325, 1 502 MOSS

Statnett (x)

Høringsuttalelse - Planforslag - Kommuneplanens arealdel - 2026-2038 - Lørenskog kommune

Statnett viser til varsel datert 13.02.2026 om høring og offentlig ettersyn - Planforslag - Kommuneplanens arealdel - 2026-2038 - Lørenskog kommune.

Statnett eier, drifter og utvikler det norske transmisjonsnettet – hovednettet i strømforsyningen. Transmisjonsnettet består av ca. 200 transformatorstasjoner og ca. 12000 km kraftledninger over hele Norge, foruten ledninger og sjøkabler til utlandet.

Statnett eier og drifter følgende transmisjonsnettanlegg i LØRENSKOGKOMMUNE:

- Røykås transformatorstasjon
- 300 kV-ledningen Frogner - Follo
- 420 kV-ledningen Røykås - Ulven
- 300 kV-ledningen Røykås - Tegneby
- 300 kV-ledningen Røykås - Fåberg
- 300 kV-ledningen Frogner - Røykås

Vedlagt er et oversiktskart som viser Statnetts anlegg i LØRENSKOGKOMMUNE.

Vi gjør oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas nødvendige hensyn til drift og utvikling av Statnetts transmisjonsnettanlegg.

Statnett har igangsatt prosjekter for oppgradering av transmisjonsnettet i LØRENSKOGKOMMUNE. Se nærmere om dette under overskriften Utvikling av strømnettet.

Statnetts merknader følger under. Statnett ber om å være høringspart i det videre planarbeidet.

Felles for elektriske anlegg - inntegning i plankart
Transmisjonsnettanleggene er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), jf. energiloven § 3-1 første ledd.

Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, jf. plan- og bygningsloven § 1-3, og for slike anlegg kan det ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema.

Utgangspunktet er derfor at transmisjonsnettanlegg i en kommuneplan/reguleringsplan ikke skal inntegnes som eget planformål, men innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser, jf. plan- og bygningsloven § 11-8 d) og § 12-6. Det vises dessuten til NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige interesser innen NVEs saksområde i arealplanlegging, kapittel 5.

Hensynssonene for kraftledninger må være identiske med de respektive ledningenes byggeforbudsbelter. Bredden på byggeforbudsbeltet for hver av transmisjonsnettledningene i LØRENSKOGKOMMUNE er slik:

- 420 kV-ledningen Frogner - Follo 38 meter*
- 300 kV-ledningen Røykås - Tegneby 38 meter
- 300 kV-ledning Røykås - Ulven 38 meter
- 300 kV-ledningen Røykås – Fåberg 38 meter
- 300 kV-ledningen Frogner – Røykås 38 meter

Digitale geografiske data for hensynssoner for transmisjonsnettet finnes hos geonorge.no her:
Byggeforbudssoner kraftledninger - Kartkatalogen

NB! For 420 kV-ledningen Frogner - Follo ber vi om at hensynssonen settes til 40 meter, da dette er vanlig bredde på dette spenningsnivået og er nødvendig for en eventuell fornyelse av ledningen.

Bestemmelser til planen
Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngrepen i terrenget som medfører endring av overdekningen over jordkabler/mastejording eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

Statnett ber derfor om at følgende bestemmelse knyttes opp mot hensynssonene for transmisjonsnettledningene:
Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.

Utvikling av transmisjonsnettet
Ny transformatorstasjon planlegges nord for dagens Røykås stasjon. Å etablere en ny stasjon vil redusere risikoen for svekket forsyningssikkerhet og gi økt transformeringskapasitet for underliggende nett i området. Det kan også være nødvendig å vedlikeholde dagens Røykås stasjon da vi ser behov for å beholde 300 kV-anlegget i Røykås frem til vi har hevet spenningen i Oslo til 420 kV. Dagens Røykås stasjon ligger i Lørenskog kommune. Ny stasjon nord for Røykås vil inngå i meldingen som sendes for ny 420 kV forbindelse mellom Gran og Oslo, det inkluderer to stasjonsalternativer som begge ligger utenfor Lørenskog kommune: Djupdalen i Lillestrøm kommune og Starveien i Oslo kommune.

Alternativ Starveien krever ledningsomlegging i Lørenskog kommune for å gjøre plass til ny 420 kV forbindelse fra Gran. Ledningsomleggingen gjelder strekningen mellom Djupdalen og Starveien. Det går to 300 kV transmisjonsnettledninger gjennom området i dag, samt en 420 kV transmisjonsnettledning vest for kommunegrensen til Lørenskog. Statnett har vært i dialog med Lørenskog kommune om ledningsomleggingen november 2025.

Statnetts områdeplan for Oslo, Akershus og Østfold beskriver forventet nettutvikling i regionen. Områdeplanen kan finnes på Statnetts hjemmeside her:
Områdeplaner: helhetlig og forutsigbar nettutvikling | Statnett

Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense
Anleggsarbeid nært spenningssatte anlegg må skje på en måte som ikke medfører fare for Statnetts ledninger eller skade på personell, maskiner eller utstyr. Statnett som ledningseier skal derfor kontaktes minst 6 uker før planlagt oppstart av arbeid med anleggsmaskiner innenfor

en horisontal avstand på 30 meter fra ytterste strømførende line. Det samme gjelder dersom det skal gjennomføres sprengningsarbeider, gravearbeider, skogsarbeid mv. Det vil da være nødvendig med befaring og nærmere avtale om aktuelle sikkerhetstiltak.

Vi viser ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside:
For deg som skal arbeide nær våre høyspenningsanlegg | Statnett

ROS-analysen til kommuneplanens arealdel må ta hensyn til Statnetts transmisjonsnettanlegg. Dette innebærer at det må vurderes risikoer knyttet til driften av Statnetts anlegg, inkludert inspeksjon, vedlikehold og akutte hendelser.

Med vennlig hilsen

Rune Garberg
Johannes Dahl Sundal

Grunn- og rettighetserverv
Grunn- og rettighetserverv

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen underskrifter

Kopi til:
Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE) Postboks 5091, Majorstua 0301 OSLO

Vedlegg

- Oversikt over våre anlegg i Lørenskog kommune

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Lørenskog - Uttalelse til høring av kommuneplanens arealdel 2026 - 2038

Vi viser til brev datert 9. februar 2026 med høring av planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038.

Bakgrunn

Det er foreslått en begrenset revisjon av kommuneplanens arealdel, hvor hensikten er å oppdatere planen i tråd med gjeldende føringer og å styrke arealdelen som strategisk styringsverktøy. Det er ikke tatt inn nye arealinnspill. Endringene i planforslaget omfatter følgende:

- Tydeligere bestemmelser om blant annet naturmangfold og store trær
- Ny parkeringsnorm
- Oppdatert hensynssone knyttet til T-banen
- Bedre tilrettelegging for sosiale boformer
- Justert utnyttelsesgrad i småhusområdene
- Styrket arealstrategi med innføring av arealnøytralitet

Vi ga innspill til planarbeidet, i vårt brev datert 9. januar 2025. Planarbeidet ble tatt opp i regionalt planforum 17. desember 2024 og 24. februar 2026.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser.

Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Vurdering

Kommuneplanens arealdel skal vise sammenhengen mellom framtidig samfunnsutvikling og arealbruk, jf. plan- og bygningsloven § 11-5. Vi ser det som svært positivt at kommuneplanens arealdel revideres for å være i tråd med nasjonale og regionale føringer, og baseres på oppdatert kunnskap.

Kommunen har et stort ansvar for å ivareta nasjonale og viktige regionale interesser i planleggingen. I Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2026 og på vår nettside med oversikt over føringer for kommunal planlegging har vi redegjort for viktige føringer innen vårt ansvarsområde.

Vi er av den oppfatning at planforslaget i hovedsak ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen våre ansvarsområder. Vi har imidlertid noen innspill og merknader som vi ber kommunen vurdere i det videre planarbeidet.

Arealbruk og mobilitet

Planforslaget foreslår en ny parkeringsnorm som i hovedsak omfatter en innstramming av parkeringsbestemmelsene og legger til rette for mer grønn mobilitet. Det åpnes imidlertid for at det kan etableres 2 parkeringsplasser for frittliggende småhusbebyggelse, som også er et minimumskrav. Vi mener at dette kravet bør reduseres. Vi viser til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus som slår fast at parkeringsbegrensninger kan bidra til redusert

bilbruk og bedre fremkommelighet. Lørenskog er en prioritert by i bybåndet, hvor det skal legges til rette for kollektivtransport og økt bruk av sykkel og gange. All kunnskap og erfaring tilsier at parkeringskapasitet påvirker reisemiddelvalg. Viktige virkemidler for å oppnå dette er å begrense bilparkering og styrke grunnlaget for økt bruk av kollektivtransport. På bakgrunn av nevnte føringer oppfordrer vi kommunen til å vurdere om kravet til bilparkering for frittliggende småhusbebyggelse kan reduseres. Dette vil i større grad bidra til å bygge opp under målene om arealeffektivitet og grønn mobilitet.

Videre viser vi til pågående arbeid med ny regional areal- og mobilitetsplan som vil gi føringer for langsiktig arealbruk og transportsystem i fylket. De regionale føringene vil utgjøre sentrale rammer for kommunens fremtidige areal- og mobilitetsplanlegging.

Klima, arealregnskap og arealnøytralitet
Statlige planretningslinjer for klima og energi skal blant annet sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen, at Norge når sine nasjonale klimamål, at god forsyningssikkerhet for energi opprettholdes, mer effektiv og fleksibel energibruk, bedre klimatilpasning og at andre miljømål ses i sammenheng. Lørenskog kommune har tydelige og ambisiøse klimamål, hvorav ett av målene er at det skal legges til rette for at Lørenskog-samfunnet reduserer sine klimagassutslipp med 50 % innen 2030. Vi vil i den forbindelse vise til at det er kommet en veileder til disse planretningslinjene som skal støtte kommunene i arbeidet med å kutte utslipp både i kommunens egen drift og i lokalsamfunnet.

Det er svært positivt at kommunen tar inn prinsipper om arealnøytralitet. Dette er i tråd med nasjonale mål om å redusere tap av natur, styrke arealeffektivitet og sikre bærekraftig samfunnsutvikling. I tillegg støtter det opp om statlige forventninger til regional og kommunal planlegging, og bidrar til bedre forvaltning av naturressurser og klimahensyn. Lørenskog kommune har utarbeidet et eget arealregnskap som et kunnskapsgrunnlag for det videre arbeidet med en langsiktig arealstrategi. Dette er et viktig verktøy som gir kommunen et bedre grunnlag for å vurdere konsekvenser av arealbruk og for å følge opp målet om arealnøytralitet. Vi legger til grunn at prinsippene om arealnøytralitet gjenspeiles i videre detaljplanlegging.

Marka
I retningslinjer for planlagte løyper i Marka er det angitt en rekke løyper som kan etableres/oppgraderes uten krav om reguleringsplan. Vi viser i den sammenheng til markaloven § 9 som slår fast at «Anlegging av stier, løyper, klatreruter og områder for friluftslivsaktiviteter for allmennheten krever tillatelse etter § 14 dersom dette medfører oppføring av konstruksjon eller vesentlige terrenginngrep.» Vi forventer at kommunen behandler eventuelle nye stier og løyper i tråd med markaloven.

Vi gjør oppmerksom på at ny markalov trådte i kraft 1. juli 2025. Endringene bygger på departementets Prop. 70 L (2024–2025), og medfører i hovedsak en lovfesting og presisering av gjeldende rett.

Vi minner om at kommuneplanens arealdel må stadfestes av Klima- og miljøverndepartementet, jf. markaloven § 7 for å få rettsvirkning i Marka.

Jordvern, matberedskap, kulturlandskap og skog

Det er positivt at Lørenskog legger opp til styrket arealstrategi og innfører arealnøytralitet. Vi legger til grunn at dette også vil omfatte jordvern. I 2025 ble ca. 1 dekar dyrka jord omdisponert og ca. 11 dekar dyrkbar jord ble regulert til andre formål enn landbruk i Lørenskog, ifølge foreløpige tall for KOSTRA landbruk fra SSB. Lørenskogs arealstrategier for fortetting og

transformasjon i knutepunktene er viktige for å ivareta jordbruks- og skogområdene i et langsiktig perspektiv. Vi oppfordrer Lørenskog til å utarbeide kommunal jordvernstrategi og minner om kommunen kan søke Landbruksdirektoratet om tilskudd (årets søknadsfrist er 25. april).

Ved oppstart av revisjon av kommuneplanen ga vi innspill om å vurdere endring av byggeformål tilbake til LNF-formål. Det er positivt at om lag 8 dekar dyrka jord som tidligere var regulert til andre formål enn landbruk ble endret til LNF-formål i 2025, og området ser også ut til å være oppdatert som LNF-formål i kommuneplanen.

I planbeskrivelsen til kommuneplanen er noen utfordringer med landbruksnæringer drøftet, og vi har innspill om en bestemmelse for å redusere landbrukets egen nedbygging. Betydningen av skog og skogbruk kan komme mer fram. LNF-områder og markaområdene er vesentlige for skogproduksjon og økosystemtjenester som karbonlagring, klimatilpasning vannhusholdning og andre samfunnsbidrag som friluftsliv og helse. Skogareal inngår også i landbruksforetakenes samlede ressurs- og inntektsgrunnlag. Vi har nylig publisert Handlingsplan for skogbruk i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus 2026 - 2030som er utarbeidet i samarbeid med kommunene og forankret i Kontaktutvalget for skogbruk i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus. For skogbruk innenfor marka gjelder Forskrift om skogbehandling og skogsdrift i Oslo og nærliggjande kommunar og øvrige lovverket for skogbruk. Miljøkravene i skognæringens sertifiseringsordning for skog (PEFC) legges også til grunn.

Til bestemmelser og retningslinjer

Tap av dyrka og dyrkbar jord som følge av landbrukets egen nedbygging er høy, ifølge flere rapporter. Vi oppfordrer kommunen til å ta inn en kommuneplanbestemmelse om at landbrukstiltak ikke skal legges på dyrka jord dersom det finnes andre alternativ, se veiledning hos Landbruksdirektoratet om bestemmelse etter PBL § 11-11 til arealformål etter § 11-7 nr. 5 og 6.

Temakartet for lysløyper og ridestier og tilhørende retningslinje nr. 34 er ikke ny ved denne kommuneplanrevisjonen. Kartet viser nåværende og framtidige tiltak knyttet til ridestier og lysløyper. Nye tiltak som temakartet og retningslinjene åpner for, er i liten grad gjennomført ennå, ifølge informasjon fra kommunen i regionalt planforum i februar 2026. For hvert tiltak mener vi det må det vurderes mer konkret om det har vesentlig virkning for jordvern, miljø og samfunn og om det krever planbehandling. Av hensyn til jordvern og tilgjengelighet til areal for landbruksdrift/skogbruk, ber vi derfor kommunen vurdere endringer for følgende:

•Gul lysløype/rundløype: Pålerud samt lysløype ved Losby og deler av ridestier ser ut til å ligge delvis på dyrka jord og i kantsoner til dyrka jord. Styrkede nasjonale føring for jordvern og matberedskap og hensyn til kulturlandskapet, tilsier at løyper og ridestier må legges slik at de ikke fører til varige inngrep i dyrka jord eller tap av viktig naturmangfold.

I kommunens temakart for nåværende og fremtidige tiltak for ridestier og løyper er de fleste tegnet inn på eksisterende landbruksveier i skog- og jordbruksområder. Det er viktig at kommunen avklarer hvordan tilgjengelighet for landbrukstiltak og flerbrukshensyn skal ivaretas. Friluftslivstiltak knyttet til stier og løyper, og særlig lysløyper med luftstrekk, kan utgjøre en barriere for skogeiers tilgang til skogen for å drive nødvendig skogskjøtsel og uttak av trevirke. Det er også viktig å informere innbyggerne om skogens og skogbrukets samfunns- og næringsmessige betydning.

Løypetiltakene som omtales i temakart og retningslinje må utformes i samråd med grunneiere og skognæring slik at skogareal fortsatt kan skjøttes og drives. Vi anbefaler også at forholdet mellom skogbruk og bruk/tiltak for friluftsliv på landbruksveiene i tillegg avklares gjennom avtaler med den enkelte skogeier og kommunen.

Juridisk vurdering av planforslagets bestemmelser

Vi understreker at vår vurdering ikke er en lovlighetskontroll, og at det er kommunen som i utgangspunktet er ansvarlig for at bestemmelsene er gyldige og juridisk bindende.

Generelt sett vil vi bemerke at vi savner henvisninger til kommunens hjemmelsgrunnlag for de enkelte bestemmelsene. En slik manglende henvisning kan gjøre det vanskeligere å ta stilling til bestemmelsenes gyldighet og virkeområde.

Tydeligere bestemmelser om blant annet naturmangfold og store trær

Så vidt vi kan se, ut fra oversikten over endringer av planbestemmelser og retningslinjer, er det følgende punkter som omhandler naturmangfold og store trær:

15.3 Naturmangfold (x13.2 og 13.3 og 13.4) – Bestemmelsen er forenklet og tydeliggjort. Det manglet en overordnet bestemmelse om naturmangfold. Dette er lagt inn med en presisering av at naturmangfold og naturverdier skal bevares som nytt 1. avsnitt. Deler av teksten er flyttet til 15.1 Grønnstruktur og 19.2.10 Store trær (under 19. Byggeområder for bolig/19.2 Frittliggende småhusbebyggelse). Bestemmelsene 13.3 og 13.4 fra KPA2023 er lagt inn som nye underpunkter (15.3.1 Beplantning og 15.3.2 Raviner). Bestemmelsen om beplantning er avgrenset til nye bygge- og anleggsprosjekter. Retningslinjen for raviner er sløyfet.

(...)

19.2.10 Store trær (del av x13.2) – Bestemmelsen om store trær var i kommuneplanens arealdel 2023 del av generelle bestemmelser om naturmangfold. I det nye planforslaget er den flyttet og avgrenset til bestemmelser til arealformål og frittliggende småhusområder. Det er også innført unntak fra bestemmelsen.

Foreslått kommuneplanbestemmelse § 15.3 lyder:

«15.3 Naturmangfold
Naturmangfoldet og naturverdiene i Lørenskog skal styrkes eller bevares.
Rødlistede arter og naturtyper, prioriterte arter, utvalgte naturtyper og registrerte naturtyper (etter DN-håndbok 13 kategoriene A, B og C og etter NiNmetodikken) i Miljødirektoratets Naturbase eller Lørenskog kommunes kartdatabase skal ivaretas.

15.3.1 Beplantning

Ved etablering eller oppgradering av grønnstruktur i nye bygge- og anleggsprosjekter skal det i størst mulig grad legges til rette for pollinerende insekter, blant annet gjennom innslag av gode bie- og humleplanter.

Det skal tas hensyn til det eksisterende naturmangfoldet på stedet. Fremmede, skadelige arter skal bekjempes i tråd med gjeldende retningslinjer, se fremmedartlista.

Ved nyetablering av grøntanlegg og vei skal det vurderes å etablere eng med regionale frøblandinger. Blomsterfrøblandinger av utenlandske arter skal ikke brukes.

15.3.2 Raviner

Raviner er en rødlistet landskapsform som skal ivaretas i sin naturlige form av hensyn til klimatilpasning, vannkvalitet, naturmangfold og opplevelser».

Plan- og bygningsloven § 11-9 (1) nr. 6 åpner for at kommunen kan ha kommuneplanbestemmelser om blant annet miljøkvalitet og natur.

Vi stiller likevel spørsmål ved utgangspunktet i bestemmelsen; slik 15.3 første setning er utformet, kan den gi inntrykk av å være en materiell avslagshjemmel for alle tiltak som ikke styrker eller bevarer naturmangfold og naturverdier i kommunen.

Videre stiller vi spørsmål ved om kommunen har anledning til å fastsette krav om type beplantning i kommuneplanens arealdel.

Foreslått kommuneplanbestemmelse 19.2.10 lyder:

«Store trær med treets rotsone skal bevares. Det skal ikke foretas inngrep som gir trærne dårligere vekstvilkår. Store trær defineres som trær med stammeomkrets over 90 cm målt 1 meter over terreng. Treets rotsone angis med en radius på minimum 4 ganger stammens omkrets målt 1 meter over terreng, men minimum 5. meter. Avstanden måles fra stammens ytterkant, jf. ordliste i planbeskrivelsen.

Ved særskilte samfunnshensyn eller fare for liv og helse kan det gjøres unntak fra bestemmelsen om bevaring. Dersom et tre tillates fjernet etter søknad, kan kommunen kreve planting av nye trær. Det kan stilles særskilt krav om bruk av stedegne arter samt til størrelsen på trær som plantes. Kommunen kan kreve at det lages en forvaltningsplan med oppfølging fra fagkyndig om vedlikehold av nyplantede trær for å sikre at disse vokser opp.

Bestemmelsen gjelder ikke i følgende tilfeller:

1. Ved fare grunnet sykdom eller skade på trær.

2. Der trær er til hinder for nødvendig drift eller vedlikehold av eksisterende teknisk infrastruktur.

3. Når trær hindrer fri sikt i frisiktsoner.

Unntakene over gjelder ikke for trær som er underlagt særskilt vern gjennom annet lovverk».

Vi hadde kommentarer til den tidligere bestemmelsen ved forrige høring av kommuneplanen. Kommunen synes nå å ha utdypet og redegjort nærmere for hva og hvor bestemmelsen gjelder.

Imidlertid kan det se ut til at kommunen har vedtatt en skjønnsmessig unntaksregel i bestemmelsens tredje ledd. Det er imidlertid også fastsatt andre (og mer konkrete) unntak fra bestemmelsen også. I bestemmelsens fjerde ledd har kommunen inntatt en mulighet for kommunen å kreve planting av nye trær (gjenplanting). Det kan stilles spørsmål ved betydningen av en slik bestemmelse, all den tid de nye trærne antakeligvis ikke vil være av en slik størrelse at de nyter vern etter kommuneplanen.

Selv hvis det lages en forvaltningsplan med oppfølging av fagkyndig, jf. bestemmelsens femte ledd, stiller vi spørsmål ved om en slik plan vil være til hinder for en senere trefelling av de gjenplantede trærne. Vi bemerker i denne forbindelse at det også kan stilles spørsmål ved om kommunen kan ha en slik bestemmelse om utarbeidelse av en forvaltningsplan.

Bedre tilrettelegging for sosiale boformer

Så vidt vi kan se, ut fra oversikten over endringer av planbestemmelser og retningslinjer, er det følgende punkter som omhandler bedre tilrettelegging for sosiale boformer:

4.3 Utforming og sosial boligbygging – Det er lagt til to nye avsnitt. Det åpnes for avtaler om rett til kjøp av 10 % av boliger i nye prosjekt og avtaler med krav om sosiale boformer og tekniske løsninger for å ivareta kommunens boligplan.

(...)

9.6 MUA-krav for blokkbebyggelse (x8.6) – Unntaket i 3. avsnitt, som åpner for MUA ned mot 30m2, er skjerpet til kun å gjelde når det planlegges for sosiale boformer. Samtidig er unntaket utvidet fra å gjelde utviklingsområdene, til alle områder.

Foreslått kommuneplanbestemmelse 4.3 lyder:

«4.3 Utforming og sosial boligbygging

Utbyggingsavtaler kan regulere antallet boliger i et område, største og minste boligstørrelse og nærmere krav til bygningers utforming der det er hensiktsmessig.

Utbyggingsavtaler kan også regulere at kommunen, eller andre aktører, skal ha tilvisningsrett eller fortrinnsrett til å kjøpe en andel av boligene til markedspris. Kommunen skal ha anledning til å kjøpe inntil 10 % av boligene i ethvert nytt boligprosjekt.

Ved inngåelse av utbyggingsavtaler vil kommunen kunne stille krav om sosiale boformer og tekniske løsninger i bygg og boenheter for å ivareta behovene i kommunens boligplan».

Bestemmelsen er plassert under kapittelet om utbyggingsavtaler. Plan- og bygningsloven § 11-9 (1) nr. 2 fastslår at kommunen kan ha kommuneplanbestemmelser om «innholdet i utbyggingsavtaler, jf. § 17-2».

Plan- og bygningsloven § 17-2 lyder:

«En utbyggingsavtale skal ha grunnlag i et vedtak fattet av kommunestyret selv. Vedtaket skal angi i hvilke tilfeller utbygging forutsetter en utbyggingsavtale, og synliggjøre kommunens forventninger til avtalen. Vedtaket skal så langt som mulig synliggjøre hvilke områder som omfattes av vedtaket, og hvilke typer tiltak utbyggingsavtalene forventes å gjelde.

Kommunen skal legge til rette for medvirkning fra berørte grupper og interesser for å klarlegge hvilke forutsetninger som skal til for at et område kan bygges ut».

I tillegg har § 17-3 regler om hva en utbyggingsavtale kan inneholde.

Bestemmelsen i kommuneplanen redegjør nærmere for det (potensielle) innholdet i utbyggingsavtaler. Det dreier seg med andre ord ikke om materielle avslagshjemler, men heller en informativ bestemmelse knyttet til hva kommunen ser for seg vil være aktuelt å inngå avtaler om.

Hvorvidt en utbyggingsavtale inngått på bakgrunn av bestemmelsen er gyldig, må vurderes konkret. Selve bestemmelsen fremstår imidlertid som en gyldig bestemmelse.

Foreslått kommuneplanbestemmelse 9.6 lyder:

«9.6 MUA-krav for blokkbebyggelse
Minste tillatte uteoppholdsareal (MUA) for bolig i blokkbebyggelse er 40 m² per boenhet.
Hoveddelen av uteoppholdsarealet skal være på terreng.
Dersom uteareal legges på lokk, skal det dimensjoneres slik at det kan etableres et jordsmonnslag med dybde på minst 1,0 meter på minst 80 % av det ovenforliggende utearealet.
Der det planlegges for sosiale boformer med innendørs fellesarealer kan det tillates ned mot 30 m² per boenhet. Dette forutsetter at uteoppholdsarealene har god kvalitet og framstår som attraktive».

Plan- og bygningsloven § 11-9 (1) nr. 5 gir kommunen anledning til å fastsette generelle kommuneplanbestemmelser om uteoppholdsarealenes funksjonskrav. Videre gir plan- og bygningsloven § 11-10 (1) nr. 2 kommunen anledning til å fastsette bestemmelser om «fysisk utforming av anlegg». I veilederen til kommuneplanens arealdel skriver dkaepartementet at «Det er dermed § 11-10 nr. 2 som gir mulighet for å gi bestemmelser om krav til minste uteoppholdsareal, jf. byggteknisk forskrift § 5-6, når det ikke stilles krav om reguleringsplan».

Kommunen bør være oppmerksom på at størrelsesbegrensningen bare vil gjelde i områder avsatt til hovedformål eller underformål nevnt i plan- og bygningsloven § 11-7 (2) nr. 1-4.

Vi kan ikke se kommunen er forhindret fra å fastsette andre minstekrav for bygningsmasse med innendørs fellesareal.

Konklusjon

Kommunen har gjort et grundig og godt arbeid med revideringen av kommuneplanens arealdel. Planforslaget viser tydelig forankring i gjeldende nasjonale og regionale føringer. Vi viser til våre innspill som vi forventer at kommunen følger opp i det videre arbeidet.

Vi minner om at kommuneplanens arealdel må stadfestes av Klima- og miljøverndepartementet, jf. markaloven § 7 for å få rettsvirkning i Marka.

Vi ønsker kommunen lykke til videre i arbeidet med kommuneplanens arealdel. Vi ber om å få tilsendt vedtaket i saken og eventuelt godkjent kommuneplan.

Med hilsen

Torgeir Fagersand
seniorrådgiver
Klima- og miljøvernavdelingen

Elin Mangseth
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Medsaksbehandlere: Anette Søraas (landbruk) og Trygve Elgheim (juridisk)

Kopi til:
AKERSHUS FYLKESKOMMUNE Postboks 1200 Sentrum 0107 OSLO
Norges vassdrags- og energidirektorat PB 5091 Majorstuen 0301 OSLO

Øst politidistrikt

Offentlig ettersyn og høring av kommuneplanens arealdel 2026 - 2038

Politiet mener planarbeidet er et viktig virkemiddel for å skape trygge og inkluderende lokalsamfunn. Dette høringssvaret har et overordnet kriminalitetsforebyggende perspektiv på planen og peker på viktige forhold som bør ligge til grunn for videre utvikling i Lørenskog kommune. Plan- og bygningsloven fikk fra 1. juli 2009 for første gang kriminalitetsforebygging som et selvstendig hensyn (§ 3–1 bokstav f).

Vi anbefaler at det i planbeskrivelsen legges til en egen del som beskriver hvordan kriminalitetsforebyggende hensyn er ivaretatt, med henvisning til Politiets veileder, veileder – kriminalitetsforebygging i planprosesser.

Ikke bygg åsteder

Måten et område bygges og utvikles på kan ha betydning for om det oppstår kriminalitet eller uønsket aktivitet. Erfaring viser at for eksempel dårlig belyste gangveier, trange passasjer, skjermede områder og uklare overganger mellom private og offentlige rom kan bli steder der innbyggere opplever utrygghet og hvor uønskede hendelser lettere kan skje. Politiet mener derfor at kommunen bør legge til grunn at utbygging ikke skal skape åsteder, men bidra til å forebygge dem, igjennom god stedsutvikling. Dette innebærer at nye områder bør utformes med åpne, oversiktlige og attraktive rom, aktive og synlige førsteetasjer, tydelige ganglinjer med god sikt og klare skiller mellom privat og offentlig areal. Videre bør kommunen tenke helhetlig med tanke på utbygging og utvikling av områder og tettsteder og ikke vurdere prosjekter enkeltstående.

Kriminalitetsforebygging på et tidlig tidspunkt

Kriminalitetsforebygging gir best effekt når det inngår tidlig i plan- og byggeprosesser. Dersom vurderinger av opplevd og faktisk trygghet i et kriminalitetsforebyggende perspektiv kommer sent, blir løsningene sjelden like gode, og ofte mer ressurskrevende å gjennomføre.

Politiet anbefaler derfor at kriminalitetsforebyggende prinsipper inngår som en tydelig del av planbestemmelsene, og at alle reguleringsplaner vurderer trygghet og kriminalitetsforebygging. Det er også ønskelig at politiet involveres tidlig i planarbeidet med tanke på kriminalitetsforebygging. Tidlig samhandling vil kunne gi bedre løsninger for innbyggerne og tydeligere rammer for utbyggere.

Overordnet vurdering av god stedsutvikling i planen

Planen tar hensyn til rammer for inkluderende og trygge nærmiljøer på et overordnet og sosialt nivå, men det er lite hensyn til kriminalitetsforebygging som egen tematikk eller med konkrete designkrav.

Fortetting rundt kollektivknutepunktene

Fortetting i områder med god kollektivdekning og nærhet mellom boliger, tjenester og møteplasser gir flere mennesker i bevegelse gjennom døgnet. Når mange bruker samme område, øker den naturlige sosiale kontrollen. Aktivitet på gateplan, kort avstand mellom funksjoner og liv i nærområdene reduserer mulighetene for at uønsket aktivitet oppstår i skjulte

eller lite brukte områder. Dette er viktig i det kriminalitetsforebyggende arbeidet og bidrar til å gjøre tettsteder og byområder mer trygge.

Universell utforming og tilgjengelige uteområder

Planen vektlegger universell utforming og tilgjengelige uterom. Det er positivt. Når plasser, ganglinjer og møteområder er lette å orientere seg i og har god oversikt og åpne siktlinjer, oppleves de tryggere å bruke for alle aldersgrupper. Oversiktlige rom reduserer risikoen for utrygghet og konflikter. Dette er viktige for å skape trygge omgivelser og hindre at det i enkelte områder utvikles uønsket adferd og eller kriminalitet.

Styrking av grønnstruktur og nærmiljøkvaliteter

Planen beskriver gode grønnstruktur og nærmiljøkvaliteter, noe som kan gi gode uformelle møteplasser. Grøntområder kan være trygge og positive dersom de er utformet på en god måte med tanke på sikt, oversikt og trygg ferdsel. Erfaring viser at smale og skjermede eller mørke grønnkorridorer, eller områder med tett og høy vegetasjon, kan redusere sikten og gjøre at brukere opplever områdene som utrygge. Dersom innbyggere føler seg utrygge i et område vil det bli lite brukt og en mister verdifull uformell sosial kontroll.

For at grønnstrukturen skal bidra til trygghet, bør den utformes med åpne og tydelige siktlinjer, vegetasjon i høyder som ikke hindrer innsyn, god belysning langs naturlige ferdselsårer og tilstrekkelig bredde og synlighet i stier og gangforbindelser. Det er også en fordel at grøntområder ligger i nærheten av bebyggelse eller andre aktive funksjoner, slik at det blir naturlig tilsyn og aktivitet gjennom dagen og god uformell sosial kontroll. Dette kan gjøre grøntområder til ressurser som skaper aktivitet, tilhørighet og trygghet.

Gode møteplasser, særlig for barn og unge

Møteplasser, både organiserte og uformelle, er en veldig viktig del av det kriminalitetsforebyggende arbeidet. I tillegg til godt tilbud om organiserte aktiviteter, trenger barn og unge uformelle steder der de kan møtes uten krav om organisert aktivitet. Dette må skje på steder som er trygge og tilgjengelige for de unge. Slike møteplasser bør være synlige, ligge i nærheten av naturlige ferdselslinjer og være en del av nærmiljøet. De bør være utformet for aktivitet som tåler bruk, og ha god belysning (utendørs) slik at de kan brukes gjennom store deler av døgnet og året. Når barn og unge har trygge og tilgjengelige steder å møtes, kan det bidra til å redusere risikoen for konflikter, kriminalitet og opphold på steder som ikke er egnet. Gode møteplasser gir også tilhørighet og styrker fellesskapet i nærmiljøene.

Det er også viktig at kommunen vurderer flerbruk når nye bygg og anlegg planlegges. Lokaler som i hovedsak er utviklet for én type aktivitet, kan ofte tilrettelegges slik at de også fungerer som trygge møteplasser for ungdom og andre i perioder der de ellers står ubrukt. Dette kan være fellesrom i boligprosjekter, skolebygg, idrettsanlegg eller kulturarenaer som åpnes for uformell aktivitet etter skoletid eller på kveldstid. Ved å tenke flerbruk allerede i planleggingsfasen, kan kommunen sikre et bredere tilbud av trygge samlingssteder for unge uten å måtte utvikle egne, separate anlegg. Dette er både bærekraftig og forebyggende.

Oppsummering

Politiet mener at kriminalitetsforebygging og opplevd trygghet bør være en gjennomgående del av all stedsutvikling, både på overordnet nivå og i konkrete prosjekter. Erfaring viser at trygghet kan skapes gjennom god fysisk utforming av omgivelsene, og at slike hensyn må komme inn

tidlig i planleggingen. Fysiske omgivelser påvirker hvordan mennesker bruker et område, hvordan de beveger seg og hvordan de opplever trygghet. Gode planmessige valg kan derfor ha stor betydning for kriminalitetsforebygging.

Planen inneholder flere føringer som støtter dette, og det er viktig at slike hensyn følges opp kontinuerlig i videre regulerings- og utbyggingsarbeid. Politiet ser stor verdi i et tett samarbeid med kommunen. Tidlig dialog gjør det lettere å ivareta trygghet, sosial kontroll og gode møteplasser, noe som igjen forebygger kriminalitet og styrker innbyggernes opplevelse av trygghet i eget nærmiljø.

Følgende bør ligge til grunn for videre planlegging:
• Kriminalitetsforebygging og trygghet må være en integrert del av all stedsutvikling. I planbeskrivelsen kan en legge til en egen del som beskriver hvordan kriminalitetsforebyggende hensyn er ivaretatt, med henvisning til Politiets veileder, se vedlegg.
• Fysiske omgivelser bør utformes med gode siktlinjer, oversikt og naturlig aktivitet
• Tilgjengelige, trygge møteplasser for alle aldersgrupper gir sosial kontroll og forebygger uønsket aktivitet
• Tidlig involvering av politiet kan gi bedre og mer helhetlige løsninger

Gjennom et slikt felles fokus kan kommunen og politiet sammen bidra til utviklingen av robuste og trygge lokalsamfunn.

Med hilsen

Siw-Monica Eriksen
Politistasjonssjef,
Lillestrøm politistasjonsdistrikt

Vedlegg:
Veileder – kriminalitetsforebygging i planprosesser.

Østmarkas venner

SAMMENDRAG

Klimanøytralitet og skogens rolle
ØV anmoder om at kommunen vurderer den omfattende hogsten som foregår i Østmarka og knytter den sammen med kommunens målsetninger for økt naturmangfold, friluftsliv og klimanøytralitet innen 2050. Dagens forvalting av skogen i Lørenskog er ikke bærekraftig slik vi oppfatter det. Den preges av en mangel på helhetlig tankegang, hvor behovene til den enkelte skogeier er enerådende og de samlede konsekvensene for samfunnet ikke blir tillagt noen vekt.

Fremmede masser
ØV anmoder om at fremmede masser overhodet ikke bør benyttes innenfor markagrensa på grunn av faren for avrenning til naturen og spredning av fremmede arter.

Landbruksnæring
ØV er svært glad for at det ved ny eller vesentlig oppgradering av landbruksvei skal konsekvensene utredes og begrenses, fortrinnsvis gjennom reguleringsplan. Vi kan imidlertid ikke se at det er rom for økt tømmerproduksjon i Lørenskog. Vi anmoder om at omtalen endres til: På landbruksarealene skal det legges til rette for klima- og miljøvennlig skogproduksjon, økt matproduksjon, gode naturopplevelser, bedre miljø- og klimahensyn og bedre folkehelse.

Naturmangfold
ØV anmoder om at naturmangfoldet i Marka også kartlegges. Kartleggingen bør konsentreres om gjenværende naturskoger, I lys av vår dokumentasjon av hvordan naturskogene i Lørenskog hugges ned så haster det å foreta denne kartleggingen. ØV anmoder også om at omtale av lokalt inngrepsfrie områder legges inn i planbeskrivelsen under naturmangfold med en målsetting om at disse gjenværende områdene tas vare på.

Marka og LNF områdene
ØV er svært fornøyd med hele omtalen av Marka i planbeskrivelsen. At landbruksveier og andre større bygge- og anleggstiltak som kan få vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn, skal vurderes med hensyn til reguleringsplikt etter plan- og bygningsloven, er etter ØVs mening svært viktig. Men føringen bør bli enda mer bindende for arealforvaltningen i Østmarka.

Kulturminner
ØV mener at det er mye ugjort angående kartlegging av kulturminner. Vi oppfordrer kommunen til å løfte kulturminner i Marka som et innsatsområde i arealplanen.

Arealnøytralitet
ØV er svært glad for at kommunen skal være arealnøytral. Vi er særlig opptatt av at det ikke skal skje ytterligere nedbygging i Østmarka i form av landbruksveier og andre tekniske inngrep.

Vi viser til forslag til høring og offentlig ettersyn for Lørenskog kommunes arealdel 2026 - 2038 med frist for innspill 7. april 2026.

Om Østmarkas Venner
Østmarkas Venner (ØV) har vel 4.200 medlemmer. Vårt formål er å bevare Østmarka som natur- og friluftslivsområde, og sikre kulturminner, for dagens og kommende generasjoner.

Foreningen arbeider for å bevare markagrensa, sikre adkomsten, hindre tekniske inngrep som forringer Østmarka som naturområde og unngå motorisert og støyende aktivitet i Marka. Videre

skal foreningen arbeide for å sikre biologisk mangfold, bevare vann og vassdrag, sikre det enkle friluftsliv og oppnå et skogbruk som tar hensyn til naturverdier og friluftsliv.

ØV var forslagsstiller til to verneområder i Østmarka som ble vernet etter markaloven i 2013 og som ble utvidet til Østmarka friluftslivsområde 10. november 2023. Vi foreslo også etablering av nasjonalpark som også ble vedtatt av regjeringen 10. november 2023.

I tråd med vårt formål uttaler vi oss om den delen av planen som angår Østmarka.

Innledning om gode føringer som må følges opp med bedre forvalting

Innledningsvis vil vi berømme Lørenskog kommune for en meget god arealplan hva angår ulike miljøtemaer. Vi gjennomgår de viktigste av disse innen vårt interessefelt og kommer med innspill til disse og tilhørende planbestemmelse og retningslinjer der det er relevant. Vi er særlig glade for at kommunen har mer tydelige bestemmelser om blant annet naturmangfold og at kommunen innfører arealnøytralitet.

I våre innspill legger vi vekt på å få fram at de gode intensjonene i arealplanen må følges opp med endringer i forvaltingen av Østmarka som faktisk fører til klima- og arealnøytralitet, kartlegging og ivaretakelsen av naturmangfold og beskyttelse av gjenværende lokalt inngrepsfrie områder.

Vi dokumenterer at det foregår en meget alvorlig utvikling og stor økning i hogst av skogen i Østmarka som truer kommunens naturmangfold- og klimamål. For å få til en forvalting av Østmarka i tråd med kommunens vedtatte mål må kommunen etter vårt syn ta mer aktive grep om sin forvalting av Østmarka.

I saken om Dammyrveien var dette svært tydelig i og med at Landbrukskontoret alene behandlet søknaden uten at fagpersoner innen friluftsliv, plan og naturmangfold ble tatt med på råd. I saksbehandlingen ble det ikke tatt hensyn til kommunens øvrige mål og føringer på områder som naturmangfold (som er et vidt begrep som omfatter mye mer enn rødlista arter), friluftsliv og nedbygging av karbonrike arealer for å nevne noe. At det var kommunestyret som satte ned foten og sa nei til veien illustrerer mangelen på helhetlig forvaltingen i kommunens administrasjon hvor behovene til den enkelte skogeier er enerådende og de samlede konsekvensene for samfunnet ikke blir tillagt noen vekt.

Hvis de gode intensjonene i arealplanen skal bli noe mer enn fagre ord må det en endring til, og det haster. ØV har gjennom flere år dokumentert at de gjenværende naturskogene i Lørenskog hogges ned for fote og hvis utviklingen fortsetter slik vil de ha forsvunnet i løpet av en generasjon. Vi mener at det som nå skjer er en systemsvikt som kommunen snarest må ta tak i. Etter vår oppfatning er det for hogstsaker, akkurat som i Dammyrvei-saken, et betydelig større rom i skogbrukslovverket for å ta hensyn til naturmangfold, naturopplevelse, friluftsliv og klima, enn det som praktiseres av Landbrukskontoret og Statsforvalterens landbruksavdeling. I vår korrespondanse med Sivilombudet om Dammyrveisaken har vi med utgangspunkt i KU-veileder klima og miljø M-1941 trukket ut det vi mener er de mest vesentlige temaene under miljøverdier som blant annet kunne vært vektet i saken.

Miljøverdier Verdi Konsekvens
Naturmangfold
Biologisk mangfold i veitraseen

Biologisk mangfold i influensområdet
Sammenhengende naturområde
Økologisk funksjonsområde - skogsfugl
Landskap
Endre de visuelle kvalitetene
Inngrepsfrie områder
Friluftsliv
Marka
Stort turområde uten tilrettelegging
Særlige kvalitetsområder - symbolverdi
Klimagassutslipp
Nedbygging av karbonrike arealer – skog og myr
Samlet vurdering

Nedenfor følger våre innspill og merknader innen de ulike temaene i planbeskrivelsen.

2.12 Klima

Kommunens beskrivelse i arealplanen framhever blant annet dette:

«Hvordan vi bruker arealene våre har stor betydning for karbonlagring og derved også utslipp av klimagassen karbondioksid (CO2). Skog, jord og myr er svært viktig for lagring av karbon. Drenering av myr og nedbygging av landbruksarealer fører til økt utslipp av lagret karbon, mens bevaring og restaurering av disse økosystemene er viktige klimatiltak som bidrar til å redusere klimagassutslipp. For å redusere disse utslippene må nedbygging og annen inngrep i myr unngås og det må legges vekt på klimavennlig skog- og jordbruk.»

ØV er glad for at Lørenskog skal være klimanøytral innen 2050, og at kommunen presiserer at nedbygging og andre inngrep i myr skal unngås og at det må legges vekt på klimavennlig skog- og jordbruk. Kommunen viser til at bevaring og restaurering av disse økosystemene (jord, skog og myr) er viktige klimatiltak som bidrar til å redusere klimagassutslipp.

Østmarka utgjør en stor del av kommunens areal, men arealplanen gir svært få føringer for hvordan skogen bør forvaltes for å sikre at kommunen oppnår klimanøytralitet, eller at skogen fortsetter å være et «karbonsluk» og ikke det motsatte. Vi viser i den forbindelse til vår omtale under 7.4 Naturmangfold som dokumenterer hvor raskt den delen av skogen i Østmarka som ikke er vernet, nå hugges.

I en artikkel i NRK Innlandet som er basert på fakta fra NIBIO, dokumenterer forskerne at skogen kan bli en utslippskilde hvis hogsten på Østlandet fortsetter som nå. Dette utsnittet av tabellen i artikkelen viser skogavvirkning i prosent av årlig bruttotilvekst.

Her framkommer at i Innlandet hogges eller dør det mer enn det som vokser opp. Det vil si at skogen i Innlandet allerede er blitt en mulig utslippskilde. På det sentrale Østlandet gjelder dette nå for granbestander, mens skogen totalt nærmer seg å bli en utslippskilde. Når skogens rolle i klimaregnskapet svekkes, kan det føre til behov for større utslippskutt i andre sektorer.

Sivilombudets avgjørelse i Dammyrvei-saken viser også at det i flere tiår har vært en systemsvikt i landbruksforvaltningen ved behandling av saker etter landbruksveiforskriften. I en kommentar fra Advokatfirma Holth og Winge som har spesialisert seg på plan- og bygningsrett og miljølovgivning, er Sivilombudets avgjørelse blant annet kommentert slik:

Videre er det alvorlig at landbruksforvaltningen, med sin uriktige lovforståelse, har satt lokaldemokratiet ut av spill. I saker om søknad om bygging av landbruksveier skulle lokalpolitikerne vært informert om det betydelige handlingsrommet som ligger i regelverket, og fått anledning til å utnytte dette handlingsrommet.

ØV mener at det samme kan være tilfellet i behandlingen av hogstsaker i Lørenskog, ved at de ikke er behandlet etter mulighetsrommet til miljøhensyn i markaforskriften eller bærekraftforskriften. Etter vår oppfatning er det for hogstsaker, akkurat som i Dammyrvei-saken, et betydelig større rom for å ta hensyn til naturmangfold, naturopplevelse, friluftsliv og klima enn det som praktiseres av Landbrukskontoret og Statsforvalterens landbruksavdeling.

Disse etatenes ensidige vektlegging av skogeiernes interesser fører til at ingen av ØV og NOAs klagesaker angående hogst blir tatt til følge.

ØV anmoder om at Lørenskog kommune i kommuneplanens arealdel adresserer denne svært uheldige utviklingen og knytter dette sammen med kommunens målsetninger for økt naturmangfold og friluftsliv og klimanøytralitet innen 2050. Dagens forvalting av skogen i Lørenskog er ikke bærekraftig slik vi oppfatter det. Den preges av en mangel på helhetlig tankegang, hvor behovene til den enkelte skogeier er enerådende og de samlede konsekvensene for samfunnet ikke blir tillagt noen vekt.

2.13 Masseforvaltning

I planbeskrivelsen står det følgende: «I alle utbyggingsprosjekter skal det gjøres tiltak for størst mulig massebalanse for å sikre gjenbruk av rene masser, redusere transport, unngå deponi i natur og hindre spredning av fremmedarter. Massene kan også gjenbrukes i nærliggende prosjekter.» I Planbestemmelsene omtales det slik:

«16.1 Massebalanse I alle utbyggingsprosjekter skal det gjøres tiltak for størst mulig massebalanse for å sikre gjenbruk av rene masser, redusere transport, unngå deponi i natur og hindre spredning av fremmedarter. Massene kan også gjenbrukes i nærliggende prosjekter».

ØV er glad for disse føringene, men vil minne om Statsforvalterens forventningsbrev til kommunene for 2026. Her presiseres det at overskuddsmasser, uavhengig av om massene er å anse som forurenset eller ikke, defineres som næringsavfall og viser til at avfall skal tas hånd om slik at det blir minst mulig til skade og ulempe. Det vises også til at det for kommuner som er omfattet av markaloven, er svært strenge rammer for hvilke tiltak som kan tillates innenfor Markas grenser.

ØV anmoder om at fremmede masser overhodet ikke benyttes innenfor markagrensa på grunn av faren for avrenning til naturen og spredning av fremmede arter.

6.3 Landbruksnæring

Vi merker oss spesielt følgende to avsnitt under tema landbruksnæring:

«På landbruksarealene skal det legges til rette for økt mat- og tømmerproduksjon, gode naturopplevelser, bedre miljø- og klimahensyn og bedre folkehelse».

«Ved utvikling av aktiviteter som får vesentlige konsekvenser for samfunn og miljø, skal kommunen kreve en reguleringsplan. For tiltak som innebærer ny eller vesentlig oppgradering av landbruksvei skal konsekvensene for klimagassutslipp/karbonlagre, naturmangfold og

friluftsliv utredes og begrenses. Dette gjøres fortrinnsvis gjennom behandling av en reguleringsplan.»

ØV er svært glad for at det ved ny eller vesentlig oppgradering av landbruksvei skal konsekvensene utredes og begrenses, fortrinnsvis gjennom reguleringsplan. Vi kan imidlertid ikke se at det er rom for økt tømmerproduksjon jf. vår dokumentasjon under omtale av både klima og naturmangfold. Vi anmoder om at omtalen endres til: På landbruksarealene skal det legges til rette for miljø- og klimavennlig skogproduksjon, økt matproduksjon, gode naturopplevelser, bedre miljø- og klimahensyn og bedre folkehelse.

7.4 Naturmangfold

Vi viser til omtalen av naturmangfold i planbeskrivelsen og følgende planbestemmelser:

Naturmangfoldet og naturverdiene i Lørenskog skal styrkes eller bevares. Rødlistede arter og naturtyper, prioriterte arter, utvalgte naturtyper og registrerte naturtyper (etter DN-håndbok 13 kategoriene A, B og C og etter NiN metodikken) i Miljødirektoratets Naturbase eller Lørenskog kommunes kartdatabase skal ivaretas.

Lørenskog har dessuten utarbeidet en strategi for naturmangfold i Lørenskog (2024) der målet er å stanse tapet av naturmangfold og ivareta naturverdiene i kommunen. Vi støtter kommunens arbeid med å øke kunnskap og kompetanse om natur og en naturvennlig forvaltning. Kommunen har i 2024 foretatt kartlegging av sentrumsnære skogområder, men dette gjelder ikke Marka.

Planbeskrivelsen 7.5 Marka og LNF områdene omtaler en streng forvaltning som «særlig gjelder i de gjenværende naturskogene og at skog som i dag har sårbare arter eller potensiale for å bli levested for slike».

ØV støttet helhjertet opp om dette. Vi kan imidlertid ikke se at dette etterleves i forvaltningen av Østmarka. En ny gjennomgang fra ØV viser at det i 2025 ble innvilget søknader om til sammen 89 hogster med et samlet areal på 1534 dekar i Lørenskog og Rælingen. Av disse er 63 såkalt åpne hogster, det vil si flatehogst og frøtrestillingshogst, på til sammen 954 dekar. Det tilsvarer arealet av 133 fotballbaner. I 2024 var samlet hogstareal 1207 dekar, hvorav 706 dekar var åpne hogster. Vi ser altså at det omsøkte og godkjente hogstarealet i de to kommunene har økt med 27 prosent fra 2024 til 2025, og at arealet med åpne hogster har økt med 35 prosent.

ØV anmoder om at naturmangfoldet i Marka også kartlegges som grunnlag for riktig forvaltning av naturmangfold i kommunen, da 48 prosent av alle truede arter på Rødlista 2021 finnes i skog. Kartleggingen bør konsentreres om gjenværende naturskoger, jf. kart som er utarbeidet av Miljødirektoratet. I lys av vår dokumentasjon av hvordan naturskogene i Lørenskog hugges ned så haster det å foreta denne kartleggingen. Vi viser også til vår omtale i innledningen.

Inngrepsfri natur

På årsmøte i Forum for natur og friluftsliv i mars 2026 presenterte Akershus fylkeskommune nytt kartverktøy i kommuneplanleggingen. Inngrepsfrie naturområder er definert som områder som ligger en kilometer eller mer (i luftlinje) unna tyngre tekniske inngrep. Det nye kartet visernatur som ligger fra 1 kilometer og ned til 250 meter fra tyngre tekniske inngrep. I kartet vises områdene også med buffer, som vil være viktig å ta hensyn til i arealforvaltninga.

Utsnitt av kartet er klippet inn i teksten.

I Lørenskog er det som i resten av fylket svært få inngrepsfrie områder igjen og mesteparten ligger i Østmarka. Statistikken i kartet viser at det i Lørenskog kun er 391 dekar som ligger mer enn 1000 meter fra et inngrep. Dette området ligger sør for Skålsjøenog grenser til Østmarka nasjonalpark. 8485 dekar ligger 500 meter eller mer fra inngrep og 13 513 dekar ligger 250 meter eller mer fra et inngrep.

ØV anmoder om at omtale av disse lokalt inngrepsfrie områdene legges inn i planbeskrivelsen under naturmangfold og at det formuleres en målsetting om at disse gjenværende områdene tas vare på.

7.5 Marka og LNF områdene

Disse områdene omtales slik i planbeskrivelsene:

«En stor andel av Lørenskogs arealer ligger innenfor markagrensa. Østmarka er et viktig natur- og friluftsområde både lokalt og nasjonalt. Her ligger mye av kommunens jord- og skogbruksarealer. Samtidig som markagrensa skal sikres, skal et rikt, variert landskap med natur, kulturmiljø og kulturminner bevares.

Marka/skogen er underlagt streng forvaltning for å opprettholde verdien av områdene og ivareta natur og friluftsinteressene for nåværende og kommende generasjoner. Særlig gjelder dette de gjenværende naturskogene (skog som ikke har vært flatehogd) og skog som i dag har sårbare arter eller har potensial for å bli levested for slike. Områder av særlig verdi for befolkningens naturopplevelse skal tas særlig godt vare på.

Landbruksveier og andre større bygge- og anleggstiltak som kan få vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn, skal vurderes med hensyn til reguleringsplikt etter plan- og bygningsloven. Kommunen kan kreve reguleringsplan der tiltaket anses å ha slike virkninger. Berørte interessenter skal høres som grunnlag for kommunens vurderinger.»

ØV er svært fornøyd med hele omtalen av Marka i planbeskrivelsen. At landbruksveier og andre større bygge- og anleggstiltak som kan få vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn, skal vurderes med hensyn til reguleringsplikt etter plan- og bygningsloven, er etter ØVs mening svært viktig. Men føringen bør bli enda mer bindende. Vi støtter derfor FNFs innspill om at omtalen av landbruksveier tas opp som en retningslinje, eller aller helst fastsettes som en planbestemmelse.

Vi viser her til kommunens saksbehandling av Dammyrveien hvor reguleringsplikten IKKE ble vurdert. Samtidig er vi av den oppfatning at denne føringen i arealplanen har bidratt til å understøtte vurderingene til det politiske flertallet i kommunestyret da de i to omganger avslo Dammyrveien. Politikerne forsto og tok på alvor at det aktuelle området hadde særlig verdi for befolkningens naturopplevelse og andre miljøverdier som skal vurderes ved en KUbehandling, selv om dette ikke kom fram av administrasjonens saksframlegg.

7.7 Kulturminner

I planbeskrivelsen henvises det til Kulturminneplan. Kommunedelplan for kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap 2022–2030.

ØV støtter kulturminneplanens intensjon om at det bør foretas en større registrering av kulturminner i skogen. I den forbindelse vises det til at det kan skje med ny skogbruksplan i 2022–23. Vi er ikke kjent med statusen for slik registreringer og mener at arealplanen bør gi

føringer for forvaltningen av kulturminner i Marka. I kulturminneplanen er det listet opp kulturminner knyttet til Milorg, rester etter husmannsplasser, uregistrerte damanlegg etc.

ØV oppfatter at det er mye ugjort og oppfordrer kommunen til å løfte kulturminner i Marka som et innsatsområde i arealplanen.

7.9 Arealnøytralitet

I planbeskrivelsen er tema blant annet omtalt slik:

«Utviklingen av Lørenskog kommune skal være arealnøytral. Med arealnøytralitet menes å gjenbruke, fortette eller transformere områder som allerede er utbygd, fremfor å bygge ned natur, landbruksarealer og annen grønnstruktur».

«Som et verktøy for å holde oversikt over arealbruk og nedbygging av natur, landbruksarealer og annen grønnstruktur har Lørenskog utarbeidet et arealregnskap. Kommunens arealnøytralitet skal følges opp ved å kontrollere arealregnskapet for endringer både når det gjelder planlagte formål (kommuneplanens arealdel) og faktisk arealbruk (grunnkart for arealregnskap).»

ØV er svært glad for at Lørenskog kommunen skal være arealnøytral. Vi er særlig opptatt av at det ikke skal skje ytterligere nedbygging av arealer i Østmarka i form av landbruksveier, andre former for grustraseer og andre tekniske inngrep.

RETNINGSLINJER FOR MARKA

«Ridestitraseer kan opparbeides som ridesti uten krav om reguleringsplan. Traseene kan justeres ved byggesaksbehandlingen. Traseer skal ha god tilpasning til landskapet og ta hensyn til viktige natur- og verneverdier. Unntaket fra krav om reguleringsplan gjelder for tiltak som ikke ville utløst krav om reguleringsplan utenfor Marka».

ØV anmoder om at formuleringen som vi har framhevet i grønn skrift erstattes med følgende formulering som ligger inne i ulike plandokumenter i tre av de andre Østmarka-kommunene: «ved planlegging og rehabilitering av ferdselstraseer, herunder vurdering av plassering i terrenget, bredde og dekke, skal hensynet til det uorganiserte friluftslivet, vern av naturverdier, landskapskvaliteter og kulturminner veie tyngst»

Med vennlig hilsen

Helga Gunnarsdóttir Øyvind Pettersen

styreleder nestleder

Sak 1, Vedlegg 20: Alle høringsinnspill - ny versjon 05.06.26 - kommuneplanens arealdel 2026.pdf

Innspill fra innbyggere

Lena Ann-Marie Blomdahl

Bedre trafikksituasjon. Dere må løse trafikksituasjonen ved Metro utfart og rundkjøring. Lavere hastighet på Nordliveien forbi Sørlihavna og Extrabutikken og fotgengerfelt begge sted til bussholdeplass. Redusere svevestøv fra Feiring bruk. Stille krav til om hyppig renhold av veier pga trafikk til og fra. Krav om beplanting av skog snarest. Krav om tiltak for å redusere spredning av støv fra produksjonen. Bedre boligforhold. Stille krav til lavere høyde og større avstand mellom boligblokk slik at alle boliger får tilgang til lys og sol og beplanting mellom blokkene. Krav til besøksparkeringer ved alle boligblokk. Løse problemer med flom aktuelle sted Bedre aktivitetsmuligheter for barn og ungdom. Bl a gjenom flere ungdomsgårder lokalt i de ulike områdene i kommunen feks i tilknytning til skolene. Legge is til vinteren på alle ballplaner. Ny ishall for flerbruk.

Siw Monica Bjørk Eriksen

Innspill til regulering av Fjellhamar. Det pågår en diskusjon ift hvor høyt og omfattende man skal bygge på Fjellhamar og i dette tilfellet må kommunen ta hensyn til hva innbyggere lokal på Fjellhamar ønsker. Det er et fåtall innbyggere som ønsker fortetting og et stort omfang av boligblokker, og samt bygging i høyden. Fjellhamar består i hovedsak av eneboliger og det bør man tilrettelegge for i framtiden også. Det er ingen som ønsker den utbyggingen man har gjort på skårersletta, flere steder i kommunen. Skal man tiltrekke seg innbyggere som kan bidra med skatteinntekter mm, må man besørge for attraktive eneboliger for disse familiene. Infrastruktur er ikke tilrettelagt for en stor befolkningsvekst på flere tusen leiligheter. Fjellhamar mangler et godt tilbud for barn og unge innen fotball. Det er ønskelig at man heller ser på en utvidelse av Fjellhamar arena og legger til rette for nytt klubbhus og en ball flate til, slik at nærmiljøet kan tilby fritidsaktiviteter som fotball til flere. I dag er kapasiteten sprengt. Videre er dagens ishall på metro en tragedie og det bør legges til rette for en ishall, slik man bygger i Sverige da også istid for barn og unge på Lørenskog er krevende. Hallen bør forbeholdes for trening og behøver da enklere fasiliteter ift garderober mm. Man er positiv til å bruke Fjellhamar bruk til kultur og konsert fasiliteter.

Karl-Erik Hytten

Ved siste kommunevalg var det stor enighet blant de politiske partiene i Lørenskog om å stanse den voldsomme boligveksten i kommunen. Nå virker det som om dette allerede er glemt eller ikke så viktig lenger. Hva skyldes dette? Har kommunen plutselig fått bedre økonomi og nye skoler, barnehager, ungdomstilbud og bedret eldreomsorg? Har kommunen planlagt en snarlig økning av den kommende eiendomsskatten? Dersom kommunen ikke har magemål og absolutt MÅ fortsette sin hodeløse utbygging får vi større økonomiske utfordringer/problemer. Jeg er sterkt bekymret for videre utbygging i kommunen og ber om stans i all den fortetningen som har blitt kjørt og planlegges i framtiden. På tide å gjøre det som ble lovet i valgkampen - STANS I FORTETTING OG STORE BYGGESAKER. Til nød bør vi holde oss til småhus-bebyggelse.

Tore Lillemork

Det er synd at kommunen har tillatt så tett bebyggelse som f.eks. i området ved Triaden, og tabben må unngås i kommende prosjekter. For å unngå gammeldags drabantbyproblematikk bør det etableres gatenett, slik det er i ordentlige byer.

Parkering: For at planen skal være menneskelig må det være et minimum antall parkeringsplasser pr. leilighet på mer enn 1. Inklusive gjesteparkeringer og fordi flere vil ha to biler, akkurat som oss som bor i eneboliger, må dette settes til minimum 1,5 plass pr. leilighet. 2 plasser pr. leilighet er optimalt, og bør tilstrebes.

Det er like stort behov for bil blant beboere i leiligheter som i småhusbebyggelse, konsentrert eller ikke. Lokalpolitikerne bor selv kanskje i hus, slik som jeg, og rammes ikke av uretten slik som andre? Det trenger ikke være noe maksimumstak for antall parkeringsplasser pr. boenhet. Også forretningsdrivende, skoleelever og andre har behov for bil, og dermed for parkering på arbeidssted, skole osv. Forestillingene om at dette har noe med klima eller miljø å gjøre må ryddes av veien. Ingen kjører bil rundt i sentrum unødig, men de aller fleste vil ha minst én bil pga. andre turer, til f.eks. familie, hytter eller helt andre steder, som Lørenskog kommune ikke har noe med.

Eyvind Magnus Meyer

Høringsinnspill – Anmodning om å revurdere utbygging ved Ødegårds vei 203-området

Jeg viser til planlagt utbygging av boligblokker i området ved Ødegårds vei 203 og tilhørende adresser. Jeg ønsker med dette å fremme et høringsinnspill med anmodning om at kommunen vurderer å stanse eller omdisponere planlagt utbygging til fordel for bevaring og utvikling av grøntområde.

Jeg og min samboer kjøpte nylig bolig i Lørenskog Stasjonsby nettopp på grunn av nærheten til natur, utsikt og områdets topografi. Ved kjøpstidspunktet opplyste Selvaag at lisensavtalen for videre bygging i det aktuelle området var utgått, og at eventuell byggeaktivitet lå flere år frem i tid. Dette gir etter mitt syn kommunen et reelt handlingsrom til å revurdere planene.

Selv om de fleste trær allerede er felt, består området fortsatt av naturlige fjellformasjoner, steinpartier, mindre dammer og vegetasjon som gir en sterk naturopplevelse. Dette landskapet representerer en kvalitet som er vanskelig å gjenskape dersom det først bygges ned.

I stedet for ytterligere blokkbebyggelse foreslås det at området reguleres til et lokalt rekreasjons- og friområde. Eksempler på tiltak kan være:

Bevaring av naturlige fjell og terrengformasjoner

Etablering av stier med benker som knytter boligområdene til Pallplassen

Videreutvikling av eksisterende groper til små dammer eller naturinnslag

Tilrettelegging for lavterskel friluftsaktiviteter

Det er allerede satt opp hengekøyer i skogkanten foran rekkehusene. Dersom området skjermes av nye blokker, vil bruken og hensikten med dette tiltaket reduseres betydelig.

Boligprosjektet Pallplassen tok lang tid å selge, og flere leiligheter har stått ubebodd siden mars 2023. Vår leilighet ble ferdigstilt i 2023, vi er første som bor der og flyttet inn september 2025. Samtidig er bygging av Snøbyen Pluss igangsatt lenger ned i veien. Dette tilsier at området allerede er under betydelig utbyggingspress, og at bevaring av gjenværende grøntområder er viktig for bomiljø, trivsel og bærekraft.

Å stoppe planlagt utbygging i dette området vil etter mitt syn være et tydelig signal om at kommunen prioriterer grønne, trygge og mangfoldige nærmiljøer. Jeg ber derfor om at kommunen foretar en ny helhetlig vurdering før eventuell videre regulering eller byggestart

Erik Morten Myrseth

Jeg ber dere gå tilbake på beslutningen dere tok i forhold til å verne Blåkollen på bakgrunn av kulturmiljøet.

Sidsel Nordhagen

Noen korte innspill til planbeskrivelsen og med forbehold om at det kan være dekket

1. Tilrettelegging for organinisert aktivitet for befolkningen. Hvor dette er og hvordan folk skal komme seg dit i hverdagen. Hvor er tilbud plassert og hvor skal en satse fremover for tilrettelagt aktivitet? Skal det legges opp til mer eller opprettholde det som er? F.eks om en skal etablere anlegg for friidrett, rulleski, mer hallkapasitet osv - eller satse på samarbeid med nabokommunene?

2. Tilrettelegging for uorganisert aktivitet. Fotball-løkker, isflater, skiløyper - sammenhengende sådanne slik at en kan redusere bilbehov og gi et godt tilbud til folk. Merkede turstier - behov for flere enn i dag for å gi økt tilbud til økt befolkning.

3. Næringsvirksomhet opp mot bokvalitet. Særlig relevant opp mot Feiring bruk for oss som bor på Finstadjordet ift støy, særlig støv og trafikale forhold. Er ikke Feirings aktivitet relevant på støysonekartet?

4. Mobilitet. Savner tall på hvordan mobiliteten ivaretas. Opplevelse av økt biltrafikk. Bevegelsesmønster og dekning ift kollektivtransport og gange/sykkel. Å skru av gatelys på kvelden i årstiden det er mest relevant å være ute sent er ikke et smart trekk hvis en vil ha flere til droppe bilen. Bussrutene inn til byen tar lang tid og preges av behov for å bytte buss. Trafikksikkerhet og tilrettelegging for sykling til jobb i Oslo - sammenhengende sykkelruter og samarbeid med nabokommunene for å få til trygge (nok) sykkelveier som går hele vei til Oslo sentrum.

Tom Kristen Bergum Røed (x)

Generell merknad til kommuneplanens arealdel:

Jeg ønsker å uttrykke uenighet med den overordnede retningen i planforslaget, der videre fortetting, byutvikling og økt urbanisering fremstår som gjennomgående hovedstrategi, både i sentrumsområder og gjennom økt utnyttelsesgrad i etablerte boligområder. Planforslaget fremstår i stor grad som en videreføring av tidligere arealplaner med samme utviklingsretning. Det er etter mitt syn rom for at Lørenskog kommune kan benytte sitt lokale handlingsrom til å styre utviklingen mer moderat enn det som foreslås. Statlige og regionale føringer åpner for lokal tilpasning, og kommunen kan derfor i større grad fastsette tydelige rammer for utbyggingstakt, byggehøyder og utnyttelsesgrad. Den sterke befolkningsveksten de siste årene

har medført betydelige behov for investeringer i teknisk og sosial infrastruktur, som vann og avløp, skoler og barnehager. Samtidig pågår diskusjoner om økonomisk handlingsrom og prioritering av kommunale tjenester. Etter mitt syn bør kommuneplanens arealdel i større grad reflektere behovet for en mer balansert og forutsigbar utviklingstakt. Kommuneplanens arealdel er et sentralt styringsdokument, og det er derfor viktig at den oppleves som godt forankret hos innbyggerne og bidrar til å skape forutsigbarhet for fremtidig utvikling.

Det foreslås derfor at:

* Det fastsettes tydeligere begrensninger på byggehøyder i sentrumsområdene, slik at fremtidig utbygging i hovedsak begrenses til lavblokkbebyggelse (ca. 3–4 etasjer).

* Utnyttelsesgrad i etablerte boligområder reduseres, for eksempel ved at BYA settes til 25 % for bebyggelse med gesimshøyde inntil 4,0 meter og 20 % for bebyggelse med gesimshøyde inntil 7,0 meter, for å bidra til å bevare småhusområdenes karakter.

* Eventuell innføring av T-bane til Lørenskog bør forankres bredt før det legges til grunn som premiss for økt fortetting, blant annet med hensyn til kostnader og konsekvenser for arealutviklingen.

Spesifikke kommentarer til planbeskrivelsen og forslag til endringer i tilhørende dokumenter følger i vedlegg.

Heidi Sofiendahl

Det er vanskelig for en vanlig innbygger som meg å vurdere slike planer. Det jeg ser i etterkant av den enorme utbyggingen av Skårer-området, er hvor trist det er at det er bygget så tett og monotont. Jeg sender derfor en oppsummering av arkitekturopprørets hovepunkter og mitt innspill er at dere prøver å unngå samme feil videre. I den grad det er mulig, ønsker jeg at dere benytter mulighetene som finnes til å planlegge for beboere som bli boende lenge i kommunen og bidrar til kommunens økonomi. Vi trenger flere boliger der barnefamilier blir boende, per nå er det små og dyre leiligheter, og store leiligheter for de godt voksne som har råd fordi de selger en nedbetalt enebolig.

Når jeg leser dokumentene, så er det jo fine ord der, og jeg regner at disse retningslinjene overholdes og følges opp. Likevel ser det på resultatet hittil ikke ut som man har benyttet mulighetsrommet ved å tenke mest mulig menneskevennlig, men heller bygget ut så tett som overhodet mulig. Det er dette jeg ønsker kommunen kan tenke mer over i det videre arbeidet.

Hvordan kan dere forbedre videre planer ihht kritikken fra arkitekturopprøret?

Monotont og "dystopisk": Opprøret beskriver nye boligområder som grå, livløse og preget av "hvor som helst"-arkitektur (no-place architecture) som mangler lokal identitet.

Kritikk av Skårerbyen: Områder som Kulturhusgata i Lørenskog sentrum trekkes frem som eksempler på en uheldig utvikling der utbyggere har fått for frie tøyler.

"Arkitektonisk overgrep" ved stasjonen: Utbyggingen ved Lørenskog stasjon har fått hard medfart, hvor de planlagte prosjektene omtales som et overgrep mot omgivelsene.

Mangel på levende byrom: Kritikken går ut på at det bygges for tette, uinspirerende blokker uten gode uteområder som klarer å eldes med verdighet.

Stedstilpasning: Opprøret etterlyser mer tradisjonsbasert og stedstilpasset arkitektur fremfor den moderne, funksjonalistiske stilen som dominerer de nye utbyggingene.

Monica Tomter

Jeg er sterkt imot videre fortetning og boligutbygging. Dette har allerede vært en langvarig politikk som har gått altfor langt.

Håkon Phillip Tønder-Keul

Det bør være flere p-plasser på anlegg hvor det er idrett, spesielt for barn. Foreldre bringer barn, de sitter vakt på disse anleggene. Ikke alle kan sykkel/buss.

Der hvor det arrangeres konkurranser, så må antall parkeringplasser være større.

Det bør stilles krav at forretninger med publikum bør ha høyere antall plasser per kvm enn kontor.

For sentrale buss/offentlig transport lokasjoner, så bør man ta med utfartsparkering. Det er bedre å kjøre til XX å ta buss/bane/trikk enn å kjøre langt med bil.

Redusert bilavhengighet fungerer ikke så bra i en kommune hvor buss ikke er mulig annet enn til Oslo S og OSL.

Holdeplass for buss må få egne innfelte busslommer tilpasset bussens lengde slik at man ikke lager trafikkork. Dette skaper bedre trafikflyt.

Kirsten Vistnes

Angående oppkjørt skiløype fra Skihytta på Kurland til Sørlihavna. Denne løypa har blitt kjørt opp i mange tiår og har vært et stort gode for oss som bor på Kurland, både til å knytte oss til løypenettet innover mot Losby, og til å gå den fine turen langsetter jordene med flott utsyn over Lørenskog. Skjønner det er en bonde som har motsatt seg løypekjøring over sine jorder. Vi er flere på Kurland som sterkt ønsker at kommunen skal ordne opp i denne saken slik at løypa igjen blir kjørt opp fra neste vinter. At lysløypa kjøres opp er bra, men det kan ikke erstatte løypa over jordene.

Kirsten Margrethe Østbye (x)

Tekst til høringsuttalelse: Vi har følgende kommentarer til Lørenskog kommunes 2026-revidering av kommuneplanens arealdel: Angjeldende område: Trekanttomten, nordre del av: Gnr, 85, Bnr: 11 (Se vedlegg 1_ Trekanttomten. Utsnitt fra Lørenskog kommunekart) Areal: 6.669,4 m2 Eierforhold: Trekanttomten ble overført fra 85/11 i 1974 til Knut Olai Østbye. Kjøpekontrakt er tinglyst (Se Vedlegg 2_ grunnbokutskrift_nederst side 1 og øverst side 2). For dette foreligger det et tinglyst gavebrev, men ingen seksjonering. Denne rettighet tilhører nå Knut Olai Østbys arvinger (i flg. samme tinglyste gavebrev): Marit Olaug Østbye Torunn Irene Østbye Kirsten Margrethe Østbye Utviklingen i området etter 1974 har gitt betydelige endringer i arealdisponeringen og som vår gjennomgang under illustrerer er det nå grunnlag for at dette området avsettes til boligbebyggelse i Lørenskog kommunes 2026-revidering av kommuneplanens arealdel.

Argumentasjon:

- Trekanttomten ligger innenfor Avgrenset byggesone anvist på kart i planbeskrivelsens avsnitt 2 Arealstrategi og stedsutvikling, side 6. (Se Vedlegg 3_Planbeskrivelsen punkt 2_side 6)

- Trekanttomten ligger nær Akershus universitetssykehus og vis a vis etablerte boligområder. Boliger her vil danne en naturlig forlengelse av rekkehusområdet i nordøst, på samme side av Gamleveien.

- Trekanttomten ligger langs Gamleveien som har busslinje 110 med busstopp på selve tomten. Således tilfredsstilles rikspolitiske retningslinjer om fortetning rundt trafikknutepunkt. - Fjernvarme er etablert til boligområdene på den andre siden av Gamleveien, og øvrig infrastruktur ligger på/ved tomten. (Se vedlegg 4_Fjernvarme)

- Kommunens forvaltningsplan for vassdrag anviser en bekk i områdets sydlige grense. Området kan være fuktig i visse tider, men kan neppe defineres som bekk/vassdrag. Følgelig kan ikke krav om avstand fra vassdrag til bebyggelse gjelde. (Se vedlegg 5_Utdrag fra kommunedelplan_diff. forvaltning av vassdragene_2026).

- Området er i dag definert til LNF-område. Pga. at det fra tid til annen er fuktig antas boniteten å være lav. Pr. i dag er området i liten grad benyttet til friluftsliv. (Se Vedlegg 6_Arealdel kommuneplan_2026) - Kommunens støykart viser at området ligger i gul sone, med en smal stripe nærmest Gamleveien i rød sone. I hht. gjeldende regelverk om benyttelse av stille side kan boliger her bygges. (Se Vedlegg 7_Støykart_ 2026)

- I likhet med de nærliggende boligområdene på begge sider av Gamleveien og nordover mot A-hus ligger Trekanttomten i faresone H310 – Faresone kvikkleire. Nødvendige sikringstiltak må gjennomføres forut for ev. bygging. (Se Vedlegg 8_Faresoner_kvikkleire_flom_2026)

En boligbebyggelse her, med moderat utnyttelse og høyde antas ikke å være til sjenanse for naboer og vil gi tilskudd til nødvendig boligvekst i området.

Basert på ovenstående anmoder vi om at dette området avsettes til boligbebyggelse i Lørenskog kommunes 2026-revidering av kommuneplanen.

Lørenskog kommune

Lørenskog kommune

Besøksadresse: Hasselveien 6, Lørenskog
Postadresse: Postboks 304, 1471 Lørenskog
Telefon: 67 93 40 00
E-post: postmottak@lorenskog.kommune.no
www.lorenskog.kommune.no

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE

Saksfremlegg til rådsmøte

Saksnr.: 2024/30079

Behandling	Møtedato	Saksnr.
Fylkesrådets rådsmøte	27.03.2026	60/26

Lørenskog kommune - Kommuneplanens arealdel 2026-2038 - Uttalelse til offentlig ettersyn

Fylkesrådets forslag til vedtak

1. Akershus fylkesråd mener Lørenskog kommune har gjort et grundig arbeid med kommuneplanens arealdel. Den reviderte arealdelen vil danne et godt grunnlag for kommunens overordnede planlegging og videre arealutvikling, samt være et godt styringsverktøy for kommunen fremover.
2. Fylkesrådet vurderer det som positivt at parkeringsnormen for bolig og kontor er strammet noe inn. Videre ber fylkesrådet om at omtalen av høystandard kollektivtrasé i planbeskrivelsen tydeliggjøres, og at Romerikslinja og tilhørende infrastruktur sikres gjennom vurdering av hensynssone og nødvendige koblinger i kommuneplanens arealdel. Kollektivtrafikkens framkommelighet og fylkesveinettets funksjonalitet må legges til grunn i kommunenes videre planoppfølging.
3. Fylkesrådet er positive til at Lørenskog kommune har vedtatt å innføre arealnøytralitet, og oppfordrer kommunen til å forankre arealnøytralitet i arealstrategien og planbestemmelsene, og til å tydeliggjøre oppfølging av planvask, kompensasjon og arealregnskap i detaljplaner og saksbehandling. Videre anmoder fylkesrådet om at kommunens arealregnskap tilgjengeliggjøres som del av planens kunnskapsgrunnlag, og at både kommunalt og regionalt arealregnskap legges til grunn i videre planarbeid.
4. Fylkesrådet ber Lørenskog kommune sluttføre prosjekt Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder, og vise til dette kunnskapsgrunnlag i plandokumentene. Videre anbefaler fylkesrådet at prosjekt Friluftslivets ferdselsårer følges opp gjennom et handlingsprogram med en tiltaksliste.

PS 60/2026 Lørenskog kommune - Kommuneplanens arealdel 2026-2038 - Uttalelse til offentlig ettersyn

Fylkesrådets forslag til vedtak

1. Akershus fylkesråd mener Lørenskog kommune har gjort et grundig arbeid med kommuneplanens arealdel. Den reviderte arealdelen vil danne et godt grunnlag for kommunens overordnede planlegging og videre arealutvikling, samt være et godt styringsverktøy for kommunen fremover.
2. Fylkesrådet vurderer det som positivt at parkeringsnormen for bolig og kontor er strammet noe inn. Videre ber fylkesrådet om at omtalen av høystandard kollektivtrasé i planbeskrivelsen tydeliggjøres, og at Romerikslinja og tilhørende infrastruktur sikres gjennom vurdering av hensynssone og nødvendige koblinger i kommuneplanens arealdel. Kollektivtrafikkens framkommelighet og fylkesveinettets funksjonalitet må legges til grunn i kommunenes videre planoppfølging.
3. Fylkesrådet er positive til at Lørenskog kommune har vedtatt å innføre arealnøytralitet, og oppfordrer kommunen til å forankre arealnøytralitet i arealstrategien og planbestemmelsene, og til å tydeliggjøre oppfølging av planvask, kompensasjon og arealregnskap i detaljplaner og saksbehandling. Videre anmoder fylkesrådet om at kommunens arealregnskap tilgjengeliggjøres som del av planens kunnskapsgrunnlag, og at både kommunalt og regionalt arealregnskap legges til grunn i videre planarbeid.
4. Fylkesrådet ber Lørenskog kommune sluttføre prosjekt Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder, og vise til dette kunnskapsgrunnlag i plandokumentene. Videre anbefaler fylkesrådet at prosjekt Friluftslivets ferdselsårer følges opp gjennom et handlingsprogram med en tiltaksliste.

Fylkesrådets rådsmøtes behandling av sak 60/2026 i møte den 27.03.2026:

Det ble ikke fremsatt endrings- eller tilleggsforslag.

Fylkesrådets vedtak

1. Akershus fylkesråd mener Lørenskog kommune har gjort et grundig arbeid med kommuneplanens arealdel. Den reviderte arealdelen vil danne et godt grunnlag for kommunens overordnede planlegging og videre arealutvikling, samt være et godt styringsverktøy for kommunen fremover.

2. Fylkesrådet vurderer det som positivt at parkeringsnormen for bolig og kontor er strammet noe inn. Videre ber fylkesrådet om at omtalen av høystandard kollektivtrasé i planbeskrivelsen tydeliggjøres, og at Romerikslinja og tilhørende infrastruktur sikres gjennom vurdering av hensynssone og nødvendige koblinger i kommuneplanens arealdel. Kollektivtrafikkens framkommelighet og fylkesveinettets funksjonalitet må legges til grunn i kommunenes videre planoppfølging.

3. Fylkesrådet er positive til at Lørenskog kommune har vedtatt å innføre arealnøytralitet, og oppfordrer kommunen til å forankre arealnøytralitet i arealstrategien og planbestemmelsene, og til å tydeliggjøre oppfølging av planvask, kompensasjon og arealregnskap i detaljplaner og saksbehandling. Videre anmoder fylkesrådet om at kommunens arealregnskap

tilgjengeliggjøres som del av planens kunnskapsgrunnlag, og at både kommunalt og regionalt arealregnskap legges til grunn i videre planarbeid.

4. Fylkesrådet ber Lørenskog kommune sluttføre prosjekt Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder, og vise til dette kunnskapsgrunnlag i plandokumentene. Videre anbefaler fylkesrådet at prosjekt Friluftslivets ferdselsårer følges opp gjennom et handlingsprogram med en tiltaksliste.

27.03.2026

Anette Marie Solli
fylkesrådsleder

Solveig Schytz
fylkesråd for plan, kulturminner, klima og miljø

Kort om hva saken gjelder

Lørenskog kommune har sendt planforslag for kommuneplanens arealdel 2026-2038 på høring og offentlig ettersyn med høringsfrist 7. april 2026.

Saksopplysning

Kommuneplanens arealdel er et overordnet, juridisk bindende styringsverktøy for langsiktig arealutvikling i kommunen. Lørenskog kommune vedtok kommuneplanens arealdel 2023-2035 den 15. mars 2023. Kommunen har nå sendt forslag til en begrenset revisjon på offentlig ettersyn. Planforslaget viderefører hovedlinjene i gjeldende arealdel. Det er ikke foreslått nye utbyggingsområder, eller endring av markagrensa og grøntområdene.

Hensikten med revisjonen er å styrke arealdelen som overordnet og strategisk plan, sørge for at planen er oppdatert i tråd med overordnede føringer, gjøre nødvendige forbedringer av plandokumentene, og ta i bruk arealregnskap.

De viktigste endringene knytter seg til tydeligere bestemmelser om blant annet naturmangfold og store trær, ny parkeringsnorm, hensynssone til T-bane, bedre tilrettelegging for sosiale boformer, justert utnyttelsesgrad i småhusområdene og styrket arealstrategi med innføring av arealnøytralitet. Videre er det gjort tematiske endringer i planbeskrivelsen og nødvendige forbedringer i kartet.

Lørenskog kommune varslet oppstart av planarbeid og sendte planprogram på høring 21. november 2024. Akershus fylkeskommune ga uttalelse til planprogrammet 15. januar 2025. Gjennom planprosessen har kommunen fortløpende orientert om framdrift og videre arbeid. Arbeidet med revisjon av planen har vært tema i regionalt planforum 24. februar 2026 hvor kommunen presenterte hovedendringene i planforslaget, og ba om innspill, råd og erfaringer.

I tillegg til merknadene som fremgår i uttalelse til offentlig ettersyn av planforslaget, viser fylkeskommunen også til innspillene som ble gitt i uttalelsen til planprogrammet.

Problemstillinger og alternative løsninger

Planforslaget fremstår som godt gjennomarbeidet, og viderefører hovedlinjene i gjeldende arealdel. Revideringen vurderes i hovedsak å være i tråd med statlige og regionale føringer.

Akershus fylkeskommune har likevel noen merknader til endringene, og ønsker å gi innspill og veiledning i planarbeidet slik Lørenskog kommune har etterspurt.

Fylkeskommunen oppfordrer Lørenskog kommune til å ta med merknadene i det videre arbeidet med revidering av kommuneplanens arealdel.

Vurdering

Plandokumentene er oversiktlige og godt gjennomarbeidet med klar og tydelig formidling.

Akershus fylkeskommune vurderer at Lørenskog kommune legger fram en kommuneplanens arealdel som viderefører en tydelig strategi for fortetting, knutepunktutvikling og bærekraftig mobilitet. Planforslaget viser ambisjon om å utvikle Lørenskog som en grønn, attraktiv og framtidsrettet kommune, der vekst i bolig og arbeidsplasser skal håndteres gjennom arealeffektiv utvikling og styrking av kollektivtransport, gange og sykkel.
Lørenskog er en sentral del av det regionale bybåndet, og de valg som tas i kommuneplanen vil ha betydning også utover kommunegrensen. Samordning mellom arealbruk og transport er avgjørende for å sikre framkommelighet, trafikksikkerhet og god ressursutnyttelse i et område med sterk vekst og begrenset veikapasitet. Planens tydelige prioritering av utviklingsområder rundt kollektivknutepunktene gir et godt grunnlag for å håndtere veksten på en måte som støtter opp under regionale mål om redusert bilavhengighet og grønn mobilitet.

Planen viser også at kommunen arbeider bevisst med miljømessig bærekraft gjennom arbeidet med innføring av arealregnskap, og med sosial bærekraft ved fokus på å fremme livskvalitet, fellesskap og inkluderende lokalsamfunn. Dette anses som et godt utgangspunkt for videre utvikling i tråd med nasjonale og regionale føringer.

Planfaglige merknader

Samordnet areal-, bolig- og transportplanlegging

Det er positivt at kommunen har oppdatert dimensjoneringsgrunnlaget for forventet bolig- og arbeidsplassvekst i kommunen innenfor planperioden. Dette er i tråd med regional plan for areal og transport og våre merknader i uttalelse til planprogrammet.

Planvask

I henhold til RP-ATP retningslinje 5 forventes det at områder avsatt til utbygging i gjeldende kommuneplaner, som ikke er regulert, og som ikke er i tråd med mål, strategier og retningslinjer i den regionale planen, vurderes tatt ut ved revisjon av kommuneplanens arealdel. Dersom slike arealer likevel videreføres, skal dette begrunnes. Regulerte, men ikke igangsatte områder, bør også vurderes i dette arbeidet.

Fylkeskommunen kan ikke se at kommunen har gjort denne øvelsen i det pågående planarbeidet, eller at det foreligger en plan for hvordan dette skal følges opp videre. En systematisk planvask vil styrke kommuneplanens legitimitet og bidra til en bærekraftig utvikling gjennom tydelige og langsiktige prioriteringer. Fylkeskommunen oppfordrer derfor kommunen til å gjennomføre planvask og lage en strategi for dette arbeidet.

Ivaretakelse av sosial bærekraft

Fylkeskommunen er opptatt av at det sikres attraktive helsefremmende bo- og levemiljøer for alle aldersgrupper, og ivaretagelse av en variert befolkningssammensetning. Det ansees derfor som positivt at Lørenskog kommune sikrer bedre tilrettelegging for sosiale boformer både i planbeskrivelsen og gjennom bestemmelsene.

Nyere tids kulturminner

I forbindelse med endringen av utnyttelsesgrad, bør kommunen vurdere å skille ut områder med kulturhistorisk interesse hvor det gjøres unntak fra økt utnyttelsesgrad, da dette vil kunne gi uheldige virkninger på kulturminneverdier i området. For eksempel kan det gjøres unntak for områder med hensynssone bevaring kulturmiljø eller spesialområde bevaring eller som er registrert som kulturminner/kulturmiljø i kommunens kulturminneplan.

Fylkeskommunen ber om at T-banestasjoner og anlegg knyttet til framtidig T-bane til Lørenskog hensyntar kulturminneverdier i nærheten.

Samferdsel

T-bane-trasé

Det har vært et godt samarbeid mellom Lørenskog kommune og Akershus fylkeskommune om utredning og avklaring av t-bane-trasé. Fylkeskommunen er glad for at arbeidet følges opp ved at traseen tas inn i kommuneplanens arealdel som henynssone.

Romerikslinja

Beskrivelsen av høystandard kollektivtrasé i kap. 4.3 «Kollektivsystemet i Lørenskog» i planbeskrivelsen bør tydeliggjøres. Fylkeskommunen foreslår at følgende tas inn i kap. 4.3:

> "Planlegging av høystandard kollektivtrasé (Romerikslinja) gjennom bybåndet pågår. Traseen følger eksisterende fylkesveinett gjennom Lørenskog og vil være hovedåre for kollektivtrafikk mellom kommunens utviklingsområder på Visperud, Lørenskog sentrum og Ahus samt viktige målpunkt og boligkonsentrasjoner i Oslo og Lillestrøm.
>
> Det forventes en stor økning i etterspørsel på personreiser som følge av befolkningsvekst. Om flere reiser med kollektiv, kan veinettet benyttes på en mer effektiv måte. Sammen med gang- og sykkelinfrastruktur vil kollektivtraseen bidra til god tilgjengelighet til arbeidsplasser, tjenester og fritidsaktiviteter for kommunens innbyggere.
>
> For å kunne sørge for et attraktivt tilbud med høy frekvens, må kollektivtrafikken komme frem. Investering i infrastrukturen skal sikre kollektivtrafikkens fremkommelighet og vil medføre endringer i veiens utforming, prioritering av kollektivtrafikken i kryss og endret trafikkmønster.
>
> Planlegging av traseen i Lørenskog vil kreve et tett samarbeid mellom Akershus fylkeskommune, Lørenskog kommune, Ruter og andre viktige interessenter. Gjennomføring av tiltak vil skje etappevis i løpet av kommuneplanperioden for å imøtekomme forventet vekst mot 2040."

Kollektivtraseen er vist med juridisk linje i plankartet. For å øke forutsigbarhet for fremtidig utvikling foreslår fylkeskommunen at kommunen også vurderer hensynssone langs traséen. Dette vil synliggjøre mulig arealbeslag og sikre at nye tiltak og bebyggelse ikke kommer i konflikt med traséens utforming.

I retningslinjene for utviklingsområdene i kap. 33 bør beskrivelsen av Romerikslinja styrkes. Dette er spesielt relevant for Visperud, Lørenskog sentrum og Ahus/Nordbyhagen.

Ved forlengelse av T-banen, blir Visperud et viktig knutepunkt mellom buss og skinnegående transport. Kommuneplanens arealdel bør legge til rette for gode koblinger og nødvendige infrastruktur knyttet til dette.

I Lørenskog sentrum skal utforming av fv.1519 Solheimveien sikre kollektivtrafikkens fremkommelighet langs planlagt kollektivtrasé. Ved utvikling rundt bussterminalen og langs Solheimveien må T-banestasjon, kollektivtrasé, mobilitet, bymessig utforming og bokvalitet ses i sammenheng.

Med over 12 000 ansatte er Ahus et viktig målpunkt for reisende. Området betjenes av flere busslinjer, men utfordrende trafikkforhold i rushtid kan medføre store forsinkelser og gjøre kollektivtilbudet mindre attraktivt. Kollektivtrafikkens fremkommelighet må sikres gjennom området i takt med videre utvikling.

Parkeringsnorm

I planforslaget er det innført to parkeringssoner, sone A er utviklingsområdene og sone B er resten av kommunen. Parkeringsnormen for bolig og kontor er strammet noe inn for begge sonene, med minimums- og maksimumskrav. I tillegg stilles det krav om plasser for helsetjenester og beredskap. Dette vurderes som positive grep.

Fylkeskommunen vil likevel påpeke det sosiale og økonomiske aspektet ved å stille minimumskrav til bilparkeringsplasser i boligprosjekt. Parkeringsplasser, spesielt parkeringskjellere, medfører høye kostnader og klimagassutslipp (presentasjon Civitas, Futurebuilt-seminar om grønn mobilitet og bylogistikk 28. Januar 2026). Kostnaden for én parkeringsplass for bil er 16.000 - 40.000 kr/m2, og en parkeringsplass med manøvreringsareal krever ca. 25 m2.

Det forventes et skifte i mobilitetsmønsteret, der flere forventes å leie bil fremfor å eie bil. I et slikt mobilitetsmønster kan krav om minimumsplasser gi unødvendige kostnader for både boligkjøpere og utbyggere. Ved å ikke ha en minimumsnorm for etablering av parkeringsplasser for bil, eller holde denne lav, vil utbyggere få et handlingsrom til å utvikle eiendommer etter nye mobilitetsmønstre som kommer i fremtiden.

Det bør også åpnes for en skjønnsmessig vurdering av kravet til antall sykkelparkeringsplasser ved kollektivholdeplassene. Dimensjoneringen bør være behovsbasert med utgangspunkt i passasjertall, nærliggende målpunkter og antall boliger innenfor normal sykkelavstand fra holdeplassen. Tilgjengelighet av egnede arealer kan også vurderes, samt tilrettelegging for mulig utvidelse av sykkelparkering dersom etterspørselen økes.

Bussframkommelighet og veinett

Lørenskog kommune vil fortsatt ha en betydelig vekst i innbyggere, som også innebærer at de største trafikale utfordringene vil komme her. Fremkommelighet for kollektivtrafikken er svært viktig for at veksten i personreiser kan tas med kollektiv, gange og sykkel.

I et utviklingsperspektiv er det derfor avgjørende at arealutvikling, lokalisering og utbyggingstakt ses i tett sammenheng med kapasiteten i transportsystemet. Høy arealutnyttelse og funksjonsblanding i utviklingsområdene er i tråd med prinsippene for knutepunktutvikling, men forutsetter at transportveksten i hovedsak tas av kollektivtransport, gange og sykkel. Dersom veksten i stedet genererer økt biltrafikk, vil presset på hovedkorridorene og sentrale kryss øke, med behov for kostbare og arealkrevende kapasitetsutvidelser som ofte er i konflikt med mål om bymessig utvikling og gode byrom.

En helhetlig samordning mellom arealbruk og transport er avgjørende for å unngå at veksten i kommunen fører til svekket framkommelighet og redusert kollektivandel. Fylkeskommunen vil understreke at beskyttelse av kollektivtrafikkens framkommelighet og funksjonaliteten i fylkesveinettet må være et bærende hensyn i den videre oppfølgingen av kommuneplanen.

Sykkel og gange

Det er positivt at bestemmelsene stiller krav til at sykkelparkering skal ha høy kvalitet, ligge nær hovedinngang og ha sikker adkomst, og at sykkelparkering som hovedregel skal plasseres nærmere inngang enn bilparkering. Videre er det et tydelig kvalitetsløft at minst 5 prosent av sykkelplassene skal tilpasses lastesykler, at det skal etableres både innendørs og utendørs sykkelparkering med en andel under tak, og at det legges til rette for lading av elsykkel.

Universell utforming og helårsfunksjon er avgjørende for faktisk bruk. Gang- og sykkelinfrastruktur må være tilgjengelig og brukbar for alle aldersgrupper og funksjonsnivåer, og løsninger må kunne driftes effektivt gjennom hele året.

Trafikksikkerhet rundt skole og barnehage

Planbestemmelsene tydeliggjør at hente- og bringesoner ved skoler og barnehager skal plasseres i dedikerte soner og utformes med særskilt vekt på trafikksikkerhet for gående og syklende. Det legges også til grunn at løsningene skal bidra til sikker skolevei og bilfritt utemiljø ved skoler. Dette er viktige føringer i en kommune med fortsatt vekst og økt trafikkbelastning.

Akershus fylkeskommune vil politisk behandle forslag til Barnas transportplan i løpet av våren 2026. Barnas transportplan skal gi grunnlag for prioritering av tiltak som bedrer trafikksikkerheten og opplevd trygghet på skoleveier i Akershus.

Mobilitetsplan og dokumentasjonskrav: fra prinsipp til gjennomføring

Fylkeskommunen vurderer det som positivt at planbestemmelsene stiller krav om mobilitetsplan ved større utbygging eller ved vesentlig trafikkbelastning, inkludert trafikkanalyse og vurdering av parkeringsbehov. Dette bidrar til at transportkonsekvenser synliggjøres tidlig og at mobilitet integreres som en sentral del av planleggingen.

For å få reell effekt bør mobilitetsplanen fungere som et aktivt styringsverktøy. Den bør fastsette tydelige mål for reisemiddelfordeling og konkretisere tiltak som bidrar til at veksten i personreiser tas med kollektivtransport, gange og sykkel.

I denne sammenheng vil fylkeskommunen peke på erfaringene fra arbeidet med stedstilpasset målstyring i Bærum kommune. Der er det etablert en modell hvor mål for reisemiddelfordeling og trafikkreduksjon tilpasses det enkelte utviklingsområdets beliggenhet, kollektivtilgjengelighet og funksjon. En slik tilnærming gir mer presise og realistiske mobilitetsmål, og knytter kravene tettere til områdets faktiske forutsetninger. Stedstilpasset målstyring kan være et nyttig verktøy også i Lørenskog, og vil kunne gi større nytte og tydeligere retning i arbeidet med mobilitetsplaner.

Klima og miljø

Akershus fylkeskommune har vedtatt ambisiøse klima- og miljømål gjennom Regional planstrategi for Akershus 2024-2028. Kommunene har en sentral rolle i miljøpolitikken, og er avgjørende for å nå målene i den internasjonale naturavtalen som forplikter til vern av 30 % av naturarealene og restaurering av 30 % av forringet natur innen 2030. Dette forutsetter en mer bærekraftig arealforvaltning, med tiltak som planvask, prinsippet om arealnøytralitet og effektiv utnyttelse av eksisterende byggeområder.

Natur, arealnøytralitet og arealregnskap

Kommunen har i sin oversendelse og i dialog bedt om tilbakemeldinger på hvordan arealnøytralitet og arealregnskap kan sikres gjennom plansystemet.

Fylkeskommunen vurderer det som meget positivt og framtidsrettet at Lørenskog kommune innfører arealnøytralitet. Det er imidlertid noe uklart hvordan prinsippet integreres i den vedtatte arealstrategien. Det ansees som viktig med et tydelig politisk vedtak om at arealnøytralitet innarbeides som et prinsipp i arealstrategien. For å sikre god oppfølging av arealnøytralitet, oppfordrer fylkeskommunen til at arealnøytralitet også innarbeides i bestemmelsene for planen. Dette vil gi tydelighet og forutsigbarhet for alle parter.

Kommunen viser til bruk av arealregnskap og naturregnskap, kompensasjon og planvask for å følge opp arealnøytralitetsprinsippet. Fylkeskommunen oppfordrer kommunen til å tydeliggjøre hvordan disse virkemidlene konkret skal følges opp i detaljplaner og saksbehandling. Begrepene planvask og kompensasjon bør også defineres tydelig og inkluderes i ordlista i kap. 11 i planbeskrivelsen.

Som et verktøy for å holde oversikt over arealbruk og nedbygging av natur, landbruksarealer og annen grønnstruktur, har Lørenskog kommune utarbeidet et arealregnskap. Fylkeskommunen finner imidlertid ikke lenke til arealregnskapet, og det er ikke synliggjort som del av kunnskapsgrunnlaget. Planbeskrivelsen oppfattes derfor som mangelfull på dette punktet. Det er i planbeskrivelsen lagt inn en lenke til eldre informasjon om Grunnkart for arealregnskap, nå kalt Grunnkart for arealanalyse. Dette er et grunnlag for arealanalyse utarbeidet av NIBIO m.fl, men gir ikke et helhetlig arealregnskap. Fylkeskommunen savner en bedre beskrivelse av kommunens arealregnskap, hva som inngår og konkrete arealdata som grunnlag for rulleringen av kommuneplanen.

Akershus fylkeskommune oppfordrer til å følge arbeidet med det regionale arealregnskapet som inneholder kommunevise data for arealregnskap for alle kommuner i Akershus. Ny innsynsløsning for arealregnskapet ble lansert i januar 2026, og er tilgjengelig på fylkeskommunens nettside. Data for 2025 oppdateres i løpet av våren. Fylkeskommunen savner henvisning til dette arbeidet og hvordan kommunen vil nyttiggjøre seg av det.

Endring i planbestemmelser for natur og masseforvaltning

De foreslåtte endringene i planbestemmelser om grønnstruktur, naturmangfold og masseforvaltning framstår som en fin tydeliggjøring av innsatsen på disse områdene. Fylkeskommunen anbefaler å bruke fylkeskommunens veileder for masseforvaltning.

Friluftsliv

Akershus fylkeskommune er positiv til at ivaretakelse av friluftsliv, grønnstruktur og naturområder er godt forankret i planarbeidet. Det vises i plandokumentet til at friluftsliv er et tema som skal utredes, sikres og ivaretas.

Gjennomføring av friluftslivskartleggingen er et godt kunnskapsgrunnlag i dette arbeidet. Lørenskog kommune har gjennomført prosjekt for kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder. I tråd med metodikk M98-2013 "Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder" er prosjektet først sluttført når kunnskapsgrunnlaget er publisert i Naturbase. Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at det etter 31. oktober 2026 ikke lenger vil være mulig å levere data ved filbasert import til Naturbase etter gammel modell (M98-2013). Miljødirektoratet har revidert metodikken og fra 1. november 2026 vil det kun være mulig å publisere data i Naturbase etter ny metodikk. Fylkeskommunen anbefaler derfor at kommunen sluttfører dette prosjektet og at det vises til dette kunnskapsgrunnlaget i plandokumentene.

Videre vil fylkeskommunen minne om den nasjonale forventningen om at alle kommuner skal utarbeide en plan for friluftslivets ferdselsårer (stier, turveier, skiløyper, sykkelstier, ro- og padleleder etc). Fase 1 i ferdselsåreprosjektet innebærer å kartlegge og oppdatere turrutedatabasen i Norgeskart. Fase 2 innebærer en plan for hvor og hvordan det skal tilrettelegges og vedlikeholdes turruter i kommunen. Planen skal ivareta hensyn til blant annet sammenhengende rutenett, tilgang fra boligområder, muligheter for universell utforming og kanalisering knyttet til naturmangfold og kulturminner. Det er viktig at handlingsplanen også følges opp i forbindelse med kommuneplanens arealdel, økonomiplan og handlingsprogram. Oversikt over eksisterende og planlagte turruter og ferdselsårer bør synliggjøres og brukes som kunnskapsgrunnlag i tilknytning til arealplanen. Handlingsprogrammet har en naturlig kobling til kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv og prioriteringsliste for anlegg.

Fylkeskommunen kjenner til at Lørenskog kommune har startet dette arbeidet og anerkjenner at det i stor grad er innarbeidet i arealplanen gjennom temakartene planlagte løyper i marka og temakart grønnstruktur. Fylkeskommunen minner om viktigheten av at plangrunnlaget følges opp i et handlingsprogram med en tiltaksliste for å regne prosjekt *Friluftslivets ferdselsårer* som gjennomført. Kommunen har tidligere mottatt prosjektmidler for å gjennomføre og ferdigstille dette prosjektet.

Fylkeskommunen bidrar gjerne med råd og veiledning i arbeidet med friluftsliv.

Idrett, mangfold og folkehelse

Regional plan for økt livskvalitet og deltakelse

Akershus fylkeskommune vedtok Regional plan for økt livskvalitet og deltakelse (RPØLD) 2025-2038 den 9. april 2025. Planen er et godt utgangspunkt i kommunens videre planarbeid.

Likestilling og universell utforming

Universell utforming og likestilling er løftet som sentrale og gjennomgående prinsipper i planforslaget. Dette er viktige virkemidler for å fremme et inkluderende og bærekraftig samfunn, i tråd med FNs bærekraftsmål.

Nabolagshelse og levekårssoner

Akershus fylkeskommune har satt i gang et arbeid med nabolagshelse og levekårssoner. Vi anbefaler at Lørenskog kommune deltar i arbeidet der kommunen inviteres inn, og benytter dataene som blir tilgjengelige i det videre arbeidet med arealplanlegging, bosetting av flyktninger, politikkutforming og vurdering av lokale tiltak.

Borettslag

Fra 1. juli 2026 kommer det en endring i plan- og bygningsloven som gir kommunen mulighet til å ta inn i arealplanene at boliger i et nytt utbyggingsområde skal organiseres som borettslag. Det kan gi kommunen større mulighet til å påvirke boligsammensetning og bomiljø gjennom samfunns- og arealplanleggingen som igjen kan føre til at folk blir boende lenger og styrke tilhørigheten i lokalsamfunnet.

Integrering av flyktninger og innvandrere

Sosial bærekraft innbefatter tema relatert til integrering, inkludering, mangfold og folkehelse. Boligpolitikk er et viktig virkemiddel for sosial utjevning og et inkluderende samfunn. Å planlegge for en boligutvikling med et variert botilbud for familier og enslige med ulik inntektsinngang, og med tanke på spredt bosetting av nybosatte i kommunen, er derfor viktig.

Som en kommune med mangfoldige befolkningssammensetning og en av landets høyeste andel innvandrere (SSB,2026), er fokus på sosialt mangfold viktig, slik kommunen viser i kapittel 3.4. Innhenting av informasjon og deltagelse fra alle ulike deler av befolkningen vil være viktig. Fylkeskommunen viser til IMDis rapport *Hvordan nå ut med informasjon til personer med innvandrerbakgrunn* for inspirasjon til fremtidige medvirkningsarbeid.

Bærekraftsvurdering

Kommuneplanens arealdel er et viktig virkemiddel for å nå FNs bærekraftsmål. De foreslåtte endringene vurderes ikke å ha negative konsekvenser for økonomisk, sosial eller miljømessig bærekraft. Tydeligere planbeskrivelse og oppdaterte bestemmelser kan bidra til mer effektiv saksbehandling og redusert behov for dispensasjoner, noe som styrker den institusjonelle bærekraften i tråd med bærekraftsmål 16.

Endringene bidrar også til sosial bærekraft gjennom tilrettelegging av sosiale boformer og krav til fellesarealer. Videre styrkes klima- og miljøhensyn gjennom innstramming i parkeringsbestemmelser og integrering av arealregnskap.

Konsekvenser

Dersom fylkesrådet vedtar saken, sikres fylkeskommunens interesser innen samferdsel, klima og miljø og friluftsliv.

Økonomiske konsekvenser

Saken har ikke økonomiske konsekvenser.

Vedtaksmyndighet

Delegasjonsreglementet for fylkeskommunen fastslår at kommuneplaner skal behandles av fylkesrådet, og saken fremmes derfor til politisk behandling.

Beslutningen treffes med hjemmel i reglement for delegering av myndighet fra fylkestinget i Akershus og tildeling av innstillingsrett, punkt 3.5.2, bokstav c.

Vedlegg:

1 Kommuneplankart 2026-2038

2 Oversikt over endringer i plandokumenter

3 Planbeskrivelse - forslag til høring og offentlig ettersyn

4 Planbestemmelser og retningslinjer - forslag til høring og offentlig ettersyn

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/20473-6
Saksbehandler Marte Sveinall
pleie og omsorg

Økt kapasitet sykehjem og omsorgsboliger - beslutningssak

Utvalg		Saksnummer
Eldrerådet		
Rådet for personer med funksjonsnedsettelse		
Helse-, omsorg- og mestringsutvalget		
Kultur-, inkludering- og samfunnsutvalget		
Formannskapet		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

1: Det anlegges omsorgsboliger på kommunal tomt i Garchinggata og Rolvsrud omsorgsboliger bygges om til sykehjemsplasser.

2: Dersom forutsetningene som legges til grunn i vedtaket endres vesentlig, herunder manglende tilskudd fra Husbanken, skal saken legges frem for kommunestyret for ny politisk behandling.

Bakgrunn for saken

Lørenskog kommune har siden 2017 hatt en økning i antall eldre over 80 år på om lag 70 prosent. Fra i år og frem til 2036, viser siste oppdaterte befolkningsprognoser en anslått vekst i antall innbyggere over 80 år på om lag 60 prosent. Veksten blant barn og unge og i befolkningen for øvrig anslås å ligge på rundt 20 prosent.

Lørenskog kommune står dermed i en annen situasjon enn landet for øvrig. Mens mange kommuner opplever nedgang i barne- og elevtall og derfor kan omdisponere ressurser fra

oppvekstområdet til pleie- og omsorgstjenestene, må Lørenskog håndtere vekst i begge ender av befolkningspyramiden samtidig.

Lørenskog kommunes kapasitet i eldreomsorgen består i hovedsak av sykehjem, omsorgsboliger, hjemmesykepleie, dagsenteraktivitet og avlastningsopphold. Per januar 2026 har kommunen i alt 232 sykehjemsplasser og 94 omsorgsboliger.

I 2024 vedtok kommunestyret gjeldende boligplan 2024-2034 (sak 058/24). Boligplangrunnlaget oppdateres i år som en del av perspektivmeldingen. Der fremkommer det at behovet for økt kapasitet på institusjonsplasser er høyere enn tidligere anslått, samt at behovet inntreffer tidligere.

Den demografiske utviklingen med flere eldre, særlig i de høyeste aldersgruppene, gir økt press på kommunens helse- og omsorgstjenester. Dette har over tid skapt kapasitetsutfordringer i sykehjem, med økt bruk av kjøp av institusjonsplasser og et høyt antall overliggerdøgn. Dette kan være en belastning både for pasienter og for pårørende som får lengre reisevei. I perioden 2023–2025 har både overliggerdøgn og kjøpte institusjonsdøgn økt betydelig (fra 1.257 døgn samlet i 2023 til 2.752 døgn i 2025), samtidig har ventelistene for langtidsplass økt, inkludert personer med langtidsvedtak som oppholder seg på korttidsavdeling. Dette indikerer et gap mellom behov og tilgjengelig egen kapasitet. Kommunedirektøren har derfor utredet muligheter for å etablere sykehjemsplasser i kommunen så raskt som mulig.

I denne saken legger kommunedirektøren frem resultatene av denne utredningen, sammen med en foreslått løsning for å imøtekomme kapasitetsutfordringene. Saken redegjør for tre ulike alternativer som har vært vurdert for å øke kapasiteten på sykehjemsplasser, med hovedfokus på prosessen rundt, og konsekvensene av, å anlegge omsorgsboliger på kommunal tomt i Garchinggata og bygge om Rolvsrud omsorgsboliger til sykehjemsplasser (alternativ 1).

Saksopplysninger

Utredning av alternative løsninger

Behovet for økt kapasitet er presserende. Eiendommer som ble vurdert for realisering måtte derfor ha en reguleringsstatus som ikke hindrer rask etablering. Det ble derfor foretatt en gjennomgang av en lang rekke eiendommer for å finne ut hvilke som egnet seg best, og to eiendommer pekte seg ut som mulig alternativer å utrede videre. I tillegg må det legges til grunn at bruk av kjøpsplasser fra private tilbydere fortsatt må fungere som et supplement, ettersom behovet for plasser på sikt overstiger antallet plasser tilgjengelig uavhengig av hvilket alternativ kommunestyret vedtar i denne saken.

Alternativene kommunedirektøren har utredet er dermed:

1. Etablering av 40-50 omsorgsboliger på en tomt i Garchinggata som er båndlagt til ny T-banestasjon. Dette vil frigjøre 27 omsorgsboliger på Rolvsrudhjemmet som kan bygges om til 36 sykehjemsplasser, hvilket allerede er vedtatt i Økonomiplan 2026-2029 (sak 120/25).
2. Dekke det totale behovet for økt institusjonskapasitet gjennom kjøp av private sykehjemsplasser.

3. Etablering av ca. 20 sykehjemsplasser i paviljonger oppå avfallssuget ved Lørenskog sykehjem.

Både alternativ 1 og 3 ble ansett for å ha kortere tidshorisont enn det som er vanlig for omsorgsbygg, men ville gi kommunen tilstrekkelig tid og mulighet til å utrede og beslutte hvordan den fremtidige strukturen på sykehjem og omsorgsboliger skal være.

Bortfall av alternativ 3

Under videre utredning av alternativ 3 (etablering av ca. 20 sykehjemsplasser i paviljonger på avfallssuget ved Lørenskog sykehjem) har det blitt avklart at eneste mulige adkomst og driftsmessige tilkobling mellom nybygget og eksisterende hovedbygg må legges gjennom en eksisterende sykehjemsavdeling i hovedbygget.

Dette innebærer at dagligstue, kjøkken/spisesone og korridor med pasientrom på begge sider må benyttes som gjennomgående transportåre for personell, pasienter i transport, matvogner, avfall, skittentøy, teknisk utstyr, med mer. Løsningen vil medføre betydelig gjennomgangstrafikk, støy og uro i et etablert bo- og behandlingsmiljø.

På bakgrunn av en faglig vurdering anses dette som uforenlig med grunnleggende krav til skjerming, ro, trygghet og verdighet for pasientene, i tillegg til utfordringer med personvern, smittevern og sikkerhet. For en sårbar pasientgruppe, hvor mange har kognitiv svikt, vurderes belastningen som uakseptabel og løsningen som helsefaglig uforsvarlig.

Konsekvensene kan ikke avhjelpes tilstrekkelig gjennom organisatoriske eller tekniske tiltak. På denne bakgrunn har kommunedirektøren valgt å fjerne alternativ 3 som en forsvarlig løsning for å øke kapasiteten.

Alternativ 1 - Omsorgsboliger i Garchinggata og ombygging til sykehjemsplasser på Rolvsrudhjemmet

Omsorgsboliger i Garchinggata

Kommunen eier en tomt på 7,5 daa. i Garchinggata (gnr./bnr. 102/324) der det foreligger et politisk vedtak om å regulere tomta til bolig og næring, og deretter selge den. Se kartutsnitt nedenfor.

Figur 1: Kartutsnitt Garchinggata, gnr./bnr. 102/324

Planarbeidet ble igangsatt vinteren 2025, men samtidig arbeidet Ruter og Akershus Fylkeskommune med en utredning av trasé samt plassering av stasjoner for en fremtidig t-bane til Lørenskog. Utredningen ble ferdigstilt høsten 2025 og Akershus Fylkesting behandlet utredningen 26. februar i år. Denne innebærer en plassering av en t-banestasjon så tett inntil kommunens tomt i Garchinggata at tomta havner innenfor hensynssonen. Dette betyr at det ikke tillates sprenging eller andre tyngre bygg- og anleggsarbeider på tomta inntil T-banestasjonen er realisert. Fremføring av t-banelinje til Lørenskog har blitt utredet siden 1970-tallet, men det er fortsatt svært usikkert når dette vil skje. Etter at t-banelinja og stasjonen er etablert, vil det være mulig å realisere både boliger og næring på tomta. Tomta er i dag regulert til friområde/idrett og parkering gjennom en reguleringsplan fra 1981, men er avsatt til sentrumsformål, det vil si næring/boliger i gjeldende plan for sentrumsområdet.

Siden en langsiktig eller permanent løsning på tomta ikke kan realiseres før arbeidet med t-banestasjonen er ferdigstilt, er det vurdert at tomta kan egne seg for 40-50 omsorgsboliger med kortere tidshorisont. Dette vil frigjøre 27 omsorgsboliger på Rolvsrudhjemmet som deretter kan omgjøres til sykehjemsplasser. I tillegg vil det bli en økning på om lag 20 omsorgsboliger.

Tomta er i dag ikke regulert til formålet, og det er til vurdering hvordan dette best kan løses. Det har vært vurdert å søke om dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan, men flere forhold peker i retning av at den beste løsningen vil være å gjennomføre en forenklet endring av reguleringsplanen. Det jobbes videre med dette.

Omsorgsboligene får en avstand til det nyetablerte Mestringshuset (dagsenter og avlastningsplasser) på om lag 300 meter, altså en gangavstand for de sprekeste.. Dette anses som svært fordelaktig for beboerne.

Opp mot 50 omsorgsboliger vil riktignok medføre økt trafikk i området og kan føre til noe mer støy enn i dagens situasjon. Samtidig er dette noe som må påregnes i sentrum. Bygget vil bli forsøkt plassert og utformet på en slik måte at det vil være til minst mulig ulempe for naboer. Det samme gjelder parkering. Byggesaken vil følge ordinære prosedyrer med nabovarsling.

Rolvsrud omsorgsboliger - ombygging til sykehjem
Gjennom økonomiplan 2026-2029 er det vedtatt at Rolvsrud omsorgsboliger skal bygges om til sykehjemsplasser, anslått til 2028. Ved å etablere omsorgsboliger i Garchinggata i 2026-2027 vil det være mulig å fremskynde denne prosessen til 2027, da beboerne i Rolvsrud omsorgsboliger vil kunne motta et likeverdig tilbud i de nye omsorgsboligene. På denne måten kan kommunen realisere planen om en tilvekst på 36 sykehjemsplasser, i tillegg til økningen på inntil 20 omsorgsboliger. Omsorgsboligene er i dag utformet som selvstendige boenheter, og det vil kreve en ombygging for å omformes til sykehjemsplasser. I tillegg vil det være nødvendig å gjøre enkelte andre justeringer i bygget, slik at infrastrukturen kan understøtte ytterligere 36 pasienter. Disse tilpasningene av bygget er uavhengig av hvorvidt endringene skjer i 2027 eller 2028. Ombyggingen av Rolvsrud omsorgsboliger vil omtales mer i detalj i en egen politisk sak.

Mulig investeringstilskudd fra husbanken
Kommunen har forelagt prosjektet for Husbanken med sikte på å utløse investeringstilskudd (inntil 2,2 mill. kroner per omsorgsbolig). Husbanken har besvart forespørselen med at dette

kan være mulig, gitt at kommunen har behov for boligene i hele bindingsperioden på 20 år. Dersom boligene ikke benyttes til formålet i hele bindingsperioden vil Husbanken kreve en forholdsmessig andel av tilskuddet tilbakebetalt, eller alternativt en videreføring av omsorgsboligene et annet sted. De har for øvrig ikke gitt noen signaler om hva som må til for at de skal være villig til å gi tilskudd. Det er imidlertid noen forhold som kan gjøre det krevende for Husbanken å innvilge tilskudd:

- Kort tid til medvirkning: Kort planleggings- og byggeperiode gir kort tid til medvirkning for å sikre at løsningene blir i tråd med regelverket og at den helhetlige løsningen blir noe som Husbanken kan stå inne for.
- Opphopningsproblematikk: Husbanken er opptatt av å sikre varierte og gode bomiljøer. 40-50 omsorgsboliger konsentrert på et lite område kan komme i konflikt med Husbankens prinsipper for gode bomiljøer.

Fremgangsmåte og videre prosess

Dersom denne løsningen blir valgt, er målet å få ferdigstilt omsorgsboligene i løpet av første kvartal 2027, og uteområdene påfølgende sommer. For å muliggjøre dette, er planleggingsarbeidet allerede igangsatt. Rask realisering vil sannsynligvis kreve bruk av moduler, prefabrikasjon eller en kombinasjon. Det er engasjert arkitekt som vurderer mulige løsninger. Arbeidet med kontraktstrategi og konkurransegrunnlag er også igangsatt, og det er et mål å utlyse anbudskonkurranse i mai. I utlysningen vil det være informert om at anbudet vil gjennomføres med forbehold om kommunestyrets godkjenning 10. juni. Det videre arbeidet vil blant annet omfatte:

- avklaring av planmessige forhold som er nødvendig for eiendommen i Garchinggata
- videre prosjektering og utvikling av egnet løsning for omsorgsboligene
- gjennomføring av anskaffelse av entreprenør
- videre dialog med Husbanken om mulighet for investeringstilskudd
- planlegging av ombygging av Rolvsrud omsorgsboliger til sykehjemsplasser etter at omsorgsboligene i Garchinggata er tatt i bruk

Målet er å realisere tiltakene så raskt som praktisk mulig, slik at kapasitet kan komme innbyggere til gode innen kortest mulig tid.

Alternativ 1 – Konsekvenser

Konsekvenser for kapasitet

Å bygge om lokalene på Rolvsrud til sykehjemsplasser vil muliggjøre en kapasitetsøkning på 36 plasser. Ved å etablere omsorgsboliger i Garchinggata vil det være mulig å bygge inntil 50 omsorgsboliger. Sammenlignet med dagens totale antall gir dette en økning på inntil 20 omsorgsboliger og 36 sykehjemsplasser.

Samtidig gjør tjenesten flere grep for å redusere behovet for sykehjemsplasser, blant annet gjennom Mestringshuset (se kommunestyrets sak 023/26), avlastningsplasser for voksne, møteplasser for eldre, bruk av trygghetsteknologi og digital hjemmesykepleie. Gjennom slike tiltak kan behovet for sykehjemsplasser reduseres. Dersom tjenesten eksempelvis lykkes med en 10% reduksjon i behov vil det være et begrenset behov for kjøp fra private i 2027, etter etablering av de nye sykehjemsplassene. Frem til de nye sykehjemsplassene er ferdigstilt vil det være nødvendig å videreføre kjøp som per i dag.

Fra 2028 vil behovet for kjøp av sykehjemsplasser igjen øke relativt raskt, til tross for en tilvekst på 36 plasser på Rolvsrudhjemmet. Framskrivningene viser at kommunen, selv ved en forutsetning om 10% reduksjon i behov, vil mangle om lag 58 sykehjemsplasser i 2030.

Gjennom Boligplan 2024-2034 og påfølgende handlings- og økonomiplaner er det vedtatt å etablere et mestringsbasert botilbud på 44 plasser i 2030. Dette vil bidra til å dekke deler av behovet, men når boligplanen oppdateres vil det være nødvendig å gjøre nye vurderinger av både omfanget av behovet, samt den realistiske tidsrammen for realisering av tiltaket. Det er ikke sannsynlig at tiltaket vil være mulig å iverksette allerede i 2030. Kommunedirektøren ser det som hensiktsmessig å starte en planprosess for videre utvikling av sykehjemskapasitet allerede høsten 2026, da utvikling av nye botilbud er tidkrevende.

Konsekvenser for brukerne
Beboere som i dag bor i omsorgsbolig på Rolvsrud vil få tilbud om å flytte til annen egnet omsorgsbolig, eksempelvis i Garchinggata. Det er tidligere sendt informasjon til beboerne om at lokalene er tiltenkt sykehjemsdrift på sikt, og et nytt informasjonsbrev ble sendt i april, med påfølgende informasjonsmøte med beboerne og deres pårørende.

Gjennom kapasitetsøkningen på inntil 20 omsorgsboliger vil det være mulig å tilby omsorgsbolig til innbyggere som står på venteliste for dette per i dag. Dette vil på kort sikt ta ned ventelisten for omsorgsboliger, før behovet igjen er estimert til å øke som følge av økning i antall eldre.

Alternativ 1 - Økonomi

Omsorgsboliger i Garchinggata
Etablering av omsorgsboliger i Garchinggata er beregnet til en samlet investeringskostnad som følger:

- P50 (styringsramme): 221,950 mill. kroner ekskl. mva.
- P85 (kostnadsramme): 255,243 mill. kroner ekskl. mva.

Estimatet er utarbeidet på bakgrunn av gjennomført dialog med arkitekter, brukere, relevante fagmiljøer og øvrige sentrale interessenter. Det er knyttet noe usikkerhet til estimatet, jf. omtale under «Risiko». Samlet sett vurderes estimatet som et realistisk kostnadsbilde, og tilstrekkelig for beslutningsformål, på nåværende tidspunkt.

Det tas sikte på at Husbanken innvilger investeringstilskudd til prosjektet. Investeringstilskuddet beregnes til 45 prosent maksimalt godkjent anleggskostnad i prosjekter, oppad begrenset til 2,199 mill. kroner per bolig. 45 prosent av kostnadene i dette prosjektet tilsier investeringstilskudd et sted mellom snaut 100 mill. kroner (P50) og 110 mill. kroner (P85). Tabellen viser beregning av investeringstilskudd og netto investeringsbeløp, alle tall i millioner kroner:

	Investeringskostnad	Tilskuddsbeløp = 45 %	Tilskudd pr. bolig	Investering fratrukket investeringstilskudd
P50	221,950	99,878	1,998	122,073
P85	255,242	109,950*	2,199	145,293

* 45 % av investeringskostnad overstiger 2,199 mill. kroner per bolig.

Som det fremgår av tabellen, er kostnadene ved P50 så lave at tilskudd per bolig blir lavere enn maksimal tilskuddssats. Ved P85 overstiger 45 prosent av kostnadene maksimal tilskuddssats per bolig. Samlet tilskuddssats utgjøres dermed av boligtallet (50 stykk) ganget med maksimal tilskuddssats (2,199 mill. kroner per bolig).

Med bakgrunn i foreløpige tegninger har kommunedirektøren estimert årlige FDV (forvaltning, drift og vedlikehold)-kostnader til kr 3,27 mill. kroner. Etter at tegningene er endelige vil det bli gjort en ny beregning, men det forventes ikke store avvik fra dette estimatet.

Årlige kapitalkostnader vil avhenge av flere elementer, men elementet som gir størst usikkerhet er hvorvidt prosjektet innvilges investeringstilskudd fra Husbanken og størrelsen på dette.

Tabellen viser kostnadene med (grønn) og uten investeringstilskudd (hvit), alle tall i mill. kroner:

	Investerings-kostnad	Tilskudds-beløp = 45%	Tilskudd pr. bolig	Investering fratrukket tilskudd	Årlige kapitalkostnader
P50	221,950	99,878	1,998	122,073	6,92
P85	255,242	109,950*	2,199	145,293	8,24
P50 uten	221,950	0	0	221,950	12,58
P85 uten	255,242	0	0	255,242	14,47

* 45 % av investeringskostnad overstiger 2,199 mill. kroner per bolig.

Brukerne av omsorgsboligene vil betale gjengs husleie. Denne er av boligkontoret stipulert til kr 13.500 per måned for de minste leilighetene og kr 13.900 for de største leilighetene. Det tas forbehold om at disse estimatene er gjort med bakgrunn i de foreløpige tegningene, og det vil kunne forekomme mindre avvik etter at tegningene er endelige. Årlige leieinntekter er basert på dette er beregnet til å bli kr 8,13 mill. kr.

Nedenfor vises årlige netto kostnader forbundet med realisering av prosjektet med (grønn) og uten (hvit) investeringstilskudd innenfor P50 og P85, alle tall i millioner kroner:

	Investerings-kostnad	Kapital kostnader mill. kr	FDV-kostnad	Leieinntekt	Årlig netto kostnad
P50	221,950	*6,92	3,27	8,13	2,06
P85	255,242	*8,24	3,27	8,13	3,38
P50 uten	221,950	*12,58	3,27	8,13	7,72
P85 uten	255,242	*14,47	3,27	8,13	9,61

* Kapitalkostnader beregnet med kalkylerente på 4,8 %, avdragstid på 40 år

Det anslås at driftsutgiftene vil øke med 6,25 mill. kroner ved en kapasitetsutvidelse på 20 omsorgsboliger. Disse kostnadene anslås å dekke behovet for punkttjenester, tilstedeværelse av personell store deler av døgnet, samt velferdsteknologi. Dette må ses i sammenheng med stadig økt hjelpebehov også i denne innbyggergruppen.

Ombygging av Rolvsrudhjemmet

Andelen av pasienter i sykehjem med alvorlig kognitiv svikt og demenssykdom har økt, og er forventet å øke ytterligere i årene som kommer. Når kommunen øker sykehjemskapasitet planlegges det nå for at nye plasser i stor grad skal benyttes til denne pasientgruppen. Mange av disse pasientene har en adferd som utfordrer og har derfor behov for plass i «skjermete enheter» og «forsterket skjermete enheter». I en skjermet enhet er bygg og uteareal tilpasset pasientenes behov for trygge rammer og et oversiktlig miljø. Det må også gjøres tilpasninger i bygg og bruk av velferdsteknologi for å ivareta sikkerhet for pasienter og ansatte. I forsterkete skjermete enheter har pasientene høy grad av utagering og behov for ytterligere tilpasninger. Behovet for miljøterapi og tilstedeværelse av personell i pasientmiljøet i (forsterket) skjermete enheter krever høyere bemanning. Investering- og driftskostnader er dermed høyere for disse enhetene sammenliknet med ordinære sykehjemsplasser.

Per handlings- og økonomiplan 2026-2029 er det avsatt 19,5 millioner kroner til ombygging av Rolvsrudhjemmet omsorgsboliger til sykehjemsplasser, basert på en forenklet bygningsmessig oppgradering. Gjennom detaljprosjekteringen er det avdekket at en forsvarlig ombygging til skjermete sykehjemsplasser krever en mer omfattende oppgradering av teknisk infrastruktur og utstyrsnivå. Foreløpig estimat på ombyggingen er på 45 millioner kroner. Det forventes et tilskudd fra Husbanken på 9 millioner. I tillegg vil noe annen infrastruktur i bygget utbedres for å romme drift av ytterligere 36 pasientrom. Dette har en estimert kostnad på 20 millioner kroner.

En betydelig del av den økte rammen er knyttet til en nødvendig totalombygging av kjøkkenfasilitetene. Dagens kjøkkenløsning tilfredsstiller ikke Mattilsynets krav til trygg matproduksjon i en institusjon, i tillegg til at det vil være nødvendig med en kapasitetsøkning relatert til de nye plassene. Denne utbedringen vil være nødvendig for å få godkjenning fra tilsynsmyndigheter.

For å sikre et komplett og operativt tilbud for pasientene, er prosjektomfanget utvidet til å inkludere nødvendige anskaffelser som velferdsteknologi, samt komplett løst og fast inventar. Ved å inkludere dette i investeringsprosjektet fremfor fremtidige driftsbudsjetter, sikres en koordinert ferdigstillelse og full driftsutnyttelse fra åpningsdato.

Ombyggingen av 4.–6. etasje øker antall pasienter og ansatte betydelig. Dette utløser krav etter Arbeidsmiljøloven som ikke kan løses innenfor dagens rammer, blant annet tilknyttet garderobekapasitet. Det vil også være nødvendig å gjøre mindre byggmessige endringer for å ivareta pasienter med særskilte behov relatert til atferd som utfordrer.

Økonomisk oversikt over ombyggingen av Rolvsrudhjemmet (alle tall i millioner kroner):

	Kostnadsestimat	Merknad
Ombygging 4.–6. etasje	45	Inkl. tekniske anlegg, senger, utstyr og IKT/velferdsteknologi
Kjøkkenoppgradering	15	Nødvendig for å tilfredsstille Mattilsynets krav
Garderober & forsterket avd.	5	Arbeidsmiljøkrav og sikkerhetstiltak
Total prosjektkostnad	65	
Finansiering (HØP)	*– 19,5*	*Vedtatt ramme*
Estimert Husbanktilskudd	*– 9,0*	*Forventet statlig bidrag*
Netto behov for tilleggsbevilgning	36,5	

Det arbeides aktivt for å maksimere tilskuddsandelen fra Husbanken for å redusere kommunens netto utlegg.
Årlig netto driftskostnad for 36 skjermede sykehjemsplasser på Rolvsrudhjemmet (inkludert vederlag/oppholdsbetaling fra pasientene) vil anslagsvis ligge mellom 40 og 60 mill. kroner, avhengig av behovet for forsterket bemanning. Dette tilsvarer en døgnpris mellom kroner 3044 og 4566. Disse midlene er hensyntatt i handlings- og økonomiplan 2026-2029, men vil måtte fremskyndes fra 2028 til 2027.

Alternativ 1 – Risikofaktorer

Husbanken
Det blir svært kort tid til medvirkning for Husbanken, og for kommunen til å tilpasse prosjektet i forhold til eventuelle krav til endringer som Husbanken måtte ha for å godkjenne prosjektet for investeringstilskudd. I tillegg kan Husbanken velge å godkjenne en mindre andel av boligene for investeringstilskudd. Dialogen med Husbanken har imidlertid startet opp så tidlig som mulig, og Husbankens veiledningsmateriell for utforming av omsorgsboligprosjekter blir benyttet i prosjekteringen.

Endring av reguleringsformål
Innledningsvis var det vurdert å søke dispensasjon fra reguleringsformål, men etter dialog med planmyndigheten, ble det besluttet at man søker om forenklet endring av reguleringsplanen, da dette tar ned risikoen. Fremtidig arbeid og fremtidige funksjoner på eiendommen (jf. T-banestasjon), gjør at eiendommen er egnet for denne typen reguleringsendring. Denne prosessen er igangsatt, men vil tidligst kunne bli behandlet i kommunestyret 16. september 2026. Det er imidlertid alltid risiko knyttet til reguleringsendringer, og dette kan påvirke både fremdrift, kostnader gjennomføring.

Kort tid til planlegging og gjennomføring
Gitt at fremdriftsplanen følges, vil hele prosjektet (planlegging og bygging) gjennomføres på mindre enn halvparten av tiden som er vanlig. Dette innebærer stor grad av parallellitet i oppgaver som vanligvis i langt større grad gjennomføres sekvensielt. Det at både prosjektering, prosesser mot Husbanken, regulering, byggesøknad og anskaffelse foregår tilnærmet samtidig, er et eksempel på dette. Dette øker risikoen for at det oppstår mangler eller feil i grunnlaget som kan påvirke både kostnader og gjennomføring.

Alternativ 2 - Dekke behov gjennom kjøp av private sykehjemsplasser

Kjøp av sykehjemsplasser innebærer å kjøpe fra private leverandører som kommunen har avtale med. Det stilles krav til leverandørene på kvalitet, kapasitet og drift. Institusjonene hvor det kjøpes sykehjemsplasser skal være i en kjøreavstand fra Lørenskog på maksimalt 90 minutter, med unntak av enkelte plasser for personer med særskilte behov.

Per i dag kjøper kommunen inntil 25 sykehjemsplasser fra private leverandører. I tråd med framskrivningene vil det, uavhengig av vedtak i denne saken, være behov for noe kjøp også i tiden fremover. Netto kostnad per kjøpsdøgn (inkludert vederlag/oppholdsbetaling fra pasientene) ligger fra 3200-3800 kroner, avhengig av behovet for skjerming. Ved forsterket bemanningsbehov, vil det i tillegg påløpe kostnader på 660-690 kroner per timeverk. Kommunens gjennomsnittlige driftskostnad per døgn ligger til sammenlikning i intervallet 3044 til 3600 kroner og med økt forsterkning vil døgnkostanden komme opp mot 4566 kroner.

Alternativ 2 – Konsekvenser

Konsekvenser for kapasitet

Ved å dekke kapasitetsbehovet utelukkende ved kjøp av sykehjemsplasser kan antall plasser som kjøpes styres etter behov innenfor rammeavtale. Det må påregnes noe risiko for at leverandør ikke vil ha kapasitet til å tilby plasser tilsvarende kommunens behov. Alternativet gir ingen varig kapasitetsøkning i egen kommune.

Konsekvenser for brukerne

For pasientene skal sykehjemstilbudet som tilbys være av en kvalitet som er i tråd med Lørenskog kommunes krav. Ved flytting til sykehjemsplass hos en privat leverandør vil det ved innleggelse være en reise som er lengre enn når pasienten skal flytte inn på sykehjemsplass ved et av sykehjemmene i Lørenskog, og pasientene kan miste mye kontakt med sitt lokale nettverk. For pårørende som skal besøke sine nære vil det innebære en lengre reisevei for de som er bosatt i Lørenskogområdet.

Økonomiske konsekvenser

Årlig netto driftskostnad (inkludert vederlag/oppholdsbetaling fra pasientene) vil anslagsvis ligge mellom 54 og 67 mill. kroner dersom kommunen må kjøpe 36 sykehjemsplasser fra privat leverandør.

Nedre anslag for årlig driftskostnad (54 mill. kroner) er basert på et scenario der 1/3 av pasientene har behov for skjerming og forsterkning i form av økt bemanning. Denne fordelingen reflekterer dagens sammensetning av kjøpsplasser. Øvre anslag for årlig driftskostnad (67 mill. kroner) er basert på at behovet for skjerming og forsterkning omfatter 2/3 av pasientene.

Dersom kommunen hadde hatt de samme 36 plassene tilgjengelig, ville årlige driftskostnader inkludert FDV-kostnader til sammenligning utgjøre mellom 39 mill. kroner og 44 mill. kroner. I tillegg kommer kapitalkostnader i form av renter og avdrag på lån til investeringen i størrelsesorden 4-6 mill. kroner årlig.

Vurdering

Kommunedirektøren har vurdert de gjenværende alternativene sett i lys av kommunens behov for rask kapasitetsøkning, bærekraftig bruk av kommunens eiendommer, konsekvenser for tjenestemottakere og pårørende, samt økonomi og gjennomføringsrisiko. Alternativet med etablering av sykehjemsplasser i paviljonger på avfallssuget ved Lørenskog sykehjem er tatt ut av videre vurdering, som tidligere begrunnet.

Alternativene som står igjen er dermed:

- Alternativ 1: etablering av omsorgsboliger i Garchinggata kombinert med ombygging av Rolvsrud omsorgsboliger til sykehjemsplasser
- Alternativ 2: dekning av økt behov utelukkende gjennom kjøp av private sykehjemsplasser

Kapasitetsøkning

Alternativ 1 gir den klart største og mest robuste kapasitetsøkningen innenfor kommunens egen tjeneste. Ombygging av Rolvsrud omsorgsboliger muliggjør en permanent økning på 36 sykehjemsplasser, samtidig som etablering av omsorgsboliger i Garchinggata gir økt kapasitet i det lavere omsorgstrinnet. Dette styrker kommunens samlede botilbud for eldre og bidrar til bedre flyt mellom tjenestenivåene.

Selv med denne kapasitetsøkningen viser framskrivningene at kommunen fortsatt vil ha behov for kjøp av enkelte sykehjemsplasser, men omfanget blir vesentlig lavere enn ved en løsning uten utbygging. Alternativ 1 bidrar dermed til å redusere gapet mellom beregnet behov og egen kapasitet.

Alternativ 2 gir ingen varig kapasitetsøkning i kommunen. En slik løsning innebærer at kommunen fullt ut baserer seg på eksterne leverandører for å dekke veksten i behov, og medfører at det strukturelle underskuddet i egen kapasitet videreføres og forsterkes over tid.

Tidsaspekt og gjennomførbarhet

Behovet for økt kapasitet har inntruffet tidligere enn forutsatt i vedtatt boligplan. Det er derfor avgjørende å velge løsninger som kan realiseres raskt.

Alternativ 1 vurderes som gjennomførbart innen kort tid, selv om det forutsetter høy grad av parallellitet i planlegging og gjennomføring. Tomta i Garchinggata fremstår som særlig egnet for en løsning med midlertidig karakter, gitt usikkerheten knyttet til fremtidig T-banetrasé og -stasjon. Løsningen kjøper samtidig kommunen tid til å ta stilling til mer permanente utviklingsgrep i eldreomsorgen. Dette arbeidet vil foregå parallelt med øvrige prosesser i 2026.

Alternativ 2 kan gjennomføres fortløpende gitt utlysning av en ny rammeavtale som muliggjør større omfang av kjøp. Alternativet innebærer i praksis en videreføring av dagens situasjon uten å adressere de underliggende kapasitetsutfordringene i kommunens eget tilbud.

Konsekvenser for tjenestemottakere og pårørende

Alternativ 1 gir samlet sett de beste konsekvensene for pasientene og deres pårørende. Økt kapasitet i kommunens egne sykehjem reduserer behovet for kjøp av plasser utenfor

kommunen og dermed reiseavstand og belastning for både pasienter og pårørende. Flytting av beboere fra Rolvsrud omsorgsboliger vil skje til egnete boliger, og er varslet i god tid. Tjenesteomfanget til den enkelte vil ikke påvirkes.

Alternativ 2 innebærer at flere pasienter må motta sykehjemstjenester utenfor kommunen. Dette skaper større avstand til nærmiljø og pårørende.

Økonomi og risiko

Begge alternativene innebærer økonomisk risiko, men av ulik karakter. Det er stor usikkerhet i kostnadsanslagene, men det vurderes at over tid vil alternativ 1 være det mest økonomisk bærekraftige alternativet. Alternativet øker kapasiteten i egen kommune og reduserer behovet for kostbare kjøpsplasser og overliggerdøgn, men forutsetter videre dialog med Husbanken om investeringstilskudd, og har risiko tilknyttet både tilskuddsomfang og fremdrift. Denne risikoen søkes redusert gjennom tidlig involvering og bruk av Husbankens veiledningsmateriell i prosjekteringen. Gitt usikkerhet knyttet til både tilskudd og enterprisekostnad vil kommunedirektøren imidlertid komme med en ny beslutningssak til kommunestyret dersom tilskudd eller kostnader avviker vesentlig fra det som legges frem i denne saken.

Alternativ 2 gir en viss fleksibilitet ved at kapasiteten kan justeres raskt opp og ned i takt med endrede behov. Denne fleksibiliteten kan være hensiktsmessig i situasjoner med midlertidige kapasitetsutfordringer eller i påvente av permanent løsning.

Samtidig vurderes dette alternativet ikke som tilstrekkelig eller anbefalt som hovedstrategi i dagens situasjon, gitt det betydelige og vedvarende gapet mellom faktisk behov og tilgjengelig kapasitet i kommunen. Et økt og langsiktig omfang av kjøp i privat regi vil medføre høy og vedvarende driftskostnad, samt begrenset kommunal styring over både kapasitet, kvalitet og kostnadsutvikling.

På bakgrunn av dette vurderes det som mest realistisk og hensiktsmessig at kommunen i en overgangsperiode vil måtte benytte en kombinasjon av tiltak, der etablering av de 36 nye plassene gjennom alternativ 1 suppleres med kjøp av plasser i privat regi frem til ytterligere egen kapasitet kan bygges ut..

Konklusjon

Kommunedirektøren vurderer at etablering av omsorgsboliger i Garchinggata kombinert med ombygging av Rolvsrud omsorgsboliger til sykehjemsplasser er det alternativet som best ivaretar kommunens samlede behov. Alternativet gir vedvarende kapasitetsøkning på sykehjemsplasser samtidig som det styrker tilbudet av omsorgsboliger og reduserer behovet for kjøp av eksterne plasser.

I tiden frem til september, vil det være avklart hvorvidt Husbanken vil gi investeringstilskudd til prosjektet, og kommunen vil også ha gjennomført anbudskonkurranse slik at entreprisekostnaden vil være kjent. Dersom noen av forutsetningene i denne saken avviker vesentlig, har kommunedirektøren dermed mulighet til å fremme saken til ny behandling i kommunestyret 16. september, uten at dette vil forsinke prosjektet vesentlig.

Tross risiko vurderes alternativ 1 som faglig, økonomisk og strategisk mest robust, og gir kommunen nødvendig handlingsrom til å planlegge for å møte både dagens og fremtidige

behov i eldreomsorgen. Kommunedirektøren anbefaler derfor at det anlegges omsorgsboliger på kommunal tomt i Garchinggata og Rolvsrud omsorgsboliger bygges om til sykehjemsplasser.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Ingen.

Tidligere behandlinger

Ingen tidligere politisk behandling.

Lørenskog, 06.05.2026

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Janne Sonerud
sektordirektør for helse, omsorg og mestring

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/23046-1
Saksbehandler Iréne Ihl-Støa
fagstab - STYV

Prosess for arbeidet med boligplan og plan for barnehage- og skoleutbygging

Utvalg		Saksnummer
Ungdomsrådet		
Eldrerådet		
Rådet for personer med funksjonsnedsettelse		
Helse-, omsorg- og mestringsutvalget		
Barn-, unge- og familieutvalget		
Kultur-, inkludering- og samfunnsutvalget		
Formannskapet		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Prosess for politisk involvering i rullering av boligplan og plan for barnehage- og skoleutbygging gjennomføres slik som beskrevet i saken.

Bakgrunn for saken

Boligplanen og plan for utbygging av skoler og barnehager skal oppdateres. Ved tidligere rulleringer har det blitt opprettet tverrpolitiske utvalg som har fulgt opp arbeidet med planene. I denne saken fremmer kommunedirektøren forslag til en ny prosess for politisk involvering i arbeidet med boligplanen og plan barnehage- og skoleutbygging.

Saksopplysninger

Om boligplan og plan for barnehage- og skoleutbygging

Gjeldende boligplan er vedtatt for perioden 2024-2034, og angir mål, prioriteringer, virkemidler og tiltak for å møte kommunens samlede boligbehov. Formålet med planen er å sikre at innbyggere som ikke kan løse boligbehovene i det ordinære boligmarkedet, får råd og nødvendig bistand til å klare seg på egen hånd eller tilbys tjenester eller et kommunalt tilrettelagt botilbud. Tilhørende handlingsplan beskriver hvordan de prioriterte behovene skal løses.

Ved forrige rullering ble det fastsatt at boligplanen skal oppdateres om to år, slik at de folkevalgte gis mulighet til å justere kursen i tråd med endrede boligbehov. Ny kunnskap om behov og virkemidler tilser at både behovsgrunnlaget og handlingsplanen må justeres slik at tiltak og prioriteringer samsvarer med faktiske behov. Tallene i boligplanen vil oppdateres som en del av perspektivmeldingen, og oppdatert boligplan med justert handlingsplan vil legges frem for politisk behandling i starten av 2027.

Gjeldende plan for barnehage- og skoleutbygging ble vedtatt høsten 2023. Planen viser en prioritering av hvilke skoler og barnehager som skal bygges, i hvilken rekkefølge og hvor raskt det skal skje. Kommunedirektøren ser at forutsetningene i planen allerede er endret, og at det er behov for en ny gjennomgang av planen.

Behov for rullering av boligplan og plan for barnehage- og skoleutbygging er nærmere beskrevet i perspektivmeldingen:

Fremskrivninger og analyser av fremtidig kapasitetsbehov i sektor for helse, omsorg og mestring viser et betydelig gap mellom planlagte kapasitetsutvidelser og anslåtte behov. Dette gjelder særlig innen sykehjem og boliger til personer med funksjonsnedsettelse. Behovet må enten håndteres gjennom kapasitetsutvidelser i egenregi, gjennom økt kjøp av utenbys institusjonsplasser og/eller kjøp av tjenester fra private tilbydere.

Selv med usikre og ambisiøse forutsetninger om et lavere behov som følge av gevinster gjennom velferdsteknologi og/eller tjenesteinnovasjon – som i seg selv vil innebære både risiko og betydelige investeringsutgifter – vil det være nødvendig med kapasitetsøkninger utover det som er lagt til grunn i gjeldende investeringsplan. Dette er i lys av kommunens økonomiske situasjon og -utsikter en betydelig utfordring.

Etter kommunedirektørens vurdering tvinger dette frem en ny kritisk gjennomgang av gjeldende investeringsplan, og at drifts- og investeringsbudsjettet i større grad må sees i sammenheng.

Omdisponeringer innenfor gjeldende investeringsplan kan både innebære å skyve planlagte investeringer ut i tid, og/eller å vurdere alternative løsninger som kan ta ned investeringsbehovet.

Dette vil for eksempel innebære at kommunen i arbeidet med rullering av plan for barnehage- og skoleutbygging må vurdere tiltak som kan bidra til å utsette planlagte investeringer i skolebygg. Formålet er å undersøke muligheten for å utnytte samlet kapasitet

mer effektivt. Slike tiltak kan være at enkelte elever midlertidig ikke kan tilbys plass ved nærskolen, og/eller at elever i en avgrenset periode overføres fra barneskole til ungdomsskole ett år tidligere. Videre må inndelingen av skolekretser vurderes på nytt, herunder tiltak som kan gi økt fleksibilitet i tildeling av skoleplass. Arbeidet forutsetter nødvendige juridiske vurderinger, og vil utredes nærmere i oppdatering av plan for barnehage- og skoleutbygging. Planen legges frem for kommunestyret i starten av 2027.

Om politisk involvering i tidligere prosesser

I arbeidet med de to siste rulleringene av boligplan, vedtatt i 2019 og 2024, ble det satt ned egne tverrpolitiske utvalg. I arbeidet med boligplanen som ble vedtatt i 2019 hadde utvalget som mandat å utarbeide forslag til ny boligplan. Mandatet i 2024 var: *Utvalget skal følge prosessen med rullering av boligplanen, og gi råd og innspill til kommunedirektøren underveis i arbeidet.*

I arbeidet med plan for skole- og barnehageutbygging har det gjennom mange år vært satt ned et eget utvalg som har hatt som mandat å utrede og anbefale revidert plan for struktur og utbygging av skoler og barnehager i Lørenskog. I disse prosessene var det utvalget selv som utarbeidet planen.

Behov for fornyelse i planarbeid

Planer er uttrykk for kommunens politiske mål og ambisjoner. De endrede forutsetningene innebærer et behov for en mer helhetlig utvikling, og behovene innenfor helse, omsorg og mestring, og barnehager og skoler må sees sammenheng. Kommunens krevende økonomiske situasjon gjør det enda viktigere å se sammenhenger på tvers og foreta tydelige prioriteringer som sikrer bærekraftige tjenester framover.

Dette krever tydelig politisk involvering, og de politiske prosessene knyttet til rullering av de to planene må kobles tett sammen. For å sikre dette, mener kommunedirektøren at det er behov for å vurdere andre løsninger for politisk involvering enn det som er blitt gjort i tidligere prosesser.

Videre er Lørenskog organisert etter formannskapsmodellen, som blant annet innebærer at kommunedirektøren har ansvaret for sakene som legges frem til politisk behandling. At politiske utvalg utarbeider og legger frem egne planer er derfor ikke i tråd med organisasjonsmodellen i kommunen. På bakgrunn av dette er det behov for å se på samspillet mellom folkevalgte og administrasjon for å sikre en god planprosess.

Forslag til politisk involvering

Lørenskog har en politisk organisering med hovedutvalg som ivaretar ulike fagområder i kommunen. Den politiske strukturen gjenspeiler den administrative organisasjonsstrukturen, hvor hvert hovedutvalg har ansvar for fagområdene i «sin» sektor.

Det er viktig at hovedutvalgene har god kompetanse på sine fagområder, og at de involveres på et tidlig tidspunkt i viktige prosesser som foregår innenfor egen sektor. Det er derfor naturlig at oppfølging av arbeidet med boligplanen legges til helse-, omsorg- og mestringsutvalget og at arbeidet med plan for barnehage- og skoleutbygging legges til barn-, unge- og familieutvalget. Utvalgenes rolle blir å følge prosessen med oppdatering av henholdsvis boligplanen og plan for barnehage- og skoleutbygging, og gi råd og innspill til

kommunedirektøren underveis i arbeidet. Kommunedirektøren foreslår en kombinasjon av fellesmøter og avsatt tid i utvalgsmøtene. Målet med arbeidet er å skape en felles forståelse av situasjonen, og sikre at god politisk involvering og dialog gir planer som legger til rette for en samlet og bærekraftig utvikling av kommunens tjenester.

Kommunedirektøren foreslår at arbeidet gjennomføres høsten 2026. Det foreslås følgende tidsplan:

- Felles oppstartsmøte for begge utvalgene 20. august kl. 18-21
- Bruke tid i utvalgsmøtene 1./2. september, 13./14. oktober og 17./18. november
- Felles avslutningsmøte for begge utvalgene 1. desember kl. 18-21

Deretter vil kommunedirektøren ferdigstille arbeidet og legge frem oppdatert boligplan og plan for barnehage- og skoleutbygging for ordinær politisk behandling i starten av 2027.

Kommunedirektøren vil legge frem en mer detaljert tidsplan for møtene i forbindelse med oppstartsmøtet dersom kommunestyret velger dette alternativet. Faglige premisser, kunnskap, dialog og diskusjon vil være sentralt på møtene slik at folkevalgte kan gi råd og innspill til kommunedirektøren underveis i planarbeidet.

Alternative løsninger

Et alternativ til foreslått løsning er å opprette egne tverrpolitiske utvalg slik det har blitt gjort tidligere. Det vil innebære at det velges ett medlem fra hvert parti, totalt elleve medlemmer til hvert utvalg. Dersom kommunestyret ønsker denne løsningen, bør det vurderes om det er behov for eget utvalg for begge planene, eller om det kan opprettes et utvalg for den ene planen og oppfølgingen av den andre planen kan legges til hovedutvalget.

Det er også mulig å legge oppgaven med oppfølgingen av begge planene til formannskapet og avsette tid i allerede oppsatte formannskapsmøter. Dette kan innebære behov for å forlenge møtetiden i enkelte møter.

Hvis kommunestyret ønsker et av disse alternativene, foreslås det at mandat og tidsplan blir det samme som er beskrevet i foreslått løsning.

Konsekvenser

Planarbeid krever tid og ressurser fra både folkevalgte og administrasjonen.

Dersom oppgaven med oppfølging av boligplan og plan for barnehage- og skoleutbygging legges til helse-, omsorg- og mestringsutvalget og barn-, unge- og familieutvalget, vil tre av fem møter legges til allerede oppsatte utvalgsmøter. Ekstrakostnadene for arbeidet knytter seg derfor til felles oppstartsmøte og felles avslutningsmøte og utgjør ca. 90 000 kr.

Opprettelse av nye utvalg vil kreve økonomiske ressurser utover vedtatt budsjettramme. Dersom alle partier skal representeres i utvalgene vil hvert møte koste 22 300 kroner i møtegodtgjørelser (inkl. arbeidsgiveravgift). Dersom hvert utvalg avholder fem møter, vil kostnaden til godtgjøring være 223 000 kroner. Totalkostnadene vil avhenge av om møtene holdes på dagtid eller kveldstid, og hvor mange medlemmer som velges inn.

Dersom oppgaven legges til formannskapet og arbeidet skjer som en del av allerede oppsatte formannskapsmøter, påløper det ikke ekstra kostnader til møtegodtgjørelse.

Når det gjelder administrative konsekvenser, så vil det være økt behov for ressurser dersom det opprettes nye utvalg. Mens eksisterende hovedutvalg allerede har et godt grunnlag og er kjent med sine fagområder, vil nye utvalg sannsynligvis ha behov for mer informasjon underveis. Det vil også kreve noe mer praktisk oppfølging i forbindelse med innkallinger, møtegodtgjørelse og protokoller.

Vurdering

Kommunedirektøren mener at det foreslåtte alternativet vil sikre god politisk involvering og bidra til at behov og prioriteringer framover ses i sammenheng. Lørenskog kommune har gode erfaringer med dialogbasert politisk involvering, blant annet fra arbeidet med kommuneplanen. En slik arbeidsform vil også styrke kompetansen i utvalgene og legge til rette for godt samarbeid mellom utvalgene. Selv om dette alternativet innebærer en kostnad på rundt 90 000 kroner, er det betydelig rimeligere enn å opprette to nye utvalg. Ulempen er at ikke alle partier blir representert. Samtidig skal planene sluttbehandles i råd, utvalg og kommunestyret, noe som sikrer at alle folkevalgte får delta i den politiske diskusjonen

Alternativet med å opprette egne utvalg vil sikre at alle partier er representert. Kommunedirektøren mener likevel at fordelene ved å legge oppgaven til hovedutvalgene veier tyngre. Hovedutvalgene er fagutvalg med god kjennskap til de aktuelle områdene.

Å legge oppgaven til formannskapet har fordeler ved at det ikke gir ekstra kostnader, og fordi formannskapet allerede har en koordinerende rolle inn mot kommunestyret. Samtidig vil hovedutvalgene da gå glipp av viktig kompetansebygging og muligheten til å medvirke i prosessene. I tillegg er ikke alle partier representert i formannskapet.

Alle de tre alternativene løsningene innebærer at det avholdes totalt fem møter, og at mandatet blir å følge prosessene og gi råd og innspill til kommunedirektøren underveis i arbeidet. Dette ivaretar faglige premisser i planarbeidet, åpner for brede politiske diskusjoner underveis og gir et tydelig skille mellom politikk og administrasjon.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at arbeidet med boligplan legges til helse-, omsorg- og mestringsutvalget, og at arbeidet med plan for barnehage- og skoleutbygging legges til barn-, unge- og familieutvalget. Mandatet for utvalgene foreslås å være å følge planprosessene og gi råd og innspill til kommunedirektøren underveis. Denne løsningen gjør at utvalgene er tett på arbeidet, de får mulighet til å gi signaler underveis i planarbeidet og den bidrar til helhetlige og langsiktige prioriteringer. Samtidig er dette en ressurseffektiv arbeidsform.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Forslag til ny plan for barnehage- og skoleutbygging 2023
Rullering av boligplan 2024-2034
Mandat for boligplanutvalget, vedtatt 8. november 2023

Tidligere behandlinger

Ingen tidligere politisk behandling.

Lørenskog, 22.04.2026

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Vibeke Kristine Rørvik
direktør styring og virksomhetsutvikling

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/23425-2
Saksbehandler Sivert Strande Ruud
økonomiseksjonen

Perspektivmelding 2026 - innledning til handlings- og økonomiplan med årsbudsjett 2027-2030

Utvalg		Saksnummer
Ungdomsrådet		
Eldrerådet		
Rådet for personer med funksjonsnedsettelse		
Helse-, omsorg- og mestringsutvalget		
Barn-, unge- og familieutvalget		
Kultur-, inkludering- og samfunnsutvalget		
Formannskapet		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Saken tas til orientering.

Bakgrunn for saken

Perspektivmeldingen innleder arbeidet med kommende handlings- og økonomiplan med årsbudsjett. Saken skal danne grunnlag for overordnede og prinsipielle diskusjoner av framtidige prioriteringer og strategiske valg i Lørenskog kommune.

Perspektivmeldingen 2026 kan leses her

Saksopplysninger

Perspektivmeldingen tegner opp de lange linjene fra overordnede samfunnstrender til lokale samfunnsfloker i Lørenskog kommune.

De lokale utfordringene i Lørenskog kommune kretser i hovedsak rundt følgende temaer:

- Å møte økte behov med begrenset økonomisk handlingsrom
- Arbeidsdeltakelse, levekår og utenforskap
- Kommunen som arbeidsgiver i en urolig tid

Kommunedirektøren gir her et kort resymé av innholdet i årets perspektivmelding, og viser ellers til selve perspektivmeldingen og opptak av perspektivmeldingsseminaret for mer informasjon.

Å møte økte behov med begrenset økonomisk handlingsrom

Lørenskog kommune har over tid vært landets raskest voksende kommune, med høy vekst i begge ender av alderspyramiden.

De neste ti årene forventes imidlertid antall innbyggere over 80 år å øke med om lag 60 prosent, mens veksten blant yngre og i befolkningen for øvrig er forventet til om lag 20 prosent.

Oppdatering av boligplangrunnlaget

Fremskrivningsanalyser av planlagt kapasitetsutvidelse innen helse, omsorg og kommunale boliger, sett opp mot prognoser for befolkningsutvikling og dagens behov for boliger, viser et betydelig gap mellom planlagt kapasitet og forventet behov i Lørenskog kommune:

- Sykehjemsplasser: Kommunen har i dag en sykehjemskapasitet på 232 plasser, med en planlagt utvidelse opp til 315 plasser fra og med 2030. Sett i forhold til gjeldende behov og prognostisert vekst i antall innbyggere over 80, vil kommunen ha et udekket behov på om lag 40 plasser i 2027, opp til 128 plasser i 2036.

- Omsorgsboliger til eldre over 80: Kommunen har i dag 94 omsorgsboliger til eldre over 80, med en planlagt utvidelse til 150 omsorgsboliger fra og med 2031. Sett i forhold til gjeldende behov og prognostisert vekst i antall innbyggere over 80, vil kommunen ha et udekket behov på om lag 18 boliger i 2027, opp til 45 boliger i 2035.

- Boliger til personer med funksjonsnedsettelse: Lørenskog kommune har i dag 45 heldøgns omsorgsboliger til personer med funksjonsnedsettelse. Det er ingen planlagt utvidelse i gjeldende investeringsplan. Etter tjenestens vurderinger og gjennomgang av innbyggere de har kjennskap til i dag, estimeres det et boligbehov på 113 boliger frem til 2036. Dette er 68 boliger flere enn i dag.

- Ordinære kommunale boliger: Kommunen har i dag 549 ordinære kommunale utleieboliger. Dette tilsvarer i overkant av 11 boliger per 1000 innbygger. Sett i forhold til prognose for befolkningsvekst og antall innbyggere på venteliste med rus- og psykiske lidelser per 2025, vil kommunen ha et udekket behov på om lag 40 boliger i 2027, opp til 192 boliger i 2036.

  Antall ordinære kommunale boliger anslås redusert til 490 boliger fra og med 2030 som følge av gjeldende planer for utviklingen på tomten til Dovre bo- og servicesenter. Det er per i dag ingen vedtatt plan for hvordan kommunen eventuelt skal dekke inn bortfall av denne boligmassen.

Selv dersom man legger til ambisiøse forutsetninger om at velferdsteknologi og/eller andre tiltak kan dempe behovet, vil det være nødvendig med betydelige kapasitetsøkninger utover gjeldende planer.

Barnehage- og grunnskolekapasitet – oppspill til oppdatering av plan

Analyser av barnehage- og grunnskolekapasitet i forhold til prognostisert utvikling i antall barn og elever, viser i hovedsak et samsvar mellom kapasitet og prognostisert befolkningsutvikling i de aktuelle aldersgruppene.

Fremskrivningene viser imidlertid en viss restkapasitet innenfor kommunale barneskoler, men med betydelige variasjoner mellom skoler og trinn. Denne restkapasiteten må dessuten vurderes i lys av andelen elever med individuell tilrettelagt opplæring (ITO). Selv om andelen elever med ITO har ligget stabilt på om lag 6 prosent siden 2015, er det en betydelig økning i andelen av disse elevene som har omfattende behov for tilrettelegging.

Barnehage- og skolekapasiteten vil bli nærmere utredet i forbindelse med kommende revidering av plan for barnehage- og skoleutbygging i Lørenskog kommune.

Begrenset handlingsrom for investeringer og nysatsinger

Behovene må håndteres innenfor kommunens økonomiske handlingsrom. Det er begrenset.

Som redegjort for i tidligere perspektivmeldinger og økonomiplaner, bør kommunen i årene fremover begrense egne kostnader knyttet til gjeldshåndtering. Kommunestyret har vedtatt en handlingsregel som fastsetter at kommunens gjeldsgrad maksimalt skal utgjøre 100 prosent av driftsinntektene innen 2034.

Kommunens gjeldsgrad var ved utgangen av 2025 på 139 prosent av kommunens driftsinntekter. Kommunens utgifter til håndtering av egen gjeld var i 2025 på om lag 460 mill. kroner, tilsvarende rundt 9 prosent av brutto driftsinntekter. Medregnet selskapsgjeld var utgiftene på 530 mill. kroner, tilsvarende 10,3 prosent. Dette er betydelig mer enn omkringliggende kommuner.

Å lånefinansiere det udekkede boligbehovet som er fremskrevet over, vil etter grove anslag innebære netto investeringsutgifter på mellom 500 og 900 mill. kroner.

Legges disse investeringene som tillegg til gjeldende investeringsplan, vil kommunens gjeldsgrad, alt annet likt, anslagsvis ligge i intervallet 107–113 prosent av driftsinntektene i 2034. Dette vil innebære rente- og avdragsutgifter på i størrelsesorden 30–60 mill. kroner mer per år sammenliknet med en gjeldsgrad på 100 prosent.

Utenforskap i Lørenskog kommune

Utenforskapet i Lørenskog kommune ligger på om lag 17,3 prosent av befolkningen. Andelen er særlig høy blant innbyggere i aldersgruppen 46–66 år, blant innbyggere med grunnskole som høyeste fullførte utdanning og blant førstegenerasjonsinnvandrere.

Lørenskog kommune har i perioden fra 2015 beveget seg fra å ha et lavere utenforskap enn landsgjennomsnittet, til i de senere år å ligge over landsgjennomsnittet.

Én-til-én-sammenlikninger viser samtidig at Lørenskog kommune i hovedsak har et lavere utenforskap enn landsgjennomsnittet isolert i hver av de tre innbyggergruppene med høyest utenforskapsandel.

De isolerte gruppesammenlikningene viser snarere at Lørenskog har et høyere utenforskap relativt til landet i de gruppene som i sum har et lavt utenforskap. Dette gjelder eksempelvis

blant yngre aldersgrupper. I aldersgruppen 15–19 år ligger Lørenskogs utenforskapsandel om lag 18 prosent over gjennomsnittet for denne befolkningsgruppen i landet for øvrig.

Kommunens høyere utenforskap kan dermed i hovedsak forklares av kommunens befolkningssammensetning, snarere enn av en høy konsentrasjon av utenforskap innenfor de mest utsatte gruppene.

Kommunen som arbeidsgiver i en urolig tid

Lørenskog kommune har de siste årene vært gjennom en omfattende runde med kostnadskutt, nedskjæringer, omorganisering og annen nødvendig omstilling. Kommunen møter samtidig større konkurranse om arbeidskraft og strengere krav til både kompetanse og tjenester til innbyggere.

Lørenskog kommunes egne sykefraværstall, slik de er rapportert i årsrapportene fra og med 2019, viser en økning fra om lag 8,5 prosent til rundt 10 prosent i 2025. Etter KS sin beregningsmodell for sykefravær, anslås Lørenskog kommunes kostnader til sykefravær til om lag 105 mill. kroner. Vikarutgifter og overtid knyttet til fraværet er ikke inkludert i anslaget.

Turnover var i 2025 på 12 prosent, opp fra 10,9 prosent i 2024.

Rekrutteringssituasjonen og tilgang på arbeidskraft varierer mellom kommunens tjenesteområder. Grunnskolen får i hovedsak dekket lærerbehovet, mens barnehagene erfarer vedvarende rekrutteringsutfordringer. Helsesektoren rapporterer bedre rekruttering til sykepleierstillinger, mens vernepleiere og helsefagarbeidere er mer krevende. Innen tekniske fagområder meldes om utfordringer for ingeniører og fagarbeidere innen kommunalteknikk og eiendom.

Tilgangen på arbeidskraft må videre ses i sammenheng med økte krav til kommunens beredskapsarbeid, som danner et stadig viktigere bakteppe for kommunens samfunnsoppdrag. Totalberedskapsmeldingen (2024–2025) tydeliggjør kommunenes sentrale rolle i den nasjonale beredskapen, herunder forventningen om kontinuitet i grunnleggende tjenester også under ekstraordinære og uforutsette hendelser.

Vurdering

Perspektivmeldingen beskriver et utfordringsbilde der flere drivkrefter virker samtidig og gjensidig forsterker hverandre.

Dette stiller kommunestyret overfor krevende prioriteringer i tiden fremover: Politiske ambisjoner må avveies mot inndekning av nødvendige behov, kjent praksis må vurderes mot nye, usikre løsninger, og kortsiktig handlingsrom må balanseres med kommunens langsiktige utfordringer og anslag for fremtidig behov.

Etter kommunedirektørens vurdering bør ikke gapet mellom planlagt kapasitet i gjeldende investeringsplan og de fremskrevne behovene i perspektivmeldingen dekkes inn gjennom økte låneopptak. Derfor vil det være nødvendig at kommunestyret foretar en ny, kritisk gjennomgang av gjeldende investeringsplan, og videre at drifts- og investeringsbudsjettet i større grad må ses i sammenheng.

Etter kommunedirektørens vurdering bør framtidige investeringer i større grad egenfinansieres. Dette innebærer samtidig at nye satsinger over driftsbudsjettet må begrenses for å muliggjøre avsetning av driftsoverskudd til investeringsformål. Kommunedirektøren viser herunder til anslagene for hva positive driftsresultat på henholdsvis 0,5, 1 og 2 prosent vil akkumulere av driftsoverskudd i den kommende tiårsperioden.

Parallelt må kommunen intensivere arbeidet med å styrke egen rolle som arbeidsgiver og å forebygge utenforskap.

For til tross for at én-til-én-sammenlikninger viser at Lørenskog kommune lykkes godt med å forebygge utenforskap blant de gruppene med høyest utenforskapsandel, har den høyere samlede andelen i utenforskap i Lørenskog kommune negative konsekvenser både for den enkelte innbygger i utenforskap og for kommunen som sådan.

Kommunedirektøren er særlig bekymret over kommunens høyere utenforskap i yngre aldersgrupper. Dette fordi tidlig utenforskap og/eller manglende fullføring av videregående opplæring øker risikoen for varig utenforskap videre i livsløpet.

Årets perspektivmelding viser etter kommunedirektørens vurdering at de langsiktige utfordringene vi står overfor i tiden fremover, vil være minst like vanskelig å håndtere som omstillingen kommunen har vært gjennom de siste årene.

Derfor bør ikke tidligere politiske vedtak og budsjettprioriteringer vurderes som ettårige ad hoc-tiltak, men gis tid til å virke over tid.

Som kommunedirektør har jeg stor respekt for at det er krevende - og særlig krevende på vei inn i et valgår.

Kommunedirektøren minner samtidig om at kommunestyret er den eneste aktøren i det norske styringssystemet som har ansvar for helheten i velferdstjenestene til kommunens innbyggere, og den eneste aktøren som fullt ut står ansvarlig for kommunens samlede økonomi.

Som folkevalgt i Lørenskog kommune er du dermed en del av en liten krets med ansvar for å håndtere hele summen av interesser, styre forventningene og stake ut kursen for veien videre.

Tidligere behandlinger

Ingen tidligere politisk behandling.

Lørenskog, 06.05.2026

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Vibeke Kristine Rørvik
direktør styring og virksomhetsutvikling

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/23425-1
Saksbehandler Ann Iren Vigrestad Fidgett
Nav, velferd og inkludering

Strategi for bosetting av flyktninger i Lørenskog kommune

Utvalg		Saksnummer
Ungdomsrådet		
Eldrerådet		
Rådet for personer med funksjonsnedsettelse		
Helse-, omsorg- og mestringsutvalget		
Barn-, unge- og familieutvalget		
Kultur-, inkludering- og samfunnsutvalget		
Formannskapet		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Lørenskog kommune bosetter *inntil* én promille av befolkningen per år i perioden frem til 2030.

Bakgrunn for saken

Kommunedirektøren viser til kommunestyrets vedtak i sak 006/26 – Svar på anmodning om bosetting av flyktninger i 2026. Kommunestyret fattet i sakens anledning følgende vedtak:

1. Med bakgrunn i kommunens krevende økonomiske situasjon skal Lørenskog kommune ikke bosette flyktninger i 2026.
2. Kommunedirektøren bes legges opp til en diskusjon om kommunens fremtidige strategi om bosetting av flyktninger i forbindelse med perspektivmeldingen.

Med bakgrunn i kommunestyrets vedtakspunkt nr. 2, presenterer kommunedirektøren i denne sak et forslag til en helhetlig og bærekraftig strategi for fremtidig bosetting av flyktninger i Lørenskog kommune.

Saksopplysninger

Lørenskog kommune har de siste årene tatt imot et høyt antall flyktninger og imøtekommet rekordhøye anmodninger fra IMDi. Samarbeidet med lokale frivillige organisasjoner, utdanningsinstitusjoner, fylkeskommunen, innbyggere og arbeidsgivere har vært avgjørende for å sikre god integrering og kvalifisering.

I perioden fra 2021 til 2025 bosatte Lørenskog kommune totalt 643 flyktninger.
På bakgrunn av kommunens økonomiske innstramminger og økt press på kommunale tjenester de siste årene, i kombinasjon med høye bosettingstall i samme periode, vedtok kommunestyret å ikke bosette flyktninger i 2026.

Fakta

Finansiering av bosetting og integrering av flyktninger

Bosetting og integrering av flyktninger skal i de første årene finansieres av integreringstilskuddet. Integreringstilskuddet utbetales til kommunene over en periode på fem år, og skal dekke gjennomsnittlige utgifter til bosetting og integrering av flyktninger.

Eksempler på slike utgifter er introduksjonsstønad, tolkebruk, økonomisk sosialhjelp og diverse utgifter innenfor barnehage- og skoleområdet og helsestasjon- og skolehelsetjenesten.

Kommunene kan i tillegg søke om særskilte tilskudd. Eksempler på slike tilskudd er tilskudd til opplæring i norsk og samfunnskunnskap, eldretilskudd og barnehagetilskudd. Kommunen søker også ekstratilskudd for å få dekket nødvendige utgifter knyttet til personer som har behov for ekstra oppfølging og/eller tilrettelegging.

Formålet med tilskuddsapparatet er å gi kommunene økonomisk forutsigbarhet og insentiver til å bosette flyktninger, samtidig som det skal bidra til rask og effektiv integrering i arbeid og samfunnsliv. Tilskuddene er ikke direkte knyttet til faktiske utgifter i den enkelte kommune, men basert på nasjonale gjennomsnittsberegninger.

IMDis beregningsutvalg for 2024 viser at kommunene i gjennomsnitt fikk finansiert om lag 90 % av utgiftene til bosetting og integrering av flyktninger i de fem årene som kommunen mottar integreringstilskudd.

Integreringstilskudd utbetales med en fastsatt sum per bosatte flyktning innenfor femårsperioden. I tabellen nedenfor ligger satser, antall bosatte og totalsum per bosettingsår for beregning av integreringstilskudd i 2026. I sum mottar Lørenskog kommune 79 mill. kroner i integreringstilskudd i 2026, basert på bosettingen i perioden 2022-2025.

Tilskuddsår		Kategori	Tilskuddsbeløp Sats	Antall	SUM
Integreringstilskudd år 1	2026	Enslige voksne	259 268	0	-
		Voksne	209 070	0	-
		Enslige mindreårige	201 101	0	-
		Barn	209 070	0	-
Integreringstilskudd år 2	2025	Alle flyktninger	268 272	47	12 608 784
Integreringstilskudd år 3	2024	Alle flyktninger	190 751	160	30 520 080
Integreringstilskudd år 4	2023	Alle flyktninger	94 599	203	19 203 597
Integreringstilskudd år 5	2022	Alle flyktninger	77 418	216	16 722 288
Totall 79 054 749					

Tabellen under viser inntektsberegningen av integreringstilskudd for økonomiplanperioden 2026–2029 dersom kommunen *ikke* bosetter flyktninger i perioden.

	2026	2027	2028	2029
Inntekter for bosettingsårene (2021-2025)	79 millioner	41 millioner	18 millioner	4,2 millioner (siste inntekt for de bosatte i 2024)

Inntektene reduseres fordi det blir færre som oppfyller kriteriene for integreringstilskudd, og kommunene skal dermed ikke ha løpende utgifter til bosetting og integrering av nyankomne flyktninger.

Det er brukt IMDis høyeste sats for integreringstilskudd i beregningen av integreringstilskuddet. Satsene er ikke indeksregulert, og eldretilskudd og barnehagetilskudd er ikke tatt med. Satsene er avhengig av hvem kommunen blir anmodet om å bosette, for eksempel enslige, personer med eller uten barn, eller eldre personer.

Kommunen mottar også norsktilskudd fra IMDi (norsktilskuddene varierer etter land og utdanningsnivå) for å tilby norskopplæring til de bosatte med rett og plikt til norskopplæring og samfunnskunnskap. Norsktilskuddet gis i tillegg til integreringstilskuddet. Norsktilskuddene finansierer i stor grad grunnskoleopplæring for voksne i Lørenskog kommune i dag.

Integreringstilskuddet bidrar også til å opprettholde aktivitet og beholde kompetanse i kommunens flyktning- og innvandrertjeneste. På denne måten bidrar tilskuddet til å finansiere også integreringsarbeid og -tiltak som kommer en større del av kommunens befolkning til gode.

Introduksjonsprogram og deltakere i introduksjonsprogrammet

Introduksjonsprogrammet skal dekke gapet mellom flyktningens medbrakte kompetanse og behovene i det norske arbeidsmarkedet, og bidra til at den enkelte kan få en stabil tilknytning til arbeidslivet. Målgruppen for introduksjonsprogrammet er flyktninger i alderen 18-55 år. Lengde på introduksjonsprogrammet varierer mellom 3 måneder og 4 år, avhengig av alder og/eller utdanning.

Av de 643 flyktningene som Lørenskog kommune har bosatt de siste fem årene, har nær 80 prosent målgruppen gjennomført introduksjonsprogrammet. Per januar 2026 deltar ca. 70 deltakere i introduksjonsprogrammet.

Resultatene fra introduksjonsprogrammet i Lørenskog kommune har vært gode over tid.

I 2022 deltok 107 flyktninger, hvorav 73 % gikk over i arbeid eller utdanning etter endt program. I 2023 var det 183 deltakere, hvor andelen i arbeid eller utdanning etter endt program var på 66 %. I 2024 deltok 220 flyktninger i programmet, hvorav 72 % gikk over i arbeid eller utdanning. Tilsvarende tall for 2025 er ikke tilgjengelig.

Selv om deltakere av introduksjonsprogrammet går over i arbeid etter endt program, betyr ikke det at de nødvendigvis fullt ut finansierer eget og familiens livsopphold. I slike tilfeller kan det da være behov for supplerende sosialhjelp enten i en overgangsperiode eller over lengre tid.

Flyktninger som blir bosatt etter avtale mellom IMDi og kommunen, har før oppstart i introduksjonsprogrammet rett til bostøtte og økonomisk sosialhjelp. Økonomisk sosialhjelp er en midlertidig økonomisk støtte fra Nav når du ikke kan dekke nødvendige utgifter til livsopphold selv, etter at andre inntektsmuligheter er benyttet. De som ikke er i målgruppen for å delta i introduksjonsprogrammet, eller som av andre årsaker ikke kan delta, vil i hovedsak fortsette å motta bostøtte og sosialhjelp.

I 2025 mottok 229 flyktninger økonomisk sosialhjelp, til en samlet sum på 39 682 940 kroner. Dette tilsvarer om lag 173 000 kroner per mottaker. I tabellen under vises andelen flyktninger bosatt siste fem år med og uten sosialhjelp i 2025.

	Antall	Andel
Flyktninger bosatt siste 5 år	643	100 %
Flyktninger bosatt siste 5 år som mottok sosialhjelp i 2025	229	36 %
Flyktninger bosatt siste 5 år uten sosialhjelp i 2025	414	64 %

Ser vi isolert på flyktninger bosatt siste fem år som mottok sosialhjelp i 2025, var 72 personer over 55 år og utenfor målgruppen for introduksjonsprogrammet. Videre hadde 72 personer sosialhjelp som supplerende inntekt, i tillegg til annen form for inntekt

	Antall	Andel
Flyktninger bosatt siste 5 år som mottok sosialhjelp i 2025	229	100 %
- Hvorav fra Ukraina	172	75 %
Flyktninger bosatt siste 5 år som mottok sosialhjelp i 2025 som er over 55 år	72	31 %

Flyktninger bosatt siste 5 år med sosialhjelp som supplerende inntekt	72	31 %
Flyktninger bosatt siste 5 år med sosialhjelp som hovedinntekt	157	69 %

I 2026 har 176 flyktninger (136 fra Ukraina) fått 6 866 859 kroner i sosialhjelp (januar–mars). 53 av disse hadde en annen form for inntekt (jobb, introduksjonsstønad, pensjon fra hjemlandet osv.).

Deltakere som ved avslutningen av introduksjonsprogrammet ikke har kommet i arbeid, og som har mindre enn fem års medlemskap i folketrygden, kan kun søke om og motta økonomisk sosialhjelp og bostøtte. Disse deltakerne får tett arbeidsrettet oppfølging i en den første femårsperiode for å komme ut i jobb og bli økonomisk selvstendige. Ytelser som uføretrygd, arbeidsavklaringspenger og stønad til enslig mor eller far forutsetter fem års medlemskap i folketrygden. Medlemskap i folketrygden gis til personer som bor lovlig i Norge i minst ett år.

Sekundærtilflytting

Anmodningstallene utgjør en liten andel av den samlede innvandringen til Lørenskog kommune. Tall fra 2023 (siste oppdaterte IMDi-tall) viser at kun om lag 28 prosent av innbyggerne med flyktningstatus i Lørenskog kommune hadde Lørenskog som første bosettingskommune. Om lag 68 prosent er såkalte sekundærtilflyttere.

Dette er flyktninger som har fått tildelt en bosettingskommune, men som velger å flytte til en annen kommune enn å bli boende i den opprinnelige bosettingskommunen. Dersom dette skjer i perioden der kommunen mottar integreringstilskudd (de første fem år), må mottakerkommunen samtykke til re-bosettingen og det gjenværende tilskuddet går til den nye kommunen.

Etter perioden med integreringstilskudd (fem år) kan den bosatte fritt velge å flytte til en ny kommune. Lørenskog kommune sier i all hovedsak nei til sekundærflytting innenfor femårsperioden. Av sekundærtilflyttede flyktninger i Lørenskog kommune, er det kun 2 prosent som har flyttet til Lørenskog innenfor den første femårsperioden.

Utenforskap brutt ned på innvandringsbakgrunn

Lørenskog kommune fører ikke egen statistikk over utenforskap blant kommunens innbyggere, og offentlig statistikk muliggjør ikke å skille ut innbyggere med flyktningbakgrunn. Det vises derfor her til utenforskapstall brutt ned på innvandringsbakgrunn. Kategorien «innvandrere» er definert som personer som selv har innvandret til Norge, og som er født i utlandet av utenlandsfødte foreldre og fire utenlandsfødte besteforeldre.

Av alle som tilfaller den statistiske kategorien av «innvandrere» i Lørenskog kommune, utgjør flyktninger og deres familieinnvandrere om lag 38 prosent. Øvrige andeler består av arbeidsinnvandrere, andre familieinnvandrede og innvandrere med utdanningsformål og en kategori av «uoppgitt». Uoppgitt-kategorien består i hovedsak av personer som flyttet til Norge *før* 1990. I Lørenskog utgjør denne gruppen om lag 14 prosent av førstegenerasjonsinnvandrere.

Som det fremgår av perspektivmeldingen for 2026 har innvandrere i snitt et høyere utenforskap og en lavere tilknytning til arbeidslivet enn øvrig befolkning. Dette er i tråd med nasjonale

trender, som i tillegg viser at flyktninger, sammenliknet med andre innvandrergrupper, er den av innvandrergruppene med lavest deltakelse i arbeidslivet.

Én-til-én-sammenlikninger av utenforskapet blant førstegenerasjonsinnvandrere i norske kommuner viser samtidig at Lørenskog kommune har et lavere utenforskap enn landsgjennomsnittet i denne gruppen isolert.

Det høyere utenforskapet i Lørenskog kommune må derfor ses i lys av kommunens befolkningssammensetning, snarere enn av en særskilt og unormalt høy konsentrasjon av utenforskap blant innvandrere. Dette betyr i praksis at Lørenskog kommunes høyere andel i utenforskap, i hovedsak må forklares av en høyere befolkningsandel blant grupper med et statistisk høyere utenforskap.

Andre relevante forhold

Andelen i gruppen av innvandrere som mottok sosialhjelp minst én gang i 2024 var på 8,1 prosent. Tilsvarende for norskfødte med innvandrerforeldre og øvrig befolkning var på henholdsvis 2,4 prosent og 2,1 prosent.

Ser man isolert på gruppen som mottok økonomisk sosialhjelp minst én gang i 2024, var 69 prosent fra den statistisk definerte gruppen av innvandrere. Av innbyggerne som mottok sosialhjelp med stønadslengde på over 6 måneder, var tilsvarende andel om lag 77 prosent.

	Mottakere av økonomisk sosialhjelp minst én gang (Antall 1366 = 100 %)	Mottakere av økonomisk sosialhjelp over 6 mnd. (Antall 1088 = 100 %)
Innvandrere	68,6 %	76,8 %
Norskfødte med innvandrerforeldre	4,6 %	3,8 %
Øvrig befolkning	26,8 %	19,4 %

Kilde: FHI Folkehelsestatistikk

En slik overrepresentasjon rapporteres også fra tjenester under sektor for barn, unge og familie, og i særdeleshet i barnehage, grunnskole og/eller helsestasjon- og skolehelsetjenesten. Dette gir praktiske konsekvenser som økt behov for kartlegging, hyppigere oppfølging og kostnadskrevende tiltak samt høy bruk av tolketjenester. I sum har dette over tid gitt en økt belastning på de aktuelle tjenestene, som i kombinasjon med et mindre økonomisk handlingsrom har medført vesentlige kapasitetsutfordringer.

Nav og tjenestene i sektor for barn, unge og familie står samtidig fremst i kommunens mottak-, bosetting- og integreringsarbeid. Når disse tjenestene opplever økt belastning og kapasitetsutfordringer som følge av høy sekundærtilflytting, innskrenkes samtidig kapasiteten til å håndtere flyktninger som kommunen blir anmodet om å bosette gjennom IMDi.

Dette er deler av bakgrunnen for at regjeringen nå utreder mulighetene for å begrense flyktningers mulighet til sekundærflytting, og ellers at regjeringen i sitt forslag til ny integreringsstønad oppfordrer kommunene til ikke å bosette nyankomne flyktninger i områder med en allerede høy andel innvandrere.

Disse endringene kan potensielt ha svært store konsekvenser for Lørenskog kommunes fremtidige anmodningstall og bosetting, ettersom kommunen både har vært/er en attraktiv kommune for sekundærtilflytting og samtidig har en svært liten bosone.

Ulike løsninger

Nullalternativ

Nullalternativet innebærer at Lørenskog kommune sier nei til bosetting i årene fremover.

Dette kan over tid redusere press og utgifter i de kommunale tjenestene, og i neste omgang frigjøre kapasitet og ressurser som kan stimulere til flere og/eller bedre tjenester til øvrig befolkning i Lørenskog kommune. Dette gjelder særlig tjenesteområdene Nav, barnehage, grunnskole og helsestasjon- og skolehelsetjenesten.

Disse mulige gevinstene må imidlertid avveies mot risikoen for blant annet tap av fagmiljø og kompetanse.

Nullalternativet vil over tid føre til bortfall av integreringstilskudd, og innebære en styrt utfasing av tjenester og tiltak rettet mot flyktninger fra Avdeling flyktning- og inkludering i Nav.

Avdelingen leverer i dag tjenester rettet mot kommunens alminnelige integreringsarbeid. Eksempler på slike tiltak er «Jobbsjansen», «La oss jobbe» og «Fagbrev på jobb»-ordningen, som begge retter seg mot integrering og inkludering av innvandrergruppen i stort. Tjenesten tilbyr også karriereveiledning, livsmestringskurs og foreldreveiledningskurs til flyktninger og innvandrere.

Promillealternativ

Et promillealternativ innebærer at Lørenskog kommune bosetter *inntil* én promille av befolkningen per år. Dette er følgelig en definert strategi om å si ja til bosetting.

Modellen gir forutsigbarhet i bosettingsarbeidet og for de kommunale tjenestene, men åpner samtidig for en årlig vurdering ut fra kapasitet og øvrig behov i tjenestene (jf. inntil én promille).

En promille av befolkningen vil etter gjeldende befolkningsprognose innebære bosetting av anslagvis mellom 52-56 flyktninger *per år* i neste fireårsperiode.

I år med høye anmodningstall, som eksempelvis for perioden 2022-2025, vil promillealternativet kunne innebære at Lørenskog kommune ikke nødvendigvis vil imøtekomme IMDis anmodninger fullt ut.

Årlig vurdering

Alternativet innebærer å gjøre en årlig konkret vurdering av IMDis anbefaling, men uten å forplikte seg til faktisk bosetting av flyktninger hvert år.

Modellen legger dermed opp til samme konkrete vurdering som i alternativet over, men vil være mer uforutsigbar og ha en enda større fleksibilitet enn alternativet med å bosette inntil en promille av befolkningen.

Modellen følger den tradisjonelle tilnærmingen Lørenskog kommune har hatt til bosetting av flyktninger.

Vurdering

Den norske bosettingsmodellen er basert på statlige forventninger («anmodninger») og kommunal frivillighet. Dette er etter kommunedirektørens vurdering utgangspunktet for en god modell. Modellen legger til rette for at statlige forpliktelser for mottak av flyktninger, forankres i kommuner og lokalsamfunn hvor flyktningene skal integreres og leve sine liv.

Etter kommunedirektørens vurdering avhenger imidlertid modellens eksistens og bærekraft av at kommunene får dekket sine faktiske utgifter til bosetting og integrering.

Når kommunene kun får dekket om lag 90 prosent av utgiftene, jf. IMDIs beregninger, vil flere år med høye bosettingstall akkumulere et betydelig gap mellom kommunens utgifter og inntekter. Dette gapet resulterer i praksis til at de kommunale tjenestene ikke dimensjoneres for det faktiske tjenestebehovet i befolkningen. Dette gapet oppstår særlig i Nav, barnehage, grunnskolen og helsestasjon- og skolehelsetjenesten.

Gapet forsterkes gjennom høy sekundærtilflytting. Regjeringens arbeid med å vurdere tiltak for å begrense sekundærtilflytting og forslag om endring i integreringsstønaden til flyktninger kan derfor ha stor betydning for Lørenskog kommune. Kommunedirektørens vurdering av kommunens kapasitet og nivå på bosetting, avhenger i vesentlig grad av eventuelle endringer i praksisen rundt sekundærtilflytting og Stortingets eventuelle vedtak av ny integreringsstønad, jf. formannskapssak 048/26 Forslag til ny integreringsstønad for nyankomne flyktninger.

Statlig underfinansiering og usikkerheter rundt eventuelle statlige endringer er likevel ikke ensbetydende med en anbefaling om fortsatt nei til bosetting i årene fremover.

Selv om bosetting isolert gir økt press på kommunenes tjenester, må dette avveies mot andre sosiale hensyn og bosettingsmodellens bærekraft. Bosetting av flyktninger utgjør dessuten *i sum* kun en andel av den totale belastningen på de aktuelle tjenestene.

Som redegjort for både i perspektivmeldingen og i denne saken, kjennetegnes befolkningssammensetningen i Lørenskog av svakere tilknytning til arbeidslivet og en høyere risiko for utenforskap. Dette gir et varig behov for kompetanse og kapasitet i kommunens arbeid med integrering og inkludering – også uavhengig av antallet flyktninger kommunen bosetter i et enkelt år.

Kapasitet og kompetanse i tjenestene er herunder et sentralt virkemiddel. Nullbosetting vil over tid innebære en styrt nedbygging av fagmiljø og tiltak, samtidig som kommunens behov for integrerings- og inkluderingstjenester vedvarer.

Tjenesten er fra 1. januar 2026 samorganisert med blant annet Nav og kultursektoren i Lørenskog kommune. Dette har til hensikt å gi mer helhetlig oppfølging av bosetting- og integreringsarbeidet i kommunen.

Kommunedirektøren vurderer derfor at en fremtidig strategi bør balansere hensynet til tjenestekapasitet og økonomisk handlingsrom på den ene siden, og behovet for å opprettholde et tilstrekkelig robust integreringsfaglig apparat på den andre. Aktuelle tiltak for integrering og

inkludering vil belyses i arbeidet med temaplan for mangfold og inkludering, jf. perspektivmeldingens oversikt over prioritert planarbeid i Lørenskog kommune i 2026/2027.

Konklusjon

På denne bakgrunn anbefaler kommunedirektøren at Lørenskog kommune bosetter flyktninger til *inntil* én promille av befolkningen i årene fremover.

Det betyr at Lørenskog kommune har en har en tydelig definert strategi om bosetting, men at endelig antall hvert år fastsettes etter en konkret vurdering av samlet kapasitet i berørte tjenester og forventet økonomisk handlingsrom.

Modellen gir etter kommunedirektørens vurdering nødvendig forutsigbarhet og bidrar til å opprettholde et fagmiljø for kommunens samlede integrerings- og inkluderingsarbeid, samtidig som den gir kommunen handlingsrom til å redusere bosetting i år hvor den samlede belastningen er særlig høy.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

FS-sak 048/26 Forslag om integreringstønad for nyankomne flyktninger - høring

Perspektivmeldingen 2026 – innledning til handlings- og økonomiplan med årsbudsjett 2027-2030

Tidligere behandlinger

Ingen tidligere politisk behandling.

Lørenskog, 06.05.2026

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Rakel Rauntun
direktør for kultur, inkludering og samfunn

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/22378-1
Saksbehandler Adnan Maric
forvaltning vei og park

Veiliste - Nedklassifisering av kommunale veier - Lørenskog kommune

Utvalg		Saksnummer
Kultur-, inkludering- og samfunnsutvalget		
Formannskapet		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

De kommunale veistrekningene som fremgår av vedlagte veiliste legges ned jf. vegloven § 7 tredje ledd, og legges ut til bruk som privat veg, jf. vegloven § 8 andre ledd (nedklassifiseres til privat vei).

Vedtaket om å nedlegge veiene og legge de ut til bruk som private veier får virkning fra 15. mai 2027.

Bakgrunn for saken

Kommunestyret behandlet 29. oktober 2025 sak 103/25 kriterier for nedklassifisering av kommunale veier. Det ble vedtatt at nedklassifisering av kommunale veier gjøres basert på en helhetsvurdering av veiens offentlige funksjon etter følgende kriterier:

1. Er veien et nødvendig ledd i et sammenhengende offentlig veinett?
2. Er veien særlig brukt som gjennomfartsvei for gående og syklende?
3. Er veien særlig brukt som gjennomfartsvei for biltrafikk?
4. Betjener veien mer enn 10 stk. boenheter?
5. Er veien opparbeidet i henhold til gjeldende veinormal, og er veien egnet for kommunal drift?

Utfyllende forklaring av kriteriene følger i vedlegg 1.

Kommunedirektøren har, basert på vedtatte kriterier, utarbeidet en veiliste over kommunale veistrekninger som foreslås nedklassifisert og overført til privat ansvar. Veilisten er ikke uttømmende. Det kan på et senere tidspunkt bli aktuelt å fremme ytterligere veistrekninger for politisk behandling i ny sak.

I Lørenskog finnes det i dag en rekke veier som i praksis er like når det gjelder standard og funksjon, men hvor noen er kommunale og andre private. Kommunen drifter de kommunale veiene, mens private driftes av eierne. Slik inndelingen er i dag framstår det som noe vilkårlig hvilke veier som er kommunale.

For å sikre likebehandling og enhetlig praksis mener kommunedirektøren at det er nødvendig å vurdere om enkelte kommunale veier bør legges ned og legges ut til privat bruk (slik at veiene blir private og ikke lenger kommunens ansvar)
En tydeligere og mer konsekvent tilnærming vil bidra til bedre forutsigbarhet og rettferdighet for både innbyggere og kommunen.

Flere av veiene som vurderes nedklassifisert har fysiske forhold som gjør det vanskelig for kommunen å drifte dem på en sikker og effektiv måte, som smal veibredde, bratte bakker, manglende snumuligheter og begrensede sidearealer.

Nedklassifisering vil tydeliggjøre hvem som har ansvaret for veiene som i hovedsak er tilpasset privat bruk, og samtidig legge til rette for at kommunens ressurser kan prioriteres til veier med en tydelig offentlig funksjon.

Vurderingen av om en kommunal vei skal legges ned vil måtte basere seg på en helhetlig vurdering der veiens samfunnsmessige funksjon, herunder bl.a. hensynet til beredskap, konsekvenser for grunneiere og brukere, og en hensiktsmessig prioritering av kommunens ressurser er relevante momenter.

Kommunestyret vedtok 10. desember 2025, budsjett for 2026 og økonomiplan for perioden 2026–2029. I vedtaket er nedklassifisering av veier innarbeidet som et kostnadsreduserende tiltak. I økonomiplan er det lagt til grunn en innsparing på 250 000 kroner i 2027 og 500 000 kroner årlig i 2028 og 2029. Vedlagt veiliste viser imidlertid en besparelse på om lag 600 000.

Saksopplysninger

Formålet med denne saken er å ta stilling til vedlagte veiliste og vurdere nedklassifisering av de aktuelle kommunale veistrekningene i tråd med vedtatte kriterier. Veilisten er basert på en helhetsvurdering av med særlig vekt på veienes offentlige funksjon. Det vises her til formålsbestemmelsen i vegloven § 1a:

> «Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for

> vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.»

For de kommunale veiene som vedtas nedlagt og besluttes lagt ut til bruk som privat vei vil ansvaret for drift og- vedlikehold overføres til de private/brukerne av veien. Dette omfatter blant annet veiens oppbygning, asfaltdekke, skilt, grøfter, sluk, veilys og helårs drift.

Ved vurderingen av hvilke veier som foreslås nedklassifisert, er det lagt til grunn objektive kriterier knyttet til veiens funksjon, bruk og betydning i transportsystemet. Som nevnt vil vurderingen, som er et fritt forvaltningsskjønn, måtte skje ut ifra en helhetsvurdering der bl.a. veiens samfunnsmessige funksjon, konsekvenser for grunneiere og brukere, og en hensiktsmessig prioritering av kommunens ressurser er relevante momenter.

Kort redegjørelse for reglene i vegloven

Veier reguleres av veglova og deles inn i offentlige og private veier. Offentlige veier er åpne for allmenn ferdsel og blir vedlikeholdt av staten, fylkeskommunen eller kommunen. Alle andre veier regnes som private, og brukerne har selv ansvar for drift og vedlikehold. Vegloven regulerer også hvordan kostnader skal fordeles mellom brukerne av private veier

> «*Når privat veg blir brukt som sams tilkomst for fleire eigedomar, pliktar kvar eigar, brukar eller den som har bruksrett, kvar etter same høvetal som gjeld for den bruk han gjer av vegen, å halde vegen i forsvarlig og brukande stand.» (Se veglova § 54 første ledd)*

En vei regnes som offentlig/kommunal når kommunen utøver veimyndighet og har ansvar for drift og vedlikehold. Reguleringsformål etter plan- og bygningsloven og grunneierforhold er ikke avgjørende for veistatus etter veglova. Dette innebærer at veistatus kan endres uavhengig av hvem som eier grunnen. Ved nedklassifisering kan ansvaret dermed overføres til private.

Veglova regulerer både inndeling og nedlegging av veier. Kommunen kan beslutte å legge ned en kommunal vei. «*Kommunen kan gjere vedtak om at kommunal veg skal leggast ned.*» (Se veglova § 7)

Når en vei legges ned, opphører kommunens ansvar for drift og vedlikehold, og veien er ikke lenger offentlig etter veglova. Dersom veien ikke tas i bruk til annet formål etter nedleggelsen, kan kommunen beslutte at veien skal legges ut til bruk som privat vei:

> *«Nedlagd offentleg veg som ikkje blir nytta til anna føremål etter første ledd, kan vedkommande styremakt legge ut til bruk som privat veg etter denne lova.» (*Se veglova § 8 andre ledd)

Nedklassifisering består dermed av to beslutninger: først en beslutning om å legge ned veien, deretter en beslutning om å legge den ut som privat vei.

Når en vei er offentlig, følger det også et ansvar for registrering og oppdatering av vegdata i Nasjonal vegdatabank (NVDB), jf. veglova og forskrift om vegdata og trafikkinformasjon. Opplysninger i NVDB legges til grunn for hva som regnes som offentlig vei, og endringer i vegstatus forutsetter tilsvarende oppdatering i NVDB.

Rettslig vurdering av nedklassifisering som kommunalt vedtak
I henhold til langvarig praksis er vedtak om å nedlegge offentlig vei ikke ansett som et enkeltvedtak. En slik beslutning er å anse som et politisk vedtak om at vedkommende vegmyndighet ikke lenger påtar seg ansvaret for å holde vegen åpen for alminnelig trafikk, med de kostnadene til drift og vedlikehold som dette ansvaret innebærer.

Dette betyr at de særlige reglene om enkeltvedtak i forvaltningsloven ikke gjelder, blant annet krav til forhåndsvarsling og klagerett.

For å sikre et best mulig beslutningsgrunnlag i tråd med god forvaltningsskikk, har imidlertid kommunen likevel valgt å varsle berørte grunneiere i forkant av behandlingen. Dette er gjort for å sikre at saken er godt opplyst, og for å gi berørte parter mulighet til å komme med relevante opplysninger og synspunkter som kan ha betydning for vurderingen.

Alternative løsninger
Samtlige veistrekninger i veilisten er vurdert opp mot de vedtatte kriteriene.

Et alternativt forslag til vedtak vil være å vedta eller avvise nedklassifisering av én eller flere av de angitte veistrekningene i listen.

Dersom flere veistrekninger tas ut av veilisten, vil den forutsatte økonomiske gevinsten reduseres eller bortfalle.

Konsekvenser

For kommunen
Nedklassifisering av veier vil for kommunen gi besparelser innen forvaltning, drift og vedlikehold, og samtidig frigjøre ressurser til det resterende kommunale veinettet. Omfanget av besparelsen vil avhenge av hvor mange veistrekninger som nedklassifiseres. Vurderinger basert på vedlagt veiliste viser en potensiell årlig besparelse på om lag 600 000 kroner i driftskostnader.

Kommunale veier medfører i tillegg løpende administrative kostnader knyttet til forvaltning, og vedlikeholdsplanlegging, herunder oppfølging av dekke, veilys og øvrig veiinfrastruktur.

Det stilles også stadig strengere nasjonale krav til dokumentasjon og registrering av veielementer for offentlig vei. Dokumentasjon og registrering av data om vegnettet og tilhørende vegobjekter i Nasjonal vegdatabank (NVDB), i tråd med kravene i ny vegdata- og trafikkinformasjonsforskrift, innebærer omfattende innhenting, kvalitetssikring og rapportering av stedfestet informasjon, blant annet om grøfter, skilt og andre vei elementer. Dette arbeidet utgjør en betydelig administrativ oppgave for kommunen.

Det vil påløpe administrative kostnader knyttet til arbeidet med nedklassifisering, blant annet til juridisk bistand og saksbehandling. Det vil også kunne påløpe kostnader etter at vedtak om nedlegging er fattet knyttet til å løse utfordringer som har sammenheng med at private nå skal drive veien, f.eks. inngåelse av avtaler/innhenting av erklæringer om rett for kommunen til å vedlikeholde vann- og avløpsnett som ligger i veigrunnen. Behov for nærmere avklaring av grensesnitt med hensyn til kommunens ansvar og private veilag sitt ansvar vil også kunne

medføre ressursbruk. Det er heller ikke usannsynlig at de private vil be kommunen om hjelp knyttet til opprettelse og av veilagene mv. Disse kostnadene forutsettes dekket inn ved gjennomføring av tiltaket.

Veilys
Ved nedklassifisering av kommunale veier til private veier vil ansvaret for veilys bli overført til ny veieier. Kommunen vil ikke inngå avtaler om drift og vedlikehold av veilys på private veier, da dette medfører betydelig administrativ ressursbruk.

Veieier må dermed selv ta ansvar for videre drift. Hvordan dette løses vil i stor grad avhenge av type og teknisk utforming av anlegget. Kommunen vil bistå ny veieier med overgangen.

Kommunen dekker kostnader knyttet til frakobling fra kommunalt lysanlegg, mens tilkobling til privat anlegg eller måler, samt videre drift og vedlikehold, dekkes av ny veieier. Dersom veilys ikke ønskes videreført, kan kommunen vurdere å demontere og fjerne anlegg som eies av kommunen.

Avklaring og gjennomføring vil skje fortløpende, og det må påregnes at prosessen kan ta noe tid før alle forhold er endelig gjennomført.

Eiendomsforhold
Etter vegloven § 7 og § 8 fatter kommunen vedtak om å nedlegge veien og beslutning om å legge ut veien til privat bruk. Dette innebærer ikke at eiendomsretten til veigrunnen og veianlegget overføres til det private veilaget, men brukerne får plikt til å vedlikeholde veien etter vegloven § 54. Overføring av veggrunnen og veganlegget vil kunne være lite hensiktsmessig blant annet med tanke på fremtidige behov og fordi kommunen hovedledningsnett for vann- og avløp normalt ligger i vegtraséen.

Eventuell overføring av eiendomsrett forutsetter derfor en konkret vurdering av hva som er mest formålstjenlig i hvert enkelt tilfelle.

Vann- og avløp
Eiendomsforholdene for kommunale vann- og avløpsanlegg i grunnen forutsettes i utgangspunktet ikke endret som følge av en eventuell nedklassifisering av veien. De kommunale vann- og avløpsanleggene vil fortsatt fullt ut være kommunens eiendom og ansvar.
Behovet for å etablere og tinglyse rettigheter (servitutter) vil i praksis trolig bli aktuelt i et fåtall tilfeller, ettersom kommunen som utgangspunkt fortsatt vil eie grunnen etter nedklassifisering. Der nødvendige rettigheter likevel ikke allerede foreligger, må slike rettigheter etableres for å sikre kommunen nødvendig tilgang til drift, vedlikehold og fornyelse av anleggene. Dette er i tråd med gjeldende praksis.

Utskifting av offentlige skilt
Kommunen vil foreta utskiftning av offentlige skilt til private (sorte) skilt der dette er aktuelt.

For brukere av veien
Ved nedklassifisering overføres ansvaret for drift og vedlikehold til brukerne av veistrekningene, i tråd med veglova §§ 54 og 55. Det følger av § 54 første punktum at:

> «Når privat veg blir brukt som sams tilkomst for fleire eigedomar, pliktar kvar eigar, brukar eller den som har bruksrett, kvar etter same høvetal som gjeld for den bruk han gjer av vegen, å halde vegen i forsvarlig og brukande stand.»

Videre følger det av § 55 første punktum at:

> «Dei som har plikter etter § 54 første ledd, utgjer eit veglag.»

Privatisering innebærer i praksis at brukerne selv må organisere drift og vedlikehold av veiene. For enkelte veistrekninger vil veglaget kunne utgjøres av et eller flere eksisterende borettslag eller boligselskap som allerede har etablerte ordninger for forvaltning og vedlikehold, og hvor disse kan utvides til også å omfatte veiene.

I tilfeller, hvor det ikke allerede eksisterer et naturlig fellesskap som et borettslag eller en velforening, vil det trolig være mer krevende å etablere veilag i henhold til veglova. Kostnader knyttet til drift, vedlikehold og eventuelle framtidige utbedringer vil variere mellom veistrekningene, avhengig av standard, bruk og lokale forhold. Brukerne vil selv kunne påvirke valgt standard på veien, noe som også vil være avgjørende for kostnadsnivået. Det er derfor usikkerhet knyttet til kostnadsnivået for den enkelte bruker.

Varsel og innspill

Det ble sendt varsel til berørte parter 27.03.2026, med frist for innspill 20.04.2026. Varslingsbrevet er vedlagt saken. Det er mottatt 86 innspill til den opprinnelige veilisten. Innspillene er vedlagt i sin helhet, og er kommentert i vedlegg 4.

Kommunen har gjennomgått samtlige innspill. På bakgrunn av innspillene er veilisten gjennomgått på nytt i lys av de vedtatte kriteriene, og justert der kommunedirektøren har vurdert at det har vært grunnlag for det.

Den opprinnelige veilisten er redusert med 8 veistrekninger. Veistrekningene som er tatt ut er i hovedsak større strekninger som betjener et høyt antall boenheter og/eller veier som har god standard og er bygget i henhold til reguleringsplan. Alle innspillene er vedlagt saken, sammen med kommunedirektørens vurderinger.

Innspillene omhandler i hovedsak forhold knyttet til renovasjon (ROAF), beredskap (brann og redning/ambulanse) og skolevei.

<u>Renovasjon (ROAF)</u>
Nedklassifisering av kommunal vei til privat vei medfører i seg selv ingen endring i renovasjonstjenestene. Renovasjonsordningen er regulert i kommunens renovasjonsforskrift (§ 11), som stiller krav til veiens fremkommelighet – ikke eierskap.

En vei må være kjørbar, herunder ha tilstrekkelig bredde, bæreevne og snumulighet for renovasjonskjøretøy. Nedklassifisering endrer ikke de faktiske forholdene ved veien, og det er derfor fremkommeligheten som er avgjørende.

<u>Beredskap (brann og redning / ambulanse)</u>

Nedklassifisering av kommunal vei til privat vei medfører i seg selv ingen endring i tilgangen for beredskapsetater.

For brann, og redning/ambulanse er det avgjørende at veien er fremkommelig og oppfyller krav til blant annet bredde, bæreevne og snumulighet, uavhengig av eierskap. Nedklassifisering endrer i seg selv ikke de faktiske forholdene knyttet til dette.

Skolevei
I praksis vil de fleste veier i et boligområde kunne fungere som skolevei for enkelte barn. Dette kan likevel ikke alene være avgjørende for klassifiseringen. Spørsmålet er om veien har en særlig funksjon som gjennomfartsåre for gående og syklende, utover å betjene de boligene som naturlig sokner til veien.

Veiene som er foreslått nedklassifisert er blindveier som betjener egne boligområder, og som ikke har en slik gjennomgående funksjon. Kriteriet om å være særlig brukt som gjennomfartsvei anses dermed ikke oppfylt.

Kommunen har i dag flere private veier som benyttes som skolevei i tilsvarende grad som de veiene som er foreslått nedklassifisert. Bruken som skolevei synes dermed ikke å skille seg vesentlig fra sammenlignbare private boligveier, noe som taler for at kriteriet om å være særlig brukt som gjennomfartsvei for gående og syklende ikke i seg selv er oppfylt.

Videre varsling
Etter politisk behandling vil det bli sendt ut oppdatert informasjon til berørte parter. Kommunen vil informere skriftlig om hvilke kommunale veier som er vedtatt lagt ned og besluttet lagt ut til bruk som privat vei, samt hva det innebærer og medfører for brukerne av veien at den er nedklassifisert til privat vei og fra hvilket tidspunkt vedtaket får virkning. I tillegg vil det bli opprettet en egen informasjonsside på kommunens nettsider med samlet og oppdatert informasjon om prosessen.

Vedtak om å nedlegge kommunal vei og legge veien ut til bruk som privat vei (nedklassifisering) innebærer at de som sogner til veien må etablere veilag og inngå avtaler om brøyting og annet vedlikehold. Dette er prosesser som naturlig vil kunne ta noe tid.

Dersom det ikke etableres veilag og inngås nødvendige avtaler innen vedtaket trer i kraft, kan dette medføre utfordringer som også kan få konsekvenser for kommunen. Det er derfor viktig at de private som får ansvar for vedlikehold av veien gis tilstrekkelig tid til å områ seg, etablere veilag og få på plass nødvendige driftsavtaler.

På denne bakgrunn foreslår kommunedirektøren at nedklassifiseringen ikke gis virkning før 15. mai 2027.

Veilisten

Vedlagt veiliste gir en samlet oversikt over de veistrekningene som er vurdert i saken. For hver veistrekning fremgår navn, total lengde, beregnet årlig driftskostnad, samt veitype og reguleringsformål. Videre viser tabellen hvordan den enkelte veistrekning er vurdert opp mot de fem vedtatte kriteriene for offentlig funksjon.

Vurdering

Kommunedirektøren har foretatt en helhetsvurdering av veienes offentlige funksjon basert på vedtatte kriterier. Vedlegg 1 – *Kriterier for veiens offentlige funksjon* beskriver kriteriene nærmere og redegjør for hvordan disse anvendes i den samlede vurderingen.

Veier kan vurderes i sin helhet eller deles opp i strekninger, da ulike deler av samme vei kan ha ulik offentlig funksjon. Hver vei eller veistrekning vurderes opp mot vedtatte kriterier før det foretas en samlet helhetsvurdering. Veier som oppfyller flere kriterier har som hovedregel større offentlig funksjon, mens kriteriet om antall boenheter vurderes i sammenheng med områdets struktur og eksisterende veinett.

Formålet med saken er å sikre en enhetlig praksis og likebehandling i kommunens ansvar for forvaltning, drift og vedlikehold av veier. Kommunen forvalter i dag flere veier som verken har en tydelig offentlig funksjon eller er egnet for kommunal drift og vedlikehold, noe som medfører driftsmessige utfordringer og økte kostnader.

Veiene i vedlagt veiliste har fysiske og tekniske forhold som gjør dem lite egnet for kommunal drift og vedlikehold. Dette gjelder blant annet smal veibredde, bratte stigningsforhold, manglende snumuligheter og utilstrekkelige løsninger for overvann og snølagring. Videre kan private tiltak som gjerder, murer og hekker påvirke tilgjengelighet og fremkommelighet for kommunens brøytebiler.

Konklusjon

De kommunale veistrekningene som fremgår av vedlagte veiliste legges ned i tråd med vedtatte kriterier for nedklassifisering av kommunale veier, jf. vegloven § 7 tredje ledd, og legges ut til bruk som privat vei, jf. vegloven § 8 andre ledd (nedklassifiseres til privat vei).

Vedtaket om å nedlegge veiene og legge dem ut til bruk som private veier gis virkning fra 15. mai 2027.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Tidligere behandlinger

Kommunestyret 11. juni 2025, sak 064/25 (vedtak om å sende på høring)

Kommunestyret 29. oktober 2025, sak 103/25 (vedtak av kriterier)

Kommunestyret 18. mars 2026, sak 026/26 (sendt tilbake til administrasjonen som følge av inhabilitet)

Vedlegg

Vedlegg 1 - Kriterier for veiens offentlige funksjon – Lørenskog kommune
Vedlegg 2 - Veiliste
Vedlegg 3 - Varslingsbrev
Vedlegg 4 - Kommunens vurdering av innspill
Bøkeveien - svar på varsel om mulig endring av veistatus
Oversendelse av manglende vedlegg - Uttalelse i forbindelse med mulig endring av veistatus for Haralds vei
Uttalelse - endring av veistatus - Svend Foyns vei
Uttalelse - mulig endring av veistatus - Svend Foyns vei
26-22378 Uttalelse om forslag om nedklassifisering av Østagløttveien 9-20
Klage på endring av status - Sven Foyns vei
Uttalelse – forslag om nedklassifisering - Kremleveien
Uttalelse - nedklassifisering av vei - Balders vei
Uttalelse - forslag om nedklassifisering - Einerveien
Haneborg Alle 57 - 77 - dokument 1
Haneborg Alle 57 - 77 - dokument 2 - Haneborg Alle - Fridtjof Nansens vei - Skilt om gravrøyser 2
Haneborg Alle 57 - 77 - dokument 3 - Snarvei Haneborg Alle - Odins vei
Haneborg Alle 57 - 77 - dokument 4 - Snarvei Haneborg Alle - Odins vei 3
Haneborg Alle 57 - 77 - dokument 5 - Haneborg Alle - Fridtjof Nansens vei - Skilt om gravrøyser 1
Haneborg Alle 57 - 77 - dokument 6 - Snarvei Haneborg Alle - Odins vei 2
Uttalelse - forslag om endring av veistatus - Haralds vei
Tilsvar til varsel om endring av veistatus - Myrveien 16-33
Rettelse - Uttalelse til forslag om nedklassifisering av Hornblederveien
Bergstigen - dok 1- Uttalelser - forslag om nedklassifisering
Bergstigen - dok 2- Nabosignaturer klage protest privatisering av Bergstigen
Uttalelse - forslag om nedklassifisering - Solliveien
Uttalelse - forslag om nedklassifisering - Kringsjåveien 5–10
Uttalelse - forslag til nedklassifisering - Balders vei
Klage på privatisering av vei - Solliveien
Uttalelse - mulig endring av veistsatus - Solliveien
Klage på mulig nedklassifisering - Solliveien
Uttalelse - forslag om nedklassifisering - Solliveien
Uttalelse - varsel om mulig endring av veistatus - Hornblendeveien
Tinglyst veirett nederst mot Fr. Nansensvei
Uttalelse - nedklassifisering av vei Haneborg Allé 57-77
Signaturer og vedlegg - Eirik Raudes vei 2-5
Eirik Raudes vei 2–5 - dok 1 - Uttalelse klage på varsel sak 26-22378
Eirik Raudes vei 2–5 - dok 2 - Parkering forflytningshemmet
Eirik Raudes vei 2–5 - dok 3 - Privatisering notat fra landskapsartkitekt 2
Uttalelse - forslag om nedklassifisering av vei - Bergstigen 1–7
Uttalelse - forslag om nedklassifisering av vei - Einerveien
Uttalelse vedrørende mulig endring av veistatus - Vallerudkollen
Tilsvar til varsel om endring av veistatus – Myrveien 16-33
Uttalelse til varsel om mulig endring av veistatus - Hamarkollveien
Uttalelse - forslag om nedklassifisering av Kringsjåveien 5–10

Hamarkollen - dok 2 - Dokumentasjon på skader i vei Hamarkollen 16.04.2026
Hamarkollen - dok 1 - Uttalelse til varsel om mulig endring av veistatus
Uttalelse til varsel om nedklassifisering av vei - Solliveien
Kommentarer til varsel om mulig endring av veistatus for Solliveien
Uttalelse til varsel om mulig endring av veistatus - Feltspatveien
Uttalelse - nedklassifisering av vei - Einerveien
Uttalelse - varsel om mulig endring av veistatus - Kringsjåveien 5-10
Uttalelse til nedklassifisering av vei - Einerveien
Uttalelse til varsel om mulig endring av veistatus - Balders vei 1–20
Uttalelse omklassifisering Kvartsveien til kommunestyret og administrasjonen
Uttalelse - forslag om nedklassifisering av vei - Einerveien
Uttalelse - forslag om nedklassifisering av vei - Bergstigen 1–7
Kommentarer til beslutningsgrunnlag - nedklassifiering av vei - Kringsjåveien
Kommentarer til vurderingskriteringer - mulig endring av veistatus - Kringsjåveien
Kommentar til endring av veistatus for Vesleveien
Uttalelse - forslag om nedklassifisering av Bergstigen 1–7
Uttalelse – forslag om nedklassifisering av Bergstigen 1–7
Uttalelse om varsel om mulig endring av veistatus - Odins vei 28-49
Uttalelse om mulig endring av veistatus for Einerveien
Uttalelse til varsel om mulig endring av veistatus - Einerveien
Kommentarer til beslutningsgrunnlag - nedklassifiering av vei - Kringsjåveien
Uttalelse om mulig endring av veistatus - Sigvats vei
Uttalelse til varsel om mulig endring av veistatus - Balders vei 1–20
Uttalelse - Solliveien - nedklassifisering
Uttalelse - forslag til nedklassifisering av veisstatus for Heggveien
Uttalelse om mulig endring av veistatus - Heggveien 4, 7, 9, 10 11og 12
Uttalelse om mulig endring av veistatus for Vallerudkollen
Uttalelse om mulig endring av veistatus for Erleveien 1-13
Uttalelse om mulig endring av veistatus for Hamarkollen
Uttalelse om mulig endring av veistatus for Høyboveien
Uttalelse om mulig endring av veistatus for Kringsjåveien 5-10
Uttalelelse om mulig endring av veistatus for Vallerudkollen
Uttalelse om mulig endring av veistatus for Erleveien
Uttalelse om mulig endring av veistatus for Løkenåsfaret 5-7
Innspill til kommunestyret 100625 - Varsel om mulig endring av veistatus - Sigrids vei 2-34
Merknad til varsel om nedklassifisering av Kvartsveien
Kringsjåveien 5 - dok 1 - Nytt forsendelse - Forslag til nedklassifisering av veier
Kringsjåveien 5 - dok 2 - Vedlegg til svar
Uttalelse vedrørende veistatus for Vallerudkollen
Uttalelse - mulig endring av veistatus - Haneborg alle 57-75
Innsigelse mot endring av veistatus - Haukeveien 34-42
Uttalelse om mulig endring av veistatus for Vallerudkollen
Uttalelse om mulig endring av veistatus for Bøkeveien
Uttalelse om forslaget om nedklassifisering av Kringsjåveien 5 -10
Uttalelse om endring - Døleveien
Uttalelse fra beboerne i Haukveien 34-42
Uttalelse om nedklassifisering fra offentlig til privat vei - Bergstien
Uttalelse om nedklassifisering fra offentlig til privat vei - Vallerudkollen
Uttalelse om privatisering av vei - Kringsjåveien

Uttalelse til forslag om nedklassifisering av Kringsjåveien 5–10
Henvendelse om å beholde veistatus som kommunal vei - Vesleveien
Spørsmål om privatisering av vei - Kringsjåveien
Kommentar vedrørende forslag til omgjøring til privat vei - Vesleveien
Vedrørende omgjøring fra kommunal til privat vei - Kvartsveien
Uttalelse - Varsel om mulig endring av veistatus - Vallerudkollen
Uttalelse - Varsel om mulig endring av veistatus - Sigrids vei 2-14
Endring av veistatus for Vallerudkollen
Innsigelse - klage mot privatisering av del Finstadvollen
Uttalelse til varsel om mulig nedklassifisering av Johan Selmers vei 1–17
Uttalelse - varsel om mulig endring av veistatus - Haneborg alle
Uttalelse til varsle om mulig endring av veistatus - Hamarkollen
Uttalelse til varsle om mulig endring av veistatus - Vallerudkollen
Uttalelse til varsel om mulig nedklassifisering av Friggs vei 2-18
Kommentar til varsel om mulig endring av veistatus - Halfdan Kjerlufs vei 4-11

Lørenskog, 25.03.2026

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Vibeke Rørvik
settedirektør

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Vedlegg 1 - Kriterier for veiens offentlige funksjon – Lørenskog kommune

Kriteriene er til benyttelse i saker vedrørende veistatus som nedklassifisering fra kommunal til privat vei, overtakelse av privat vei til kommunal vei og ved gjennomgang av private veier hvor kommunen står for deler av driften.

Det legges opp til en helhetsvurdering av veiens offentlige funksjon basert på følgende kriterier:

a. Er veien et nødvendig ledd i et sammenhengende offentlig veinett?
b. Er veien særlig brukt som gjennomfartsvei for gående og syklende?
c. Er veien særlig brukt som gjennomfartvei for biltrafikk?
d. Betjener veien mer enn 10 stk. boenheter?
e. Er veien opparbeidet iht. gjeldende veinormaler, og er veien egnet for kommunal drift?

Betydning av kriteriene

A) Er veien et nødvendig ledd i et sammenhengende offentlig veinett?

Det offentlige veinettet skal henge sammen og være et hovedveinett med sammenhengende og forutsigbar standard. Kollektivtransport, næringstransport og beredskap skal ha et hovedveinett av fremkommelige veier. Veier som er vesentlige for sammenhengen av dette nettet, også aktuelle omkjøringsveier, bør være offentlige. Veier til næringsområder kan være private, selv om disse betjener næringstransport og arbeidsreiser.

B) Er veien særlig brukt som gjennomfartsvei for gående og syklende?

Gjennomfartsvei må forstås som vei som har en vesentlig funksjon for gjennomfart. Dette vil være veier som er viktige for fremkommeligheten og sikkerheten til gående og syklende, ved at andre veier er usannsynlig omveier og ikke reelle alternativer. Det kan være at det ikke finnes alternative trygge veier for gående og syklende. Enhver vei vil i hovedsak være åpen for allmenn ferdsel til fots, med hjemmel i friluftsloven. Veier som fører til for eksempel en tursti, eller inngår som del av en skolevei, må derfor ikke være offentlige.

C) Er veien særlig brukt som gjennomfartsvei for biltrafikk?

Gjennomfartsvei må forstås som vei som har en vesentlig funksjon for gjennomfart og omkjøring. Dette kan være veier som brukes til gjennomfart mellom andre områder enn veiens nærområde, veier hvor en stor del av trafikken er andre enn de som bor i området eller besøkende til dem. Kriteriet vil bli brukt i sammenheng med daglig transport, transport som er viktig for innbyggere i hverdagen, til jobb, butikk etc. Dersom det finnes andre offentlige veier som vil kunne ta gjennomfartstrafikken, kan det likevel vurderes at veien ikke skal ha en offentlig funksjon.

D) Betjener veien mer enn 10 stk. boenheter?

Selv om en vei betjener mer enn 10 boenheter, betyr ikke dette automatisk at veien bør klassifiseres som offentlig. Antallet boenheter kan være imidlertid være indikator på offentlig interesse, spesielt i villaområder, men det er kun ett av flere kriterier. Ved større boligutbygginger med mange boenheter, samt etablerte sameier eller borettslag, vil de øvrige vurderingskriteriene veie tyngre.

Dersom en vei f.eks. har 16 boenheter, men mangler en sammenheng til et kommunalt veinett eller andre kvaliteter som tilsier at veien har offentlig interesse, så kan kommunen vurdere at antall boenheter ikke er nok til å rettferdiggjøre offentlig vedlikehold.

E) Er veien opparbeidet i henhold til gjeldende veinormal, og er veien egnet for kommunal drift?

Kommunens vei- og gatenorm stilles krav til utforming av offentlige kommunale veier. Normalen skal sikre fremkommelighetskrav, trafikksikkerhetskrav, og har som mål å redusere de langsiktige drift- og vedlikeholdskostnadene.

Veier som har betydelige avvik fra gjeldende normal og som medfører store drift- og vedlikeholdskostnader, bør vurderes nedklassifisering. Dette vil i hovedsak være mindre adkomstveier som mangler grøfter, har reduserte veibredder, og fremkommelighet.

Vurdering i henhold til kriteriene

En vei kan vurderes i sin helhet, eller deles opp i strekninger som vurderes hver for seg. En strekning av en vei vil kunne ha offentlig funksjon, mens en annen strekning av veien med samme navn vil kunne være privat. En vei (eller veistrekning) vil vurderes opp imot ett og ett kriterium, for deretter å vurderes i samlet måloppnåelse. Ofte vil det være slik at jo flere kriterier en vei oppfyller, jo større offentlig funksjon har veien. En vei som oppfyller ett kriterium, kan i noen tilfeller få en klar konklusjon om offentlig interesse. I andre tilfeller kan det innebære svak måloppnåelse totalt sett. Kriterium D, antall boenheter, er et kriterium som ikke alltid står seg i seg selv. Her gjøres helhetlige vurderinger av et områdes oppbygging og sammenkoblinger, i tillegg til boenheter. Det samme vil gjelde eksisterende veier som er til vurdering ut fra kriteriene her.

Under er det satt opp noen «fiktive veier», som utgjør eksempler på bruk av kriteriene. Vurderingene er noe forenklet.

Vei 1, sentral boligvei gjennom et større boligområde, en vei som i noen grad fungerer som avlastning for en hovedvei rundt området. Vurdering på enkeltkriterier:

a) Veien kan ha en viss interesse som omkjøringsvei, da det kun finnes én annen offentlig vei som betjener linken mellom to områder i kommunen.

b) Veien brukes som gjennomfartsvei for gående og syklende, fordi den alternative offentlige veien er høyt trafikkert og uten tilbud for myke trafikanter.

c) Veien brukes i noen grad til gjennomfart med bil, men i hovedsak er det en vei som betjener boligområdet.

d) Veien betjener mer enn 10 boenheter.

e) Veien er bygget iht. gjeldende vei- og gatenormal.

Helhetsvurdering: Veien har høy grad av offentlig interesse, og bør være offentlig kommunal.

Vei 2, lang vei med preg av gårdsvei til spredt bosetning. Vurdering på enkeltkriterier:

a) Ikke et viktig ledd i et sammenhengende offentlig nett, da det er en blindvei.

b) Ingen gjennomfart for gående og syklende, da det er en blindvei.

c) Ingen gjennomfart for biltrafikk, da det er en blindvei.

d) Veien betjener 15 boenheter.

e) Veien er bygget iht. gjeldende vei- og gatenormal.

Helhetsvurdering: Veien har lav grad av offentlig interesse. Selv om veier har over 15 boenheter og er bygget iht. gjeldene normaler, er totalvurderingen at den ikke har en viktig offentlig funksjon. Dette med bakgrunn i pkt. a,b,c.

Vei 3, kort veistubb til tre boenheter. Vurdering på enkeltkriterier:

a) Ikke et viktig ledd i et sammenhengende offentlig nett, da det er en blindvei. Veien er regulert til felles avkjørsel.

b) Ingen gjennomfart for gående og syklende, da det er en blindvei.

c) Ingen gjennomfart for biltrafikk, da det er en blindvei.

d) Veien betjener 3 boenheter.

e) Veien ikke bygget iht. gjeldende vei- og gatenormal.

Helhetsvurdering: Veien har ingen offentlig interesse. Den strider også med reguleringsformålet, da veien er regulert til «felles avkjørsel», noe som tilsier at den skulle vært privat.

Vedlegg 2 – Veiliste – Nedklassifisering

Forslag til nedklassifisering av veier/veilisten med vurdering opp mot vedtatte kriterier finner dere her:

https://www.lorenskog.kommune.no/tjenester/avfall-vei-vann-avlop-og-miljo/vei/veiene-i-kommunen/forslag-til-nedklassifisering-av-veier.165834.aspx

Følgende veier er foreslått nedklassifisert (fra kommunal til privat vei):

Nr.	Navn	Total lengde (m)
1	Balders vei 1 - 20	127
2	Bergstigen	65
3	Bøkeveien	152
4	Døleveien	77
5	Einerveien	115
6	Eirik Raudes vei 2 - 5	90
7	Erleveien 1- 13	160
8	Finstadvollen 5 - 21	100
9	Finstadåsen	138
10	Friggs vei 2 - 18	85
11	Halfdan Kjerulfs vei 4 - 11	86
12	Hamarkollen	150
13	Haneborg alle 55 - 77	85
14	Haralds vei	244
15	Haukeveien 28 - 42	38
16	Heggveien	111
17	Hornblendeveien	96
18	Høyboveien	83
19	Ilaveien	105
20	Johan Selmers vei 1 - 17	86
21	Kringsjåveien 5 - 10	62
22	Løkenåsfaret 5 - 7	73
23	Myrveien 16 - 33	135
24	Solliveien	162
25	Svend Foyns vei	65
26	Symreveien 43 - 55	86
27	Vesleveien	92

Varsel om mulig endring av veistatus

Du mottar dette brevet fordi du eier en eiendom tilknyttet [veinavn]. Lørenskog kommune vurderer nå om veien skal endres fra kommunal til privat vei (nedklassifiseres), etter veglova § 7.

Kommunestyret har fastsatt kriteriene for nedklassifisering av kommunal vei. En vei skal vurderes på bakgrunn av dens offentlige funksjon etter følgende kriterier:

a) Er veien et nødvendig ledd i offentlig veinett?
b) Er veien særlig brukt som gjennomfartsvei for gående og syklende?
c) Er veien særlig brukt som gjennomfartsvei for biltrafikk?
d) Betjener veien mer enn 10 stk. boenheter?
e) Er veien opparbeidet i henhold til gjeldende veinormal, og er veien egnet for kommunal drift?

Etter en samlet vurdering av kriteriene mener kommunen at veien som din eiendom er knyttet til ikke har en offentlig funksjon. Det er foreslås derfor å endre denne veien fra kommunal til privat.

Du finner mer informasjon om vurderingene for din vei på nettsiden: Forslag til nedklassifisering av veier. I vedlagt dokument finner du en forklaring av kriteriene som kommunestyret har vedtatt.

Hva betyr dette for deg?

Hvis veien blir nedklassifisert:

- Veien blir overført til de eiendommene som ligger tilknyttet veien.
- Drift og vedlikehold vil da være et privat ansvar, jf. veglova § 55 første ledd.
- Kommunen anbefaler at eiendommene organiserer et formelt veilag, jf. veglova kapittel 7.
- Det vil være beboernes (veilagets) ansvar at veien er i brukbar stand. De kan selv regulere bruken av veien (f.eks. skilting).

Veien vil bli overført i den tilstanden den er på overføringstidspunktet.

Videre prosess

Det er kommunestyret som avgjør om veien skal endres fra kommunal til privat vei. Saken er planlagt behandlet i kommunestyret **10. juni 2026.**

Dersom veien blir nedklassifisert, vil du motta nytt brev fra oss om videre prosess.

Har du kommentarer?

Vi ønsker at beslutningsgrunnlaget skal være så godt som mulig. Det er særlig viktig at informasjonen som avgjørelsen skal baseres på er korrekt. Du gis derfor mulighet til å uttale deg om forslaget om nedklassifisering av [veinavn].

Uttalelsene i sin helhet og kommunens vurdering blir lagt ved den politiske saken som kommunestyret skal behandle.

Uttalelser sendes til postmottak@lorenskog.kommune.no **innen 20. april 2026.** Vi ber om at det tydelig kommer fram hvem som er avsender av uttalelsen, enten det er en privatperson, et borettslag eller et sameie. Merk henvendelsen med [saksnummer]

Viktig informasjon

En beslutning om å endre veistatus fra kommunal til privat regnes ikke som et enkeltvedtak etter forvaltningsloven. Du kan derfor ikke klage på beslutningen.

- Vedlegg 1: Kriterier for veiens offentlige funksjon – Lørenskog kommune

Innspill til varsel - Nedklassifisering av kommunale veier i Lørenskog kommune

Nr.	Veinavn	Kommunedirektørens vurdering til innspill	Endringer utført som følge av innspill
	Generelt	**Innspillene omhandler i hovedsak forhold knyttet til renovasjon (ROAF), beredskap (brann og redning/ambulanse) og skolevei.** **Renovasjon (ROAF)** Nedklassifisering av kommunal vei til privat vei medfører i seg selv ingen endring i renovasjonstjenestene. Renovasjonsordningen er regulert i kommunens renovasjonsforskrift (§ 11), som stiller krav til veiens fremkommelighet – ikke eierskap. En vei må være kjørbar, herunder ha tilstrekkelig bredde, bæreevne og snumulighet for renovasjonskjøretøy. Nedklassifisering endrer ikke de faktiske forholdene ved veien, og det er derfor fremkommeligheten som er avgjørende. **Beredskap (brann og redning / ambulanse)** Nedklassifisering av kommunal vei til privat vei medfører i seg selv ingen endring i tilgangen for beredskapsetater. For brann, redning og ambulanse er det avgjørende at veien er fremkommelig og oppfyller krav til blant annet bredde, bæreevne og snumulighet, uavhengig av eierskap. Nedklassifisering endrer ikke de faktiske forholdene knyttet til dette. **Skolevei** I praksis vil de fleste veier i et boligområde kunne fungere som skolevei for enkelte barn. Dette kan likevel ikke alene være avgjørende for klassifiseringen. Spørsmålet er om veien har en særlig funksjon som gjennomfartsåre for gående og syklende, utover å betjene de boligene som naturlig sokner til veien. Veiene som er foreslått nedklassifisert er blindveier som betjener egne boligområder, og som ikke har en slik gjennomgående funksjon. Kriteriet om å være særlig brukt som gjennomfartsvei anses dermed ikke oppfylt. Kommunen har i dag flere private veier som benyttes som skolevei i tilsvarende grad som de veiene som er foreslått nedklassifisert. Bruken som skolevei synes dermed ikke å skille seg vesentlig fra sammenlignbare private boligveier, noe som taler for at kriteriet om å være særlig brukt som gjennomfartsvei for gående og syklende ikke i seg selv er oppfylt.	
	Tegnforklaring	**Gul = Vei tas ut av veilisten**	
1	Balders vei 1 - 20	Balders vei fremstår som en lokal adkomstvei og ikke som en del av et overordnet offentlig veinett. Veien er en blindvei uten gjennomgående trafikkfunksjon, og dette tillegges vesentlig vekt i vurderingen. Det er i innspillene opplyst at veien betjener 14 boenheter, og ikke 12 slik kommunen tidligere har lagt til grunn. Kommunen tar dette til etterretning og vil korrigere opplysningen. Antall boenheter er imidlertid ikke avgjørende alene, og endrer ikke den samlede vurderingen av veiens funksjon. Det er videre anført at veien har vendehammer. Kommunen legger til grunn at dette ikke er korrekt, og at veien ikke har etablert vendemulighet som tilsier egnethet for kommunal drift. Flere innspill viser til planlagt fremtidig utbygging. Kommunen legger til grunn at vurderingen skal baseres på dagens faktiske forhold, og at eventuell fremtidig utbygging ikke kan tillegges avgjørende vekt. Det er vist til bruk av veien av gående og syklende, samt til bruk av offentlige tjenester. Kommunen vurderer dette som vanlig for boligveier, og ikke avgjørende for veistatus. Konklusjon: Balders vei vurderes å ikke ha en slik overordnet offentlig funksjon at den bør opprettholdes som kommunal vei.	Veien betjener 14 boliger, ikke 12. Oppdatert vurdering.

Sak 6, Vedlegg 4: Vedlegg 4 - Kommunens vurdering av innspill.pdf

2	Bergstigen	Bergstigen fremstår som en kort blindvei/intern boligvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Veien har ikke funksjon som gjennomgående kjørevei, men har en gangforbindelse videre i området. Det er mottatt flere innspill fra beboere. Innspillene er i hovedsak sammenfallende og bygger på de samme argumentene, særlig knyttet til myke trafikkanter sin bruk av veien, skolevei, beredskap og opplevd urimelighet. Det anføres at veien er en viktig ferdselsåre for gående og syklende, og at den har betydning for skolevei og adkomst til nærområdet. Kommunen legger til grunn at veien benyttes av myke trafikanter, men vurderer denne bruken som lokal og ikke som en del av et overordnet gang- og sykkelveinett. Gjennomgangen blir ikke driftet av kommunen i dag. Det vises videre til at veien benyttes av renovasjon, nødetater og andre offentlige tjenester. Kommunen vurderer at dette ikke er avgjørende for veistatus, da slike tjenester også utføres på private veier, og nedklassifisering av strekningen ikke vil medføre endring i veiens faktiske standard. Når det gjelder antall boenheter, vises det til indirekte bruk fra et større område. Kommunen legger til grunn at det er direkte tilknyttede boenheter som er relevant for vurderingen. Flere innspill viser til hensyn til sikkerhet, beredskap og skolevei. Kommunen vurderer dette som relevante hensyn, men ikke avgjørende for veistatus. Kommunen legger til grunn at veien er en blindvei uten gjennomgående trafikk for bil, og at den i hovedsak fungerer som en lokal adkomstvei. Konklusjon: Innspillene gir ikke grunnlag for å endre kommunens vurdering. Veien vurderes fortsatt å ikke ha en slik overordnet offentlig funksjon at den bør opprettholdes som kommunal vei.	Oppdatert vurdering.
3	Bøkeveien	Bøkeveien fremstår som en intern boligvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer, og inngår ikke i det overordnede veinettet. Det er i innspillene påpekt at Bøkeveien betjener 12 boenheter, og ikke under 10 slik kommunen tidligere har lagt til grunn. Kommunen tar dette til etterretning og legger 12 boenheter til grunn i den videre vurderingen. Antall boenheter er likevel ikke avgjørende alene, og endrer ikke den samlede vurderingen av veiens funksjon. Veien har etablert vendehammer med tilstrekkelig funksjon for snumulighet. Dette endrer imidlertid ikke veiens overordnede funksjon. Det er ikke grunnlag for å anse veien som en del av et sammenhengende offentlig veinett eller som en viktig ferdselsåre for allmennheten. Veiens bruk er i hovedsak knyttet til lokal adkomst. Konklusjon: Veien har etter en samlet vurdering ikke en offentlig funksjon som tilsier kommunal veistatus.	Betjener mer enn 10 husstander, antall 12. Må endre vurdering av standard og vendehammer. Oppdatert vurdering.

4	Døleveien	Døleveien fremstår som en lokal adkomstvei og ikke som en del av et overordnet offentlig veinett. Veien betjener i hovedsak tilgrensende eiendommer, og trafikken er i all hovedsak knyttet til beboere og nødvendig tjenestekjøring. Det er i innspill vist til at veien betjener 14 boenheter. Antall boenheter er et moment i vurderingen, men er ikke avgjørende alene, og ligger innenfor det som er vanlig for private adkomstveier. Innspillet omhandler i stor grad økonomiske konsekvenser ved privat drift, herunder kostnader til brøyting, vedlikehold og fremtidig oppgradering. Kommunen vurderer dette som relevante forhold for de berørte, men ikke avgjørende for vurderingen av veiens offentlige funksjon. Det er videre anført at saken ikke er tilstrekkelig utredet, og at det må foreligge nærmere dokumentasjon av veiens tilstand. Kommunen legger til grunn at vurderingen av veistatus baseres på kriteriene for veiens offentlige funksjon vedtatt av kommunestyret, og at disse vurderes samlet. Det er også vist til at veien må oppgraderes til tilfredsstillende standard før eventuell overføring. Kommunen legger til grunn at veien overføres i sin nåværende tilstand. Veiens tekniske standard inngår som ett av flere momenter i vurderingen av egnethet for kommunal drift, men er ikke avgjørende alene for veistatus. Konklusjon: Døleveien vurderes å ikke ha en slik overordnet offentlig funksjon at den bør opprettholdes som kommunal vei.	Oppdatert vurdering.
5	Einerveien	Einerveien har karakter av en intern adkomstvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Veien er en blindvei uten gjennomgående trafikk, noe som tilsier at den har begrenset funksjon utover lokal adkomst. Flere av innspillene peker på at veien benyttes av beboere, samt noe ferdsel fra nærområdet. Kommunen legger til grunn at det forekommer bruk av gående og syklende, men vurderer dette som lokal ferdsel og ikke som en del av et overordnet gang- og sykkelveinett. Det er også vist til at veien benyttes av renovasjon, leveransetjenester og helsetjenester. Dette vurderes som ordinær bruk for en boligvei, og er ikke et forhold som i seg selv tilsier kommunal status. Når det gjelder omfanget av boliger, legger kommunen til grunn at veien betjener et begrenset antall eiendommer. Dette ligger innenfor det som er vanlig for private adkomstveier. Innspillene legger også vekt på økonomiske konsekvenser, tidligere investeringer og at veien tidligere ble overtatt av kommunen. Kommunen har forståelse for at dette oppleves som belastende for de berørte, men slike forhold er ikke avgjørende ved vurderingen av veiens funksjon etter gjeldende kriterier. Det er videre vist til at veien holder god standard. Kommunen står ved vurderingen av at veien ikke er opparbeidet etter kommunal standard. Veien har ingen offentlig vendehammer, den er smal, og sidearealet er begrenset med ca. 0,5 m bredde. Dette er ikke tilfredsstillende utforming for kommunal drift. Konklusjon: På bakgrunn av en samlet vurdering av funksjon, bruk, omfang og standard, finner kommunen ikke grunnlag for at Einerveien skal videreføres som kommunal vei.	Oppdatert vurdering.

6	Eirik Raudes vei 2 - 5	Eirik Raudes vei fremstår som en boligvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Veien har ikke funksjon som gjennomgående trafikkåre for allmenn biltrafikk, og trafikken er i hovedsak knyttet til beboere og nødvendig tjenestekjøring. Det er i innspillene vist til at veien benyttes av gående og syklende, herunder som forbindelse til nærliggende områder. Kommunen legger til grunn at slik ferdsel forekommer, men vurderer dette som lokal bruk. Kommunen finner ikke at denne bruken er av et slikt omfang eller en slik karakter at den gir veien en overordnet funksjon i gang- og sykkelsammenheng. Videre er det vist til bruk av veien av renovasjon, utrykningskjøretøy og andre tjenestefunksjoner. Kommunen vurderer dette som ordinær bruk for boligveier, og ikke avgjørende for veistatus. Det er i innspillene anført at antall boenheter og samlet bruk er høyere enn det kommunen har lagt til grunn. Kommunen legger til grunn at vurderingen skal baseres på selvstendige boliger/eiendommer med direkte adkomst fra veien. Utleieenheter og indirekte bruk inngår ikke i denne vurderingen. Antall boenheter er et moment, men ikke avgjørende alene for veistatus. Det er også vist til at veien tidligere er overtatt av kommunen. Kommunen legger til grunn at de fleste kommunale veier på et tidspunkt er overtatt fra privat grunn. En tidligere overtakelse er i seg selv ikke avgjørende for veistatus. Vurderingen må baseres på dagens bruk, funksjon og utforming. Konklusjon: Samlet sett tilsier veiens funksjon og bruk at den ikke har en slik offentlig karakter at kommunal veistatus bør videreføres.	Oppdatert vurdering.
7	Erleveien 1- 13	Erleveien fremstår som en boligvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Veien har ikke gjennomgående trafikkfunksjon, og brukes primært til lokal adkomst. Innspillene legger stor vekt på beredskap og behovet for sikker fremkommelighet for utrykningskjøretøy og kommunale tjenester. Kommunen legger til grunn at dette er viktige hensyn, men viser til at slike tjenester også betjenes via private veier. Det er videre pekt på utfordringer knyttet til etablering og drift av veilag. Kommunen vurderer dette som praktiske forhold for de berørte, men ikke avgjørende for veiens offentlige funksjon. Innspillene fremhever også veiens historikk og tidligere kommunal oppfølging. Kommunen legger til grunn at mange kommunale veier er overtatt fra privat til kommunal drift, og at tidligere overtakelse ikke i seg selv gir grunnlag for videre kommunal status. Vurderingen må baseres på dagens bruk og funksjon. Det er vist til at veien betjener et høyt antall boenheter. Kommunen legger til grunn at antall boenheter er et moment i vurderingen, men ikke avgjørende alene. Selv om antallet isolert sett kan tale i retning av offentlig funksjon, er dette ikke tilstrekkelig når veien samlet sett fremstår som en lokal adkomstvei. Kommunen benytter i dag private gårdsplasser i enden av veien til å snu, og det er satt ut private skilter som indikerer at dette ikke er ønskelig. Veien er uregulert og det er ikke avsatt noe areal til en "fremtidig" snuplass. Som følge av disse forholdene må kommunens driftsmaskiner (som må ha en viss størrelse og standard) rygge inn i hele veiens lengde. Konklusjon: Etter en samlet vurdering av veiens funksjon og bruk, anses det ikke å foreligge grunnlag for å videreføre kommunal veistatus.	Ok standard, men smale grøfter/snuplass utfordring.

8	Feltspatveien	Feltspatveien var foreslått nedklassifisert fordi veien er regulert til felles avkjøring / privat vei. Etter innspill fra beboerne og en ny vurdering opp mot kriteriene, har kommunen besluttet å ta Feltspatveien ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert. Innspillene peker særlig på at veien betjener et høyt antall boenheter, og at den også fungerer som adkomst for deler av øvre Kvartsveien. Kommunen legger til grunn at reguleringsformålet fortsatt er et relevant moment. Samtidig viser den samlede vurderingen at Feltspatveien har en større praktisk funksjon enn det reguleringsformålet alene gir uttrykk for. Veien vurderes å ha akseptabel standard og fungerer som en viktig adkomstvei i området. Det forutsettes samtidig at hekker, gjerder og andre private tiltak som er plassert innenfor veiens vedlikeholdsareal, flyttes eller fjernes. Det forutsettes også at snuplassen skiltes, slik at funksjonen som snuareal ivaretas. Konklusjon: Feltspatveien tas ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert, og opprettholdes som kommunal vei.	Feltspatveien fjernes fra veilisten
9	Finstadvollen 5 - 21	Finstadvollen 5–21 fremstår som en intern adkomstvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Selv om strekningen er kommunal vei i dag, og det i innspillene vises til at veien er regulert som offentlig i planen, må dagens veistatus vurderes ut fra veiens faktiske funksjon, bruk og utforming. Den aktuelle strekningen skiller seg fra øvrige deler av Finstadvollen. Reguleringsplanen gir ikke klare opplysninger om veibredde, kurvatur/radius eller tilstrekkelig vendehammer for denne delen av veien. Plankartet og bestemmelsene gir heller ikke et tydelig grunnlag for å fastslå at strekningen er planlagt som ordinær offentlig vei. Bruken som beskrives, herunder ferdsel av beboere, besøkende, tjenesteytere og renovasjon, er normal for interne boligveier. Dette gir ikke i seg selv grunnlag for å opprettholde kommunal veistatus. Det er også vist til bruk av veien som forbindelse til skole og kollektivtransport. Kommunen vurderer denne bruken som lokal. Manglende gangløsninger andre steder i området kan ikke alene begrunne kommunal veistatus for denne strekningen. Når det gjelder renovasjon, er det veiens faktiske fremkommelighet som er avgjørende, ikke om veien er kommunal eller privat. Krav til snumulighet, stigning og bæreevne må ivaretas uavhengig av veistatus. Forhold knyttet til bratthet og vinterdrift er heller ikke avgjørende alene. Tilsvarende forhold håndteres også på private adkomstveier. At strekningen har samme veinavn som øvrige deler av Finstadvollen, endrer ikke vurderingen. Deler av en vei kan ha ulik funksjon, og må derfor vurderes konkret. Konklusjon: Finstadvollen 5–21 fremstår som en intern adkomstvei uten en slik særskilt offentlig funksjon at den bør opprettholdes som kommunal vei.	
10	Finstadåsen	Ingen innspill	Oppdatert vurdering.

11	Friggs vei 2 - 18	Friggs vei er en blindvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer, og inngår ikke i det overordnede veinettet. Det er vist til at veien brukes av gående, blant annet som forbindelse mellom Odins vei og Friggs vei og videre mot skole og nærområder. Kommunen legger til grunn at det forekommer slik ferdsel, men vurderer bruken som lokal og ikke som en del av et overordnet gang- og sykkelveinett. Det er videre vist til at veien benyttes av renovasjon, nødetater og andre tjenester. Dette er ordinær bruk for en boligvei, og er ikke avgjørende for veistatus. Slike tjenester kan også utføres på private veier. Innspillet peker også på at veien er bratt og krevende vinterstid. Kommunen legger til grunn at dette er en driftsutfordring, men ikke et forhold som i seg selv tilsier kommunal veistatus. Tilsvarende forhold håndteres også på private adkomstveier. Det er anført at veien betjener minst 10 boenheter. Antall boenheter er et moment i vurderingen, men ikke avgjørende alene. Kommunen legger videre til grunn at det ikke er etablert tilfredsstillende snumulighet i veien. Dette understøtter vurderingen av at veien ikke er opparbeidet som en kommunal vei etter ordinær standard. Konklusjon: Friggs vei fremstår som en intern adkomstvei uten funksjon eller standard som tilsier fortsatt kommunal veistatus.	Oppdatert vurdering.
12	Halfdan Kjerulfs vei 4 -11	Halfdan Kjerulfs vei 4–11 fremstår som en intern adkomstvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Veien har ikke gjennomgående funksjon i det overordnede veinettet. Det er vist til at veien brukes som skolevei og adkomst for flere beboere. Kommunen legger til grunn at slik bruk forekommer, men vurderer dette som lokal bruk knyttet til boligområdet. Innspillet peker også på bratt stigning og behov for forutsigbar vinterdrift. Kommunen legger til grunn at veien er svært bratt, smal og mangler vendehammer. Dette er forhold som gjør veien krevende å drifte, men som også understøtter at veien ikke er opparbeidet etter ordinær kommunal standard. Det er videre vist til fremkommelighet for nødetater, renovasjon, post og hjemmetjenester. Dette er ordinære forhold for boligveier, og slike tjenester utføres også på private veier. Økonomiske og organisatoriske konsekvenser ved privat drift er også trukket frem. Dette er ikke avgjørende for vurderingen av veiens funksjon etter kriteriene. Konklusjon: Veien fremstår som en intern adkomstvei uten funksjon eller standard som tilsier fortsatt kommunal veistatus.	

13	Hamarkollen	Hamarkollen fremstår som en intern adkomstvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Veien er regulert til felles avkjørsel / privat vei og er en blindvei uten gjennomgående funksjon i det overordnede veinettet. Veien mangler også offentlig vendehammer og snumuligheter. Det er vist til at veien benyttes som skolevei. Kommunen legger til grunn at dette er et forhold som også gjelder for en rekke tilsvarende boligveier i området, og at dette i seg selv ikke gir veien en særskilt offentlig funksjon. Innspillene peker videre på veiens tekniske tilstand og behov for utbedringer av dårlig dekke og oppbygging. Kommunen legger til grunn at de tekniske utfordringene ved veien i hovedsak knytter seg til smal veibredde, manglende grøfter og fravær av vendehammer. Vurderingen knytter seg ikke kun til brøyting eller enkel drift, men til helhetlig ansvar, forvaltning og krav til standard for kommunale veier. Det er også vist til at veien betjener 14 boenheter. Selv om dette isolert sett kan tale for en viss offentlig interesse, er det ikke tilstrekkelig når veien samlet sett fremstår som en lokal adkomstvei uten overordnet funksjon. Konklusjon: Ut fra en samlet vurdering av veiens funksjon, standard og reguleringsforhold, anses det ikke å foreligge grunnlag for videre kommunal veistatus for Hamarkollen.	
14	Haneborg alle 55-77	Haneborg allé 57–77 fremstår som en intern adkomstvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Veien har ikke funksjon som gjennomgående kjørevei i det overordnede veinettet. Kommunen tar til etterretning at Haneborg allé 77 også har adkomst via den aktuelle strekningen, og adressen legges til i veilisten. Det er vist til at veien brukes til tur, løping og ferdsel til Haneborgåsen. Kommunen legger til grunn at slik bruk forekommer, men vurderer dette som lokal ferdsel. At det finnes turstier og informasjonsskilt i nærheten, gir ikke alene grunnlag for å anse veien som en særlig viktig gjennomfartsåre for allmennheten. Det er vist til at veien betjener 11 boenheter. Antall boenheter er et moment i vurderingen, men ikke avgjørende alene. Eventuell fremtidig utbygging tillegges ikke vekt i vurderingen av dagens veistatus. Det er også vist til at veien tidligere har vært privat og senere overtatt av kommunen, samt at det er gjennomført oppgraderinger som asfaltering. Kommunen legger til grunn at tilsvarende forhold gjelder for flere veier, uten at dette gir grunnlag for varig kommunal status. Vurderingen må baseres på dagens bruk, funksjon og regulering. Konklusjon: Haneborg allé 57–77 fremstår som en intern adkomstvei uten funksjon som tilsier fortsatt kommunal veistatus.	Korrigert på adressene.
15	Haralds vei	Haralds vei fremstår som en intern adkomstvei som i hovedsak betjener tilgrensende næringseiendommer. Veien har ikke funksjon som gjennomgående trafikkåre i det overordnede veinettet. Det er i innspillene vist til at veien betjener et høyt antall virksomheter. Kommunen legger til grunn at vurderingen skal baseres på antall eiendommer, ikke antall virksomheter innenfor disse. Antall enheter er et moment i vurderingen, men ikke avgjørende alene. Videre er det pekt på høy trafikkbelastning, herunder tungtransport. Kommunen legger til grunn at en slik belastning er en konsekvens av lokal næringsvirksomhet, og ikke i seg selv avgjørende for veistatus. Det er også vist til eiendomsskatt og at drift og vedlikehold av vei oppfattes som en motytelse fra kommunen. Kommunen legger til grunn at dette er et økonomisk forhold som ikke inngår i vurderingen av veiens funksjon etter de fastsatte kriteriene. Konklusjon: Etter en samlet vurdering av funksjon og bruk anses det ikke å foreligge grunnlag for å opprettholde Haralds vei som kommunal vei.	

16	Haukeveien 34	Haukeveien fremstår som en intern boligvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Den aktuelle strekningen utgjør en kort del av veien, og har ikke funksjon som gjennomgående kjørevei for allmenn trafikk. Innspillene viser til at stien fra Vallerudtoppen benyttes av mange gående og syklende, herunder skolebarn. Kommunen legger til grunn at denne ferdselen i hovedsak knytter seg til selve turstien og gangforbindelsen i området. Den aktuelle veistrekningen fungerer i denne sammenheng primært som et kort koblingspunkt mellom gangforbindelser og tilgrensende arealer, og ikke som en selvstendig gjennomgående forbindelse. Selv om bruken kan være omfattende, er den dermed ikke avgjørende for vurderingen av veiens funksjon som del av det kommunale veinettet. Det er videre vist til adkomst til lekeplass og grusbane. Kommunen legger til grunn at denne tilgangen opprettholdes, ved at den kommunale delen av veien avsluttes ved opparbeidet vendehammer. Reguleringsplan viser at avsatt veibredde reduseres etter vendehammeren, noe som også tilsier en annen funksjon enn snuplass videre innover i veien. Det er i innspillene lagt til grunn at en nedklassifisering vil medføre redusert eller bortfall av tilgjengelighet for gående og syklende. Kommunen legger til grunn at en endring av veistatus fra kommunal til privat vei ikke i seg selv innebærer at ferdsel til fots eller på sykkel opphører. Gangforbindelser og tilknytning til turstier og nærliggende områder vil dermed kunne opprettholdes uavhengig av veistatus. Det er også vist til beredskap og drift. Kommunen vurderer dette som forhold som også gjelder for private veier, og ikke avgjørende for veistatus. Konklusjon: Etter en samlet vurdering fremstår strekningen som en lokal adkomstvei uten en funksjon som tilsier at den bør opprettholdes som kommunal vei.	
17	Heggveien	Heggveien fremstår som en intern boligvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Veien har ikke funksjon som gjennomgående trafikkåre i det overordnede veinettet. Det er i innspillene anført at Heggveien betjener 12–14 boenheter. Kommunen erkjenner samtidig at det kan være riktig at antallet er 12, og vil rette dette opp i veilisten Innspillene viser til bruk av veien i forbindelse med ferdsel til turstier og nærliggende områder. Kommunen legger til grunn at slik bruk også gjelder for en rekke tilsvarende boligveier i kommunen. Ferdsel knyttet til turstier og friluftsområder er vanlig, og gir ikke i seg selv grunnlag for å anse veien som en del av et overordnet ferdselsnett. Det er videre reist spørsmål knyttet til veiens tekniske standard og egnethet for drift. Kommunen legger til grunn at nettopp disse forholdene er en del av utfordringsbildet i dag, ved at veien ikke er opparbeidet etter kommunal standard. Dette tilsier at veien i mindre grad er egnet som kommunal vei. Forhold knyttet til standard og vedlikeholdsbehov er uansett ikke avgjørende alene for veistatus, og vurderingen må baseres på en samlet gjennomgang av veiens funksjon og bruk. Innspillene peker også på likhetsprinsippet og forhold knyttet til saksbehandling. Kommunen legger til grunn at vurderingen av Heggveien er foretatt på grunnlag av de vedtatte kriteriene, og at disse anvendes likt for sammenlignbare veier. Konklusjon: Etter en samlet vurdering fremstår Heggveien som en lokal adkomstvei uten en funksjon som tilsier at den bør opprettholdes som kommunal vei.	12 boenheter, ikke 11.Oppdatert vurdering.

18	Hornblendeveien	Hornblendeveien fremstår som en intern boligvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Veien har ikke funksjon som gjennomgående trafikkåre i det overordnede veinettet. Det er i innspillene vist til at veien er eneste adkomstvei til boligene og benyttes av renovasjon, varelevering og nødetater. Kommunen legger til grunn at dette er forhold som gjelder for en rekke tilsvarende boligveier, og ikke i seg selv gir grunnlag for kommunal veistatus. Innspillene peker på at veien er bratt og stiller særlige krav til vinterdrift. Kommunen legger til grunn at dette er en utfordring også i dagens drift. Veien er samtidig ikke opparbeidet etter kommunal standard, noe som i seg selv tilsier at den i mindre grad er egnet som kommunal vei. Det er videre vist til økonomiske konsekvenser, eiendomsskatt og opplevd urimelighet ved overføring av ansvar. Kommunen legger til grunn at dette er forhold som ikke inngår i vurderingen av veiens funksjon etter de fastsatte kriteriene. Innspillene viser også til historikk og at veien tidligere har vært kommunal. Kommunen legger til grunn at dette ikke er avgjørende for fremtidig veistatus, som må vurderes ut fra nåværende funksjon, bruk og regulering. Konklusjon: Etter en samlet vurdering fremstår Hornblendeveien som en lokal adkomstvei som betjener et lite antall boenheter uten en funksjon som tilsier at den bør opprettholdes som kommunal vei.	Oppdatert vurdering.
19	Høyboveien	Høyboveien fremstår som en intern boligvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Veien har ikke funksjon som gjennomgående trafikkåre i det overordnede veinettet. Innspillene viser til at veien benyttes som snarvei for gående og syklende mellom tilgrensende områder. Kommunen legger til grunn at slik ferdsel forekommer, men vurderer dette som lokal bruk. Selv om bruken kan være omfattende, er dette ikke avgjørende alene for å anse veien som en del av et overordnet gang- og sykkelveinett. Det er i innspillene lagt til grunn at en nedklassifisering vil medføre at snarveien stenges for allmenn ferdsel. Kommunen legger til grunn at en endring av veistatus fra kommunal til privat vei ikke i seg selv innebærer at ferdsel til fots eller på sykkel opphører. Det er i innspillet anført at Høyboveien betjener 11 boenheter. Kommunen har vurdert dette og legger til grunn at Bekkeveien 4 inngår i beregningen. Med Bekkeveien 4 inkludert er det totale antallet 8 boenheter. Dette endrer ikke den samlede vurderingen av veien som lokal adkomstvei. Innspillene viser også til veiens tekniske standard og behov for oppgradering av veidekk. Kommunen legger til grunn at de tekniske utfordringene ved veien i hovedsak knytter seg til bratte stigningsforhold, smal veibredde, manglende grøfter og fravær av vendehammer. Dette tilsier at veien i mindre grad er egnet som kommunal vei. Det er videre vist til at det finnes snumulighet i enden av veien. Kommunen legger til grunn at det ikke er etablert vendehammer eller opparbeidet snuplass etter kommunal standard, noe som understøtter vurderingen av veiens funksjon og egnethet. Konklusjon: Etter en samlet vurdering fremstår Høyboveien som en lokal adkomstvei uten en funksjon som tilsier at den bør opprettholdes som kommunal vei.	
20	Ilaveien 2 - 11	Ingen innspill	Oppdatert vurdering.

21	Johan Selmers vei 1 - 17	Johan Selmers vei fremstår som en intern adkomstvei i et boligområde. At veien betjener flere eiendommer, endrer ikke hovedfunksjonen som lokal adkomstvei. Det er vist til bruk av veien av gående og syklende, herunder skolebarn og beboere i nærområdet. Kommunen legger til grunn at slik bruk forekommer, men vurderer dette som lokal ferdsel. Dette gir ikke grunnlag for å anse veien som en særlig viktig gjennomfartsåre for allmennheten. Innspillet viser også til bruk av beboere, besøkende, tjenesteytere og renovasjon. Dette er normal bruk for boligveier, og kan ikke tillegges avgjørende vekt ved vurderingen av veistatus. Det er videre vist til antall boenheter og faktisk belastning, herunder leietakere. Kommunen legger til grunn at vurderingen knyttes til faktiske boenheter med direkte adkomst fra veien. Antall brukere eller leietakere er ikke tilstrekkelig til å gi veien offentlig funksjon, og ligger innenfor det som er vanlig for private adkomstveier. Veien fremstår ikke som opparbeidet etter kommunal standard. Det er blant annet ikke etablert snuplass, og kjøretøy må rygge inn eller ut av veien. Dette tilsier at veien ikke er tilpasset ordinær kommunal drift. Det er også vist til trafikksikkerhet og tidligere tiltak, blant annet belysning. Slike forhold er ikke avgjørende for veistatus. Tilsvarende tiltak kan også gjennomføres i privat regi på veier uten kommunal veistatus. Beredskap, renovasjon og øvrige tjenester kan ivaretas også ved privat drift, slik det gjøres på en rekke tilsvarende veier. Innspillene viser til økonomiske konsekvenser ved en eventuell nedklassifisering. Kommunen legger til grunn at tilsvarende forhold gjør seg gjeldende for flere veier som vurderes nedklassifisert, og at økonomiske forhold ikke inngår i vurderingen av veiens funksjon etter de fastsatte kriteriene. Kommunen legger også til grunn at det finnes et betydelig antall sammenlignbare veier som vurderes for nedklassifisering. Det er derfor ikke grunnlag for å behandle Johan Selmers vei annerledes. Konklusjon: Johan Selmers vei fremstår samlet sett som en intern adkomstvei for beboere og nærmiljø, uten en slik særskilt offentlig funksjon at den bør opprettholdes som kommunal vei.	
22	Kremleveien	Kremleveien var foreslått nedklassifisert fordi veien er regulert til felles avkjøring / privat vei. Etter innspill fra beboerne og en ny vurdering opp mot kriteriene har kommunen besluttet å ta veien ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert. Innspillet viser særlig til at Kremleveien betjener et større boligområde, herunder Vallerudbakken borettslag og Sydbakken Grendelag, med et betydelig antall boenheter. Kommunen legger til grunn at reguleringsformålet fortsatt er et relevant moment. Samtidig viser den samlede vurderingen at Kremleveien har en større praktisk funksjon enn det reguleringsformålet alene gir uttrykk for. Veien har en viktig lokal adkomstfunksjon for et større samlet boligområde, og skiller seg dermed fra flere av de øvrige veiene som er vurdert for nedklassifisering. Det forutsettes samtidig at hekker, postkassestativ, containere og andre private tiltak som er plassert i området som benyttes til snuplass og snølagring, flyttes eller fjernes. Det forutsettes også at området skiltes, slik at funksjonen som snuareal og snølagring ivaretas. Konklusjon: Kremleveien tas ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert, og opprettholdes som kommunal vei.	Kremleveien fjernes fra listen

23	Kringsjåveien 5 - 10	Kringsjåveien fremstår som en intern adkomstvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Veien har begrenset funksjon utover lokal adkomst. Det er i innspillene vist til at enkelte tilgrensende adresser, blant annet nr. 4 og 3B, bør tas med i vurderingen. Kommunen legger til grunn at disse adressene inngår i beregningen. Med nr. 4 og 3B inkludert betjener strekningen totalt 9 boenheter. Antall boenheter er et moment i vurderingen, men ikke avgjørende alene. Det er også vist til at veien benyttes av allmennheten, blant annet i forbindelse med turvei og ferdsel i nærområdet. Kommunen legger til grunn at slik bruk forekommer, men vurderer dette som lokal ferdsel. Dette gir ikke grunnlag for å anse veien som en del av et overordnet gang- og sykkelveinett. Bruk av veien til renovasjon, beredskap og øvrige tjenester er normal bruk for boligveier, og kan ivaretas også ved privat drift. Kommunen legger videre til grunn at veien ikke er opparbeidet etter ordinær kommunal standard. Veien er smal, mangler grøfter og har ikke etablert vendehammer. Dette understøtter at veien etter sin utforming fremstår som en intern adkomstvei. Konklusjon: Kringsjåveien fremstår som en lokal adkomstvei uten en slik særskilt offentlig funksjon eller standard at den bør opprettholdes som kommunal vei.	Oppdatert vurdering.
24	Kvartsveien	Kvartsveien var foreslått nedklassifisert fordi veien er regulert til felles avkjøring / privat vei. Etter innspill fra beboerne og en ny vurdering opp mot kriteriene har kommunen besluttet å ta veien ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert. Innspillene viser særlig til at Kvartsveien betjener et høyt antall boenheter, og at veien etter beboernes syn har en større funksjon enn en ordinær intern adkomstvei. Det er også vist til at veien bør ses i sammenheng med Feltspatveien, og at den inngår i et lokalt veinett med flere tilknyttede boliger. Kommunen legger til grunn at reguleringsformålet fortsatt er et relevant moment. Samtidig viser den samlede vurderingen at Kvartsveien har en større praktisk funksjon enn det reguleringsformålet alene gir uttrykk for. Veien betjener et større boligområde, har akseptabel standard og fungerer som en viktig lokal adkomstvei i området.	Kvartsveien fjernes fra listen
25	Løkenåsfaret 5 - 7	Løkenåsfaret 5–7 fremstår som en kort, intern stikkvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Veien har ikke funksjon som gjennomgående trafikkåre i det overordnede veinettet. Det er i innspillene anført at veien betjener 7 boenheter. Kommunen legger til grunn at veien betjener 5 boenheter. Antall boenheter er et moment i vurderingen, men ikke avgjørende alene. Innspillene viser til at veien er nødvendig for adkomst til boligene og benyttes av renovasjon, hjemmetjenester og andre offentlige tjenester. Kommunen legger til grunn at dette er forhold som gjelder for en rekke tilsvarende private adkomstveier, og ikke i seg selv gir grunnlag for kommunal veistatus. Det er videre vist til at det ligger teknisk infrastruktur i veien, herunder vann- og avløpsanlegg, samt belysning. Kommunen legger til grunn at slike forhold ikke er avgjørende for veistatus, og at ansvar for teknisk infrastruktur kan håndteres uavhengig av om veien er kommunal eller privat. Det er videre vist til historikk og at veien har vært kommunal over lang tid. Kommunen legger til grunn at dette ikke er avgjørende for dagens veistatus, som må vurderes ut fra nåværende funksjon, bruk og regulering. Konklusjon: Etter en samlet vurdering fremstår Løkenåsfaret 5–7 som en lokal adkomstvei uten en funksjon som tilsier at den bør opprettholdes som kommunal vei.	Oppdatert vurdering.

26	Myrveien 16 - 33	Myrveien 16–33 fremstår som en intern boligvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer. Veien har ikke funksjon som gjennomgående trafikkåre i det overordnede veinettet. Det er i innspillene anført at veien betjener et høyere antall boenheter enn lagt til grunn. Kommunen legger til grunn at strekningen betjener 13 boenheter. Antall boenheter er et moment i vurderingen, men ikke avgjørende alene. Det er videre reist spørsmål om avgrensningen av den aktuelle strekningen. Kommunen legger til grunn at avgrensningen er satt med bakgrunn i eksisterende gangforbindelse ved Myrveien 17 opp mot Fjellveien, samt at omliggende veinett gir alternative forbindelser for gående ned mot Marcus Thranes vei akkurat her. Avgrensningen vurderes som hensiktsmessig ut fra dagens sak. Dersom det senere blir aktuelt å vurdere ytterligere deler av Myrveien for nedklassifisering, kan strekningen opp mot nr. 17 tas inn i en ny vurdering. Innspillene viser til økonomiske konsekvenser ved en eventuell nedklassifisering. Kommunen legger til grunn at tilsvarende forhold gjør seg gjeldende for flere veier som vurderes nedklassifisert, og at økonomiske forhold ikke inngår i vurderingen av veiens funksjon etter de fastsatte kriteriene. Det er også vist til trafikksikkerhet, vinterdrift og fremkommelighet for hjemmetjenester og nødetater. Kommunen legger til grunn at slike forhold må ivaretas også ved privat veistatus, og at dette ikke i seg selv er avgjørende for om veien skal være kommunal eller privat. Innspillene peker videre på teknisk infrastruktur, herunder vann- og avløpsanlegg. Kommunen legger til grunn at tilgang til og drift av slike anlegg ivaretas uavhengig av veistatus, og at dette også håndteres i private veier. Konklusjon: Etter en samlet vurdering fremstår Myrveien 16–33 som en lokal adkomstvei uten en funksjon som tilsier at den bør opprettholdes som kommunal vei.	
27	Odins vei	Odins vei 28–49 var foreslått nedklassifisert etter en samlet vurdering av veiens funksjon og standard. Etter innspill fra beboerne og en ny vurdering opp mot kriteriene har kommunen besluttet å ta veien ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert. Kommunen legger til grunn at veien ikke er regulert som offentlig vei, og at den ikke er opparbeidet etter kommunal standard. Veien mangler blant annet grøfter og tilfredsstillende overvannsløsning samt manglende snuplass. Dette er forhold som fortsatt taler mot kommunal veistatus. Samtidig viser den nye vurderingen at strekningen betjener et høyt antall boenheter. Selv om teknisk standard og reguleringsforhold taler mot kommunal status, vurderes antall boenheter og samlet bruk å være så omfattende at veien likevel ikke bør nedklassifiseres i denne omgang. Kommunen vil likevel kunne vurdere veien på nytt dersom det på et senere tidspunkt blir aktuelt å fremme en ny sak om nedklassifisering av kommunale veier. Konklusjon: Odins vei 28–49 tas ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert, og opprettholdes som kommunal vei.	Odins vei fjernes fra listen
28	Sigrids vei 2 - 34	Sigrids vei var foreslått nedklassifisert fordi veien er regulert til felles avkjøring / privat vei. Etter innspill fra beboerne og en ny vurdering opp mot kriteriene har kommunen besluttet å ta veien ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert. Innspillene viser særlig til at Sigrids vei betjener et høyt antall boenheter, inkludert tre boligblokker. Kommunen legger til grunn at reguleringsformålet fortsatt er et relevant moment. Samtidig viser den samlede vurderingen at veien har en større praktisk funksjon enn det reguleringsformålet alene gir uttrykk for. Det forutsettes samtidig at hekker, postkassestativ og andre private gjenstander som er plassert innenfor veiens vedlikeholdsareal og eiendomsgrense, flyttes eller fjernes, slik at drift og vedlikehold kan ivaretas. Konklusjon: Sigrids vei tas ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert, og opprettholdes som kommunal vei.	Sigrids vei fjernes fra listen

29	Sigvats vei 1 - 8	Sigvats vei var foreslått nedklassifisert etter en samlet vurdering av veiens funksjon og bruk. Etter innspill fra beboerne og en ny vurdering opp mot kriteriene har kommunen besluttet å ta veien ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert. Innspillene viser særlig til at Sigvats vei har en viktig funksjon som snumulighet i tilknytning til Njåls vei. Kommunen legger etter ny vurdering til grunn at denne funksjonen har betydning for drift og fremkommelighet i området, og at veien derfor har en praktisk funksjon utover ren lokal adkomst til tilgrensende eiendommer. Veien har ellers ok standard. Selv om Sigvats vei er en kort blindvei, vurderes funksjonen som snumulighet i sammenheng med Njåls vei som et relevant moment i helhetsvurderingen. Konklusjon: Sigvats vei tas ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert, og opprettholdes som kommunal vei.	Sigvats vei fjernes fra listen
30	Solliveien	Solliveien er en blindvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer, og inngår ikke i det overordnede veinettet. Det er i innspillene lagt vekt på at veien betjener mer enn 10 boenheter. Kommunen har tidligere lagt til grunn 13 boenheter, men har etter ny gjennomgang kommet til at riktig antall er 15 boenheter. Dette tas til etterretning, og veilisten oppdateres tilsvarende. Antall boenheter er et moment i vurderingen, men ikke avgjørende alene. Innspillene viser til bruk av veien som skolevei og til ferdsel for gående og syklende, samt til bruk av kommunale tjenester. Kommunen legger til grunn at dette er forhold som gjelder for en rekke tilsvarende boligveier, og vurderes som lokal bruk. Det er videre anført at veien er eneste adkomst til boligene. Dette er et forhold som også gjelder for mange private adkomstveier, og er ikke avgjørende for veistatus. Innspillene peker på god standard og egnethet for drift. Kommunen legger til grunn at veien har flere avvik fra det som normalt legges til grunn for kommunale veier, herunder manglende grøfteløsninger, manglende vendehammer og begrenset veibredde. Dette understøtter at veien etter sin utforming fremstår som en intern adkomstvei. Det er også vist til historikk og økonomiske konsekvenser. Disse forholdene er ikke avgjørende for vurderingen av veistatus. Konklusjon: Selv om antall boenheter justeres fra 13 til 15, endrer ikke dette den samlede vurderingen. Veien fremstår fortsatt som en intern adkomstvei uten funksjon eller standard som tilsier fortsatt kommunal veistatus.	15 boenheter, ikke 13.Oppdatert vurdering.
31	Svend Foyns vei	Svend Foyns vei er en smal boligvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer, og fremstår som en intern adkomstvei. Det er i innspillene lagt vekt på at veien benyttes som gangforbindelse og skolevei, samt at den er skiltet som snarvei. Kommunen legger til grunn at slik bruk er lokal, og at skilting ikke i seg selv er avgjørende for veistatus. Innspillene viser også til at veien brukes av gående som forbindelse til nærliggende områder. Dette endrer ikke veiens overordnede funksjon som intern adkomstvei. Det er videre vist til standard og vedlikehold. Kommunen legger til grunn at veien har flere avvik fra det som normalt legges til grunn for kommunale veier, herunder begrenset bredde, manglende grøfteløsninger og manglende vendehammer. Veien fremstår i tillegg som privatisert i sin bruk og utforming. Konklusjon: Veien har etter en samlet vurdering ikke en funksjon eller standard som tilsier fortsatt kommunal veistatus.	
32	Symreveien 43 - 55	Ingen innspill	

33	Vallerudkollen	Vallerudkollen var foreslått nedklassifisert fordi veien er regulert til felles avkjøring / privat vei. Etter innspill fra beboerne og en ny vurdering opp mot kriteriene har kommunen besluttet å ta veien ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert. Innspillene viser særlig til at Vallerudkollen betjener et høyt antall boenheter, og er skolevei til Steinerskolen. Kommunen legger til grunn at antall boenheter ikke er avgjørende alene, men at omfanget i dette tilfellet er så betydelig at det får avgjørende vekt i helhetsvurderingen. Veien har akseptabel standard med etablert vendehammer, men mangler grøfter. Dette er et forhold som kan ha betydning for vurderingen av veiens standard, men endrer ikke konklusjonen i denne saken. Kommunen vil likevel kunne vurdere veien på nytt dersom det på et senere tidspunkt blir aktuelt å fremme en ny sak om nedklassifisering av kommunale veier. Konklusjon: Vallerudkollen tas ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert, og opprettholdes som kommunal vei i denne omgang.	Veien betejener 22 boenheter, ikke 14 Vallerudkollen fjernes fra listen
34	Vesleveien	Vesleveien fremstår som en intern boligvei som i hovedsak betjener tilgrensende eiendommer, og inngår ikke i det overordnede veinettet. Det er i innspillene lagt vekt på at veien betjener mer enn 10 boenheter. Kommunen har tidligere lagt til grunn under 10 boenheter, men har etter ny gjennomgang kommet til at riktig antall er 11 boenheter. Dette tas til etterretning, og veilisten oppdateres tilsvarende. Antall boenheter er et moment i vurderingen, men ikke avgjørende alene. Innspillene viser til at veien er nødvendig for adkomst og beredskap. Kommunen legger til grunn at dette er forhold som gjelder for en rekke tilsvarende private adkomstveier, og ikke i seg selv gir grunnlag for kommunal veistatus. Vesleveien er videre den eneste grusveien i vurderingen, og har flere avvik fra det som normalt legges til grunn for kommunale veier. Veien er ikke opparbeidet i henhold til kommunal standard og fremstår som en intern adkomstvei uten offentlig funksjon. Konklusjon: Veien har etter en samlet vurdering ikke en funksjon eller standard som tilsier fortsatt kommunal veistatus.	Veien betjener 11 boenheter. Må endres. Oppdatert vurdering.
35	Østagløttveien 10 - 12	Østagløttveien 10-12 var foreslått nedklassifisert etter en samlet vurdering av veiens funksjon og bruk. Etter innspill fra beboerne og en ny vurdering opp mot kriteriene har kommunen besluttet å ta veien ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert. Veien holder en ok standard og er opparbeidet i tråd med reguleringsplanen. Reguleringsplanen er sammenhengende for hele området og gir en helhetlig utforming. Planen angir ikke tydelig om veien er kommunal eller privat, men utformingen er lik for hele området. Dette tilsier at veiene er ment å ha samme funksjon. Det er samtidig ikke et tydelig skille mellom snuplass og privat gårdsplass. Det forutsettes derfor at det utføres tiltak som etablerer et tydelig grensesnitt mellom privat gårdsplass og vendehammer, slik at snufunksjonen ivaretas på en ryddig måte. Konklusjon: Østagløttveien 10-12 tas ut av listen over veier som foreslås nedklassifisert, og opprettholdes som kommunal vei.	Må endre adresser til 10 - 12 Østagløttveien fjernes fra listen.

Tilleggsnotat - konsekvenser av kommunalt ansvar for veilys på private veier

Etter vegloven regnes alle veier som vedlikeholdes av en kommune som kommunale veier (vegloven § 5 jf. § 1).

Dersom kommunen beholder eierskap og ansvar for veilys, kan dette tolkes som at kommunen fortsatt vedlikeholder veien. Det kan skape uklarhet om veien er privat eller kommunal. Dersom kommunen ønsker å opprettholde veilys av hensyn til trafikksikkerhet eller andre allmenne interesser, bør dette reguleres i en skriftlig avtale med veilag eller private veiansvarlige. Avtalen bør avklare ansvar for kostnader og risiko.

Dersom kommunen viderefører ansvar for drift, vedlikehold og strømforbruk knyttet til veilys på veier som omklassifiseres til private, vil kommunen fortsatt finansiere deler av infrastrukturen. Dette innebærer også et varig ansvar for drift og vedlikehold av anlegg på private veier, med tilhørende kostnader til strøm, feilretting og utskifting av komponenter.

Kommunen har allerede flere private veier hvor beboere eller veilag selv dekker kostnader til drift, vedlikehold og veilys. Dersom enkelte veier får kommunalt finansiert veilys, kan det oppstå spørsmål om likebehandling og forventninger om tilsvarende ordninger fra andre.

Flere kommuner har de senere årene overført kostnadsansvaret for veilys til veieierne for å sikre mer lik praksis. Asker kommune har valgt en modell der veieierne har kostnadsansvar, samtidig som kommunen tilbyr ulike løsninger for håndtering av veilysanleggene.

I Asker kan veieiere eller veilag velge mellom tre hovedalternativer:

- Private veilysavtaler: Inngå avtale med kommunen om fortsatt drift og vedlikehold av veilysanlegget mot betaling. Kostnaden er oppgitt til 1 300 kroner per lyspunkt per år inkludert merverdiavgift.
- Overta eierskap og driftsansvar selv gjennom veilag, boligselskap eller tilsvarende organisering.
- Kommunen fjerne veilysanlegget dersom det ikke er ønskelig å opprettholde belysningen.

Askers modell viser at det finnes alternative løsninger for veilys på private veier uten at kommunen beholder et varig driftsansvar.

Dersom Lørenskog kommune viderefører kommunalt ansvar for veilys på private veier, kan det oppstå forventninger om tilsvarende ordninger fra andre. Dette kan gi behov for en mer generell vurdering av kommunens praksis og kriterier for eventuell finansiering.

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/19947-9
Saksbehandler Lone Skjønhaug
forvaltning VAR

Revidert selskapsavtale ROAF

Utvalg		Saksnummer
Kultur-, inkludering- og samfunnsutvalget		
Formannskapet		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Selskapsavtalens pkt. 4.2 endres til:

Styret velges av representantskapet, og styret skal totalt bestå av 7 styremedlemmer, inklusive to medlemmer valgt av og blant selskapets ansatte.

Bakgrunn for saken

ROAF foreslår å endre selskapsavtalens punkt 4.2 om styrets sammensetning. Bakgrunnen er et lovmessig krav fra de ansatte om økt representasjon i styret, fra én til to ansattvalgte medlemmer, i forbindelse med nytt styrevalg. Styret i ROAF har støttet kravet.

Saksopplysninger

Det er i forbindelse med valg av nytt styre for neste periode, fremsatt et skriftlig krav fra de ansatte i ROAF om at det skal velges inn ytterligere en representant av og blant de ansatte, totalt to ansattrepresentanter. Etter lov 29. januar 1999 nr. 6 om interkommunale selskaper har de ansatte krav på minst to styremedlemmer dersom selskapene har flere enn 50 ansatte slik som ROAF, jf. § 10 niende ledd som lyder slik:

> *«I selskap som har flere enn 50 ansatte, kan et flertall av de ansatte kreve at inntil en tredel, men minst to, av styrets medlemmer med varamedlemmer velges av og blant de ansatte.»*

Lovens bestemmelse er gjentatt i forskrift 24. august 2017 nr. 1280 om de ansattes rett til representasjon i styrer i interkommunale selskaper mv. § 2 tredje ledd.

Det følger av § 10 første ledd andre punktum at i et slikt tilfelle skal styret ha minst fem styremedlemmer, og av fjerde punktum at dersom selskapsavtalen angir laveste og høyeste antall styremedlemmer, bestemmer representantskapet antallet styremedlemmer innenfor intervallet.

Gjeldende selskapsavtale for ROAF pkt. 4.2 Styret lyder slik:

> *«Styret velges av representantskapet og består av fem medlemmer og ett medlem valgt av og blant de ansatte.»*

For å sikre styrets beslutningsdyktighet og gi nødvendig fleksibilitet, foreslås det å erstatte dagens faste sammensetning med en bestemmelse som angir at styret skal bestå av minimum fem og maksimum åtte medlemmer, og at ansatterepresentasjon følger gjeldende lov- og forskriftsverk.

Endringen krever likelydende vedtak i alle kommunestyrene i deltakerkommunene, jf. lov om interkommunale selskaper § 4 tredje ledd nr. 5, jf. annet ledd.

Styret foreslår at følgende tekst tas inn i avtalen for å erstatte dagens tekst som utgår i sin helhet:

> *«Styret velges av representantskapet, og styret skal totalt bestå av minimum fem (5) styremedlemmer og maksimum åtte (8) styremedlemmer. De ansattes representasjon i styret skal til enhver tid følge gjeldende lov- og forskriftsregler.»*

Vurdering

Som redegjort for er det etter loven ikke nødvendig med mer enn fem styremedlemmer for ROAF, inkludert de som velges av og blant de ansatte.

I saksunderlaget til representantskapsmøtet i ROAF 6.juni 2026, er ikke behovet for flere styremedlemmer begrunnet. Det er også tatt som utgangspunkt at kravet fra de ansatte skal løses ved å utvide antall styremedlemmer samt skape fleksibilitet dersom selskapet vokser.

ROAF har ifølge styrets beretning for 2025: 174 fast ansatte. Hvis ROAF får flere enn 200 ansatte følger det av loven at styret må ha minst 7 medlemmer, jf. § 10 første ledd tredje punktum, og at det som hovedregel skal velges enda ett styremedlem av og blant de ansatte, jf. § 10 tiende ledd. Det kan kanskje tilsi at det er fremtidsrettet å øke antall styremedlemmer til syv nå.

Etter kommunedirektørens vurderinger vil uansett antall styremedlemmer være et viktig og prinsipielt spørsmål som eierne bør drøfte. Antall styremedlemmer og kompetansebehov bør sees opp mot selskapets formål og virksomhet, herunder faglig innsikt, marked, kompetanse

om eierne, de langsiktige strategiene for selskapet, hvilke utfordringer selskapet står overfor de neste årene osv.

Det kan derfor være gode grunner for at ROAF skal ha det antall styremedlemmer som styret foreslår. Men behovet bør begrunnes.

Kommunedirektøren mener i utgangspunktet at styrene i selskapene ikke bør bli for store, og at både størrelse og sammensetning er prinsipielle spørsmål som krever avklaring på eiersiden. Denne diskusjonen bør tas før styret utvides med et åpent intervall. Selv om seks medlemmer av dette styret burde være et tilstrekkelig antall, kan det av praktiske årsaker være hensiktsmessig i denne omgang å åpne for å øke styremedlemantallet til syv for å innlemme en ny ansatterepresentant slik loven krever.

Kommunedirektøren anbefaler derfor følgende alternative forslag til vedtak:

«Selskapsavtalens pkt. 4.2 endres til:

> *Styret velges av representantskapet, og styret skal totalt bestå av 7 styremedlemmer, inklusive to medlemmer valgt av og blant selskapets ansatte.»*

En endring av selskapsavtalen krever likelydende vedtak i eierkommunenes kommunestyrer.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Ingen

Tidligere behandlinger

Ingen tidligere politisk behandling.

Vedlegg

Sak 6 2026 Vedlegg 1 ROAF Selskapsavtale
Sak 7 2026 Endring Selskapsavtalen punkt 4.2

Lørenskog, 29.04.2026

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Rakel Rauntun
sektordirektør for kultur, inkludering og samfunn

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Sak 7, Vedlegg 1: Sak 6 2026 Vedlegg 1 ROAF Selskapsavtale.pdf

Romerike Avfallsforedling IKS – Selskapsavtale

Vedtatt i eierkommunenes kommunestyrer 28.04.2016 og sist endret i representantskapet 29.04.2020.

1. Om selskapet

1.1 Selskapets navn og deltakere

Romerike Avfallsforedling IKS (ROAF) er et interkommunalt selskap i medhold av Lov om interkommunale selskaper.

Deltakere i selskapet er kommunene Aurskog-Høland, Enebakk, Gjerdrum, Lillestrøm, Lørenskog, Nittedal og Rælingen, heretter kalt deltakerne.

1.2 Rettslig status

Selskapet er et eget rettssubjekt og skal registreres i foretaksregisteret.

1.3 Hovedkontor

Selskapets hovedkontor er i Lillestrøm kommune.

2. Selskapets formål

2.1 Kjernevirksomhet

Selskapets hovedformål er å utføre offentlige tjenester for deltakerne knyttet til innsamling og transport av husholdningsavfall på en fremtidsrettet og bærekraftig måte.

Selskapet skal arbeide for å støtte oppunder deltakernes ambisjoner, mål og plikter om bedre lokalmiljø, reduserte utslipp av klimagasser, økt kildesortering og materialgjenvinning..

Deltakerne kan også pålegge selskapet andre oppgaver som deltakerne har ansvar for knyttet til avfallshåndtering – eventuelle slike oppgaver skal også anses som en del av selskapets kjernevirksomhet.

Selskapet skal være deltakernes fagmiljø på avfallsområdet og skal gjennom samarbeid med deltakerne utvikle strategier og planer som kan bidra til at kommunene har en aktiv og oppdatert avfallspolitikk.

Alle oppgaver innenfor kjernevirksomheten skal drives etter selvkostprinsippet.

2.2 Tilleggstjenester

Selskapet kan etter avtale engasjere seg alene eller i samarbeid med andre i kjøp og salg av varer og tjenester som knytter seg til innsamling, transport, behandling og omsetning av husholdningsavfall og det som står i forbindelse med dette. For å utnytte ledig kapasitet kan selskapet engasjere seg i håndtering av næringsavfall.

Selskapet kan etter avtale yte tilleggstjenester til enkeltdeltakere mot full kostnadsdekning.

Alle avtaler om tilleggstjenester skal være oppsigelige og skal vedtas med alminnelig flertall i representantskapet.

Omfang av tilleggstjenester til andre enn til deltakerne skal være innenfor rammene i anskaffelsesregelverket.

Confidential, Sønvisen, Therese, 18.03.2025 15:27:06

Sak 7, Vedlegg 1: Sak 6 2026 Vedlegg 1 ROAF Selskapsavtale.pdf

Selskapet skal ha lav risikoprofil.

2.3 Hovedplansamarbeid

Selskapet skal samarbeide med deltakerne ved utarbeidelse av hovedplaner. Samarbeidet skal omfatte både selskapets og deltakernes anlegg.

Selskapets hovedplan legges frem for behandling i det enkelte kommunestyre forut for representantskapsmøtet i ROAF. Eventuell uenighet deltakerne imellom avklares gjennom flertallsvedtak i representantskapsmøtet på områder der det ikke er krav om enstemmighet.

3. Deltakernes eierandel og ansvarsandel

Eierandelene fordeles på deltakerne utfra antall innbyggere hos hver deltaker, i forhold til det totale antall innbyggere hos deltakerne. Ansvarsandelen er lik eierandelen.

Eierandelen skal justeres per 1. januar hvert fjerde år, og baseres på befolkningstall fra SSB per 1. oktober foregående år. Andelene skal også justeres dersom minst én av deltakerkommunene krever det. Neste justering skjer 1. januar 2024. Ved endringer i eierandelen skal det ikke foretas økonomisk oppgjør mellom kommunene.

Deltakernes eier- og ansvarsandel:

Aurskog-Høland kommune	8,42 %
Enebakk kommune	5,39 %
Gjerdrum kommune	3,35 %
Lillestrøm kommune	42,05 %
Lørenskog kommune	20,05 %
Nittedal kommune	11,77 %
Rælingen kommune	8,97 %

4. Selskapets styrende organer

4.1 Representantskapet

4.1.1 Representantskapets sammensetning

Representantskapet er selskapets øverste organ. Det består av 14 medlemmer med personlige varamedlemmer – to fra hver av deltakerne. Deltakerne oppnevner selv sine representanter til representantskapet og har instruksjonsrett overfor sine representanter.

Deltakerne har antall stemmer i forhold til folketallet etter følgende modell:

- Inntil 39 999 innbyggere: 1 stemme
- Mellom 40 000 og 79 999 innbyggere: 2 stemmer
- Mellom 80 000 og 119 999 innbyggere: 3 stemmer
- Over 120 000 innbyggere: 4 stemmer og deretter 1 ny stemme for hver 40 000 innbygger.

Representantskapet velger selv sin leder og nestleder.

4.1.2 Representantskapets oppgaver og myndighet

Representantskapet skal:

- velge selskapets revisor og fastsette dennes godtgjørelse
- velge selskapets styremedlemmer, unntatt de ansattes representant, for to år. Valgene skjer slik at tilnærmet halvparten av styrets medlemmer velges hvert år
- velge styrets leder og nestleder blant styrets medlemmer for to år om gangen

Confidential, Sønvisen, Therese, 18.03.2025 15:27:06

Sak 7, Vedlegg 1: Sak 6 2026 Vedlegg 1 ROAF Selskapsavtale.pdf

- velge valgkomité for fire år
- fastsette godtgjørelse for styrets medlemmer, representantskapets medlemmer og valgkomiteen. Valgkomiteen fremmer forslag på godtgjørelse til styrets medlemmer og representantskapets medlemmer
- behandle styrets forslag til hovedplan
- behandle styrets forslag til økonomiplan og årsbudsjett
- behandle styrets forslag til årsberetning, regnskap og disponering av regnskapsresultatet
- behandle styrets vurdering av sin virksomhet ihht. selskapets styringskriterier
- fatte vedtak om opptak av lån innenfor de rammer selskapsavtalen setter
- fatte vedtak i andre saker som styret forelegger representantskapet, eller som representantskapet tar opp på eget initiativ
- behandle styrets forslag til overordnede styringskriterier
- behandle styrets forslag til rapportering og rapporteringsrutiner

Godkjenning av selskapets økonomiplan krever tilslutning fra minst to tredeler av de avgitte stemmer. I tillegg må flertallet bestå av minst tre deltakere.

Gjennom vedtak og retningslinjer fastsatt på representantskapsmøter utøver representantskapet myndighet overfor styret i selskapet.

4.1.3 Representantskapets møter

Representantskapets leder innkaller til møter når det er nødvendig, og når styret, revisor eller minst én av deltakerne krever det.

Møteinnkalling og saksliste skal foreligge minst seks uker før møtet.

Det skal avholdes ordinære representantskapsmøter innen utgangen av april og innen 15. desember hvert år. I vårmøtet skal representantskapet behandle årsberetning og regnskap for foregående år samt handlings- og økonomiplan for de neste fire år. I høstmøtet behandles neste års budsjett. Styrets budsjettforslag skal sendes til deltakerne senest 1. september hvert år.

4.2 Styret

Styret velges av representantskapet og består av fem medlemmer og ett medlem valgt av og blant selskapets ansatte.

4.3 Valgkomité

Valgkomiteen består av minst tre medlemmer og velges av representantskapet i vårmøtet før høstens kommunevalg. Varigheten er fire år og avtroppende valgkomité innstiller til representantskapet på ny valgkomité. Valgkomiteens oppgaver er regulert i «Instruks for valgkomiteen i ROAF».

5. Selskapets økonomistyring og økonomiforvaltning

5.1 Finansiering

Selskapet finansieres i henhold til gjeldende regler for selvkost. Investeringer finansieres primært ved låneopptak.

Selskapet kan ta opp lån til investeringer innenfor en samlet ramme for låneforpliktelser på 800 mill. kroner. Lånerammen skal reflektere investeringsbehovet i vedtatt hovedplan.

I tillegg til ramme for opptak av lån til investeringer kan selskapet inngå en avtale med sin bankforbindelse om lån i form av kassekreditt innenfor en ramme på 20 mill. kroner.

Confidential, Sønvisen, Therese, 18.03.2025 15:27:06

Sak 7, Vedlegg 1: Sak 6 2026 Vedlegg 1 ROAF Selskapsavtale.pdf

5.2 Fond og egenkapital

Selskapet kan ikke legge opp selvkostfond. Regnskapsmessige overskudd/underskudd på selvkostvirksomheten skal avregnes i budsjettet to år senere gjennom tilsvarende fradrag/tillegg på deltakernes betaling til selskapet. Selskapet kan likevel ha et kortsiktig justeringsfond for å innarbeide overskuddet/underskuddet i neste budsjett. Justeringsfondet skal behandles på samme måte som et selvkostfond med unntak av at det ikke gis anledning til en utjevningsperiode.

Selskapet skal avsette midler i et fond som skal benyttes til den konsesjonspålagte etterdrift av avfallsdeponiet.

Fri egenkapital husholdning utover 10 mill. kroner utbetales eiere i henhold til eierandel.

5.3 Regnskap

Selskapet skal føre regnskap etter regnskapslovens prinsipper.

5.4 Revisjon

Selskapets revisor oppnevnes av representantskapet og velges for ett år av gangen. Hvert femte år skal det tas opp til vurdering om det skal velges ny revisor.

6 Endringer i selskapets formelle forhold

6.1 Endringer i selskapsavtalen

Forslag til endringer av selskapsavtalen kan fremmes av styret, representantskapet eller én/flere av deltakerne. Styret skal i alle tilfelle få anledning til å uttale seg om forslag til endring av selskapsavtalen.

Endringer i selskapsavtalen krever enstemmighet i representantskapet og godkjenning i det enkelte kommunestyre. Unntak gjelder for endringer i selskapsavtalen som ikke gjelder forhold som omtalt i lov om interkommunale selskaper § 4 tredje ledd. Slike endringer kan vedtas av representantskapet med tilslutning fra minst 2/3 av de avgitte stemmer..

6.2 Uttreden av selskapet

En deltaker kan med ett års skriftlig varsel tre ut av selskapet.

7 Tvister

Eventuelle tvister mellom partene skal søkes løst i minnelighet. Dersom enighet ikke oppnås, skal hver av partene kunne bringe saken innfor de alminnelige domstolene. Partene godtar Nedre Romerike Tingrett som verneting for tvister under avtalen.

8 Etablering og ikrafttreden

Selskapsavtalen trer i kraft straks alle deltakerne har gitt sin tilslutning til denne.

Confidential, Sønvisen, Therese, 18.03.2025 15:27:06

Sak 7, Vedlegg 2: Sak 7 2026 Endring Selskapsavtalen punkt 4.2.pdf

R-Sak 7/2026 Selskapsavtalen – endring av pkt. 4.2 Styret

Det er i forbindelse med valg av nytt styret for neste periode, fremsatt et skriftlig krav fra de ansatte i ROAF om at det velges inn minst en ytterligere representant av og blant de ansatte, totalt to representanter. Med minst to ansattvalgte representanter i styret er det nødvendig å endre selskapsavtalen pkt. 4.2 Styret.

0 Vedlegg

1) Selskapsavtalen

1 Forslag til vedtak

Representantskapet godkjenner endring av selskapsavtalens **pkt. 4.2 Styret** i henhold til fremsatt forslag.

2 Anbefaling

Styret fremsetter forslag til Representantskapet, at punkt 4.2 i Selskapsavtalen endres i henhold til fremlagt forslag.
Endringer av selskapsavtalen krever enstemmighet i Representantskapet og godkjenning i det enkelte kommunestyret. Jfr. IKS loven § 4 Selskapsavtalen og Selskapsavtalen punkt 6.1 Endringer i Selskapsavtalen, andre ledd.

Det er i forbindelse med valg av nytt styre for neste periode, fremsatt et skriftlig krav fra de ansatte i ROAF om at det skal velges inn ytterligere en representant av og blant de ansatte, totalt to ansattrepresentanter. Ved 50 ansatte eller flere i selskapet kan et slikt krav fra de ansatte fremsettes til styret jfr. Representasjonsforskriften §§2 og 3 samt lov om interkommunale selskaper §10.

Ref. S-Sak 21/2026 støttet styret i ROAF kravet fra de ansatte. Kravet ble understøttet av dokumentasjon som bekreftelse på at avstemming har vært avholdt, og at minst halvparten av de ansatte stilte seg bak det fremsatte kravet, ved signatur.

For at det ordinære styret i ROAF skal kunne beholde sin beslutningsmyndighet ved vedtak i styremøtene, ved minst to ansattrepresentanter representert i styret, eventuelt fremtidige maks tre representanter, er det nødvendig å endre teksten i Selskapsavtalen punkt 4.2 Styret. Dagens tekst foreslås utgår:

Styret velges av representantskapet og består av fem medlemmer og ett medlem valgt av og blant de ansatte.

Følgende tekst foreslås inntatt i avtalen og vil erstatte dagens tekst som utgår i sin helhet:

Styret velges av representantskapet, og styret skal totalt bestå av minimum fem (5) styremedlemmer og maksimum åtte (8) styremedlemmer. De ansattes representasjon i styret skal til enhver tid følge gjeldende lov- og forskriftsregler.

Sak 7, Vedlegg 2: Sak 7 2026 Endring Selskapsavtalen punkt 4.2.pdf

Jfr. IKS lovens §4, tredje ledd nr. 5 skal selskapsavtalen angi antallet eller laveste og høyeste antall stemmer. Det endelige antall styremedlemmer bestemmes av representantskapet innenfor den oppgitte rammen i Selskapsavtalen og sikrer representantskapets frihet til å gjøre justeringer dersom det oppstår behov for det, uten at saken må legges frem for vedtak i alle deltakernes kommunestyrer ved en eventuell endring av antall styremedlemmer.

Bøler, 23. april 2026

Synnøve Bjørke
Adm.dir.
sign.

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/22962-1
Saksbehandler Per Gunnar Plassen utbyggingsavtaler - prosjekt

Lørenskog stasjonsområde - grunneieravtale om plansamarbeid

Utvalg		Saksnummer
Kultur-, inkludering- og samfunnsutvalget		
Formannskapet		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Lørenskog kommune godkjenner grunneieravtale om plansamarbeid for utvikling av Lørenskog stasjonsområde.

Bakgrunn for saken

Kommunestyret godkjente i møte 17.04.2024, sak 37/24, avtale mellom grunneiere i Lørenskog stasjonsområde for samarbeid om utarbeidelse av planprogram for områdereguleringsplan. Lørenskog kommune er grunneier og avtalepart. Planprogram ble utarbeidet og vedtatt i formannskapet 26.11.2025, sak 166/25. Grunneiere skal nå inngå ny avtale om gjennomføring av planprosessen.

Denne saken bygger direkte på ovennevnte vedtak og representerer neste trinn i utvikling av stasjonsområdet. Saken fremmes til politisk behandling slik at kommunestyret kan ta stilling til avtale om et felles grunneiersamarbeid.

Bane Nor SF v/Bane NOR Eiendom AS var ikke avtalepart i utarbeidelse av planprogrammet, men er part i vedlagte avtale om plansamarbeid, på samme grunnlag og med samme rettigheter og plikter som øvrige avtaleparter.

Denne saken gjelder Lørenskog kommunes rolle som grunneier i området (privatrettslig avtale). Kommunens rolle som planmyndighet ivaretas i separat avtale mellom grunneiere og kommunen som planmyndighet, jf. egen politisk sak «*Områdereguleringsplan for Lørenskog stasjonsområde - avtale om utarbeidelse av planforslag – orienteringssak*».

Saksopplysninger

Utarbeidelse av områdereguleringsplan påhviler i utgangspunktet kommunen som planmyndighet. Plan- og bygningsloven åpner imidlertid for at kommunen kan overlate det praktiske arbeidet med å utarbeide planforslag til private aktører, innenfor de rammer og

føringer kommunen fastsetter. På bakgrunn av prinsippene som lå til grunn for avtale om utarbeidelse av planprogram, har grunneiere fremforhandlet en omforent avtale om plansamarbeid.

I kommuneplanens arealdel 2023-2035 er det fokus på at fortetting i hovedsak skal skje i de fem utviklingsområdene. Lørenskog stasjonsområde skal videreutvikles som stasjonsby og kollektivknutepunkt med lokalsenterfunksjoner, bolig og næring. Dette følger opp statlige, regionale og kommunale føringer om samordnet areal- og transportplanlegging. Vedtatt planprogram for stasjonsområdet redegjør for behovet for utredninger og forestående planprosess.

I forbindelse med vedtak av planprogram gjorde formannskapet 26.11.2025, sak 166/25, følgende vedtak:

> *I henhold til plan- og bygningslovens §12-9, tredje ledd, fastsettes planprogram for områderegulering for Lørenskog stasjonsområde.*
>
> *Områderegulering skal ta hensyn til kommunens behov som det fremkommer av Lørenskog kommunes boligplan.*
>
> *Det bør vurderes å utrede busstopp langs R163 i planområdet som del av planprogrammet. Dette for å bedre en flerkjernet storbyutvikling.*

Eiendomsforhold

Nedenfor følger en redegjørelse av eiendomsforholdene i området. I tillegg til at Lørenskog kommune eier friområder og veigrunn, er kommunen grunneier av følgende eiendommer innenfor foreløpig avgrenset planområde (daa. betyr dekar):

- Limtomta, gnr. 105 bnr. 6 (ca. 19 daa, Skårerveien 6)
- Del av S1-tomta, gnr. 106, bnr. 51 og 238 (ca. 8 daa, Luhrtoppen 3)
- N1-tomta, gnr. 106, bnr. 199 (ca. 2 daa, adresse ikke fastsatt)

Skoglistubben 21 AS og Skoglistubben Bolig AS (samme eierstruktur under Lørenskog Kombiutvikling AS) eier henholdsvis:

- gnr. 106 bnr. 165 (ca. 18 daa, Skoglistubben 21, «Dagbladtomta»)
- gnr. 106 bnr. 202 (ca. 27 daa, Skoglistubben 15).

Luhrtoppen Eiendom AS og Snøbyen S1-2 AS (samme eierstruktur under Snøbyen AS) eier henholdsvis:

- gnr. 106 bnr. 133 (ca. 28 daa, Luhrtoppen 2)
- gnr. 106 bnr. 239 (ca. 7 daa, Luhrtoppen 7).

Bane Nor SF v/Bane Nor Eiendom AS eier

- gnr. 106 bnr. 115 (ca. 34 daa., Høybråtenveien 142) i stasjonsområdet, inklusive parkeringsarealer.

Innholdet i avtalen

Grunneierne skal samarbeide om en helhetlig prosess for å utvikle området i henhold til hovedprinsipper som fremgår av kommuneplan og vedtatt planprogram. Grunneierne har som mål å fremme et omforent planforslag.

Grunneieravtalen regulerer samarbeidet frem til vedtatt områdereguleringsplan. Dette inkluderer ansvar for organisering, prosjektledelse, kostnadsfordeling og fremdrift. Grunneierne skal i fellesskap engasjere plankonsulent.

Avtalepartene skal utarbeide en infrastrukturplan og avklare behov for opparbeidelse av ny felles infrastruktur i området. Slik plan vil danne grunnlag for fastsettelse av rekkefølgekrav og fremforhandling av utbyggingsavtaler.

Hver part bærer ¼ av de totale kostnadene for utarbeidelse av plan og tilhørende utredninger. Skoglistubben 21 AS og Skoglistubben Bolig AS anses som én part. Snøbyen S1-2 AS og Luhrtoppen Eiendom AS anses også som én part.

Dersom samarbeidet utvides til å omfatte flere grunneiere/avtaleparter skal disse belastes på lik linje som øvrige avtaleparter.

Det er en forutsetning at partene inngår avtale med kommunen som planmyndighet (det foreligger nå en slik avtale, jf. egen orienteringssak henvist til under «Bakgrunn»).

Økonomiske hensyn

Det planlagte arbeidet er estimert å ha en samlet kostnadsramme på 10 mill. kroner, ekskl. mva. Lørenskog kommunes andel utgjør følgelig 2,5 mill. kroner, ekskl. mva. Kommunens andel av kostnadene ligger innenfor vedtatt budsjett og økonomiplan for perioden 2026–2029.

Ingen avtalepart kan pådra andre avtaleparter kostnader uten at dette avtales eksplisitt. Eventuelle justeringer av kostnadsestimat forutsetter skriftlig samtykke fra samtlige avtaleparter.

Dersom planprosessen avbrytes eller ikke leder frem til vedtatt plan, bærer hver avtalepart sine påløpte kostnader frem til avbruddstidspunktet, i samsvar med avtalens bestemmelser.

Vurdering

Kommunedirektøren vurderer at foreliggende avtaleforslag gir en hensiktsmessig og balansert fordeling av roller, ansvar og risikoforhold mellom avtalepartene. Avtalen legger til rette for nødvendig fremdrift i planarbeidet, samtidig som det forutsettes at planprosessen gjennomføres i samsvar med de rammer og føringer kommunen gir i sin rolle som planmyndighet.

Avtalen innebærer ingen føringer for, og etablerer ingen rettigheter knyttet til, kommunens senere beslutninger om eiendomsdisponering.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at vedlagte grunneieravtale om plansamarbeid godkjennes. Avtalen er godkjent av øvrige avtaleparter.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Ingen

Tidligere behandlinger

Kommunestyret 17.04.2024, sak 37/24. Lørenskog stasjonsområde, grunneieravtale (for utarbeidelse av planprogram)

Formannskapet 26.11.2025, sak 166/25. Vedtak av planprogram for områderegulering Lørenskog stasjonsområde.

Vedlegg

Vedlegg 1 - grunneieravtale
Vedlegg - planprogram
Vedlegg - formannskapets vedtak 26.11.2025, sak 166-25

Lørenskog, 20.04.2026

Ragnar Christoffersen
Kommunedirektør

Rakel Rauntun
sektordirektør for kultur, inkludering og samfunn

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

AFRY
Ark
Studio

Planprogram

Områderegulering for

Lørenskog stasjonsområde

Dato: 21.08.2025
PlanID:
Saksnr:

Innhold

1 Innledning ... 3
1.1. Bakgrunn for og hensikten med planprogrammet ... 3
1.2. Forslagsstiller og konsulent ... 3
1.3. Tidligere arbeid og kunnskapsgrunnlag: Parallelloppdrag og visjonsrapport (2019) ... 3
1.4. Vedtak i kommunestyret den 13.03.2019 (sak 034/19) ... 3
1.5. Begrunnelse for utredningsplikt ... 6
2 Planstatus og rammebetingelser ... 6
2.1. Statlige føringer ... 6
2.2. Regionale føringer ... 7
2.3. Kommunale planer ... 8
2.4. Gjeldende reguleringsplaner ... 10
2.5. Tilstøtende og pågående planarbeid: ... 10
2.6. Andre aktuelle planer og føringer ... 11
3 Beskrivelse av planområdet, dagens situasjon ... 11
3.1. Beliggenhet og planavgrensning ... 11
3.2. Eiendomsforhold ... 12
3.3. Arealbruk ... 13
3.4. Landskap, naturforhold og landemerker ... 13
3.5. Eksisterende bebyggelse, møteplasser og arkitektur ... 13
3.6. Kulturminner ... 14
3.7. Biologisk mangfold ... 14
3.8. Grunnforhold og forurensning ... 14
3.9. Sosial infrastruktur ... 14
3.10. Friluftsliv, grønnstruktur og rekreasjon ... 14
3.11. Idrett ... 15
3.12. Barn og unges interesser ... 15
3.13. Mobilitet ... 15
3.14. Miljøforhold ... 16
3.15. Overvann og flom ... 16
4 Stedsanalyse og hovedgrep ... 18
5 Alternativer ... 19
6 Temaer som skal konsekvensutredes eller beskrives ... 21
6.1. Tabelloversikt ... 21
6.2. Metode ... 21
6.3. Kartlegging av utredningsbehov ... 22
7 Planprosess og medvirkning ... 31

7.1. Fremdrift og prosess/ planprosess 31
7.2. Fremdrift 31
7.3. Medvirkning 31
8 Vedlegg 32

1 Innledning

1.1. Bakgrunn for og hensikten med planprogrammet

Dette planprogrammet inngår i arbeidet med områdeplan for Lørenskog stasjonsområde. Planarbeidet er forankret i Kommuneplan 2023-2035, der området er definert som et viktig utviklingsområde og knutepunkt. Området skal videreutvikles som stasjonsområde og kollektivknutepunkt med lokalsenterfunksjoner, bolig og næring. Områdeplanen skal fastsette hvordan føringer fra overordnete planer kan sikres og løses i påfølgende detaljplaner for eiendommene innenfor området, samtidig som det sikres en forutsigbar og helhetlig utvikling av stasjonsområdet.

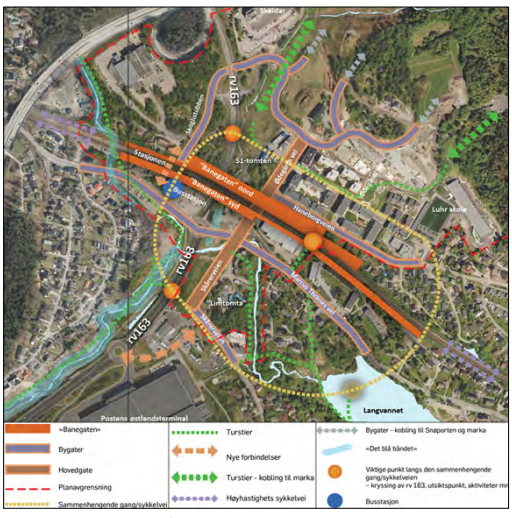
1.2. Forslagsstiller og konsulent

Planprogrammet utarbeides av Afry Ark studio på vegne av en grunneiergruppe bestående av representanter fra Snøbyen, SQM og Lørenskog kommune.

1.3. Tidligere arbeid og kunnskapsgrunnlag: Parallelloppdrag og visjonsrapport (2019)

2018 utlyste Lørenskog kommune et parallelloppdrag, for å belyse muligheter, idéer og løsninger, og finne helhetlige grep for utvikling av Lørenskog stasjon og de sentrale områdene rundt stasjonen. Det ble valgt å gå videre med tre arkitektteam, for å utarbeide forslag til visjon og hovedgrep for stasjonsområdet. Ut ifra teamenes forslag, og uttalelser og innspill fra prosessen, er det utarbeidet en visjonsrapport «Fra stasjon til sted», som skal legges til grunn for videre utvikling av stasjonsområdet.

Prinsippskissen til høyre viser sammendrag av denne. Her vises Banegaten som nytt byrom langs jernbanesporene, vassdrag og grøntområder med aktivitetssoner, endring av rundkjøring og veier til bymessige gater og kryss, Skårerveien/ Ødegårds vei som hovedgate og sammenhengende gang-/sykkelvei gjennom området.



Figur 1: prinsippskisse visjonsrapport

1.4. Vedtak i kommunestyret den 13.03.2019 (sak 034/19)

Kommunestyrets vedtak og behandling av visjonsdokumentet :

1. Det er gjennomført et parallelloppdrag for Lørenskog stasjonsområde og utarbeidet et visjonsdokument som legger føringer for fremtidige planer og utredninger på overordnet nivå. For å sikre en helhetlig utvikling av Lørenskog stasjonsområde legges, i samsvar med anbefalinger i denne sak, følgende føringer til grunn for fremtidige planer og utredninger:

1. *Det skal utvikles et nytt byrom, «Banegaten», som et samlende grep for området. «Banegaten» skal skape en opplevelse av helhet og sammenheng, og redusere trafikale barrierer.*
2. *Vassdragene med tilhørende grøntområder skal utvikles som fleksible aktivitetssoner, med turstier og anlegg for overvannshåndtering.*
3. *Bygg om rundkjøringen ved Marcus Thranes vei/Skårerveien til et bymessig kryss. Oppgrader de tilstøtende veiene til bymessig gateutforming. Skårerveien/Ødegårdsveien skal framstå som hovedgaten i området.*
4. *Det skal utvikles en sammenhengende gang/sykkelvei som knytter stasjonsområdet sammen, og skaper gode overganger mellom Lørenskog sentrum, Snøporten og jernbanestasjonen.*
5. *Bebyggelse langs «Banegaten» skal ha høy utnyttelse og gi kvalitet og innhold til det nye byrommet, og det skal utvikles en førsteetasjestrategi for området.*
6. *Kommunens tomt, gnr.105, bnr. 6, også kalt "Limtomta" ligger sentralt plassert og bør utvikles i tråd med stasjonsområdets identitet og kommunens behov for fellesfunksjoner.*
7. *Utred muligheten for å grave ned høyspentlinjen, eller alternativt løfte den høyere med skulpturelle master, for å sikre en helhetlig utvikling av området i tråd med visjonen.*
8. *Ved fremtidige reguleringsprosesser i Lørenskog stasjonsområde, avsettes 1. etg. ut mot gater til nærings- og serviceformål - det reguleres ikke til boliger i 1. etg. som vender ut mot gateplan.*

2. *Følgende tre tiltak prioriteres først ved gjennomføring av den helhetlige utviklingen:*
    1. *Igangsett forprosjekt «Banegaten» for å vurdere kostnader, tekniske løsninger og arkitektonisk utforming.*
    2. *Utarbeid en gatebruksplan for stasjonsområdet, med trafikkanalyse som grunnlag.*
    3. *Igangsett forprosjekt «vassdrag og blågrønne aktivitetssoner» og utred overvanns- og flomsituasjonen i området.*

    Kommunestyret ba også om at det legges til rette for bruk av VR-teknologi i medvirkningsprosesser og pekte på at pendlerparkering er et viktig tema som må inngå i planarbeidet for Lørenskog stasjon.

Oppfølging av vedtak fra kommunestyret og visjon for prosjektet

Punkt 1.1) – Følges delvis opp

- I det foreslåtte hovedgrepet for det videre arbeidet videreføres konseptet om en banegate, lokalisert sør for jernbanesporene.
- Som et komplement til banegaten sør, foreslås det å utvikle en hovedgate langs Ødegårdsveien. Denne gaten har potensial til å bli en urban gate, som kan fungere som en viktig strukturell og sosial akse for området.
- Det er gjort kostnadsberegninger for banegate syd, som ansees som den som er lettest å gjennomføre grunnet vesentlig mindre terrenginngrep og delvis eksisterende infrastruktur å bygge videre på. Denne kostnadsberegningen viser at også dette tiltaket er omfattende og kostbart. Det vurderes derfor dithen at fremfor å vurdere to banegater, så bør fokus være på å få banegate syd til å bli et økonomisk gjennomførbart og godt tiltak. Det vil også være flere andre infrastrukturtiltak som ønskes finansiert gjennom utvikling. Kobling til nordsiden av jernbanen er også viktig, men grunneiergruppen mener at denne koblingen bør gjøres ved oppgradering og supplering av tverrforbindelser, og at en parallell banegate også på nordsiden ikke er økonomisk realistisk.
- Ved å prioritere banegaten sør og utviklingen av Ødegårdsveien som en sentrumsgate, legger man til rette for en helhetlig og gjennomførbar plan. I tillegg skal området styrkes med et nettverk av gang- og sykkelveier, stier

og andre forbindelser. Dette sikrer gode interne forbindelser i området og knytter det effektivt til viktige målpunkt utenfor.

- Visjonene i visjonsrapporten for banegatene er at de skal gi et nytt byrom, være et samlende grep for området, redusere trafikale barrierer og skape en opplevelse av helhet og sammenheng. Visjonene er fulgt opp på følgende måter i foreslått hovedgrep:
    - Etablering av en ny sentrumsakse med byrom og aktivitetsakser som knytter områdene sammen.
    - Styrking av de sentrale, viktige aksene med aktiviteter.
    - Forbedring av eksisterende forbindelser og øke deres kvaliteter, samt etablering av nye tiltak som bryter ned barrierene.
    - Utvikling av attraktive byrom og aktivitetspunkter som binder området sammen og skaper gode og trygge møteplasser.

Punkt 1.2), 1.3) og 1.4) – Følges opp

- Dette videreføres og ivaretas i planprogrammet.

Punkt 1.5) – Følges opp

- Dette videreføres og sikres i planprogrammet. Det er utarbeidet et alternativ som skal se på en enda høyere utnyttelse langs hovedaksene enn det som er angitt i kommunedelplanen. Det vil også stilles krav til første etasjene langs aksene.

Punkt 1.6) – Vil vurderes

- Det er enda ikke avklart hvilke formål som skal inn på Limtomta. Planprogrammet åpner opp for kombinert formål. Dette inkluderer kommunale formål. Kommunen eier også andre sentrale tomter innenfor planområdet som kan være aktuelle for slike formål (se *Vedlegg 1 Alternativer*).

Punkt 1.7) – Følges ikke opp

Det er gjort vurderinger på at nedgraving av høyspentlinjen vil være et såpass omfattende tiltak, at det vil kunne utsette utviklingen av stasjonsområdet. Utredning av dette forutsettes ivaretatt i fremtidig teknisk plan fra Statnett. Områdeplanen skal ikke være til hindre for at nedgraving kan gjennomføres, og planen skal åpne for alternativ bruk av området som båndlegges av høyspentsonen, dersom det blir aktuelt med nedgraving. Det er ikke gått videre med høye skulpturelle master, av hensyn til økonomi og gjennomførbarhet, men planforslaget skal ikke være til hinder for at dette kan gjennomføres.

Punkt 1.8) – Følges delvis opp og skal vurderes

- Det er stilt krav til at 1 etasje mot hovedakser i planen skal ha næring eller annen utadrettet virksomhet.
- Det er stilt krav til gjennomføring av en handel og næringsanalyse, som skal avdekke det reelle behovet for næring i området.

Punkt 2.1.) – Følges delvis opp

- Det er gjort innledende vurderinger av kostnaden for etablering av banegaten. Det vil måtte gjøres videre vurderinger knyttet til forprosjekt i senere faser.
- Det anbefales ikke at det gjennomføres et forprosjekt for banegaten i denne fasen, da det oppleves for prematurt før andre temaer og forhold er nærmere belyst, som del av områdereguleringen.

Punkt 2.2.) – Følges opp

- Det anbefales at det utarbeides gatebruksplan, men at denne utarbeides som del av arbeidet med områdeplanen i neste fase. Se kap 2.

Punkt 2.3.) – Er oppfylt

- Dette arbeidet er ferdigstilt og arbeidet tas med videre i arbeidet med områdeplanen.

Tillegg til vedtaket

- VR-teknologi i medvirkningsprosessen vurderes ikke som hensiktsmessig medvirkning for denne plansaken. Se kapittel 7.3 om opplegg for medvirkning.
- Pendlerparkering skal utredes ifm. konsekvensutredning for trafikk.

1.5. Begrunnelse for utredningsplikt

Det følger av plan- og bygningsloven § 4-1 og § 4-2 jf. forskrift om Konsekvensutredninger § 6 første ledd bokstav a) at områdereguleringer som fastsetter rammer for tiltak som nevnt i vedlegg 1 eller vedlegg 2 til forskriften alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram. Med «fastsetter rammer for tiltak», menes å gi retningslinjer for utbygging eller på annen måte legge føringer for senere detaljregulering og utbygging av et konkret område.

I vedlegg 1 antas punkt 24 å være relevant (næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m²).

I vedlegg 2, antas pkt. 10 b) (utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg), punkt 10 e) (bygging av vei) og pkt. 13 (om utvidelser eller endringer av tiltak som kan få vesentlige virkninger) kommer til anvendelse. Områdereguleringen vil gi føringer for byutvikling med endring av infrastruktur som vil være av vesentlig betydning for nærmiljøet i området.

Det er som følge av ovennevnte vurdert at områdereguleringen skal konsekvensutredes og ha planprogram.

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1. Statlige føringer

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (fastsatt 24.01.2025)
Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, et klimatilpasset samfunn og ivaretakelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder og karbonrike arealer. Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling, med vekt på gode regionale løsninger.

Statlige planretningslinjer for klima og energi (fastsatt 23.12.2024)
Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan og bygningsloven og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer. Retningslinjene tydeliggjør statens forventninger til hvordan dette skal gjøres.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen, fastsatt 20.09.2015
Formålet med retningslinjene er å:

- Synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling
- Gi kommunene bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i sin løpende planlegging og byggesaksbehandling.
- Gi grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser

2.2. Regionale føringer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015)
Planen skal bidra til at Osloregionen er en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa, at utbyggingsmønsteret er arealeffektivt basert på flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur, samt at transport bidrar til å knytte den flerkjernete regionen sammen. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, tilgjengelig for alle og med lavest mulig behov for biltransport. Lørenskog er i regional plan angitt som del av bybåndet, og *«prioriterte lokale byer og tettsteder»* og definert som *«særlig innsatsområder for økt by- og nærings-utvikling».* Det er angitt at prinsippet for utvikling av kollektivsystemet i og gjennom området skal være å «*knytte regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner til regionale knutepunkt.»*

Regional plan vannforvaltning 2022-2027 Innlandet og Viken vannregion
Formålet med planen er å gi en oversiktlig fremstilling av hvordan det ønskes at vannet skal forvaltes i et langsiktig perspektiv. Planen er et viktig verktøy for å oppfylle vannforskriftens mål om helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannmiljøet og vannressursene. Planen presenterer hvordan vannmiljøet og vannressursene i vannregionen skal forvaltes i et langsiktig perspektiv, for å oppfylle målet om god økologisk og kjemisk tilstand i tråd med vannforskriften. Planen fastsetter miljømål for alle vannforekomstene i vannregionen. Vannforvaltningsplanen skal først og fremst ligge til grunn for offentlige myndigheters planlegging og virksomhet i vannregionen. Planen gir føringer for kommunenes arealforvaltning, og skal bidra til å samordne og styre arealbruken på tvers av kommune- og fylkesgrensene. Planen har generelle retningslinjer for arealplanlegging som skal innarbeides i samfunns- og arealplanleggingsarbeidet.

Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv i Akershus 2016–2030
Formålet med planen er å utvikle Akershus til et bærekraftig fylke og et godt sted å leve. Kommunene har gjennom god og helhetlig samfunns- og arealplanlegging den viktigste rollen i arbeidet med å ivareta arealer og anlegg for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv. Planen skal ivareta fellesskapets interesser og bidra til å utvikle og gjennomføre konkrete tiltak i fylket, med utgangspunkt i folkehelse, langsiktighet, inkludering og mangfold og klima og miljø. Planen er både retningsgivende og rådgivende og skal legges til grunn for kommunal og statlig planlegging.

Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus (2018)
Formålet med planen er å styrke handels- og servicetilbudet i sentrum av byer og tettsteder, for derigjennom å styrke by- og tettstedssentrene og legge til rette for miljøvennlige transportvalg og å unngå en utvikling med byspredning. Planen har regional planbestemmelse om at nyetablering eller utvidelse av handelsvirksomhet bare er tillatt i sentrumsområder av byer og tettsteder. Lørenskog er definert som et av de prioriterte lokale byene og tettstedene som skal utvikles med sikte på å bli sentre for hele kommunen, eller et større geografisk omland. Planen har krav om at det for områdereguleringer skal dimensjoneres ramme for areal brukt til handelsvirksomhet i henhold til planens senterstruktur.

Regional plan for klima og energi i Akershus (2018)
Planen skal bidra til å stake ut en felles retning for klimaarbeidet i fylket. Gjennomføringen konkretiseres i handlingsprogrammet som viser hvordan målene skal nås. Handlingsprogrammet skal utløse potensialet som ligger i regional samarbeid som ellers ikke ville blitt utløst. Planen har 5 satsningsområder (transport, stasjonær forbrenning, avfall og avløp, landbruk og indirekte klimagassutslipp) med beskrivelse av mål, status og prioriterte områder.

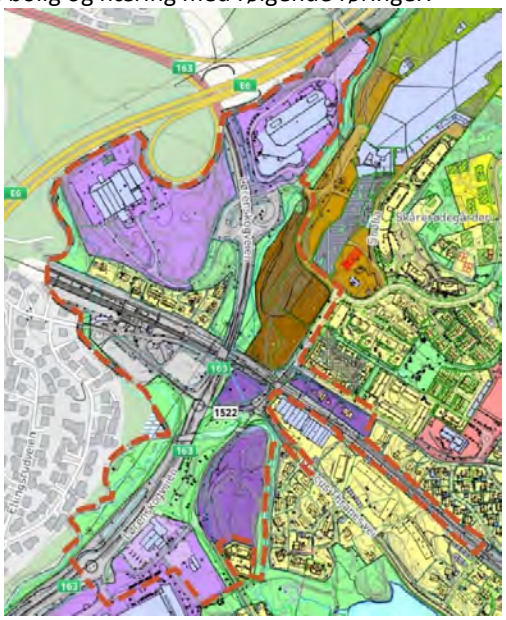
Regional plan for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus (2019)
Formålet med planen er å ta vare på og bruke kulturminner som en positiv ressurs i Akershus, og derigjennom bidra til økt kulturforståelse, identitet og tilhørighet, trivsel og verdiskaping. Planen er retningsgivende for hvordan kommunene, fylkeskommunen, fylkesmannen og andre regionale virksomheter skal håndtere saker som berører kulturminner.

Regional plan for masseforvaltning i Akershus (2016)
Hensikten med regional planen er å få en mer langsiktig og helhetlig masseforvaltning i fylket. Planen gir grunnlag og føringer for kommunal planlegging og innspill til kommunale planer, samt grunnlag for å vurdere bruk av innsigelse der arealplaner kommer i vesentlig konflikt med nasjonale og regionale interesser. Planen har planretningslinjer for reguleringsplan knyttet til mottak av mellomlager for overskuddsmasser og uttak av byggeråstoff.

2.3. Kommunale planer

Kommuneplans arealdel 2023-2035
Kommuneplanens arealdel er vedtatt 15.03.2023. Den sentrale delen av planområdet for områdereguleringen er i kommuneplanen avsatt til sentrumsformål (markert med brun i utsnitt nedenfor), som skal utvikles som stasjonsområde og kollektivknutepunkt med lokalsenterfunksjoner, bolig og næring med følgende føringer:

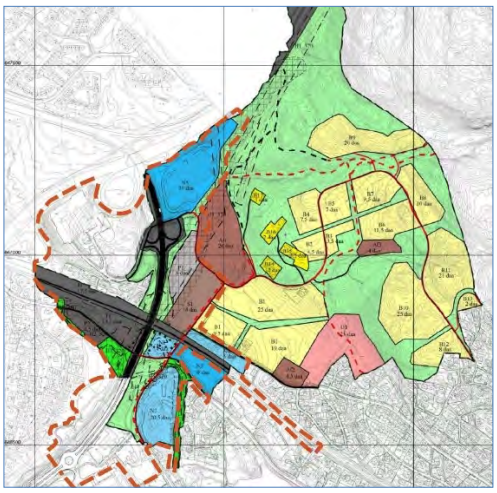
- Det bør legges spesielt stor vekt på attraktive forbindelser og god tilgang til jernbanestasjonen som er områdets kollektivknutepunkt. Skårerveien/Ødegårdsveien skal være hovedgata i området.
- Det bør legges til rette for et lokalt handel- og servicetilbud tilpasset daglig handel for lokalbefolkningen. Men området bør ikke utvikles til et alternativt handelstyngdepunkt som undergraver Lørenskog sentrums status som kommunesenter.
- Grønne hovedakser som går gjennom området langs vassdragene i byggesonen og forbinder markaområdene nord og sør i kommunen, bør ivaretas og styrkes. Nord for jernbanen bør en forbindelse følge Djupdalsbekken.
  Ved videre utvikling bør infrastrukturbehov og framtidig arealbruk avklares i en område-regulering. Behov for offentlige formål i området, etablering av en «banegate» som et nytt byrom langs jernbanen, blågrønne aktivitetssoner langs vassdragene og ombygging av veier til attraktive bygater bør vurderes. Visjonsrapporten Lørenskog stasjonsområde; fra stasjon til sted fra 2019, er retningsgivende for planarbeid i området.



Figur 2: Utsnitt kommuneplanens arealdel

Kommunedelplan for Ødegården (2010)

Planen er en juridisk bindende kommunedelplan som angir arealdisponering og veisystem for utviklingsområdet Ødegården. Planen omfatter det meste av planområdet for områdereguleringen. Planen skal bidra til å begrense energiforbruk og utslipp av klimagasser, samt bevare landskaps-verdier, kulturverdier, biologiske ressurser og natur.



Figur 3: Plankart fra kommunedelplan for Ødegården

Kommunedelplan for differensiert vassdragsforvaltning 2003
Planen skal sikre tilstrekkelig vern i vassdrag med tilhørende randsone, iht. de rikspolitiske retningslinjene for vernede vassdrag. Planen omhandler hele Fjellhamarvassdraget oppstrøms Skedsmo grense ved Fjellhamarveien. Planen innebærer et generelt byggeforbud innenfor vernesonen, og planen har bestemmelser og retningslinjer til vernesonen. Bl.a. åpnes det for at unntak kan vurderes for enkle og naturvennlige tiltak som tursti, rasteplasser, badeplasser eller fiskeplasser. Leveområder for plante- og dyrearter som er truet, jf. nasjonal rødliste for truede arter i Norge, og mindre områder med stor verneverdi skal gis særlig beskyttelse. Alle tiltak i vernesonen må innpasses under hensyn til vegetasjon og terrengform.

Kommunedelplan for kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap 2022-2030
Planen er ikke et juridisk bindende dokument, men den er et styringsdokument som skal fungere som retningsgivende i arbeid med områder hvor kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap inngår. Planen inndeler faste kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap i verneklasser. Lørenskog stasjonsbygning og Skårerødegården er vurdert som bevaringsverdige.

Kommunedelplan for Idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv for 2019-2023
Kommunedelplanen er et politisk dokument og et styringsredskap for å nå kommunens mål på området.

Temaplan for Klima og Energi 2017-2026
Planen er en strategisk plan og handlingsplan for kommunens arbeid med reduksjon av klimagassutslipp og energibruk, samt klimatilpasning. Planen fokuserer på følgende temaområder; arealbruk og transport, energibruk, klimavennlige materialer, avfallshåndtering og klimatilpasning.

Retningslinjer for bokvalitet (2020)
Kommunen ha vedtatt retningslinjer for bokvalitet (ikke juridisk bindende).

Hovedplan VA og vannmiljø 2020-2035
Planen skal peke ut kursen innen arbeidet med vann, avløp og vannmiljø i kommunen innenfor planperioden. Hovedplanen har flere vedlegg som beskriver dagens situasjon og som begrunner strategiene og målsetningene i hovedplanen, for vannforsyning, avløpshåndtering, overvann, vannmiljø, administrasjon, økonomi og finansiering. I tillegg er det utarbeidet en handlingsplan med konkrete tiltak.

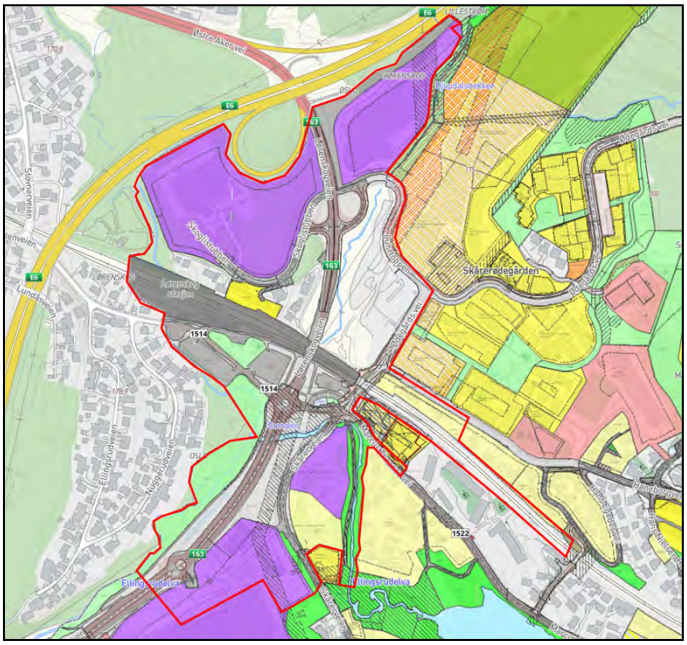
Plan for mobilitet 2022-2032
Plan for mobilitet er en plan for hvordan vi skal bevege oss mellom steder og hvordan legge til rette for en trygg og miljøvennlig transport i Lørenskog som skal fungere langt inn i framtiden.

Planen skal planen hjelpe Lørenskog med å prioritere og tegne opp de tidsmessige og økonomiske rammene for alle de gode tiltakene som foreslås iverksatt.

2.4. Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet omfattes av følgende reguleringsplaner:

PlanID	Navn	Vedtatt/ ikrafttredelse	Reguleringsformål
0230_21-6-07	Robsrud 2	08.02.2006	Industri/kontor/lager
3222_2006006	Lørenskogveien fra Visperud til Marcus Thranes vei	08.02.2006	Kjøreveg, annen veggrunn, friområde i sjø og vassdrag
3222_1976008	Fortau langs del av Skårerveien og Marcus Thranes vei	19.08.1976	Kjøreveg, offentlig friområde, gang-/sykkelveg, industri
0230_22-8-04	Langvannet vest friområde	06.02.2008	Friområde
3222_1978003	Vei 2001 (Østre Aker veis forlengelse) og parkeringsplasser ved Lørenskog stasjon	28.06.1978	Park, offentlig trafikkområde, jernbane
3222_1992007	Skoglistubben 10-14	25.11.1992	Boligområde
3222_1985003	Tangerud gård	08.05.1985	Industri, kjøreveg, fortau
3222_1990002	Tangerud øst	13.06.1990	Industri, veiareal, parkbelte
3222_2012006	Ødegården felt B1, O1 og Af2	19.12.2012	Kjøreveg
3222_2016002	Haneborgveien undergang	07.09.2016	Kjøreveg, annen veggrunn, gang- og sykkelveg



Figur 4: Kartutsnittet ovenfor viser dagens reguleringsplaner for området.

2.5. Tilstøtende og pågående planarbeid:

Forslag til planprogram for kommuneplanens arealdel, 06.11.24

Det er utarbeidet forslag til planprogram for kommuneplanens arealdel.
Viktige tema som skal tas opp i rullering av kommuneplanens arealdel er:

- Beskrivelse av utviklingsområdene i forhold til nye relevante føringer.
- Føringer for høyde. Det skal sees på grensesnitt mellom arealdelen og påfølgende område- og detaljreguleringer
- føringer for uteareal og grønnstruktur.

Ny vannledning gjennom Haneborgåsen saksnr.23/4525
Det er igangsatt planarbeid med detaljregulering for ny vannledning gjennom Haneborgåsen.

Detaljreguleringsplan for Marcus Thranes vei 2-6
Vedtatt 09.02.2022
Planen er særlig relevant, pga. sin plassering ved jernbanesporene, og regulering av torgareal. Planen ligger sentralt ved krysset mellom foreslått ny sentrumsakse og aktivitetsakse. Planen legger til rette for bebyggelse i 3-5 etasjer med bolig, forretning og torg mot ved Haneborgveien. I tillegg sikrer den et smalt gatetun mot toglinjer i nord og forslag til ny aktivitetsakse.

Figur 5: plankart

2.6. Andre aktuelle planer og føringer

Stasjonsby Lørenskog, forprosjekt flom, overvann, blågrønnstruktur 2023
Lørenskog stasjon er et kjent område der Ellingsrudelva årlig går over sine bredder og oversvømmer Rv 163 og parkeringsarealer i stasjonsområdet. Det er også andre steder oppstrøms i vassdraget som er utfordrende med tanke på flom.

Målsetningen med forprosjektet er å:

- Utrede flomsituasjonen i stasjonsområdet og kartlegge tiltak som kan redusere oversvømmelsene. Positive og negative virkninger av tiltakene skal utredes.
- Foreslå fleksible aktivitetssoner i grøntstrukturen i tilknytning til vassdraget med turstier, grøntområder og anlegg for overvannshåndtering. Tiltakene skal fremme synlighet, tilgjengelighet og sammenheng for ferdsel. Tiltakene skal vurderes i forhold til vassdragskvalitet og påvirkning av biologisk mangfold i vassdraget

Oppsummeringer og anbefalinger fra forprosjektet skal tas med videre og utredes nærmere i arbeidet med områdeplanen.

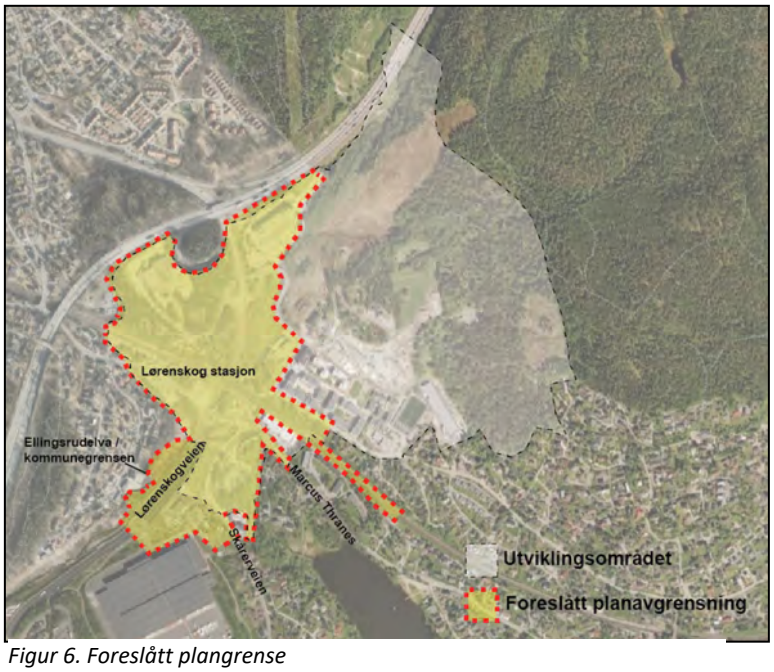
3 Beskrivelse av planområdet, dagens situasjon

3.1. Beliggenhet og planavgrensning

Planområdet ligger på begge sider av Lørenskog stasjon og har en størrelse på ca. 290 daa.
Området avgrenses i nord og øst av Snøparken og de nye utbyggingsområdene ved Ødegården.
I syd strekker området seg til postterminalen og i vest følger plangrensen kommunegrensen mot Oslo. Nærheten til Oslo gir Lørenskog en sterk tilknytning til hovedstadsregionens arbeidsmarked og urbane tjenester.

Lørenskog stasjonsområde er definert som et strategisk prioritert utviklingsområde i Lørenskog kommune. Området skal videreutvikles som et viktig kollektivknutepunkt og styrkes som et levende lokalsenter. Planene omfatter etablering av boliger, arbeidsplassintensiv næring og regionale idrettsfunksjoner, som sammen skal bidra til å skape et attraktivt og bærekraftig bymiljø.

Området er dominert av omfattende infrastrukturanlegg, som vei, jernbane og høyspentlinjer. Disse gir betydelige fysiske barrierer for gående og syklende. I den sørlige delen av planområdet ligger Postens anlegg, en virksomhet som genererer mye trafikk og ytterligere bidrar til utfordringene for fotgjengere og syklister.



Figur 6. Foreslått plangrense

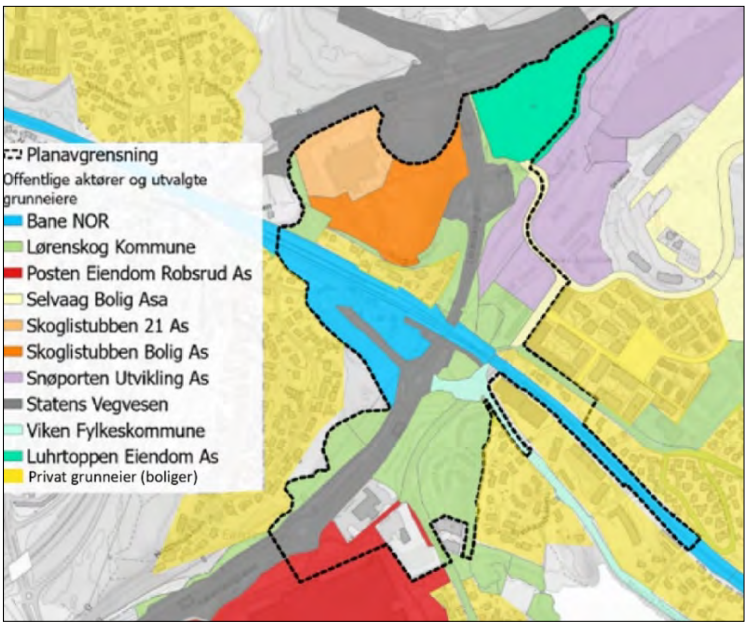
Nærområdet er i en fase med betydelig utvikling, spesielt i de nordlige og østlige delene, der det pågår omfattende utbygging av boliger og næringsområder.

I tillegg er det etablert et innendørs vintersports-anlegg i nordøst (Snø) som har tilført området en ny dimensjon av aktivitet og tiltrekningskraft.

Samlet sett gir disse utviklingstrekkene både utfordringer og muligheter for fremtidig planlegging og tilrettelegging i området.

3.2. Eiendomsforhold

Under er det vist en oversikt over sentrale grunneiere i området, bestående av offentlige aktører og private selskaper/bedrifter med større eiendommer. Privatpersoner er ikke vist i oversikten.



Figur 7. Offentlige aktører og utvalgte grunneiere

Følgende private eiendommer inngår også i planområdet, i tillegg til eiendommene i kartet:

Gnr	Bnr
105	260
105	361
106	26
106	106
106	107
106	108
106	109
106	111
106	113
106	185
106	195
107	2910
107	2911

3.3. Arealbruk

Arealbruken ved Lørenskog stasjon er preget av en blanding av transportinfrastruktur, næringsvirksomhet, boligområder og grøntområder.

3.4. Landskap, naturforhold og landemerker

Området ligger i en dalstruktur omgitt av høyder og åser, noe som skaper et tydelig avgrenset landskapsrom. Området preges av et moderat kupert terreng, med relativt flate arealer rundt stasjonen og brattere skråninger mot øst og vest.

Lørenskog stasjonsområde er preget av et landskap med både naturlige og urbane elementer. Området ligger i en overgangssone mellom tettbebyggelse og skogkledde områder. Denne topografien har påvirket både infrastrukturen og arealbruken i området, med en konsentrasjon av bygninger og transportlinjer i de lavere områdene.

Historisk har området hatt innslag av jordbruksarealer, men disse har i stor grad blitt redusert som følge av urbanisering. Rester av grønne korridorer og små naturområder er fortsatt til stede, i randsonene mot høyere terreng og langs veiareal. Disse områdene gir viktig økologisk verdi og kan spille en rolle i å bevare biologisk mangfold.

3.5. Eksisterende bebyggelse, møteplasser og arkitektur

Utbyggingen i stasjonsområdet består av en blanding av eldre og nyere bebyggelse. Boliger, næringsbygg og trafikkskapende virksomheter som Postens anlegg preger området.

Det mest dominerende bygget i området er Snø, som er et ca. 500 meter langt, privat innendørs vintersportsanlegg, som er godt synlig fra lang avstand. I tilknytning til idrettsanlegget er det etablert en næringsklynge med utgangspunkt i ski- og vinteridrett, som også omfatter undervisning og hotell. Ved Snø planlegges det en større

møteplass med torg, dagligvarehandel og apotek, og dette området er den mest markante og naturlige møteplassen i området.

Det pågår betydelig boligbygging i nærområdet, spesielt i nord og øst for stasjonen, hvor flere prosjekter er ferdigstilt og under bygging. Boligutviklingen varierer fra lavblokker til høyere bygningsstrukturer.

3.6. Kulturminner

Lørenskog stasjon er registrert som enkeltminne i kulturminneplanen med bevaringskategori B, og følgende verneverdi: «*Bygningens historie knytter seg både til stasjon på Hovedbanen, Norges eldste jernbanestrekning, og representerer dessuten Lørenskogs tidlige historie som egen kommune, samt utviklingen i form av den urbanisering som har foregått i den nordre delen av kommunen. Videre er bygningen et synlig bevis på at Lørenskog var, og er, viktig også kommunikasjons-messig i et geografisk perspektiv som et bindeledd mellom hovedstaden og de øvrige Romeriksbygdene. Også Lørenskog stasjonsbygning er produsert på Strømmen Trævarefabrikk. Stasjonsbygninger var ofte toneangivende innenfor arkitektur ved offentlige bygninger, og viser således trender i tiden.*"

Like utenfor planområdet ligger Skårerødegården, som er en eldre gård med bebyggelse fra ca. 1740-tallet. Gården er et fondmotiv i Ødegårdsveien og er en viktig identitetsmarkør som bør hensyntas i det videre planarbeidet.

Akershus fylkeskommune har i sin forhåndsuttalelse til planprogrammet ikke stilt krav om arkeologisk utredning for planområdet.

3.7. Biologisk mangfold

Planområdet omfatter forekomster av rødlistede arter med kategori "sterkt truet", "nær truet" og "sårbar", samt registreringer av fiskemåke og taksvale.

Det er ikke registrert naturtypelokaliteter i området.

Området har ikke registrerte verneområder i umiddelbar nærhet. Utviklingen bør vurdere tiltak for å styrke det biologiske mangfoldet, for eksempel gjennom grønne tak, beplantning og etablering av økologiske korridorer.

3.8. Grunnforhold og forurensning

Området består i hovedsak av et tykt lag med hav- og fjordavsetning, hvor enkelte delområder har fjell i dagen eller fjell med et skrint vegetasjonsdekke og skog. Berggrunnen innenfor planområdet består i hovedsak av glimmergneis, med innslag av glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt. Det er ikke registrert områder med rasfare, verken med tanke på kvikkleire, snøskred eller steinsprang og området antas generelt sett å være stabilt. Det er ikke registret forurenset grunn i området

3.9. Sosial infrastruktur

Det er ikke noe form for sosial infrastruktur innenfor planområdet. Det ligger en privat videregående skole, Wang videregående. Luhr skole, Framtia barnehage, Margaretalia barnehage, Steinerud barnehage og Skårer Ødegården barnehage ligger alle i gåavstand utenfor planområdet, nord for jernbanen.

3.10. Friluftsliv, grønnstruktur og rekreasjon

Det er ikke registret noen friluftsområder inne på planområde (kilde: Miljødirektoratet). Like nord for planområdet i Oslo kommune ligger Tangerud nord som iht. miljødirektoratet er et svært viktig friluftsområde. Sørvest for

planområdet ligger Karihaugen som er en grønnkorridor med svært viktig friluftsverdi. Nord for planområdet ligger marka. Det er flere forbindelser fra planområdet til marka, både i nordvest og i nordøst.

Området nord i planområdet har tidligere vært preget av jordbruks- og skoglandskap rundt Skårerødegården. Dette har vært et viktig nærrekreasjonsområde. I dag er området utbygd og støyutsatt fra omkringliggende veier.

Planområdets sørlige del domineres av infrastruktur som veier, jernbane, kraftlinjer og parkeringsplasser, med Elvesletta og Sumpen som et lite innslag av natur. Selv om det er en fotrute langs elva fra Ellingsrud til stasjonsområdet, er området lite tilrettelagt og har begrenset verdi som rekreasjons- og turområde.

3.11. Idrett

Idrettsanlegget Snø er en stor og viktig aktør innenfor innendørs vinteridrett i tilknytning til planområdet. Det skal i det videre arbeid sees på mulig nye idrettsformål innenfor planområdet.

3.12. Barn og unges interesser

Planområdet er per i dag ikke tilrettelagt for utendørs aktiviteter for barn og unge, men både Megafun factory og Jumpyard er attraktive innendørsaktiviteter for barn. Snø, utenfor planområdet gir også en viktig tilbud til barn og unge.

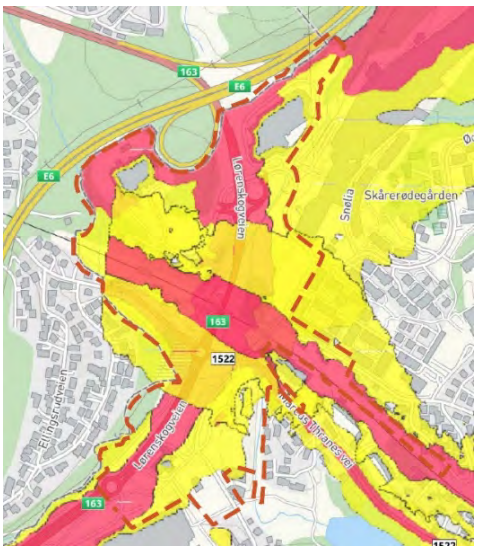
3.13. Mobilitet

Dagens veistruktur i Lørenskog stasjonsområde er i dag i stor grad basert på bilens premisser og uten bymessige kvaliteter. Planområdet grenser opp mot E6 og har Østre Aker vei/Lørenskogveien som krysser planområdet, begge med høy ÅDT. Av kommunale veier er Haneborgveien/Ødegårds vei en sentral veiforbindelse i boligområdet, samt Høybråtenveien som går parallelt med jernbanesporene. Området er dominert av omfattende infrastrukturanlegg, som vei, jernbane og høyspentlinjer. Disse gir betydelige fysiske barrierer for gående og syklende.

Kollektivsystemet i Lørenskog består i dag av regionalt og lokalt busstilbud samt tog. Togstasjonene på Lørenskog stasjonsområde er et viktige knutepunkt i Lørenskog.

3.14. Miljøforhold

<u>Støy</u>
Store deler av planområdet ligger innenfor gul støysone, mens det er rød støysone rundt jernbanesporet og de store veiene. Tiltak for å bedre støyforholdene skal utredes i arbeidet med konsekvensutredning.

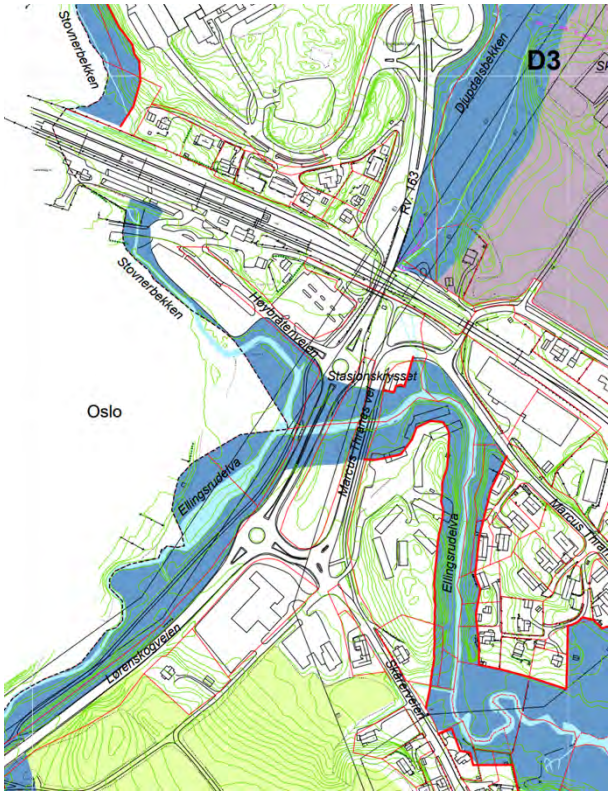


<u>Luftforurensning</u>
Planområdet ligger innenfor både gul, rød og grønn sone for luftforurensing deler av døgnet. Det er særlig utsatt for luftforurensning i rushtiden. Luftforurensing må utredes videre.

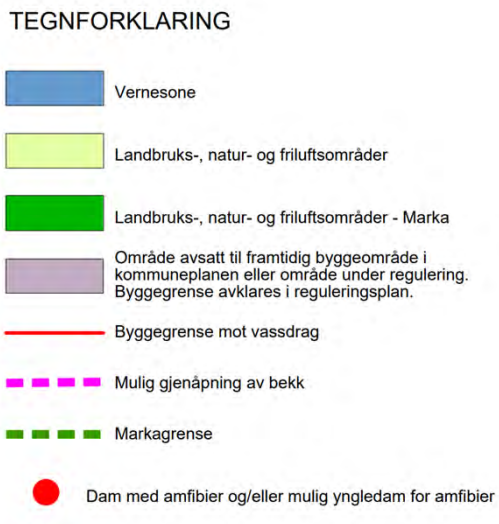
Figur 8: Støykart

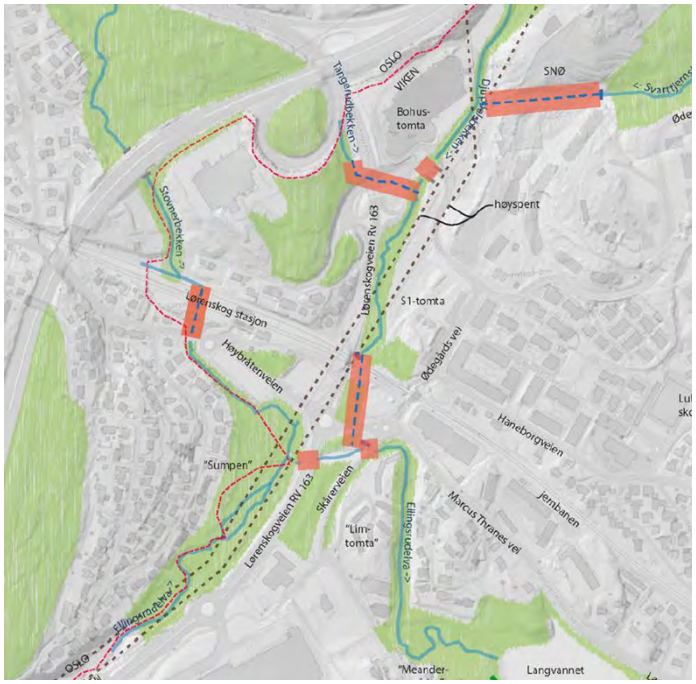
3.15. Overvann og flom

Sentralt i planområdet møtes elvene Ellingsrudelva, Stovnerbekken og Djupdalsbekken, med respektive grøntdrag. Flomsonen i kommuneplanen er særlig knyttet til området ved disse elvene.
Djupdalsbekken er angitt med klasse 1 og som et vassdragsbelte som har eller kan få stor betydning for friluftsliv og nærrekerasjon. Verneverdiene er særlig knyttet til kulturminner, grøntstruktur og nærfriluftsliv. Det skal særlig legges vekt på å ivareta og sikre grøntstrukturen langs vassdragene, samt utvikle sammenhengende grøntkorridorer der dette mangler og hvor det er mulig å opparbeide dette. Vannnettverket vil bli et viktig landskapselement i det urbane miljøet, og det må etterstrebes å bevare dette som en trivselsfaktor og naturkvalitet i den videre utviklingen. Innenfor flomsonen gjelder et generelt byggeforbud.



Figur 10: T.v.: :Vassdrag i planområdet, som er registrert på temakart fra Kommunedelplan differensiert vassdragsforvaltning, del II (2003)





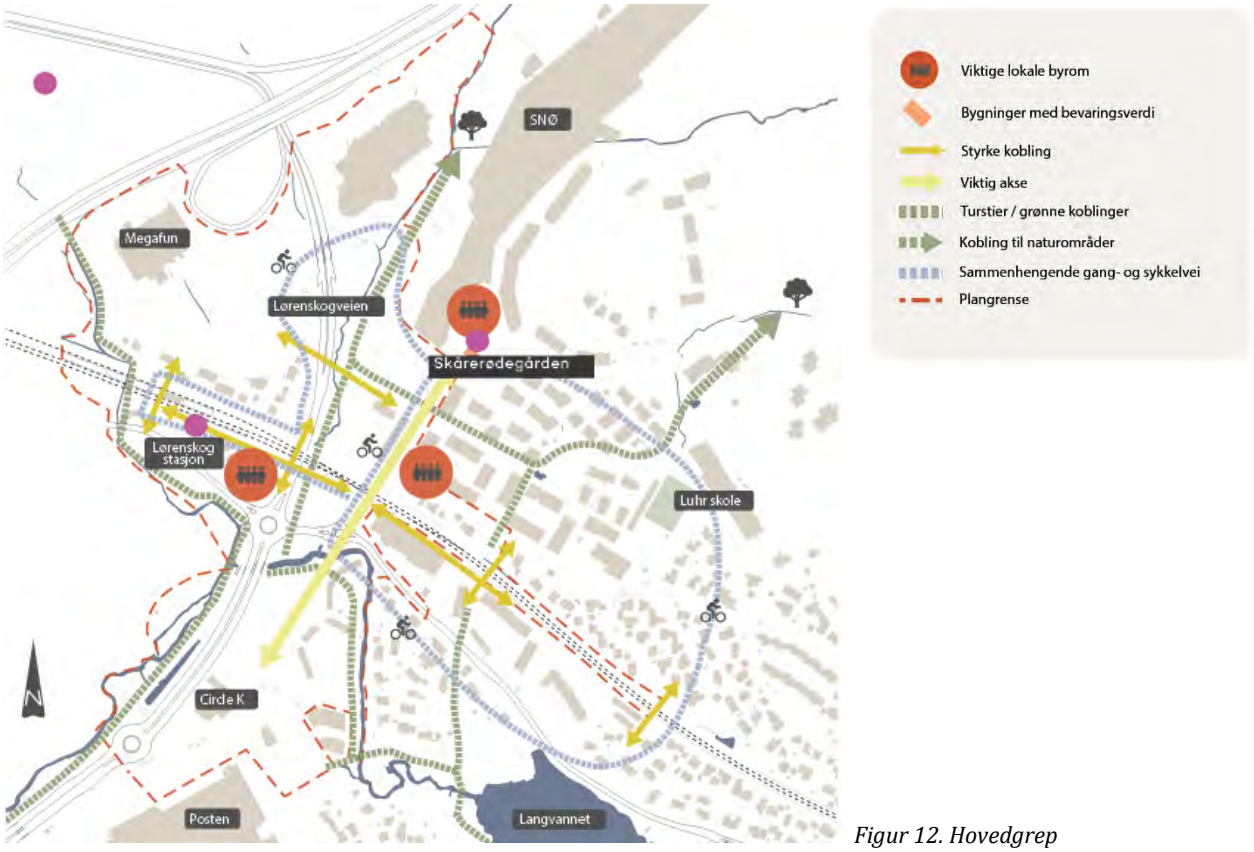
Figur 11: T.v.: Kartutsnitt som viser brudd i blågrønn struktur i området i dag. Brudd er markert med rødt (kilde: Stasjonsby – forprosjekt flom, overvann, blågrønn struktur)

4 Stedsanalyse og hovedgrep

Det er i forbindelse med arbeidet med planprogrammet utarbeidet en overordnet stedsanalyse for å få en helhetlig forståelse for stedet, og gi et best mulig grunnlag for utarbeidelse av et hovedgrep for videre utvikling. Analysen har sett på følgende tema:

- Kommunens visjoner
- Landskap og historie
- Bebyggelsesstrukturer og sammenhenger
- Aktiviteter
- Bo- og bymiljøutfordringer
- Anbefalinger

Ut fra stedsanalysen er det utarbeidet et hovedgrep som skal legges til grunn for de ulike utbyggingsalternativene. Stedsanalysen følger som vedlegg til planprogrammet.



Figur 12. Hovedgrep

Viktige grep som skal ivaretas i det videre arbeidet.

Hovedakser:

- Etablering av en aktivitetsakse (banegate sør) fra vest til øst langs jernbanen i sør, som skal inneholde et mangfold av funksjoner for å fremme aktivitet og sosialt samspill. Aksen vil omfatte lekearealer for barn, tilrettelagte oppholds/aktivitetsplasser for både unge og voksne, samt løsninger for aktiv overvannshåndtering.
- Etablering av en sentrumsakse fra nord til sør langs Ødegårdsveien, som skal inneholde funksjoner i første etasje, som handel og kafeer. Aksen skal ha liv og aktivitet, med rom for sosialt samvær og opphold, før man når endepunktene: Handelstorget ved Snø og det historiske gårdstunet ved Skårerødegården.
- Høy tetthet nært kollektivknutepunktet og langs hovedaksene.
- Utadrettede funksjoner i første etasje langs hovedaksene, som vil bidra til liv på gateplan.

Sammenhengende forbindelser:

- Etablering av et sammenhengende gang- og sykkelveinett (rundløype) for å knytte sammen de fragmenterte områdene på begge sider av jernbanen. Langs sykkelveinettet kan det etableres grønne områder, og det bør sikres god belysning mht. trygghet.
- Over- eller undergang ved sporområdet ved Lørenskog stasjon og videre nordover, skal gi en bedre forbindelse mellom områdene. Undergang bør utformes med elementer som fremmer trygghet, for eksempel god og/eller kunstnerisk belysning og tilrettelagte aktiviteter som gir liv til området. Eksisterende underganger under jernbanen skal styrkes.

Bomiljø:

- For å knytte stasjonsområdet bedre sammen og skape gode forbindelser, skal det etableres et grøntdrag i nord/sør-aksen gjennom området. Dette er tenkt som rekreative parkområder, i tilknytning til boligområder og arbeidsplasser, og skal være tilrettelagt for myke trafikanter. Grøntdragene er også viktige ifm. strategi for håndtering av flomvann. Vassdragene og tilhørende grøntområder skal utvikles til attraktive rekreasjonsområder, med fokus på å skape attraktive turstier og god overvannshåndtering. Utvikling i kantsonene skal vurderes opp mot og ses i sammenheng med føringer i blant annet KDP for differensiert vassdragsforvaltning.
- Det må sees på fordeling mellom bolig og næring og behov for sosial infrastruktur.
- Høyspent beholdes over bakken.

Kollektivknutepunkt:

- Lørenskog skal styrkes som kollektivknutepunkt. Muligheten for utbygging av arealene rundt Lørenskog stasjon må vurderes i sammenheng med behovet for pendlerparkering. Dette er særlig viktig i en kommune som ønsker å fremme bruk av kollektivtransport til Oslo og Lillestrøm. Planleggingen av området bør derfor inkludere løsninger for pendlerparkering, helst under bakken, for å optimalisere arealutnyttelsen. Stasjonens funksjon som et sentralt knutepunkt i kollektivsystemet må samtidig sikres.
- Det skal også sees på løsninger og behov for taxi, bussholdeplass, mikromobilitet, sykkelhotell ol. ved kollektivknutepunktet.

5 Alternativer

I tillegg til 0-alternativet er det utarbeidet tre alternativer, som inkluderer ulike delalternativer innenfor hvert hovedalternativ. Felles for alle alternativene er de grunnleggende prinsippene som er beskrevet i foregående kapittel. Alternativene bygger på forskjellige trafikale løsninger, og innenfor hvert alternativ er det utviklet delalternativer som omhandler formål for enkelte områder samt variasjoner i utnyttelse og byggehøyde. (Se vedlegg med alternativene i større format).

Alternativ 0 Dagens situasjon	Eksisterende infrastruktur og arealbruk opprettholdes uten endringer	
Alternativ 1 Stengning av Marcus Thranes vei Ny forbindelse fra Skårerveien til rundkjøring i Lørenskogveien	Alt. 1 A - Høyere utnyttelse enn i kommunedelplan - Område 7 og 8 er avsatt til utbyggingsformål	Alt. 1 B - Utnyttelse og høyder er i tråd med kommunedelplan. - Område 7 er grøntområde

Alternativ 2 Stenging av veien mellom de to rundkjøringene	Alt. 2 A - Høyere utnyttelse enn i kommunedelplan - Område 7 og 8 er avsatt til utbyggingsformål	Alt. 2 B - Utnyttelse og høyder er i tråd med kommunedelplan. - Område 7 er grøntområde.
Alternativ 3 Dagens veinett beholdes	Alt. 3 A - Høyere utnyttelse enn i kommunedelplan - Område 7 og 8 er avsatt til utbyggingsformål	Alt. 3 B - Utnyttelse og høyder er i tråd med kommunedelplan. - Område 7 er grøntområde.

6 Temaer som skal konsekvensutredes eller beskrives

6.1. Tabelloversikt

Tema	Konsekvens-utredning	Planbeskrivelse/ROS	Kommentar
1. Forholdet til overordnede planer og mål		x	
2. Blågrønne strukturer og naturmiljø	x	x	Inkl. naturmangfold jf. naturmangfoldsloven
3. Økosystemtjenester		x	Del av naturmangfold, inngår i blågrønne strukturer og naturmiljø
4. Landskap og grønnstruktur	x	x	Landskap (nær og fjernvirkning)
5. Vannmiljø, jf. vannforskriften	x	x	
6. Kulturminner og kulturmiljø		x	
7. Friluftsliv		x	

8. Forurensning - klimagassutslipp, forurenset grunn		x	Forurenset grunn klimagassregnskap
9. Støy og luft	x	x	Støy og luftforurensning
10. Grunnforhold		x	
11. Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser		x	
12. Energiforbruk og energiløsninger		x	
13. Trafikk, trafikksikkerhet og grønn mobilitet	x	x	
14. Anleggsfasen		x	
15. Beredskap og ulykkesrisiko		x	Inngår i ROS
16. Virkninger som følge av klima- endringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred	x	x	
17. Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen		x	
18. Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett		x	
19. Barn og unges oppvekstsvilkår, behov for sosial infrastruktur		x	
20. Kriminalitetsforebygging		x	
21. Bebyggelsesstruktur og estetikk		x	

6.2. Metode

Alternativene skal undersøkes og utredes til et likeverdig og sammenlignbart nivå. Dersom det i konsekvensutredningen avdekkes vesentlige negative konsekvenser av tiltaket, skal det for hvert fagtema beskrives avbøtende tiltak. Konsekvensutredningene skal gjennomføres med utgangspunkt i forskrift om konsekvensutredning. Alle fag sammenlignes med et felles nullalternativ, jfr. kapittel 5. Konsekvensutredningen skal gjennomføres i tråd med hovedtrekkene i metodikken i retningslinjer gitt i forskrift om konsekvensutredning, samt Miljødirektoratets M-1941 og Statens Vegvesens håndbok V712. For noen tema kan det være aktuelt å bruke andre metoder som er bedre egnet. Influensområde og eventuelle avbøtende tiltak vurderes for hvert enkelt tema.

Konsekvensene vurderes etter en systematisk gjennomgang av:

Verdi: der temaene gis en verdimessig vurdering, sortert etter skalaen liten, middels eller stor verdi. Med verdi menes her en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er.

Påvirkning: Med påvirkning menes en vurdering av hvordan et område påvirkes av tiltaket som blir konsekvensutredet. . Påvirkning graderes etter en syv-delt skala som går fra stort negativt, via ingen påvirkning til stort positivt.

Konsekvens: Her gjøres en avveining mellom de fordelene og ulempene tiltaket/alternativet vil medføre i forhold til 0-alternativet. Konsekvensen fastsettes ved sammenstilling av områdets vurderte verdi og omfanget av tiltakets påvirkning, tilpasses det enkelte fag slik at dette blir gjort på en hensiktsmessig måte. Graderingen er ni-delt, fra svært stor negativ konsekvens i den ene enden, til svært stor positiv konsekvens i den andre. Konsekvensene innenfor hvert tema skal sammenstilles. De enkelte undersøkelsene og utredningene skal fremstilles temavis i den presentasjonsformen som er angitt for hvert tema. Fagnotater, registreringer og temaplaner legges ved planforslaget. En kort oppsummering av konsekvensvurderingene tas inn i planbeskrivelsen. Konklusjonene fra fagnotater og temaplaner tas inn i planbeskrivelsen.

6.3. Kartlegging av utredningsbehov

1. Planbeskrivelses-tema: Forholdet til overordnede planer og mål
Viktige problemstillinger
- Det skal vurderes om planforslaget antas å være i konflikt med eller om det bidrar til måloppnåelse av overordnede planer og mål.
Hva skal beskrives/undersøkes
- Samsvar eller konflikt mellom planforslaget og gjeldende overordnede planer og mål, samt relevante sektorlovverk
Metode, presentasjonsform
- Omtales i planbeskrivelse, ikke behov for egne utredninger.

2 og 3. KU-tema : Blågrønn struktur og naturmiljø (inkl. økosystemtjenester)
Viktige problemstillinger
- Planområdet omfatter forekomster av rødlistede arter med kategori "sterkt truet", "nær truet" og "sårbar", samt registreringer av fiskemåke og taksvale. - Hvordan utbyggingen bygger opp under utviklingen av den blågrønne strukturen i nærområdet
Hva skal konsekvensutredes
- Tiltakets konsekvenser for naturmangfold utredes i KU (herunder for truede og nær truede arter, og naturtyper eller verdifulle arter og naturtyper som kan berøres av tiltaket) og beskrives i tråd med Naturmangfoldsloven §§ 8-12, jf. § 7). Økosystemtjenester inngår også her
Hva skal undersøkes
- Kvalitetssikre forekomster av naturmangfold og utrede hvordan viktige arter og biologisk mangfold kan ivaretas og styrkes. - Beskrive blågrønne kvaliteter og hvordan den blågrønne sammenhengen i området ivaretas, videreutvikles og brukes i overvannshåndteringen - Beskrive kvaliteter og muligheter ved åpen og lokal overvannshåndtering - Vurdere bevaring av naturkvaliteter og sammenhengende grønnstruktur langs vassdrag. - Vurdere areal til infiltrasjon og fordrøyning - Kartlegge planens virkning på biologisk mangfold og naturmangfold i planområdet og ev. tilliggende områder. - Kartlegge naturkvaliteter tidligst mulig i planfasen, for at steder som er naturlig egnet for lek og opphold ikke utsettes for unødige inngrep. - Det skal gjøres vurdering av konsekvens og rangering av alternativer. - Ev. behov for avbøtende tiltak skal vurderes og beskrives.
Metode, presentasjonsform
Metode/underlag: - Miljødirektoratets håndbok M-1941 - Det skal gjøres feltarbeid og kartlegging av fagkyndig med kompetanse på artsgruppene som kartlegges. Naturtyper skal kartlegges med Miljødirektoratets instruks. - Temautredning for naturmiljø, iht. DN-håndbok 13 fra Kommunedelplan for Ødegården - Naturbase.no, artsdata Økologiske grunnkart, Naturtyper i arealplanlegging - miljodirektoratet.no Presentasjonsform: - Det skal utarbeides en egen rapport naturmiljø

- Beskrivelser, illustrasjoner, registreringer
- Det skal gjøres befaring, kartlegging, vurdering og verdisetting av påvirkning på vegetasjon, arter og økosystem innenfor planområdet iht. Veileder M-1941 og Naturmangfoldsloven.

4. KU-tema : Landskap og grønnstruktur

Viktige problemstillinger

- Landskapet er kupert og har tydelige nivåforskjeller og barrierer.
- Videre utbygging i området med høy utnyttelse vil gi betydelig endringer i landskap, grønnstruktur og nær- og fjernvirkninger.

Hva skal konsekvensutredes

- Vurdere fjernvirkning og nærvirkning av tiltaket, samt overganger til omkringliggende områder. Konsekvenser skal vurderes både ift. de overordnede landskapstrekk og det lokale landskapet og grønnstrukturen.
- Beskrive ev. behov for avbøtende tiltak

Hva skal undersøkes

- Vurdere eksisterende landskapssituasjon og utarbeide en overordnet landskapsanalyse (bl.a. inkl. beskrivelse av overordnede landskapstrekk, topografi, landskapsrom, barrierer, mm.)
- Vurdere hvordan kantsoner mot grønnstrukturen bør løses og hensyntas.
- Programmering skal ses i sammenheng med gang- og sykkelveier.

Metode, presentasjonsform

Metode/underlag:

- Miljødirektoratets håndbok M-1941 for vurdering av landskap.
- Framgangsmåte for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi» fra Direktoratet for naturforvaltning kan vurderes.
- Befaring.

Presentasjonsform:

- Egen rapport
- 3D-visualisering av illustrasjonsprosjekt av fjern- og nærvirkning fra viktige mål- og utsiktspunkter i øyehøyde, sol/skyggestudier
- Illustrasjoner skal vise høyder innenfor de ulike byggefeltene, overganger til nabobebyggelse og konsekvens for uterom og tilgrensende områder.

5. KU-tema : Vannmiljø, jf. vannforskriften

Viktige problemstillinger

- Planområdet omfatter flere vannforekomster samt områder med forurenset grunn i tilknytning til vannforekomster.

Hva skal konsekvensutredes

- Innhentes kunnskap om hvilken påvirkning den planlagte utbyggingen vil ha og ev. konsekvenser for vannmiljø og miljøstanden i berørte vannforekomster, inkl. effekter på miljøstanden i Oslofjorden.
- Foreslå avbøtende tiltak.

Metode, presentasjonsform

Metode/underlag:

- Kommunedelplan for differensiert forvaltning av vassdragene i Lørenskog kommune
- Hovedplan VA og vannmiljø 2020-2035 (vedlegg 5 og 6.)

- Miljødirektoratets håndbok M-1941
- Vannmiljø (miljodirektoratet.no), Vannportalen, VannNett-Portal (vann-nett.no)
- Regionale vannforvaltningsplaner – planene skal gi informasjon om miljøtilstand i vannforekomstene

Presentasjonsform:

- Beskrives i egen utredning

6. Planbeskrivelses-tema: Kulturminner og kulturmiljø

Viktige problemstillinger

- Lørenskog stasjon er registrert som enkeltminne i kulturminneplanen med bevaringskategori B (se kap.3). Lørenskog stasjonsbygning fra 1901 representerer Lørenskogs tidlige historie og bør sees i sammenheng med utviklingen av stasjonsområdet.
- Skårerødegården, er et fondmotiv i Ødegårdsveien og er en viktig identitetsmarkør som bør hensyntas i det videre planarbeidet.

Hva skal beskrives/undersøkes

- Beskrive hvordan ny bebyggelse spiller sammen med Skårerødegården og stasjonsbygningen
- Vurdere konsekvenser for kulturminner ved utvikling av området, samt sikre krav til tilpasning til bebyggelsen

Metode, presentasjonsform

Metode/underlag:

- Kommunedelplan for kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap 2022-2030
- SEFRAK-registeret, kulturminnesøk.no

Presentasjonsform:

- Omtales i planbeskrivelse, ikke behov for utredninger.
- Ivareta kulturminner med hensynssone i plankartet

7. Planbeskrivelses-tema: Friluftsliv

Viktige problemstillinger

- Utredning om friluftsliv er særlig aktuelt, pga. nærhet mellom rekreasjonsområder og sterkt trafikkerte og støyende veier, næringstomter og kraftlinjer
- De store sammenhengende grøntdragene langs elvene skal ivaretas og styrkes, og fungere som grønne forbindelser mellom boligområdene og friluftsområder i Marka (ref. kommuneplan).

Hva skal beskrives/undersøkes

- Med friluftsliv menes opphold og fysisk aktivitet i friluft på fritiden, med sikte på miljøforandring og naturopplevelser, inkl. jakt.
- Kartlegge og vurdere eksisterende friluftsverdier, inkl. leke- og rekreasjonsområder for barn og unge, innenfor og i nærheten av planområdet.
- Vurdere påvirkning, tilgjengelighet til og konsekvenser for friluftsområder, lekeområder tilgang til marka og relevante målpunkter, som følge av arealinngrep.
- Vurdere behov for tiltak som bør tas inn i planen, for å tilrettelegge for friluftsliv.

Metode, presentasjonsform

Metode/underlag:

- www.miljodirektoratet.no/tjenester/naturbase/
- Turrutebasen – Kartkatalogen, Miljødirektoratet – Kartkatalog

- Temautredning for friluftsliv av Sundt & Thomassen, ifm. Konsekvensutredning for kommunedelplan for Ødegården

Presentasjonsform:

- Omtales i planbeskrivelse, ikke behov for utredninger.

8. Planbeskrivelses-tema: Forurensning - klimagassutslipp og forurenset grunn

Viktige problemstillinger

- I område med tidligere industriell virksomhet skal risiko for forurensing i grunnen og eventuelt behov for nærmere undersøkelser vurderes.

Hva skal beskrives/undersøkes

- Vurdering av behov for grunnundersøkelser.
- Utrede omfang og utstrekning av forurenset grunn
- Utarbeide klimabudsjett for utbygging i planområdet.

Metode, presentasjonsform

- Egen rapport
- Beskrivelse

9. KU-tema : Støy og luft

Viktige problemstillinger

- Støy og luftforurensning er særlig aktuelt mht. nærhet til sterkt trafikkerte og støyende veier. Lørenskog stasjonsområde ligger i et mulig stagnasjonsområde for kaldluft.
- Store trafikkmengder på E6 og Rv163 kan ha konsekvenser for luftkvaliteten i planområdet.

Hva skal konsekvensutredes

- Utarbeide støyrapport som viser konsekvenser av veitrafikk og togtrafikk for nærliggende områder og bebyggelse innenfor planområdet, samt om det er behov for tiltak.
- Dagens og fremtidig situasjon mht. luftkvalitet, vind og forurensning. En kvalitativ vurdering av lokal luftkvalitet som inneholder kart som viser forurensningsnivåene (NO2 og PM10) og gul og rød sone. Vurdere konsekvenser for lokalklimatiske forhold i planområdet og omkringliggende områder. Vurdere vindutsatte områder og ev. soner som bør holdes åpne for kaldluftdrenasje.
- Vurdere samspillseffekter av støy og luftforurensning.
- Forslag til avbøtende tiltak.

Metode, presentasjonsform

Metode/underlag:

- Håndbok M-1941 brukes for vurdering av støy og luft
- Støysonekart og støyrapport med framskrivninger, iht. trafikkanalyse.
- Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T1442/2021): Støykrav knyttet til virksomheten og trafikk inn/ut av området.
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/20)
- Kart, beskrivelser, analyser.

Presentasjonsform:

- Beskrives i egen utredning
- Vindsimulering og lokalklimakart.
- Kart over forurensningssonene som PDF og som kartlag (SOSI)

10. Planbeskrivelses-tema: Grunnforhold
Viktige problemstillinger
- Området ligger under marin grense. Muligheter for kvikkleireskred og utløpsområder skal utredes.
Hva skal beskrives/undersøkes
- Undersøkelse og analyse av eksisterende informasjon om grunnforhold i og langs planområdet Områdestabilitet og grunnforhold skal kartlegges i planområdet, samt omfang av forurenset masse og risiko knyttet til skred og ustabil grunn. - Foreslå eventuelle avbøtende tiltak eller vurdere behov for utdypende dokumentasjonskrav (som utredninger for grunnundersøkelser) i bestemmelser til detaljreguleringsplan.
Metode, presentasjonsform
- Geoteknisk rapport

11. Planbeskrivelses-tema: Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser
Viktige problemstillinger
- Aktuelt ved omdisponering av dyrket mark, arealer med viktige mineralressurser eller større omdisponering av natur- og friluftsområder. - Ikke aktuelt hvis bebyggelsen planlegges på områder regulert til byggeområder. - Noen smale arealer med skog og jordbruksareal.
Hva skal beskrives/undersøkes
- Beskrive ev. konsekvenser for jordressurser og viktige mineralressurser
Metode, presentasjonsform
Metode/underlag: - kart fra NIBIO - Rundskriv M-1/2025 «Nasjonale og vesentlege regionale interesser innanfor jordvern» - Temaplan landbruk for Lørenskog kommune (2017) og Lørenskog kommunes Veileder for jordflytting i plan- og bygningslovsaker (2019) Presentasjonsform: - Planbeskrivelse

12. Planbeskrivelses-tema: Energiforbruk og energiløsninger
Viktige problemstillinger
- Forhold til Regional plan for klima og energi i Akershus 2018-2050
Hva skal beskrives/undersøkes
- Redegjøre for energiløsninger og forhold til høyspent - Vurdere hvordan planen kan løses, for situasjon med både nedgravd og ikke-nedgravd høyspentlinje - Avklare forholdet til transmisjonsnettledningene i planområdet med ledningseier Statnett.
Metode, presentasjonsform
- Beskrivelser, analyser

13. KU-tema : Trafikk, trafikksikkerhet, grønn mobilitet
Viktige problemstillinger
- Kommuneplanens bestemmelser forutsetter at 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 jernbanestasjonen. - Ett av målene for områdereguleringsplanen er å utvikle en mer bymessig utnyttelse av stasjonsområdet og å øke grunnlaget for stasjonsområdet som knutepunkt. Området er i dag dels preget av barrierer i form av veier og jernbane, med begrenset adkomst til jernbanestasjonen, som kun har adkomst fra vest. - Viktige temaer er: Belastning veinett og kryss, kollektivtrafikk, parkeringsbehov og fasilitering rundt knutepunkt
Hva skal konsekvensutredes
- Gjøre trafikkberegninger for ny og eksisterende situasjon for et hensiktsmessig influensområde: Det skal vises hvordan planen påvirker trafikksituasjonen når det gjelder kapasitet, antall biler, parkeringsbehov og fremkommelighet for gående, syklende, kollektiv og bil, herunder trafikksikkerhet og skolevei. Nødvendige tiltak i vei- og gatenettet som følge av planen skal fremgå - Vurdere behov for nye bussforbindelser. - Beskrive konsekvenser og avbøtende tiltak i både anleggs- og driftsfase. - Beskrive fordeler og ulemper som endringer i veisystemet kan innebære
Hva skal undersøkes
- Utarbeide en egen mobilitetsanalyse med vekt på miljøvennlig transport - Vurdere ombygging av veier til gater og over/undergang ved togspor - Utrede antall pendlerparkerings-plasser og plassering - Vurdere og beskrive sikkerhet mot jernbaneformål, særlig for Banegaten og mht. aktivitetsakse nærhet til jernbane.
Metode, presentasjonsform
Metode/underlag: - Mål for mobilitet iht. Lørenskog kommunes Plan for mobilitet 2022-2032 - Beskrivelser, analyser - Systemskisser, beskrivelser og transportmodeller - Terrengstudier og teknisk vurdering for krysning av togspor Presentasjonsform: - Egen trafikkrapport - Mobilitetsanalyse

14. Planbeskrivelses-tema: Anleggsfasen
Viktige problemstillinger
- For sikre at anleggsfasen gjennomføres med minst mulig ulemper for nærområdet med hensyn til trafikk, støy og forurensning mv.
Hva skal beskrives/undersøkes
- Vurdere omfang og utfordringer knyttet til anleggstrafikk i rive- og byggefasen - Vurdere og foreslå avbøtende tiltak knyttet til støy og støv i anleggsfasen for å begrense konsekvenser for myke trafikanter - Vurdere hvordan anleggstrafikk kan kombineres med annen drift i området - Redegjøre for etappevis utbygging og eventuelle avhengigheter som tilsier en viss rekkefølge i utbyggingen.
Metode, presentasjonsform

Presentasjonsform:
- Beskrivelser og illustrasjoner

15. Beredskap og ulykkesrisiko

Inngår i ROS-analyse

16. KU-tema : Virkninger av klimaendringer, herunder risiko ved flom og skred

Viktige problemstillinger

- Klimaendringer vil føre til blant annet økte nedbørsmengder, og mer intens nedbør (større mengder over et gitt tidsrom som en dag eller en time). Dette fører med seg større risiko for blant annet flom og jordskred.
- Tiltakene vil påvirke flomsituasjonen innenfor og utenfor planområdet. Deler av planområdet er flomutsatt fra vassdrag i planområdet. Flom, erosjon og overvann må utredes.

Hva skal konsekvensutredes

- Konsekvensene utbyggingen har for håndtering av overvann og flom skal redegjøres for og sammenliknes med følgene av å ikke realisere planforslaget (0-alternativet).
- Det må vurderes om og ev. i hvilken grad planen eller tiltaket medfører økt fare for at en alvorlig flomsituasjon vil kunne oppstå. Flomveier skal identifiseres og flomutsatte områder skal innarbeides som faresoner i områdereguleringsplanen,
- Vurdere avbøtende tiltak

Hva skal undersøkes

- Virkning av inngrep i terreng vurderes.

Metode, presentasjonsform

Metode/underlag:

- Beskrivelser, illustrasjoner og beregninger for overvannsplan og landskapsplan
- Forprosjekt for områdereguleringen «vassdrag og blågrønne aktivitetssoner» med utredning av overvanns- og flomsituasjonen i området (tar for seg hvordan elver og bekker i området kan brukes som en del av konseptet).
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- NVEs veiledere Arealplanlegging - NVE og NVE Atlas
- Geotekniske undersøkelser ifm. planforslaget
- Prinsipper rundt VA-løsninger med spesielt fokus på overvannshåndtering.
- "Stasjonsby Lørenskog, forprosjekt flom, overvann, blågrønnstruktur", 2023

Presentasjonsform:

- Fagrapport som dokumenterer at sikkerhet mot naturpåkjenninger er tilstrekkelig ivaretatt i henhold til kravene i TEK17 kapittel 7.
- Overvannsplan/landskapsplan som inngår i teknisk infrastrukturplan
- VAO rammeplan og ROS-analyse

17. Planbeskrivelses-tema: Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen

Viktige problemstillinger

- Aktuelle temaer er: Aldersvennlighet, folkehelse: grønne akser, gode uteoppholdsarealer, gaterom, tilrettelegging for økt aktivitet og trivsel.
  (Støy, luft, mikroklima og trafikkfare ivaretas av andre utredninger)

Hva skal beskrives/undersøkes
- Redegjøre for konsekvenser planforslaget gir for befolkningens helse - Se leke- og oppholdsområder i sammenheng med uteområder og blågrønn struktur. - Vurdere om aktuelt å sikre ev. tiltak i bestemmelser.
Metode, presentasjonsform
Metode/underlag: - Lørenskog kommunes «Folkehelseoversikt 2024-2027» Presentasjonsform: - Beskrive i planbeskrivelsen

18. Planbeskrivelses-tema: Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett
Viktige problemstillinger
- Det er et mål å etablere gode gang- og sykkelforbindelser innad i planområdet og til omkringliggende områder. - Samtidig skal lovens krav til universell tilgjengelighet ivaretas. (Temaet ivaretas av utredninger om friluftsliv og mobilitet, samt i redegjørelse for arkitektonisk utforming.)
Hva skal beskrives/undersøkes
- Redegjøre for konsekvenser planforslaget gir for befolkningens helse og vurdere om aktuelt å sikre tiltak i bestemmelser. - Beskrive, ev. sikre aktuelle tiltak i planforslaget
Metode, presentasjonsform
Presentasjonsform: - Universell utforming og tilgjengelighet omtales i planbeskrivelsen.

19. Planbeskrivelses-tema: Barn og unges oppvekstsvilkår, sosial infrastruktur
Viktige problemstillinger
- Barn og unges oppvekstsvilkår behandles som en del av utredning av friluftsliv og mobilitet, men det må i tillegg gjøres en samlet vurdering av påvirkning på barn og unges oppvekstsvilkår i planbeskrivelsen, iht. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. - Stor befolkningsvekst i Lørenskog kan gi press på sosial infrastruktur
Hva skal beskrives/undersøkes
- Beskrive hvordan planforslaget ivaretar Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser I planleggingen. - Vurdere ev. behov for tiltak. - Det skal vurderes behov for sosial infrastruktur iht.. rekkefølgekrav i kommuneplanens arealdel
Metode, presentasjonsform
Presentasjonsform: - Omtales i planbeskrivelsen

20. Planbeskrivelses-tema: Kriminalitetsforebygging

Viktige problemstillinger
- Trygghet, aktivitet gjennom døgnet, barrierer, tydelige eierforhold, offentlige plasser som skaper kontakt og synlighet, samt aktuelle kriminalitetsforebyggende tiltak iht. veiledere og sjekklister som oppgitt nedenfor.
Hva skal beskrives/undersøkes
- Beskrives i planbeskrivelsen og ev. sikre tiltak. - Vurdere utformingstiltak for å sikre trygghet og å forebygge kriminalitet.
Metode, presentasjonsform
Metode/underlag: - Veileder fra Politidirektoratet «Politiets rolle og ansvar i plansaker, veileder V1.0.» - Håndbok «Tryggere nærmiljøer, en håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser», utgitt av Det kriminalitetsforebyggende råd i 2012, rev. 2017 - Sjekkliste fra NBI for det kriminalitetsforebyggende råd (2009) - Breeam-Nor miljøsertifisering har også forebygging av kriminalitet som et tema Presentasjonsform: - Omtales i planbeskrivelsen

21. Planbeskrivelses-tema: Bebyggelsesstruktur og estetikk
Viktige problemstillinger
- Særlig aktuelt mht. stedsutvikling og arkitektonisk kvalitet
Hva skal beskrives/undersøkes
- Arkitektonisk helhetsgrep og forslag til bestemmelser som sikrer dette. - Beskrive hvordan sikre bebyggelse og byrom med god stedskvalitet, identitet, aktivitet, trygghet og tilgjengelighet. - Beskrive bebyggelsesstruktur, inkl. plassering, størrelse og avgrensning av gater og byrom, som sikrer gode lokalklimatiske forhold, gode forbindelser og gode bokvaliteter. - Planlegging av første etasjer i sammenheng med byrommene. - Beskrive konsekvenser av plangrepet for tilliggende områder og konsekvenser det gir for bokvalitet i nærområdene. - Vurdere flytting av Høybråtenveien
Metode, presentasjonsform
Metode/underlag: - Estetikk i plan- og byggesaker (Miljøverndepartementet 1997) Presentasjonsform: - Beskrivelse - Eget illustrasjonsvedlegg - Illustrasjoner av nær- og fjernvirkning, Beskrivelser i øyehøyde, illustrasjoner (snitt, situasjonsplan og perspektiver), vise maks utnyttelse som følge av planen. - 3D-modell av illustrasjonsprosjekt, utsnitt KU landskap og i planbeskrivelsen (sol- og /skygge-studier inngår i utredning for landskap)

7 Planprosess og medvirkning

7.1. Fremdrift og prosess/ planprosess

Fremdriftsplanen er ikke fastsatt i detalj, da det ved uforutsette hendelser kan forekomme endringer og forsinkelser i prosjektet. Foreløpig fremdriftsplan er:

7.2. Fremdrift

Figur 13:. Antatt fremdrift for planprosessen

Prosess planprogram og områderegulering med konsekvensutredning	Forventet fremdrift
Forslag til planprogram legges ut til offentlig ettersyn	**Mars 2025**
Høringsperiode	**Mai - juni 2025**
Høringsuttalelser gjennomgås og planprogram bearbeides	**Juni – august 2025**
Kommunestyret fastsetter endelig planprogram	**Oktober- 2025**
Områdereguleringsplan med konsekvensutredning utarbeides	**November 2025 - juni 2026**
Særmøter med aktuelle interessenter (Ruter, Bane Nor m.m)	**November - desember 2025**
Forslag til områdereguleringsplan med konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn	**Oktober 2026**
Høringsperiode - Åpne informasjonsmøter/folkemøte	**Oktober-desember 2026**
Kommunestyret vedtar områdereguleringsplanen	**Mars 2027**

7.3. Medvirkning

Allmennheten, berørte parter og naboer ble informert ved varsel om planoppstart/offentlig ettersyn av planprogram. De vil varsles på nytt når forslaget til områdereguleringsplan legges ut til offentlig ettersyn. Planprogrammet vil også legges ut på Lørenskog kommunes nettsider. Under høringsperioden skal det holdes et folkemøte/åpent informasjonsmøte om planforslaget.

I forbindelse med parallelloppdraget for Stasjonsområdet ble det lagt stor vekt på medvirkning og bred deltakelse i hele prosessen. Dette vil bidra til kontinuitet og forankring i planarbeidet.

Det er i tillegg viktig å samarbeide med infrastruktureiere som Statens vegvesen, Bane NOR og Statnett. Ruter må også involveres for å sikre gode kollektivløsninger. I tillegg vil nabokommunen Oslo bli engasjert, spesielt med tanke på gang- og sykkelforbindelser over kommunegrensen, håndtering av vassdraget som skiller kommunene og forholdet til arealer i tilliggende områder. Med disse partene vil det legges opp til egne særmøter for aktuelle temaer.

8 Vedlegg

1. Alternativer
2. Stedsanalyse og hovedgrep
3. Illustrasjonshefte

GRUNNEIERAVTALE

FOR

LØRENSKOG STASJONSOMRÅDE

mellom

Lørenskog kommune (heretter betegnet LK), org. nr. 842 566 142, PB 304, 1471 Lørenskog

og

Skoglistubben 21 AS (heretter betegnet S21), org. nr. 916 259 875, Haakon VIIs gate 1, 0161 Oslo

og

Skoglistubben Bolig AS (heretter betegnet SB), org. nr. 816 259 932, Haakon VIIs gate 1, 0161 Oslo

og

Snøbyen S1-2 AS (heretter betegnet S1-2), org. nr. 930368741, Snøkrystallen 11, 1470

Lørenskog og

Luhrtoppen Eiendom AS (heretter betegnet LE), org. nr. 922 400 512, Ødegårds vei 10, 1470

Lørenskog

Bane Nor Eiendom AS (heretter betegnet BNE), org.nr 980 374 505, Schweigaards gate 33, 0191 Oslo

1. BAKGRUNN OG FORMÅL

LK, S21, SB, S1-2, LE og BNE [«Grunneierne»] er eiere av tomter innenfor Lørenskog stasjonsområde [«Eiendommene»], som er et prioritert utviklingsområde i Lørenskog kommune.

Lørenskog kommune, som planmyndighet, fastsatte i formannskapets møte 26.11.2025, sak 166/25, planprogram for utarbeidelse av områdereguleringsplan. Vedtatt planprogram redegjør for behovet for utredninger og forestående planprosess. Planprogrammet samt formannskapets vedtak er vedlegg til herværende avtale [«Grunneieravtalen»].

Grunneieravtalen [«avtalen») skal regulere samarbeid for utarbeidelse av områdereguleringsplan med tilhørende utredninger og dokumenter. Dette inkluderer ansvar for organisering, prosjektledelse, kostnadsfordeling og fremdrift for planarbeid for Lørenskog stasjonsområde. Grunneierne skal samarbeide om en helhetlig prosess.

Grunneieravtalen regulerer samarbeidet frem til vedtatt områdereguleringsplan. Det er en forutsetning for avtalen at partene lykkes med å inngå avtale med kommunens planmyndighet om utarbeidelse av områdereguleringsplan.

2. INTENSJON, GJENNOMFØRING OG RAMMER

Gjennom kommuneplanens arealdel 2023-2035 er det fokus på at fortetting i hovedsak skal skje i utviklingsområdene. Lørenskog stasjonsområde skal videreutvikles som stasjonsby og kollektivknutepunkt med lokalsenterfunksjoner, bolig og næring. Dette følger opp statlige, regionale og kommunale føringer om samordnet areal- og transportplanlegging. Gruppens intensjon er å regulere grunneiernes eiendommer med tilstrekkelig utnyttelse slik at Lørenskog stasjonsområde kan utvikles i henhold til de hovedprinsipper for videreutvikling som fremgår av kommuneplanen og vedtatt planprogram.

Intensjonene bak kommuneplanens hovedprinsipper for området og vedtatt planprogram skal utredes og søkes tilfredsstilt, med fokus på hva som er teknisk og økonomisk gjennomførbart. Avtalepartene skal lojalt jobbe for en i felleskap best mulig utvikling av stasjonsområdet. Grunneierne har som mål å fremme ett omforent planforslag til områdeplan.

Partene legger til grunn at det skal utarbeides en infrastrukturplan for planområdet. Infrastrukturplanen skal bidra til å avklare behov for felles rekkefølgekrav innenfor planområdet og hvorvidt det skal inngås utbyggingsavtaler på områdeplannivå. Innhold i- og ansvar for utarbeidelse av slik plan avklares nærmere med kommunen som planmyndighet.

3. KOSTNADSFORDELING

Hver part bærer 1/4 av de totale kostnadene for utarbeidelse av områdereguleringsplan og tilhørende utredninger. S21 og SB inngår i samme eierstruktur og anses i denne sammenheng som en part. S1-2 og LE har tilsvarende eiersammensetning og anses i denne sammenheng som en part.

Dersom samarbeidet utvides til å omfatte flere avtaleparter, skal disse belastes på lik linje som øvrige avtaleparter.

En avtalepart kan ikke pådra andre avtaleparter kostnader uten at partene har eksplisitt avtalt dette.

Partene skal bidra med sin kompetanse, erfaring og arbeidsinnsats i samarbeidet, uten å fakturere andre grunneiere for sine interne kostnader.

Partene bærer sine egne kostnader til planarbeid og utredninger som den enkelte part avtaler selv og som tjener utviklingen av sine eiendommer. Dette gjelder f.eks. «individuelle arkitekter» til utvikling av prosjekter, med videre.

4. BUDSJETT/KOSTNADSESTIMAT

Kostnaden som skal fordeles er estimert til ca. MNOK 10.000.000 eks. mva.

5. STYRINGSGRUPPE

Det skal etableres en aktiv styringsgruppe hvor hver Grunneier er representert.

Møtehyppighet og styringsgruppens involvering i prosjektet vurderes underveis og avtales i samråd med prosjektleder.

Kontakt med reguleringsavdelingen eller politisk nivå i kommunen vedrørende planarbeidet skal gjøres i henhold til grunneiernes felles mål. Valgt prosjektleder/plankonsulent for utarbeidelse av områdereguleringsplan vil fungere som kontaktpunkt mot kommunens planavdeling. Direkte kontakt initiert av en eller flere av grunneierne med kommunen som planmyndighet og/eller politikere, som omhandler saker tilknyttet områdereguleringen, skal meddeles styringsgruppen i forkant av slik kontakt.

6. PROSJEKTLEDER OG KONSULENTTJENESTER

Grunneierne skal i felleskap engasjere prosjektleder/plankonsulent for arbeidet. Grunneierne skal utlyse anbudskonkurranser i samsvar med til enhver tid gjeldende regelverk for offentlige anskaffelser.

Prosjektleder leder gjennomføringen av planprosessen. Prosjektleder skal sette opp budsjett og fremdrift for hele planprosessen frem til vedtak. Budsjett og fremdriftsplan skal godkjennes i styringsgruppen. Prosjektleder skal rapportere til styringsgruppen på fast mal regelmessig status i forhold til fremdrift og økonomi. Prosjektleder skal føre regnskap over alle kostnader, pådratt etter avtaleinngåelse.

Prosjektleder skal lage en plan over beslutninger som skal tas underveis i prosessen. Denne planen skal tjene som en forberedelse for partene inn mot møter og ha definerte frister. Planen revideres underveis i samråd med styringsgruppen.

7. FAKTURERING

LK skal stå som mottaker av alle fakturaer. LK skal fortløpende viderefakturere øvrige grunneiere, for deres andel av kostnadene.

8. FREMDRIFT

Partene skal i fellesskap utarbeide en fremdrifts- og milepælsplan. Partene er enig om å gjennomføre planarbeidet raskt og uten opphold. Kontrahering av prosjektleder og styringsgruppens arbeid starter når avtalen er inngått.

9. AVTALENS VARIGHET OG OPPSIGELSE

Avtaleperioden løper frem til vedtatt områdereguleringsplan, under forutsetning av politisk vedtak innen rimelig tid, og at partene blir omforent om et felles planforslag.

Ved oppsigelse skal kostnader som på dette tidspunkt er en felles forpliktelse gjøres opp ved uttredelsestidspunktet. Hver av partene skal i tilfelle stå fritt til å engasjere konsulenter og tjenesteytere benyttet av partene i sitt videre arbeid.

Grunneierne har etter samarbeidets opphør fri rett til å benytte seg av tegninger, rapporter, notater eller annet materiale som er utarbeidet av konsulenter/rådgivere for Grunneiernes felles regning.

10. FORBEHOLD

Eventuelle justeringer av budsjett/kostnadsestimat i punkt 4, som innebærer en økning etter innhenting av tilbud fra potensielle prosjektledere/plankonsulenter, forutsetter skriftlig samtykke fra samtlige Grunneiere.

11. TRANSPORT AV AVTALEN

Ved eventuell overdragelse av Eiendommene, skal Grunneiernes rettigheter og plikter etter Grunneieravtalen overdras sammen med Eiendommene. Transport er betinget av Grunneiernes skriftlige samtykke. Grunneierne kan ikke nekte videretransport uten saklig grunn.

12. MISLIGHOLD OG VERNETING

Uenighet/tvister om samarbeidet skal Grunneierne søke løst i minnelighet. Utover dette skal tvist om gyldigheten eller tolkningen av denne avtale, og enhver annen tvist som måtte oppstå i forbindelse med avtalen, avgjøres etter norsk lov med Romerike og Glåmdal Tingrett som verneting.

13. VEDLEGG

1. Vedtatt planprogram for Lørenskog stasjonsområde
2. Formannskapets vedtak 26.11.2025, sak 166/25.

14. PARTENES UNDERSKRIFTER

Denne avtalen er undertegnet i 6 eksemplarer, ett til hver av partene.

Lørenskog, …….

Lørenskog kommune

……. …….

Skoglistubben 21 AS Skoglistubben Bolig AS

……. …….

Snøbyen S1-2 AS Luhrtoppen Eiendom AS

……. …….

Bane Nor Eiendom AS

……

Verification

Document ID 09222115557576674994

Document

260427 Lørenskog stasjonsområde - grunneieravtale områdeplan
Main document
5 pages
Initiated on 2026-04-28 14:17:11 CEST (+0200) by Trygve Aarbergsbotten Moe (TAM)
Finalised on 2026-05-04 10:44:57 CEST (+0200)

Initiator

Trygve Aarbergsbotten Moe (TAM)
Norconsult Norge AS
Company reg. no. 962 392 687
trygve@sqm.no

Signatories

Gunnar Rinde (GR) Br. Jensen gunnar@brjensen.no Signed 2026-04-29 06:11:19 CEST (+0200)	**Leif Oddvin Jensen (LOJ)** loj@brjensen.no Signed 2026-05-04 10:44:57 CEST (+0200)
Morten Austestad (MA) Bane Nor Eiendom morten.austestad@banenor.no Signed 2026-04-29 08:47:51 CEST (+0200)	**Katharina Hernæs (KH)** kh@selvaagby.no Signed 2026-04-29 09:42:48 CEST (+0200)

This verification was issued by Scrive. For more information/evidence about this document see the concealed attachments. Use a PDF-reader such as Adobe Reader that can show concealed attachments to view the attachments. Please observe that if the document is printed, the integrity of such printed copy cannot be verified as per the below and that a basic print-out lacks the contents of the concealed attachments. The digital signature (electronic seal) ensures that the integrity of this document, including the concealed attachments, can be proven mathematically and independently of Scrive. For your convenience Scrive also provides a service that enables you to automatically verify the document's integrity at: https://scrive.com/verify

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/22818-1
Saksbehandler Iselin Bennick Benum
regulering

Områdereguleringsplan for Lørenskog stasjonsområde - avtale om utarbeidelse av planforslag - orienteringssak

Utvalg		Saksnummer
Kultur-, inkludering- og samfunnsutvalget		
Formannskapet		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Saken tas til orientering.

Bakgrunn

Områdereguleringsplaner skal i henhold til § 12-2 i plan- og bygningsloven utarbeides av kommunen. Det er imidlertid anledning til at kommunen kan overlate til andre myndigheter eller private å utarbeide forslag til områdereguleringsplan.

Lørenskog kommune som planmyndighet har tidligere inngått avtale med en gruppe grunneiere innenfor planområdet for utarbeidelse av planprogram for områdereguleringsplan for Lørenskog stasjonsområde. Grunneiergruppen bestod da av Skoglistubben 21 AS, Skoglistubben Bolig AS, Snøporten Utvikling AS, Luhrtoppen Eiendom AS og Lørenskog kommune som grunneier.

Planprogram for Lørenskog stasjonsområde ble fastsatt av formannskapet den 26. november 2025, sak 166/25.

Det er nå laget forslag til avtale for videre utarbeidelse av planforslag for områdereguleringsplan for Lørenskog stasjonsområde (vedlagt). Avtalen vil inngås mellom Lørenskog kommune som planmyndighet og grunneiergruppen. Grunneiergruppen består nå av Skoglistubben 21 AS, Skoglistubben Bolig AS, Snøbyen S1-2 AS, Luhrtoppen Eiendom AS, Bane NOR Eiendom AS og Lørenskog kommune. Kommunen har med andre ord to roller, en som planmyndighet og en som grunneier.

For at kommunen (som planmyndighet) skal kunne signere kontrakt om utarbeidelse av områdereguleringsplan (vedlagt) må kommunestyret først behandle saken om inngåelse av

grunneiersamarbeid mellom kommunen (som grunneier) og øvrige grunneiere. Dette gjøres gjennom godkjenning av en separat privatrettslig avtale, lagt frem i en egen politisk beslutningssak: «*Lørenskog stasjonsområde - grunneieravtale om plansamarbeid*».

Da avtaleutkastet som foreligger i denne saken ikke innebærer økonomiske forpliktelser for kommunen som planmyndighet utover at kommunen må ha administrative ressurser til å behandle planforslaget, vurderer kommunedirektøren at avtalen kan signeres administrativt. Dette er i samsvar med tidligere praksis for slike saker. Avtaleutkastet fremmes likevel for orientering for å supplere informasjonen gitt i saken henvist til ovenfor, og for å synliggjøre videre prosess for reguleringsprosessen av Lørenskog stasjonsområde for kommunestyret. Beslutninger knyttet til arealbruken i området skal fortsatt tas gjennom ordinær planbehandling.

Avtalen er vedlagt, og signert av samtlige parter utenom kommunen.

Saksopplysninger

Avtalens innhold

I utkast til avtale fremkommer det at kommunen som planmyndighet, i tråd med § 12-2 i plan- og bygningsloven, overlater utarbeidelse av områdereguleringsplan for Lørenskog stasjonsområde til grunneiergruppen innenfor planområdet.

Videre stiller avtalen blant annet krav/vilkår til følgende:

- At det som hovedregel skal utarbeides detaljreguleringsplaner før utbygging kan skje innenfor områdereguleringsplanen. Det åpnes imidlertid for å vurdere unntak for enkelte delområder.
- Planforslaget skal utarbeides av konsulent med planfaglig kompetanse og erfaring med prosjektledelse. Valg av konsulent skal godkjennes av planmyndigheten (kommunen).
- Partenes plikter, blant annet knyttet til medvirkningsprosesser, fremdrift i planarbeidet og omfang av plandokumenter.
- Økonomi, herunder fordeling av kostnader ved utarbeidelse av planforslaget og ved avslutning av avtalen.
- Utarbeidelse av infrastrukturplan for området med kostnadsoverslag for nødvendige tiltak.
- Intensjon om utarbeidelse og inngåelse av utbyggingsavtale.
- Avtalens gyldighet, herunder hvor lenge avtalen gjelder og når planmyndigheten har anledning til å si opp avtalen.
- Kommunens roller, som planmyndighet og som grunneier, innenfor planområdet.

Økonomi

I kontrakten er det tatt inn et eget punkt om økonomi der det fastsettes at alle utgifter ved utarbeidelse av områdereguleringsplanen skal dekkes av grunneierne, også dersom avtalen avsluttes før planen er vedtatt. Kommunen er imidlertid grunneier innenfor planområdet og deltar i grunneiersamarbeidet som utarbeider planforslaget. Det vil derfor påløpe kostnader for kommunen som grunneier i forbindelse med utarbeidelse av planforslaget. Det vises her til eget saksfremlegg for behandling av grunneieravtalen.

Vurdering

Planområdet utgjør en stor del av de sentrale områdene innenfor utviklingsområdet Lørenskog stasjonsområde. Utarbeidelse av områdereguleringsplan vil bidra til å avklare overordnede arealbehov som skal ligge til grunn for den framtidige utviklingen av de mest sentrale delene av Lørenskog stasjonsområde. Dette lar seg ikke gjøre ved detaljregulering av enkeltprosjekter.

Slik situasjonen er i dag, kan ikke kommunedirektøren se at kommunen har tilgjengelige ressurser til selv å stå for utarbeidelsen av områderegulering av området. Kommunedirektøren mener derfor at private utbyggere i området bør gis mulighet til å utarbeide forslag til områderegulering.

Kommunedirektøren mener at utkastet til avtale som nå foreligger sikrer nødvendige føringer for utarbeidelse av forslag til områdereguleringsplan på en god måte. Avtalen sikrer blant annet at kostnader forbundet med utarbeidelse av planforslaget dekkes av grunneiergruppen, at det legges opp til gode medvirkningsprosesser, samt at planforslaget utarbeides i tråd med vedtatt planprogram. Alle parter skal bidra til god fremdrift i plansaken.

Videre har avtalen et eget punkt om avtalens gyldighet der det blant annet spesifiseres at avtalen kan avsluttes dersom ferdig utkast til planforslag ikke foreligger innen utgangen av 2028 eller hvis det er stillstand i plansaken i over 1 år. Kommunedirektøren mener dette er et viktig punkt som sikrer at alle parter bidrar til god fremdrift i plansaken.

Kommunedirektøren anbefaler at saken tas til orientering.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Områdereguleringsplan 2025001 – Lørenskog stasjonsområde – fastsettelse av planprogram

Tidligere behandlinger

Fastsettelse av planprogram:

- Formannskapet, 26. november 2025, sak 166/25

Vedlegg

Avtale om utarbeidelse av områdereguleringsplan for Lørenskog stasjonsområde - signert

Lørenskog, 15.04.2026

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Rakel Rauntun
sektordirektør for kultur, inkludering og samfunn

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Avtale om utarbeidelse av områdereguleringsplan for Lørenskog stasjonsområde

1. Avtalens parter

Denne avtalen er inngått mellom Lørenskog kommune som planmyndighet etter plan- og bygningsloven (heretter kalt planmyndigheten), og følgende grunneiere (heretter kalt grunneierne):

- Lørenskog kommune, org. nr. 842 566 142, PB 304, 1471 Lørenskog
- Skoglistubben 21 AS, org. nr. 916 259 875, c/o View Procurator AS, PB 6731 Etterstad, 0609 Oslo
- Skoglistubben Bolig AS, org. nr. 816 259 932, c/o View Procurator AS, PB 6731 Etterstad, 0609 Oslo
- Snøbyen S1-2 AS, org. nr. 930368741, Snøkrystallen 11, 1470 Lørenskog
- Luhrtoppen Eiendom AS, org. nr. 922 400 512, Snøkrystallen 11, 1470 Lørenskog
- Bane NOR Eiendom AS, org. nr. 980 374 505, PB 9026 Grønland, 0133 Oslo

2. Avtalens bakgrunn og formål

Lørenskog kommune ønsker å få utarbeidet områdereguleringsplan for å sikre en helhetlig utvikling av området rundt Lørenskog stasjon. Ovennevnte grunneiere ønsker å legge til rette for utvikling av sine eiendommer i planområdet. Hensikten med avtalen er å få utarbeidet en områdereguleringsplan som skal legges til grunn for videre utvikling i området. Områdereguleringsplanen skal være i tråd med planprogram vedtatt av formannskapet den 26. november 2025, sak 166/25.

3. Utarbeidelse av områdereguleringsplan

Planmyndigheten overlater, i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-2, annet ledd, til avtalens øvrige parter å utarbeide forslag til områdereguleringsplan for Lørenskog stasjonsområde.

Områdereguleringsplanen skal inneholde en bestemmelse om at det skal utarbeides detaljreguleringsplaner før utbygging kan skje, jf. pbl. § 12-7 nr. 11. Planmyndigheten og grunneierne kan i samråd vurdere om det eventuelt er enkelte delområder som kan gis tilstrekkelige detaljerte reguleringsbestemmelser i områdereguleringsplanen til at det ikke kreves detaljregulering før utbygging. I den forbindelse skal også behov for eventuelle tilleggsutredninger knyttet til disse feltene avklares. Planforslaget skal utarbeides av konsulent med både planfaglig kompetanse og erfaring med

prosjektledelse. Det er grunneiernes ansvar å skaffe slik bistand. Planmyndigheten skal godkjenne den konsulenten som pekes ut til arbeidet. Planmyndighet skal gi sin tilbakemelding på valg av konsulent innen 4 uker. Ved manglende tilbakemelding ansees valget som godkjent. Konsulenten skal være hovedkontaktperson mot planmyndigheten gjennom planarbeidet.

4. Planområde

Foreløpig planområde er vist på vedlegg 1. Endringer eller justeringer av planområdet kan være nødvendig for å ivareta planfaglige hensyn som avdekkes i prosessen. Eventuelle andre endringer i planområdet avklares mellom planmyndigheten og grunneierne som del av prosessen med områdereguleringsplanen.

5. Partenes plikter

Grunneierne har ansvaret for å få utarbeidet forslag til områdereguleringsplan med nødvendige dokumenter, herunder konsekvensutredning i henhold til vedtatt planprogram. Videre skal grunneierne i samråd med planmyndighet hensynta planmyndighetens merknader og anvisninger, både underveis i prosessen og ved politisk behandling.

Grunneierne har ansvaret for å legge til rette for en god medvirkningsprosess.

Partene har gjensidig plikt til å underrette hverandre om forhold som kan få betydning for arbeidet/prosessen. I tillegg til hovedkontaktperson fra konsulent med hensyn til planfaglige spørsmål skal grunneierne ha en representant som fungerer som deres kontaktperson med planmyndigheten.

Dersom grunneierne ikke fullfører arbeidet med områdereguleringsplanen, skal planmyndigheten vederlagsfritt få tilgang til materialet for videre planarbeid slik det foreligger når grunneierne avslutter sitt arbeid.

Planmyndigheten skal bidra til god fremdrift som ledd i kommunens ansvar etter pbl § 12-2.

6. Økonomi

Grunneierne skal dekke alle utgifter ved utarbeidelse av områderegulering fram til denne er egengodkjent av kommunen eller stadfestet av departementet.

Dersom avtalen avsluttes av grunneierne eller planmyndigheten i tråd med punkt 8, tilfaller alle påløpte kostnader ved planarbeidet grunneierne.

Kommunen kan ikke kreve gebyr fra utbygger for behandling av områdereguleringsplanen.

7. Infrastrukturplan

Grunneiere skal, for egen kostnad, forestå utarbeidelse av en samlet og helhetlig infrastrukturplan for området med kostnadsoverslag for nødvendige tiltak. Denne planen skal være ferdigstilt før reguleringssaken fremmes for behandling og danne grunnlag for utforming av rekkefølgekrav og utbyggingsavtale. Partene skal før oppstart av infrastrukturplanen avklare omfang og metode for utarbeidelse av en slik plan.

8. Utbyggingsavtale

Partene er enige om å starte forhandlinger om, og har som intensjon å inngå, en utbyggingsavtale i tilknytning til områdereguleringen. Alternativt skal det vurderes bruk av plan- og bygningslovens kap. 12 A om grunneierfinansiering av infrastruktur.

9. Avtalens gyldighet

Avtalen gjelder fram til områdereguleringsplan er vedtatt i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12 første ledd, eller fram til grunneierne avslutter arbeidet med områdereguleringsplanen.

Planmyndigheten kan si opp avtalen dersom ferdig utkast til områdereguleringsplan ikke foreligger innen utgangen av 2028. Dette gjelder likevel ikke dersom dette skyldes føringer fra planmyndigheten eller andre myndigheter som innebærer tidkrevende endringer i områdereguleringsplanen. I så tilfelle kan fristen forlenges med 1 år av gangen.

Planmyndigheten kan også si opp avtalen dersom det går 1 år uten at grunneierne kan vise til vesentlig fremdrift i arbeidet.

10. Kommunens roller

Lørenskog kommune er part i avtalen både som planmyndighet og grunneier. Disse rollene holdes adskilt i prosessen så vidt mulig. Alle partene i avtalen er innforstått med at overordnet administrativ ledelse i kommunen og kommunestyret innehar begge roller. Både planmyndigheten og kommunens grunneierrepresentant må rette seg etter de beslutninger og vedtak som fattes.

Sak 9, Vedlegg 1: Avtale om utarbeidelse av områdereguleringsplan for Lørenskog stasjonsområde.pdf

11. Partenes underskrifter

Denne avtalen er undertegnet elektronisk, Lørenskog, --/---2026.

Lørenskog kommune regulering v/

Edina Midzic, avdelingsleder regulering, byggesak, geodata

Lørenskog kommune grunneier v/

Hogne Ovin Røisheim, Kommunalsjef Eiendom og kommunalteknikk

Skoglistubben 21 AS v/

Gunnar Rinde, Styreleder

Skoglistubben Bolig AS v/

Gunnar Rinde, Styreleder

Snøbyen Utvikling AS v/

Katharina Hernæs, CEO

Luhrtoppen Eiendom AS v/

Katharina Hernæs, CEO

Bane NOR Eiendom AS
Morten Austestad, Direktør utvikling

Verification

Document ID 09222115557576675183

Document

260428 Avtale om utarbeidelse av områdereguleringsplan for Lørenskog stasjonsområde
Main document
4 pages
Initiated on 2026-04-28 14:23:54 CEST (+0200) by Trygve Aarbergsbotten Moe (TAM)
Finalised on 2026-05-04 10:39:55 CEST (+0200)

Initiator

Trygve Aarbergsbotten Moe (TAM)
Norconsult Norge AS
Company reg. no. 962 392 687
trygve@sqm.no

Signatories

Gunnar Rinde (GR) Br. Jensen gunnar@brjensen.no Signed 2026-04-29 05:59:07 CEST (+0200)	**Leif Oddvin Jensen (LOJ)** loj@brjensen.no Signed 2026-05-04 10:39:55 CEST (+0200)
Morten Austestad (MA) Bane Nor Eiendom morten.austestad@banenor.no Signed 2026-04-29 08:48:42 CEST (+0200)	**Katharina Hernæs (KH)** kh@selvaagby.no Signed 2026-04-29 09:03:49 CEST (+0200)

This verification was issued by Scrive. For more information/evidence about this document see the concealed attachments. Use a PDF-reader such as Adobe Reader that can show concealed attachments to view the attachments. Please observe that if the document is printed, the integrity of such printed copy cannot be verified as per the below and that a basic print-out lacks the contents of the concealed attachments. The digital signature (electronic seal) ensures that the integrity of this document, including the concealed attachments, can be proven mathematically and independently of Scrive. For your convenience Scrive also provides a service that enables you to automatically verify the document's integrity at: https://scrive.com/verify

Sak 10: Ungdomsrådets årsrapport 2025-2026

From: Silje Marie Økland Stedal
Sent: Tue, 12 May 2026 12:57:09 +0000
To: Politikk - Lørenskog kommune
Subject: Ungdomsrådets årsrapport 2025-2026
Attachments: Ungdomsrådets årsrapport 2025-2026.docx, Ungdomsrådets årsrapport 2025-2026(1).docx

Arkivreferanse:#188f6e61b86d4343930204a6179cba0a1100081292#ACOS.WEBSAK#

Ungdomsrådets årsrapport 2025-2026

Lørenskog kommune

Innhold

Status og bakgrunn **3**

Ungdomsrådet sine faste medlemmer 2025-2026 ..... **3**

Gjennomføring av møter **4**

Viktige temaer for ungdomsrådet 2025-2026 4

Orienteringer og andre møteaktiviteter 4

Ungdomsrådets uttalelser 2025-2026 6

Ungdomsrådets fond 2025 ..... **13**

Andre aktiviteter og medvirkningsarbeid **14**

Status og bakgrunn

Alle kommuner skal ha ungdomsråd eller annet medvirkningsorgan for ungdom. Jf. forskrift om medvirkningsordninger § 2 femte ledd, skal ungdomsrådet én gang i året utarbeide en årsmelding som skal legges frem for kommunestyret.

Ungdomsrådet skal representere og uttale seg på vegne av alle ungdommer i kommunen. Rådet har en rett, men ikke en plikt, til å uttale seg i politiske saker. Det er opp til rådet om det skal avgi uttalelse. Ungdomsrådet kan også ta opp egne saker.

Ungdomsrådet består av 10 faste medlemmer og 10 varamedlemmer fra ungdomsskolene, de videregående skolene, og organisasjoner/klubber/lag i Lørenskog. Halvparten av plassene rulleres hvert år, og medlemmene velges for to år av gangen. Medlemmene skal være bosatt i Lørenskog kommune. Hensynet til alderssammensetning (13-19 år) skal tas til betraktning. Medlemmene skal på valgtidspunktet ikke ha fylt 19 år. Ungdomsrådet velger selv leder og nestleder blant medlemmene.

Ungdomsrådet sine faste medlemmer 2025-2026

Medlem	Skole/organisasjon
Metin Bozkurt	Mailand VGS
Freya Husmo	Hammer skole
Mina Eline Lund	Wang Ung
Ariana Dringelyte-Petruseviciute	Løkenåsen skole
Younas Ul-Haq	Kjenn skole
Yousef Masood	Fjellsrud skole
Rebekka Ravn	Lørenskog friskole
Vetle Gran	Lørenskog VGS
Eldana Mouz	NRC Tigers
Sander Weinholdt	DNT Ung

Viktige temaer for ungdomsrådet 2025-2026

Økonomi
Også i 2025 var det budsjett og foreslåtte kuttforslag som var det som engasjerte oss aller mest. I tillegg til at vi diskuterte økonomi i møtene, passet vi også på å få frem ungdomsrådet sin mening på andre arenaer og møteplasser. Leder og nestleder snakket til kommunestyret juni 2025 om viktigheten av å beholde ungdomstilbudene i kommunen, selv om det betydde innføring av eiendomsskatt.

Suhur Said Ahme Abdi (leder) og Vetle Gran (nestleder) snakker til kommunestyret 11.06.25.

Vi deltok også på økonomiplanseminaret i september, hvor vi sa klart fra til flere politikere om hva vi mener. Etter økonomiplanseminaret deltok vi på Volt sitt folkemøte mot kuttforslagene, kommunen sitt folkemøte om økonomi, og passet på å uttale oss klart og tydelig til både lokale og nasjonale medier om hvor viktig det er å beholde ungdomstilbudene i kommunen.

Det var også veldig fint å se hvor mange innbyggere i Lørenskog som engasjerte seg for det samme som oss, blant annet gjennom fakkeltoget som ble gjennomført før kommunestyret i oktober. På den markeringen holdt Vetle (ungdomsrådsleder) en appell om viktigheten av kommunens ungdomstilbud.

Til slutt jobbet vi mye med vår offisielle uttalelse til kommunestyret om hvilke tilbud vi mente det var viktigst å redde. Det var vanskelig å bli enige om en prioritert liste, men til slutt ble det åpningstider i SFO, Unify, Volt, Downtown, åpningstider ved biblioteket og helsetilbud for unge løftet frem som viktigst å beholde. Vi tok riktignok med masse andre tilbud i uttalelsen vår som vi mente var viktige å beholde (dere finner hele uttalelsen nedenfor, ved sak 036/25). Da vi fikk vite om budsjettresultatet ble vi veldig glade, fordi alt vi tok med i innspillet vårt ble hørt, og mange viktige tilbud som sto i fare for å kuttes ble videreført!

Vetle Gran (leder). Fakkeltoget oktober 2025. Foto: Torstein Davidsen

Ungdataundersøkelsen
I 2025 kom det nye tall fra Ungdata-undersøkelsen, og vi har jobbet mye med dette gjennom året. Vi fikk presentert resultatene første gang i september. De som jobber i kommunen har bedt oss gi innspill på hvilke resultater fra undersøkelsen vi mener det er viktigst å følge opp for at unge skal ha det bra i Lørenskog. For å få til dette hadde vi en workshop i november. I løpet av workshopen trakk vi frem trygghet og positivt fellesskap som viktig i det videre arbeidet med Ungdata-resultatene.

Administrasjonen fulgte opp dette ved å ta tema videre inn til alle ungdomsskolene i en «innovasjonscamp», hvor 9-klassinger skulle foreslå hvordan man kan skape et tryggere Lørenskog. Resultatene ble presentert for oss i møtet februar 2026 (se «Orienteringer og andre møteaktiviteter - Innovasjonscamp» for mer informasjon om dette).

Gjennomføring av møter

Før hvert møte får vi en saksoppsummering av relevante saker som påvirker barn og unge i Lørenskog. I møtene diskuterer vi sakene både to og to og i plenum, og kommer ofte sammen frem til et felles innspill til politikerne. Vi får også besøk av folk fra administrasjonen, som forteller oss om Lørenskog sine ungdomstilbud og ber oss komme med innspill. Det er rom for debatt og diskusjon, og vi opplever at alle blir hørt.

Alt i alt er ungdomsrådet ganske fornøyd med måten møtene gjennomføres på og føler at møtene er et trygt og åpent rom.

Orienteringer og andre møteaktiviteter

Ungdomsrådet uttaler seg i mye politiske saker, men vi har også mulighet til å si vår mening før saker kommer til politisk behandling. Ungdomsrådet har det siste året hatt mye interessante orienteringer, hvor vi har gitt innspill til kommuneadministrasjonen og andre. Vi har også hatt workshops tilknyttet ungdata og innovasjonscamp, slik som beskrevet ovenfor.

Orienteringer 2025-2026

- Ungdata 2025 v/Inga Marit Bakken
- SAT-rapport v/Benedicte Engøy
- Hvordan kan unge være en stemme mot rasisme i lokalsamfunnet? v/ Maria Theresa Jones, MiRA
- Om arbeidet i UNIFY v/Soufiane Carlsen-Hamoud
- Navnekonkurranse for ny ungdomsklubb v/Anita Heli
- Downtown, utekontakt og fritidsklubber v/Benedicte Engøy

Innovasjonscamp 2026

Etter jul skulle 9. klassinger i Lørenskog gjennomføre en «Innovasjonscamp». Dette innebærer at elever deles inn i grupper for å finne opp løsninger på en konkret problemstilling. Deretter bestemmer en jury hvilken løsning som er best, og kårer en vinner. Tema for Innovasjonscampen i Lørenskog er Ungdataundersøkelsen, og hvordan kommunen kan jobbe videre med resultatene for at unge i Lørenskog skal få det bedre.

Før innovasjonscampen skulle gjennomføres, ble ungdomsrådet bedt om å formulere en konkret problemstilling/oppgave elevene kunne løse i møtet 12. november. I møtet fikk vi en repetisjon av ungdata-resultatene, og en mer detaljert innføring i hva innovasjonscamp er. Deretter ble det avholdt en workshop (v/ Inga Marit Bakken, Lillian Oterholt og Ann Christin Holtet), hvor vi formulerte problemstillingen. Den ble laget basert på hvilke resultater fra ungdataundersøkelsen vi mente er viktigst å følge opp for at unge i Lørenskog skal få det bedre.

Problemstillingen vi ba 9. klassingene svare på var: *Hvordan kan vi som ungdom bidra til å skape et trygt og inkluderende lokalmiljø i Lørenskog, der vi forebygger vold, trakassering, rasisme og ungdomskriminalitet, og samtidig sørger for at alle føler seg som en del av et positivt fellesskap?*

Workshop om ungdata og innovasjonscamp 12.11.25

Vinnerne av innovasjonscampen ved hver ungdomsskole (Hammer, Fjellsrud, Løkenåsen og Kjenn) presenterte ideene sine for oss om hvordan man kan skape et tryggere og mer inkluderende ungdomsmiljø i Lørenskog i møtet 25. februar.

Vi likte alle forslagene, men trakk spesielt fram Kjenn skole sin idé om appen GO UNG – en aktivitetskalender for ungdom – og Fjellsrud skole sitt forslag om et idrettsbibliotek med gratis utlån og ungdom som ansatte. GO UNG hadde mange gode forslag til lavterskelaktiviteter som felles bading og utekino, og en app gjør det enklere å få oversikt over tilbud enn å måtte søke på nettet. Fjellsrud understreket hvor viktig idrett er for inkludering, og at mangel på utstyr kan gjøre at noen faller utenfor.

Vi anbefalte kommunen å følge opp begge ideene, tilpasset dagens muligheter. Selv om kommunen ikke har store midler, finnes det lignende løsninger som kan bygges videre på uten store kostnader. Kalender-appen og aktivitetene fra GO UNG kan brukes som inspirasjon i videre utvikling av «Ung i Lørenskog» og Friskus. Fjellsrud sin idé bør ses på av de som skal jobbe med videre drift av BUA. BUA er et godt tilbud unge gjerne vil ha tilbake, og Fjellsrud sin idé om å opprette et idrettsbibliotek understreker dette.

Vi setter stor pris på engasjementet elevene viste, og håper de fortsetter å bidra med ideer og innspill til hvordan Lørenskog kan bli en enda bedre kommune å være ung i!

Presentasjon fra vinnerne av innovasjonscamp 25.02.26

Ungdomsrådets uttalelser 2025-2026

Sett bort ifra godkjenning av møteprotokoller, møteplanen for 2026 og egen årsrapport, har ungdomsrådet avgitt en uttalelse i alle saker de har hatt til behandling det siste året. Uttalelsene er gjengitt nedenfor.

Møtet 21. mai 2025

Sak 015/25 Perspektivmelding 2025 – innledning til handlings- og økonomiplan 2026-2029
Ungdomsrådet mener kommunens inntekter bør økes gjennom eiendomsskatt.

Begrunnelse: Det er ungdomsrådets jobb å tenke på barn og unge, og det er veldig mange tilbud her i Lørenskog som er viktig for en god oppvekst. Ungdomsrådet vil ikke at noen som ikke kjenner til Lørenskog (staten) skal bestemme over økonomien vår i framtiden, så det er viktig å gjøre noe med utviklingen. Vi så i fjor hvor vanskelig det var å kutte i tjenestene, så vi må skjerme ungdom i år også. Ungdomsrådet forstår at eiendomsskatt vil være dyrt på toppen av andre utgifter for innbyggerne, men flertallet mener hensynet til at unge skal ha det bra veier tyngre.

Sak 016/26 Områdesatsing Skårer
Saken tas til orientering.

Både sentrum og områdene som nevnes i saken bør prioriteres i en eventuell områdesatsning. Vi mener at kommunen bør undersøke utfordringer i sentrum nærmere, siden vi syns det har blitt litt mindre trygt der. Økt tilstedeværelse av voksne – som natteravner, utekontakter og politi – gjør at færre finner på dumme ting. Spesielt etter at Unify stenger, samles mange ungdommer rundt Triaden, og det er behov for mer oppfølging da. Vi tror også mange foreldre ønsker å bidra, og at det bør legges bedre til rette for frivillig innsats i nærmiljøet.

I tillegg til å ha voksne ute på kvelden, mener vi at å få barn tilbake på skole, og få unge ut i jobb, er bedre virkemidler enn å gjøre uteområdene finere, for eksempel parkvedlikehold. I tillegg er miljøterapeuter på barneskolen, helst yngre voksne med innvandrerbakgrunn, bra for at barn skal føle de snakker med noen som forstår dem.

Sak 017/26 Eiendomsstrategi 2025-2040
Eiendomsstrategi for Lørenskog kommune vedtas.

Ungdomsrådet mener at skoler kan brukes til å leie ut til fritidsklubber, idrett, korps og andre frivillige organisasjoner for en billig penge. Dette er viktig for sosial bærekraft i tillegg til at kommunen tjener litt penger. Når det gjelder hensynet til klima og miljø (og økonomi) mener ungdomsrådet det er bedre å renovere, pusse opp og ta vare på byggene. Det er bedre å ta i bruk det vi allerede har enn å bygge nytt.

Møtet 27. august 2025

Sak 023/25 Ungdata 2025 – resultater fra undersøkelse
Ungdomsrådet er opptatt av tiltak som kan gi økt trygghet, som f.eks mer politi, gatebleysning, natteravner og at flere foreldre er ute. Vape er også et problem det bør gjøres noe med.

Sak 024/25 SAT-rapport fra Utekontakten – orienteringssak
Ungdommer trenger gode forbilder som skaper trygghet. Utekontakten gjør det, og kan samarbeide mer med foreldre og lærere sånn at unge blir sett og føler seg trygge.

Sak 025/25 Detaljregulering 2024003, skole og barnehage i Industriveien 7 a, 1. gangs behandling
Ungdomsrådet anbefaler at forslaget fra Lørenskog friskole blir sendt på høring.

Sak 026/25 Nye vedtekter i SFO i Lørenskogskolen gjeldende fra 2026
Ungdomsrådet mener det er en dårlig idé at SFO skal være stengt på planleggingsdager og i ferie og ha kortere åpningstid. Det skaper problemer i hverdagen for foreldre og SFO er et viktig fritidstilbud til barn. Hvis det blir reduksjon, bør det ikke gjelde for 1. og 2. klasse.

Sak 027/25 Lørenskogs fritidserklæring
Det er viktig med et bredt utvalg fritidsaktiviteter for at alle kan finne noe de liker. Organisasjoner må få støtte for å gi et godt tilbud og det må også være gratistilbud. Flerspråklig informasjon er bra for at alle skal få informasjon.

Møtet 8. oktober 2025

Sak 028/25 Tilstandsrapport for Lørenskogskolen
Ungdomsrådet mener kommunestyret bør ha spesielt fokus på mindre mobbing og fravær skolen, blant annet ved å finne ut av de bakenforliggende årsakene for hvorfor folk er borte. I tillegg er det viktig å ha ordentlig kompetente lærere som sørger for at elevene henger med, spesielt i matte (om du først faller av der er det vanskelig å forstå ting senere). Inkluderende praksis og tilpasning til den enkelte elev sitt behov er også viktig.

Ungdomsrådet understreker også at ungdomsskolen ikke gir god nok informasjon om overgangen til videregående. Man bør få info om det allerede i 8. og 9-klasse. Det holder ikke å bare få det i 10-klasse.

Sak 029/25 Områdeplan 2022006 - Åsen og Løkenåsen skoler - 2. gangs behandling
Ungdomsrådet understreker at innspillene til elevene på Åsen og Løkenåsen er viktige – det er barn som er der nesten hver dag. Ungdomsrådet mener det er viktig å bevare skogen, spesielt for Åsen skole og de minste elevene sin del. De trenger en naturlig lekeplass. Åsen skole har veldig glede av skogen slik den er i dag, men det er nesten ingen elever på Løkenåsen som bruker den (slik som innspillene fra skolen også viser). Om man skal forbedre uteområdene for elevene på Løkenåsen må man derfor fokusere på andre ting enn skog, som f.eks. fotballbinger og sitteplasser.

En bedre tilrettelagt sti fra Skårerhallen er også et godt tiltak, ettersom denne veien ikke fungerer godt i dag, og er ofte veldig glatt om vinteren. Dette er også nevnt av elevene ved Åsen. Det er fint at forslaget legger opp til mindre trafikk rundt Åsen, og at elevene heller kan bli sluppet av ved Løkenåsen. Da er det veldig viktig å strø bakken opp til Åsen godt, for der kan det bli veldig glatt om vinteren.

Sak 030/25 Utredning av T-baneforlengelse til Lørenskog
Ungdomsrådet er positive til T-bane til Lørenskog slik det er lagt opp til i alternativ A, ettersom bussene ofte ikke strekker til. Det er miljøvennlig, og gjør det lettere å komme seg til/fra Oslo for folk som jobber der, og for ungdom generelt. Det kan også gjøre Lørenskog mer attraktivt for næringslivet og som arbeidsplass. Samtidig understreker ungdomsrådet at T-banestasjoner trekker til seg mye uro og ungdomskriminalitet (det vet vi av erfaring), og dette er det viktig å være obs på når det kommer til Lørenskog.

Sak 031/25 Redd fritidstilbudene for barn og unge i Lørenskog
Ungdomsrådet støtter dette innbyggerforslaget og syns det er flott å se at ungdom i Lørenskog engasjerer seg så mye.

Lørenskog bør absolutt ha fritidstilbud slik at unge har et alternativ til å henge ute og eventuelt ty til kriminalitet. Elevrådene på Hammer har eksempelvis spilt inn Downtown som et veldig viktig tilbud å beholde. Det er mange som bruker dette og det er ofte fult.

Sak 032/25 Utdeling av ungdomsrådets fond 2025
Følgende får utdelt penger av ungdomsrådets fond 2025:

Østmarka IL – 20 000 kr

Lørenskog Musikalteater – 25 000 kr

BUF Barn og Unge i Fjellhamar menighet – 15 000 kr

DNT Oslo og omegn/ Lørenskog Turlag – 40 000 kr

Lørenskog Tamilske Sportsklubb – 5 000 kr

Lørenskog Idrettsforening – 10 000 kr

Aktivitetshuset VOLT – 30 000

Lørenskog ishockeyklubb IL – 20 000

Møtet 12. november 2025

Sak 035/25 Nye vedtekter i SFO i Lørenskogskolen – etter høring
Ungdomsrådet ser at det er mange som engasjerer seg i SFO-vedtektene, noe som er naturlig og bra fordi de påvirker veldig mange. Vi syns også det er bra at elevrådet på Benterud har sendt inn høringsinnspill. Ungdomsrådet mener at SFO sine åpningstider er det viktigste å reversere blant de foreslåtte kuttforslagene, og det er derfor rangert øverst i ungdomsrådets uttalelse i budsjettsaken.

Det er ikke trygt om barneskolebarn må gå hjem alene etter skolen – de er altfor små til å forsørge seg selv, og derfor er SFO veldig viktig. Det er ikke alle foreldre som har tid eller folk rundt seg til å passe barna utenfor skoletid – hvem skal passe på dem da? Mange barn blir veldig redde når de er alene hjemme. Dette kan føre til at de ringer foreldrene sine masse, slik at foreldre blir fortvilet og enda mer stresset på jobb i en allerede hektisk hverdag.

Ungdomsrådet viser også til sin forrige uttalelse (før saken var på høring): *Ungdomsrådet mener det er en dårlig idé at SFO skal være stengt på planleggingsdager og i ferie og ha*

kortere åpningstid. Det skaper problemer i hverdagen for foreldre og SFO er et viktig fritidstilbud til barn. Hvis det blir reduksjon, bør det ikke gjelde for 1. og 2. klasse

Sak 036/25 Handlings- og økonomiplan 2026-2029
1) SFO redusere åpningstiden og stenge tilbudet i ferier: Ungdomsrådet mener det vil være veldig problematisk for både barn og forelde med mindre åpningstider, og viser til egen uttalelse i saken om SFO-vedtekter.

2) Avvikle Unify gruppetiltak og Avvikle barnevernets kjøp av tjenester til individoppfølging fra Unify: Unify har mye påvirkning på barn 6.-9. klasse. Mange barn som kommer med vansker og vold enten fra jevnaldrende, familie eller rusmiljøer opplever at de får hjelp fra Unify. Man føler seg veldig trygg på aktivitetene de holder. Man ser også en stor utvikling i de som får individoppfølging fra når de møter Unify for første gang til når de er ferdig. Unify gir unge som sklir ut av samfunnet en mulighet til å komme inn igjen.

3) Avvikling av aktivitetshuset Volt og Downtown ungdomskafe: Disse er bra møtesteder for unge. Downtown tilbyr et trygt fellesskap man kan være en del av, hvor man kan få jobberfaring istedenfor å for eksempel holde på med kriminalitet.

Volt spiller en veldig viktig rolle for folk som driver med kunst og musikk. Det er et sted mange (ikke bare unge i Lørenskog) kommer for å være. Volt har de siste ukene engasjert seg stort ved å kontakte politikken, og delta i demonstrasjoner/folkemøter, og ungdomsrådet er imponert over innsatsen de har hatt i forbindelse med budsjettet og kuttforslagene.

4) Redusert åpningstid ved biblioteket til 2 dager i uken: Biblioteket er en veldig viktig arena for eldre ungdom som trenger et sted å jobbe med skole i ro og fred. Mange ungdom føler de har en voksen de kjenner godt på biblioteket. Det er et trygt sted å være, uansett hvem du er. Biblioteket er også viktig for faglig utvikling og lesing blant unge – dette er veldig viktig i dagens samfunn. Det er dessuten veldig lite skolebibliotek allerede, så biblioteket på Lørenskog hus er et viktig ekstratilbud om ungdom skal få tak i nok bøker.

5) Redusere helsestasjon og skolehelsetjeneste: Dette er viktig for mental helse og for å ha noen å snakke med. Det at det er gratis, anonymt og lite tabu gjør tilbudet også mye mer egnet for unge enn for eksempel fastlege. Man kan besøke dem uten å være redd for å bli dømt, og for at foreldre finner ut av ting du vil holde for deg selv. Helsestasjonen er en trygg møteplass – de som jobber der vet hva de snakker om både medisinsk og psykisk. Veldig mange skoler har dessuten veldig lite oppfølgning av skolehelsetjeneste – derfor er det viktig at kommunen bevarer et allerede veldig snevert tilbud – dette trenger vi.

6) Redusere Forbyggende psykisk helsetjeneste (FPH).

7) Avvikle utekontakten

8) Basseng på Rolvsrudhjemmet: permanent stenging

9) Lørenskog Ishall: Ishallen og bordtennishallen stenges.

10) Avvikle samarbeidet "Alternativ til vold".

Selv om ungdomsrådet har laget en topp 10 liste, understreker vi at det er mange andre kuttforslag som vil gå negativt utover barn og unge. I tillegg til listen ovenfor er ungdomsrådet skeptiske til følgende kuttforslag (ikke rangert rekkefølge):

- Avvikling av fritidsklubber.
- Barneverntjenesten – avvikle ordningen med Skolelos.
- Grunnskole - redusere svømmeopplæringen.
- Reduksjon av bemanning og ressurser ved PPK. (Pedagogisk psykologisk kontor)
- Redusere to årsverk til skolebibliotekar.
- SFO - øke foreldrebetalingen.
- Avvikle tilbudet "Finn din stemme" på Åsen og Solheim skoler.
- Avvikle skiløypekjøring og islegging av skøytebaner.
- Avvikling av tilskudd til drift og leie av private idrettsanlegg og tilskudd til bordtennis og ballklubb.
- Kulturskole: avvikle valgfaget "Produksjon for Scene"

Møtet 21. januar 2026

Sak 002/26 Lørenskog kommuneplan - Høring og offentlig ettersyn av forslag til arealdel
Ungdomsrådet syns det er bra og viktig at man ikke skal bygge ut mer natur, og at det kun skal bygges i sentrum. Også sosiale boformer er viktig for å ta vare på de eldre (de er tross alt like stor del av kommunen som ungdom). Det er både fint for ensomhet og for økonomi at eldre kan bo lenger hjemme.

I tillegg mener ungdomsrådet det er viktig å videreutvikle og forbedre byggene som allerede er bygget fremfor å bygge nytt og mer på nye steder (litt som det sto i eiendomsstrategien). Man bør også bremse litt på byggingen i Lørenskog fordi det er så mye press på tjenestene fra før. Men om det først skal bygges nytt, er det fint å gjøre det i høyden i sentrum, og ikke i grøntområder.

Sak 003/26 Detaljregulering 2024003 - skole og barnehage i Industriveien 7a - 2.gangsbehandling
3D-tegningene i saken viser et godt utgangspunkt for en ny og bedre skolegård for Friskolen.

For ungdomsskolen er det bra med enda fler benker og bord. For de mindre barna bør det være enda mer klatrestativ, dumphuske og sklier.

Også veldig fint med fotball- og basketballbinge.

Generelt syns ungdomsrådet også det er viktig med mye grønt i skolegården for alle aldersgrupper. Eksteriøret på skolen bør også være enda mer fargerikt og kreativt, f.eks. med skulpturer.

Sak 004/26 Økonomirapportering 2026 og prosess for handlings- og økonomiplan med årsbudsjett 2027-2030 - orienteringssak
Ungdomsrådet syns forrige økonomiprosess var en positiv opplevelse. Det er bra å kunne tygge på budsjettet i 2 måneder og tenke over det før man gir ordentlig innspill. Med lenger tid til å tenke på konsekvensene av kuttene får man også engasjert mange flere mennesker, og det mener ungdomsrådet er bra. Lokalbefolkningen bør få være med på prosessen og kunne slåss for saken sin.

Økonomiplanseminaret gir oss også muligheten til å snakke med politikerne direkte. Det kan være litt skummelt, og ikke alle er like interesserte i å snakke. Men mange kommer bort til oss på eget initiativ (det hjelper veldig når de kommer bort først og spør oss om ting, da er det ikke like skummelt). Etter samtalene føler vi at vi har fått forståelse for sakene våre og det var en

positiv opplevelse. Administrasjonen forklarte også økonomien på en måte som gjorde at vi forstå det.

Sak 005/26 Nasjonale prøver for grunnskolen 2025
Ungdomsrådet merker seg at dårlige resultater ofte henger sammen med dårlig læringsmiljø. Derfor er det viktig å ha godt miljø i klassen. Det man kan gjøre for å få godt miljø er å ha sosiale aktiviteter og avbrekk i klassen (f.eks. stol-leken istedenfor 5 min pause). Da blir man mer komfortabel med alle rundt seg og det er lettere å lære. Istedenfor å dele klassen inn i «god» og «dårlig», kan man heller få inn flere lærere. Elevundersøkelsen har også vist at mange elever ikke føler de får nok informasjon og oppfølgning i fagene, så det er viktig at alle føler seg informert for et godt miljø.

Ungdomsrådet mener også det er viktig å forklare elevene hvorfor nasjonale prøver er viktig. Mange tuller det bort fordi man ikke får karakter, men om man visste mer hva resultatene ble brukt til (nemlig tilpasning av undervisningen de skal ha) tror vi flere hadde tatt det seriøst.

Møtet 25. februar 2026

Sak 007/26 Elevundersøkelsen 2025 – orienteringssak
Mange elever kan både trives og oppleve mobbing fordi ting ofte skjer utenfor selve skolen, spesielt på nett, mens de har det fint i klassen. Ordet «mobbing» brukes også veldig bredt, så noen opplever enkeltkommentarer som mobbing, mens andre ikke gjør det.

Voksne misforstår ofte ungdom fordi de ikke ser alt som skjer digitalt eller mellom elever, og fordi skolen og hverdagen vår er helt annerledes og mer kompleks enn da de selv var unge. Ofte har også lærere for mye å gjøre til å fange opp alt som skjer. Statistikk i en undersøkelse kan si en del, men langt ifra alt. Ungdomsrådet mener det viktigste er at politikerne snakker med ungdom (ikke kun deres egne barn) for å forstå hvordan vi har det.

Sak 008/26 Orientering om tilsyn fra Statsforvalteren på særskilt språkopplæring og internkontroll
Ungdomsrådet syns skolene stort sett håndterer elever som trenger ekstra norskundervisning bra, og det er viktig i en flerkulturell kommune som Lørenskog. Det viktigste er at disse elevene får være en del av fellesskapet og ikke blir isolert. De lærer best når de får være mye sammen med de andre, både i vanlige timer, i gym og i friminuttene, samtidig som de får ekstra norskundervisning når de trenger det. Det er også viktig at de har en fast plan, så de slipper å bli tatt ut av timen plutselig. Noen blir også flyttet mellom skoler (hvor de får norskundervisning et sted, og vanlig et annet) og det er dumt med tanke på det sosiale.

Inkludering i klassemiljøet, hospitering i «vanlige» fag og lærere med god kompetanse betyr mye, spesielt fordi overgangen til videregående kan være ganske tøff.

Møtet 22. april 2026

Sak 010/26 BP1 – Løkenåsen utvidelse
Vi i ungdomsrådet mener at alternativ 3 er det beste for elevene. Det viktigste for oss er at undervisningen kan fortsette som normalt i byggeperioden, og at man slipper midlertidige lokaler, som ofte fungerer dårlig. To etasjer gir mer plass til klasserom, noe vi synes er positivt. Sykkelparkering på bakken gir mer mening enn på taket, og det er greit at dette går litt utover uteareal, siden uteområdet ikke brukes så mye i hverdagen og det allerede er nok plass. At dette alternativet også er det billigste, er viktig i en kommune med stram økonomi.

Sak 011/26 Revidert folkehelselov og status folkehelsearbeid i Lørenskog - orienteringssak
Ungdomsrådet mener at kommunen bør satse mer på gratis fritids- og aktivitetstilbud, spesielt i områder der mange familier har dårlig råd. For ungdom som bor trangt, er det viktig å ha steder å være og ting å gjøre, så man kan henge med andre og føle seg inkludert. I sentrum finnes det allerede gode tilbud som VOLT og Downtown, men stasjonsområdet oppleves mer utenfor. Mange som bor der orker ikke dra inn til sentrum både fordi det er upraktisk, men spesielt fordi man må betale bussbillett for en ekstra sone, og man ikke kan ta seg rå til det. Derfor burde kommunen etablere flere tilbud i nærheten av stasjonen, for eksempel et bibliotek eller møteplass for ungdom, særlig når det bygges mange nye boliger der. Tilbud som SNØ, Activate og Jumpyard er bra, men de koster penger, så gratistilbud er aller viktigst. Tiltak som aktivitetskort kan for eksempel vurderes igjen for familier som ikke går på NAV, men fortsatt sliter med å ta seg rå til fritidsaktiviteter for barna.

Tilslutt understreker ungdomsrådet at det også er mange gode eksisterende tilbud i kommunen. Sommerjobber for unge er et veldig godt tiltak, og helsesykepleiere på skolene er også viktige og bør styrkes enda mer.

Sak 012/26 Orientering om FACT Ung – gjennomført forprosjekt og anbefaling om etablering
Ungdomsrådet er enige i at det er behov for et FACT Ung-tilbud i Lørenskog, og anbefaler alle å se videoen om tilbudet på Napha sine nettsider: https://napha.no/film/fact-ung.

Mange ungdommer med psykiske utfordringer faller mellom ulike tjenester i dag, og dette kan være et tilbud som faktisk treffer dem som trenger mer og tettere hjelp. Det at FACT er et lavterskeltilbud med fleksible møter er veldig viktig, fordi mange synes det er vanskelig å be om hjelp og ikke passer inn i faste systemer. At man kan møtes der ungdommen er, og bygge relasjon over tid gjennom aktiviteter og ikke bare prat, gjør det lettere å åpne seg og ta imot hjelp. Vi mener også det er viktig at FACT jobber tett sammen med barnevern og BUP, og ser ungdommene som et felles ansvar. Det er bra at kommunen søker penger for å starte tilbudet, men vi mener også at dette bør bli en fast del av kommunens helsetilbud på si

Sak 013/26 Navn på ny møteplass for ungdom
Ungdomsrådet understreker det er viktig politikerne velger en av de fem som er trukket frem i saken. Det er veldig viktig at det er ungdom som er med på å bestemme navnet om man ønsker at plassen skal bli mye brukt. Det bør også stå et eller annet sted på plassen at "dette navnet er valgt av ungdom". Sonen er kort og enkelt og forstå (uavhengig av språkferdigheter) og ungdomsrådet mener det vil funke bra.

Sak 014/26 Barnevernvaktens årsrapport
Alarmtelefonen for barn og unge er ganske kjent, men kan jobbe enda mer med markedsføring av tilbudet. For eksempel funker det bra når telefonnummeret kommer opp på skjermen i serier/filmer som tar opp unges helse. Det er også viktig å ikke bruke ordet "barnevern" så aktivt, siden mange unge har veldig dårlige assosiasjoner til det. Telefonnummeret bør også synliggjøres mer på skolene, f.eks. på iPadene, slik at elever kan finne frem til det kjapt og lett i akutte situasjoner.

Hvis FACT Ung kommer til Lørenskog bør de samarbeide med barnevernvakten.

Ungdomsrådets fond 2025

Ungdomsrådets fond ble opprettet i 2021, med formål å gi grupper, lag, foreninger, foretak og lignende som arbeider med unge i Lørenskog, muligheten til å søke om økonomisk støtte. Ungdomsrådet har så langt delt ut midler via ungdomsrådets fond i 2022-2024. I 2025 utgjorde fondet 165 000 kroner. Det kommet inn til sammen 23 søknader før fristen (se ungdomsrådets sak 032/25 fra møtet 8. oktober 2025 får å se alle søknadene, og behandling av saken).

Midlene ble fordelt på 8 av søkerne. I vurderingen fokuserte vi på hvilke tiltak og arrangement som hadde potensiale til å treffe flest mulig unge. Samtidig var det viktig for oss at pengene skulle gå til litt ulike typer organisasjoner, for å støtte opp om mangfoldet av ungdomstilbud i kommunen. Vi ønsket også å gi til så mange som mulig, samtidig som det var viktig å ikke tynne ut midlene for mye, slik at de som fikk penger faktisk fikk nok til å bruke det til noe.

Økonomisk støtte av lokale prosjekter er veldig viktig, og ofte er mottakerne avhengig av ungdomsrådets støtte for å opprettholde tilbudet sitt. Behandlingen av fondet i 2025 var spesielt viktig fordi den økonomiske situasjonen var så vanskelig. Sammen med innspillet vårt til budsjettet ble derfor fordelingen av fondet en viktig del av vårt bidrag til å støtte ungdomstilbud i Lørenskog.

Dette var de som fikk midler i 2025:

Østmarka IL – 20 000 kr

Lørenskog Musikalteater – 25 000 kr

BUF Barn og Unge i Fjellhamar menighet – 15 000 kr

DNT Oslo og omegn/ Lørenskog Turlag – 40 000 kr

Lørenskog Tamilske Sportsklubb – 5 000 kr

Lørenskog Idrettsforening – 10 000 kr

Aktivitetshuset VOLT – 30 000

Lørenskog ishockeyklubb IL – 20 000

Andre aktiviteter og medvirkningsarbeid

I tillegg til å ha ordinære møter, har ungdomsrådet hatt som mål å være synlig også på andre arenaer i kommunen. Vi har derfor vært representert flere steder det siste året for å gi innspill på vegne av unge i Lørenskog. Nedenfor nevnes noen eksempler:

Flere av oss deltok på **ungdommens fylkesting Akershus** høsten 2025 for å representere Lørenskog. Samlingen holdes av ungdommens fylkesråd i Akershus og skal:

- Rekruttere til og velge nye medlemmer til ungdommens fylkesråd.
- Samle lokale ungdomsråd som kan gi signaler til ungdommens fylkesråd om hva som er viktig for ungdom i Akershus
- Være en arena for læring og erfaringsutveksling for ungdom i Akershus, som stimulerer til samfunnsengasjement og deltakelse.

Eksempler på temaer vi diskuterte med de andre kommunene var buss, miljø, innvandring og integrering, russetid, kollektiv, fraværsgrense og skolenedleggelser. Et av medlemmene våre Yousef holdt også et innlegg foran alle på talerstolen om viktigheten av god integrering. I tillegg ble Vetle Gran, leder for vårt ungdomsråd, valgt inn i ungdommens fylkesråd på vegne av Lørenskog. På instagrammen vår @ungdomsraadet.lorenskog har vi lagret oppdateringer fra samlingen i et eget høydepunkt «Ufta 2025».

Ungdomsrådet har offisielt sluttet seg til **kommunens fritidserklæring for barn og unge**, og er også representert i erklæringens arbeidsgruppe. Den fungerer som oppfølgingsorgan mellom møtene for partene i fritidserklæringen, og utarbeider mål og tiltak som kan gjennomføres av partene.

BUFDIR deler hvert år ut penger til organisasjoner som jobber med barn og unge, og kommunen skal gi en rangering til BUFDIR om hvilke organisasjoner som burde prioriteres. Ungdomsrådet har gitt innspill til **rangeringen av søknader** til frivillighetskoordinatoren i kommunen.

Leder og nestleder ble **intervjuet at Wergeland-senteret**, i en artikkel om ungdomsråd og kommuneøkonomi: Når de unge får en plass ved bordet - wergelandsenteret.no

Ungdomsrådet deltok også på et **innspillverksted for ungdom i forbindelse med FACT Ung**, sammen med ungdomsrådet til Ahus. Der diskuterte vi spørsmål som «Hva gjør det vanskelig for ungdom å få hjelp når de trenger det?» og «Hvis du kunne endre noe med hjelpen ungdom får i dag, hva ville det vært?». Innspillene våre ble trukket frem i den politiske orienteringssaken om FACT Ung som var til behandling i barn, unge- og familieutvalget 29. april.

Vi har også fokusert på å være mer **synlige på Instagram** det siste året, og legger jevnlig ut «stories» fra møtene og seminarene. Vi anbefaler alle å følge oss der: **ungdomsraadet.lorenskog.**

Ungdomsrådet deltar også på alle **folkevalgtseminarer** det kalles inn til. Her lærer vi mye om den faktiske politikken i Lørenskog, og vi får snakket direkte med politikerne. Dette styrker relasjonen og forståelsen mellom oss, og det er veldig fint.

Lørenskog kommune

Besøksadresse: Hasselveien 6, Lørenskog
Postadresse: Postboks 304, 1471 Lørenskog
Telefon: 67 93 40 00
E-post: postmottak@lorenskog.kommune.no
www.lorenskog.kommune.no

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/21423-1
Saksbehandler Stine Brun
barneverntjenesten

Tilstandsrapport for barnevernstjenesten 2025

Utvalg		Saksnummer
Ungdomsrådet		
Barn-, unge- og familieutvalget		
Formannskapet		
Kommunestyret		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Tilstandsrapport for barnevernstjenesten 2025 tas til orientering.

Bakgrunn

I tråd med lov om barnevernstjenester § 15-3 femte ledd, skal barnevernstjenesten årlig gi kommunestyret en redegjørelse om tilstanden i tjenesten. Formålet er å gi kommunestyret innsikt i status, utviklingstrekk og sentrale problemstillinger, slik at kommunen kan ivareta sitt ansvar for et forsvarlig og lovpålagt barnevern.

Barnevernets oppgave er å sikre at barn og unge som lever under forhold som kan skade deres helse og utvikling, får nødvendig hjelp og omsorg til rett tid, og at de får trygge oppvekstsvilkår. Etter barnevernsreformen har kommunen det fulle ansvaret for at tjenesten er faglig forsvarlig og tilstrekkelig dimensjonert.

Kommunedirektøren legger med dette frem tilstandsrapport for barnevernstjenesten 2025. Rapporten gir et samlet bilde av tjenestens aktivitet, kvalitet, ressursbruk og utviklingstrekk, og er et viktig grunnlag for politiske prioriteringer og videre utvikling av tjenesten.

Saksopplysninger

Om rapporten

Tilstandsrapporten beskriver barnevernets mandat, organisering og arbeid, og gir en samlet fremstilling av nøkkeltall, utviklingstrekk og sentrale utfordringer i 2025.

Barnevernstjenesten fremstår som en faglig sterk og utviklingsorientert tjeneste med god måloppnåelse på flere områder. Statsforvalterens tilbakemeldinger underbygger at kvaliteten

i arbeidet er tilfredsstillende. Samtidig viser rapporten et tydelig bilde av økt kompleksitet i sakene og press på både kapasitet og økonomi.

Etter en markant nedgang i antall bekymringsmeldinger fra 2023 til 2024 økte antallet fra 748 meldinger i 2024 til 825 i 2025. Dette tilsvarer en økning på 87 meldinger, eller litt over 10 %.

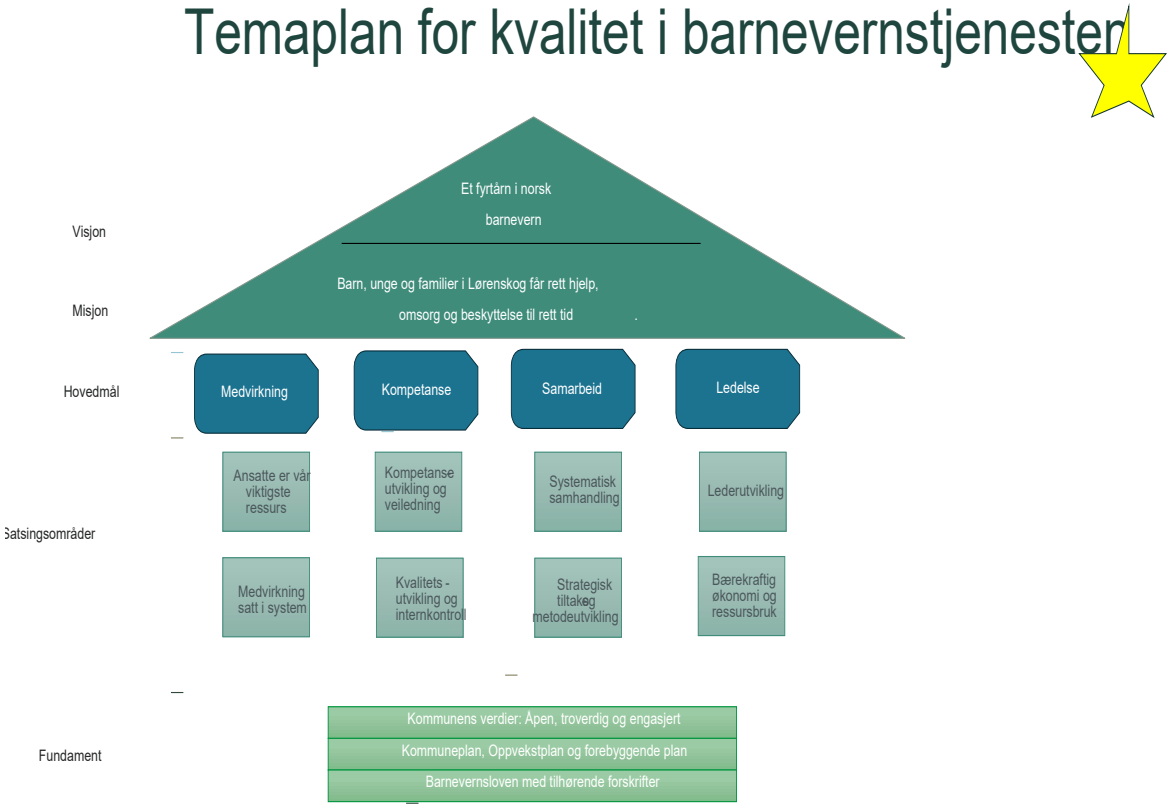
Sentrale utfordringer og trenger i 2025
I 2025 har barnevernstjenesten stått i omstilling, med reduksjon i stillinger og organisatoriske endringer, samtidig som behovene i målgruppen øker. Tjenesten møter flere barn og familier med sammensatte og alvorlige utfordringer enn tidligere. Dette kommer til uttrykk gjennom økning i undersøkelser, flere barn under omsorg og flere saker som krever omfattende og spesialiserte tiltak.

Utviklingen innebærer at arbeidet i større grad konsentreres om de mest alvorlige sakene. Dette er i tråd med barnevernets samfunnsoppdrag, men stiller samtidig høyere krav til kompetanse, kapasitet og tilgang på egnede tiltak. Når en større del av ressursene bindes opp i krevende enkeltsaker, reduseres handlingsrommet til tidlig innsats og forebyggende arbeid.

Økonomi
Barnevernstjenesten har i 2025 hatt et merforbruk på 17,8 millioner kroner. Merforbruket skyldes i hovedsak enkeltsaker med svært høye kostnader, særlig knyttet til institusjonsplasseringer og omfattende hjelpetiltak. Samtidig viser rapporten at tjenesten over tid har vært kostnadseffektiv og ligger under landsgjennomsnittet på flere indikatorer. Dette bildet bekreftes i tallene for 2025. For første gang på noen år viser barnevernstjenestens utgifter til ulike formål i hovedsak en nedadgående kurve, mens det i andre kommuner øker. Dermed er barnevernet i Lørenskog blant de laveste i landet på netto driftsutgifter som går til barnevern i prosent av de totale netto driftsutgiftene i kommunen. Der det er økning i utgifter, knytter dette seg i stor grad til økt behov og kompleksitet, snarere enn høyt kostnadsnivå generelt.

Innsatsområder
I februar 2025 vedtok Kommunestyret temaplanen «Kvalitet i barnevernstjenesten» for perioden 2025-2029. Planen bygger videre på tidligere strategiarbeid og er forankret i lovverk, kunnskap og kommunens øvrige planverk.

Satsingsområdene er illustrert i et strategihus som tydeliggjør hovedmål og prioriteringer. Innenfor hvert område gjøres årlige evalueringer og prioriteringer for det kommende året. Planen legger vekt på å videreutvikle en robust, utviklingsbevisst og faglig forsvarlig tjeneste, i tråd med kommuneplanens satsingsområder, kommunedirektørens styringsbrev, nasjonale føringer og Statsforvalterens forventningsbrev.



Figur 1 Strategihus temaplan for kvalitet i barnevernstjenesten

Tjenesten vurderer at er tre områder som særlig må vies oppmerksomhet og prioriteres fremover. Dette er innsats mot vold og alvorlig omsorgssvikt, tidlig innsats for de yngste barna og deres familier og oppfølging av barn som lever under offentlig omsorg.

Vedlegg
Tilstandsrapport for barnevernstjenesten 2025

Vurdering

Kommunedirektøren vurderer at barnevernstjenesten har levert gode faglige resultater i 2025, til tross for krevende rammebetingelser. Tjenesten har høy kompetanse, arbeider systematisk med kvalitetsutvikling og viser evne til omstilling og prioritering.

Samtidig synliggjør rapporten flere utviklingstrekk som gir grunn til bekymring over tid. Økt kompleksitet i sakene, redusert bemanning og presset kapasitet gjør det mer krevende å sikre tilstrekkelig oppfølging av alle barn og familier. Det er en risiko for at tjenestens ressurser i økende grad bindes opp i de mest alvorlige sakene, på bekostning av tidlig innsats og forebyggende arbeid.

Kommunedirektøren vil særlig peke på at utviklingen kan føre til økt behov for kostnadskrevende tiltak utenfor hjemmet, dersom det ikke er tilstrekkelig kapasitet og tiltaksbredde til å møte behovene tidligere i forløpet. Dette har både faglige og økonomiske konsekvenser.

Rapporten understreker også betydningen av stabile og tilstrekkelige rammebetingelser for å kunne opprettholde kvalitet, sikre rekruttering og beholde nødvendig kompetanse i tjenesten.

Kommunedirektøren anbefaler at tilstandsrapporten tas til orientering.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Ingen andre saksdokumenter.

Tidligere behandlinger

Ingen tidligere politisk behandling.

Lørenskog, 10.03.2026

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Børge Tomter
sektordirektør for barn, unge og familie

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Tilstandsrapport 2025

Lørenskog barnevernstjeneste

Lørenskog kommune

Innhold

Forord **3**

Innledning **4**
Barnevernets mandat og oppgaver 4

Presentasjon av tjenesten og organisering **6**
Kompetanseutvikling 7
Arbeidsmiljø 8

Oppsummering av året **10**
Sentrale utfordringer og trender i 2025 10
Kapasitetsutfordringer i barnevernstjenesten 10
Nøkkeltall 11
Meldinger, undersøkelser og tiltak – frister og krav 11
Vedtak, klager og tilsyn 11
Saker til barnevern- og helsenemnda 12
Hovedtall for perioden 2020-2025 12
Utviklingstrekk 14
Bekymringsmeldinger for barn og unge 16
Kvalitet og utgifter 20

Økonomi **24**

Temaplan for barnevernet – strategi for fremtiden **25**
Ansatte er vår viktigste ressurs 26
Medvirkning satt i system 26
Kompetanseutvikling og veiledning 26
Kvalitetsutvikling og internkontroll 26
Systematisk samhandling 27
Strategisk tiltaks- og metodeutvikling 27
Lederutvikling 28
Bærekraftig økonomi og ressursbruk 28

Fremtidsutsikter **29**

Avslutning **30**

Forord

Lørenskog kommune har de siste årene gjennomført betydelig endringer i organisasjonsstruktur og hatt sterkt fokus på bærekraftig økonomi. Situasjonen har påvirket alle tjenester for barn og unge. Barnevernstjenesten har som følge av dette mistet flere stillinger. Til tross for dette viser denne tilstandsrapporten en tjeneste som arbeider målrettet og effektivt med sine kjerneoppgaver, og som fortsatt fremstår som en robust, ambisiøs og utviklingsorientert virksomhet. Hver dag arbeider de for å sikre barn og unges rett til omsorg, trygghet og utvikling.

I 2025 har tjenesten blant annet jobbet systematisk med implementering av Kunnnskapsmodellen Barnets Behov I Sentrum (BBIS). Modellen legger til rette for en helhetlig forståelse av barnets situasjon, der barnets utvikling ses i sammenheng med foreldrenes omsorg og barnets familie- og miljøforhold. Den brukes for å forstå barnets situasjon og behov på en helhetlig måte, og handle ut fra dette. Dette er en modell som hele oppvekstsektoren skal bli kjent med fremover.

Et annet viktig utviklingsarbeid er bruk av ROM (respekt, omsorg og medvirkning), en felles læringsarena for likeverdig dialog mellom fagpersoner og berørte parter. Gjennom samarbeid i læringsnettverket på Nedre Romerike har barnevernstjenesten gjennomført ROM-møter med både fosterforeldre og foreldre. Dette har gitt verdifull innsikt og konkrete læringspunkter som styrker kvaliteten i tjenesten. Metodikken har også overføringsverdi til andre deler av kommunen.

Disse eksemplene illustrerer en tjeneste som prioriterer fagutvikling, samarbeid og involvering. Det er avgjørende i møte med fremtidens utfordringer. Vi trenger tjenester som både leverer godt på sitt samfunnsoppdrag og som evner å utvikle seg i takt med innbyggernes behov – i tett samspill med dem det gjelder.

Temaplanen for barnevernet (2025-2029) gir tydelig retning for dette arbeidet. Tilstandsrapporten viser en tjeneste som, til tross for strammere rammebetingelser, våger å satse på kunnskapsbaserte og virksomme tiltak. Samtidig presenteres et åpent og nyansert utfordringsbilde, med gode analyser av hva som skal til for at tjenesten også inn i fremtiden skal være et fyrtårn i norsk barnevern.

God lesning.

Børge Tomter
sektordirektør for barn, unge og familie

Innledning

Tilstandsrapporten er utformet i tråd med lov om barnevernstjenester § 15-3 femte ledd, som sier at barnevernstjenesten skal gi kommunestyret en årlig redegjørelse om tilstanden i barnevernstjenesten.

Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet (Bufdir) skriver at kommuner som jobber godt med faglig utvikling av barnevernet og samordning av tjenestetilbudet, ofte kjennetegnes av at den politiske og administrative ledelsen er tett på arbeidet, vurderer kvalitet i egne tjenester og stiller klare forventninger.

Gjennom barnevernsreformen og oppvekstreformen, synliggjøres ansvaret kommuneledelsen har for å sikre at kommunen gir barnevernstjenester i tråd med gjeldende lovverk og at barnevernet er faglig forsvarlig. Ansvaret inkluderer å sikre at barnevernstjenesten har den bemanningen, kompetansen og de ressursene som er nødvendige for å gjennomføre barnevernsfaglige oppgaver som følger av barnevernets samfunnsmandat.

Tilstandsrapporten er et viktig verktøy for å gi kommunestyret bedre innsikt i tilstand, utvikling og viktige problemstillinger i barnevernet. Rapporten skal bidra til å styrke kommunens «barneverneierrolle», skape åpenhet og dialog om prioriteringer og forventninger. Rapporten baserer seg på måloppnåelse, nøkkeltall og styringsdata fra det foregående året, men også på utviklingstrekk over tid. Dette for å vise sammenhenger i et større og mer helhetlig bilde samt danne fundament for videre utvikling av barnevernstjenesten.

Som tidligere år har tjenesten jobbet aktivt med medvirkning, tiltaksutvikling, samarbeid, kompetanse og ledelse. Som en ambisiøs tjeneste lykkes vi som oftest med målene vi setter oss. Samtidig er det utfordringer som påvirker innsats og resultat som er viktig å synliggjøre, sammen med resultater av det systematiske arbeidet.

Rapporten gir innsikt hvor barnevernstjenesten er nå, og hvor veien går videre. Generelt sett er barnevernstjenesten en stabil og robust tjeneste. 2025 har vært et år preget av omstilling og tilpasning for barnevernstjenesten. Flytting, organisatoriske justeringer på tvers av kommunen, sammen med en krevende økonomisk situasjon, har stilt tydelige krav til prioritering, fleksibilitet og samarbeid. I møte med disse utfordringene har ansatte og ledelse vist evne til å stå i endring, samtidig som tjenestens kjerneoppgaver er ivaretatt. Samtidig ser vi nå konsekvenser av nedtrekk i stillinger, økte krav og vi møter flere barn og unge og deres familier med sammensatte og komplekse vansker. Erfaringene fra året understreker likevel betydningen av tydelig retning, felles innsats og kontinuerlig utviklingsarbeid. Som vi sier i barnevernstjenesten: «Det er ikke noe som kommer av seg selv».

Barnevernets mandat og oppgaver

Barnevernstjenestens mandat er fastsatt i barnevernsloven med tilhørende forskrifter. I barnevernslovens § 1-1 fremgår lovens formål:

> *«Loven skal sikre at barn og unge som lever under forhold som kan skade deres helse og utvikling, får nødvendig hjelp, omsorg og beskyttelse til rett tid. Loven skal bidra til at barn og unge møtes med trygghet, kjærlighet og forståelse. Loven skal bidra til at barn og unge får gode og trygge oppvekstsvilkår.»*

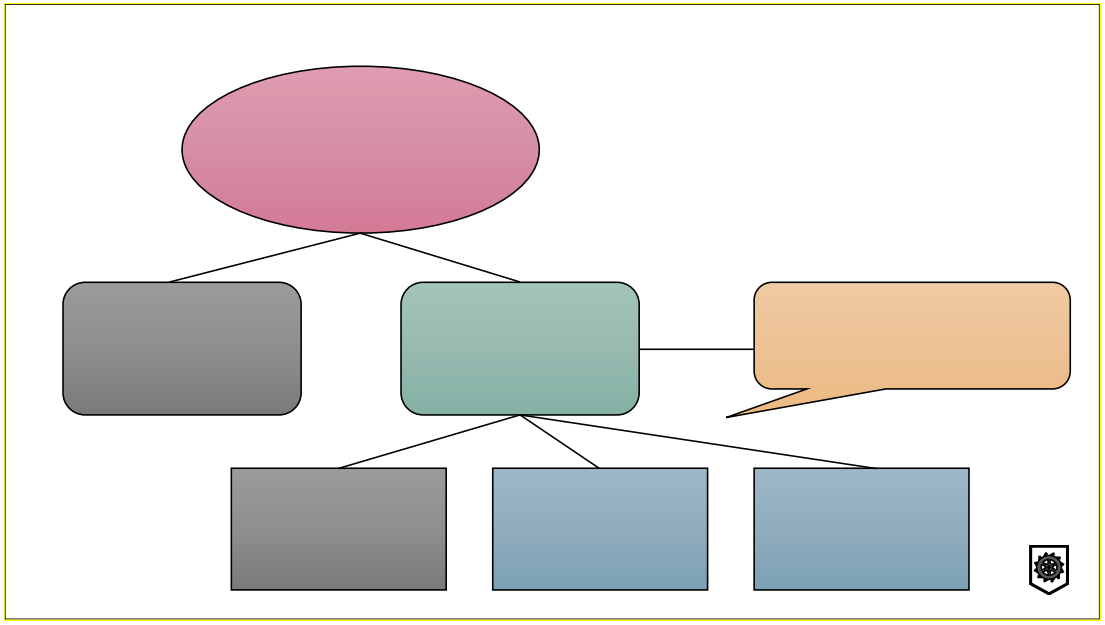
Barnevernet gir hjelp til barn, unge og deres familier fra før fødsel og frem til fylte 25 år. Foreldre kan samtykke til oppfølging allerede før barnet er født dersom det er behov for

det. Tjenesten er avhengig av at det meldes bekymring fra barn, foreldre eller andre for å kunne opprette kontakt med barn og familier.

Barnevernstjenesten skal gjennomgå og avklare bekymringsmeldinger, gjennomføre undersøkelser, fatte vedtak samt iverksette og følge opp tiltak for barn og unge. For ungdom over 18 år kan det tilbys ettervern som et frivillig hjelpetiltak.

I tillegg skal barnevernstjenesten samarbeide med andre instanser og tjenester til det beste for barna samt bidra i kommunens forebyggende arbeid.

Gangen i en barnevernssak kan illustreres slik:



Figur 1 Gangen i en barnevernssak

Hensynet til *barnets beste* er et grunnleggende prinsipp i alle vurderinger og ved beslutninger om tiltak, og inngår som en sentral del av forsvarlighetskravet. Dette innebærer blant annet at det alltid skal gjøres individuelle barnevernsfaglige vurderinger for det enkelte barn.

Barn og unges *rett til medvirkning* er sentralt i alt arbeid barnevernstjenesten gjør. Dette innebærer at barn skal høres og gis reell mulighet til å medvirke i alle prosesser og beslutninger som angår dem. Foreldrene er, sammen med barna, barnevernstjenestenestens viktigste samarbeidspartnere, og har lovfestede rettigheter til medvirkning.

Barnevernslovens § 1-7 stiller krav om tjenesten arbeid, oppfølging og tiltak skal være forsvarlige. Forsvarlighetskravet er en rettslig standard som utvikler seg over tid i takt med ny kunnskap, faglig utvikling og endringer i samfunnet. Barnevernstjenesten må derfor kontinuerlig søke og anvende oppdatert kunnskap om hvordan barn og unges behov best kan ivaretas.

Kravet til dokumentasjon er svært høyt. Det innebærer at alt arbeid, faglige vurderinger og dialog skal dokumenteres i barnets journal.

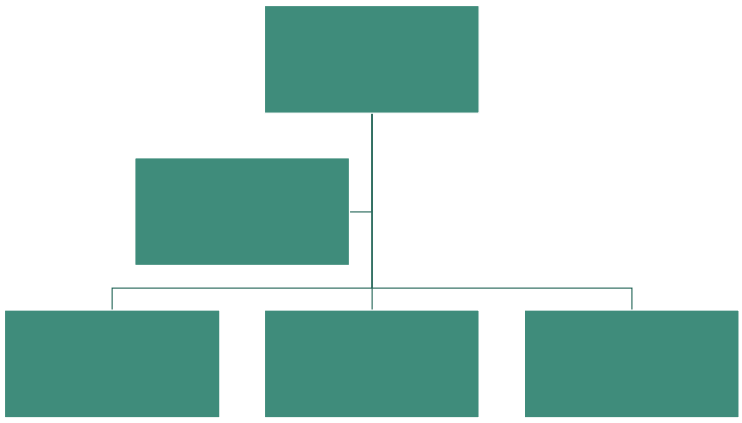
Presentasjon av tjenesten og organisering

Barnevernstjenesten forvalter sitt kommunale ansvarsområde etter «spesialistmodellen». Tjenesten er organisert i avdelinger som har spesialisert barnevernsfaglig kompetanse knyttet opp mot fasene i en barnevernssak.

Nedenfor vises organisasjonskartet barneverntjenesten pr. 31. desember 2025.

Figur 2 Organisasjonskart 2025

I 2024 satte kommunedirektøren i gang et prosjekt som skulle utrede og foreslå ny organisasjonsstruktur i Lørenskog kommune. Kommunedirektøren tok sin beslutning om ny struktur i april 2025. Ny organisasjonsstruktur gjelder fra 1. januar 2026. For barnevernstjenesten innebærer endringen en reduksjon i antall avdelingsledere fra 6 til 3 i ny struktur, samt reduksjon av en merkantil stilling. Barnevernstjenesten reduserte også den merkantile funksjonen tidlig i 2025, slik at merkantil ressurs er redusert med 2/3 på få år. Justeringene har resultert i et nedtrekk i antall ansatte fra 54,1 stillingshjemler i 2024 og til 50 stillingshjemler per 1.1.26.



Figur 3 Organisasjonskart 2026

Med en reduksjon i antall avdelinger, er det blitt flere ansatte per avdeling. Alle avdelingene har fagveiledere, de to største har to fagveiledere, mens omsorg har en. I 2025 var det tre barnevernskonsulenter som hadde en slik funksjon, i 2026 er det fem.

Veiledning av ansatte er en lovpålagt oppgave for barnevernstjenesten. For å sikre forsvarlig kvalitet i arbeidet og god oppfølging av den enkelte medarbeider i arbeidshverdagen, har virksomheten organisert seg med tydelig og tett faglig oppfølging. Den daglige oppfølgingen av ansatte og saker ivaretas i hovedsak gjennom funksjonen fagveileder, i nært samarbeid med avdelingsleder. Fagveilederne bidrar til kontinuerlig veiledning, kvalitetssikring og støtte i det daglige arbeidet.

I staben er det nå 3 stillinger, mot 5 stillinger, i 2025. Det er én fagutvikler (barnevernspedagog), én kvalitetsutvikler (jurist) og én merkantil. Disse har alle viktige funksjoner i den daglige driften, økonomi, i utviklingsarbeid og ulike oppgaver knyttet til lederstøtte. Fagutvikler jobber særskilt med veiledningssystemet, kompetanseutvikling, tiltaksutvikling og samarbeid. Kvalitetsutvikler arbeider særlig med fagsystemer, digitalisering, internkontroll og strategisk planarbeid. I kraft av sin juridiske kompetanse bidrar vedkommende både i drøftinger og i konkret arbeid med vurderinger og beslutninger i enkeltsaker etter barnevernsloven og annet relevant lovverk.

Ifølge kommunemonitor for barnevern har tjenesten 11,6 barn mellom 0-17 år med undersøkelser eller tiltak i 2025 per årsverk (mot 10,3 i 2024). I fylket og landet ellers ligger tallet på henholdsvis 12,3 og 12 barn. Antall årsverk med fagutdanning per 1000 barn i aldersgruppen 0-17 år er på 5,3 mot 5,5 i 2024 i Lørenskog. I fylket og landet ellers ligger tallet på henholdsvis 5,2 og 5,9.

Etter en markant nedgang i antall bekymringsmeldinger fra 2023 til 2024 økte antallet fra 748 meldinger i 2024 til 825 i 2025. Dette tilsvarer en økning på 87 meldinger, eller litt over 10 %. Antallet meldinger barnevernet får påvirker også antall undersøkelser og tiltak. Dette vil vi kommentere senere i rapporten under kapitlet om utviklingstrekk. Når det gjelder antall ansatte opp mot barnebefolkningen, så ligger Lørenskog kommune fortsatt i det laveste sjiktet nasjonalt sett, til tross for nedgang i antall saker.

Kompetanseutvikling

Alle medarbeidere har relevant bachelorutdanning innenfor barnevern eller tilsvarende sosialfaglig utdanning. 36 % av medarbeiderne har master, og de aller fleste har ulike former for videreutdanninger og sertifiseringer innenfor barne- og familievernområdet.

I 2021 vedtok stortinget at det fra 2031 skulle være et krav til at alle som ansettes minimum skulle ha en barnevernsfaglig relevant master. Frem til 2031 kunne ansatte med bachelor, 4 års erfaring fra barnevernet og minst 30 studiepoeng relevant videreutdanning oppfylle kravet. Dette er endret ved behandling av Prop 83 L om endringer i lov om barnevern i juni 2025. Det er nå bare barnevernsleder og stedfortreder som må ha master fra 2031 ifølge loven.

Barnevernstjenesten har erfart at arbeidet med å sikre en grunnleggende kompetanse på et høyere nivå enn bachelor har gitt positivt effekt for tjenesten og for oppgavene vi skal løse. Ansatte gis kompetanseheving som er relevant for det daglige arbeidet, vi jobber aktivt med kompetansedeling, og vi rekrutterer ansatte med master som bidrar positivt inn i fagmiljøet.

Vi benytter oss av nasjonale tilskuddsordninger for at ansatte tar relevante videreutdanninger, og flere ansatte har fått støtte av kommunen for å ta et relevant masterløp. Lørenskog barnevernstjeneste har ligget på topp i Norge når det gjelder andel

ansatte som innfrir det opprinnelige kompetansekravet med 96 %. Vi har flere som nylig har avsluttet master, og flere som fortsatt er i løpet.

Selv om de formelle kravene til kompetanse fjernes, vil vi fortsette å rekruttere ansatte med master og stimulere ansatte til kompetanseheving. Bufdirs anbefaling, og ulike utredninger og rapporter om barnevernet, underbygger at barnevernsfaglig masterkompetanse sikrer mer robust kompetanse både på individnivå og i fagfellesskapet. Vi erfarer også at ansatte med relevant barnevernsfaglig master er godt rustet for arbeid i barnevernstjenesten, der barnevernsfaglig skjønnsutøvelse i vurderinger, analyse og dokumentasjon er en stor del av arbeidshverdagen for å sikre utsatte barn og unge og deres familier individuelle vurderinger og riktig og god hjelp og støtte.

Et annet aspekt er at barnevernstjenesten er mer attraktiv for dyktige fagfolk når vi har en proaktiv tilnærming til utvikling av kunnskap og kompetanse. Det er svært viktig for oss både å tiltrekke oss ansatte med relevant barnevernsfaglig master, og ikke minst å beholde medarbeidere hos oss som har tatt eller tar master.

Arbeidsmiljø

De ansatte er den viktigste ressursen for et godt barnevern. I tett samarbeid med verneombud og tillitsvalgt jobber tjenesten kontinuerlig med systematisk HMS-arbeid. Det er medbestemmelsesmøter med verneombud og tillitsvalgt ca. hver 6. uke. HMS-plan lages årlig og rapporteres på.

Verneombudet gjennomfører 2 vernerunder årlig, med tema psykososialt miljø på våren og tema ergonomi på høsten. Resultat fra vernerunder følges opp i personalmøter og på andre arenaer i etterkant.

Sommeren 2025 flyttet barnevernstjenesten inn i nye lokaler i 8. etasje i Lørenskog hus. Flyttingen innebar en overgang fra i hovedsak cellekontorer til et mer åpent kontorlandskap. Lokalene er i stor grad tilpasset tjenestens behov, og oppleves som moderne og funksjonelle. Samtidig var det i oppstartsfasen noen utfordringer knyttet til ventilasjon og skjerming av arbeidsplasser. Det er også færre møterom enn tidligere, noe som tidvis kan skape utfordringer i en arbeidshverdag med behov for samtaler og møter. Dette kan medføre forsinkelser, redusert fleksibilitet i oppgaveløsning knyttet til lovpålagte tidsfrister og akutte henvendelser.

De ansatte har i stor grad vist fleksibilitet i tilpasningen til nye arbeidsformer og lokaler. Det oppleves som positivt å være samlokalisert og i nærhet til andre samarbeidspartnere, som helsestasjon og forebyggende tjenester, noe som legger til rette for bedre tverrfaglig samarbeid.

Vernerunden våren 2025, med fokus på psykososiale forhold, viser at hovedvekten av de ansatte trives på jobb. Det rapporteres om godt kollegialt samarbeid, opplevelse av tilgjengelig leder og mulighet for tilrettelegging ved behov.

Samtidig pekte vernerunden på enkelte utfordringer. Omstillingsprosesser i kommunen, økonomiske rammer og varslede endringer i organiseringen av barnevernet bidro til usikkerhet blant de ansatte. Det fremkom et tydelig behov for økt informasjon og dialog knyttet til disse prosessene.

Det er lav grad av turnover i tjenesten. Sykefraværet er forholdsvis lavt sammenlignet med andre barneverntjenester. I 2025 var det samlede sykefraværet på 5,2 %. Dette er en nedgang på 2,6 prosentpoeng fra 2024. Det akkumulerte sykefraværet fordelte seg slik: korttid 2,13 % og langtid 3,07 %. Det er ikke rapportert om sykefravær relatert til arbeidsoppgaver eller arbeidsmiljø.

Siden 2019 har tjenesten arbeidet målrettet med å utvikle en god tilbakemeldingskultur, som et viktig grunnlag for et trygt og robust fellesskap. I 2024 identifiserte vi behovet for å revitalisere dette arbeidet. Bakgrunnen var både tilveksten av mange nye medarbeidere og et generelt behov for å styrke forståelsen av formål og praktisk utøvelse av god tilbakemeldingskultur blant alle ansatte.

I mars 2025 gjennomførte tjenesten en HMS-dugnad med deltakelse fra samtlige ansatte for å revitalisere arbeidet med tilbakemeldingskultur. Med støtte fra OU-midler og andre tilgjengelige ressurser ble AFF engasjert for å utvikle og gjennomføre et helhetlig læringsløp. Dette gjennomføres gjennom en kombinasjon av fysiske samlinger, digital oppfølging via app og systematisk trening i trioer.

Et godt arbeidsmiljø er avgjørende for kvaliteten på tjenestene og for hvordan medarbeiderne har det på jobb. Barnevern et krevende fagfelt, og det psykososiale arbeidsmiljøet har stor betydning for både trivsel og stabilitet i tjenesten. Tall fra Statens arbeidsmiljøinstitutt (STAMI) viser at ansatte i barneverns- og sosialtjenester er særlig utsatt: 42 % opplever høye emosjonelle krav, 23 % rapporterer om hets eller trusler, 29 % opplever konflikter med brukere, og 16 % opplever rollekonflikt. Videre oppgir 22 % hodepine eller migrene knyttet til jobb, 20 % psykiske plager, og 34 % at de er psykisk utmattet etter arbeidstid. Dette er nasjonale tall, og det foreligger ikke tilsvarende lokale målinger for barnevernstjenesten i Lørenskog, men funnene oppleves som gjenkjennbare.

2025 var preget av omfattende og til dels uavklarte endringer i tjenesten. Våren var preget av usikkerhet knyttet til organisering, mens høsten bar preg av uklarhet rundt roller og kapasitet etter reduksjon med fire stillingshjemler. Frem til desember var det også usikkerhet knyttet til kommunens økonomiske situasjon og mulige konsekvenser for tilbudet til barn og unge. Denne vedvarende uroen har ledelsen arbeidet aktivt med å håndtere, men det er ingen tvil om at situasjonen har medført økt belastning for både ansatte og ledere, i en allerede krevende arbeidshverdag.

Per april 2026 gir ansatte uttrykk for at kapasiteten er presset, og at det er utfordrende å løse oppgavene på en måte som fullt ut ivaretar barn og familiers behov. Dette er en situasjon tjenesten tar på alvor og følger tett opp gjennom ulike tiltak. Samtidig er det grunn til bekymring dersom belastningen vedvarer over tid. Vedvarende høyt arbeidspress kan føre til økt slitasje, høyere turnover og redusert stabilitet, med risiko for at kvaliteten på hjelpen til barn, unge og deres familier svekkes.

Oppsummering av året

Sentrale trender og utfordringer i 2025

Overordnet sett har tjenesten god kontroll på drift, utviklingsarbeid og arbeidsmiljø.

Barnevernet mottar mange bekymringsmeldinger, og en del av disse gjelder samme barn. Videre er det en økning i antall gjennomførte undersøkelser, og en økning i barn under omsorg. Dette underbygger den opplevelsen ledere og ansatte i barnevernet har av at barna og familiene vi møter har mer sammensatte og komplekse vansker enn tidligere.

Dette er på et vis en ønsket utvikling – at barnevernet skal jobbe med de mest utsatte og sårbare barna og familiene. En må videre alltid gjøre vurderinger av om meldingsnivået i kommunen står i stil med bekymringene rundt barn og unges oppvekst. Barnevernstjenestens utadrettede arbeid er viktig i denne sammenhengen, for at alle som møter barn og unge i instanser og tjenester og som innbygger er trygge på hva de kan og bør gjøre når de er bekymret for et barn.

Et slikt «kjernebarnevern» har en klar rolle og oppgave i kommunen. Det kreves samtidig at tjenesten innehar barnevernsfaglig spisskompetanse, og har rammer som sikrer at man lykkes i å endre utsatte barn sin livs- og omsorgssituasjon.

Med nødvendige rammer menes:

- Kapasitet hos de ansatte for å utføre faglig forsvarlig arbeid for det enkelte barn
- Satsning på kompetanseutvikling hos de ansatte
- Tiltaksutvikling for målgruppene i barnevernet
- Strukturer for samhandling med andre og rom for at tjenesten kan drive aktivt utadrettet arbeid

Kapasitetsutfordringer i barnevernstjenesten

Med organisasjonsstrukturendringene i kommunen har tjenesten samlet sett mistet fire stillinger. Det har vært et nedtrekk i antall avdelingsledere, noe som har redusert lederkapasiteten i tjenesten. For å ivareta nødvendig faglig oppfølging av ansatte er fem barnevernskonsulenter nå tillagt fagveilederoppgaver, mot tre tidligere. Stillinger har videre stått ubesatt i perioder og det har vært noe langtidsfravær. Det har gitt færre hender til direkte arbeid med oppfølging av familier. Ansattes opplevelse av mangel på kapasitet er reell, også fordi tjenesten samlet sett har jobbet med flere saker og mer komplekse saker i 2025 enn i 2024.

Det stilles kontinuerlig nye krav til faglig forsvarlighet i barnevernet. Særlig innen oppfølging av barn som er under offentlig omsorg og bor i fosterhjem, er det pågående endringer og økte forventninger. Tjenesten har allerede omdisponert interne ressurser for å møte disse kravene, men har begrenset mulighet til ytterligere omstilling utover dette uten at det rammer andre deler av virksomheten.

Tjenesten arbeider samtidig aktivt med å søke eksterne midler, der det er mulig. Vi har etablert skolelos i barnevernstjenesten med prosjektmidler. Vi vil videre få ansatt en ny familieveileder som ledd i prosjektet en til en oppfølging gjennom prosjektmidler, der man kan øke bruken av UNIFY som barnevernstiltak. Dette er viktige tiltak knyttet til utsatt ungdom og tjenestens kapasitet.

Konkret jobbes det i tillegg med å se på hvordan man kan styrke tjenesten når det gjelder de minste barna og deres familier. Det er en viktig innsats som kan gjøres i barns tidlige liv, for å forebygge at de trenger mer omfattende og inngripende hjelp senere. Statsforvalter er blant annet opptatt av dette i sin kommunikasjon med barnevernstjenestene, der tilsyn

avdekker at ungdom som begår kriminalitet ofte har en barndom preget av vold, rus og omsorgssvikt. Tilsyn

Videre jobbes det med å kunne styrke omsorgsavdelingen ytterligere. Tallene viser at vi har flere barn under omsorg i 2025 enn tidligere. Det er et stort ansvar kommunen får når barnevernsnemnda beslutter at foreldre fratas omsorgen for sine barn for kortere eller lengre tid. Det er mange perspektiver og forhold som skal ivaretas av barnevernstjenesten for disse barna: det skal arbeides aktivt for tilbakeføring, det skal gjennomføres samvær mellom barn og foreldre, foreldre skal ivaretas, og barna og fosterforeldrene skal følges tett opp.

Nøkkeltall

Statsforvalter har i oppgave å følge nøye med på alle velferdsområder kommunene har ansvar for. De gir årlig en vurdering til den enkelte barnevernstjeneste med informasjon om nøkkeltall og anbefalinger til fokusområder. Statsforvalters tilbakemelding til tjenesten for 2025 viser samlet sett god kontroll på sentrale faktorer som stillinger, behandling av meldinger og undersøkelser, planer, evaluering, oppfølging og tilsyn av fosterhjem og akuttplasseringer.

Statsforvalter har i dialog med Bufdir identifisert flere feilkilder og mangler ved overgangen til nye fagsystem. Barnevernstjenesten har fulgt opp dette og følger med på egne nøkkeltall og kvalitetssikrer disse.

Meldinger, undersøkelser og tiltak – frister og krav

Barnevernstjenesten har ikke rapport om fristbrudd når det gjelder behandling av meldinger i 2025.

Barnevernstjenesten henla 15% av meldinger i nye saker mottatt første halvår 2025 og 20% av meldinger i nye saker andre halvår 2025. Landsgjennomsnittet for henleggelse av meldinger i nye saker for 2025 var 28%.

Barnevernstjenesten henla 69 % av alle undersøkelsene i første halvår 2025 og 66 % av undersøkelsene i andre halvår 2025. Henleggelsesprosenten for landet i 2025 var 65 %. En del av disse henleggelsene handler om at familien ikke ønsker å benytte seg av barnevernets hjelp og takker nei til tiltak.

Det er sendt fire beslutninger om utvidet frist fra barnevernstjenesten i 2024 til Statsforvalteren, som alle er godkjent.

Barnevernstjenesten har tiltaksplaner i 92 % av hjelpetiltakssakene for første halvår 2025 og i 94 % av sakene for andre halvår 2025. 91 % av hjelpetiltakssakene med varighet over tre måneder er evaluert i første og andre halvår 2025. I andre halvår er 78 % av sakene evaluert. De fleste barn under omsorg har omsorgsplaner, og det foretas en årlig gjennomgang av fosterhjemsplasseringen.

Tjenesten har kontinuerlig fokus på at vi innfrir formelle krav i arbeidet for barn med tiltak med opprettelse av planer og evaluering for både hjelpetiltak og omsorgstiltak.

Vedtak, klager og tilsyn

Barnevernstjenesten fattet ca. 740 vedtak i 2025, sammenlignet med rundt 690 vedtak i 2024. Økningen kan blant annet forklares med at tjenesten mottak flere bekymringsmeldinger i 2025 enn året før. Samtidig har det vært en nedgang i antall meldinger som henlegges uten undersøkelse. Alle undersøkelser avsluttes med vedtak.

Barnevernstjenesten mottok totalt 15 klager i 2025.

Statsforvalteren behandlet fire klager på vedtak i 2025. I to saker fikk klager ikke medhold, og vedtaket ble stadfestet. I de to andre sakene ble vedtaket opphevet og sendt tilbake for ny behandling.

Statsforvalteren behandlet fem tilsynssaker i 2025. Samtlige saker ble avsluttet med råd og veiledning til klager, eller at ved at klagen ble oversendt barnevernstjenestens for oppfølging.

De resterende klagene ble behandlet av barnevernstjenesten i dialog med klager. I to saker fikk klager medhold. I fire saker ble klagen vurdert å være et ønske om å gi tilbakemelding, og partene ble enige om å ikke gå videre med saken.

Saker til barnevern- og helsenemnda

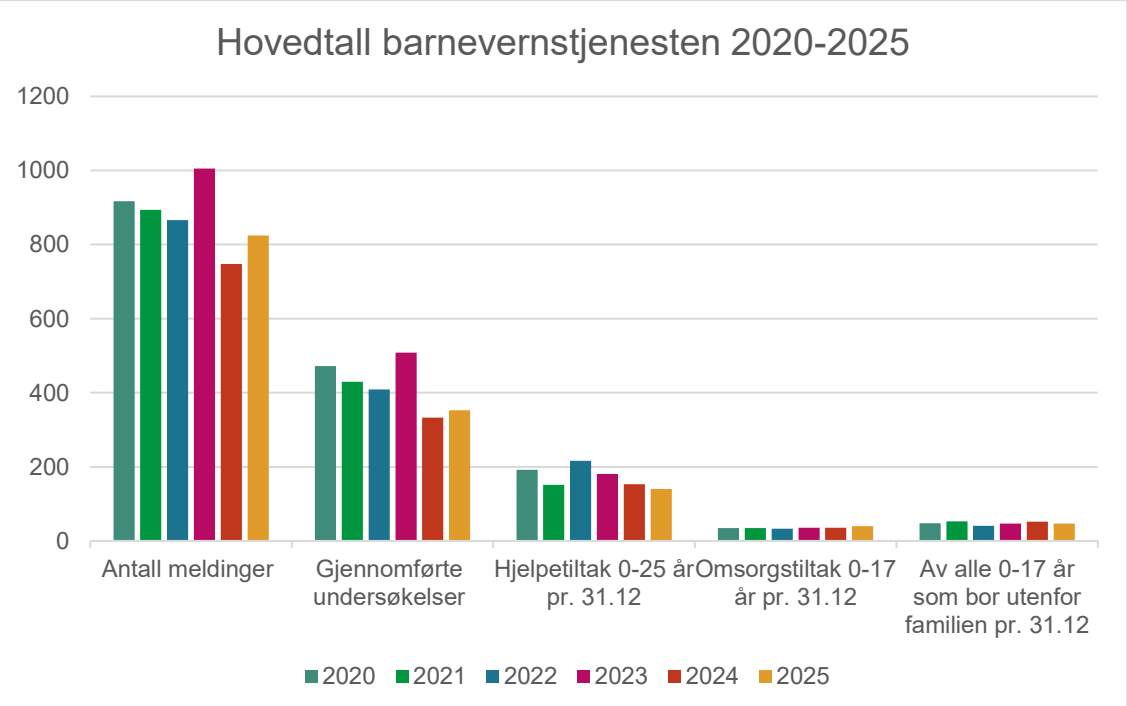
Det ble fremmet seks saker om omsorgsovertakelse for barnevern- og helsenemnda i 2025. To av sakene omfattet søsken. Dette er en økning på fire saker sammenlignet med 2024. Barnevernstjenesten fikk medhold i samtlige saker og overtok omsorgen.

Det er fattet seks vedtak om akuttplassering i 2025, som er noe færre enn i 2024. Barnevernsvakta fatter vedtak i tilfeller der plassering skjer utenfor barnevernstjenestens åpningstid, og barnevernstjenesten overtar deretter oppfølgingen.

Tjenesten jobber systematisk for å finne alternative løsninger til akutt flytting av barn, og lykkes i økende grad med å mobilisere slekt og nettverk.

Det er et krav om å vurdere slekt og nettverk når barn har behov for midlertidig eller varig plassering, inkludert ved behov for fosterhjem. Tall for 2025 er ennå ikke tilgjengelige, men i 2024 ble 44,9 % av barna plassert i slekt og nettverk. Landsgjennomsnittet ligger på litt over 40,3 %. Dette viser en positiv utvikling med økt bruk av slekts- og nettverksplasseringer sammenlignet med tidligere år.

Hovedtall for perioden 2020-2025



Tabell 1

Fra en markant nedgang i meldinger fra 2023 til 2024, var det en økning på 10 % fra 2024 til 2025. Nedgangen ble problematisert i fjorårets tilstandsrapport, og det er fortsatt behov for å ha fokus på om barnevernstjenesten mottar de riktige meldingene.

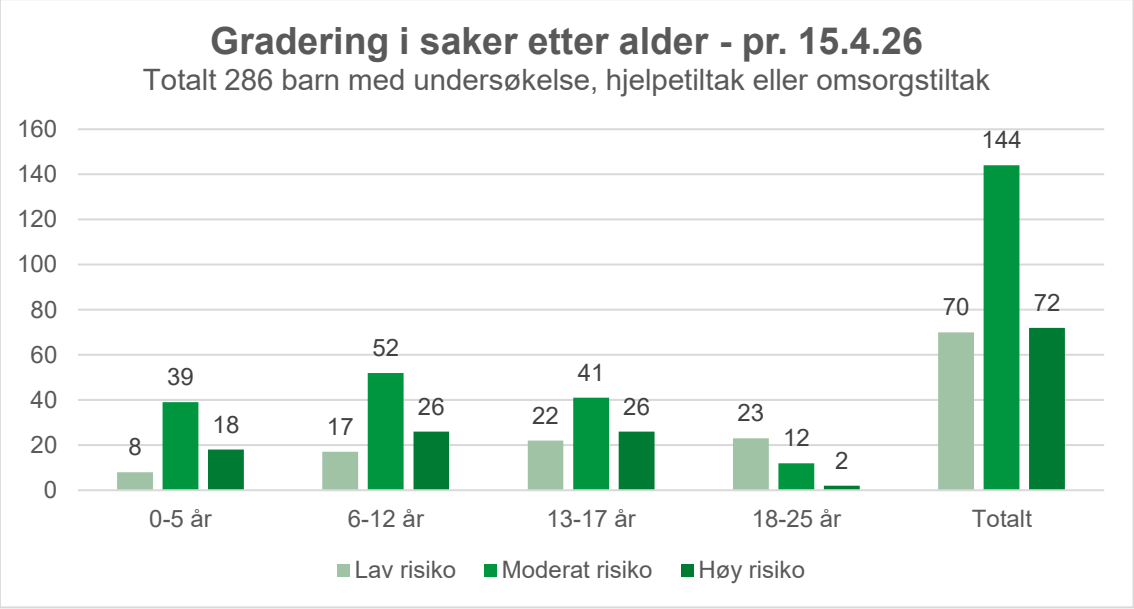
Det er en økning i gjennomførte undersøkelser fra 333 i 2024 til 353 i 2025. Dette er en prosentvis økning på 6.

Det er en nedgang i antall barn med hjelpetiltak fra 153 til 140 pr. 31.12 fra 2024 til 2025. Det er en prosentvis nedgang på 8,5.

Antall barn som er under offentlig omsorg (0-17 år) har hatt en økning fra 36 barn i 2024 til 40 i 2025. Dette er en prosentvis økning på 11,11.

Antall barn mellom 0-17 år som pr. 31.12 er plassert (inkluderer barn under omsorg og barn med hjelpetiltak som bor i fosterhjem, hybel eller institusjon) er samlet sett redusert fra 52 i 2024 til 47 i 2025. Det er en prosentvis nedgang på 9,6. Det var en liten nedgang i akuttplasseringer fra 2024 til 2025.

Det er pr. 31.12.25 35 ungdommer mellom 18-24 år som mottar hjelpetiltak etter fylte 18 år. Hovedparten av disse er 18, 19 eller 20 år. Det er bare barn som har hatt tiltak i barnevernet – enten omsorgstiltak eller hjelpetiltak – som kan motta ettervernstiltak.



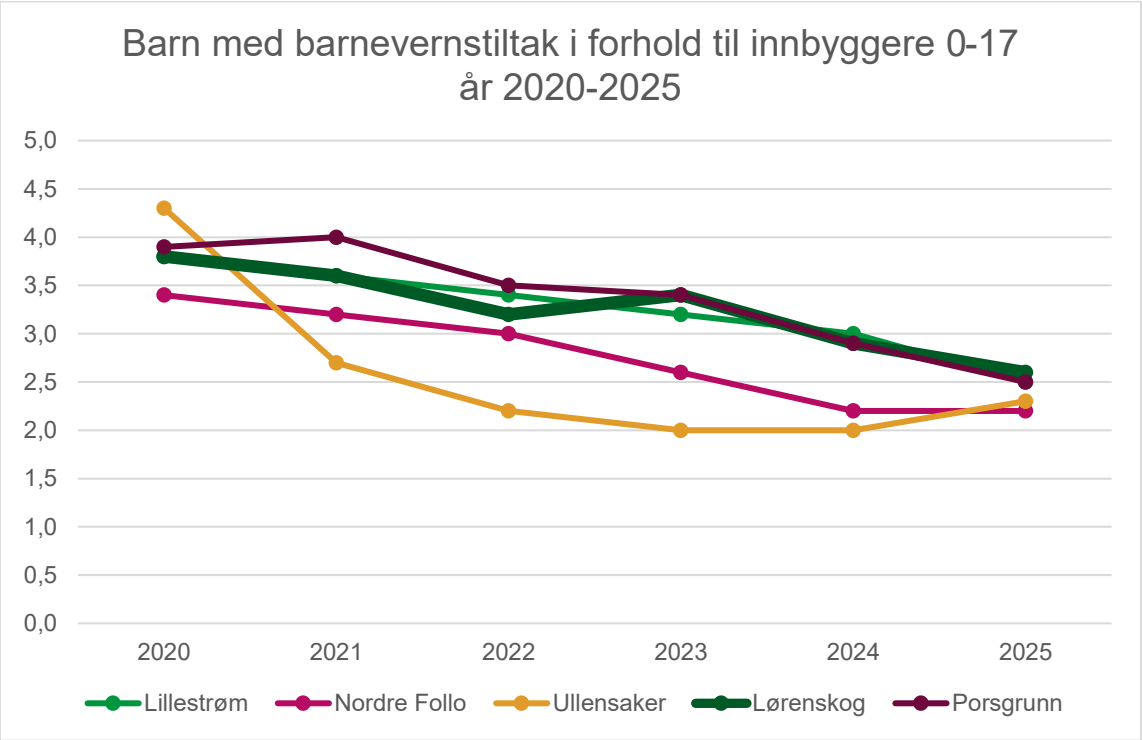
Tabell 2

Tjenesten graderer saker etter alvorlighetsgrad fra bekymringsmeldingen kommer inn og jevnlig i saksforløpet. Dette er for å kunne vurdere riktig innsats og intensitet i oppfølgingen av barn og familier.

Det er positivt om situasjonen til barn under omsorg eller de som mottar hjelpetiltak etter fylte 18 år er vurdert å ha lav risiko. Det er et uttrykk for at deres situasjon er stabil og at de får den bistand de er i behov av. Når det gjelder situasjonen ved mottak av bekymringsmelding, i undersøkelsesfasen og ved hjelpetiltak, er det naturlig at det er vurdert høyere alvorlighetsgrad for livs- og omsorgssituasjonen for barna og familiene – noe som barnevernstjenesten sin innsats jo skal bidra til å endre.

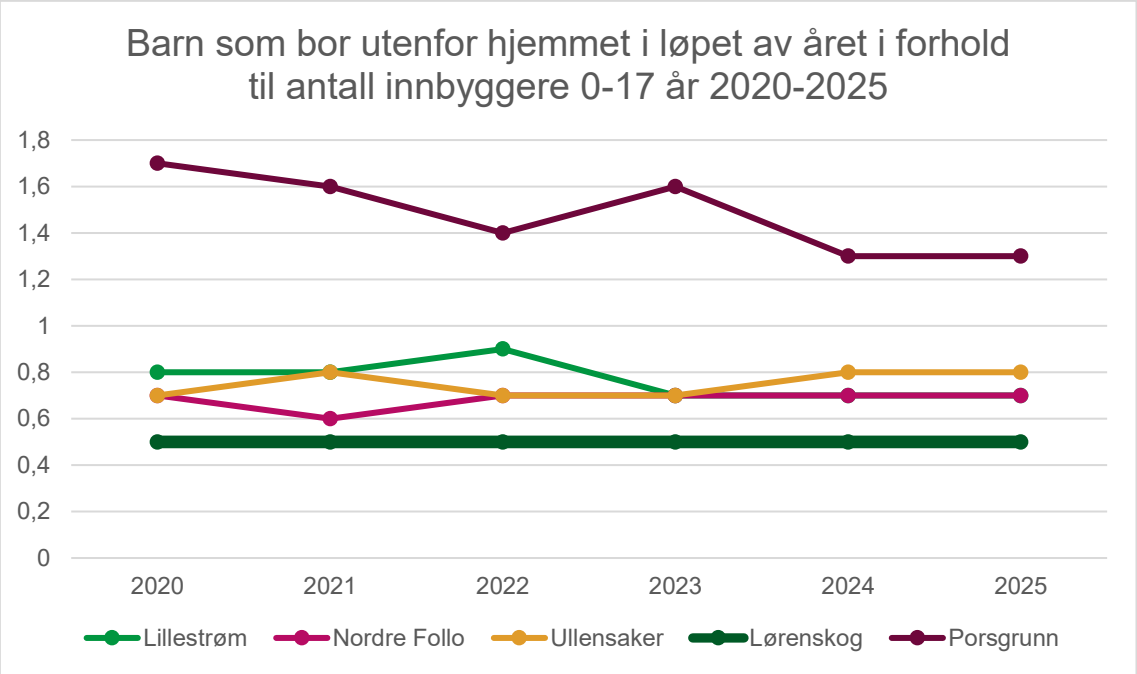
Utviklingstrekk

Nedenfor følger tabeller med oversikt over ulike deler av barnevernets virksomhet sammenlignet med andre kommuner og landsgjennomsnitt. Vi sammenligner oss med Ullensaker og Porsgrunn (i samme KOSTRA-gruppe som Lørenskog) og Nordre Follo og Lillestrøm. Alle tabeller er kommentert under tabellen. Tallene er hentet fra kommunemonitor for barnevern.



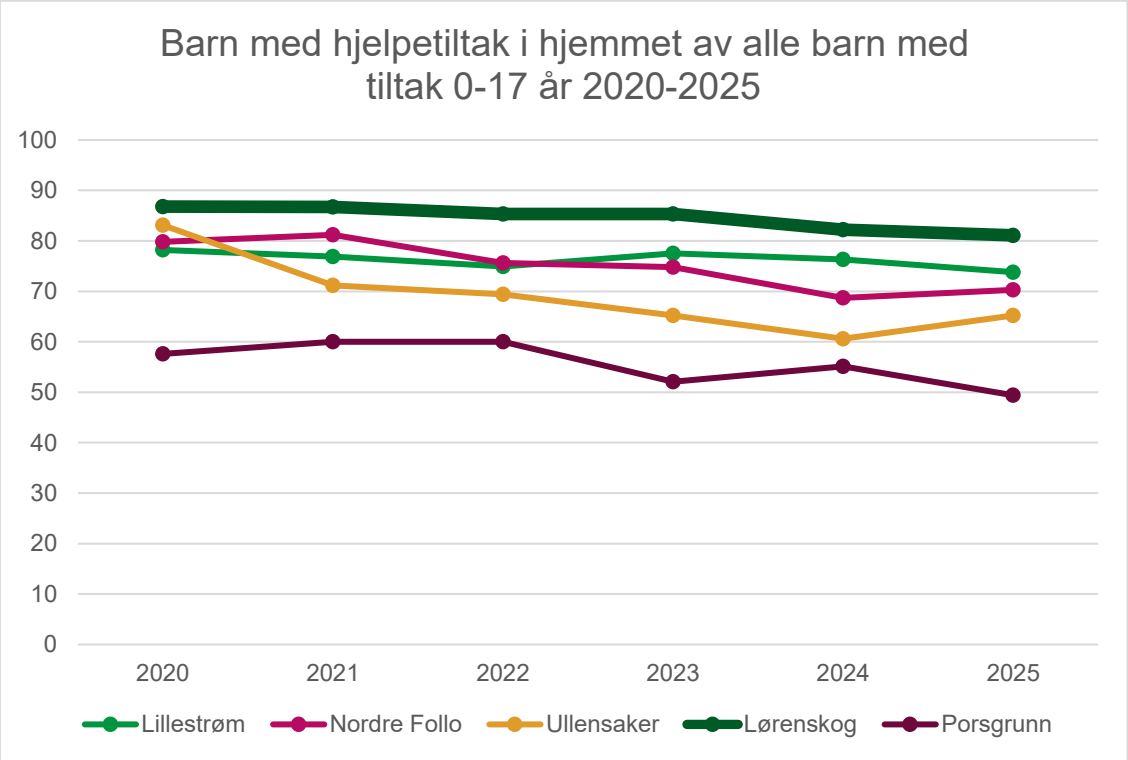
Tabell 3

Med barn med barnevernstiltak menes barn med hjelpetiltak eller omsorgstiltak. Lørenskogs andel er 2,6 % i 2025, landsgjennomsnittet er på 3,1 % (samme som 2024). Det er en nasjonal trend at flere kommuner har færre barn med barnevernstiltak. Lørenskog, Lillestrøm og Porsgrunn har hatt samme nedadgående utvikling de siste tre årene.



Tabell 4

Lørenskog ligger lavt med antall barn som i kortere eller lengre tid bor utenfor hjemmet i løpet av året, med 0,5 % av alle innbyggere mellom 0-17 år i 2025. Landsgjennomsnittet er på 0,9 %, det samme som i 2024. Dette er en stabil profil selv om vi det siste året har sett en økning i mer alvorlige saker og flere barn under omsorg.



Tabell 5

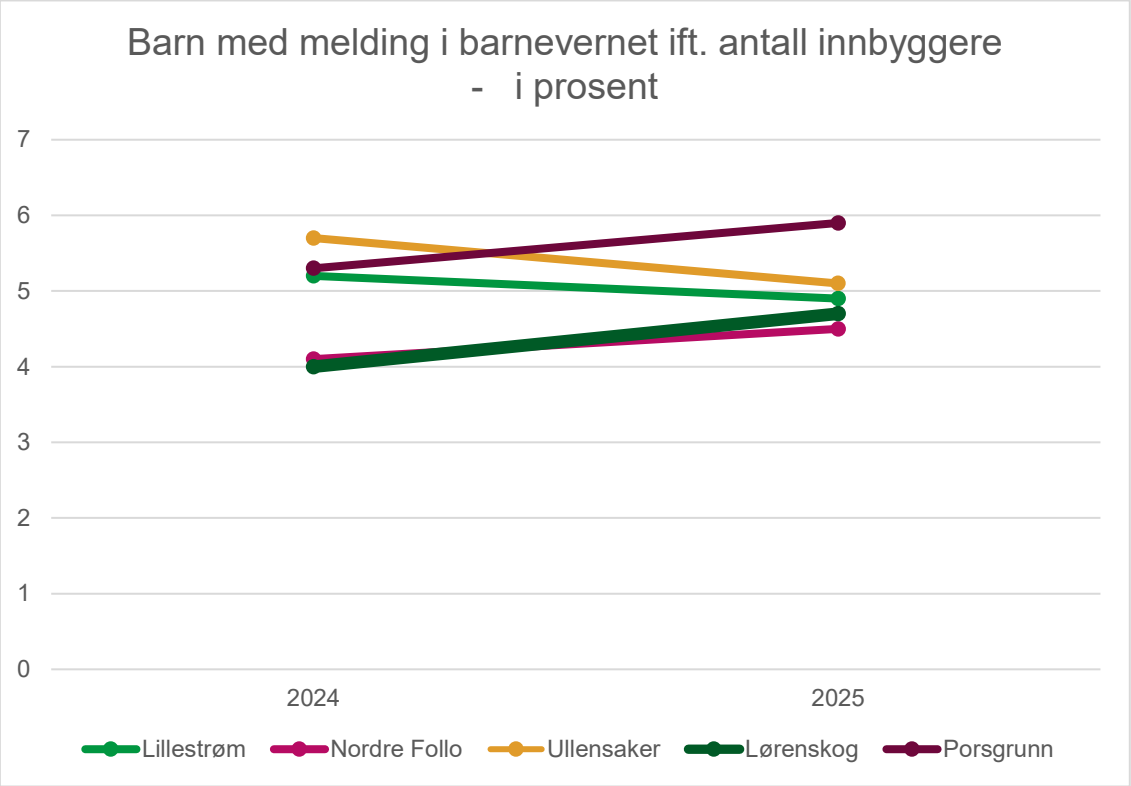
Andel barn med hjelpetiltak i hjemmet mellom 0-17 år er på 81,1 % i 2025 (82,2 % i 2024) for Lørenskog. Det gikk ned 3,1 % fra 2023-2024, og har gått ned 1,1 % fra 2024-2025. Landsgjennomsnittet på barn med hjelpetiltak ligger på 72,6 % (70,6 % i 2024).

Andelen barn mellom 0-17 år som mottar barnevernstiltak og bor utenfor hjemmet enten i fosterhjem, institusjon eller bolig med oppfølging er da på 18,9 % (17,8 % i 2024).

Andelen barn under omsorg eller som bor utenfor hjemmet går opp når det er færre barn med hjelpetiltak hjemme. Antallet barn mellom 0-17 år med hjelpetiltak pr. i løpet av 2024 var 245, mot 227 i 2025. Antallet barn mellom 0-17 år som bodde utenfor hjemmet i løpet av 2024 var 53, og det samme gjaldt for 2025.

Merk at tallene i tabell 5 tar utgangpunkt i barn mellom 0-17 år med barnevernstiltak, mens tabell 4 tar utgangspunkt i antall innbyggere i kommunen mellom 0-17 år.

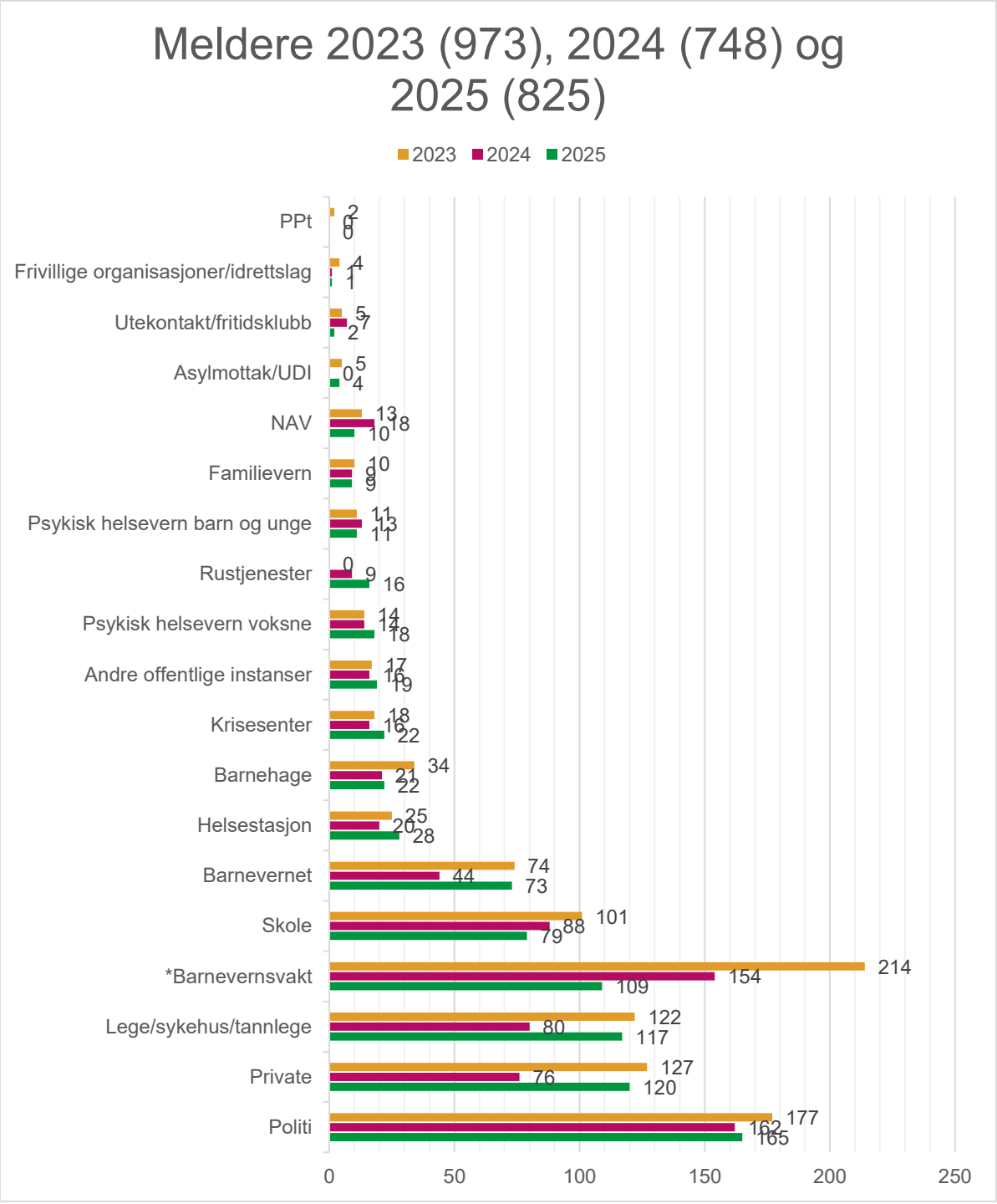
Bekymringsmeldinger for barn og unge



Tabell 6

Tabellen over viser barn med melding der meldingen er konkludert som henlagt eller gått til undersøkelse (det finnes ikke sammenlignbare tall fra før 2024). Meldinger som kommer på barn med allerede pågående barnevernssaker, er ikke tatt med i denne tabellen. Prosenandelen for Lørenskog er 4,7, det samme som landsgjennomsnittet i både 2024 og 2025.

Det var en markant nedgang i antall meldinger fra 2023 til 2024 – fra 1005 i 2023 til 748 i 2024 for Lørenskog. I 2025 fikk vi 825 meldinger, et tall som inkluderer alle meldinger, også i pågående saker. Det betyr at det har vært en oppgang fra 2024 til 2025 på over 10 % på. Litt under halvparten av meldingene i 2025 gjelder barn som allerede er i kontakt med barnevernstjenesten. Tabell 6 viser at det er økning i bekymringsmeldinger på 0,7 % fra 2024 til 2025 ut fra antall innbyggere, på barn som ikke er i kontakt med barnevernet.



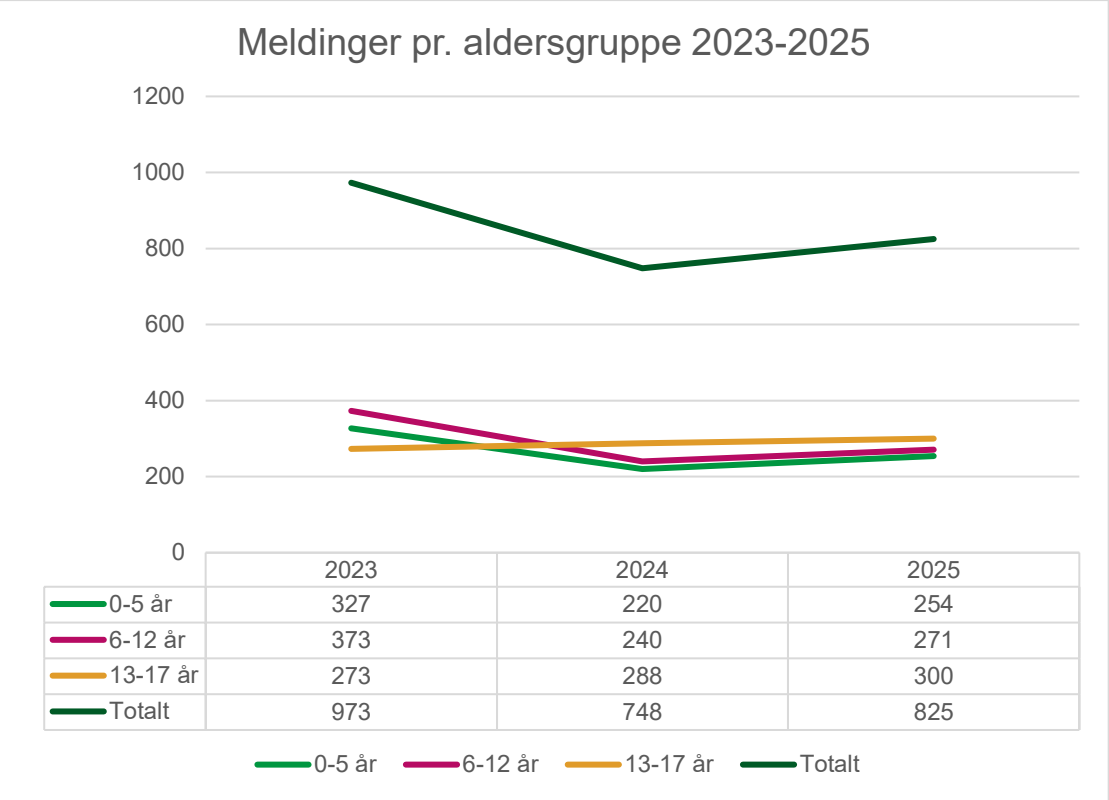
Tabell 7

*Barnevernsvaktas høye tall i 2023 er ikke sammenlignbart med tallene for 2024 og 2025 på grunn av endring i føringer for hva som registreres som bekymringsmelding.

De fleste meldingene kommer fra offentlige instanser. Ca. 15 % av bekymringsmeldingene kommer fra private som er aktører i barnets nettverk, i hovedsak foreldre selv.

De største endringene fra 2024 til 2025 er at det er flere private som melder, at lege og sykehus melder mer, at barnevernet selv melder mer og at helsestasjonstjenesten melder mer. De øvrige svingningene er ikke like markante.

Det var et stort fall av meldinger fra barnehage fra 2023 til 2024. Antall meldinger i 2025 er så å si likt som i 2024. Når det gjelder skole, så var det også en markant nedgang fra 2023-2024, og fra 2024-2025.

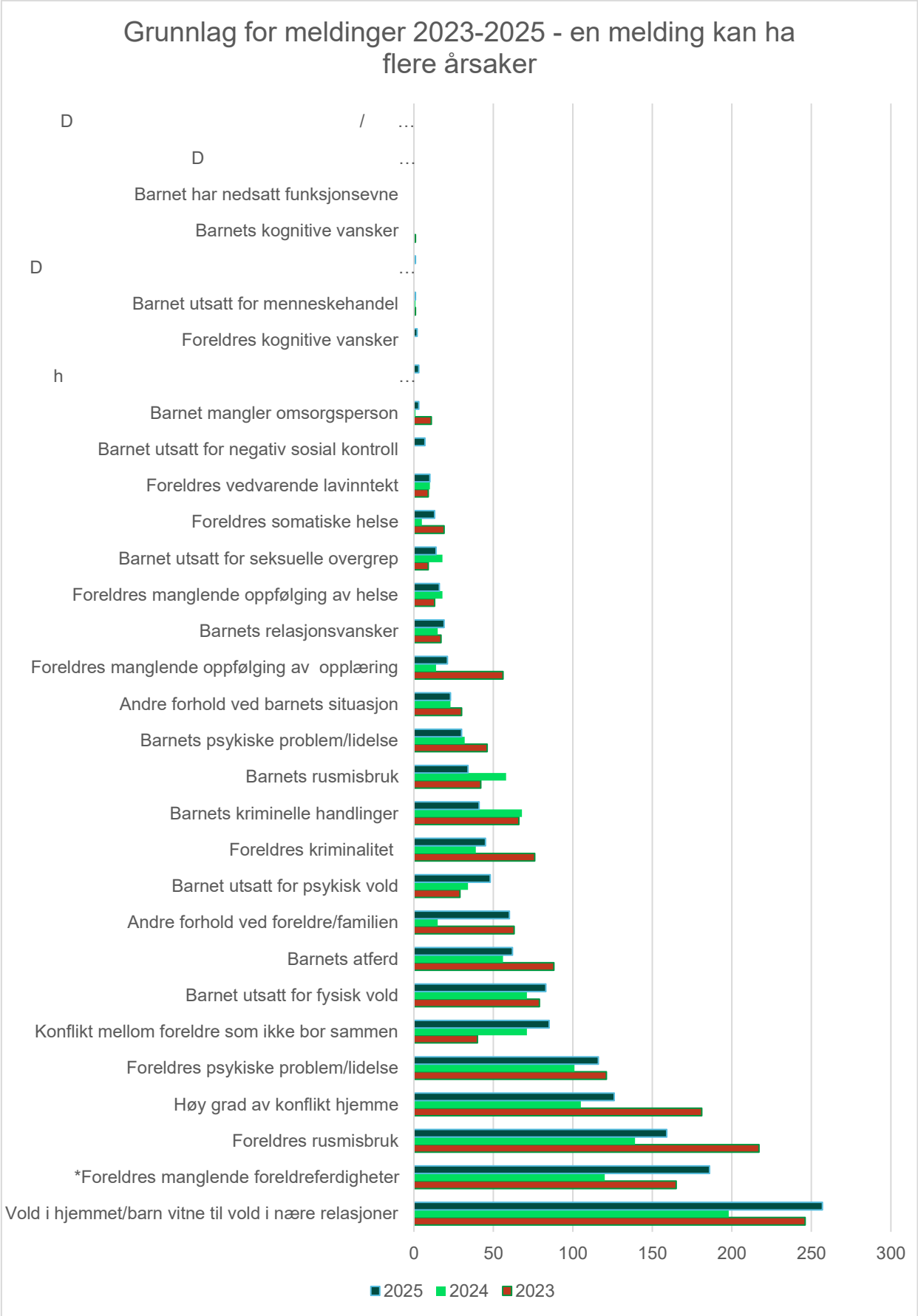


	2023	2024	2025
0-5 år	327	220	254
6-12 år	373	240	271
13-17 år	273	288	300
Totalt	973	748	825

Tabell 8

Gruppa med de minste barna har den største økningen fra 2024 til 2025, på 15,45 %. Det kom 254 meldinger på barn mellom 0-5 år i 2025. Av disse var 122 meldinger på barn mellom 0-2 år, og 7 meldinger på ufødte barn (et barn kan ha fått flere meldinger).

Fortsatt ligger man relativt sett mye lavere enn i 2023, selv om antall meldinger har økt fra 2024 til 2025. Gruppa som har hatt økning fra 2023 er de mellom 13-17 år, mens man ligger godt under 2023-nivå for de andre aldersgruppene.


Grunnlag for meldinger 2023-2025 - en melding kan ha flere årsaker
D / …
D …
Barnet har nedsatt funksjonsevne
Barnets kognitive vansker
D …
Barnet utsatt for menneskehandel
Foreldres kognitive vansker
h …
Barnet mangler omsorgsperson
Barnet utsatt for negativ sosial kontroll
Foreldres vedvarende lavinntekt
Foreldres somatiske helse
Barnet utsatt for seksuelle overgrep
Foreldres manglende oppfølging av helse
Barnets relasjonsvansker
Foreldres manglende oppfølging av opplæring
Andre forhold ved barnets situasjon
Barnets psykiske problem/lidelse
Barnets rusmisbruk
Barnets kriminelle handlinger
Foreldres kriminalitet
Barnet utsatt for psykisk vold
Andre forhold ved foreldre/familien
Barnets atferd
Barnet utsatt for fysisk vold
Konflikt mellom foreldre som ikke bor sammen
Foreldres psykiske problem/lidelse
Høy grad av konflikt hjemme
Foreldres rusmisbruk
*Foreldres manglende foreldreferdigheter
Vold i hjemmet/barn vitne til vold i nære relasjoner
0
50
100
150
200
250
300
2025
2024
2023

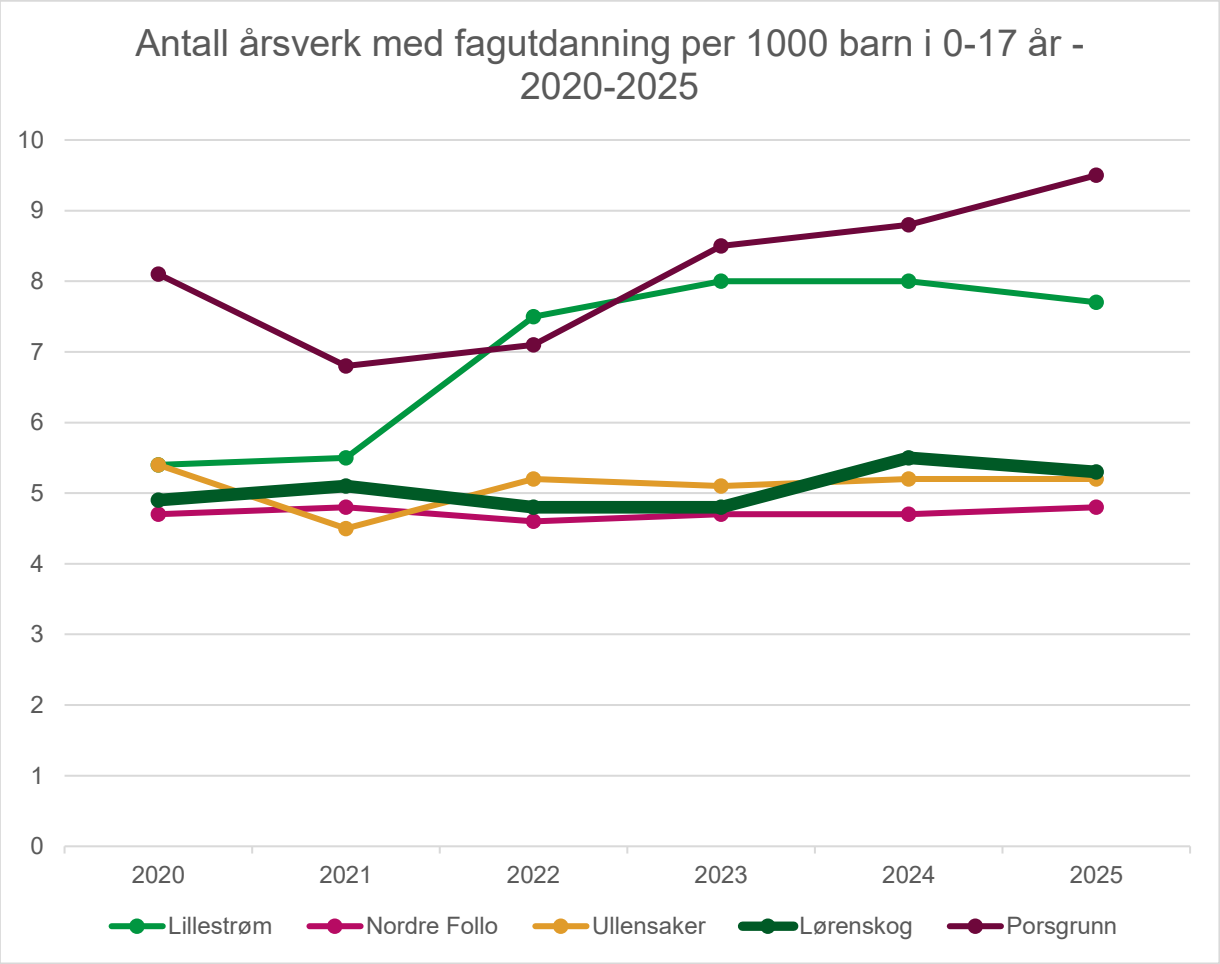
Tabell 9

*Foreldres manglende foreldreferdigheter = mangel på grunnleggende omsorg, beskyttelse, stimulering og regulering, sensitivitet og følelsesmessig tilgjengelighet

Ovenfor vises hovedårsaker for at meldinger sendes barnevernet. Ofte kan en melding ha flere årsaker. Kategorier som innebærer vold og konflikt utgjør et samlet antall på over 40 % av alle de ca. 1500 saksgrunnlagene for meldingene i 2025. Dette er dermed noe som forekommer i veldig mange av familiene barnevernet er i kontakt med.

Kvalitet og utgifter

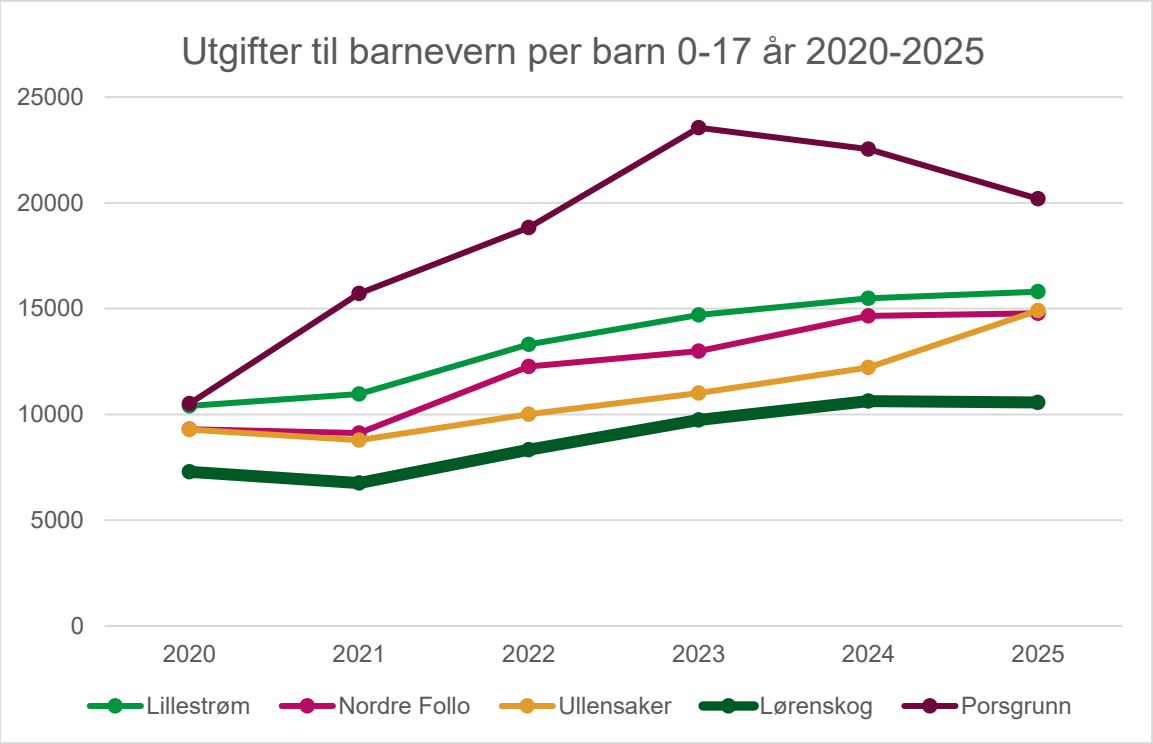
De neste tabellene viser utgifter til barnevern knyttet til barnebefolkning og barnevernpopulasjonen. Tallene er hentet fra kommunemonitor for barnevern. Det er de samme tallene som ligger til grunn i Framsikt.



Tabell 10

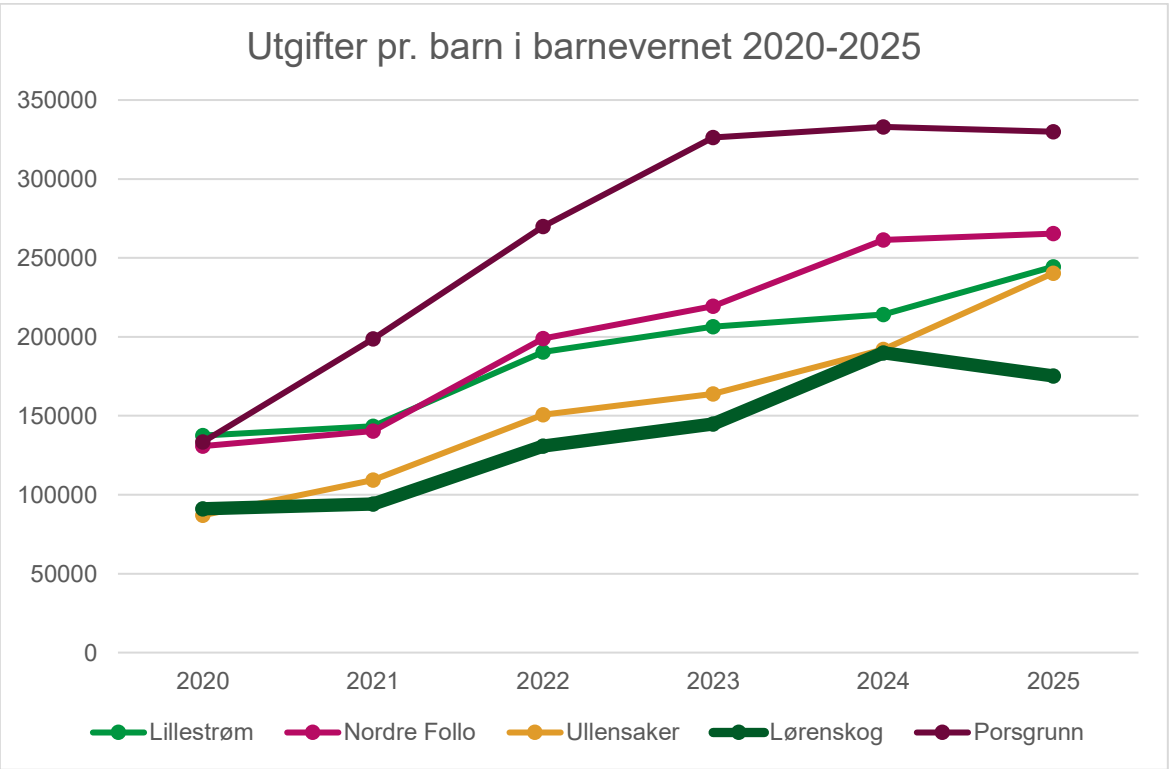
Denne tabellen regnes med utgangspunkt i antall stillinger i barnevernet og barnebefolkningen. Antall barn og unge i kommunen er stadig økende, og det kan ha bidratt til at det er en liten nedgang i antall årsverk pr. barn. Samtidig mistet barnevernstjenesten årsverk i 2025 som kan ha slått inn, et nedtrekk som vil bli tydeligere i 2026 når stillingene faktisk blir borte.

Barnevernstjenesten ligger relativt lavt på landsbasis med 5,3 årsverk pr. 1000 innbygger mellom 0-17 år i 2025, mot 5,5 årsverk i 2024. Tallet er 5,9 årsverk (5,7 i 2023) på landsbasis.



Tabell 11

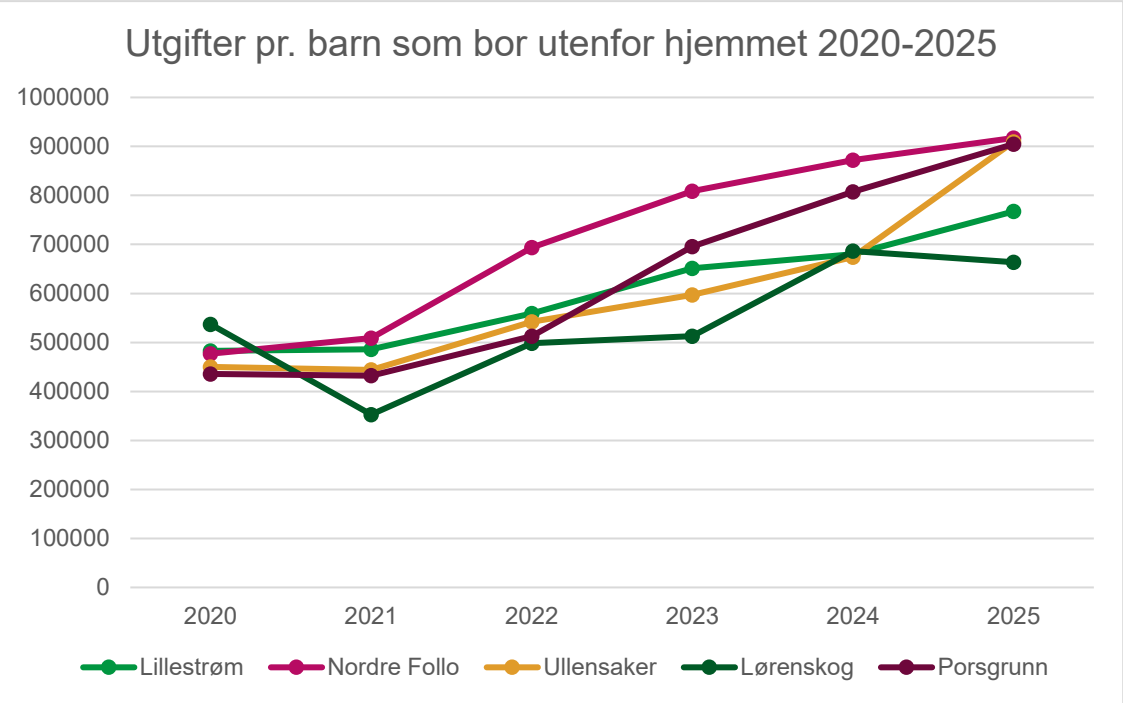
Barnevernstjenesten ligger blant de laveste i landet på denne indikatoren, 10 569 kroner i 2025. Det er etter noen år med en oppgang en liten nedgang fra 2024-2025. Snittet på landsbasis er 16 330 kroner, og Lørenskog ligger nå ca. 6000 kroner under landsgjennomsnittet mot ca. 5000 kroner i 2024.



Tabell 12

Barnevernstjenesten har ligget blant de laveste i landet i mange år også på denne indikatoren. I dette tallet inngår driftsutgifter til samtlige funksjoner. Tallene for 2025 viser en nedgang på 13 647 kroner pr. barn, fra 189 900 kroner i 2024 til 176 253 i 2025. Snittet på landsbasis i 2025 er 245 581 (opp ca. 10 000 fra 2024).

Oppgangen fra 2023 til 2024 ble forklart med at barnevernstjenesten hadde noen flere barn som måtte bo kortere eller lengre tid utenfor hjemmet enn tidligere, sammen med den generelle prisstigningen. Opphold i barnevernsinstitusjon eller beredskapshjem er svært kostnadskrevende. Nedgangen fra 2024 til 2025 kan forklares med at vi har hatt et sterkt fokus på økonomi og skåret ned på mange ting, inkludert tiltak som kan tilbys barn og familier. Videre har vi hatt et nedtrekk i stillinger.

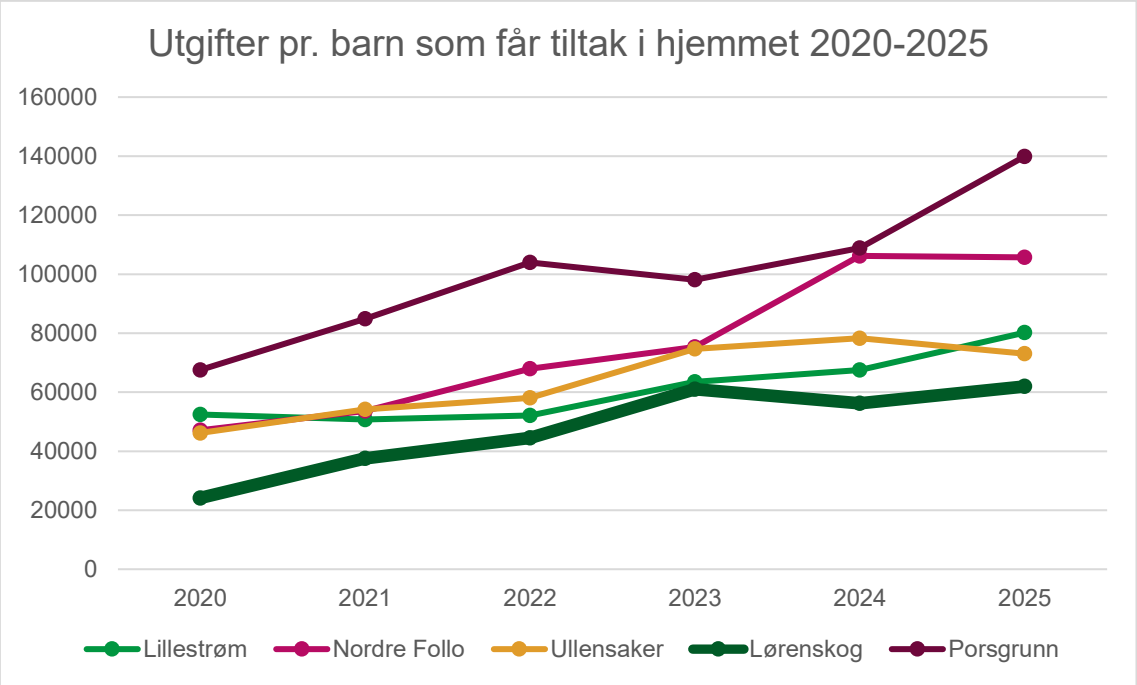


Tabell 3 - Brutto driftsutgifter: kommunens totale driftsutgifter knyttet til funksjon 252.

På denne indikatoren har barnevernstjenesten vært stigende, men går ned med 22 692 kroner fra 2024 til 2025, til 663 742 kroner. Landsgjennomsnittet ligger på 721 790 i 2025 (632 476 i 2024), og har økt med om lag 90 000 kroner.

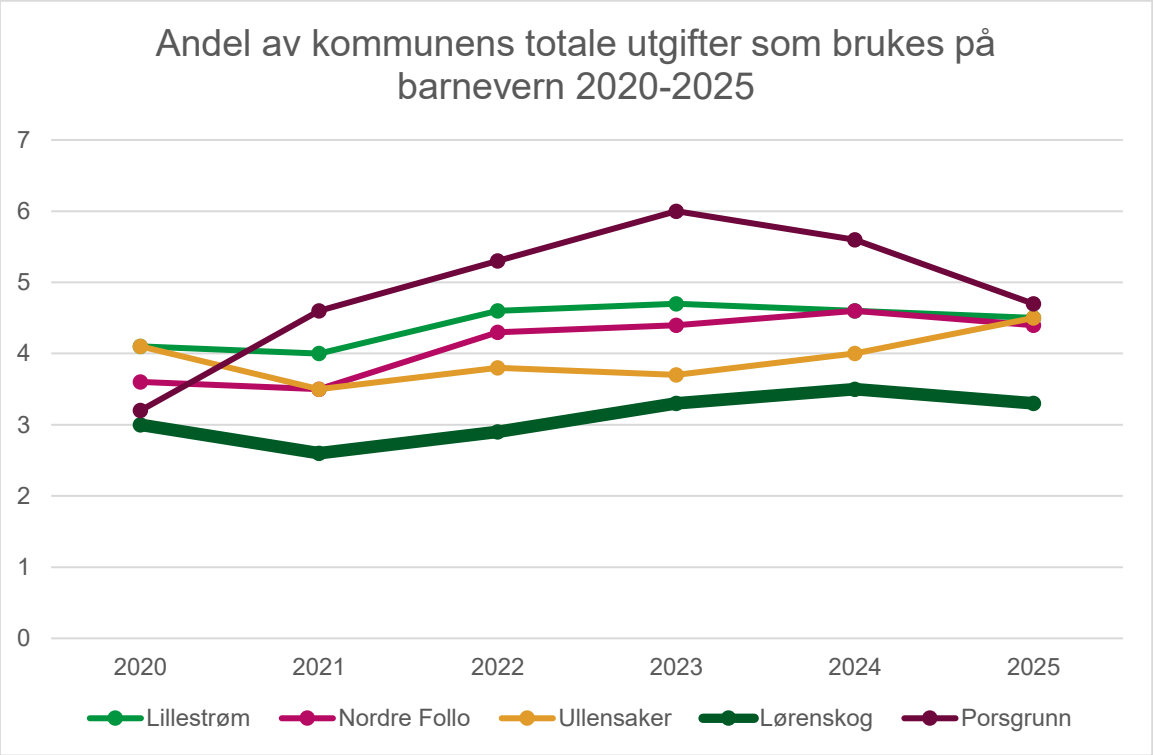
Økningen fra 2023 til 2024 på om lag 170 000 kroner ble blant annet forklart med prisstigning. Videre at tabellen viser at tallene kan svinge stort fra år til år. Dette handler oftest om at det er kostbart dersom flere barn bor på institusjon, og et høyere antall barn som bor utenfor hjemmet enkelte år. Vi hadde dobbelt så mange i barnevernsinstitusjon i kortere eller lengre tid i 2024 enn i 2023. Videre at det er kostbart å gi et godt og riktig tilbud til barn med store sammensatte og omfattende behov som bor utenfor hjemmet. Både fordi det koster mer for fosterhjemmet, men også fordi vi i noen tilfeller må bruke private aktører da Bufetat ikke stiller opp med relevante tilbud, i tillegg til øvrig innsats.

Årsaken til at vi har en nedgang på denne indikatoren kan handle om at vi har hatt et sterkt fokus på økonomi og skåret ned på mange ting, inkludert kostnader knyttet til oppfølging av barn og foreldre.



Tabell 144 - Brutto driftsutgifter: kommunens totale driftsutgifter knyttet til funksjon 251.

Utgifter pr. barn med tiltak i hjemmet har gått opp med 5654 kroner fra 2024 til 2025. Det gjør at nivået i 2025 er det samme som i 2023. Lørenskog er på 61 930 i 2025, og landsgjennomsnittet er på 70 346 kroner (71 488 kroner i 2024). Vi er fortsatt i det nedre sjiktet på landsbasis.



Tabell 165 - Netto driftsutgifter som går til barnevern i prosent av de totale netto driftsutgiftene.

Samlet sett ligger Lørenskog kommune definitivt i det nedre sjiktet på landsbasis knyttet til andel som brukes til barnevern av kommunens totale utgifter. I 2025 ligger den på 3,3 % mot 3,5 % i 2024. Landsgjennomsnittet ligger på 3,8 %, det samme som i 2024.

Som tabellene over viser så har Lørenskog barnevernstjeneste over tid vært en svært kostnadseffektiv tjeneste.

Økonomi

Budsjettrammen for barnevernstjenesten i 2025 var opprinnelig 96,1 millioner kroner. Revidert budsjett ble fastsatt til 97,1 millioner kroner. Regnskapet for 2025 viser samlede utgifter på 114,9 millioner kroner, noe som gir et merforbruk på 17,8 millioner kroner, tilsvarende 18,3 % over revidert budsjett.

KOSTRA-tallene viser at Lørenskog kommune over tid har hatt et lavt samlet kostnadsnivå innen barnevern sammenlignet med kommunegruppen og landsgjennomsnittet. Merforbruket i 2025 forklares i hovedsak av enkeltsaker med svært høye kostnader, særlig knyttet til institusjonsplasseringer og tiltak for ungdom med omfattende behov. Dette gir store utslag i en ellers kostnadseffektiv tjeneste.

Merforbruket må ses i sammenheng med en utvikling der barnevernstjenesten over tid har erfart en økning av barn og familier med sammensatte og komplekse vansker. Flere barn og unge har behov for tiltak med høy intensitet og kostnad, herunder fosterhjem, institusjonsplasseringer og omfattende hjelpetiltak i hjemmet. Slike enkeltsaker gir betydelige økonomiske utslag innenfor en tjeneste med relativt stramme rammer.

Utviklingstrekk i samfunnet kan bidra til at barn og familier kommer senere inn i hjelpeapparatet, noe som kan føre til behov for mer omfattende og kostnadskrevende tiltak når barnevernstjenesten først blir involvert. Videre har kommunens satsing på ungdom bidratt til å avdekke flere ungdommer med sammensatte og omfattende hjelpebehov. Dette har blant annet medført flere og mer kostnadskrevende institusjonsplasseringer, og har hatt stor innvirkning på utgiftene til hjelpetiltak, der UNIFY er et viktig tiltak.

I tillegg har barnevernstjenesten hatt økte kostnader knyttet til drift, herunder lønn. Økningen i lønnskostnader er blant annet knyttet til styrket kompetanse i tjenesten, herunder ansatte som har gjennomført videreutdanning og mastergrad. Dette vurderes som et nødvendig tiltak for å sikre faglig kvalitet, forsvarlighet og bærekraft i tjenesten over tid. KOSTRA-tallene indikerer at merforbruket ikke kan forklares med et høyt bemanningsnivå, men i hovedsak knytter seg til økte tiltaksutgifter.

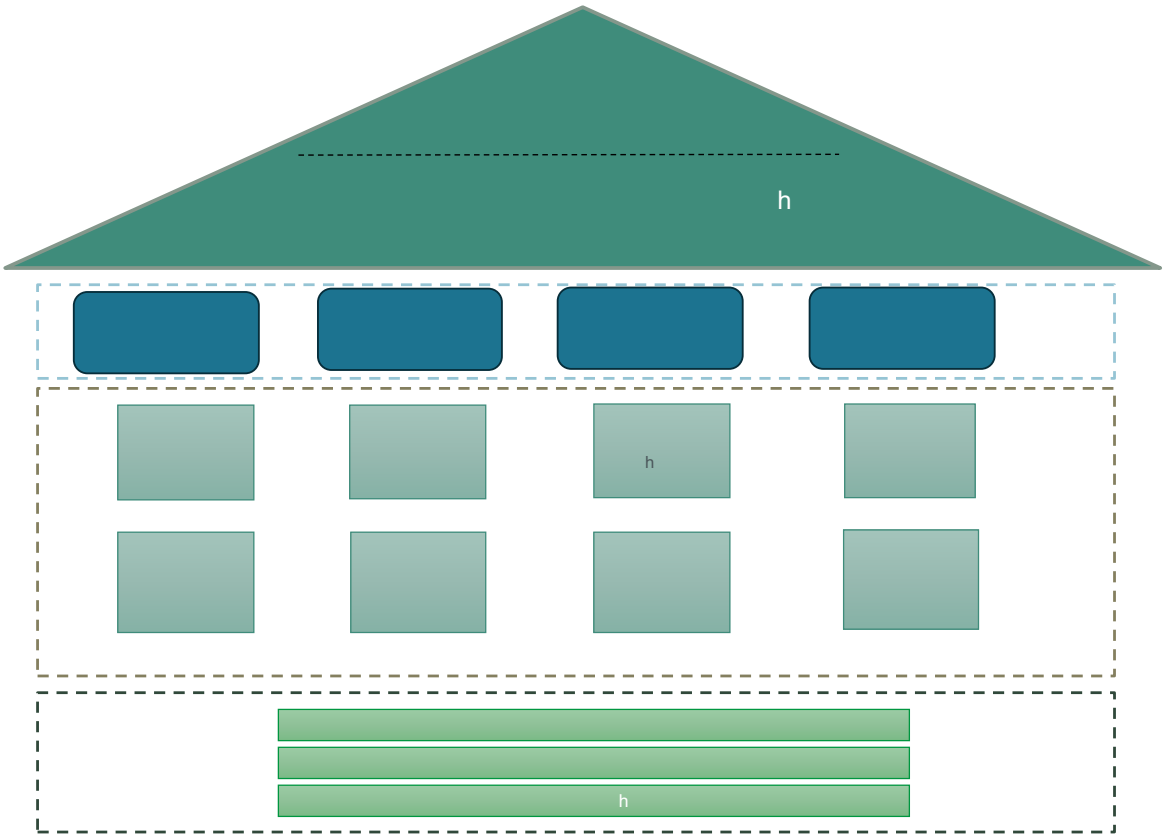
Samlet sett kan merforbruket forklares med en kombinasjon av økt kompleksitet i sakene, høye kostnader knyttet til hjelpetiltak og plasseringstiltak og begrenset forutsigbarhet i tjenestens oppdrag. For 2026 påvirkes også barnevernstjenestens økonomiske rammer av interne omprioriteringer i kommunen, herunder etableringen av nytt kommunalområde for tjenester til barn og unge. Dette innebærer at deler av tidligere ramme er omdisponert, noe som ytterligere reduserer tjenestens økonomiske handlingsrom.

Barnevernstjenesten arbeider kontinuerlig med prioriteringer, tiltaksstyring og økonomisk oppfølging for å sikre at tilbudet er både faglig forsvarlig og økonomisk bærekraftig over tid.

Temaplan for barnevernet – strategi for fremtiden

I februar 2025 vedtok Kommunestyret temaplanen «Kvalitet i barnevernstjenesten» for 2025-2029. Planen bygger videre på tidligere strategisk arbeid og er forankret i relevant kunnskap, lovverk, og kommunens øvrige planverk. Den gir tydelig retning og prioriteringer for tjenesten, med satsningsområder som skal bidra til en robust, utviklingsorientert og faglig forsvarlig barnevernstjeneste.

Planen er visualisert gjennom et strategihus som tydeliggjør hovedmål og sentrale satsingsområder. Innenfor hvert område gjennomfører barnevernstjenesten årlige evalueringer av innsatsen, og legger på bakgrunn av dette planer for innhold og prioritering av aktiviteter i påfølgende år.



Figur 1 - Strategihuset for barnevernstjenesten i Lørenskog 2025-2029.

I barnevernstjenestens styringsdialog med oppvekstdirektør tar vi både utgangspunkt i temaplanen samt oppdragene barnevernstjenesten får i kommunedirektørens styringsbrev.

Oppdragene fra kommunedirektørens styringsbrev for 2025 for barnevernstjenesten var å videreutvikle fremtidens barnevern. Dette innebærer å:

- fortsette arbeidet med å oppfylle kompetansekravet
- bidra til å få på plass nasjonalt forløp for helse og barnevern
- arbeide med å utvikle hvordan barnevernets tiltak skal se ut i fremtiden i lys av oppvekstplanen
- styrke internkontrollen i tjenesten

Arbeidet med temaplanen er godt integrert i barnevernstjenestens drift og utviklingsarbeid. De fleste av strategiene er under kontinuerlig arbeid, da dette er oppgaver og områder som krever innsats over tid. I det følgende vil vi kommentere status for de ulike

satsningsområdene i temaplanen og viser til den særlige innsatsen vi har gjort siden forrige tilstandsrapport ble levert.

Vi anbefaler å lese planen for å finne mer detaljerte beskrivelser av de ulike områdene vi belyser nedenfor. Kvalitet i barnevernstjenesten

Ansatte er vår viktigste ressurs

Barneverntjenesten legger stor vekt på å utvikle og støtte de ansatte som organisasjonens viktigste ressurs. Det er etablert et godt fungerende veiledningssystem for alle ansatte, samt et eget opplegg for nyansatte for å sikre god oppstart og trygghet i rollen.

Tjenesten tilrettelegger aktivt for kompetanseheving, og følger opp 10-faktor som verktøy for kontinuerlig utvikling av arbeidsmiljø og organisasjonskultur. Det arbeides systematisk med å bygge en tilbakemeldingskultur og en lærende organisasjon, der erfaringer brukes aktivt til forbedring.

Felles fag- og personalmøter bidrar til samhandling og felles retning, og begeistringsgrupper er etablert som et tiltak for engasjement og utvikling i arbeidsmiljøet.

Medvirkning satt i system

Medvirkning er en sentral del av barneverntjenestens arbeid og er satt i system gjennom flere tiltak. Nyansatte får opplæring i Barnesamtalen, og det er utdannet egne kursledere for å sikre god kvalitet i gjennomføringen. Modellen ROM – Respekt, Omsorg og Medvirkning – er tatt i bruk for fosterforeldre og foreldre med barn i fosterhjem, og erfaringene viser gode resultater.

Tjenesten arbeider kontinuerlig med å utvikle praksis som fremmer medvirkning, transparens og åpenhet. Det legges stor vekt på god dokumentasjon av barn, unges og foreldres synspunkter, samt barnevernets egne vurderinger.

Internkontrollen er styrket for å sikre at medvirkning ivaretas i hele det barnevernsfaglige arbeidet. I tillegg bistår tjenesten barn, unge og foreldre når de ønsker å klage på beslutninger eller arbeid i barnevernet.

Kompetanseutvikling og veiledning

Kompetansen i tjenesten er gjennomgående høy, og mange av de ansatte har solid faglig bakgrunn og relevant videreutdanning. Det er god oversikt over ansattes kompetanse, og det stimuleres aktivt til videreutdanning, masterløp og annen relevant kompetanseheving som styrker kjerneoppgavene i barnevernet.

Veiledningssystemet evalueres og justeres i tråd med behov. Alle ansatte får nå individuell veiledning hver andre uke fra fagveileder eller avdelingsleder for å følge opp saker og egen faglig personlig utvikling. De nyansatte gis veiledning hver uke i 2 år. Videre har alle faglig gruppeveiledning hver måned, og vi søker veiledning fra eksterne samarbeidsaktører ved behov (Bufetat, BUP, ATV, habiliteringstjenesten mv.). Alle ansatte har videre faglig-personlig veiledning i gruppe hver måned. Alle som gir veiledning, får selv veiledning på sin veiledningspraksis. Tjenesten har også studenter i praksis, noe som bidrar til rekruttering og kunnskapsdeling.

Kvalitetsutvikling og internkontroll

Kvalitetsutvikling og internkontroll er et prioritert område. Det er gjennomført kompetanseheving for stab og barnevernsleder i regi av Agenda Kaupang gjennom OU-midler, og tjenesten deltar i landsomfattende tilsyn for undersøkelser.

Et helhetlig rammeverk for internkontroll er etablert, og ROS-analyser brukes systematisk. Det pågår kontinuerlig utvikling av lokal bruk av fagsystemet Modulus Barn, og Barnevernsfaglig kvalitetssystem (BFK) er tatt i bruk. Det er styrket støtte til ansatte i juridiske vurderinger og vurdering av barnets beste, og det er et tydelig fokus på klarspråk i all dokumentasjon.

Arbeidet med innføring av Innbyggertjenester, som vil gi ungdom og foreldre digitalt innsyn i egen sak, er pågående og under implementering.

Systematisk samhandling

Barneverntjenesten arbeider systematisk med samhandling på tvers av tjenester og nivåer. Tjenesten deltar i ulike aktiviteter i kommunen og med sentrale aktører utenfor kommunen.

Tjenesten er tilgjengelig for barnehage, skole og andre aktører som ønsker informasjon om barnevernets arbeid, samarbeid og meldeplikt. Det er et åpent mottak for henvendelser, drøftinger og Grønn Time for innbyggere og samarbeidspartnere. Videre deltar tjenesten i ulike tverrfaglige fora og samarbeider med frivillige organisasjoner. Den er også aktiv bidragsyter i utviklingsprosjekter både i og utenfor kommunen, og følger opp samarbeidsavtaler med ulike aktører.

Tjenesten har bidratt til etablering og videreutvikling av nasjonalt forløp for barnevern i samarbeid med FPH. Tjenesten deltar aktivt i Nedre Romerike læringsnettverk, og følger opp ulike utviklingsprosjekt der som støtter opp under utviklingsarbeidet i Lørenskog kommune. Det er også samarbeid med rombefolkning i og utenfor kommunen.

Tjenesten er veldig godt fornøyd med samarbeidet med barnevernsvakta. De er viktige bidragsytere i mange sammenhenger. Videre benytter tjenesten seg av Innsatsteamet hos barnevernsvakta i saker der det er stor bekymring for barns livs- og omsorgssituasjon. Dette er et viktig tiltak for barnevernstjenesten i møte med særlig utsatte familier.

Gjennom tilskuddsmidler fra Bufdir har barnevernet sammen med utekontakten og fraværsteamet etablert en losordning. Det er nå ansatt en ungdomslos i utekontakten og en skolelos i barnevernstjenesten, som inngår i det tverrfaglige samarbeidet i kommunen om fraværsproblematikk.

Strategisk tiltaks- og metodeutvikling

Det er en sterk forventning til kommunen fra statsforvalter om at det skal utvikles en differensiert tiltaksvifte for å møte barn, unge og deres familier i Lørenskog sine behov. Dette jobber vi med kontinuerlig.

Det arbeides systematisk med utvikling av tiltak og metoder. Ansatte skoleres i kunnskapsbaserte metoder. I 2025 er ansatte blant annet skolert i ulike foreldreveiledningsmetoder og kartleggingsverktøy. Det ble ansatt en skolelos som skal følge opp barn i barnevernet for å støtte opp om skolegang.

Grunnmodellen for hjelpetiltak følges opp i samarbeid med Bufdir. I 2025 ble det blant annet utarbeidet tiltaksprofiler for hjelpetiltak for barn, ungdom og ettervern. Systemet for gradering av alvorlighetsgrad i saker videreutvikles. Gjennom Nedre Romerike læringsnettverk arbeides det med ulike tema innenfor de ulike delene av barnevernet, eksempelvis familier med høykonflikt, analyse i komplekse barnevernssaker i mottaks- og undersøkelsesarbeid og beslutninger og medvirkning i arbeid med hjelpetiltak.

Det er igangsatt et arbeid med en oppfølgingspakke for foreldre med barn i fosterhjem i regi av læringsnettverket i en samskapingsprosess med foreldre. Arbeidet i avdeling omsorg er

fortsatt organisert slik at enkelte ansatte følger opp foreldre, mens andre følger opp barn og fosterforeldre i et tett samarbeid.

Det er jobbet med hvordan tjenesten skal styrke sitt arbeid med oppfølging av vold. Mange av bekymringsmeldingene barnevernet får er innenfor ulike voldskategorier. Kartleggingsverktøy er systematisert, det er utarbeidet informasjonsmateriell til familier og en veileder fra ATV skal implementeres. Videre arbeides det med å utvikle tydelige tiltaksprofiler og utvide tiltaksviften, samt styrke det faglige arbeidet i ulike faser av barnevernsarbeidet, og samarbeide tett med Innsatsteamet til barnevernsvakta i alvorlige saker.

Lederutvikling

Lederutvikling skjer gjennom flere strukturerte arenaer og samarbeid. Det gjennomføres lederforum i Nedre Romerike læringsnettverk med fokus på utøvelse av ledelse i barnevernet, samt jevnlige ledersamlinger og lederoppfølging med vekt på evaluering, utvikling av eget lederskap og fokus på implementering. I samarbeid med AFF og bruk av OU-midler gjennomføres målrettet lederutvikling.

Ledermodulen i Barnevernsfaglig kvalitetssystem (BFK) benyttes aktivt, og to ledere deltar i nasjonal barnevernslederutdanning.

Bærekraftig økonomi og ressursbruk

Barneverntjenesten har et tydelig fokus på bærekraftig økonomi og ansvarlig ressursbruk. Det er særlig oppmerksomhet knyttet til kostnadskrevende plasseringer og oppfølging av fosterhjem, ettersom regelverket for økonomiske ordninger stadig endres. Blant annet kan fosterforeldre nå klage på deler av fosterhjemsavtalen, og det skal gis kompensasjon for tapt pensjon ved frikjøp.

Tjenesten følger aktivt med på relevante tilskuddsordninger og har erfaring med å få innvilget støtte. Samtidig krever slike prosjekter ofte egenfinansiering tilsvarende tilskuddet.

Fremtidsutsikter

Å være et fyrtårn i norsk barnevern forplikter. Det gir samtidig kraft til å videreutvikle tilbudet til barn, unge og deres familier i Lørenskog. Over tid har tjenesten bygget et solid faglig fundament, og både erfaringer og nøkkeltall viser at det fortsatt leveres tjenester med god kvalitet og høy effektivitet.

Samtidig viser utviklingen de siste årene et tydelig trekk. Tjenesten møter flere barn og familier med alvorlige og sammensatte utfordringer, og behovet for oppfølging er mer omfattende enn tidligere. Sakene er mer krevende, varer lengre og stiller større krav til både kompetanse, kapasitet og tiltaksbredde.

For barna og familiene det gjelder, handler dette i praksis om hvorvidt de får riktig hjelp til rett tid, og om utfordringer fanges opp tidlig nok til å kunne forebygges.

Statsforvalterens forventningsbrev for 2026 understreker behovet for tydelig ledelse, god forankring og videreutvikling av tjenestens tiltaksapparat. Det pekes særlig på betydningen av et mer differensiert og tilpasset tilbud for barnevernets kjernemålgrupper, samt samarbeid på tvers av kommuner for å sikre tilgang til riktige tiltak. Disse føringene samsvarer med barnevernstjenestens egne vurderinger av utviklingsbehov.

Barnevernstjenesten vurderer særlig behov for å styrke arbeidet på tre områder fremover:

- innsatsen mot vold og alvorlig omsorgssvikt,
- tidlig innsats for de yngste barna og deres familier
- oppfølgingen av barn som lever under offentlig omsorg.

Dette er områder hvor målrettet arbeid kan ha stor betydning for barnas videre utvikling og livssituasjon.

Samtidig synliggjør rapporten noen tydelige risikoer dersom utvikling i behov ikke står i tilstrekkelig forhold til tilgjengelige ressurser. Det er en risiko for at barn og familier får mindre oppfølging enn det som er nødvendig, fordi tjenestens ressurser i økende grad bindes opp i krevende enkeltsaker. Dette kan redusere muligheten til å arbeide forebyggende og til å følge opp bekymringer tidlig.

Videre er det en risiko for at flere barn får behov for tiltak utenfor hjemmet. Dersom forebyggende arbeid og hjelpetiltak ikke er tilstrekkelig tilgjengelig eller treffsikre, kan flere saker utvikle seg i en mer alvorlig retning, med større konsekvenser både for barna og for kommunen.

Manglende rom for tiltaksutvikling utgjør også en risiko. Uten tilstrekkelig kapasitet og ressurser kan det bli vanskelig å utvikle og implementere tiltak som er tilpasset barn og familiers behov. Dette kan igjen forsterke behovet for mer omfattende tiltak. Det er en risiko knyttet til rekruttering av fosterhjem, fordi økning av barn under omsorg krever flere fosterhjem, i en tid der det allerede er kø for å få fosterhjem.

Tilstandsrapporten peker også på en risiko knyttet til rekruttering og stabilitet i tjenesten. Høyt arbeidspress over tid kan gjøre det vanskeligere å beholde og rekruttere kompetente medarbeidere, noe som igjen kan påvirke kvalitet og kontinuitet i arbeidet.

Økt belastning kan også påvirke ledelseskapasiteten. God oppfølging av ansatte og systematisk utviklingsarbeid krever tid og ressurser, og press på ledelsen kan få konsekvenser for tjenestens samlede kvalitet.

Samlet sett innebærer dette også en økonomisk risiko. Flere saker med omfattende behov kan gi økt bruk av kostnadskrevende tiltak, særlig dersom det forebyggende arbeidet ikke har tilstrekkelig effekt.

Barnevernstjenesten arbeider kontinuerlig med å møte disse utfordringene gjennom utvikling av arbeidsformer, bedre bruk av ressurser, styrking av kvalitetssystemer og økt samarbeid. Samtidig viser utviklingen at det er grenser for hvor langt dette arbeidet alene kan kompensere for økende behov.

Avslutning

Lørenskog barnevernstjeneste er en tjeneste å være stolt av. Lørenskog barnevernstjeneste fremstår som en faglig sterk og utviklingsorientert tjeneste. Rapporten viser gode resultater over tid, høy effektivitet og et systematisk arbeid med kvalitet, samarbeid og kompetanse.

Samtidig tegner rapporten et tydelig bilde av en tjeneste i endring og under et økende strukturelt press. Sakene blir mer krevende, behovene mer omfattende og konsekvensene av ikke å lykkes mer alvorlige. Dette påvirker både hvordan tjenesten arbeider i dag, og hvilke utfordringer som vil prege arbeidet fremover.

Gjennom rapporten synliggjøres særlig tre gjennomgående trekk: behovet for tilstrekkelig kapasitet til å følge opp barn og familier, betydningen av et godt og tilpasset tiltaksapparat, og viktigheten av tidlig innsats for å forebygge mer alvorlige forløp.

For barna og familiene det gjelder, handler dette om trygghet, stabilitet og muligheten til å få riktig hjelp på et tidlig tidspunkt. For tjenesten handler det om å kunne opprettholde kvalitet og utvikle tilbudet i tråd med endrede behov.

Lørenskog kommune har et godt utgangspunkt for dette arbeidet, med en tjeneste som har høy kompetanse og et sterkt faglig fundament. Samtidig viser rapporten at utviklingen vil stille økte krav til hvordan ressursene brukes og hvordan tjenesten videreutvikles i årene som kommer. Den største bekymringen fremover er ikke kvaliteten på arbeidet i dag – men om kapasitet og rammer vil gjøre det vanskelig å opprettholde nivået. Det er et viktig perspektiv å vurdere om rammebetingelsene for tjenesten sikrer at utsatte barn og unge får rett hjelp til rett tid.

Lørenskog kommune

Lørenskog kommune
Hasselveien 6, Postboks 304, 1471 Lørenskog
Telefon: 67 93 40 00
postmottak@lorenskog.kommune.no
www.lorenskog.kommune.no

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/21992-1
Saksbehandler Per Erik Johansen
forvaltning VAR

Forslag til renovasjonsforskrift for Lørenskog kommune, Akershus - Forslag til vedtak om høring

Utvalg		Saksnummer
Kultur-, inkludering- og samfunnsutvalget		
Formannskapet		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Forslag til felles renovasjonsforskrift for kommunene på Nedre Romerike, legges ut på høring med frist 16.08.2026

Bakgrunn for saken

Kommuner er gitt hjemmel til å fastsette forskrift om renovasjon i forurensningsloven. Krav ovenfor abonnentenes og kommunens behandling av husholdningsavfallet gjennom renovasjonsprosessen skal forankres i forskriften.

Bakgrunnen for arbeidet med ny forskrift er behovet for et helhetlig og oppdatert felles regelverk som tydelig regulerer renovasjonsordningen i kommunene, og som sikrer en miljømessig, økonomisk og helsemessig forsvarlig håndtering av husholdningsavfall. Felles forskrift vil gi driftsmessige fordeler for ROAF. Siden det er kommunen som har vedtaksmyndighet forutsetter en felles forskrift at alle deltakerkommunene hver for seg vedtar likelydende ordlyd i forskriften.

I ROAFs representantskapsmøte 05.06.2025 (se formannskapets sak 081/25), ble det vedtatt følgende:

> *ROAF og ESS går sammen i arbeidet med å utforme en felles renovasjonsforskrift for alle eierkommunene.*

Vedtaket begrunnes med at ROAF forholder seg til ulike renovasjonsforskrifter i hver av eierkommunene. Dette er til hinder for standardiserte løsninger og prosesser, som muliggjør

mer effektiv drift. Forslag til ny, likelydende forskrift er utarbeidet i fellesskap av ROAF og Aurskog-Høland, Enebakk, Gjerdrum, Lillestrøm, Lørenskog, Nittedal og Rælingen kommuner. Forskriften skal erstatte gjeldende lokale forskrifter i alle kommunene og foreslås å tre i kraft 01.01.2027 dersom den blir vedtatt.

Før fastsettelse av forskrifter skal det gjennomføres høring. Det anbefales derfor at forslaget legges ut på høring. Det er fremmet likelydende forskriftsforslag i alle deltakerkommunene.

Saksopplysninger

ROAF leverer husholdningsrenovasjon på vegne av syv ulike kommuner i en region med over 230 000 innbyggere. Avfallssektoren er i rask utvikling, med økt vekt på sirkulærøkonomi, materialgjenvinning og mer effektive innsamlingsløsninger. Dette krever at kommunene har forskrifter som både gir tilstrekkelig fleksibilitet og tydelighet i rammebetingelsene.

Forslaget er utarbeidet på bakgrunn av eksisterende forskrifter i de syv kommunene som deltar i ROAF, samt de erfaringer som er gjort av ROAF og eierkommunene på renovasjonsområdet.

Beskrivelse av foreslåtte endringer
Forskrift om renovasjon i Lørenskog har som mål å sikre miljøvennlig, kostnadseffektiv og helsemessig forsvarlig oppsamling, innsamling og transport av husholdningsavfall fra alle registrerte grunneiendommer i kommunen. Forskriften regulerer kommunens og abonnentenes plikter knyttet til renovasjonsordningen, herunder krav til sortering, bruk av renovasjonsutstyr og plassering av avfall.

Forskriften er et sentralt virkemiddel for å sikre en forutsigbar og effektiv renovasjonstjeneste, og danner grunnlaget for tydelig kommunikasjon mellom kommunen, ROAF og innbyggerne om rettigheter og plikter i avfallsordningen.

Den nye forskriften som er foreslått er beskrevet i høringsnotatet, hvor de enkelte deler av forskriften er omtalt. Det er lagt vekt på å gjøre teksten lett forståelig for brukerne og gi forutsigbarhet for abonnenter og kommunene.

Revisjonen innebærer også en oppdatering og presisering av gjeldende regler, i tråd med utviklingen i avfallssektoren. Dette omfatter tilpasning til økte krav til kildesortering og håndtering av flere avfallsfraksjoner, samt en tydeliggjøring av ansvar og oppgavefordeling mellom kommune, ROAF og abonnent.

Endringene er i hovedsak en formalisering av eksisterende praksis, men med mer eksplisitte krav til sortering, plassering, bruk og vedlikehold av renovasjonsløsninger hos abonnentene. Dette bidrar til et mer presist og forutsigbart regelverk, både for tjenesteyter og brukere. I høringsgrunnlaget er det vurdert alternative krav til henteavstand (3 meter og 1 meter) med tilhørende kostnadseffekter, men det foreslås å videreføre dagens maksimumskrav på 5 meter.

Det foreslås i forskriften at gjeldende forskrift om renovasjon i Lørenskog kommune oppheves ved vedtakelse. Det tas sikte på at forskriften etter høring kan behandles av kommunestyrene høsten 2026 med ikrafttredelse 01.01.2027.

Økonomiske og administrative konsekvenser
Selv om det må påberegnes noe ekstra administrativt arbeid ved innføring av ny forskrift, kan felles regelverk bidra til færre klager og tvister, og dermed redusert total ressursbruk i administrasjonen knyttet til saksbehandling og oppfølging av avvik.

Renovasjon er gebyrfinansiert etter selvkostprinsippet, og endringene i forskriften vurderes ikke å ha vesentlig betydning for kommunens budsjettrammer.

Konsekvenser for abonnent
Endringene innebærer i hovedsak en tydeliggjøring av abonnentens ansvar for riktig bruk og vedlikehold av renovasjonsutstyr. Dette er i tråd med gjeldende praksis, men forskriften gir nå mer eksplisitte krav til dette ansvaret.

En mer presis forskrift kan bidra til bedre etterlevelse, færre misforståelser og redusert feilbruk. Dette kan igjen redusere driftsutfordringer og bidra til en mer effektiv og stabil renovasjonstjeneste for både kommunen og abonnentene.

For enkelte abonnenter kan forskriften riktignok medføre endrede rammer for bruk av serviceabonnement eller samarbeid om felles oppsamlingsenheter, men dette vurderes ikke å innebære vesentlige økonomiske konsekvenser for abonnentene samlet sett.

Konklusjon
Kommunedirektøren mener det er riktig at ROAFs deltakerkommuner samler seg om en likelydende renovasjonsforskrift. En felles forskrift bidrar til like rammevilkår på tvers av kommunene, og gir et mer enhetlig og forutsigbart regelverk både for innbyggere og tjenesteyter.

Forslaget til revidert forskrift innebærer i hovedsak en oppdatering og presisering av gjeldende praksis, uten vesentlige endringer i dagens ordning for Lørenskog kommune og kommunens innbyggere. Endringene er i stor grad en formalisering av eksisterende praksis, men med tydeligere og mer enhetlige krav.

Høringsperioden er for å få innspill fra brukere og andre om forskriftsforslaget. Forslag til endringer som kommer inn i høringsprosessen vil vurderes av kommunene i felleskap og kan vedtas ved den endelige fastsettelsen av forskriften.

Kommunedirektøren vurderer at en felles forskrift vil være en fordel både for kommunen, ROAF og innbyggerne, ved at regelverket blir mer enhetlig og lettere å forholde seg til på tvers av kommunegrensene. Dette kan bidra til bedre etterlevelse og færre misforståelser, uten at det medfører vesentlige endringer i dagens tjenestenivå eller kostnadsnivå.

Konklusjon
Kommunedirektøren anbefaler at forslag til felles forskrift om renovasjon legges ut på høring med frist 16.08.2026.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Ingen

Tidligere behandlinger

Ingen tidligere politisk behandling

Vedlegg

Forslag til forskrift om renovasjon, kommune, Akershus
Gjeldende renovasjonsforskrift for Lørenskog kommune, Akershus - Lovdata
Høringsnotat og merknader til forskriftsforslaget v.1.0

Lørenskog, 13.03.2026

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Rakel Rauntun
sektordirektør for kultur, inkludering og samfunn

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Høringsnotat til felles forskrift om renovasjon for Aurskog-Høland, Enebakk, Gjerdrum, Lillestrøm, Lørenskog, Nittedal og Rælingen kommuner

1. Innledning 3
1.1 Hjemmel for forskriften 3
1.2 Selvkost og gebyrprinsipper 4
1.3 Økonomiske og administrative konsekvenser 4
2. Forskriftens struktur og innhold 5
2.1 Kapittel 1 – Generelle bestemmelser 5
2.2 Kapittel 2 – Innsamling mv. av husholdningsavfall 6
2.3 Kapittel 3 – Gebyr 7
2.4 Kapittel 4 – Avsluttende bestemmelser 8
3. Videre behandling 9
4. Oppsummering 9

1. Innledning

Kommunene tilknyttet Romerike avfallsforedling IKS (ROAF) legger med dette fram et forslag til felles forskrift om renovasjon. Forskriften skal før den kan vedtas legges ut på høring. Dette følger av forvaltningsloven og veileder om forskriftsarbeid for kommunene.

Forskriften er utarbeidet i fellesskap av ROAF og Aurskog-Høland, Enebakk, Gjerdrum, Lillestrøm, Lørenskog, Nittedal og Rælingen kommuner.

Bakgrunnen for arbeidet er behovet for et helhetlig og oppdatert felles regelverk som tydelig regulerer renovasjonsordningen i kommunene, og som sikrer en miljømessig, økonomisk og helsemessig forsvarlig håndtering av husholdningsavfall. Felles forskrift vil gi driftsmessige fordeler for ROAF ved at gjennomføring av renovasjonen kan skje likt i kommunene etter likelydende regelverk. Dette sikrer enkel kommunikasjon og likebehandling.

Avfallssektoren er i rask utvikling, med økt vekt på sirkulærøkonomi, materialgjenvinning og mer effektive innsamlingsløsninger. Dette krever at kommunene har en forskrift som både gir tilstrekkelig fleksibilitet og tydelighet i rammebetingelsene. Forskriften skal erstatte gjeldende lokale forskrifter i alle kommunene og foreslås å tre i kraft 01.01.2027.

Forskriften er utformet med utgangspunkt i kommunens hjemler for lokal regulering i forurensningsloven. Det er kommunen og abonnenten som har ansvar og rettigheter etter forskriften. Det er kommunen som har myndighet etter forurensningsloven.

ROAF gjennomfører avfallshåndteringen på vegne av kommunen. Forholdet mellom kommune og ROAF er eierstyring og reguleres ikke nærmere i forskriften.

Forskriften kan suppleres av felles utarbeidelse av eventuelle tekniske veiledere og normer. I tillegg til forskriften vil forvaltningsloven gjelde for kommunens saksbehandling. Gebyr vil fastsettes av kommunene etter reglene om selvkost. Reglene om foreldelse, innkreving og renter følger av overordnet regelverk.

1.1 Hjemmel for forskriften

Forskriften er hjemlet i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) §§ 27, 30, 34, 52a og 79.

Forurensningslovens § 30 annet ledd gir kommunen anledning til i lokal forskrift å fastsette «at den kommunale innsamling bare skal gjelde i tettbygd strøk, at visse slag husholdningsavfall skal holdes utenfor den kommunale innsamling, og at visse slag avfall skal holdes adskilt».

Forurensningslovens § 30 tredje ledd gir kommunen anledning til i lokal forskrift til å fastsette det *«som er nødvendig for å få til en hensiktsmessig og hygienisk oppbevaring, innsamling og transport av husholdningsavfall»*.

Forurensningslovens § 34 gir kommunen anledning til i lokal forskrift å fastsette *«gebyrer til dekning av kostnader forbundet med avfallssektoren, herunder innsamling, transport, mottak, oppbevaring, behandling, etterkontroll m.v. Kostnadene skal fullt ut dekkes inn gjennom gebyrene.»*.

Forurensningslovens § 79 gir kommunen anledning til i lokal forskrift å fastsette bøter for overtredelse av forskriften.

Kommunens lokale forskrift om renovasjon vil derfor inneholde bestemmelser og krav av betydning ved etablering av renovasjonsløsninger og gjennomføring av renovasjon. I tillegg til lokale forskrifter er det et overordnet sentralt regelverk som regulerer avfallshåndteringen og kommunens virkemidler ved overtredelse av lokal forskrift eller forbudet mot forurensning.

1.2 Selvkost og gebyrprinsipper

Renovasjonsordningen skal drives etter selvkostprinsippet, som innebærer at gebyrene maksimalt kan dekke kostnadene kommunen har ved å levere tjenesten. Forurensningsloven § 34 stiller krav om at renovasjon skal være fullfinansiert av brukerne, uten subsidiering fra andre kommunale midler. Det er forurenser som skal betale kostnaden forurensningen medfører. Det er tillatt å differensiere gebyrene mellom abonnenter der dette vil kunne bidra til avfallsreduksjon og økt gjenvinning.

Klima- og miljødepartementer har fastslått at det ikke er anledning til å beregne et likt gebyr for deltakerkommunene i tilfeller hvor kommunen har etablert interkommunalt samarbeid om renovasjon. Kostnaden skal gjenspeile kommunens faktiske kostnader, som kan variere noe.

Kommunelovens kapittel 15 og forskrift om beregning av selvkost beskriver hva som kan regnes som gebyrgrunnlag. Gebyrene består blant annet av direkte og indirekte driftsutgifter og kalkulatoriske kapitalkostnader, avskrivninger og renter. Det er ikke et krav om at gebyret må tilsvare kommunens kostnader for hver enkelt abonnent, og det gis anledning til å benytte standardsatser med utgangspunkt i gjennomsnittsbetraktninger. Det benyttes for gebyrberegningen satser basert på fastbeløp eller volum eller både fastbeløp og volum. Det kan hensyntas driftsfordeler med fellesløsninger. Det er videre lagt til rette for at abonnenten kan kjøpe visse tilleggstjenester, som et serviceabonnement for forlenget henteavstand. Det er innenfor forskriftens rammer å ha forskjellig gebyrstruktur i de enkelte kommunene. De enkelte gebyr må fastsettes i kommunens gebyrregulativ.

1.3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget til felles forskrift om renovasjon innebærer i hovedsak en videreføring og harmonisering av gjeldende regelverk og praksis i kommunene. Formålet er å etablere et felles, oppdatert og tydelig rammeverk for renovasjonsordningen i eierkommunene til ROAF. I en felles forskrift vil struktur, begrepsbruk og virkemidlene være likt regulert. Forskriftsforslaget vurderes derfor ikke å medføre vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser sammenlignet med dagens ordning.

Økonomiske konsekvenser for abonnentene

Renovasjonsordningen finansieres fullt ut av renovasjonsgebyret. Det er vurdert at forskriftsforslaget i seg selv ikke medfører endringer i gebyrnivået i kommunene.

Forskriften legger til rette for differensiering av gebyrer og bruk av gebyrmessige insentiver, blant annet knyttet til fellesløsninger, henteavstand og tilleggstjenester. Dette viderefører gjeldende praksis i kommunene. For enkelte abonnenter kan forskriften medføre endrede rammer for bruk

av serviceabonnement eller samarbeid om felles oppsamlingsenheter, men dette vurderes ikke å innebære vesentlige økonomiske konsekvenser for abonnentene samlet sett.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Forskriftsforslaget antas ikke å medføre økte kostnader for kommunene. Harmonisering av regelverket forventes over tid å kunne gi mer effektiv forvaltning og drift av renovasjonsordningen, blant annet gjennom lik håndheving, enklere kommunikasjon og reduserte forskjeller mellom kommunene og ROAF.

Eventuelle endringer i kommunens kostnader for renovasjonstjenesten vil inngå i selvkostberegninger og håndteres gjennom gebyrregulativet.

Administrative konsekvenser

Forskriften innebærer i hovedsak en videreføring av eksisterende administrative oppgaver knyttet til forvaltning, veiledning, håndheving og behandling av enkeltsaker etter renovasjonsregelverket. I en overgangsperiode må det påregnes noe merarbeid knyttet til informasjon til innbyggere, tilpasning av rutiner og eventuell harmonisering av praksis mellom kommunene.

Felles renovasjonsforskrift forutsetter derfor en helhetlig og lik håndheving av bestemmelsene fremover, og vil for kommunene medføre et merarbeid i en overgangsperiode.

På lengre sikt vurderes en felles forskrift å gi administrative gevinster ved at regelverket blir klarere, mer enhetlig og enklere å praktisere. Dette kan bidra til redusert behov for enkeltvise avklaringer, mindre risiko for ulik praksis og bedre forutsigbarhet for både abonnenter og kommune.

2. Forskriftens struktur og innhold

Forskriftsforslaget er inndelt i fire kapitler:

1. Generelle bestemmelser
2. Innsamling mv. av husholdningsavfall
3. Gebyr
4. Avsluttende bestemmelser

2.1 Kapittel 1 – Generelle bestemmelser

Kapittelet innledes med en formålsbestemmelse som legger grunnlaget for forskriftens øvrige bestemmelser. Formålet er å sikre forsvarlig håndtering av husholdningsavfall og fremme redusert avfallsmengde, økt gjenvinning og bedre ressursutnyttelse. Formålsbestemmelsen gir føringer for tolkningen av forskriften og for utøvelse av kommunens skjønn.

Videre defineres sentrale begreper, herunder abonnent, husholdningsavfall, næringsavfall, oppsamlingsenhet, standplass, returpunkt og avfallssug. Disse definisjonene er harmonisert med overordnet regelverk, gjeldende praksis og sikrer enhetlig forståelse i kommunene.

Det er etter forurensningsloven eier eller fester av boligeiendom som har gebyrplikt og er abonnent. Til et abonnement kan det være flere brukere som deler boligadresse og dette tas

inn i forskriften. ROAF ID tildeles fra 2026 alle som er folkeregistrert i en av eierkommunene til ROAF. Den som har ROAF ID regnes som brukere av renovasjonstjenesten i kommunene og får tilgang til gjenvinningsstasjonene.

2.2 Kapittel 2 – Innsamling mv. av husholdningsavfall

Kapittelet regulerer den praktiske organiseringen av renovasjonen.

Det stilles krav til at oppsamlingsutstyr skal være godkjent av kommunen og utformet slik at sortering og innsamling kan skje effektivt og hygienisk. Dette viderefører nåværende praksis. Behovet for utsortering av flere fraksjoner og bedre tilrettelegging for gjenvinning er fremhevet. Kravene til økt sortering og gjenvinning vil kunne føre til at avfallet må sorteres i flere fraksjoner. Tekniske løsninger i sorteringsanlegg kan også kreve en utsortering av fraksjoner på et tidlig tidspunkt i avfallshåndteringen

Kommunen har ansvar for anskaffelse og utplassering av standardbeholdere, mens abonnenten skal sørge for renhold og tilgjengelighet. For avfallsbrønner, overflatecontainere og avfallssug presiseres ansvarsforholdene tydelig, i samsvar med gjeldende praksis og ansvarsdeling i kommunene. Regelen skal gi klare retningslinjer ved feil og avvik på oppsamlingsutstyret. Et erstatningsansvar vil også kunne følge av alminnelige erstatningsrettslige regler, men presiseres i forskriften.

Reglene om plassering og tilgjengelighet for oppbevaringsenhetene balanserer kommunen og abonnentens krav om tilgjengelighet.

Kravet til henteavstand har til nå vært maksimalt fem meter fra kjørbar vei i alle eierkommunenes renovasjonsforskrifter. Samtidig har forskriftstekstene blitt håndhevet ulikt, og en videreføring av kravet om at beholdere skal stå maksimalt fem meter fra kjørbar vei på tømmedag vil derfor i praksis innebære en innstramming for mange innbyggere. Forskriften åpner imidlertid for at abonnenter kan inngå serviceabonnement dersom det er behov for økt henteavstand.

Dagens renovasjonsordning er mer omfattende enn det den var da de tidligere forskrifter ble vedtatt. Sortering av avfallet i mange fraksjoner har ført til et tilsvarende behov for økt plass til oppstilling av beholdere.

Avstandskravet på fem meter bidrar til at de fleste abonnenter med egne oppsamlingsenheter kan benytte standard renovasjonsordning, ved at de oppfyller kravet til avstand fra kjørbar vei og dermed ikke trenger å inngå avtale om serviceabonnement. Samtidig legger kravet til rette for en forsvarlig drift av offentlig vei.

En kortere henteavstand kan medføre at oppsamlingsutstyr må plasseres i, eller tett opptil, kjørebanen, eller i grøft. Dette kan skape konflikter med gående og syklende, redusere siktlinjer og bidra til trafikkfarlige situasjoner. Grøfteareal som fylles igjen for å etablere standplass for beholdere vil vanskeliggjøre øvrig veidrift.

ROAF har beregnet kostnadsreduksjon ved redusert henteavstand mot dagens løsning.

ROAF har modellert med kostnadsreduksjon for 3 meter og 1 meter med utgangspunkt i at alle dagens beholdere har henteavstand på 5 meter. Ved henteavstand på 5 meter må renovatøren gå totalt 20 meter ved hver enkelttømming av beholder.

I tillegg til spart tid, vil en endring av henteavstand kunne få konsekvenser for ruteoppsett og kapasitet, herunder bemanning, kjøretøybehov med tilhørende driftskostnader og investeringsbehov.

Estimert kostnadsreduksjon ved 1 meter henteavstand er 6-9 mill.kr pr år, mens estimert kostnadsreduksjon ved 3 meter henteavstand er 4,5-5 mill.kr pr år.

Ved redusert henteavstand antas det at mange abonnenter likevel må opprettholde dagens standplass og betale for serviceabonnement. De administrative konsekvensene og utfordringer med veidrift er vurdert å veie tyngre enn en mulig innsparing. Det foreslås derfor ingen endring i henteavstand.

Det foreslås at kommunen kan gi tillatelse til, eller påby, felles oppsamlingsenheter for flere abonnenter, herunder bunntømte overflatecontainere, avfallsbrønn eller avfallssug der forholdene ligger til rette for fellesløsninger. Et pålegg forutsetter at det er gjort en konkret vurdering av relevante hensyn innenfor rammene av forurensningsloven.

Det kan i visse tilfeller være ønskelig fra abonnentens ståsted å samarbeide med naboeiendom for å redusere kostnader og ulemper med oppstilling av oppsamlingsenhetene. Videre kan det for kommunen være nødvendig å pålegge bruk av felles oppsamlingsenheter for å kunne levere en forsvarlig tjeneste med de rammevilkår som gjelder.

Det understrekes at kommunen for eksisterende bebyggelse ikke kan gi pålegg om hvor oppsamlingsenhetene skal plasseres. Dette må skje i plansammenheng for nye områder eller gjennom avtaler eller gebyrmessige insentiver som lar den økonomiske gevinsten for fellesløsninger tilfalle abonnentene. Dersom det ikke foreligger en sikkerhetsmessig forsvarlig standplass, vil denne ikke være i samsvar med bestemmelsene i § 11 om plassering og tømming kan ikke påregnes.

Kapittelet omfatter også krav til korrekt sortering, regler om renovatørens henteforpliktelser, og bestemmelser om levering av avfall til returpunkt og gjenvinningsstasjon. Dersom beholder ikke er plassert på standplass på tømmedag, inneholder usortert avfall eller andre fraksjoner enn oppsamlingsenheten skal benyttes til eller på andre vis ikke er i samsvar med de krav som er stilt vil en mulig konsekvens være at renovatør ikke tømmer beholderen. Dette er nødvendig for å sikre at videre avfallsbehandling skjer på en økonomisk effektiv måte. Dersom dette skjer, må abonnent rette opp i avvik og eventuelt benytte seg av ekstrasekk frem til neste tømming.

2.3 Kapittel 3 – Gebyr

Kapittelet fastsetter rammene for beregning og innkreving av renovasjonsgebyret. Det følger av forurensningsloven § 34 at det er krav til full selvkostdekning i tråd med prinsippet om at forurenser betaler. Det er ikke tillatt å subsidiere gebyret. Gebyret skal dekke kommunens kostnader, og kan utformes med både fast og variabel del. Det åpnes for differensiering av gebyrer for å stimulere til miljømessig forsvarlige løsninger.

Dersom eiendom er ubeboelig eller fraflyttet vil det ikke produseres husholdningsavfall, og eiendommen vil da ikke være omfattet av gebyrplikten etter forurensningsloven § 34. Det vil normalt ikke være grunnlag for fritak ved kortvarig fravær på eiendommen. Om eiendommen ikke er omfattet av renovasjonsplikten vil det for eiendommen ikke være adgang til å benytte felles renovasjonstilbud til den pris som tilbys abonnenter.

Forurensningsloven § 34 5. ledd har regel om innkreving og renter. Dette skal ikke reguleres i lokal forskrift. Om renteplikt ved for sen betaling, tilbakebetaling og inndrivelse av avfallsgebyr gjelder reglene i lov 6. juni 1975 nr. 29 om eigedomsskatt til kommunane §§ 26 og 27 tilsvarende.

Avfallsgebyr med påløpte renter og kostnader er sikret med lovbestemt pant etter panteloven § 6-1.

2.4 Kapittel 4 – Avsluttende bestemmelser

Kapittelet regulerer unntak og dispensasjon, klageadgang og ikrafttredelse.

Bestemmelsene gir kommunen mulighet til å gi særskilte regler for bestemte områder, for fritidshus og abonnenter gruppevis eller enkeltvis. Kommunen kan unnta bestemte områder og, etter søknad, også bestemte eiendommer fra forskriften. Det er tidvis behov for å differensiere tjenesten avhengig av de behov eiendommer og abonnenter har og de ressurser kommunen har tilgjengelig.

Det er lovfestet tvungen renovasjon, men i visse tilfeller kan kommunen gi dispensasjon fra renovasjonsplikten. Det er ingen som har krav på å få dispensasjon. Det skal ikke være kurant å fravike lov eller forskrift uten at dette er grundig og faglig begrunnet. En praksis der det stadig gis enkelt-dispensasjoner, uthuler og svekker forskriften som styringsverktøy, og gir dårlig forutsigbarhet for abonnentene og kommunen.

Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i forskriftens formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt. Først når en samlet vurdering viser at fordelene er klart større enn ulempene kan det gis dispensasjon.

Av forvaltningsloven § 28 fremgår det at enkeltvedtak kan påklages av en part eller andre med rettslig klageinteresse. Klagerett forutsetter at det foreligger et enkeltvedtak. Der avgjørelsen er rettet mot en eller flere bestemte personer og er bestemmende for rettigheter eller plikter vil det normalt foreligge et enkeltvedtak.

Det er ikke adgang til å påklage gebyrfastsettelse som følger direkte av forskrift og gebyrregulativet.

Det er ikke nødvendig med noen egen angivelse i forskriften at det foreligger klagerett på enkeltvedtak. Veiledning om klagerett skal gis i alle enkeltvedtak. Det tas etter en samlet vurdering likevel inn en henvisning til denne klageretten slik at abonnentene får klarhet i at dette er en rettighet for avgjørelser som fattes i enkeltvedtak.

Regler om straff og administrative sanksjoner for overtredelse av forskriften følger av forurensingsloven kapittel 10 og skal derfor ikke reguleres i forskriften.

Det foreslås regel om ikrafttredelse og opphevelse av eksisterende forskrifter i kommunen. Dette må tilpasses hver enkelt kommune. Gjeldende forskrifter vil fortsette å gjelde frem til de er opphevet.

Forskriften foreslås å tre i kraft 01.01.2027 og dette fastsettes i forskriften. Den enkelte kommune må også vedta å oppheve tidligere forskrifter.

3. Videre behandling

Forskriftsforslaget legges ut til høring i kommunene våren 2026 etter forutgående politisk behandling. I høringen inviteres det til innspill fra innbyggere, næringsliv, organisasjoner og andre berørte aktører. Alle høringsuttalelser vil bli vurdert før saken legges fram for endelig politisk behandling. Det tas sikte på endelig kommunestyrebehandling i løpet av høsten 2026, slik at forskriften kan tre i kraft 01.01.2027.

4. Oppsummering

Forslaget til felles renovasjonsforskrift gir et tydelig, moderne og regiontilpasset regelverk for håndtering av husholdningsavfall. Forskriften legger rammene for effektiv drift, økt gjenvinning og god ressursutnyttelse. Forskriften gir klare rettigheter og plikter for abonnentene og kommunen. Den viderefører og harmoniserer prinsipper som allerede er innarbeidet i kommunenes renovasjonspraksis. En felles forskrift for kommunene sikrer et solid rettslig og faglig grunnlag for renovasjonstjenestene fra ROAF i årene framover.

Forskrift om renovasjon, Lørenskog kommune, Akershus

Dato

Ikrafttredelse 01.01.2027

Hjemmel LOV-1981-03-13-6-§27, LOV-1981-03-13-6-§30, LOV-1981-03-13-6-§34, LOV-1981-03-13-6-§52a, LOV-1981-03-13-6-§79

Kunngjort

Hjemmel: Fastsatt av kommunestyret iLørenskog kommune dd.mm.2026 med hjemmel i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) §§ 27, 30, 34, 52a og 79.

Kapittel 1. Generelle bestemmelser

§ 1. Formål

Forskriften skal sikre miljømessig, økonomisk og helsemessig forsvarlig forebygging, oppsamling, innsamling, transport, gjenvinning og sluttbehandling av avfall i kommunene, og legge til rette for redusert avfallsmengde, økt materialgjenvinning og god ressursutnyttelse.

§ 2. Virkeområde

Forskriften gjelder for enhver håndtering, herunder blant annet sortering, levering, oppsamling, innsamling, gjenvinning og sluttbehandling av husholdningsavfall.

Forskriften gjelder alle registrerte grunneiendommer i kommunen der det oppstår husholdningsavfall. Forskriften gjelder også for seksjonerte eiendommer, selvstendige boenheter på samme eiendom og for fritidseiendommer.

Forskriften fastsetter regler for renovasjonsgebyr og gebyr for tilsyn for håndteringen av visse typer avfall.

§ 3. Myndighet

Renovasjonsmyndighet etter denne forskriften er Lørenskog kommune, som kan delegere oppgaver til et interkommunalt selskap. Kommunen kan fastsette nærmere retningslinjer for gjennomføring av forskriften.

§ 4. Definisjoner

a) Med abonnent menes eier eller fester av eiendom som omfattes av kommunal renovasjonsordning. Ved nybygg eller bruksendring etableres abonnement når det gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest. Til et abonnement kan det være flere brukere som deler boligadresse.
b) Med fellesabonnement menes ordning hvor flere abonnenter benytter felles oppsamlingsenhet(er) for en eller flere avfallstyper. Hver eiendom er økonomisk ansvarlig for sin del av gebyr.
c) Med serviceabonnement menes avtale om ekstra henteavstand eller særskilt bistand mot tilleggsbetaling etter gebyrregulativet.
d) Med husholdningsavfall menes avfall fra boliger, hytter og lignende, jf. forurensningsloven § 27a.
e) Med næringsavfall menes avfall fra offentlige og private virksomheter og institusjoner.
f) Med spesialavfall menes avfall som ikke hensiktsmessig kan behandles sammen med annet husholdningsavfall eller næringsavfall på grunn av sin størrelse eller fordi det kan medføre alvorlig forurensning eller fare for skade på mennesker eller dyr.
g) Med farlig avfall menes avfall som skal klassifiseres som farlig i henhold til definisjon i avfallsforskriften.
h) Med kildesortering menes at bestemte avfallstyper sorteres ved kilden og holdes atskilt og behandles eller leveres etter nærmere regler.
i) Med oppsamlingsenhet menes hjulgående beholder, overflatecontainer, avfallsbrønn, nedkast til avfallssug eller tilsvarende brukt til oppsamling før innsamling.
j) Med standplass menes stedet oppsamlingsenheten er plassert på tømmedag.
k) Med kjørbar vei menes vei med snumulighet, kurvatur, stigning, bredde og bæreevne hvor et renovasjonskjøretøy kan ferdes på en sikker måte, som er ryddet, brøytet og strødd ved behov.
l) Med returpunkt menes ubemannet oppsamlingssted for bestemte avfallstyper (f.eks. glass- og metallemballasje).
m) Med gjenvinningsstasjon menes mottak for grovavfall, farlig avfall eller annet sortert avfall.
n) Med overflatecontainer menes en større oppsamlingsenhet beregnet for flere husstander som er plassert på bakken
o) Med avfallsbrønn menes helt eller delvis nedgravd oppsamlingsenhet hvor innkast skjer over bakken.
p) Med avfallssug menes sentralt eller mobilt anlegg for flere husholdninger med nedgravd rørsystem for transport av avfall til oppsamlingsenhet.

§ 5. Abonnentens plikter

Alle boliger, inkludert fritidsboliger, skal være tilknyttet den kommunale renovasjonsordningen.

Abonnenten skal kildesortere avfallet og levere dette til etablerte innsamlings- og mottaksordninger. Abonnenten skal følge regler om plassering, bruk og renhold av oppsamlingsenheter.

Abonnenten skal melde endringer som kan ha betydning for abonnementet, herunder bruksendringer.

Abonnenten plikter å betale fastsatt renovasjonsgebyr.

§ 6. Kommunens plikter

Kommunen skal sørge for et miljømessig og hygienisk forsvarlig tilbud for avhending av husholdningsavfall, herunder kildesortering, og for mottak av farlig avfall fra husholdninger.

Kommunen skal fastsette avfallsgebyr til dekning av kostnadene for den kommunale renovasjonsordningen for husholdningsavfall og farlig avfall fra husholdningene.

Kommunen kan fastsette nærmere retningslinjer for gjennomføring av forskriften.

§ 7. Avfall fra andre virksomheter

Virksomheter skal selv sørge for, og bekoste, håndtering av næringsavfall og farlig avfall, og levere dette til godkjente anlegg. Dersom virksomheten omfatter boliger/oppholdsrom, gjelder forskriften for virksomhetens husholdningsavfall, som skal holdes adskilt fra næringsavfall.

Kapittel 2. Innsamling mv. av husholdningsavfall

§ 8. Krav til oppsamlingsutstyr

Det skal benyttes godkjent oppsamlingsutstyr, sikret mot skadedyr og hygieniske ulemper, med tilstrekkelig volum for aktuelle avfallstyper. Kommunen kan i vedtak fastsette størrelsen på oppsamlingsenheten for å unngå hygieniske problemer.

§ 9. Anskaffelse, renhold og vedlikehold

Kommunen anskaffer, setter ut og fornyer oppsamlingsenhet, med unntak av avfallsbrønner og avfallssug, som eies, driftes og vedlikeholdes av abonnenten.

For avfallssug, avfallsbrønn og overflatecontainere har den enkelte eier eller abonnent ansvar for drift, service og vedlikehold av de delene av anlegget de eier eller disponerer. Dette omfatter blant annet å sikre at brønner, rørnett og tekniske installasjoner til enhver tid fungerer som forutsatt, samt å gjennomføre regelmessig kontroll, drift og vedlikehold i tråd med produsentens anbefalinger og inngåtte service- og driftsavtaler.

Abonnenten er ansvarlig for at oppsamlingsenhetene ikke skades, samt for renhold av oppsamlingsenhetene og arealet rundt slik at hygieniske problemer unngås. Kommunen kan kreve erstatning for tap eller skade utover normal slitasje. Abonnenten er ansvarlig for snørydding, strøing og annen nødvendig tilrettelegging for at avfallet kan hentes. Manglende etterlevelse kan medføre at kommunen utfører nødvendige tiltak for abonnentens regning.

§ 10. Felles oppsamlingsenhet

Kommunen kan tillate eller påby felles oppsamlingsenhet for flere abonnenter når sikkerhet eller effektiv drift tilsier det og forholdene ligger til rette for fellesløsninger.

§ 11. Plassering av oppsamlingsenhet

Oppsamlingsenhet på hjul skal settes tilgjengelig på standplass på tømmedag maksimalt 5 meter fra kjørbar vei. Trillebane og standplass skal være fri for hindringer.

Standplass skal plasseres slik at renovasjonskjøretøy har uhindret adkomst under alle føreforhold og tilstrekkelig bevegelsesrom for tømming. Standplass må ikke plasseres i offentlig vei eller hindre sommer- eller vinterdrift av offentlig vei.

Kommunen kan tilby serviceabonnement for økt henteavstand mot tilleggsgebyr som fastsettes i gebyrregulativet.

§ 12. Bruk av oppsamlingsenhet

Oppsamlingsenhetene skal kun brukes til de avfallstyper de er beregnet for. Annet avfall skal leveres til returpunkt eller gjenvinningsstasjon. Oppsamlingsenhetene skal ikke overfylles eller pakkes slik at tømming vanskeliggjøres. Lokket på beholderen skal til enhver tid kunne lukkes. Avfall som ikke dekkes av henteordningen skal leveres til returpunkt eller gjenvinningsstasjon.

§ 13. Innsamling av husholdningsavfall

Kommunen er kun pliktig til å ta med avfall fra abonnentens oppsamlingsenheter som er plassert og benyttet i samsvar med denne forskriften. Oppsamlingsenhetene skal settes tilbake på standplass og forlates i lukket stand etter tømming. Hentehyppighet fastsettes per fraksjon slik at hygieniske problemer ikke oppstår. Endringer i ruter varsles i rimelig tid. Innsamling skal skje uten unødig sjenanse fra støv, lukt og støy.

§ 14. Egen levering av avfall

Abonnenten kan levere avfall ved etablerte returpunkter og gjenvinningsstasjoner. Abonnenten skal følge gjeldende sorteringsregler.

§ 15. Renovasjonsteknisk plan – etablering eller endring

Ved etablering eller vesentlig endring av renovasjonsløsning kan kommunen kreve renovasjonsteknisk plan som viser type oppsamlingsenhet, plassering, hentested og adkomst for renovasjonskjøretøy.

Kapittel 3. Gebyr

§ 16. Renovasjonsgebyr

Abonnenten skal betale årlig renovasjonsgebyr til dekning av kostnader ved kommunal renovasjonsordning. Gebyret kan bestå av fastledd og variabelt ledd og kan differensieres for å fremme sortering, gjenvinning og effektivitet.

Abonnementet kan ikke sies opp, med mindre bolig er revet eller dokumentert permanent ubebodd og løper inntil det blir gitt fritak for renovasjonsplikt for abonnenten.

Det fastsettes eget gebyr for leveringer til gjenvinningsstasjonene.

§ 17. Innkreving og renter

Avfallsgebyr, inkludert påløpte renter og kostnader, er sikret med lovbestemt pant etter panteloven. Om renteplikt ved for sen betaling og inndrivelse gjelder reglene i eigedomsskattelova.

Kapittel 4. Avsluttende bestemmelser

§ 18. Unntak, dispensasjon og klage

Kommunen kan gi særlige regler for bestemte områder, for fritidsbebyggelse eller for abonnenter gruppevis eller enkeltvis, samt unnta bestemte avfallskategorier fra forskriften. Enkeltvedtak kan påklages etter forvaltningsloven.

§ 19. Straff

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av forskriften straffes med bøter.

§ 20. Ikrafttredelse og overgangsregler

Forskriften trer i kraft 01.01.2027. Fra samme tidspunkt oppheves gjeldende renovasjonsforskrift.

Sak 12, Vedlegg 3: Gjeldende renovasjonsforskrift for Lørenskog kommune, Akershus - Lovdata.pdf

LOVDATA

Renovasjonsforskrift for Lørenskog kommune, Akershus

Dato	FOR-2004-06-02-1915
Publisert	II 2005 hefte 5
Ikrafttredelse	01.06.2004
Sist endret	FOR-2023-04-19-616 fra 28.04.2023
Gjelder for	Lørenskog kommune, Akershus.
Hjemmel	LOV-1981-03-13-6-§26, LOV-1981-03-13-6-§27, LOV-1981-03-13-6-§30, LOV-1981-03-13-6-§34
Kunngjort	25.11.2005
Korttittel	Renovasjonsforskrift for Lørenskog

Hjemmel: Fastsatt av Lørenskog kommunestyre 2. juni 2004 med hjemmel i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven) § 26 første og fjerde ledd, § 27 annet ledd, § 30 annet og tredje ledd og § 34.
Endret ved forskrifter 15 nov 2017 nr. 2522, 9 des 2020 nr. 3241, 19 april 2023 nr. 616 (i kraft 28 april 2023).

Kapitteloversikt:

I (§§ 1 - 19)

II

I

Kap. 1. Generelle bestemmelser

§ 1. *Virkeområde*

Disse forskrifter gjelder:
- hele kommunen
- sortering, oppsamling, innsamling og transport av husholdningsavfall
- husholdninger/virksomheter hvor det oppstår husholdningsavfall
- fastsettelse av avfallsgebyr for disse abonnenter.

Sak 12, Vedlegg 3: Gjeldende renovasjonsforskrift for Lørenskog kommune, Akershus - Lovdata.pdf

§ 2. *Unntak*

Kommunen kan:
- unnta bestemte områder og etter søknad også bestemte eiendommer fra disse forskrifter.
- gi særskilte regler for bestemte områder, for fritidshus og for abonnenter gruppevis eller enkeltvis.
- unnta bestemte avfallsstoffer i husholdningsavfallet fra forskriftene eller fastsette særskilte regler for håndtering av slike stoffer.

0 Endret ved forskrift 9 des 2020 nr. 3241.

§ 3. *Definisjoner*

Med husholdningsavfall forstås i disse forskrifter avfall fra boliger, hytter, fritidshus og lignende definert som private husholdninger, dvs. boliger som i hovedsak bidrar til å gi beboerne rom for hvile og anledning til matstell. Kommunen avgjør i samarbeid med ROAF til enhver tid hva som regnes som husholdningsavfall.

Som abonnent regnes eier av eiendom som omfattes av den kommunale renovasjonsordning. Dersom eiendommene er festet bort for 30 år eller mer, skal likevel festeren regnes som abonnent om ikke annet er avtalt. Det samme gjelder når festeren har rett til å få festet forlenget, slik at den samlede festetid blir mer enn 30 år.

Med kildesortering forstås i denne forskrift at abonnenten holder nærmere bestemte stoffer i avfallet atskilt og behandler eller leverer dette etter nærmere fastsatte regler.

Avfallssug er sentrale anlegg for flere husholdninger med nedgravd rørsystem for å suge avfallet fra nedkast til sentrale oppsamlingssteder.

§ 4. *Abonnentens plikter*

Abonnenten er ansvarlig for oppsamlingsutstyret og skal følge de bestemmelser som er gitt i kapittel 2 om plassering, bruk, renhold m.m. Abonnenten plikter å betale fastsatt avfallsgebyr til kommunen.

§ 5. *Kommunens plikter*

Kommunen skal tilrettelegge og sørge for at abonnentene til enhver tid har et miljømessig hygienisk forsvarlig og effektivt tilbud for å kunne bli av med sitt husholdningsavfall, herunder muligheter for kildesortering av husholdningsavfallet.

§ 6. *Avfall fra andre virksomheter*

Virksomheter med annet avfall enn husholdningsavfall skal selv sørge for og bekoste oppsamling og transport av dette avfall til offentlig godkjent avfallsbehandlingsanlegg eller til sorteringsgjenvinningsanlegg.

Dersom virksomheten omfatter midlertidige eller permanente boliger, oppholdsrom, o.l. er virksomheten abonnent på linje med vanlige husholdninger. Disse forskrifter gjelder da for virksomhetens husholdningsavfall. Virksomheten skal holde dette avfall klart atskilt fra annet avfall.

Sak 12, Vedlegg 3: Gjeldende renovasjonsforskrift for Lørenskog kommune, Akershus - Lovdata.pdf

Kap. 2. Innsamling mv. av husholdningsavfall

§ 7. *Type, størrelse av oppsamlingsutstyr*

Det skal benyttes godkjent oppsamlingsutstyr med tilstrekkelig volum for aktuelle avfallsfraksjoner, og sikret mot skadedyr og hygieniske ulemper.

§ 8. *Anskaffelse, renhold og fornyelse av oppsamlingsutstyr*

ROAF besørger normalt anskaffelse, utsetting og fornyelse av oppsamlingsenhetene.

Abonnentene er ansvarlig for at enhetene ikke kommer bort, skades eller ødelegges.

Abonnentene er ansvarlig for renhold av oppsamlingsenhetene, slik at det ikke oppstår hygieniske problemer.

Hvis abonnenten ikke følger eventuelle pålegg om renhold kan kommunen utføre slikt renhold for abonnentens regning.

Unntak er avfallssuganlegg som må bekostes og eies av abonnenten. Slike anlegg skal godkjennes av ROAF.

§ 9. *Felles oppsamlingsutstyr*

Kommunen kan i samråd med ROAF gi tillatelse til eller påby oppsamlingsutstyr felles for flere abonnenter, herunder avfallssug.

§ 10. *Plassering av oppsamlingsutstyr*

Beholdere på hjul skal abonnenten sette fram til tømming maksimalt 5 m fra kjørbar vei (kfr. § 11). Det kan etter søknad i spesielle tilfeller gis dispensasjon fra denne bestemmelse.

Containere skal plasseres slik at tømmebilen kommer frem uhindret under alle slags føreforhold og slik at tømmebilen har tilstrekkelig bevegelsesrom for tømmingen.

Kommunen kan godta lengre henteavstand hos abonnent ved tegning av serviceabonnement. Kostnader forbundet med økt henteavstand belastes abonnenten i form av et servicegebyr.

§ 11. *Definisjon av kjørbar vei*

Som kjørbar vei regnes gjennomgående vei og blindvei som har snuplass og dessuten kurvatur, stigningsforhold, bredde og styrke til å tåle et renovasjonskjøretøy. Langs veien må det ikke være grener eller annet som kan hindre renovasjonsbilen. Om vinteren må veien og eventuell snuplass være brøytet og om nødvendig strødd. Ved tvist om hvor vidt en privat vei er kjørbar etter ovenstående, er kommunens syn avgjørende.

§ 12. *Bruk av oppsamlingsutstyret*

Sak 12, Vedlegg 3: Gjeldende renovasjonsforskrift for Lørenskog kommune, Akershus Lovdata.pdf

Oppsamlingsutstyret må kun brukes til oppsamling av det husholdningsavfallet som omfattes av disse forskriftene. Oppsamlingsenheter til bestemte avfallsfraksjoner skal kun benyttes til disse.

Oppsamlingsenhetene skal ikke overfylles og de må ikke pakkes fastere med avfallet enn at de lett kan tømmes. Abonnenter som enkelte ganger kan ha behov for større tømmekapasitet kan benytte de tilleggstjenester kommunen tilbyr.

I oppsamlingsenhetene skal det ikke legges flytende avfall, varm aske, stein, bygningsavfall, selvantennelige eller etsende stoffer, bilbatterier, sprøytespisser, olje e.l. Skarpe gjenstander tillates lagt i beholderne, men skal pakkes inn forsvarlig. Fuktig avfall, f.eks. matavfall, skal alltid være pakket inn slik at tilsøling av beholderne unngås. Avfallsfraksjoner som det er etablert sentrale mottaksstasjoner for, skal leveres til disse.

§ 13. *Innsamling av husholdningsavfall*

Den som samler inn avfallet, er bare pliktig til å ta med avfallet fra de avtalte oppsamlingsenheter. De ulike avfallsfraksjoner avhentes regelmessig. Hentehyppigheten fastsettes for den enkelte avfallsfraksjon og slik at det ikke oppstår hygieniske problemer. Endringer i hyppighet og tømmedager skal kunngjøres og meddeles de enkelte abonnenter i god tid.

Forøvrig skal innsamlingen utføres slik at beboerne ikke unødig sjeneres av støv, lukt og støy. Oppsamlingsenhetene skal forlates i lukket stand.

§ 14. *Egen levering av avfallsmaterialer*

Abonnentene kan uten tilleggsgebyr levere nærmere bestemte sorterte avfallsmaterialer til dertil etablerte innsamlings- og gjenbruksstasjoner. Gjenbruksstasjoner skal også kunne motta blandet avfall fra abonnentene mot gebyr.

§ 15. *Tømming av slamavskillere, septiktanker mv.*

Varsel om når tømming vil finne sted vil bli gitt gjennom pressen eller på annen måte som kommunen finner hensiktsmessig. For eiendommer med fast bosetting og med toalett tilknyttet slamavskillere, skal slamavskillerne tømmes 1 gang per år. For eiendommer med fast bosetting uten toalett tilknyttet slamavskilleren, og for fritidsbebyggelse, skal slamavskillere tømmes hvert tredje år. Tette oppsamlingstanker tømmes etter behov, men minst 1 gang per år. I spesielle tilfeller kan kommunen ved tekniske tjenester bestemme en annen tømmehyppighet. Tømmingen skal utføres slik at beboerne ikke unødig sjeneres av støy og lukt. Anlegget skal forlates i lukket stand, og grinder, porter og dører skal lukkes, eventuelt låses.

Kap. 3. *renovasjonsgebyrer*

§ 16. *Gebyrer*

Abonnentene skal betale et årlig renovasjonsgebyr til kommunen. Det årlige renovasjonsgebyret skal fastsettes av kommunen etter samråd med ROAF. Satsene fastsettes slik at de fremmer sortering, gjenvinning og effektiviteten i renovasjonssektoren. ROAF fastsetter leveringsgebyrer for levering til egne mottaksanlegg.

Abonnentenes gebyr skal bestå av et fastledd og et variabelt ledd. Fastleddet beregnes ut fra kommunens faste kostnader til renovasjon. Variabelleddet beregnes ut fra kommunens variable kostnader.

0 Endret ved forskrifter 15 nov 2017 nr. 2522, 19 april 2023 nr. 616 (i kraft 28 april 2023).

Sak 12, Vedlegg 3: Gjeldende renovasjonsforskrift for Lørenskog kommune, Akershus - Lovdata.pdf

§ 17. *Innkreving, renter*

Avfallsgebyr med påløpte renter og kostnader er sikret med lovbestemt pant etter panteloven § 6-1 (2) a. Om renteplikt ved for sen betaling og inndrivelse av avfallsgebyr, gjelder reglene i lov 6. juni 1975 nr. 29 om eigedomsskatt til kommunene § 26 og § 27 tilsvarende.

Kap. 4. Avsluttende bestemmelser

§ 18. *Klage*

Klage på enkeltvedtak fattet i medhold av disse forskrifter behandles etter forvaltningslovens bestemmelser.

§ 19. *Straff*

Overtredelse av forskriftene kan straffes med bøter etter forurensningslovens § 79 annet ledd.

II

Forskriften trer i kraft fra 1. juni 2004.

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/22254-11
Saksbehandler Anett Fossum
kommuneadvokaten

Tolkning av alkoholpolitisk handlingsplan - adgangen til å gi skjenkebevilling til enkelt arrangementer i idrettshaller

Utvalg		Saksnummer
Formannskapet		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Begrepet «særskilt tilfelle» i alkoholpolitisk handlingsplan punkt 4,2, § 8 bokstav e, er å forstå slik at (1) arrangementets art er det sentrale ved vurderingen av om det foreligger et «særskilt tilfelle,» dvs. at det er noe spesielt/noe utenom det vanlige/noe ekstraordinært som skal skje, og at (2) det skal mye til før det kan være aktuelt å benytte unntaket.

Bakgrunn for saken

I kommunens Alkoholpolitiske handlingsplan for 2024-2028 punkt 4,2, § 8 bokstav e er det bestemt at det normalt ikke gis skjenkebevilling til arrangementer (andre typer arrangementer enn idrettsarrangementer) som holdes i idrettsanlegg/-haller eller klubbhus i tilknytning til slike anlegg. Det er videre sagt at unntak kan vurdere i særskilte tilfeller.

Kommunedirektøren har et behov for å få en politisk avklaring av hvordan begrepet «særskilt tilfelle» skal forstås. Bakgrunnen for dette var opprinnelig at det var mottatt en søknad om skjenkebevilling til et enkeltarrangement i Lørenskog ishall (sommerfest for klubbens voksne medlemmer/venner). Søknaden er i ettertid trukket, men kommunedirektøren mener at det fortsatt er behov for en klargjøring av begrepet. Kommunestyret bes på denne bakgrunn om å ta stilling til om bestemmelsen i alkoholpolitisk handlingsplan punkt 4,2, § 8 bokstav e skal forstås restriktivt eller liberalt.

Saksopplysninger

Alkoholpolitisk handlingsplan

Alkoholpolitiske handlingsplan for 2024-2028 (vedtatt av kommunestyret 15. mai 2024/ revidert 11. desember 2024) har i punkt 4,2, § 8 bokstav e følgende bestemmelse:

> *«Det gis normalt ikke skjenkebevilling for enkeltanledning til arrangementer (som ikke er idrettsarrangementer) som holdes på/i idrettsanlegg/-haller eller klubbhus i tilknytning til idrettsanlegg, men kan vurderes i særskilte tilfeller etter en konkret vurdering av momentene i §8a.»*

Alkoholpolitisk handlingsplan § 8 bokstav a lyder:

> *«Skjenkerett for alkoholholdig drikk gruppe 1, 2 og 3 kan, etter en konkret vurdering basert på de momenter som er gitt i §§ 4 og 5 ovenfor innvilges for:*
> - *innendørs og/eller utendørs skjenking til enkeltanledning jf. alkoholloven §1-6.*
> - *ambulerende bevilling til lukkede selskap jf. alkoholloven § 4-5*
> - *utvidelse av alminnelig skjenkebevilling for en enkeltanledning jf. alkoholloven § 4-2*
>
> *I tillegg til momentene i §§ 4 og 5 skal det i vurderingen i særlig grad vektlegges:*
> - *Arrangementets art – fastsatt program*
> - *Beliggenhet*
> - *Målgruppe*
> - *Ro- og ordensmessige forhold»*

Momentene som er angitt i planens §§ 4 og 5 er:

- Stedets driftsprofil vurdert opp mot kommunens alkoholpolitiske målsettinger
- Stedets beliggenhet - særlig sett i forhold til nærhet til private boligområder, offentlige institusjoner, barnehage, lekeplass, idrettsanlegg, trafikkpreget område og tilliggende virksomheter
- Stedets målgruppe – særlig sett i forhold til yngre aldersgrupper.
- Ro- og ordensmessige hensyn
- Trafikk, tilgjengelighet og hensyn til fri ferdsel.

Foranledningen til saken

Kommunedirektøren mottok tidligere i vår en søknad fra Lørenskog ishockeyklubb Elite om skjenkebevilling for en enkeltanledning i Lørenskog ishall. Arrangementet det ble søkt om skulle gjennomføres på det som vinterstid er isflaten i Lørenskog ishall, og var benevnt sommerfest for inntil 1000 (voksne) medlemmer, samarbeidspartnere og venner av klubben.

Det bemerkes at Lørenskog ishockeyklubb Elite sin alminnelige skjenkebevilling for Lørenskog ishall for bevillingsperioden fram til 30. september 2028 ikke kunne brukes til en slik enkeltanledning da den var gitt for et definert avgrenset område i hallen, samt kun gjelder når klubbens senior herrelag spiller kamper i EHL.

Søknaden om skjenkebevilling for en enkeltanledning ble trukket 28. april 2026.

Tidligere praksis

Unntaksbestemmelsen i alkoholpolitisk handlingsplan om å gi skjenkebevilling etter en konkret vurdering i «særskilte tilfeller» har tidligere blitt benyttet av administrasjonen til å innvilge skjenkebevilling til enkeltarrangementer i ishallen, bl.a. i 2018 til et «Afterparty» for de som hadde billett til Sommerkonsert i rådhusparken samme dag, og i mai 2025 til en avslutningsfest for foreldre og samarbeidspartnere / 300 deltakere. Sistnevnte eksempel er sammenlignbar med den sommerfest som det nå ble søkt skjenkebevilling til.

Til orientering kan det opplyses at det for mange år siden ble gitt skjenkebevilling til en sommerkonsert på Rolvsrud stadion.

Behovet for en avklaring/fortolkning – formannskapet 15. april 2026
Kommunestyrets har som sagt i alkoholpolitisk handlingsplan gitt en klar føring på at det som hovedregel ikke skal gis skjenkebevilling til enkeltarrangementer (som ikke er idrettsarrangement) som ønskes gjennomført i idrettshaller/-anlegg/klubbhus.
Det er bestemt at unntak kan gjøres i «særskilte tilfeller» etter en konkret vurdering.

Når kommunestyret bruker ordene «særskilte tilfeller» på muligheten til å gjøre unntak tyder dette på, basert på ordvalget, at det krever at det skal skje noe spesielt /utenom det vanlige. Ordet «særskilt» indikerer også at det skal mye til før det kan være aktuelt med unntak.

Basert på overnevnte fant kommunedirektøren at det det kunne stilles spørsmål om vedtak om skjenkebevilling som tidligere er gitt til enkeltarrangement knyttet til idrettsanlegg, slik som avslutningsfesten i Lørenskog ishall i 2025, kan karakteriseres som et «særskilt tilfelle». På bakgrunn av at det var mottatt em søknad om et lignende arrangement fant kommunedirektøren det derfor riktig å be om en politisk avklaring på hvordan begrepet «særskilt tilfelle» skal fortolkes.

Det ble derfor lagt fram en sak for formannskapet i møte 15. april 2026 (sak 44/26). Formannskapet fattet følgende vedtak:

> *«Formannskapet tolker begrepet «særskilt tilfelle» i alkoholpolitisk handlingsplan punkt 4,2, § 8 bokstav e, slik at (1) arrangementets art er det sentrale ved vurderingen av om det foreligger et «særskilt tilfelle,» dvs. at det er noe spesielt/noe utenom det vanlige/noe ekstraordinært som skal skje, og at (2) det skal mye til før det kan være aktuelt å benytte unntaket.*
>
> *Formannskapet ber om at saken sendes videre til Kommunestyret for behandling. Administrasjonen bes orientere seg om hvordan formuleringa "særskilte tilfeller" forstås i andre kommuner, og bes også legge fram konkrete eksempler på hva slike "særskilte tilfeller" kan være.»*

At søknaden i ettertid er trukket endrer ikke kommunedirektørens behov for en avklaring av forståelsen av begrepet «særskilt tilfelle». Det må forventes at det også senere vil komme søknader om lignende arrangementer. En avklaring vil få betydning for hvordan slike søknader skal behandles i framtiden.

Andre kommuners praksis
Innledningsvis bemerkes det at alkoholpolitisk handlingsplan og bestemmelsen om «særskilt tilfelle» er en lokal bestemmelse/føring som gjelder kun for Lørenskog kommunes

praktisering av alkoholregelverket. Dette er dermed ikke en nasjonal lov- eller forskriftsbestemmelse. Hvordan formuleringen «særskilt tilfelle» forstås av andre kommuner vil derfor ikke være direkte relevant.

Kommunedirektøren har tatt kontakt med noen andre kommuner på det sentrale østlandsområdet for å undersøke om de har tilsvarende/sammenlignbare bestemmelse i sine alkoholpolitiske handlingsplaner, samt hvordan disse kommunene behandler lignende søknader som den foreliggende fra hockeyklubben.

Lillestrøm kommune
Lillestrøm kommune har ikke en tilsvarende bestemmelse for enkelt arrangementer i sin alkoholpolitiske handlingsplan 2024-2027. I Lillestrøm kommune kan det gis bevilling til enkeltarrangementer unntatt idrettsarrangementet, og/eller arrangementer hvor familier, barn og unge er hovedmålgruppen. Om arrangementet avholdes på et idrettsanlegg/-hall eller klubbhus er ikke avgjørende. Om bevilling gis beror på en konkret vurdering hvor det bl.a. legges vekt på type arrangementet, målgruppe og vakthold.

Skjenkebevilling til enkelt-idrettsarrangementer kan gis ved «helt særskilte arrangementer». Så langt er ikke denne bestemmelsen bruk.

Det opplyses fra Lillestrøm at de flere år på rad bl.a. har gitt skjenkebevilling for enkeltanledning til en festival som avholdes i/på klubbhuset og fotballstadion til Skjetten sportsklubb.

Bærum kommune
Bærum kommune har i sin Rusmiddelpolitiske handlingsplan 2024-2028 ingen tilsvarende bestemmelse som i Lørenskog kommune.

Saksbehandler i Bærum opplyser at Bærum kommune generelt er liberale hva gjelder innvilgelse av skjenkebevillinger til enkeltarrangementer så lenge ikke barn/unge er en naturlig del av gjeste-/målgruppen.

Rælingen kommune
Det framkommer av alkoholpolitisk handlingsplan for Rælingen at det ikke gis alminnelig skjenkebevilling til idrettsanlegg og idrettsarenaer, men at det kan gis til enkeltarrangementer som holdes på slike steder så lenge arrangementet ikke er rettet mot/har barn/unge som sin målgruppe.

Nordre Follo kommune
Nordre Follo kommune har ikke en tilsvarende bestemmelse som Lørenskog i sin alkoholpolitiske handlingsplan 2025-2028

Når det gjelder skjenkebevilling i eller i tilknytning til idrettsanlegg og parker er det i planen til Nordre Follo sagt:

> *«Der det er idrettsanlegg og parker, kan det ut fra en helhetsvurdering og innkomne uttalelser fra blant annet politiet gis skjenkebevilling for en enkelt anledning under følgende forutsetninger:*
> *• At det ikke er et arrangement for barn og unge under 18 år.*
> *• Ved skjenking utendørs kreves det at skjenkearealet begrenses, for eksempel ved at skjenking foregår i et telt eller inngjerdet område.*

• Det kreves dokumentasjon på fysisk avgrensing av skjenkearealet både innendørs og utendørs.
• Skjenketiden vurderes for hver enkelt bevilling ut fra arrangementets art, beliggenhet og uttalelser fra politiet.
• Det kreves dokumentasjon på vakthold og stilles krav til et visst antall vakter.»

Asker kommune
Asker har ikke tilsvarende bestemmelse som i Lørenskog. Skjenkebevilling kan gis for enkeltanledninger så lenge ikke arrangementet er for/ målgruppen er barn/unge.

Ullensaker kommune
Heller ikke Ullensaker kommune har en bestemmelse slik som i Lørenskog. Den eneste føringen i deres alkoholpolitiske handlingsplan er at det ikke gis bevilling til idrettsarrangementer og andre arrangement som i hovedsak er rettet mot barn og unge.

Eksempler på hva «særskilt tilfelle» kan være
I vedtaket fra formannskapet er det bedt om at det gis konkrete eksempler på hva «særskilte tilfelle» kan være.

Hva et særskilt tilfelle er, vil slik kommunedirektøren vurderer det, bero på om begrepet skal tolkes restriktivt eller mer liberalt.

En restriktiv/streng forståelse av begrepet «særskilt tilfelle» innebærer at det må være snakk om et arrangement som har karakter av å være spesielt/ekstraordinært og som ikke skjer ofte. Eksempel på dette kan være:
- større jubileum – for eksempel 25/50/100 års jubileum for arrangør
- arrangementer som for eksempel konserter hvor bruk av en idrettshall muliggjør et stort antall publikum.

En mer liberal forståelse av begrepet «særskilt tilfelle» vil omfatte arrangementer som er mer ordinære og som typisk skjer ofte/mer jevnlig, slik som for eksempler:
- årsavslutninger
- julebord
- sommerfester
- venners-venners fester.

Vurdering

Kommunedirektøren ber kommunestyret ta stilling til den generelle forståelsen/fortolkningen av unntaksbestemmelsen i alkoholpolitisk handlingsplan punkt 4,2, § 8 bokstav e. Hvordan skal begrepet «særskilt tilfelle» forstås? Skal begrepet forstås restriktivt eller mer liberalt?

Slik kommunedirektøren vurderer begrepet sett opp mot de øvrige deler av alkoholpolitisk handlingsplan vil forståelsen av begrepet måtte være restriktiv/streng. Fra kommunedirektørens saksframlegg til formannskapet 15. april 2026 gjentas:

> *«Sett opp mot momentene i alkoholpolitisk handlingsplan mener kommunedirektøren at det er arrangementets art og begrunnelsen for det som vil være det sentrale i vurderingen av om det foreligger et «særskilt tilfelle». De øvrige momentene som er nevnt i planen vil være relevant for om det faktisk skal gis bevilling i det konkrete tilfellet, men ikke for om unntaksbestemmelsen kan komme til anvendelse.*
>
> *Oppsummert vurderer kommunedirektøren at begrepet «særskilt tilfelle» i alkoholpolitisk handlingsplan punkt 4,2, § 8 bokstav e) skal tolkes slik at:*

- *Arrangementets art er det sentrale ved vurderingen av om det foreligger et «særskilt tilfelle,» dvs. at det må være noe spesielt/noe utenom det vanlige/noe ekstraordinært som skal skje, og at*
- *det skal mye til før det kan være aktuelt å benytte unntaket.»*

Kommunedirektøren legger etter dette fram et forslag til vedtak som samsvarer med oppsummeringen ovenfor. Dette er også den forståelsen av begrepet som fikk flertall ved formannskapets behandling av spørsmålet i møte 15. april 2026, sak 44/26.

Alternativt vedtak
Dersom kommunestyret ikke er enig med kommunedirektøren og mener at det skal legges til grunn en mer liberal tolkning slik at også mer ordinære og jevnlig gjennomførte arrangementer kan få skjenkebevilling vil et alternativt forslag til vedtak kunne lyde:

> «Begrepet «særskilt tilfelle» i alkoholpolitisk handlingsplan punkt 4,2, § 8 bokstav e, skal ikke tolkes strengt og kan omfatte arrangementer slik som for eksempel:
> - årsavslutninger
> - julebord
> - sommerfester
> - venners-venners fester.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Alkoholpolitisk handlingsplan 2024-2028

Tidligere behandlinger

Formannskapet 15. april 2026, sak 44/26.

Lørenskog, 28.04.2026

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Vibeke Kristine Rørvik
direktør styring og virksomhetsutvikling

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/23286-1
Saksbehandler Ivar Vestervik
plan og
samfunnsutvikling

Helhetlig T-baneutredning - orienteringssak

Utvalg		Saksnummer
Kultur-, inkludering- og samfunnsutvalget		
Formannskapet		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Saken tas til orientering

Bakgrunn

Helhetlig T-baneutredning (vedlagt) er utarbeidet av Norconsult på vegne av Ruter og Sporveien, på oppdrag fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Bakgrunn for bestillingen er at det i revidert Oslopakke 3 er pekt på behovet for å «gjøre en helhetlig vurdering av om behovet for økt T-banekapasitet gjennom sentrum kan løses på en enklere og billigere måte» enn å bygge ny sentrumstunnel gjennom Oslo i tråd med tidligere behovsvurderinger.

Utredningen skal være beslutningsgrunnlag for videre utvikling av T-banesystemet, og grunnlag for reforhandling av Byvekstavtalen og rullering av NTP (Nasjonal TransportPlan).

Utredningen viser at kapasitetsutfordringene i T-banenettet gjennom (Oslo) sentrum kan løses uten å bygge ny sentrumstunnel, og anbefaler at man ikke går videre med planene om ny sentrumstunnel. Det vises til at ny sentrumstunnel vil gi høy overkapasitet, store investerings-, drifts-, og kapitalkostnader, og at det er svært samfunnsøkonomisk ulønnsomt. Det vises også til ulemper knyttet til T-banens attraktivitet, og økt press på buss og trikk, som en konsekvens av ny T-banetunnel.

I denne saken legger kommunedirektøren frem utredningen til orientering, da den vil være et viktig kunnskapsgrunnlag i forbindelse med framtidige prioriteringer i transportsystemet i regionen.

Saksopplysninger

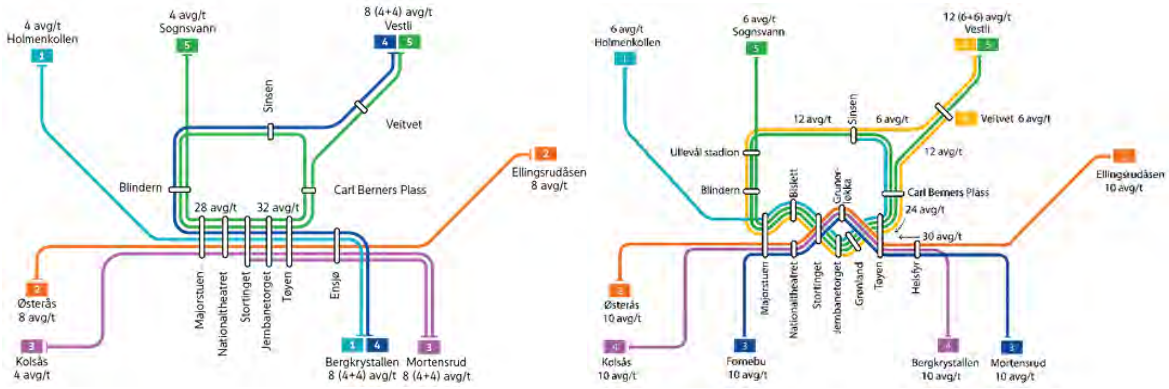
Sentrumstunnel

Ny sentrumstunnel ble anbefalt i KVU (konseptvalgutredning) Oslo-navet i 2015, og har blitt ansett som en forutsetning for å løse framtidige kapasitetsutfordringer på T-banenettet. KVU Oslo-navet ble utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune for å utrede behov og løsninger for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo.

Ny sentrumstunnel vil ikke erstatte dagens tunnel, men er en ny forbindelse mellom Tøyen og Majorstuen stasjoner, med nye stasjoner på Bislett og Grünerløkka. Det vil si at dagens sentrumstunnel og ny sentrumstunnel delvis vil dekke ulike deler av sentrum. Hensikten er å avlaste eksisterende T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, som er en flaskehals i systemet og vanskeliggjør økt frekvens på grenbanene.

Ny sentrumstunnel er senere pekt på som en forutsetning for forlengelse av Furusetbanen til Lørenskog, blant annet i forstudien om T-baneforlengelse til Lørenskog fra 2019.

Figurene under, som er hentet fra utredningen, viser dagens linjenett (til venstre) og framtidig linjenett med anbefalt rutemodell med ny sentrumstunnel (til høyre). I sistnevnte er også Fornebubanen, som er under bygging, lagt inn.



Innholdet i utredningen

Utredningen vedlagt denne saken viser til at vedtatte prosjekter vil bidra til økt kapasitet. Dette omfatter Fornebubanen, med ny base, ombygging av Majorstuen stasjon, nytt signalsystem, og nye vogner. Blant annet skal nytt signalsystem sikre flere avganger på fellesstrekningen mellom Tøyen og Majorstuen.

Utredningen viser effektene av flere ulike alterniver for å løse kapasitetsutfordringer, sammenlignet med en referansesituasjon for 2050. Referansealternativet forutsetter at bare ovennevnte vedtatte tiltak på T-banenettet gjennomføres. Det er også lagt inn ulike forutsetninger for utvikling av det øvrige kollektivnettet. Det er i det vesentlige forutsetningene som ble lagt til grunn i Byutredning Osloområdet (2025) som er lagt inn. Det er også tatt høyde for at nullvekstmålet for biltrafikk nås. For befolkningsutvikling er det utredet både for Statistisk Sentralbyrås (SSB) hovedalternativ (referanse MMM i utredningen), og SSBs høye anslag (referanse HHH i utredningen). Modellberegninger viser passasjervekst til 2050 på hhv. 38 og 53 % for referanse MMM og HHH.

Blant tiltakene som utredes er avlastning med buss, nye vendeanlegg, økt kapasitet på eksisterende vendeanlegg, økt frekvens på enkelte strekninger, og utbygging av Volvatsvingen (binder sammen Fornebubanen med Ringen) og Ensjøvingen (binder sammen Furusetbanen med Grorudbanen og Ringen). Det er utarbeidet en rekke alternativer med ulike kombinasjoner av disse tiltakene, og mulige ruteplaner.

Med unntak av avlastning med buss, som vil ha begrenset nytte som en permanent løsning, vil alle tiltakene ha potensial til å ha positiv effekt på kapasiteten i systemet, og kan derfor være aktuelle tiltak ved framtidige kapasitetsutfordringer. Effektene vil avhenge av hvilke kombinasjoner som velges, og linjestruktur. Utredningen viser slik sett at det er et spekter av muligheter for økt kapasitet i fremtiden til vesentlig lavere kostnader enn ny sentrumstunnel. Videre utvikling og faktiske behov bør ligge til grunn for valg av løsninger.

Konklusjonen er dermed at kapasitetsutfordringer kan løses med andre tiltak enn ny sentrumstunnel. Selv om ny tunnel vil løse kapasitetsutfordringer, vil den ha betydelig overkapasitet og det vurderes at nytten ikke står i forhold til kostnadene. Det vises også til at det er ulemper knyttet til alternativet med å bygge ny sentrumstunnel. Siden ny sentrumstunnel innebærer et todelt system, vil ikke grenbanene få direkte forbindelse til både Jernbanetorget og Nationaltheatret som i dag, kun en av dem. Dette medfører også at T-banen blir mindre attraktiv på en del viktige reiseforbindelser i Oslo sentrum, som da vil gi økt etterspørsel etter buss og trikk i det området. På den annen side vil ny sentrumstunnel gi et mindre sårbart system med tanke på vedlikeholdsarbeid og hendelser.

I utredningen anbefales det videre:

- At vedlikehold og reinvestering prioriteres slik at eksisterende og planlagt infrastruktur kan fungere som forutsatt.
- At det planlegges for langsiktige behov, men at man avventer irreversible beslutninger. I dette ligger bl.a. at man om 5 – 10 år vil ha ny kunnskap om T-banens ytelse, som følge av at planlagte tiltak er satt i drift, samt oppdatert kunnskap om befolkningsvekst og etterspørsel. Dette gjør det mulig å prioritere mer målrettede tiltak for å møte kapasitetsutfordringer.
- At arbeid med å sikre areal for ny T-banebase igangsettes, da kapasitetsøkende tiltak vil utløse behov for økt basekapasitet uavhengig av valg av langsiktige løsninger.

Grunnen til at det konkluderes annerledes med tanke på ny sentrumstunnel nå ift. KVU Oslo-navet fra 2015, er nye forutsetninger og ny kunnskap. Dette er først og fremst:

- Ny Majorstuen stasjon og nytt signalsystem muliggjør flere avganger gjennom eksisterende tunnel.
- Oppdaterte beregninger av driftskostnader viser at disse blir høyere
- Bedre, mer nyanserte og grundigere vurderinger av trengselskostnader.
- Konseptoptimaliseringen av ny sentrumstunnels påvirkning på investeringskostnader, driftskostnader, og trafikantnytte i etterkant av KVU Oslo-navet
- Nedjusterte befolkningsprognoser for Oslo og Akershus.

Forlengelse til Lørenskog

Utredningen tar ikke stilling til forlengelse av T-banen til Lørenskog, men beregner hvilke effekter det har på kapasiteten. Referansealternativet med forlengelse til Lørenskog (dvs. forlengelse til Lørenskog uten andre tiltak enn vedtatte prosjekter) vil medføre økt belastning

ved at reisende må regne med å stå på lengre strekninger, og økt fare for forsinkelser som følge av lengre oppholdstid på stasjoner i Oslo sentrum.

Utredningen viser samtidig at kapasitetsutfordringer kan løses med enklere tiltak enn ny sentrumstunnel, også dersom T-banen forlenges til Lørenskog. Effektene vil avhenge av hvilke andre tiltak som gjennomføres, og ulike kombinasjoner av disse.

Forlengelse til Lørenskog kan altså forsterke behovet for enkelte kapasitetsgrep, men utløser ikke behov for ny sentrumstunnel. For detaljer knyttet til vurderingene av forlengelse til Lørenskog vises det til utredningens s. 106 – 110.

Vurdering

Kommunedirektøren mener utredningen framstår som et grundig arbeid som bidrar til å belyse en sentral problemstilling i den videre planleggingen og prioriteringen av kollektivløsninger i Oslo og berørte nabokommuner.

Kommunedirektøren mener det er positivt dersom framtidige kapasitetsutfordringer kan løses uten ny sentrumstunnel, som er et svært omfattende og kostbart prosjekt. Det er samtidig viktig at ikke fraværet av ny sentrumstunnel likevel blir et hinder for realisering av andre viktige T-baneprosjekter.

Utredningen tydeliggjør for øvrig at T-banen er et komplekst system, hvor ulike tiltak må ses i sammenheng. Dette innebærer blant annet at T-baneforlengelse til Lørenskog også kan være nødvendig å se i sammenheng med tiltak og prioriteringer i andre deler av systemet.

Kommunedirektøren anbefaler at saken tas til orientering.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Ingen

Tidligere behandlinger

Ingen tidligere politisk behandling.

Vedlegg

Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport

Lørenskog, 29.04.2026

Ragnar Christoffersen Rakel Rauntun

kommunedirektør

sektordirektør for kultur, inkludering og samfunn

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Helhetlig T-baneutredning

Hovedrapport

April 2026

Foto: Sporveien

sporveien Ruter# Norconsult

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Forord

Ruter og Sporveien mottok 25. februar 2025 bestilling av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om å gjennomføre en helhetlig utredning av fremtidig T-banenett. Det ble bedt om at utredningen viser behov for og mulige strategier for å øke kapasiteten i T-banenettet. I tråd med revidert avtale om Oslopakke 3 (24. mai 2024) skal det gjøres en helhetlig vurdering av om behov for økt T-banekapasitet gjennom sentrum kan løses på en «enklere og billigere måte» enn med ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum.

Formålet med utredningen er å gi et beslutningsgrunnlag for fremtidig utvikling av T-banesystemet i Oslo og Akershus. Utredningen skal gi en tydelig faglig anbefaling som grunnlag for reforhandling av Byvekstavtalen for Oslo og Akershus og rullering av NTP.

Helhetlig T-baneutredning tar utgangspunkt i tidligere utredninger og bestillingen, og har til hensikt å avklare om endrede forutsetninger kan gi nye konklusjoner. Utredningen bygger på oppdaterte befolkningsprognoser og vurderer usikkerhet knyttet til disse. I tillegg vurderes kapasitetsutnyttelse på en grundigere og mer nyansert måte enn i tidligere utredninger. Utredningen inneholder også en helhetlig drøfting av kostnader og nytte.

Prosjektet er et samarbeidsprosjekt mellom Ruter og Sporveien, som har delt på prosjektledelsen. Prosjektet har hatt en styringsgruppe ledet av byrådsavdeling for miljø og samferdsel v/Håkon Rasmussen. Styringsgruppen har for øvrig bestått av representanter fra Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Ruter og Sporveien. En ekstern referansegruppe har fulgt arbeidet og gitt innspill ved milepæler.

Norconsult har vært rådgivende konsulent og har gjennomført utredningen. Numerika har vært underleverandør med ansvar for transportmodellberegninger i RTM23+.

Ruter og Sporveien takker Norconsult og Numerika for god bistand og alle involverte for gode innspill, diskusjoner og samarbeid.

April 2026

Prosjekteier:	Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (MOS), Oslo kommune
Prosjektledelse:	Kajsa Wiull-Gundersen (Ruter) og Trude Elisabeth Myhre (Sporveien)
Rådgiver:	Norconsult Norge AS med underleverandør Numerika AS
Rådgivers oppdragsledelse:	Ivar Kufås og Pablo Urzainqui
Versjon:	1.0
Utgitt:	April 2026

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Sammendrag

Bakgrunn og hensikt

Arbeidet med muligheter for økt kapasitet i T-banenettet har pågått i lang tid. KVU Oslo-Navet fra 2015 og senere utredninger har anbefalt å bygge en ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum for å øke kapasiteten. Ruters *Utredning av behov for investeringer* fra 2024 konkluderer med at en ny sentrumstunnel fortsatt er det tiltaket som best svarer ut det framtidige behovet.

KS1 for KVU Oslo-Navet, Ruters utredning og Sporveiens vurderinger peker alle på usikkerhet knyttet til kapasitetsutnyttelse, komfortstandarder og betydningen av bindinger i systemet. Samtidig er det økonomiske handlingsrommet redusert, noe som øker behovet for å prioritere tiltak som utnytter eksisterende infrastruktur best mulig. Dette har gitt behov for en mer helhetlig gjennomgang.

Helhetlig T-baneutredning tar utgangspunkt i oppdaterte befolkningsprognoser, vurderer omfanget av langsiktige kapasitetsutfordringer og om disse kan løses på en enklere og billigere måte enn å bygge ny sentrumstunnel for T-bane.

Vedtatt utvikling av T-banenettet gir et betydelig kapasitetsløft

T-banenettet vil få økt kapasitet i løpet av de nærmeste årene gjennom infrastrukturtiltak og flere nye vogner. Dette inkluderer nytt signal og sikringssystem, CBTC, bygging av Fornebubanen med base for vedlikehold og parkering og ombygging av Majorstuen stasjon for bedre passasjerflyt og vending av Holmenkollbanen.

Nytt signal og sikringssystem muliggjør at togene kan kjøre tettere enn i dagens situasjon. Antall avganger på fellesstrekningen kan økes fra maksimalt 32 per time i dag til 36 per time, med samme tidsmargin som i dagens situasjon. Ved å vende Holmenkollbanen på Majorstuen vil fellesstrekningen trafikkeres av kun 6-vognstog (lange tog). Det reduserer trengsel og lange stasjonsopphold gjennom sentrum.

Passasjervekst gir ikke kapasitetsproblemer i hovedalternativet for 2050

Statistisk sentralbyrås hovedalternativ viser en befolkningsvekst frem mot 2050 på om lag 15 prosent i Oslo og 30 prosent i Akershus. Befolkningsvekst sammen med at nullvekstmålet nås gir økt etterspørsel etter T-banereiser. Kapasitetsanalysen i denne utredningen viser at T-banen kan håndtere denne passasjerveksten. Grorudbanen får den høyeste belastningen, men trengselen i 2050 forventes å være på nivå med eller noe lavere enn dagens trengsel på linje 1 på Lambertseterbanen gjennom sentrum.

En viktig forutsetning for kapasitetsanalysen er at planlagte tiltak og endringer i T-banenettet blir gjennomført og fungerer som forutsatt. Dette krever et tilstrekkelig nivå på vedlikehold av vogner og infrastruktur for å unngå feil som kan redusere punktligheten og mulighetene for et styrket T-banetilbud.

Høyere passasjervekst enn hovedalternativet for 2050 vil gi kapasitetsproblemer

På lang sikt, dersom etterspørselen øker vesentlig mer enn det som er beregnet i hovedalternativet for befolkningsutvikling for 2050, dersom T-banenettet utvides, eller dersom ytelsen til T-banesystemet ikke blir som forventet, vil det være behov for tiltak som kan løse kapasitetsutfordringer. Utfordringene innebærer trengsel på Grorudbanen og økte oppholdstider på stasjonene i sentrum, som gir risiko for forsinkelser.

Langsiktige kapasitetsutfordringer kan løses med enklere tiltak enn en ny sentrumstunnel

For å vurdere om langsiktige kapasitetsutfordringer kan løses på en enklere og billigere måte enn med ny sentrumstunnel, er det i identifisert tiltak med ulikt omfang og kompleksitet. Analysene viser at disse tiltakene kan bidra til å løse langsiktige kapasitetsutfordringer:

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

- Alternativ 2D som innebærer ekstra avganger på Grorudbanen. Dette forutsetter at det er mulig å øke fra 36 til 40 avganger per time på den østlige delen av Fellesstrekningen. Muligheten for dette avhenger av hvilken punktlighet T-banen oppnår etter innføring av nytt signal- og sikringssystem CBTC og eventuelle ytterligere tiltak for å redusere forsinkelser.
- Alternativ 2E som innebærer at forbindelsen mellom Carl Berners plass og Sinsen ikke trafikkeres for heller å prioritere flere avganger på Grorudbanen og Lørenbanen.
- Alternativ 3A Volvatsvingen med en ny linje mellom Fornebubanen og Grorudbanen via Ringen. Tiltaket reduserer belastningen i sentrum ved å utnytte ledig kapasitet langs Ringen. I tillegg gir tiltaket bedre reisemuligheter med T-bane mellom Hovinbyen, Ringen og Skøyen, noe som blant annet reduserer etterspørselen etter buss på Ring 3.

Alternativ 2D og 3A innebærer økt kompleksitet og kan derfor være avhengig av en god punktlighetsutvikling i T-banesystemet. Alternativ 2E gir redusert kompleksitet og kan derfor være aktuelt dersom punktlighetsutviklingen ikke muliggjør alternativ 2D eller 3A.

Behov for tiltak og hvilke tiltak som er best egnet, avhenger av hvilken ytelse og punktlighet T-banenettet kan oppnå etter innføring av CBTC og som følge av nivået på vedlikehold og reinvestering, og hvilket kapasitetsbehov det er nødvendig å dimensjonere for.

For alternativ 6A ny sentrumstunnel viser beregningene at dette gir overkapasitet i store deler av T-banesystemet. Ny sentrumstunnel er et dyrt infrastrukturtiltak, det krever en stor vognpark og binder opp høye kostnader til drift. Det gir samtidig ulemper for reisende. Systemet innebærer en todeling av systemet som gjør at mange reisende mister direkteforbindelse til Jernbanetorget eller Nationaltheatret. Dette gir økt etterspørsel etter reiser med buss, trikk og tog i deler av indre by.

Anbefaling

Utredningen anbefaler følgende:

1. **Prioritere vedlikehold og reinvestering av T-banenettet.** Det anbefales å prioritere vedlikehold og levetidsforlengende tiltak for dagens og fremtidig T baneinfrastruktur. Dette bidrar til å sikre regularitet og punktlighet slik at vedtatt utvikling av T-banenettet får den kapasitetsøkningen som er forutsatt.
2. **Planlegge for langsiktige behov, men vente med irreversible beslutninger.** På lengre sikt enn 2050 eller dersom etterspørselen etter T-banereiser øker mer enn det som er beregnet, eller dersom ytelsen til T-banesystemet ikke blir som forventet, vil det oppstå behov for kapasitetsøkende tiltak. Utredningen har identifisert flere målrettede tiltak som kan møte framtidige kapasitetsutfordringer. Det bør planlegges videre med utgangspunkt i alternativ 2D, 2E og 3A (som beskrevet ovenfor). Beslutning om veien videre bør hvile på kunnskapen som blir tilgjengelig de neste 5–10 årene. I denne perioden vil man få vesentlig bedre grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som er hensiktsmessige.
3. **Planlegge for langsiktige behov for flere T-banevogner og økt basekapasitet.** Kapasitetsøkende tiltak som er identifisert i denne utredningen, krever i størrelsesorden 10–20 nye 3-vognsett, noe som gir behov for ny basekapasitet. Det anbefales derfor å starte arbeidet med å sikre areal for ny T-banebase.
4. **Andre utvidelser av T-banenettet krever en overordnet vurdering av behov.** Dersom man ønsker å legge andre behov enn kapasitetsbehov til grunn for en videreutvikling av T-banenettet, bør det gjennomføres en utredning hvor disse eventuelle behovene identifiseres, for deretter gjennomføre en analyse av hvilke tiltak som best svarer på identifiserte behov. En slik utredning bør ikke begrense seg til T-banenettet, men vurdere hvilken rolle T-banen og andre transportmidler skal ha i regionens transportsystem og by- og regionutvikling.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Innhold

1 Innledning 6
1.1 Bakgrunn 6
1.2 Hensikt 6
1.3 T-banens rolle 7
1.4 Spesielle begreper i utredningen 8

2 T-banesystemet 10
2.1 Dagens T-banenett 10
2.2 2032-infrastrukturen 11
2.3 T-banevogner 12
2.4 T-banens linjenett i 2032: referanselinjenettet 12
2.5 Systemkapasitet, togfølgetid og margin 13
2.6 Punktlighet 14
2.7 Kundetilfredshet 16
2.8 Vedlikehold og reinvestering 18

3 Befolkningsvekst og utvikling av kollektivtilbudet 20
3.1 Overordnede rammer for utviklingen 20
3.2 Befolkningsvekst og arealutvikling 21
3.3 Definisjon av referansesituasjonen for 2050 24

4 Kapasitetsanalyse for T-banen 25
4.1 Overordnet problemstilling 25
4.2 Transportmodellberegninger 26
4.3 Passasjervekst på T-banen 28
4.4 Oppholdstid på stasjoner 30
4.5 Komfort om bord 37

5 Problembeskrivelse, behov og mål 44
5.1 Problembeskrivelse 44
5.2 Behov 45
5.3 Mål og kriterier 46

6 Mulige tiltak og grovsiling 49
6.1 Metode for identifisering og vurdering av tiltak 49
6.2 Mulige tiltak 51
6.3 Grovsiling av tiltak 61
6.4 Infrastrukturtiltak og basebehov i alternativene 63

7 Alternativanalyse 65
7.1 Oversikt over alternativer og effekter 65

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

7.2 Måloppnåelse 75
7.3 Samfunnsøkonomiske virkninger 79
7.4 Andre egenskaper ved alternativene 95
7.5 Oppsummering av alternativanalysen 99

8 Følsomhetsvurderinger 101
8.1 Hensikten med følsomhetsvurderinger 101
8.2 Høyere befolkningsvekst enn SSBs hovedalternativ 101
8.3 Stresstesting av T-baneforlengelser 106
8.4 Jernbane- og trikketiltak 112
8.5 Usikkerhet i analysen 113

9 Konklusjoner og anbefaling 118
9.1 Konklusjoner 118
9.2 Anbefaling 122

10 Referanser 125

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Arbeidet med muligheter for økt kapasitet i T-banenettet har pågått i lang tid. Fra 2012 ble det lagt til grunn en løsning med to sentrumstunneler som kunne doble kapasiteten på alle grenbaner [1].

KVU Oslo-Navet fra 2015 anbefalte en ny T-banetunnel for å øke kapasiteten på T-banesystemet gjennom Oslo sentrum. De siste ti årene er det laget flere utredninger om utvikling av T-banesystemet, hvor utgangspunktet har vært anbefalingene i KVU Oslo-Navet. Den siste er Ruters *Utredning av behov for investeringer i kollektiv infrastruktur og materiell* som konkluderer med at det vil være behov for kapasitetsøkende tiltak i T-banesystemet rundt 2040 og at en ny T-banetunnel gjennom sentrum best svarer ut det framtidige behovet [2]. Utredningen beskriver at Volvatsvingen kan avlaste sentrumstunnelen, men ikke tilstrekkelig til å løse utfordringer med trengsel, lange ståtider og stasjonsopphold i 2040. I tillegg beskrives det i utredningen at Volvatsvingen og Ensjøsvingen vil gi et T-banesystem med mange bindinger, det vil si avhengigheter som gir konsekvenser for hvordan systemet kan driftes, som igjen kan ha konsekvenser for kjøretid og punktlighet.

Samtidig peker Ruters utredning på at det kan være nyttig å vurdere konsekvensene av å akseptere noe økt trengsel, noe lengre ståtider og noe økte forsinkelser.

Sporveiens vurdering av Ruters utredning var at komfortstandarder bør revurderes og veies mot den store investeringen som er nødvendig for å utvide systemet med en ny sentrumstunnel [3]. I tillegg mente Sporveien at bindinger bør vurderes mindre rigid enn det som er lagt til grunn i Ruters utredning. De peker også på muligheter for å vurdere alternative driftsopplegg som gir færre bindinger.

En ny T-banetunnel gjennom sentrum er et svært omfattende og kostbart tiltak. I gjeldende NTP beskrives det at det er klare tegn til at det økonomiske handlingsrommet vil reduseres fremover [4]. I lys av et redusert handlingsrom er signalene at ressursbruken i større grad må rettes mot å ta vare på og utnytte eksisterende infrastruktur. Poenget trekkes også frem i Handlingsprogram for Byvekstavtalen for Osloområdet og Oslopakke 3 [5]: *Endringer i økonomiske forhold påvirker rammevilkårene og handlingsrommet til transportsektoren. Økte kostnader knyttet til drift av kollektivtilbudet og til investeringer og vedlikehold av kollektivtransportsystemet gjør at målrettet prioritering blir desto viktigere fremover*.

Usikkerhet om vurderingene av kapasitetsutnyttelse, komfortstandard og bindinger som ligger til grunn for anbefaling av ny T-banetunnel, sammen med et redusert økonomisk handlingsrom, gir behov for oppdaterte, grundigere og mer nyanserte analyser. Våren 2025 startet derfor prosjektet *Helhetlig T-baneutredning* ledet av Ruter og Sporveien. Prosjektet skal avklare behovet for økt kapasitet i T-banenettet.

1.2 Hensikt

I revidert avtale om Oslopakke 3 (24. mai 2024) står det:

Det er behov for å øke kapasiteten på T-banesystemet gjennom Oslo sentrum. Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum er et 50/50-prosjekt i Byvekstavtalen og NTP. I forbindelse med videre planlegging av dette prosjektet, vil det være behov for å gjøre en helhetlig vurdering av om behovet for økt T-banekapasitet gjennom sentrum kan løses på en enklere og billigere måte. Partene ønsker en helhetlig utredning av framtidig løsning for T-baneinfrastrukturen hvor det sees på mulige nye forbindelser. Utredningen vil sees i sammenheng med Oslo kommunes arbeid med grønn mobilitetsplan, og kunnskapsgrunnlaget/byutredningen som skal utarbeides i forbindelse med reforhandling av byvekstavtale, jf. forslag til NTP 2025-2036. Endelig beslutning om konsept tas på et senere tidspunkt.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

På bakgrunn av dette mottok Ruter og Sporveien en bestilling fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om å gjennomføre en helhetlig utredning av framtidig T-banenett (25.2.25). Formålet med utredningen er å avklare behov for ny T-baneinfrastruktur, inkludert å vurdere minimumsløsninger og vise om andre tiltak kan bidra til å utsette behovet for investeringer. Utredningen er et beslutningsgrunnlag for framtidig utvikling av T-banesystemet i Oslo og Akershus og er en av flere grunnlag for reforhandling av Byvekstavtalen for Oslo og Akershus og rullering av NTP.

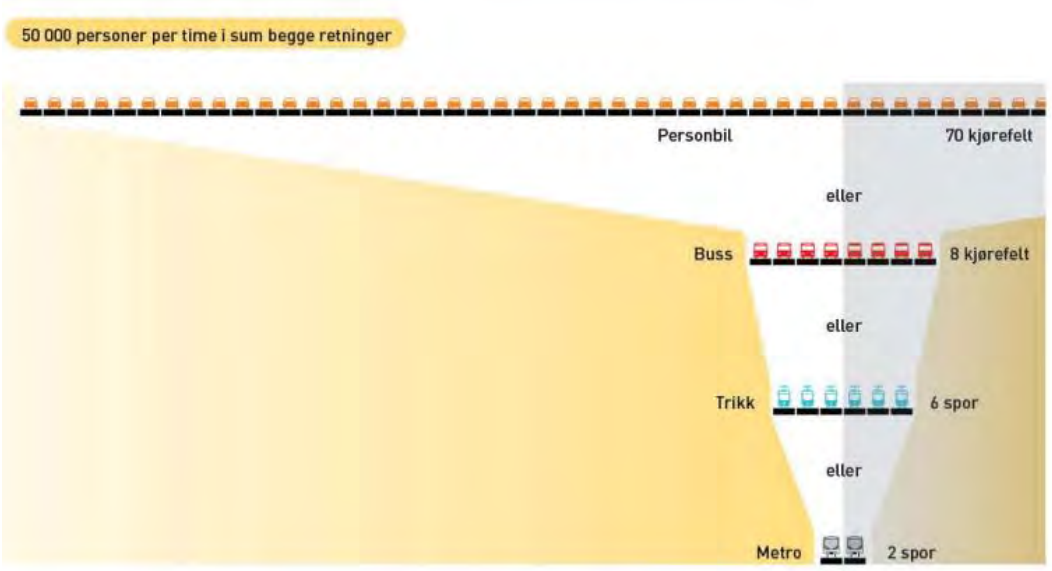
Helhetlig T-baneutredning tar utgangspunkt i tidligere utredninger og bestillingen, og har til hensikt å avklare om endrede forutsetninger kan gi nye konklusjoner. Utredningen bygger på oppdaterte befolkningsprognoser og vurderer usikkerhet knyttet til disse. I tillegg vurderes kapasitetsutnyttelse på en grundigere og mer nyansert måte enn i tidligere utredninger. Utredningen inneholder også en helhetlig drøfting av kostnader og nytte.

1.3 T-banens rolle

1.3.1 T-banens rolle i transportsystemet

T-banen utgjør ryggraden i byens hovedlinjenett og håndterer de største trafikkstrømmene i Oslo. Over tid har T-banens rolle i bytrafikken utviklet seg. Tidligere var hovedoppgaven å transportere reisende fra ytre by til sentrum, men i dag har forbindelsen mellom ulike knutepunkter i byen fått økt betydning. Samtidig spiller T-banen også en rolle i å fordele regionale reisende som ankommer med tog og regionbuss, videre inn i byens kollektivnett.

T-banen stod for 116 av totalt 395 millioner påstigninger med Ruters kollektivtilbud i 2024 som også inkluderer kollektivreiser i Akershus og togtilbudet innenfor Oslo og Akershus. Med andre ord var om lag 30 prosent av alle påstigninger i Oslo og Akershus reiser med T-banen. T-banen har omtrent like mange påstigninger som bybuss, og flere påstigninger enn trikk og tog til sammen. Siden 2007 har biltrafikken i Oslo holdt seg stabil, mens antallet kollektivreiser har økt vesentlig [6]. T-banen gir et betydelig bidrag til regionens kollektivtilbud, og har en viktig rolle i å unngå vekst i biltrafikk.



Figur 1.1: Prinsipp illustrasjon av infrastrukturbehov for å transportere 50 000 personer per time gjennom Oslo sentrum, i T-banetunell, med trikk, buss eller bil [1]

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

T-banen er arealeffektiv og har høy kapasitet. Som illustrert i figur 1.1 kreves det kun to spor gjennom sentrum for at T-banen skal kunne frakte opptil 50 000 personer per time. Der T-banen går under bakken, kan store passasjerstrømmer håndteres uten å belaste bymiljøet over bakken. Dette gir rom for å prioritere attraktive byrom, tilrettelegge for gående og syklende, og sikre gode løsninger for kollektivtransport som mater inn til stasjonene. Slik legger T-banen gode forutsetninger for utviklingen av en tett og attraktiv by.

Der T-banen ikke gir tilstrekkelig flatedekning, er det trikk og buss som supplerer med finmasket nett. I områder som ikke kan dekkes av tog eller T-bane, utgjør disse hovedtilbudet.

1.3.2 T-banens rolle for byutvikling

T-bane er skinnegående kollektivtransport i egen trasé som både kan gå under og over bakken. T-banen har høyere kapasitet enn buss og trikk, og den er ofte mer effektiv og mer pålitelig. I tillegg er infrastrukturen omfattende, særlig gjelder det stasjonene, som ofte får sin egen identitet. Disse egenskapene gjør at T-banen kan spille en viktig rolle i byutviklingen gjennom følgende bidrag:

- T-banen er grunnstammen i et bærekraftig transportsystem i Oslo, fordi den gir kapasitet og er et effektivt og forutsigbart transportmiddel. T-banen er et strukturerende element for en tett byutvikling rundt stasjonene.
- T-banetilknytning bidrar til mer attraktive steder. T-banen gir effektiv og attraktiv transport som gir tilgjengelighet og knytter steder effektivt til sentrum og andre målpunkter langs T-banen. T-bane kan dermed gjøre et sted mer attraktivt for investering og næringsetablering. Banetilknytning gir også grunnlag for økt utnyttelse.
- T-banen gir arealeffektiv transport og kan bidra til å redusere trafikk på overflaten. T-bane under bakken reduserer behovet for buss (eller trikk) på overflaten. Det frigjør plass som kan brukes til bedre tilrettelegging for gange, sykkel og grønt.

1.4 Spesielle begreper i utredningen

Befolknings-framskrivinger	SSB lager framskrivninger basert på ulike kombinasjoner av lav, middels og høy fruktbarhet (L/M/H), levealder (L/M/H) og nettoinnvandring (L/M/H). I tillegg forutsettes middels innenlands flytting som ikke varierer mellom de kombinasjonene som er nevnt her. Mellomalternativet, MMM, representerer SSBs hovedalternativ. Det høye alternativet, HHH, kombinerer høy fruktbarhet, høy levealder og høy nettoinnvandring, og innebærer derfor en betydelig høyere befolkningsvekst enn hovedalternativ.
Referanse/ referansesituasjonen	Framtidig situasjon (2050) basert på forventet utvikling. I referansesituasjonen forutsettes det en befolkningsutvikling og et transporttilbud. Se kapittel 3.3 for en utdypende beskrivelse. Referansesituasjonen benyttes for behovsanalyse og som sammenlikningsgrunnlag for å vurdere effektene av alternativer.
Referanse MMM	Referansesituasjon der SSBs hovedalternativ for befolkningsframskriving (MMM) for 2050 legges til grunn.
Referanse HHH	Referansesituasjon der SSBs høye alternativ for 2050 befolkningsframskriving (HHH) for 2050 legges til grunn.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Transportmodell RTM23+	Regional transportmodell for Oslo og Akershus som brukes for å beregne reiseomfang, reisemiddelvalg og reisemønster. Modellen benyttes i planlegging av transporttiltak og konsekvensutredninger.
Trengselsmodell Trenklin	Trengselsmodell utviklet av Jernbanedirektoratet for å analysere kapasitet og komfort om bord på tog. Modellen bruker reisematriser og rutetabeller som grunnlag, og fordeler deretter passasjerer på ulike linjer og tidspunkt gjennom døgnet. For denne utredningen er modellen tilpasset slik at den også kan brukes til å analysere T-banetrafikk.
CBTC	*Communication Based Train Control*. Et digitalt signalsystem for T-bane og jernbane som styrer togtrafikken basert på kontinuerlig kommunikasjon mellom CBTC-utrustning i tog og sentrale komponenter. Innføres som halvautomatisk system i Oslo, der togfremføring mellom førerens avgang og togets ankomst utføres automatisk. CBTC kan gi blant annet høyere kapasitet og kortere avstand mellom avganger, sammenlignet med tradisjonelle signal-systemer.
Slot	En tildelt tidsluke for et tog i ruteplanen. En slot definerer når et tog kan bruke en bestemt del av infrastrukturen (for eksempel en strekning eller en plattform på en stasjon).
Vognsett (3-vognsett)	En sammenkoblet enhet som består av tre T-banevogner som opererer som ett kort tog. Når to 3-vognsett settes sammen og opereres som et tog kalles det lange tog eller 6-vognstog.
Fellesstrekningen	T-banestrekningen mellom Majorstuen og Tøyen. Strekningen går i tunnel under Oslo sentrum og trafikkeres av alle T-banens linjer. I andre sammenhenger kan den være omtalt som Fellestunnelen.
Ringen/ T-baneringen	I denne rapporten defineres begrepet Ringen om strekningen fra Carl Berners plass til Majorstuen, via Sinsen, Storo, Nydalen, Ullevål Stadion, Forskningsparken og Blindern.
Takting	Alle steder hvor to eller flere grenbaner møtes inn mot en fellesstrekning gir risiko for forsinkelse dersom flere tog kommer innenfor et kort tidsintervall. I tidligere utredninger er denne møtesituasjonen mellom grenbaner kalt *takting.*

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

2 T-banesystemet

2.1 Dagens T-banenett

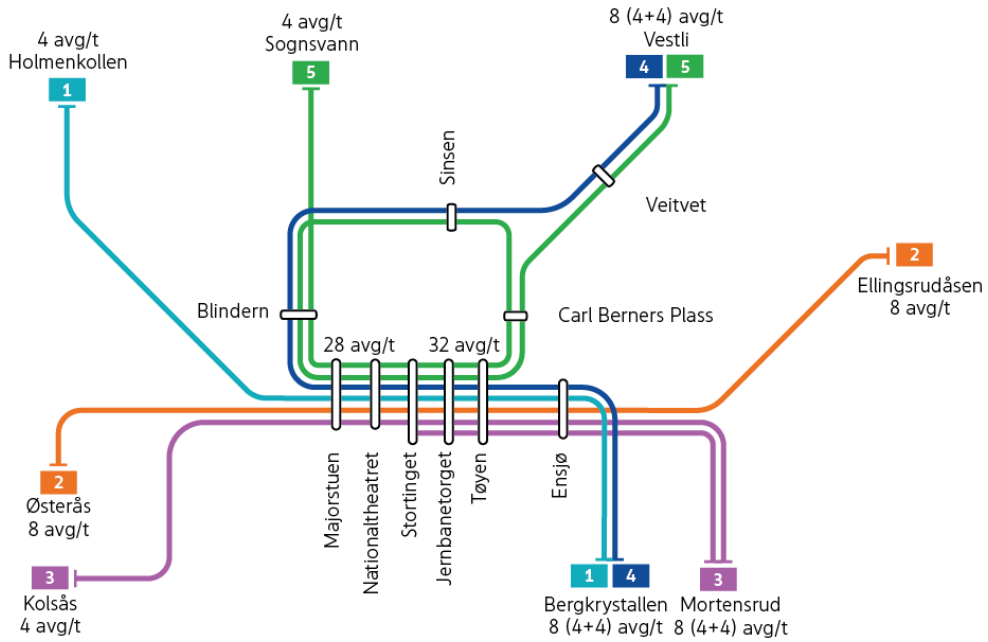
Dagens T-baneinfrastruktur består av grenbaner som leder inn mot Oslo sentrum, i tillegg til T-baneringen mellom Carl Berners plass og Ullevål og Lørenbanen mellom Sinsen og Økern.

T-banen håndterer de største trafikkstrømmene i Oslo. T-banens hovedoppgave er å transportere reisende mellom ytre by (inkludert deler av Bærum) og sentrum. Etter etablering av T-baneringen har forbindelsen mellom ulike knutepunkter og arbeidsplassområder utenfor sentrum fått økt betydning.

Strekningen mellom Majorstuen og Tøyen betegnes som *fellesstrekningen* og går i tunnel under Oslo sentrum. På Stortinget er det vendemulighet for linjer fra øst.

Alle T-banelinjene kjører gjennom fellesstrekningen. Linje 5 kjører i sløyfe via T-baneringen og passerer fellesstrekningen to ganger (se figur 2.1). Alle linjer kjøres med fire avganger per time med unntak av linje 2 som har åtte avganger per time og linje 3 som har ekstra avganger mellom Mortensrud og Stortinget.

Alle linjer kjører med 6-vognstog med unntak av linje 1 som kjøres med 3-vognstog på grunn av korte plattformer på Holmenkollbanen til Frognerseteren.

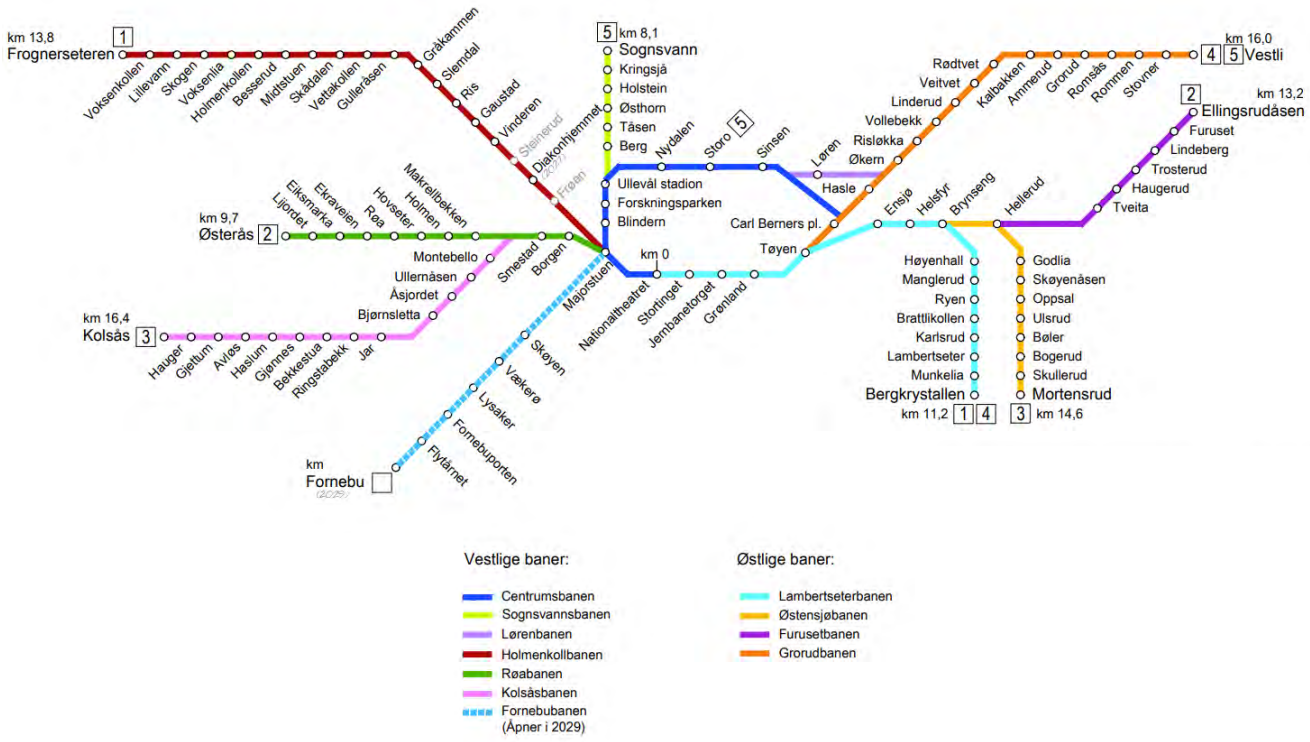


Figur 2.1: Dagens linjenett for T-banen i Oslo og Bærum

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

2.2 2032-infrastrukturen

Det pågår flere store utviklingsprosjekter på T-banen, som alle er planlagt å være ferdige ca. 2030 [7]. I denne utredningens referansesituasjon forutsettes disse prosjektene ferdigstilt. For å ta høyde for usikkerhet om tidspunkt for ferdigstilling har vi valgt å kalle dette for 2032-infrastrukturen.



Figur 2.2: T-banens infrastruktur inkludert Fornebubanen (kalt 2032-infrastrukturen). Kilde: Sporveien

2032-infrastrukturen inkluderer følgende (tillegg til dagens infrastruktur):

- Majorstuen stasjon er oppgradert med to gjennomgående spor og eget buttspor for vending av Holmenkollbanen. Holmenkollbanen kjøres med 3-vognstog. Ved å vende Holmenkollbanen på Majorstuen stasjon kan fellesstrekningen kjøres med kun 6-vognstog. Prosjektet skal også bidra til bedre passasjerflyt og redusert stasjonsoppholdstid.
- Fornebubanen er ferdigstilt og koblet på Røabanen mellom Borgen og Majorstuen. Det bygges også ny base med verksted og hensettingsspor på Fornebu.
- Nytt signal- og sikringsanlegg, CBTC, er utbygd og satt i drift for hele T-banenettet. CBTC vil effektivisere togfremføringen og øke kapasiteten til inntil 40 togavganger i timen på fellesstrekningen.
- Nattparkering for 8 trevognsett på Majorstuen.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

2.3 T-banevogner

Sporveien disponerer i dag 115 togsett, hvert bestående av tre vogner. De er benevnt MX3000 og er produsert av Siemens. I den daglige driften benyttes 105 av disse togsettene, som settes sammen til 57 tog som fordeles på T-banens fem linjer. De resterende 9 togsettene utgjør vognreserven. Dette er materiell som er til service, ute med feil eller står stand by.

Det er besluttet i Oslo bystyre, og vedtatt finansiering gjennom Oslopakke 3, innkjøp av 20 nye togsett. Det er i samme vedtak og avtale gitt fullmakt om innkjøp av ytterligere 7 togsett.

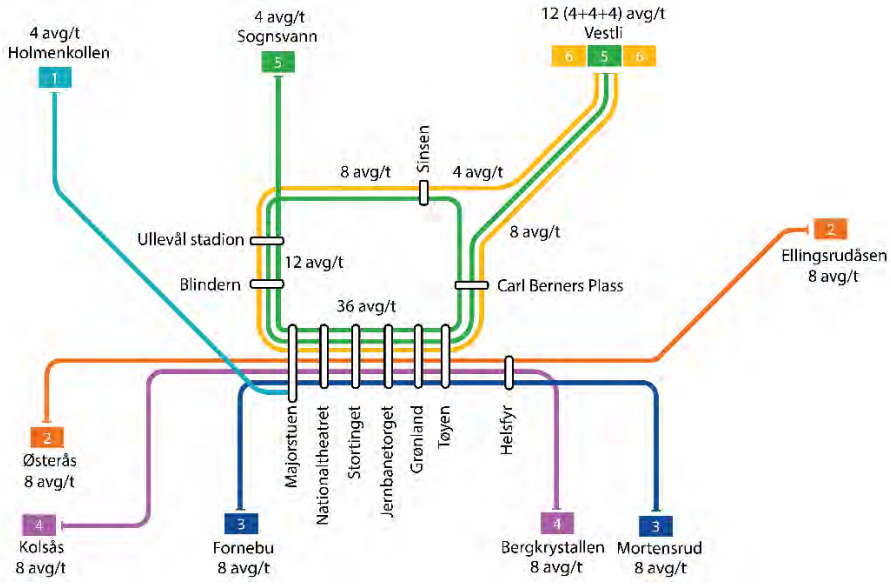
I Oslopakke 3 er det avsatt midler i andre handlingsplanperiode til innkjøp av 17 togsett utover de 27 som er beskrevet over. Byrådet i Oslo legger etter planen frem en sak for bystyret i løpet av våren 2026 om kjøp av de siste 17 togsettene. Disse vognsettene forutsettes å være på plass til 2032 for å kunne kjøre anbefalt linjenett som beskrevet i kapittel 2.4.

Sporveien har vurdert at base og endestasjonen på Fornebu og nye parkeringsspor for 8 togsett på Majorstuen eller Durud/Mortensrud til sammen gir tilstrekkelig base- og parkeringskapasitet for disse nye togsettene.

2.4 T-banens linjenett i 2032: referanselinjenettet

Det er ikke bestemt hvilket linjenett som skal kjøres på 2032-infrastrukturen. Basert på tidligere utredninger [2] er det foreløpig anbefalt et linjenett som vist i figur 2.3. I denne utredningen har vi derfor valgt å legge dette linjenettet til grunn i referansesituasjonen som andre tiltak sammenlignes mot. Linjenettet innebærer følgende endringer i forhold til dagens situasjon:

- Fornebubanen er etablert med 8 avg./time
- Holmenkollbanen vender på Majorstuen
- Økning fra 4 til 8 avg./time på Kolsåsbanen
- Økning fra 4 til 8 avg./time på Grorudbanen mot sentrum
- Bare lange tog på fellesstrekningen og på Lambertseterbanen



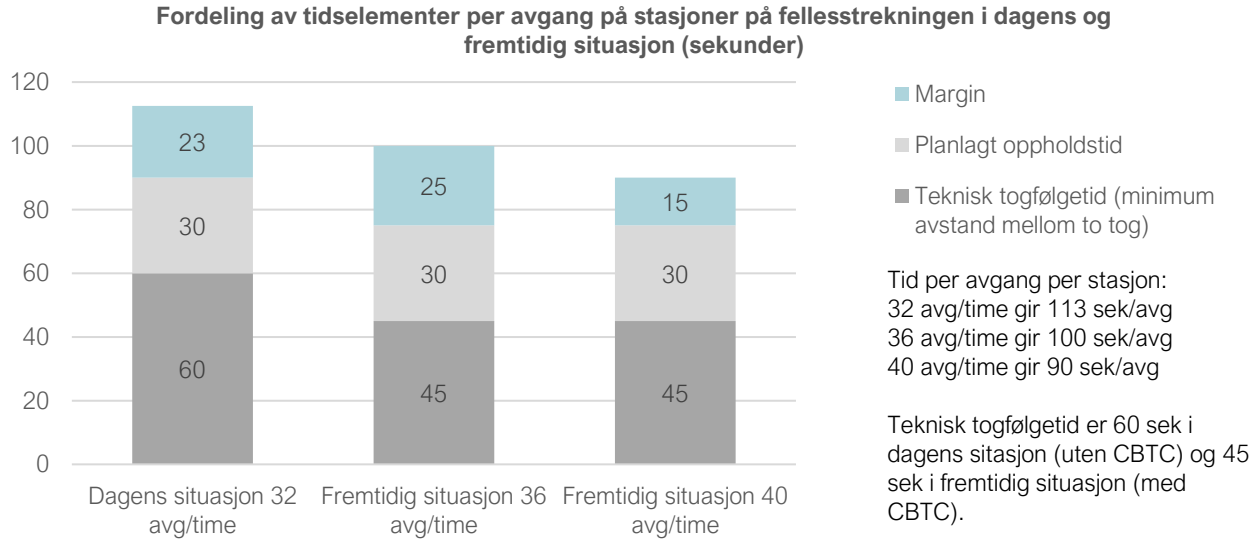
Figur 2.3: Foreløpig anbefalt linjenett for 2032

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

2.5 Systemkapasitet, togfølgetid og margin

Systemkapasitet handler om hvor mange avganger som kan avvikles i løpet av en gitt tid i et gitt T-banesystem. På T-banenettet vil systemkapasiteten begrenses av krav til togfølgetid (tid mellom hvert tog) i tillegg til forhold som takting inn mot fellesstrekningen, kryss i plan, og vendetid og kapasitet på endestasjonene.

Togfølgetiden består av teknisk togfølgetid (minste avstand mellom to tog på en linje), planlagt stasjonsoppholdstid og planlagt margin. Den teoretiske sammenhengen mellom teknisk togfølgetid, planlagt oppholdstid og tilgjengelig margin for hver avgang er vist i figur 2.4. I virkeligheten er ikke den tekniske togfølgetiden nøyaktig 45 eller 60 sekunder. Prinsippene for fordeling av togfølgetiden gir likevel et riktig grunnlag for planlegging av tilbudet.



Figur 2.4: Sammenheng mellom teknisk togfølgetid, planlagt oppholdstid og tilgjengelig margin ved ulikt antall avganger per time, med og uten CBTC

Marginen fungerer som en tidsbuffer for lange stasjonsopphold og andre forsinkelser. Dersom stasjonsoppholdstiden og andre forsinkelser til sammen overstiger marginen, vil etterfølgende avganger også bli forsinket (følgeforsinkelse). Ved små marginer vil forsinkelser påvirke etterfølgende avganger i større grad enn ved store marginer. Punktlighet beskrives nærmere i kapittel 2.6.

I dagens situasjon, uten CBTC, er den tekniske togfølgetiden 60 sekunder. Det er totalt 28 avganger per time på strekningen Majorstuen–Stortinget og 32 avganger per time på strekningen Stortinget–Tøyen. Det skyldes at halvparten av avgangene på linje 3 fra Mortensrud vender på Stortinget slik at de bare trafikkerer halvparten av fellesstrekningen. Den samlede togfølgetiden blir 113 sekunder med 32 avganger per time. Når planlagt oppholdstid (30 sekunder) og teknisk togfølgetid (60 sekunder) trekkes fra, gir det 23 sekunders margin.

I østgående retning kjører togene inn på strekningen Stortinget–Tøyen, hvor frekvensen er 32 avganger per time. Østgående tog må kjøre inn i en *slot* (tidsluke) etter Stortinget stasjon. Dette innebærer at marginene på hele fellesstrekningen i østgående retning i praksis tilsvarer en situasjon med 32 avganger per time som gir 23 sekunders margin per stasjon per avgang.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

I vestgående retning fra Stortinget mot Majorstuen vil marginene være større. Fire ganger i timen snur linje 3 fra Mortensrud på et eget spor på Stortinget og frigjør en *slot* (tidsluke) slik at de fire avgangene som kjører foran disse togene, får en mye større margin vestover fra og med Stortinget stasjon. Denne marginen reduserer risikoen for forsinkelser på grunn av lange stasjonsopphold på Stortinget, Nationaltheatret og Majorstuen, og den kan bidra til å redusere følgekonsekvenser av forsinkelser som har oppstått tidligere. Muligheten for å redusere større følgeforsinkelser er imidlertid begrenset. Det skyldes at lavere marginer på strekningen Tøyen–Stortinget gjør at forsinkelser kan ha forplantet seg til etterfølgende tog før de kommer inn på den vestlige delen av fellesstrekningen.

For å kunne sammenligne framtidige marginer mot dagens situasjon er den gjennomsnittlige marginen i vestgående retning beregnet til 28 sekunder per stasjon per avgang. I praksis vil det ikke være mulig å benytte de ekstra slotene jevnt for alle avganger. Gjennomsnittet er beregnet ved å summere marginene for de tre stasjonene Majorstuen–Stortinget og de tre stasjonene Jernbanetorget–Tøyen, og dele dette på 6 stasjoner og 32 avganger.

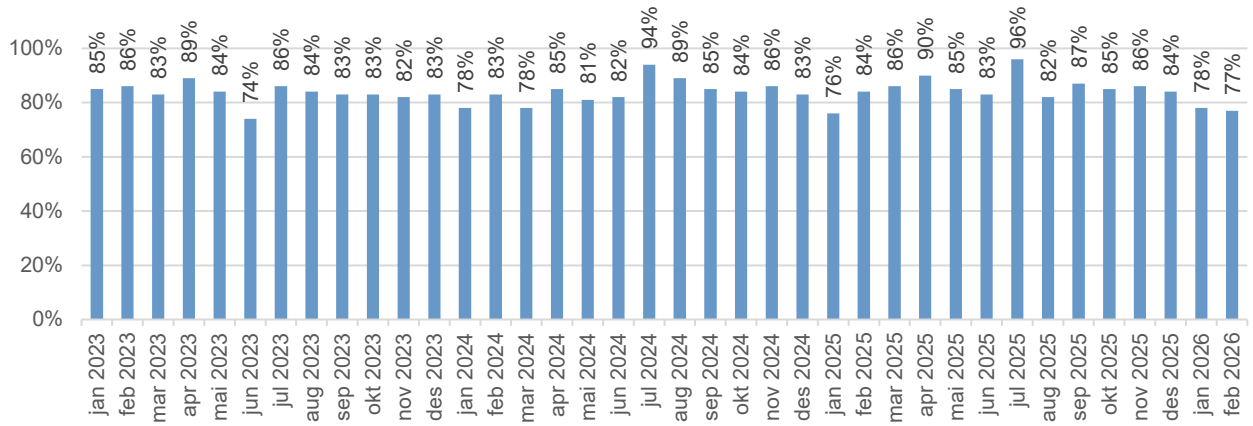
I framtidig situasjon, med CBTC, er det lagt til grunn 90 sekunder som minste togfølgetid, som gir en teoretisk kapasitet på 40 avganger per time. Togfølgetiden består da av teknisk togfølgetid på 45 sekunder, stasjonsopphold på 30 sekunder og en margin/buffer på 15 sekunder. Foreløpig anbefalt linjenett (se kapittel 2.4) innebærer 36 avganger per time på fellesstrekningen i stedet for 40. Dette frigjør tid slik at marginen øker til 25 sekunder. Dette er marginalt høyere margin enn i østgående retning i dagens situasjon og noe lavere enn den beregnede gjennomsnittlige marginen i vestgående retning i dagens situasjon.

2.6 Punktlighet

2.6.1 Punktlighet i dagens situasjon

Punktlighet for T-banen i Oslo og Akershus måles som avgang på Jernbanetorget stasjon innenfor en tidsmargin på 3 minutter sammenlignet med rutetabellen. Sporveien oppgir at punktligheten på Jernbanetorget ikke skiller seg vesentlig fra den totale punktligheten i systemet.

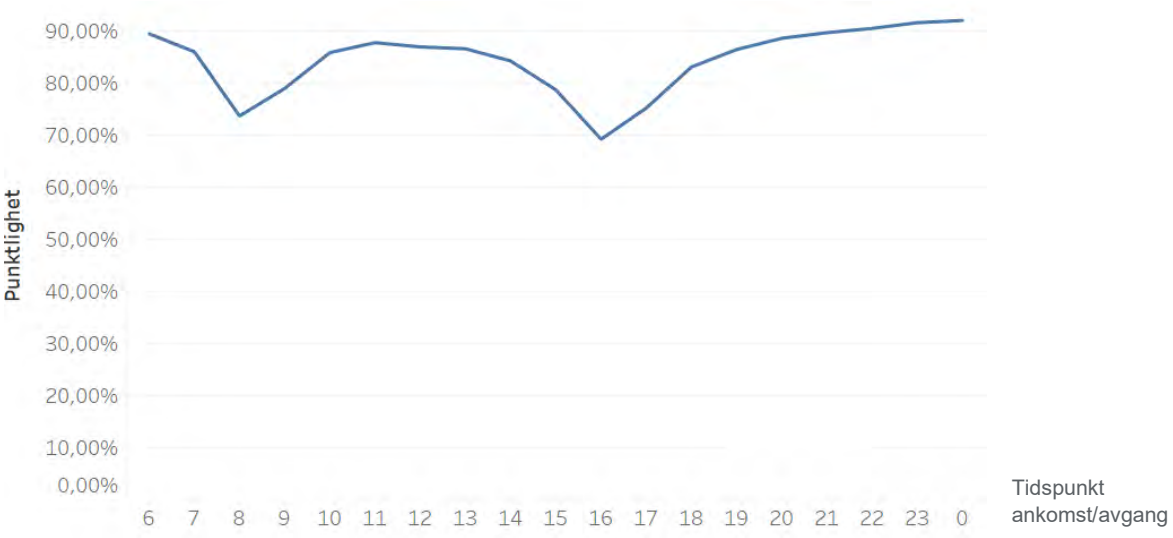
Figur 2.5 viser punktlighet på Jernbanetorget for hele driftsdøgnet i gjennomsnitt per måned gjennom tre år. De fleste månedene ligger mellom 82 og 86 prosent punktlighet, og dette nivået har holdt seg stabilt fra år til år. Noen måneder har ned mot 74 eller opp mot 96 prosent punktlighet. Høyest punktlighet finner vi i juli 2024 og juli 2025.



Figur 2.5: Punktlighet for hele driftsdøgn målt på Jernbanetorget stasjon. Andel avganger innenfor en tidsmargin på 3 minutter i forhold til rutetabell. Basert på datagrunnlag fra Sporveien.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Figur 2.6 viser variasjon i punktlighet per time gjennom driftsdøgnet i gjennomsnitt for januar 2025 til februar 2026. Punktligheten er klart lavere i begge rushperiodene sammenlignet med resten av dagen. Klokka 16 er 30 prosent av avgangene mer enn tre minutter forsinket.



Figur 2.6: Punktlighet gjennom driftsdøgnet for hverdager januar 2025–februar 2026. Kilde: Sporveien

2.6.2 Utfordringer ved målemetoden for punktlighet

Målemetoden for punktlighet har en absolutt grense på 3 minutter. To dager med samme punktlighetsnivå kan dermed oppleves forskjellig dersom den ene dagen har flere store forsinkelser enn den andre.

Flere forhold knyttet til ruteplanleggingen påvirker hvor godt togene treffer rutetiden:

- Ruteplanen har minuttoppløsning som gjør at noen strekninger (stasjon til stasjon) har for kort oppsatt kjøretid, mens andre har for mye tid.
- Takting inn på fellesstrekningen er i noen situasjoner utfordrende. For eksempel oppgir Sporveien at linje 2 ofte må vente på linje 5 på vei inn mot Majorstuen fra vest.
- Rutetidene er konstante gjennom hele døgnet. For å redusere regulering på stasjonene og saktekjøring utenfor rush er det derfor satt en rutetid som kan være litt for knapp i rushperiodene når stasjonsopphold tar lengre tid på grunn av flere av- og påstigende passasjerer.

Forhold knyttet til målemetoden, ruteplanleggingen og forskjellig kjøretid mellom rush og lavtrafikk gjør at det ikke er lagt opp til at T-banen kan oppnå 100 prosent punktlighetsnivå. Derfor er det også vanskelig å definere hvor godt dagens punktlighetsnivå kan sies å være. Punktlighetsindikatoren som brukes i dag er først og fremst egnet til å vurdere variasjoner over tid og langsiktig utvikling (figur 2.5 viser stabilt nivå fra år til år).

Målt kundetilfredshet gir en indikasjon hvordan kundene faktisk opplever den punktligheten som T-banen oppnår i dagens situasjon. Ruters reisevaneundersøkelse viser at alt i alt er T-banepassasjerer mer fornøyde med kollektivtilbudet enn det andre kollektivtrafikanter er (se kapittel 2.7). 69 prosent av de som vanligvis reiser med T-bane når de reiser kollektivt, er tilfredse med punktligheten. Av de som er misfornøyde med

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

kollektivtilbudet, oppgir 29 prosent at dette skyldes *for ofte forsinkelser*. Det er imidlertid subjektivt hva kundene opplever som en forsinkelse, og når forsinkelser skjer *for ofte*. Til sammen indikerer dette at T-banepassasjerene forventer høy punktlighet, samtidig som de aller fleste er fornøyde med dagens punktlighetsnivå.

For å få et mer objektivt bilde av punktligheten i T-banenettet kan det i framtiden være hensiktsmessig vurdere andre målemetoder, for eksempel hvor ofte og hvor lenge avvik forekommer, samt variasjon generelt og avvik fra planlagte avgangsintervall i stedet for å kun fokusere på avvik fra rutetabellen.

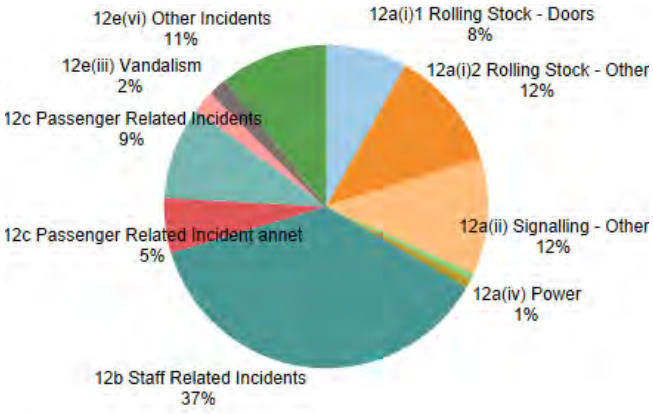
2.6.3 Årsaker til forsinkelser

Punktlighetsstatistikken (se kapittel 2.6.1) viser lavere punktlighet i rush, når det er mange passasjerer. Da bruker T-banene lengre tid på stasjonsopphold og en mindre del av tidsmarginen mellom avgangene blir tilgjengelig for å hente inn økt tidsbruk som følge av ulike årsaker.

Passasjerutveksling og oppholdstider i seg selv fører sjeldent til så lange oppholdstider at det vil gi forsinkelser (se nærmere beskrivelse i kapittel 4.4.1). Det er flere ulike faktorer som påvirker punktligheten.

For mindre forsinkelser i daglig drift registreres ingen konkret årsak. Sporveien registrerer derimot enkelthendelser innenfor gitte kategorier, med varighet.

Figur 2.7 viser en oversikt over enkelthendelser som bidrar til mer enn 2 minutters forsinkelse. Oversikten viser at omtrent en tredjedel er ansattrelaterte hendelser, en tredjedel er knyttet til vogn, signal eller andre tekniske feil og en tredjedel er knyttet til passasjerer og annet.



Figur 2.7: Enkelthendelser som bidrar til mer enn 2 minutters forsinkelse. Kilde: Sporveien

2.6.4 Nytt signalsystem kan gi bedre punktlighet

Nytt signal- og sikringssystem CBTC har flere mekanismer som kan bidra til økt punktlighet, selv om økt punktlighet i seg selv ikke er et mål med anskaffelsen av det nye systemet. Systemet bygger på en mer nøyaktig tidtabell enn i dag og styrer togets hastighet mellom og inn mot stasjoner slik at dette blir mer likt fra gang til gang. Systemet inneholder også mekanismer for å styre hastigheten basert på hvordan et tog ligger an i forhold til rutetiden. En reduksjon i variasjon i kjøretid kan føre til at færre avganger kommer forsinket til fellesstrekningen. Det nye signalsystemet er nå i ferd med å innføres. Vi vil vite mer om systemets effekt på punktlighet etter at det har vært i drift over en viss tid.

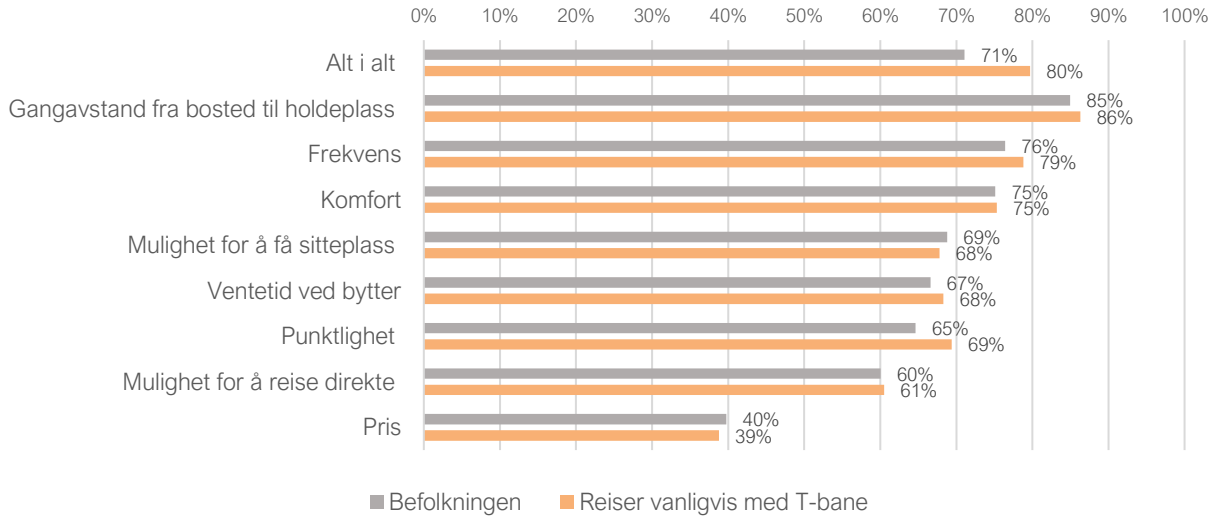
2.7 Kundetilfredshet

Ruters lokale reisevaneundersøkelse, MIS, viser hvorvidt trafikantene er tilfredse med T-banetilbudet i dag. Undersøkelsen kartlegger reiseaktivitet og holdninger til kollektivtransport blant et representativt utvalg av befolkningen i Oslo og Akershus i alderen 15 år og eldre. Analysene er gjort for årgangene 2023 og 2024, og er basert på svar fra 29 000 personer.

Ifølge MIS-undersøkelsen er det alt i alt høy tilfredshet med kollektivtilbudet i Osloområdet. 71 prosent av befolkningen er tilfreds med kollektivtilbudet, se figur 2.8. De som vanligvis reiser med T-bane når de reiser

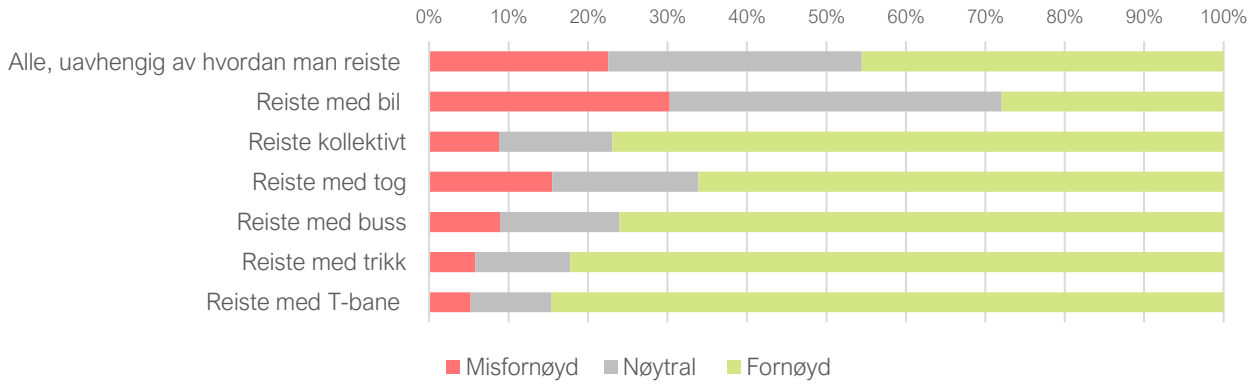
Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

kollektivt, er noe mer tilfredse enn den generelle befolkningen (80 prosent). Hvor tilfreds man er med ulike egenskaper ved kollektivtilbudet varierer, med høyest tilfredshet med gangavstand fra der man bor til holdeplass (85 prosent) og lavest tilfredshet med pris (40 prosent). Det er relativt høy tilfredshet med mulighet for å få sitteplass, både blant befolkningen generelt og blant de som vanligvis reiser med T-bane. Blant de som vanligvis reiser med T-bane er det høyest tilfredshet blant bosatte i indre Oslo, og lavest tilfredshet i Bærum og i Oslo nordøst. Unntaket er mulighet for sitteplass, hvor bosatte i indre Oslo er minst tilfredse og bosatte i Bærum er mest tilfredse.



Figur 2.8: Andel som er tilfreds kollektivtilbudet i Osloområdet og med utvalgte egenskaper ved tilbudet. Data fra Ruters reisevaneundersøkelse 2023–2024

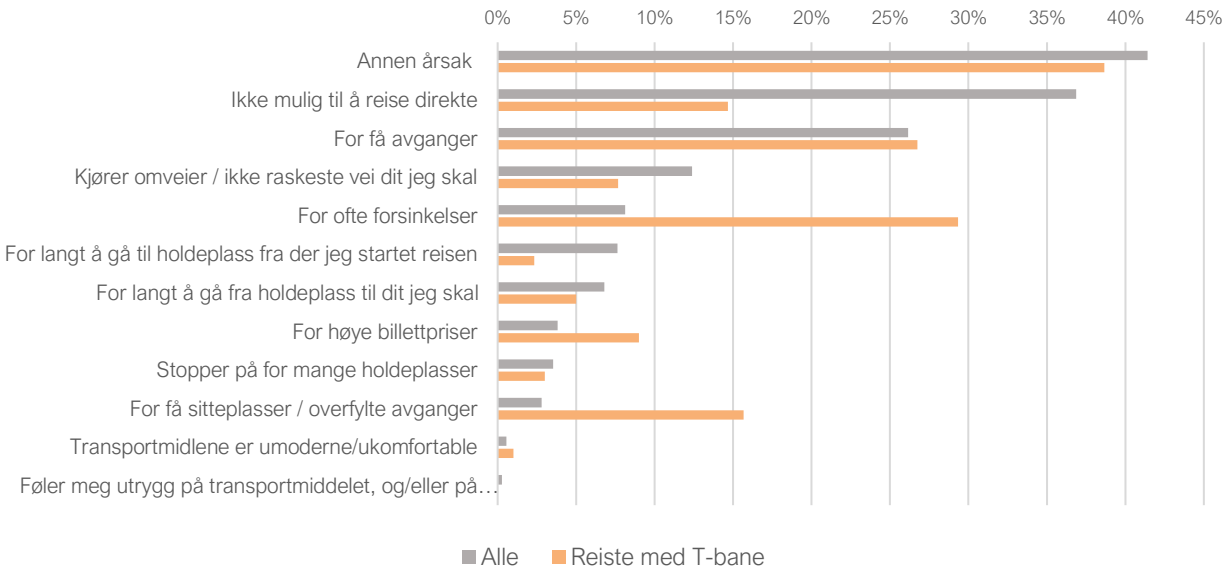
I tillegg til generell tilfredshet med tilbudet, blir man spurt om hvor fornøyd man er med kollektivtilbudet på konkrete strekninger man har reist, jf. figur 2.9. Hvor fornøyd man er med kollektivtilbudet på konkrete strekninger er lavere enn den generelle tilfredsheten med kollektivtilbudet – litt under halvparten er fornøyd. De som reiste med kollektivtransport på strekningen er mer fornøyd med kollektivtilbudet enn de som reiste med bil, og T-banepassasjerer er mer fornøyde enn andre kollektivtrafikanter.



Figur 2.9: Hvor fornøyd man er med kollektivtilbudet på en konkret strekning man har reist. Data fra Ruters reisevaneundersøkelse 2023–2024

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

De som var misfornøyde med kollektivtilbudet på strekningen man reiste ble spurt om årsaker til dette, jf. figur 2.10. Det er flest som er misfornøyd med muligheten til å reise direkte (37 prosent). Deretter følger at det er for få avganger (26 prosent). Totalt sett er det få som oppgir at de er misfornøyde på grunn av mangel på sitteplass/for overfylte avganger (3 prosent). Blant de som reiste med T-bane er det imidlertid 16 prosent som nevner dette som årsak til å være misfornøyd, noe som gjør dette til den tredje viktigste årsaken (hvis vi ser bort fra «annen årsak»).



Figur 2.10: Årsak til å være misfornøyd med kollektivtilbudet på en konkret strekning man har reist. Data fra Ruters reisevaneundersøkelse 2023–2024

Resultatene fra MIS viser at utgangspunktet for å jobbe med kapasitet og komfort på T-banen i Oslo er at det er høy tilfredshet i dagens situasjon. Det er først og fremst ved en framtidig høy vekst i antall passasjerer at det er risiko for at mange reisende i kombinasjon med begrenset kapasitet kan påvirke komfort og tilfredshet, og dermed også reiseadferden.

2.8 Vedlikehold og reinvestering

2.8.1 Forutsetninger om vedlikehold og reinvestering

Det forutsettes i utredningen at dagens infrastruktur vedlikeholdes og reinvesteres i på et tilstrekkelig nivå slik at funksjonsevnen ikke svekkes gjennom analyseperioden (i kapittel 8.5 drøftes usikkerhet om denne forutsetningen). Dette krever reinvestering i teknisk infrastruktur i tråd med forventet levetid og ytelse.

Sporveien og Ruter enige om at det er viktigere å ta vare på eksisterende infrastruktur enn å bygge ny. Hvis ikke infrastrukturen reinvesteres i tråd med slitasjen, vil det medføre redusert regularitet og punktlighet.

Reinvestering finansieres i dag gjennom Oslopakke 3 og posten «Ramme T-bane og trikk». Rammene fastsettes årlig i forbindelse med utarbeidelse av handlingsprogram for Byvekstavtalen for Osloområdet og Oslopakke 3.

Sporveien estimerer at det årlige reinvesteringsbehovet for T-bane- og trikkeinfrastruktur til sammen er 1619 millioner 2027-kroner. Av dette utgjør T-baneinfrastrukturen 1144 millioner. Det framtidige

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

reinvesteringsbehovet vil øke vesentlig i de nærmeste årene som følge av nye tekniske systemer, Fornebubanen og mer slitasje på eksisterende infrastruktur som følge av økt kjøring. [8]

I handlingsprogrammet for årene 2026–2029 er rammen (for T-bane- og trikkeinfrastruktur) satt til 1319, 1276, 1455 og 1458 millioner 2026-kroner. Dette innebærer en underfinansiering de kommende årene på ca. 100–300 millioner per år. [8]

Ved utgangen av 2025 var etterslepet estimert til 10,7 milliarder 2025-kroner for T-bane- og trikkeinfrastruktur til sammen, noe som tilsvarer 20 prosent av den totale gjenanskaffelseskostnaden. Av dette utgjør T-baneinfrastrukturen 9,1 milliarder. Dette vil stige til 21 prosent i 2026 og ytterligere om handlingsplanen 2026–2029 gjennomføres slik den foreligger.

Det er ikke et mål å eliminere etterslepet, men å redusere størrelsen. Et stort etterslep gir økt behov for akutte tiltak, og kan føre til nødvendige sikkerhetstiltak må prioriteres foran tiltak for å opprettholde regularitet, punktlighet og kapasitet. For å få ønsket effekt av de store pågående prosjektene (CBTC og Fornebubanen) anbefaler derfor Sporveien at det settes av 450 millioner kroner ekstra per år i neste handlingsplan (2027–2030) for å redusere vedlikeholdsetterslepet på T-bane og trikk. [8]

2.8.2 Avvikshåndtering ved rehabilitering

Større rehabilitering av dagens tunneltrasé gjennom sentrum (fellesstrekningen) kan gi store konsekvenser for driften og de reisende. Sporveien har vurdert hvordan omfattende rehabilitering kan gjennomføres med utgangspunkt 2032-infrastrukturen.

Dagens tunneltrasé gjennom sentrum (Majorstuen–Tøyen) er bygget etappevis gjennom flere tiår (1912–1987). Tunnelen består dels av betongkonstruksjoner i løsmasser, dels av bergtunneler med ulik grad av vann- og frostsikring og konstruktiv sikring. Utover forutsetningen om tilstrekkelig vedlikehold som er beskrevet i kapittel 2.8.1 vil tunnelen også ha behov for mer omfattende levetidsforlengende oppgraderinger.

Tunnelstrekningen Majorstuen-Nationaltheatret er fra 1928 og har trolig størst behov for rehabilitering; spesielt gjelder dette 200 meter betongkulvert mellom Majorstuen og Valkyrie plass der profilet er spesielt trangt. Tunnelene Carl Berners plass-Sinsen og Ullevål-Storo er fra 2001–2005. Tunnelen Sinsen–Løren er fra 2015. Større rehabilitering av disse tunnelene ligger flere tiår frem i tid.

Det kan også være behov for større oppgradering av stasjoner. Nationaltheatret stasjon ligger i kurve og tilfredsstiller ikke dagens krav til sikkerhet og universell utforming. Oppgradering av denne stasjonen til dagens krav er eksempel på et tiltak som vil innebære en lengre stengeperiode av stasjon og spor.

Ved levetidsforlengende oppgraderinger eller stasjonsoppgraderinger er det nødvendig å stenge tunnelen. Ved stenging av tunnelen brytes pendellinjene øst-vest, og det lages linjenett for avvikstrafikk. Trafikken til/fra grenbanene og sentrum opprettholdes ved omstigning internt i T-banesystemet og ved omstigning mellom T-bane og buss og trikk. Ved stengt tunnel Tøyen–Ensjø er det ingen kontakt mellom Ryen verksted og traseene vest for Ensjø. Et slikt brudd må være relativt kortvarig, og det legger stramme føringer for gjennomføring av tunnelrehabiliteringen.

Stengningen kan foregå parsell for parsell, noe som vil kunne bidra til å holde deler av T-banetilbudet åpent under rehabiliteringen, men med vesentlige begrensninger. Dette vil kreve god planlegging og muligheten til å utnytte fleksibiliteter i infrastrukturen som for eksempel vendemuligheter som finnes i dag, men som ikke brukes i normal drift i dagens situasjon.

Sporveien har utarbeidet en mulig gjennomføringsplan som viser at større rehabilitering av dagens tunneltrasé har konsekvenser, men er mulig å gjennomføre med 2032-infrastrukturen. Varighet, konsekvenser og behov for avvikstrafikk må likevel vurderes nærmere.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

3 Befolkningsvekst og utvikling av kollektivtilbudet

3.1 Overordnede rammer for utviklingen

Befolkningsframskrivinger fra Statistisk sentralbyrå (SSB) tilsier vekst i antall bosatte og arbeidsplasser i Osloregionen, og regionale og kommunale planer angir hvor framtidig vekst skal skje.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus [9] definerer en regional areal- og transportstruktur som fremmer et konsentrert utbyggingsmønster, med konsentrasjon av boliger og arbeidsplasser i noen prioriterte vekstområder med mål om økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. For kommuner med det som er definert som regionale byer eller som er del av bybåndet (Oslo, Bærum, Asker, Lørenskog, Lillestrøm, Rælingen, Ullensaker, Nordre Follo og Ås) er det retningslinjer om at 90 prosent av framtidig vekst bør skje innenfor byene eller bybåndet, mens kommunene utenfor bør konsentrere minst 80 prosent av framtidig vekst i prioritert tettsted. Planen er under revisjon og skal på høring i løpet av 2026. Areal- og transportstrukturen vil i stor grad videreføres med mål om å konsentrere befolknings- og arbeidsplassintensiv arealutvikling der kollektivtilbudet er best, og spesielt nær skinnegående tilbud.

Kommuneplanens arealdel for Oslo fra 2015 er under revisjon [10]. *Kommuneplanens samfunnsdel med byutviklingsstrategi 2025* ble vedtatt i 2025 og inneholder arealstrategi mot 2050 [11]. Arealstrategien viser i stor grad de samme byutviklingsområdene som arealdelen fra 2015, og bygger på bærekraftig mobilitet der banebasert transport spiller en sentral rolle. En viktig forskjell er at store områder i dalbunnen i Groruddalen er angitt som terminal, industri og arealkrevende virksomhet i den nye arealstrategien, mens de i tidligere kommuneplan har vært angitt som byutviklingsområder for bolig- og næringsbebyggelse med høy tetthet. Tyngden av utviklingsområder både i arealstørrelse og prioritering ligger i Hovinbyen. I tillegg ligger viktige aktuelle byutviklingsområder ved knutepunktene: Oslo S, Skøyen, Forskningsparken og Nydalen. Utviklingsområder i Fjordbyen er ikke tilknyttet T-banenettet. I utkanten av byen ligger arealtyngden i vest med områder tilknyttet Fornebubanen. I øst er det Furuset og Nedre Rommen og i sør er det Skullerud, Mortensrud og Rosenholm. Gjersrud-Stensrud, som er det største sammenhengende området til byutvikling i Oslo, er ikke prioritert i første del av planperioden. Planforslaget senes på høring våren 2026.

Kommuneplanens arealdel for Bærum vedtatt i 2023 legger opp til arealutvikling med høy utnyttelse spesielt i Sandvika som er kommunesenter, og på Fornebu og Lysaker som T-banenære områder knyttet til Fornebubanen. I tillegg er Bekkestua definert som et prioritert vekstområde, og Østerås, Eiksmarka, Haslum, Gjettum og Kolsås definert som prioriterte stasjonsnære områder for fortetting.

Lørenskog har ikke T-bane i dag, men forlengelse av Furusetbanen til Lørenskog er vurdert i flere utredninger. *Kommuneplanens arealdel for Lørenskog* vedtatt i 2023 legger opp til arealutvikling i fem utviklingsområder nær kollektivknutepunkter hvor veksten skal skje: Visperud, Lørenskog sentrum (Skårer/Solheim), Lørenskog stasjonsområde, Fjellhamar og Ahus/Nordbyhagen. De fem utviklingsområdene følger et hierarki, hvor Lørenskog sentrum er kommunesenter, mens Lørenskog stasjonsområde og Fjellhamar er lokalsenter. Visperud og Ahus er primært tiltenkt næringsutvikling.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

3.2 Befolkningsvekst og arealutvikling

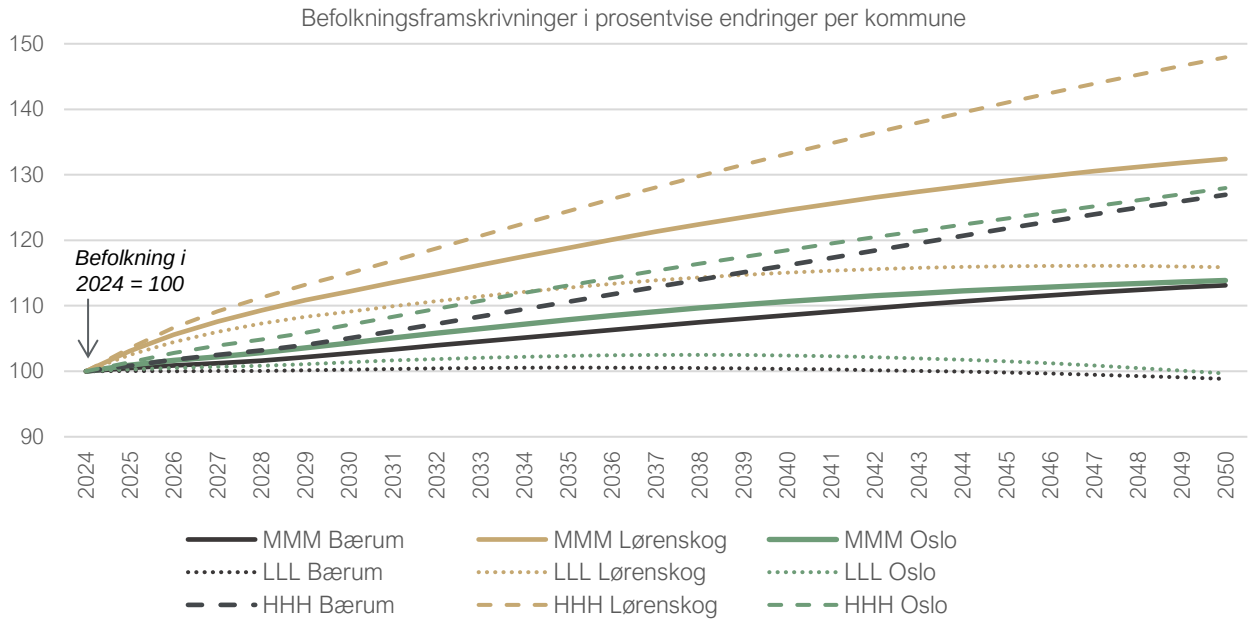
3.2.1 Befolkningsframskrivinger

I transportanalyser er det tradisjon for å la befolkningsframskrivinger fra Statistisk sentralbyrå (SSB) definere rammen for hver kommune i analyseområdet. SSB publiserer oppdaterte befolkningsframskrivinger hvert partallsår, dermed er det framskrivingen som ble publisert i 2024, som er lagt til grunn i modellanalyser i dag.

SSB lager framskrivninger basert på ulike kombinasjoner av lav, middels og høy fruktbarhet (L/M/H), levealder (L/M/H) og nettoinnvandring (L/M/H). I tillegg forutsettes middels innenlands flytting som ikke varierer mellom de kombinasjonene som er nevnt her. Mellomalternativet (MMM) representerer SSBs hovedalternativ. SSBs hovedalternativ for befolkningsframskriving for 2050 legges til grunn i referansesituasjonen i denne utredningen, kalt *referanse MMM*. I utredningen har vi også gjennomført beregninger med SSBs høye alternativ for 2050, kalt *referanse HHH*. Dette belyser hvor mye usikkerhet i befolkningsprognoser betyr for kapasitetsbehov på T-banen.

Figur 3.1 illustrerer veksten og forskjellen mellom SSBs ulike befolkningsframskrivinger LLL (lav), MMM (middels) og HHH (høy) i Oslo og Bærum (som har T-bane i dag) og i Lørenskog (forlengelse av Furusetbanen til Lørenskog er vurdert i flere utredninger). Relativt til dagens befolkning viser prognosene størst vekst i Lørenskog, med nesten 50 prosent økning i HHH, 30 prosent i MMM og 15 prosent i LLL i 2050 sammenlignet med 2024. For Bærum og Oslo sin del gir HHH i underkant av 30 prosent vekst, MMM i underkant av 15 prosent vekst og LLL en liten nedgang i 2050 sammenlignet med 2024.

Befolkningssammensetningen endrer seg også over tid. Endringer i fruktbarhet, innvandring og levealder påvirker antall mennesker i ulike aldersgrupper, som igjen har påvirkning på reisemønstre og reiseaktivitet. I tillegg har pensjonsalderen økt i de senere årene, og forventes fortsatt å stige på sikt som konsekvens av levealdersjustering. I analysene i denne utredningen er det derfor justert turfrekvens for arbeidsreiser i aldersgruppene 55–59, 60–66 og 67–69 år for å tilpasse til økning i pensjonsalder.



Figur 3.1: Befolkningsframskriving i prosentvis endring fra 2024 til 2050 for ulike scenarioer for vekst

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

3.2.2 Fordeling av befolkningsvekst i analyseområdet

Helhetlig T-baneutredning legger til grunn de samme arealbruksforutsetningene som Byutredning Osloområdet [12]. PROSAM har på vegne av Byutredningen benyttet arealdataverktøyet ADV for å beregne hvor veksten i innbyggere og arbeidsplasser forventes å komme basert på arealplaner i de enkelte kommunene. ADV er et dataverktøy og en samarbeidsplattform fra Kommunal- og distriktsdepartementet som brukes sammen med regional transportmodell for å vise hvordan arealplanlegging påvirker transportomfanget [13].

Framskrivinger med arealdataverktøyet viser at spesielt Oslo, Lørenskog, Nordre Follo, Ås og Ullensaker forventes å ha en utvikling i tråd med den regionale planen, mens Bærum er svært nær å ha en utvikling som er i tråd med retningslinjene i planen. Dette innebærer at 80–100 prosent av veksten skjer i områder pekt på i den regionale planen (se kapittel 3.1). Dette betyr at eventuell vekst i innbyggere og arbeidsplasser i mange tilfeller vil skje i områder tilknyttet T-banenettet.

Generelt er veksten i Oslo spesielt stor i øst, noe som skyldes utbyggingen av Hovinbyen, både når det gjelder bosatte og arbeidsplasser, se figur 3.2 og figur 3.3: endring i arbeidsplasser mellom 2024 og 2050 for hovedalternativet, mmm

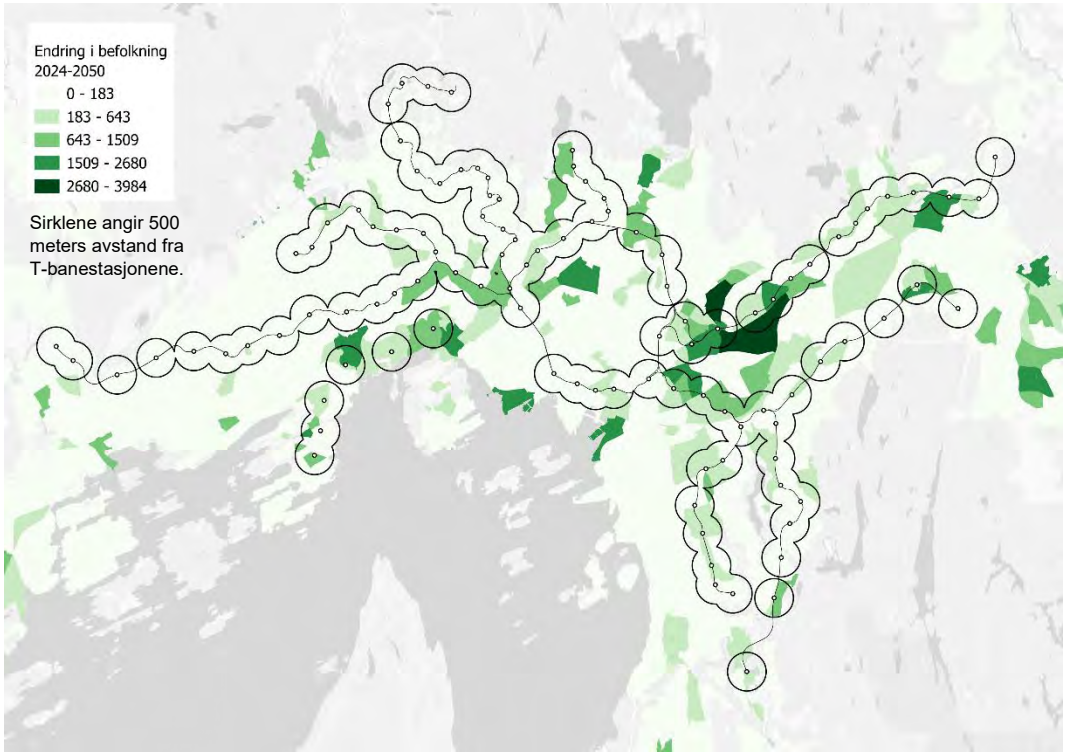
. Det er i tillegg stor vekst i befolkning på Lysaker og Skøyen og flere områder langs Fornebubanen. I Bærum er veksten mindre, sammenlignet med Oslo i absolutte tall, og det er spesielt i Sandvika og Høvik-området at veksten er størst. I Lørenskog er det spesielt stor vekst i sentrale deler ved Skårer og Solheim, og ved Lørenskog stasjon.

Tabell 3.1 viser nøkkeltall for bosatte og arbeidsplasser i ulike deler av Oslo, Bærum og for resten av modellområdet (i hovedsak resten av Akershus) basert på fordeling gjort med arealdataverktøyet. Veksten i Oslo øst er høyere enn andre områder.

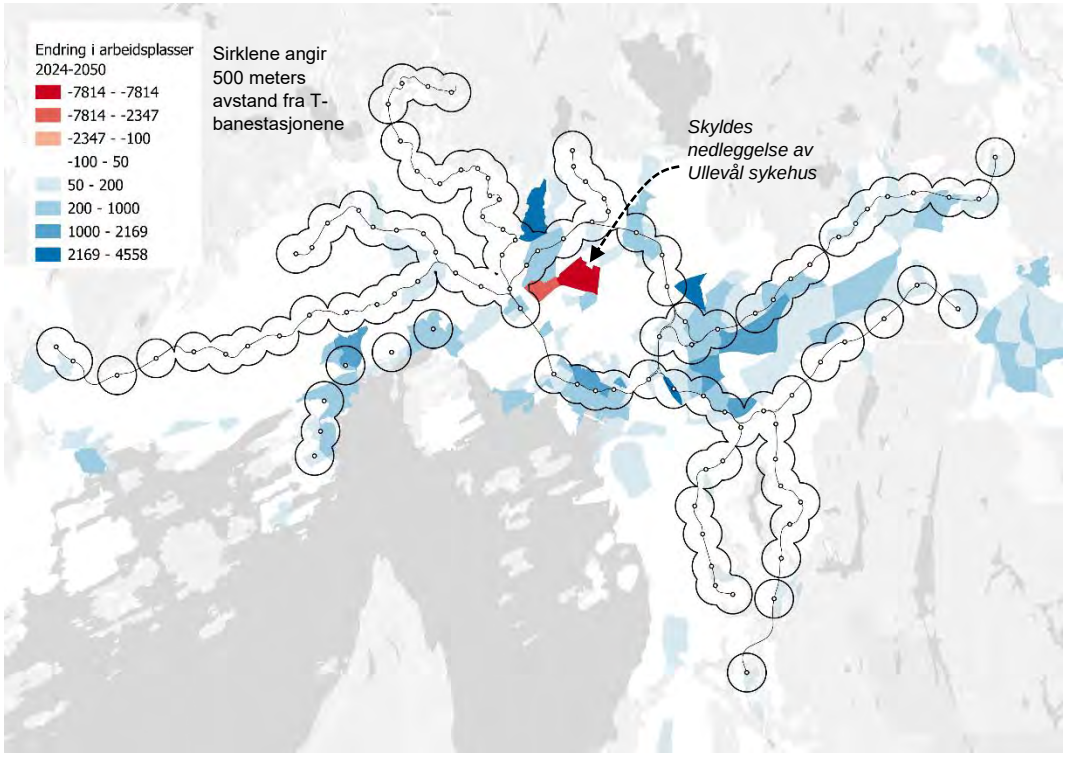
Samlet for Oslo ligger det til grunn en befolknings- og arbeidsplassvekst fra 2024 til 2050 på henholdsvis 14 og 7 prosent og for Bærum 13 og 5 prosent i mellomalternativet. I alternativet med høy vekst er samme tall 27 og 16 prosent for Oslo og 24 og 14 prosent for Bærum. En årsak til at arbeidsplassveksten er lavere enn befolkningsveksten er endringer i demografi som følge av en aldrende befolkning.

Tabell 3.1: Nøkkeltall for bosatte og arbeidsplasser (1000), basert på Byutredning Osloområdet

Område	Befolkning og vekst				Arbeidsplasser og vekst			
	2024	2036	2050 MMM	2050 HHH	2024	2036	2050 MMM	2050 HHH
1 Oslo - Indre by	263	8 %	12 %	17 %	310	4 %	4 %	10 %
2 Oslo - Vest	143	11 %	17 %	26 %	110	9 %	9 %	19 %
3 Oslo - Øst	166	13 %	21 %	40 %	94	14 %	15 %	38 %
4 Oslo - Sør	145	4 %	8 %	18 %	35	4 %	4 %	11 %
5 Bærum	131	6 %	13 %	27 %	76	5 %	5 %	14 %
6 Øvrig RTM23+	916	11 %	19 %	27 %	379	10 %	12 %	16 %
Sum Oslo	**716**	**9 %**	**14 %**	**24 %**	**549**	**7 %**	**7 %**	**17 %**
Sum totalt RTM23+	**1763**	**10 %**	**17 %**	**26 %**	**1003**	**8 %**	**9 %**	**16 %**



Figur 3.2: Endring i bosatte mellom 2024 og 2050 for hovedalternativet, MMM



Figur 3.3: Endring i arbeidsplasser mellom 2024 og 2050 for hovedalternativet, MMM

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

3.3 Definisjon av referansesituasjonen for 2050

I analysene i denne utredningen er det nødvendig å definere en referansesituasjon med gitte forutsetninger for befolkning, transportetterspørsel og transporttilbud. I denne utredningen er 2050 valgt som referanseår. Det betyr at utredningen legger til grunn befolkningsprognoser for 2050 og endringer i kollektivtilbudet som antas å være ferdigstilte i 2050. Forutsetninger om befolkningsvekst er beskrevet nærmere i kapittel 3.2. Forutsetninger om vedlikehold og ivaretakelse av dagens T-baneinfrastruktur er beskrevet nærmere i kapittel 2.8. SSBs hovedalternativ for befolkningsframskriving for 2050 legges til grunn i *referanse MMM*. SSBs høye alternativ for 2050 legges til grunn i *referanse HHH*.

Forutsetninger om kollektivtilbudet er beskrevet i tabell 3.2. Kollektivtilbudet er i hovedtrekk likt som for 2050-situasjonen i Byutredning Osloområdet 2025 [12]. Det er gjort noen justeringer av busstilbudet i Oslo, samt at T-banetilbudet ikke videreutvikles etter 2032.

For biltrafikk forutsettes det at nullvekstmålet nås gjennom bilrestriksjoner. I transportmodellberegningene er det lagt til grunn samme forutsetninger for kilometerbaserte bompenger og parkeringsavgifter som i Byutredning Osloområdet 2025 [12]. Dette erstatter dagens bompengesystem.

Tabell 3.2: Kollektivtilbudet som er lagt til grunn i referansesituasjonen for 2050

Driftsart	Endring fra dagens situasjon
Tog	Samme som i Nullalternativ 0+ 2036 i Byutredning Osloområdet: - Fra Referanse NTP 2025-2036: frekvensøkning mellom Oslo og Moss via Ås og noen flere innsatstog - Flytoget er integrert i regiontogsystemet - Flere lokaltog: lokaltoglinjer får seks avganger i timen i grunnrute. - Flere og raskere tog på Østfoldbanen, to tog i timen til Fredrikstad. - Flere avganger på Vestfoldbanen
T-bane	Referanselinjenettet som beskrevet i kapittel 2. Dette forutsetter Fornebubanen, oppgradert stasjon på Majorstuen, nytt signal og sikringssystem (CBTC), nye vogner og basekapasitet.
Trikk	Trikketilbud er styrket i rush i henhold til ruteplan SL18, utenom rush er tilbudet omtrent som i dag. Det er forutsatt forlengelse av trikkelinjen i Trondheimsveien til Bjerke.
Buss	Busstilbudet er tilpasset endringer på tog og T-bane og nye infrastrukturtiltak: - Redusert busstilbud på Fornebu som følge av åpningen av Fornebubanen. Noen justeringer av linjenettet i indre by for å tilpasse til dette. - Flere regionbusslinjer terminerer på Lysaker, noe som forutsetter E18 Vestkorridoren parsell 1 og ny bussterminal på Lysaker stasjon. Ekspresslinjer terminerer på Lysaker (150E, 160E, 250E). Linje 130, 140 og 150 terminerer også på Lysaker, mens linje 160 fortsetter til Oslo sentrum som i dag. Linje 250 og 255 fra Slemmestad og Sætre får påstigning ikke mulig på Lysaker i retning sentrum. - Avkortning eller restriksjoner for regionlinjer som konkurrerer med T-bane og øvrige skinnegående tilbud. Dette gjøres for å maksimere markedet til T-bane og teste et høyt kapasitetsbehov: o Romerike: Linje 380 terminerer på Grorud T, linje 390/390E på Sinsen T og linje 400 på Helsfyr T. o Bjørndal: Avganger fra linje 71 som kjører til sentrum, terminerer ved Ryen T. Busstilbudet er også tilpasset endringer i reisebehov som følge av byutvikling: - Lørenskog: høystandard busstrasé mellom Oslo, Lørenskog og Lillestrøm er i drift. Dette innebærer blant annet endringer i linjestruktur for busstilbud mellom Lørenskog og Oslo, der kun en høykapasitetslinje kjører helt inn til Oslo sentrum. - Betjening av Gjersrud-Stensrud: en ny busslinje til Hauketo stasjon. - Betjening av Hovinbyen og Aker sykehus. Hovedgrep innebærer: o Ny linje 27 Helsfyr–Økern–Bjerke–Tonsenhagen o Omlegging av linje 67 mellom Stovner og Økern via Furuset og Alna o Forlengelse av en busslinje fra Grorud T til Aker sykehus via Tonsenhagen. Sammen med trikkeforlengelse til Bjerke og linje 27 vil dette erstatte dagens linje 31.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

4 Kapasitetsanalyse for T-banen

4.1 Overordnet problemstilling

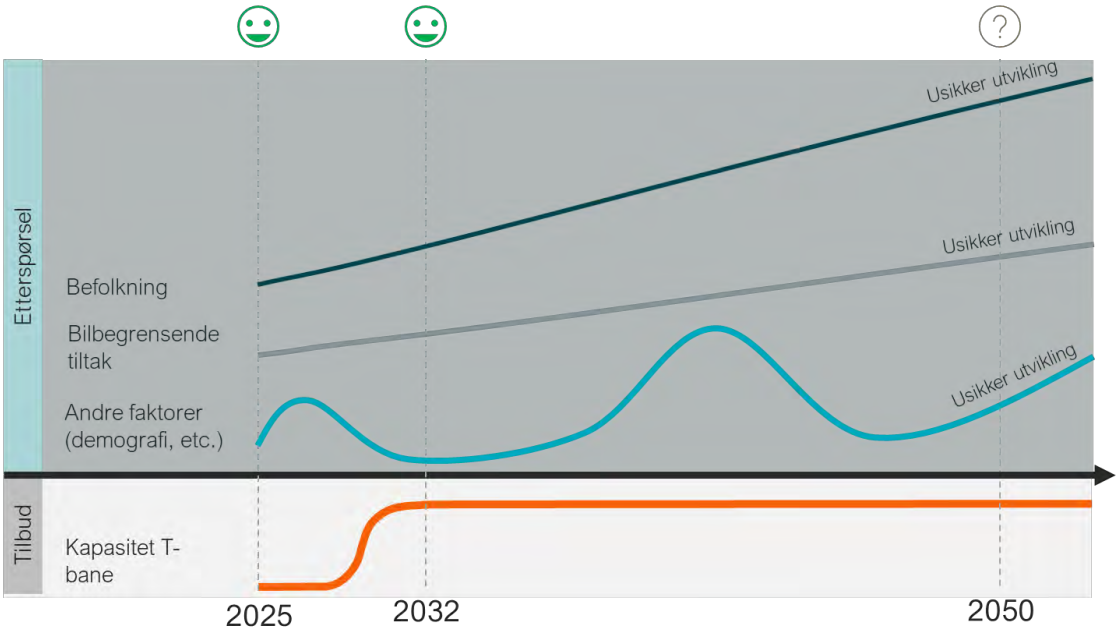
Planlagte endringer i T-banesystemet frem mot 2032 innebærer en kapasitetsøkning sammenlignet med dagens situasjon. Samtidig øker befolkningen, og T-banesystemet skal håndtere nye passasjerer når Fornebubanen gir T-baneforbindelse til et nytt område. Dersom etterspørselen etter T-banereiser øker mer enn kapasitetsøkningen, kan det gi kapasitetsutfordringer, se figur 4.1.

Kapasitetsutfordringer kan innebære

- trengsel om bord
- at passasjerer må stå over lengre strekninger
- lange stasjonsoppholdstider som igjen kan gi punktlighetsutfordringer og verste fall utfordringer med å avvikle tilstrekkelig antall avganger gjennom fellestunnelen.

T-banen gir effektiv og attraktiv transport, den reduserer behovet for trafikk på overflaten og gir kapasitet i et transportsystem som støtter opp om målet om nullvekst i personbiltrafikken. T-banen er derfor viktig for å nå nullvekstmålet og overordnede mål om effektiv transport og et attraktivt byområde. Kapasitetsutfordringer på T-banen kan bidra til redusert måloppnåelse.

I kapasitetsanalysen i dette kapitlet beregnes omfang av kapasitetsutfordringer med utgangspunkt i referansesituasjonen for 2050 og prognoser for befolkningsvekst som beskrevet i kapittel 3.2. Passasjervekst og fordeling av passasjerer er beregnet (kapittel 4.3) som grunnlag for å vurdere konsekvenser for oppholdstid på stasjoner (kapittel 4.4) og komfort om bord (kapittel 4.5).



Figur 4.1: Skjematisk sammenligning mellom utvikling i drivkrefter som påvirker etterspørsel, og tilbud i form av kapasitet på T-bane

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

4.2 Transportmodellberegninger

4.2.1 Verktøy og metode

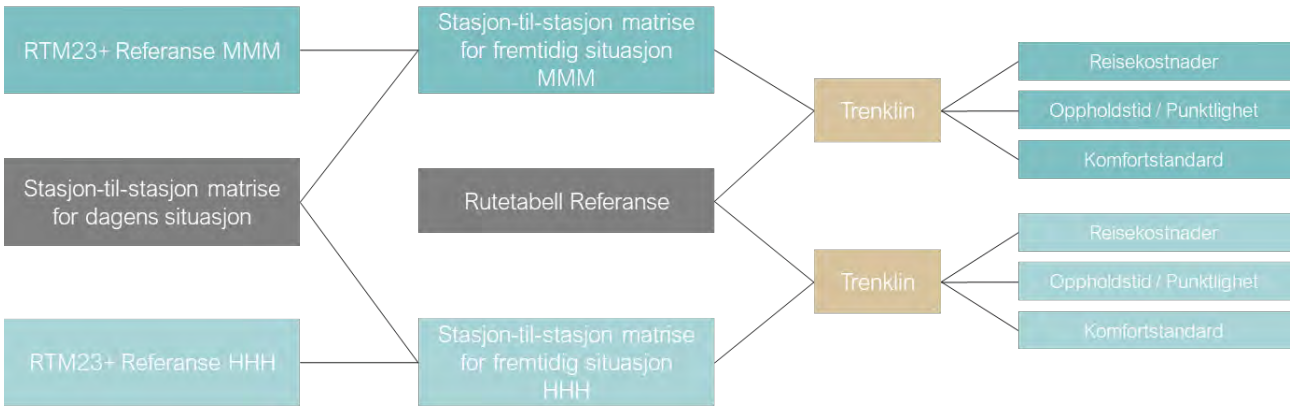
For å vurdere kapasitetsutfordringer på T-banen i framtiden har vi utført transportmodellberegninger for en referansesituasjon i 2050. Referansesituasjonen er beskrevet i kapittel 3.3.

Transportmodellen RTM23+ er benyttet for å beregne etterspørsel etter T-banereiser i referansesituasjonen i 2050 sammenlignet med dagens situasjon. RTM23+ er den strategiske transportmodellen som dekker Oslo og Akershus med omland. Modellen beregner reiseetterspørsel etter reiseformål mellom grunnkretser i modellområdet og hvordan reisene fordeler seg på transportmidler og traseer. Modellen er utviklet med utgangspunkt i befolkningens registrerte preferanser fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Den fanger i stor grad opp effekten av strukturelle samfunnsendringer og drivkrefter som påvirker reiseaktivitet, reisemønster, transportmiddelfordeling og valg av reiserute.

Kapasitetsmodellen Trenklin er benyttet for å vurdere hvordan T-banereisene i 2050 fordeler seg mellom linjer og avganger. Trenklin er utviklet av Jernbanedirektoratet for kapasitetsberegninger på tog, men er tilpasset T-banen i Oslo og Akershus ved å justere funksjoner og data: døgnfordeling av passasjerer, rutetabeller, passasjermatriser (stasjon-til-stasjon-matrise), tidsverdier (korte reiser, under 70 km), avstandsmatrise og pendlematrise mellom T-banestasjoner og byttetid. Ved bruk av Trenklin beregnes hvor lenge og tett passasjerer må stå, oppholdstider på stasjoner basert på antall av- og påstigende, og reisekostnader basert på vektlegging av ulike komfortelementer.

Sammenhengen mellom RTM23+ og Trenklin er vist i figur 4.2. Trenklin benytter beregnet etterspørsel etter T-banereiser fra RTM23+ som grunnlag. Etterspørselen beskrives som en matrise som viser antall reiser mellom alle stasjonspar i T-banenettet, en *stasjon-til-stasjon-matrise*. For hver beregning er stasjon-til-stasjon delt i tre matriser, for henholdsvis arbeidsreiser, tjenestereiser og resten.

Passasjermatrisen stasjon-til-stasjon for beregning av dagens situasjon er kalibrert mot tellinger fra Sporveien. Tellingene viser kun antall av- og påstigninger per stasjon per time og per døgn på et gjennomsnittlig normalvirkedøgn i 2024. De gir ikke informasjon om start- og endestasjon for reisene, eller hvilken andel av påstigningene som skjer som del av et bytte.



Figur 4.2: Sammenhengen mellom transportmodellene RTM23+ og Trenklin

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

For å etablere en fullstendig matrise for dagens situasjon basert på tellingene er RTM23+ benyttet for å hente manglende informasjon. Fra RTM23+ er det hentet informasjon om bytteandeler og reisemønster mellom stasjoner. Det er gjennomført en kalibreringsprosess, såkalt matrisebalansering, for å sikre at antall reiser i stasjon-til-stasjon-matrisen stemmer overens med dagens tellinger.

4.2.2 Verifisering av passasjertall i transportmodellberegningene

En sammenligning av antall T-banereiser per døgn i RTM23+ og i Trenklin er vist i tabell 4.1. Antall reiser i Trenklin er høyere enn i RTM23+. Transportmodellen RTM23+ underestimerer reiser på T-bane sammenlignet med andre driftsarter, særlig buss. I overgangen fra RTM23+ til Trenklin er derfor antall reiser kalibrert for å treffe antall reiser i dagens situasjon.

Tabell 4.1: T-banereiser per døgn beregnet i RTM23+ og i Trenklin. Tabellen viser hele reiser. Det betyr at en reise med bytte teller som en reise selv om den kan ha flere påstigninger som følge av bytte mellom linjer.

T-banereiser per døgn	RTM23+	Trenklin
Dagens situasjon (2024)	304 000	378 500
Ref. 2050 MMM	444 000 (+46 %)	519 000 (+37 %)
Ref. 2050 HHH	502 500 (+65 %) +13 %	577 600 (+53 %) +11 %

En sammenligning mellom antall av- og påstigninger for sentrale T-banestasjoner fra Trenklin og observerte tall viser relativt godt samsvar (se tabell 4.2). For østgående retning er det beregnet litt for få av- og påstigninger på Majorstuen, Nationaltheatret og Stortinget, mens Grønland og Tøyen har for mange. For vestgående retning er det beregnet for mange av- og påstigninger på Majorstuen, mens de resterende har litt for få. Alt i alt viser modellberegningene godt samsvar med observerte tall i dagens situasjon, og vurderes derfor som et tilstrekkelig grunnlag for videre analyser.

Tabell 4.2: Antall av- og påstigninger i makstimen i dagens situasjon. Sammenligning mellom beregnet (Trenklin) og observert (tellinger fra normale hverdager hele 2024). R1 er retning mot øst, R2 er retning mot vest.

Dagens situasjon (modellberegnet)

Stasjon	Av- og påstigning i makstimen	
	R1	R2
Majorstuen	3 900	4 800
Nationaltheatret	4 300	4 500
Stortinget	2 300	2 400
Jernbanetorget	5 900	4 900
Grønland	2 200	1 600
Tøyen	3 100	2 000
SUM	21 700	20 200

Dagens situasjon (observert)

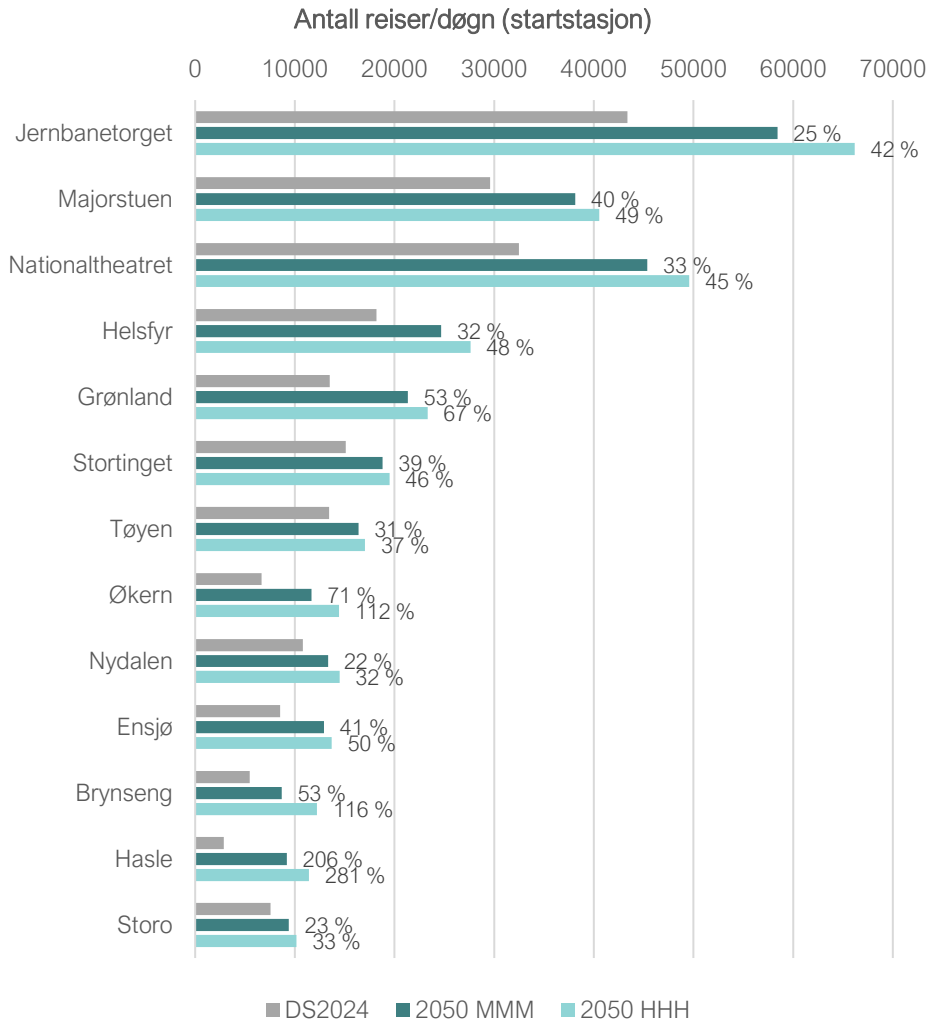
Stasjon	Av- og påstigning i makstimen	
	R1	R2
Majorstuen	4500	4300
Nationaltheatret	4500	4600
Stortinget	2400	2900
Jernbanetorget	5900	5100
Grønland	1800	1600
Tøyen	2100	2200
SUM	21 300	20 700

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

4.3 Passasjervekst på T-banen

Modellberegnede passasjertall viser 38 prosent vekst i T-banereiser per dag fra dagens situasjon (2024) til referanse MMM i 2050. Referanse HHH gir 53 prosent vekst (se tabell 4.1 side 27).

Fordelt på stasjoner viser figur 4.3 at Jernbanetorget, Nationaltheatret og Majorstuen har flest reiser per døgn i dagens situasjon og i framtiden. Utenfor fellesstrekningen ser vi størst vekst på Hasle, Økern og Brynseng. Disse stasjonene ligger alle i byutviklingsområdet Hovinbyen.



Figur 4.3: Antall reiser per døgn fra enkeltstasjoner beregnet med Trenklin

Beregnet vekst i antall av- og påstigninger på stasjonene i makstimen er vist i tabell 4.3. Jernbanetorget, Nationaltheatret og Majorstuen får flest nye av- og påstigninger i referanse MMM og vil fortsatt være de klart største stasjonene. I referanse HHH øker antall av- og påstigende med totalt sju til åtte prosentpoeng i forhold til referanse MMM. Jernbanetorget øker mest og er beregnet å få 9 300 av- og påstigninger makstimen i østgående retning.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Tabell 4.3: Beregnet antall av- og påstigninger på sentrale T-banestasjoner i makstimen for dagens situasjon, referanse MMM og referanse HHH. R1 er retning mot øst, R2 er retning mot vest.

Dagens situasjon (modellberegnet)

Stasjon	Av- og påstigning i makstimen R1	R2
Majorstuen	3 400	4 200
Nationaltheatret	3 800	4 000
Stortinget	2 000	2 100
Jernbanetorget	5 200	4 200
Grønland	2 000	1 400
Tøyen	2 700	1 700
SUM	19 100	17 600

Referanse 2050 MMM

Stasjon	Av- og påstigning i makstimen R1	R2	Endring fra DS R1	R2	Endring fra DS R1	R2
Majorstuen*	6 200	6 700	2 800	2 500	82 %	60 %
Nationaltheatret	5 900	5 500	2 100	1 500	55 %	38 %
Stortinget	2 800	2 300	800	200	40 %	10 %
Jernbanetorget	8 400	7 100	3 200	2 900	62 %	69 %
Grønland	3 400	2 600	1 400	1 200	70 %	86 %
Tøyen	3 900	2 800	1 200	1 100	44 %	65 %
SUM	30 600	27 000	11 500	9 400	60 %	53 %

**Kun hovedspor, ikke vendespor for Holmenkollbanen. Linje 1 i makstimen: R1 = 700, R2 = 640.*

Referanse 2050 HHH

Stasjon	Av- og påstigning i makstimen R1	R2	Endring fra Ref MMM R1	R2	Endring fra Ref MMM R1	R2
Majorstuen*	6 500	7 000	300	300	5 %	4 %
Nationaltheatret	6 200	5 900	300	400	5 %	7 %
Stortinget	2 800	2 500	0	200	0 %	9 %
Jernbanetorget	9 300	7 900	900	800	11 %	11 %
Grønland	3 700	2 800	300	200	9 %	8 %
Tøyen	4 100	3 100	200	300	5 %	11 %
SUM	32 600	29 200	2 000	2 200	7 %	8 %

**Kun hovedspor, ikke vendespor for Holmenkollbanen. Linje 1 i makstimen: R1 = 710, R2 = 680.*

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

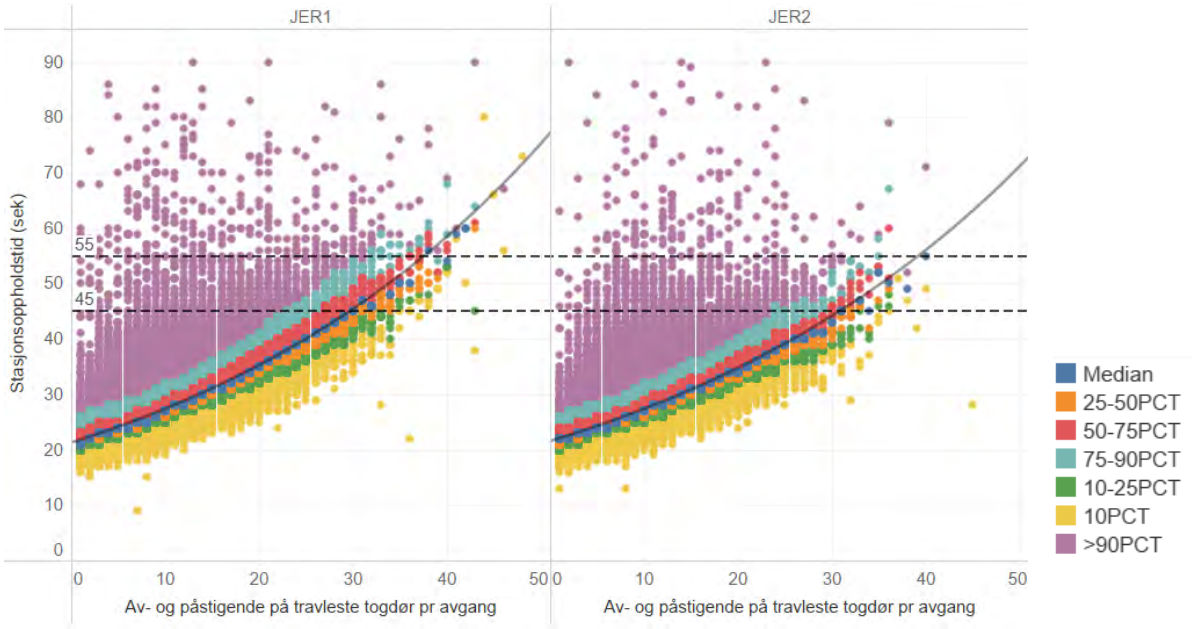
4.4 Oppholdstid på stasjoner

4.4.1 Oppholdstiden påvirkes av antall av- og påstigende passasjerer

Antall av- og påstigende passasjerer påvirker oppholdstiden på stasjoner. Flere av- og påstigende gir lengre oppholdstid. Oppholdstiden vil i tillegg variere med andre faktorer som:

- Fordelingen av passasjerer mellom dørene (blant annet som følge av innganger på stasjonene)
- 3-vognstog eller 6-vognstog (3-vognstog gir ofte større belastning på første og/eller siste dør)
- Trengsel på plattform
- Passasjerer holder igjen dører
- Tog må vente på grønt lys for å kjøre videre
- Tog må vente på planlagt avgangstid iht. ruteplan
- Uforutsette hendelser, for eksempel tekniske problemer

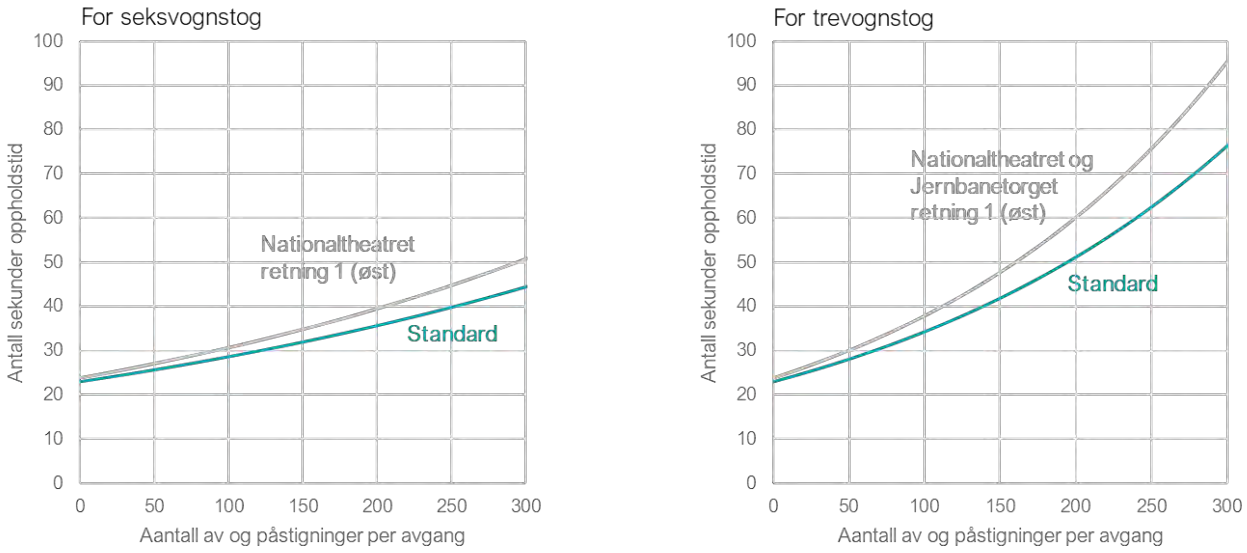
Sporveien har undersøkt sammenhengen mellom oppholdstid og antall av- og påstigninger. Basert på observasjoner over et helt år er det etablert funksjoner for oppholdstid for ulike stasjoner.



Figur 4.4: Observerte stasjonsoppholdstider som følge av av- og påstigende på travleste togdør (tall fra Sporveiens database) på Jernbanetorget stasjon mot øst (JER1) og mot vest (JER2). Hverdager i et år fra september 2022 til august 2023. Hvert prikk angir en observasjon, men mange prikker ligger oppå hverandre. Røde, blå og oransje prikker utgjør halvparten av alle observasjoner.

Det er gitt en standard funksjon for 6-vognstog og 3-vognstog i tillegg til egne funksjoner for stasjoner med særlig lang av- og påstigningstid, se figur 4.5. Figuren viser for eksempel at standardfunksjonen for 6-vognstog gir en økning på 7 sekunders oppholdstid (fra 30 til 37 sekunder) ved en økning på 100 av- og påstigende (fra 120 til 220).

Majorstuen stasjon har tidligere hatt svært lange av- og påstigningstider, men er i ferd med å oppgraderes. I kapasitetsanalysen legges standard funksjon til grunn for Majorstuen (blå linjer i figur 4.5), men det har ikke vært mulig å verifisere om dette stemmer med ny stasjonsutforming.



Figur 4.5: Funksjoner for stasjonsoppholdstid som følge av antall av- og påstigninger per avgang

Funksjonene fanger opp flere av faktorene i listen ovenfor, men ikke alle. Dette gjelder uforutsette hendelser eller tekniske problemer, for eksempel dørfeil, signalfeil eller ekstra store folkemengder. I kapittel 2.6.3 beskrives hendelser som bidrar til flere minutters forsinkelse og som ikke knyttes til passasjerutveksling på stasjoner. Slike hendelser spiser av den marginen som gjenstår etter normal av- og påstigningstid gitt av funksjonene vist ovenfor, og bidrar dermed til redusert punktlighet. Tiltak som reduserer slike hendelser, kan derfor ha vel så stor effekt for T-banens punktlighet som en reduksjon i antall av- og påstigninger per avgang.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

4.4.2 Oppholdstid i referansesituasjonen

Stasjonsoppholdstiden er beregnet ved hjelp av funksjonene beskrevet ovenfor og beregnet antall av- og påstigende som vist i kapittel 4.3 for dagens situasjon, referanse MMM og referanse HHH. I dagens situasjon er det forutsatt ny utforming av Majorstuen stasjon, med «standard» funksjon for stasjonsoppholdstid. I Trenklin beregnes antall av- og påstigende samt stasjonsoppholdstiden for hver enkelt avgang, som så kan analyseres statistisk.

Tabell 4.4 viser fordelingen av stasjonsoppholdstider i løpet av makstimen (totalt for begge retninger). I alle situasjonene er det Nationaltheatret og Jernbanetorget som får de lengste oppholdstidene. I dagens situasjon har rundt 90 prosent av avgangene mer enn 30 sekunders oppholdstid på disse stasjonene, mens kun 13 prosent har mer enn 40 sekunders oppholdstid. Majorstuen har også nokså lange oppholdstider, litt over halvparten av avgangene tar mer enn 30 sekunder. De lengste oppholdstidene i dagens situasjon skyldes avganger med 3-vognstog på linje 1.

Referansesituasjonen har flere passasjerer, men også flere avganger. Alle avganger fra alle stasjoner på fellesstrekningen i referanse MMM får litt høyere oppholdstider enn beregnet for dagens situasjon, mens andelen med mer enn 40 sekunders oppholdstid er tilnærmet lik som i dagens situasjon. Referanse HHH har små endringer for Nationaltheatret og Majorstuen, mens Jernbanetorget får ytterligere forskyvning mot lengre oppholdstider. Referanse HHH vil føre til en 17 prosent økning i passasjerer på Jernbanetorget, mens kun 12 prosent på Nationaltheatret og 9 prosent på Majorstuen (se figur 4.3)

For Stortinget, Grønland og Tøyen er de fleste oppholdstidene beregnet å være kortere enn 30 sekunder i alle situasjoner. Utenfor fellesstrekningen ser vi at Helsfyr, Økern, Nydalen og Løren også får lange stasjonsoppholdstider i referansesituasjonen, både i MMM og HHH. Det er imidlertid kun Nydalen som får noen avganger med mer enn 40 sekunders oppholdstid.

Tabell 4.4: Beregnet fordeling av oppholdstider i makstimen for dagens situasjon, referanse MMM og referanse HHH

Dagens situasjon (modellberegnet)

Andel avganger over 30, 35 og 40 sek i makstimen

Stasjon	> 30 sek	> 35 sek	> 40 sek
Majorstuen*	53 %	9 %	0 %
Nationaltheatret	88 %	38 %	13 %
Stortinget	0 %	0 %	0 %
Jernbanetorget	94 %	25 %	13 %
Grønland	0 %	0 %	0 %
Tøyen	28 %	0 %	0 %
Fellesstrekningen	34 %	9 %	0 %
Ensjø	17 %	0 %	0 %
Helsfyr	29 %	17 %	13 %
Økern	38 %	0 %	0 %

Referanse 2050 MMM

Andel avganger over 30, 35 og 40 sek i makstimen

Stasjon	> 30 sek	> 35 sek	> 40 sek
Majorstuen**	86 %	17 %	11 %
Nationaltheatret	100 %	22 %	17 %
Stortinget	0 %	0 %	0 %
Jernbanetorget	100 %	67 %	11 %
Grønland	6 %	0 %	0 %
Tøyen	19 %	0 %	0 %
Fellesstrekningen	72 %	0 %	0 %
Ensjø	11 %	0 %	0 %
Helsfyr	79 %	0 %	0 %
Økern	50 %	0 %	0 %
Nydalen	100 %	50 %	0 %
Løren	100 %	0 %	0 %

Referanse 2050 HHH

Andel avganger over 30, 35 og 40 sek i makstimen

Stasjon	> 30 sek	> 35 sek	> 40 sek
Majorstuen**	89 %	28 %	11 %
Nationaltheatret	100 %	22 %	22 %
Stortinget	0 %	0 %	0 %
Jernbanetorget	100 %	97 %	22 %
Grønland	11 %	0 %	0 %
Tøyen	31 %	0 %	0 %
Fellesstrekningen	89 %	8 %	0 %
Ensjø	14 %	0 %	0 %
Helsfyr	82 %	11 %	0 %
Økern	100 %	38 %	0 %
Nydalen	100 %	50 %	13 %
Løren	100 %	0 %	0 %

** Forutsetter at Majorstuen stasjon er oppgradert og har fått «standard» funksjon for stasjonsopphold.*
*** Kun beregnet for hovedspor, ikke vendespor for Holmenkollbanen.*

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Tabell 4.5 viser tidsbruk over 30 sekunder per stasjon, totalt for makstimen. «Sum» angir summen av all tidsbruk over 30 sekunder, som betyr at avganger med korte stasjonsoppholdstider likevel må bruke 30 sek før de kan kjøre videre. Dette representerer en situasjon der tog ikke har muligheten til å hente inn forsinkelse på fellesstrekningen. I raden «Fellesstrekningen» er det trukket fra for tidsbruk under 30 sekunder, som betyr at avganger med kort opphold kan kjøre videre med en gang og hente inn tid. I virkeligheten vil noen avganger måtte vente, mens noen kan kjøre videre med en gang (avhenger av avstand til foranliggende tog), og den samlede tidsbruken for fellesstrekningen vil ligge et sted mellom disse to verdiene.

Tabell 4.5: Beregnede oppholdstider over 30 sekunder per stasjon i makstimen for dagens situasjon, referanse MMM og referanse HHH. Retning 1 er mot øst, retning 2 er mot vest.

Dagens situasjon (modellberegnet)

	Tid over 30 sek/stasjon Totalt makstime (min)	
Stasjon	Retning 1	Retning 2
Majorstuen*	0.8	1.7
Nationaltheatret	2.7	1.5
Stortinget	0.0	0.0
Jernbanetorget	2.9	1.2
Grønland	0.0	0.0
Tøyen	0.3	0.0
SUM	6.7	4.5
Fellesstrekningen	0.1	1.6
Ensjø	0.1	0.0
Helsfyr	0.9	0.3
Økern	0.0	0.0

Referanse 2050 MMM

	Tid over 30 sek/stasjon Totalt makstime (min)	
Stasjon	Retning 1	Retning 2
Majorstuen**	1.5	2.0
Nationaltheatret	2.9	0.9
Stortinget	0.0	0.0
Jernbanetorget	3.8	2.4
Grønland	0.0	0.0
Tøyen	0.1	0.0
SUM	8.3	5.4
Fellesstrekningen	3.7	1.8
Ensjø	0.0	0.0
Helsfyr	0.6	0.2
Økern	0.2	0.1
Nydalen	0.6	0.7

Referanse 2050 HHH

	Tid over 30 sek/stasjon Totalt makstime (min)	
Stasjon	Retning 1	Retning 2
Majorstuen**	1.9	2.4
Nationaltheatret	3.3	1.2
Stortinget	0.0	0.0
Jernbanetorget	4.9	3.3
Grønland	0.1	0.0
Tøyen	0.2	0.0
SUM	10.3	7.0
Fellesstrekningen	5.8	2.7
Ensjø	0.0	0.1
Helsfyr	1.1	0.8
Økern	0.5	0.3
Nydalen	0.8	0.8

** Forutsetter at Majorstuen stasjon er oppgradert og har fått «standard» funksjon for stasjonsopphold.*
*** Kun beregnet for hovedspor, ikke vendespor for Holmenkollbanen.*

4.4.3 Stasjonsopphold påvirker marginen

Som beskrevet i kapittel 2.5 fungerer margingen som en tidsbuffer for lange stasjonsopphold og andre forsinkelser. Forsinkelser har mange årsaker (se kapittel 2.6.3). Dersom stasjonsoppholdstiden og andre forsinkelser til sammen overstiger marginen, vil etterfølgende avganger også bli forsinket.

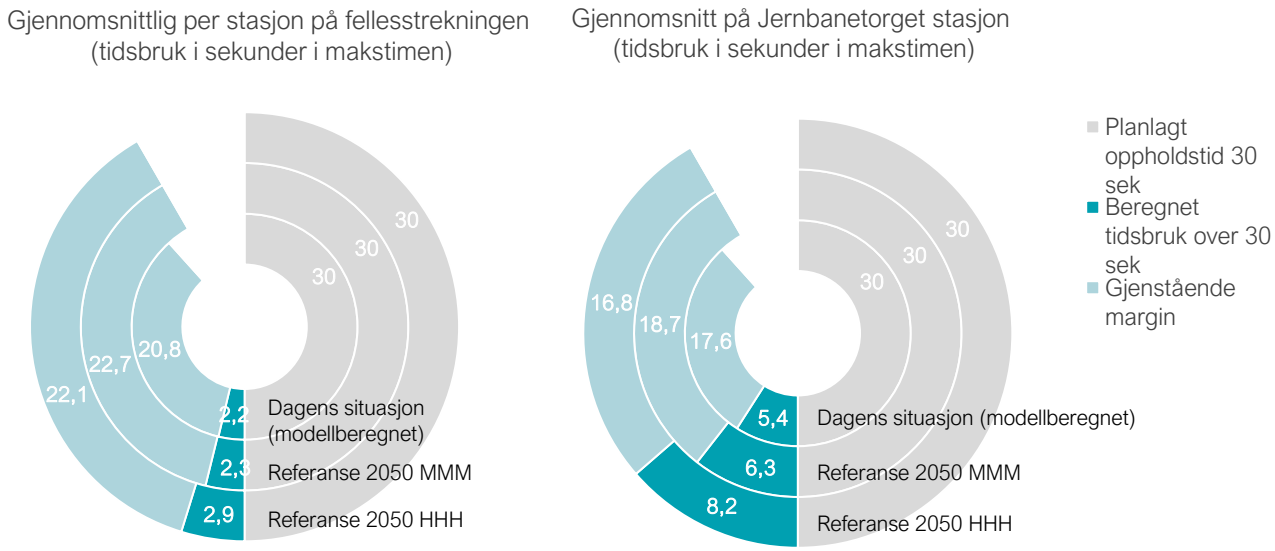
T-banetog kan være forsinket allerede før de ankommer fellesstrekningen. Dersom et tog allerede er forsinket når det ankommer fellesstrekningen, vil det kunne påvirke etterfølgende avganger selv om toget har korte stasjonsopphold på fellesstrekningen.

Endringer i marginen vi få konsekvenser for T-banens punktlighet dersom forsinkelser som følge av andre forhold enn passasjerutveksling på fellesstrekningen holdes på samme nivå som i dagens situasjon. Som beskrevet i kapittel 2.5 er det i praksis 23 sekunders margin per stasjon per avgang på fellesstrekningen i østgående retning i dagens situasjon. I vestgående retning er det gjennomsnittlig 28 sekunders margin per stasjon. I referansesituasjonen er marginen 25 sekunder i begge retninger. Det gir en endring på pluss/minus 3 sekunder. Endringen må så vurderes sammen med endringer i stasjonsoppholdstiden som følge av passasjerutveksling i dagens og framtidig situasjon.

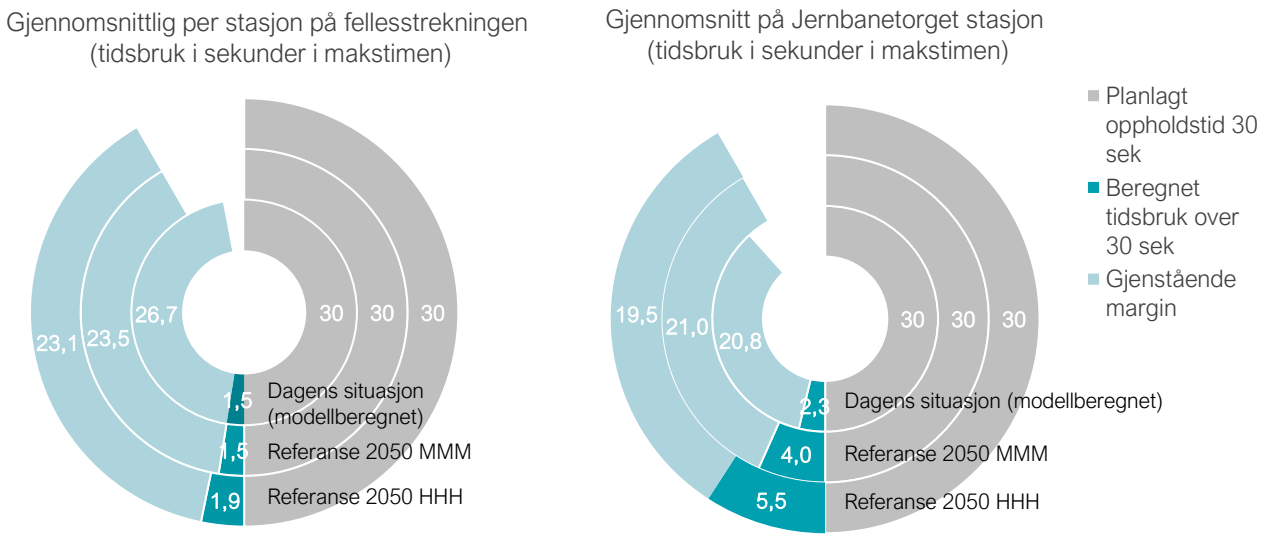
Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Til venstre i figur 4.6 vises hvordan summen av stasjonsopphold på fellesstrekningen i makstimen spiser av tilgjengelig margin, omgjort til et gjennomsnittlig stasjonsopphold. I referanse MMM er den gjennomsnittlige stasjonsoppholdstiden i begge retninger marginalt høyere enn dagens situasjon og spiser en begrenset andel av tilgjengelig margin. I østgående retning øker den gjennomsnittlige marginen med ca. 2 sekunder. I vestgående retning reduseres den med ca. 3 sekunder. Østgående er den mest belastede retningen i makstimen.

RETNING ØST



RETNING VEST



Figur 4.6: Fordeling av gjennomsnittlig tidsbruk i makstimen i snitt per stasjon på fellesstrekningen (til venstre) og Jernbanetorget retning øst, som er den mest belastede stasjonen på fellesstrekningen (til høyre), både for retning øst og vest. Tall i sekunder.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Jernbanetorget er den mest belastede stasjonen på fellesstrekningen i framtidig situasjon. Til høyre figur 4.6 vises hvordan gjennomsnittlig stasjonsoppholdstid på Jernbanetorget i makstimen spiser av tilgjengelig margin som er 23 sekunder i dagens situasjon og 25 sekunder i referansesituasjonen. I referanse MMM er den gjennomsnittlige stasjonsoppholdstiden ca. 1 sekund høyere enn dagens situasjon i retning øst og ca. 2 sekunder høyere i retning vest. Marginen øker marginalt i begge retninger.

I referanse HHH er det en tydelig økning i gjennomsnittlig stasjonsoppholdstid på hele fellesstrekningen. På Jernbanetorget er det en gjennomsnittlig økning på flere sekunder, og stasjonsoppholdstiden spiser en klart større andel av tilgjengelig margin. På Jernbanetorget gir referanse HHH en reduksjon av marginen i begge retninger.

4.4.4 Betydningen av beregnet stasjonsoppholdstid i referansesituasjonen

Som vist i kapittel 4.4.3 viser beregningene en begrenset økning i gjennomsnittlig stasjonsoppholdstid både i referanse MMM og referanse HHH sammenlignet med dagens situasjon.

For å vurdere risikoen for å spise for mye av tilgjengelig margin, med redusert punktlighet som konsekvens, har vi sett nærmere på Jernbanetorget mot øst, som er den mest belastede stasjonen på fellesstrekningen. Som vist i figur 4.7 øker gjennomsnittlig stasjonsoppholdstid i makstimen fra dagens situasjon med ca. 1 sekund til referanse MMM og med ca. 3 sekunder til referanse HHH. Figur 4.7–figur 4.9 viser beregnet stasjonsoppholdstid for enkeltavganger i rush. Resultatene viser at variasjonen mellom avganger reduseres fra dagens situasjon til referanse MMM og referanse HHH. I dagens situasjon er den mest belastede enkeltavgangen beregnet til 47 sekunders oppholdstid (linje 1). I referanse MMM er den 42 sekunder (linje 5) og i referanse HHH er den 46 sekunder (linje 5). I referanse MMM er det mindre variasjon enn i dagens situasjon, som blant annet skyldes en lavere fyllingsgrad på de fulleste avgangene. Dette kan redusere risikoen for at en avgang kommer forsinket til fellesstrekningen.

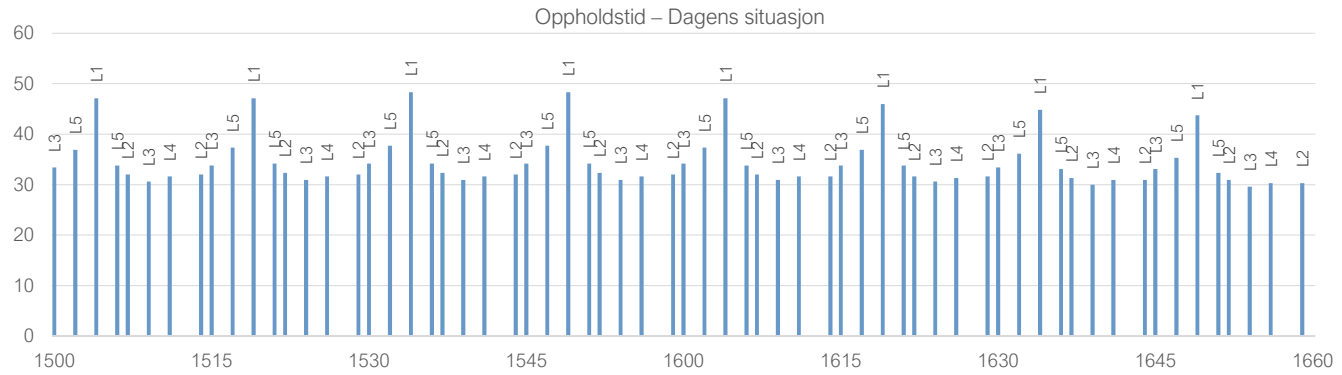
I virkeligheten kan variasjonen være høyere enn det som er beregnet. Spesielle hendelser som tekniske feil, at passasjerer holder dørene eller spesielle arrangementer med store passasjerstrømmer kan føre til lange stasjonsopphold. Observasjoner gjennom et helt år viser imidlertid at det er få stasjonsopphold som tar mer enn 55 sekunder (se figur 4.4 side 30). I tillegg er mange av de lange stasjonsoppholdene ikke samsvarende med et høyt antall av- og påstigende.

Betydningen av beregnet stasjonsoppholdstid kan dermed oppsummeres slik: Beregnet gjennomsnittlig tidsbruk på stasjonene på fellesstrekningen øker marginalt fra dagens situasjon til referanse MMM. Det er marginale endringer i marginen (i den mest belastede retningen er det en liten økning i margin). De lengste stasjonsoppholdstidene reduseres fra dagens situasjon til referanse. Til sammen indikerer dette at økningen i passasjertall for T-banen frem mot referanse MMM i seg selv ikke vil bidra til punktlighetsutfordringer.

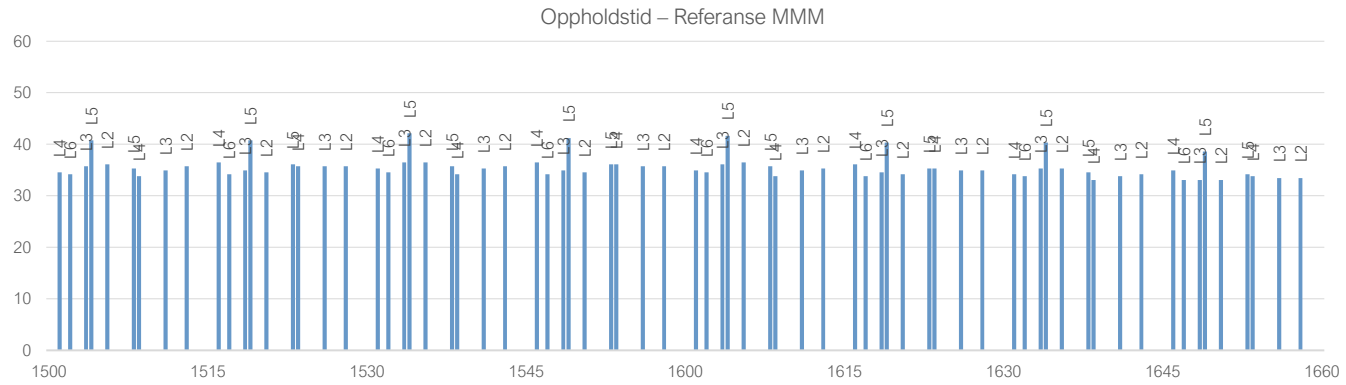
I referanse HHH er gjennomsnittlig tidsbruk på stasjonene klart høyere enn i dagens situasjon og de lengste stasjonsoppholdstidene ligger på samme nivå som for linje 1 i dag. Økt tidsbruk knyttet til av- og påstigning gir mindre margin til å håndtere andre forsinkelser som oppstår. Referanse HHH gir derfor risiko for redusert punktlighet sammenlignet med dagens situasjon.

Siden passasjerutveksling på stasjonene på fellesstrekningen utgjør en begrenset andel av den tilgjengelige marginen mellom avganger i dagens situasjon og referanse MMM, vil andre faktorer ha stor betydning for punktligheten. Beskrivelsen av punktlighet i kapittel 2.6 viser at det er mange årsaker til forsinkelser som ikke knyttes direkte til passasjerutveksling. Tiltak rettet mot disse utfordringene vil derfor kunne gi en forbedring av punktligheten uavhengig av stasjonsoppholdstid knyttet til passasjerutveksling.

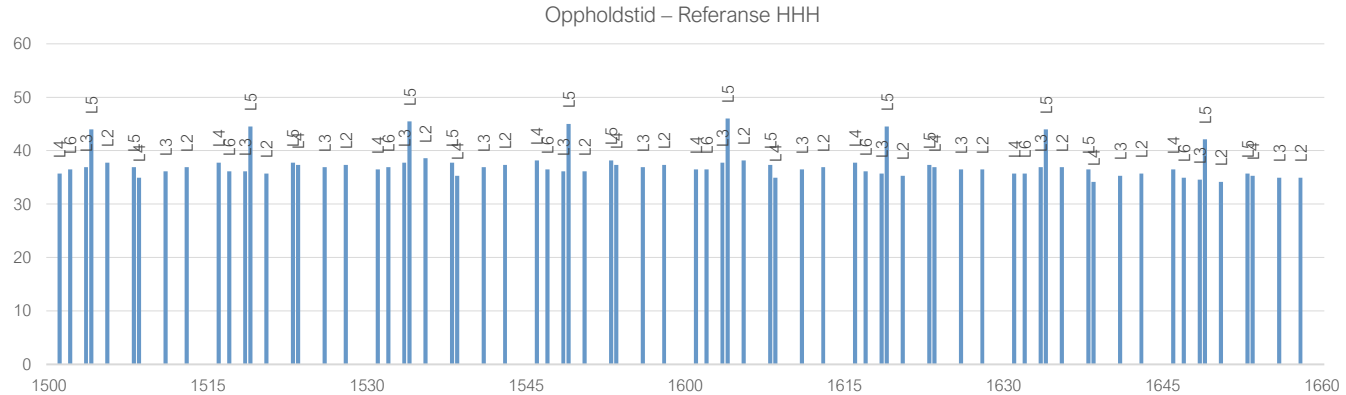
Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf



Figur 4.7: Oppholdstid per avgang i rush for Jernbanetorget retning øst i ettermiddagsrush. Beregnet med Trenklin for dagens situasjon.



Figur 4.8: Oppholdstid per avgang i rush for Jernbanetorget retning øst i ettermiddagsrush. Beregnet med Trenklin for referanse MMM.



Figur 4.9: Oppholdstid per avgang i rush for Jernbanetorget retning øst i ettermiddagsrush. Beregnet med Trenklin for referanse HHH.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

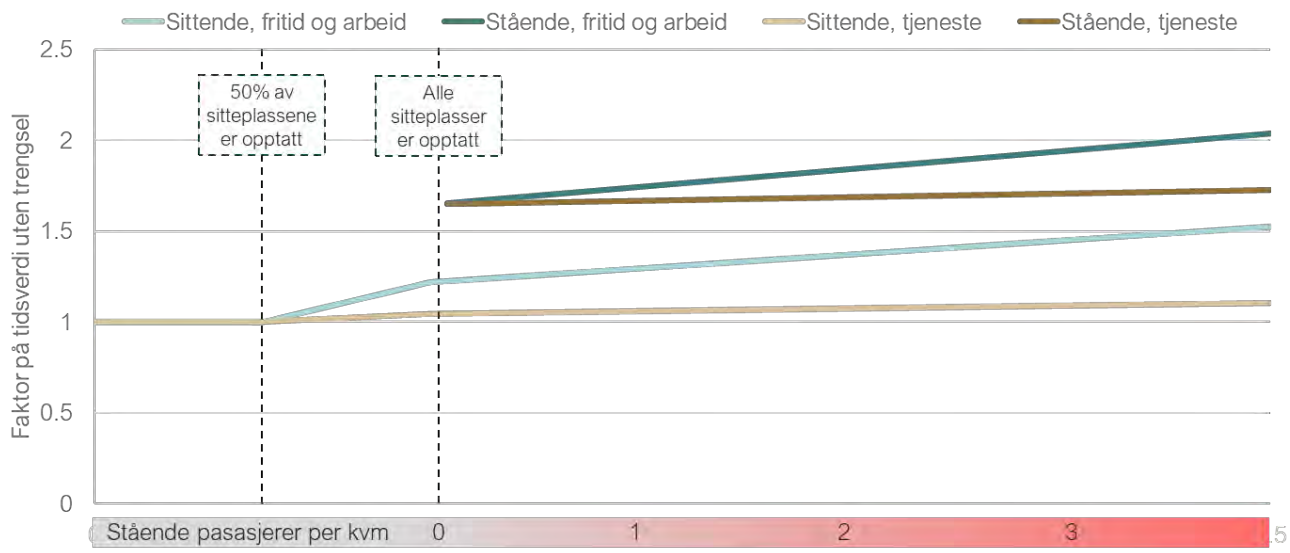
4.5 Komfort om bord

4.5.1 Antall passasjerer påvirker komfort om bord

Antall passasjerer om bord har konsekvenser for hvor trangt det er og hvor mange som får sitteplass og ståplass. Er det for fullt, oppstår det frakjøringer. Basert på antall passasjerer og antall sitteplasser og areal om bord i T-banevognene kan man beregne komfortegenskaper: hvor mange som får sitteplass, hvor mange som må stå, hvor lenge de må stå, og hvor trangt det vil være om bord.

For å kunne sammenligne ulike kombinasjoner av komfortegenskaper kan man bruke tidsverdier. Tidsverdi er et uttrykk for hvilken betalingsvilje de reisende har for å redusere reisetiden eller ulempen ved å reise. Tidsverdier kan kartlegges gjennom verdsettingsundersøkelser. Basert på en nasjonal verdsettingsundersøkelse fra 2018–2020, har Flügel med flere [14] beregnet hvordan opplevd ulempe for de reisende øker med økende trengsel, både for de som har sitteplass og de som må stå, se figur 4.10.

Undersøkelsen og beregningene skiller mellom fritids- og arbeidsreiser, og tjenestereiser. Som grunnlag for beregninger av trengsel på T-banen, har vi valgt å legge til grunn funksjonen for fritids- og arbeidsreiser (blå og lyseblå linjer), da det er rimelig å anta at andelen tjenestereiser er relativt lav på T-banen i Oslo.



Figur 4.10: Anbefalte trengselsfunksjoner for ulike reiseformål, fra nasjonal verdsettingsundersøkelse. Trengselsfunksjoner for T-banevogner MX-6 (to MX-3000). Kilde: [14] tilpasset av Norconsult

4.5.2 Stående over lengre strekninger

I KVU Oslo-Navet [15] omfattet komfortstandard at trafikanter skal få tilgang til sitteplass innen maksimalt 15 minutter. Vi har derfor valgt å synliggjøre omfanget av stående over lengre strekninger (enn 15 minutter) som en del av vurderingene av komfort. Stående over lengre strekninger er ikke mulig å beregne eksakt. Modellberegningene gir svar på om det er så mange passasjerer om bord at alle setene vil være opptatt, gitt at passasjerene fordeler seg jevnt i vognene. I virkeligheten kan passasjerene være ujevnt fordelt (som gir flere stående enn beregnet), og stående passasjerer kan ta over sitteplasser fra passasjerer som går av underveis på en strekning (gir kortere ståtid eller færre stående enn beregnet). Dette betyr at *stående over lengre strekninger* kan brukes som en indikator i beregningene, men at denne indikatoren ikke nødvendigvis gir et eksakt bilde av den virkelige situasjonen.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

4.5.3 Komfort i dagens situasjon og i referansesituasjonen

Antall passasjerer om bord på hver enkelt avgang er beregnet ved hjelp av transportmodellen RTM23+ og Trenklin for dagens situasjon og referanse MMM og referanse HHH.

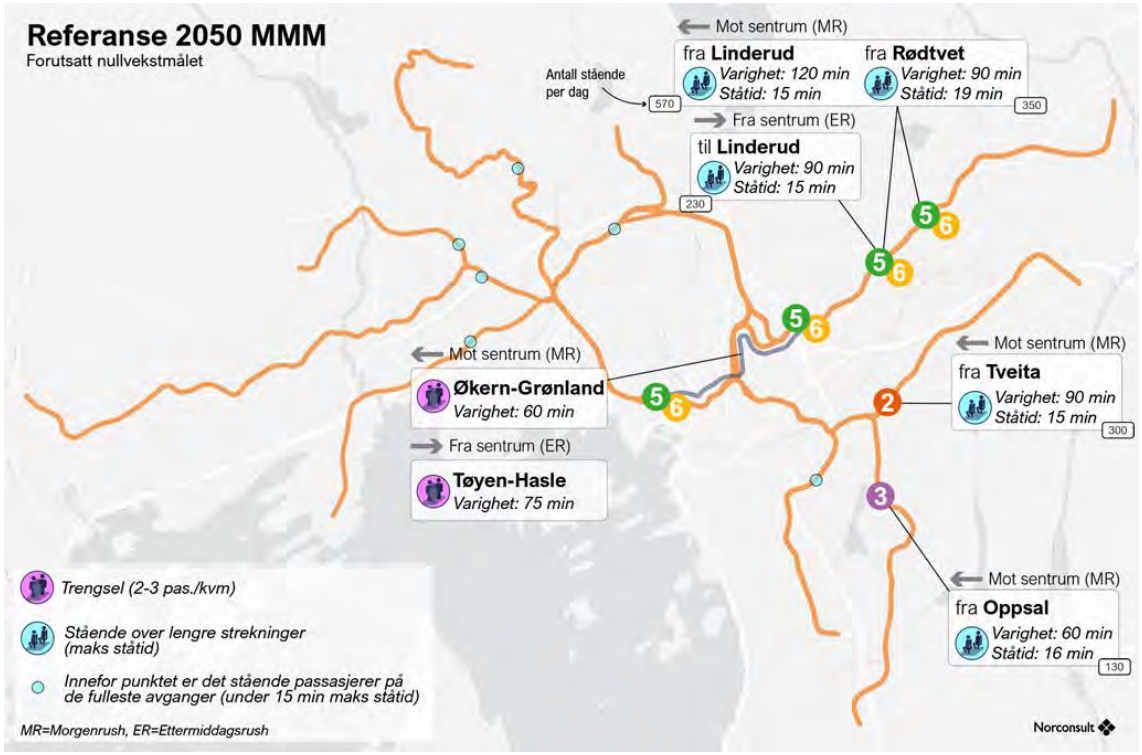
Figur 4.11 viser beregnet trengsel og stående over lengre strekninger i dagens situasjon. Det er stående passasjerer på strekninger over 15 minutter på Grorudbanen og Lambertseterbanen. Det er trengsel med over 2 stående/kvm mellom Ensjø og sentrum på linje 1. Trengsel og stående over lengre strekninger på Lambertseterbanen kan forklares med 3-vognstog på linje 1 i dagens situasjon.

Figur 4.11: Beregnet trengsel og stående over lengre strekninger i dagens situasjon

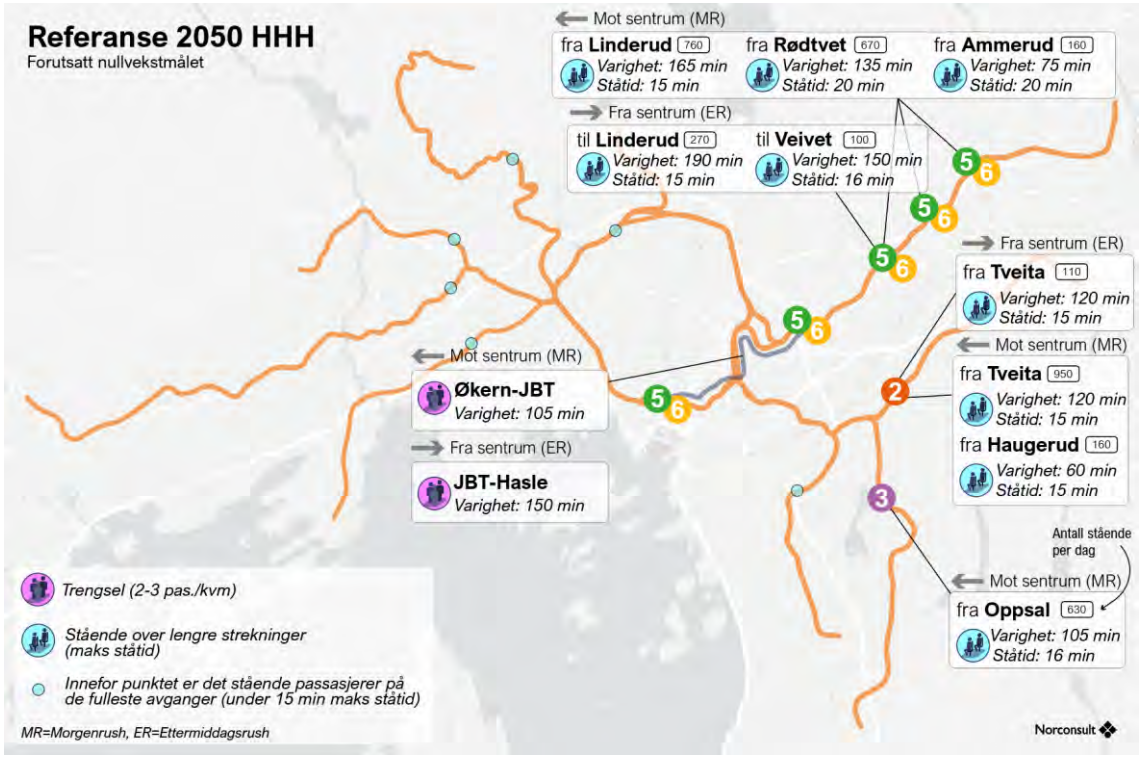
Figur 4.12 viser beregnet trengsel og stående over lengre strekninger i referanse MMM. Det er stående passasjerer på strekninger over 15 minutter på Grorudbanen, Furusetbanen og Østensjøbanen. Det er trengsel med over 2 stående/kvm mellom Økern/Hasle og sentrum. Trengselssituasjonen i referanse MMM varer noe kortere enn i dagens situasjon, mens stående over lengre strekninger varer lengre. Økt trengsel mellom Økern/Hasle og sentrum kan i stor grad forklares med byutvikling i Hovinbyen, i tillegg til generell befolkningsvekst. Samtidig øker kapasiteten i T-banesystemet sammenlignet med dagens situasjon.

Figur 4.13 viser beregnet trengsel og stående over lengre strekninger i referanse HHH. Det vil fortsatt være trengsel mellom Økern/Hasle og sentrum, og denne trengselssituasjonen får opp mot dobbelt så lang varighet som i MMM. I tillegg blir det lengre strekninger med stående passasjerer på Grorudbanen, Furusetbanen og Østensjøbanen, alle med betydelig økt varighet sammenlignet med MMM.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf



Figur 4.12: Beregnet trengsel og stående over lengre strekninger i referanse MMM

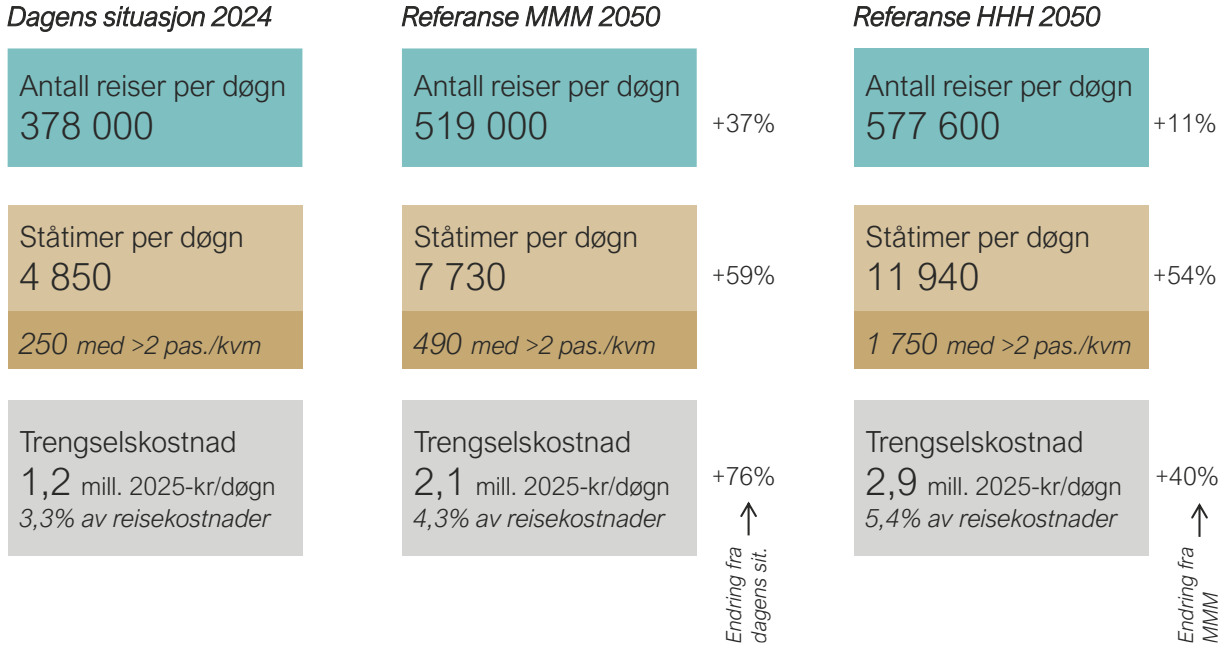


Figur 4.13: Beregnet trengsel og stående over lengre strekninger i referanse HHH

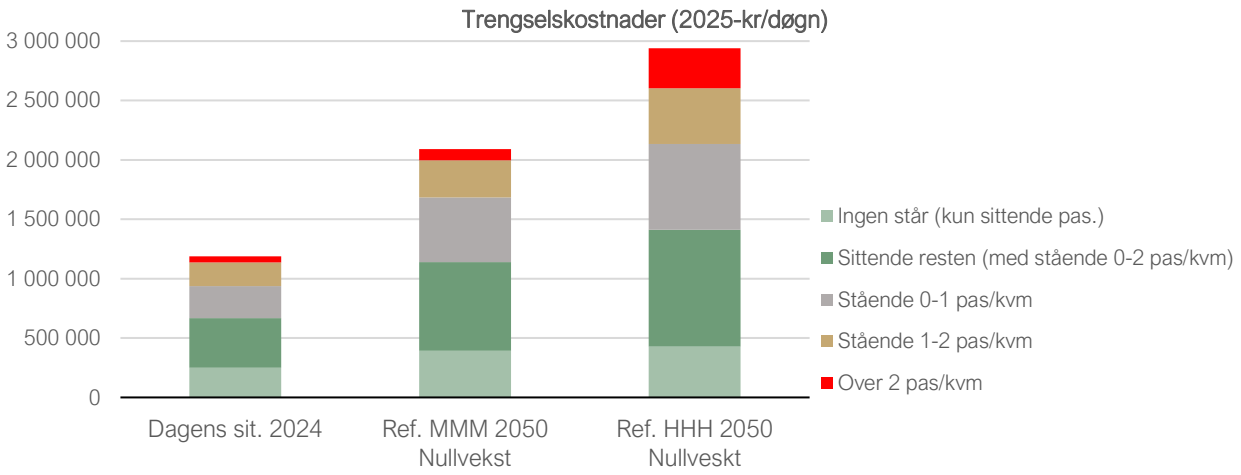
Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

4.5.4 Endringer i komfort fra dagens situasjon til referansesituasjonen

Figur 4.14 viser en sammenstilling av beregnede nøkkeltall for passasjerer og komfort i dagens situasjon, referanse MMM og referanse HHH. Fra dagens situasjon til referanse MMM øker de totale trengselskostnadene noe, men en stor del av disse kostnadene knyttes til helt akseptable forhold hvor man har sitteplass eller ståplass ved lavere trengsel (se figur 4.15). Hvis vi ser kun på trengsel med over 2 stående/kvm, øker denne fra totalt 250 passasjertimer per døgn i dagens situasjon til 490 passasjertimer i referanse MMM. Figur 4.15 viser at trengsel med over 2 stående/kvm (rød farge i diagrammet) utgjør en liten andel av den totale trengselskostnaden i både dagens situasjon og i referanse MMM.



Figur 4.14: Sammenstilling av nøkkeltall om trengsel og ståtimer beregnet for dagens situasjon, referanse MMM og referanse HHH



Figur 4.15: Ulike komfortelementers bidrag til trengselskostnaden (2025-kr/døgn) i dagens situasjon, referanse MMM og referanse HHH

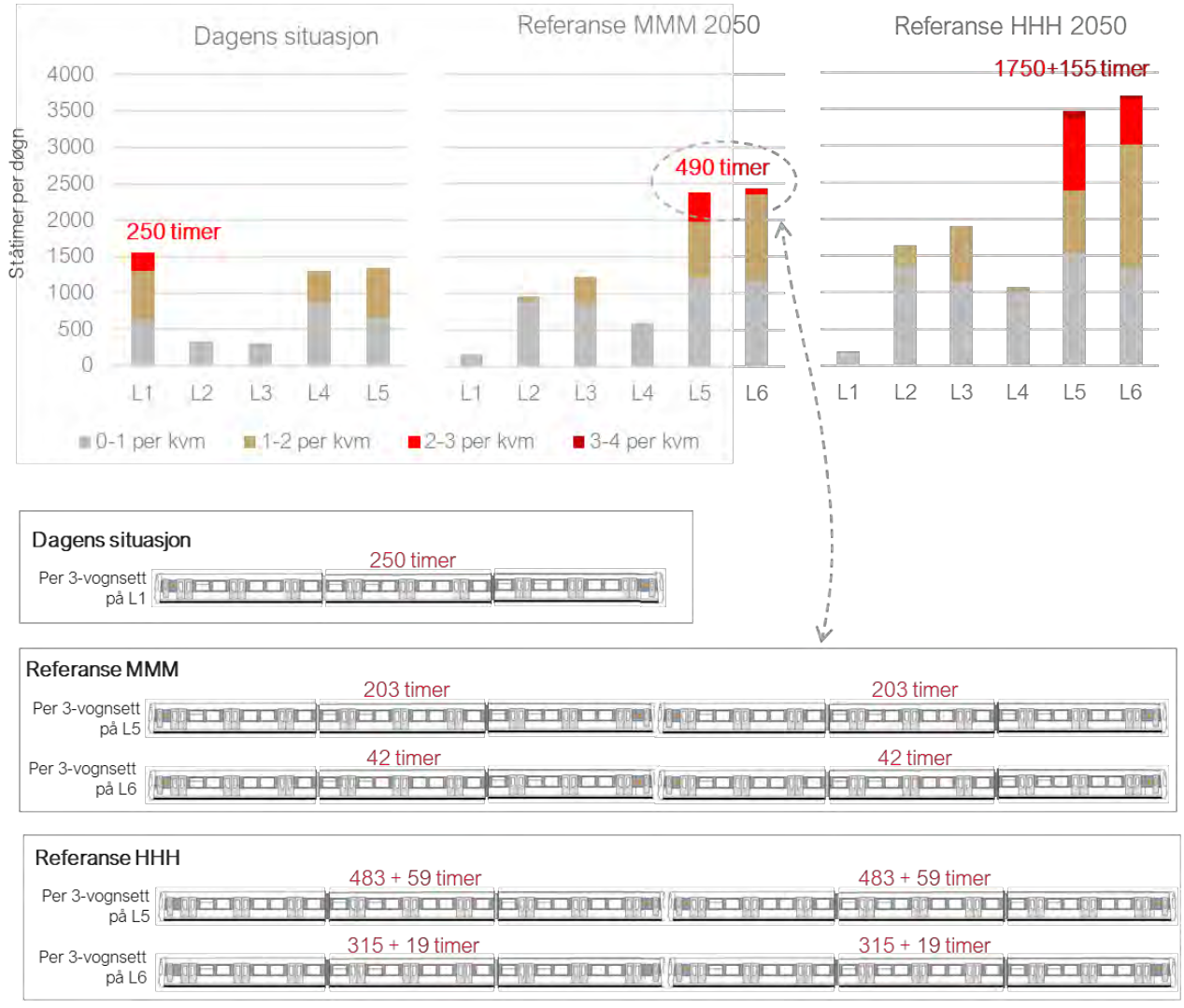
Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

I referanse HHH øker trengselskostnaden ytterligere og trengsel med over 2 stående/kvm utgjør en større andel av den totale trengselskostnaden.

Figur 4.16 viser hvordan ståtimer per døgn fordeler seg mellom de ulike linjene (merk at linjenettet og nummerering er ulikt i dagens situasjon og i referansesituasjonen). Trengsel med over 2 stående/kvm i dagens situasjon skjer kun på linje 1, som kjøres med korte tog (3-vognstog). I referanse MMM blir det klart flest ståtimer på linje 5 og 6 (Grorudbanen mot sentrum). På de andre linjene er det nesten ingen ståtimer med mer enn 1 stående/kvm. I referanse HHH er det fortsatt kun linje 5 og 6 som får trengsel med over 2 stående/kvm, men antall ståtimer øker for alle linjer.

I dagens situasjon er det beregnet sju avganger per dag med litt flere enn 2,5 stående/kvm. I referanse MMM er det ikke beregnet noen avganger med flere enn 2,5 stående/kvm. I referanse HHH er det beregnet at det blir 13 avganger med over 2,75 stående/kvm. Noen avganger overstiger 3 stående/kvm.

Til sammen viser disse resultatene at referanse MMM får tilsvarende eller litt mindre trengsel enn i dagens situasjon, mens referanse HHH får klart høyere trengsel enn i dagens situasjon.



Figur 4.16: Ståtimer per døgn per linje, fordelt på ulike trengselsnivåer

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

4.5.5 Betydningen av beregnet trengsel i referansesituasjonen

Det er ikke gitt hvilken komfort kollektivsystemet bør tilby

Som beskrevet i kapittel 4.5.1 viser undersøkelser at opplevd ulempe for de reisende øker med økende trengsel, både for de som har sitteplass og de som må stå. At de reisende opplever en ulempe, betyr imidlertid ikke at noe trengsel ikke kan aksepteres. Hvilken komfort kollektivsystemet bør tilby, avhenger av faktorer som økonomi og arealbruk på den ene siden, og behovet for et attraktivt og tilgjengelig kollektivtilbud som kan konkurrere med personbil, på den andre siden.

Utfordringer ved komfortstandard i tidligere utredninger

I KVU Oslo-Navet [15] ble komfortstandard fra jernbane lagt til grunn for vurdering av kapasitetsbehov på T-bane. Standarden innebærer at for reiser inntil 15 minutter skal det være maksimalt 2 stående/kvm, og ved normal drift skal trafikanter få tilgang til sitteplass innen maksimalt 15 minutter. KVU Oslo-Navet skriver at dimensjoneringskriteriene i KVU-ens beregninger er av teknisk karakter og viser et ønske om å lage et høykvalitets kollektivtilbud som skal konkurrere med personbilen på mange reiser. Kravene skal kompensere for at transportmodellen ikke fullt ut fanger opp etterspørselstopper i rushtidene og spissbelastning på enkeltavganger.

KVU Oslo-Navet hadde en utenlandsk ekspertgruppe som gav innspill til arbeidet. Gruppen gav innspill om at de valgte komfortstandardene virker noe luksuriøse sammenlignet med andre Europeiske land [16]. I KS1-rapporten til KVU Oslo-Navet ble det omtalt under føringer for forprosjekt at utviklingen av kollektivtilbudet i KVU-en er dimensjonert etter høye kvalitetskrav, som har medført behov for et høyfrekvent tilbud med høy kapasitet, som igjen har ført til konsepter med mange og kostbare tiltak [17].

KS1-rapporten sier at man i det videre utredningsarbeidet ikke bør legge til grunn kvalitetskravene i KVU som absolutte krav, og det pekes på at disse prinsippene er kostbare og neppe økonomisk forsvarlige. KS1-konsulentene mener at hverken KVU-en eller deres analyser understøtter at det er nødvendig med et så høyt ambisjonsnivå De trekker frem at man i liten grad får overføring av reisende fra personbil til kollektivtransport uten restriktive virkemidler, og at det derfor ikke er åpenbart at et «høykvalitetstilbud» er nødvendig for å få overføring fra personbil..

Innvendingene mot de høye komfortstandardene i KVU Oslo-Navet ble delvis fulgt opp i utredningen *Oppgradert Majorstuen stasjon, Volvatsvingen, ny T-banetunnel gjennom sentrum og T-bane til Lørenskog* [18] som la til grunn den samme komfortstandarden som KVU Oslo-Navet, men med en nyansering knyttet til omfang av overskridelser:

- Stående over lengre strekninger enn 15 minutter skal registreres når det skjer sammenhengende i minst to påfølgende kvarter, og gjelder for over 60 prosent av avgangene.
- Trengsel med flere enn 2 stående/kvm skal registreres når det skjer sammenhengende i minst to påfølgende kvarter, og gjelder for over 20 prosent av avgangene.

Trengsel er en av flere ulemper

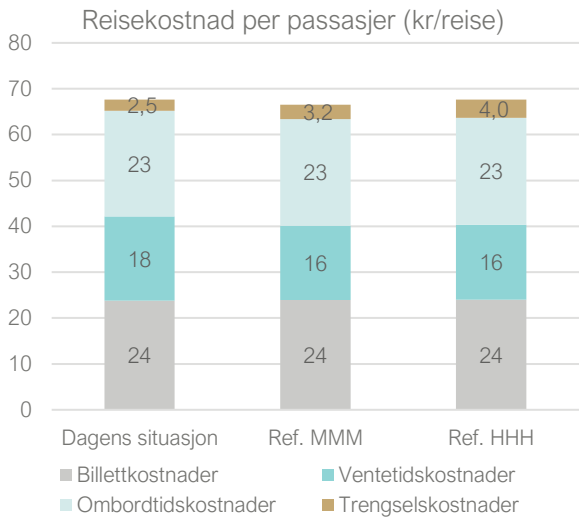
Ulempen ved trengsel er bare en av flere ulemper som de reisende opplever. Transportmodellverktøyene som brukes i denne utredningen, legger til grunn trafikantenes vekting av ulike elementer ved en reise, basert på verdsettingsundersøkelser [14]. Vektingen av ulike elementer gis som en reisekostnad i kroner, for eksempel verdsettes et minutt vanlig reisetid uten trengsel til 1,4 kroner.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Figur 4.17 viser trengsel sammenlignet med andre reisekostnader for en gjennomsnittlig reise med T-banen i Oslo og Akershus i dagens situasjon, referanse MMM og referanse HHH. Diagrammet viser at trengselskostnaden utgjør en begrenset andel av de totale reisekostnadene.

Hvis vi kun ser på rushtiden, er gjennomsnittlig trengselskostnad beregnet til 4,5 kroner i dagens situasjon, 5,8 kroner i referanse MMM og 7,4 kroner i referanse HHH. Hvis vi kun hadde sett på reiser på linjene der trengselen er høyest, ville trengselskostnaden vært høyere. Likevel utgjør trengsel en begrenset andel av de totale reisekostnadene.

Disse resultatene inkluderer ikke tilbringertid (gangtid til/fra kollektivtransporten) og forsinkelse. Et minutt tilbringertid er verdsatt til 1,9 kroner. Et minutt forsinkelse er verdsatt til 3,6 kroner.



Figur 4.17: Reisekostnad per passasjer (2018-kr). Beregnet ved hjelp av Trenklin.

Til sammen viser dette at trengsel må ses i sammenheng med andre kvaliteter ved kollektivtilbudet. For eksempel vil det i mange tilfeller være viktigere å unngå forsinkelser enn å redusere trengsel.

En mer nyansert tilnærming

Ovenfor beskrives utfordringer knyttet til bruk av konkrete komfortstandarder. En hovedutfordring med grenseverdier er at grensetilfeller kan bli definert som enten akseptable eller uakseptable. I denne utredningen har vi i stedet valgt å vise nyanser knyttet til beregnede trengselsnivåer og sammenligne mellom dagens situasjon og referansesituasjonen. Med utgangspunkt i resultatene beskrevet i kapittel 4.5.3 og 4.5.4 gir en slik tilnærming følgende konklusjoner:

- I referanse MMM får Grorudbanen tilsvarende eller noe lavere trengsel som på linje 1 på Lambertsenterbanen og gjennom sentrum i dagens situasjon. Resten av T-banenettet får tilsvarende eller lavere trengsel enn i dagens situasjon. Det vil være situasjoner med ståtider rundt 15 minutter for reisende på Grorudbanen, Furusetbanen og Østensjøbanen.
- Referanse HHH får klart høyere trengsel enn i dagens situasjon. Grorudbanen vil få mer enn 2 stående/kvm på linje 5 i store deler av rushtiden, og noen avganger blir så fulle at det kan oppstå frakjøring. Det blir flere som må stå, men ikke over 2 stående/kvm på noen av de andre linjene. Sammenlignet med referanse MMM vil mange flere passasjerer oppleve ståtider rundt 15 minutter på Grorudbanen, Furusetbanen og Østensjøbanen.

En konsekvens av disse konklusjonene er at det ikke haster med å gjøre tiltak for å øke kapasiteten i T-banesystemet frem mot 2050, men det kan være behov for å planlegge for å unngå mulige kapasitetsutfordringer på lengre sikt enn 2050, eller som følge av usikkerhet i etterspørselsutviklingen eller T-banesystemets ytelse.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

5 Problembeskrivelse, behov og mål

5.1 Problembeskrivelse

T-banenettet vil i løpet av de nærmeste årene få økt kapasitet. Det vil bli flere avganger der hvor behovet er størst, og ved å terminere Holmenkollbanen på Majorstuen unngår man høy trengsel og lange stasjonsopphold på grunn av kort tog på linje 1 gjennom sentrum.

Kapasitetsanalysen i kapittel 4 viser konsekvenser for T-banens kapasitet som følge av beregnet passasjervekst basert på befolkningsprognoser for 2050. Det er gjort analyser for referanse MMM (mellomalternativ) og referanse HHH (høy befolkningsvekst).

5.1.1 Vurdering av kapasitet i referanse MMM

Kapasitetsanalysen viser at referanse MMM gir tilsvarende eller noe lavere kapasitetsutnyttelse på Grorudbanen i 2050 som på linje 1 på Lambertsenterbanen og gjennom sentrum i dagens situasjon. Resten av T-banenettet får tilsvarende eller lavere trengsel enn i dagens situasjon. Det vil være situasjoner med ståtider rundt 15 minutter for reisende på Grorudbanen, Furusetbanen og Østensjøbanen.

Beregnet økning i passasjertall i referanse MMM vil i seg selv ikke bidra til punktlighetsutfordringer som følge av lange stasjonsopphold. Gjennomsnittlig tidsbruk for stasjonene på fellesstrekningen øker marginalt fra dagens situasjon, og de lengste stasjonsoppholdstidene reduseres.

Ruters reisevaneundersøkelse viser at T-banepassasjerer er mer fornøyde med kollektivtilbudet enn det andre kollektivtrafikanter er (se kapittel 2.7). En høy andel av T-banepassasjerene er tilfredse med komfort (75 prosent), mulighet for å få sitteplass (68 prosent) og punktlighet (69 prosent).

Tilfredshet med komfort og mulighet for å få sitteplass kan være ujevnt fordelt som følge av ujevn fordeling av trengsel mellom dagens T-banelinjer. Punktligheten vil gjelde en større del av T-banenettet fordi forsinkelser på en linje påvirker reisende som står og venter og kan forplante seg til andre linjer.

Vi legger til grunn at dagens situasjon har akseptable nivåer for trengsel, ståtid og punktlighet. Beregnet kapasitet i referanse MMM viser tilsvarende nivåer som i dagens situasjon. På bakgrunn av dette konkluderer vi med at referanse MMM for 2050 ikke innebærer kapasitetsproblemer for T-banenettet. Dette forutsetter at planlagte tiltak og endringer i T-banenettet, med 36 avganger per time og kun lange tog gjennom sentrum, blir gjennomført og fungerer som forutsatt. Vedlikehold av vogner og infrastruktur må ha et høyt nivå for å unngå feil som kan redusere punktligheten.

Selv om kapasitetssituasjonen i dag og i referanse MMM anses å være akseptabel, vil det være mulig å gjøre tiltak som gir økt kapasitet og dermed kan gi økt tilfredshet med komfort, sitteplass og punktlighet. Gevinsten av tiltak må da vurderes opp mot kostnaden.

5.1.2 Vurdering av kapasitet i referanse HHH

Kapasitetsanalysen viser at referanse HHH gir klart høyere trengsel på Grorudbanen i 2050 enn det vi kan observere noe sted på T-banenettet i dagens situasjon. Det blir også flere stående passasjerer på resten T-banenettet enn i dagens situasjon og referanse MMM. Sammenlignet med referanse MMM vil mange flere passasjerer oppleve ståtider rundt 15 minutter på Grorudbanen, Furusetbanen og Østensjøbanen.

I referanse HHH er gjennomsnittlig tidsbruk på stasjonene i sentrum klart høyere enn i dagens situasjon, noe som gir risiko for redusert punktlighet sammenlignet med dagens situasjon.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Dette viser at dersom etterspørselen i rush øker vesentlig mer enn det som er beregnet i MMM for 2050 (økt befolkning og flere kollektivreiser) eller dersom ytelsen til T-banesystemet (med CBTC) ikke blir som forventet, vil det bli kapasitetsproblemer i T-banenettet, og det vil være behov for tiltak som kan løse kapasitetsutfordringene.

5.1.3 Referanse MMM og HHH representerer utvikling over tid

Referanse HHH legger til grunn SSBs høye alternativ for befolkningsframskriving for 2050. Den største delen av T-banenettet dekker Oslo kommune. Det er vurdert at SSBs høye alternativ for befolkningsframskriving for 2050 for Oslo innebærer nær full utnyttelse av arealene som ligger til grunn i dagens kommuneplan. Dette inkluderer flere transformasjonsområder som krever omfattende prosesser før de kan realiseres. Høy befolkningsvekst og full realisering av kommuneplanen før 2050 er derfor lite sannsynlig. Dette betyr at referanse HHH mest sannsynlig representerer et mer langsiktig kapasitetsbehov enn det som vil være situasjonen i referanse MMM i 2050. Usikkerhet knyttet til befolkningsutvikling beskrives nærmere i kapittel 8.5.2.

5.2 Behov

Metode for konseptvalgutredninger (KVU) bruker begrepet prosjektutløsende behov om det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak [19]. I tillegg kan prosjekter ha andre behov som knyttes til å maksimere positive konsekvenser og minimere negative konsekvenser av et tiltak.

5.2.1 Prosjektutløsende behov

Det prosjektutløsende behovet for denne utredningen utledes fra problembeskrivelsen i kapittel 5.1 som bygger på kapasitetsanalysen i kapittel 4. Analysen viser at planlagte endringer i T-banenettet (med 36 avganger per time og kun lange tog gjennom fellesstrekningen) kan håndtere økt etterspørsel etter T-banereiser som følge av hovedalternativet (referanse MMM) for befolkningsvekst frem mot 2050. Dersom etterspørselen i rush øker mer enn referanse MMM eller dersom ytelsen til T-banesystemet ikke blir som forventet, vil det bli kapasitetsproblemer i T-banenettet.

På bakgrunn av dette formuleres prosjektutløsende behov slik:

Det er behov for et attraktivt T-banesystem som har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere framtidig etterspørsel som følge av planlagt byutvikling i Oslo og nabokommunene.

Dersom etterspørselen etter T-banereiser øker mer enn det som er beregnet i SSBs hovedalternativet for befolkningsvekst for 2050, eller dersom ytelsen til T-banesystemet ikke blir som forventet, vil det oppstå kapasitetsproblemer. Det vil da være behov for tiltak som kan løse kapasitetsutfordringene og samtidig opprettholde T-banens attraktivitet.

5.2.2 Andre behov: utvidelser av T-banenettet

I arbeidet med helhetlig T-baneutredning har flere aktører pekt på behov for å vurdere utvidelser av T-banenettet. Utredningens bestilling ber også om å vurdere framtidige transportstrømmer og gjøre en helhetlig utredning av framtidig løsning for T-baneinfrastruktur hvor det ses på mulige nye forbindelser.

Oslos arealstrategi mot 2050 [11] viser flere utvidelser av T-banenettet: ny sentrumstunnel, Volvatsvingen, Ensjøsvingen, forlengelse til Lørenskog og forlengelse til Gjersrud-Stensrud (angitt at trasé og driftsform skal

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

avklares). Gjeldende arealdel i Oslos kommuneplan [10] inneholder forslag om ny T-banediagonal Økern–Breivoll–Furuset med byttepunkt mellom tog og T-bane på Breivoll.

Det er gjort en grov vurdering av om det er store reisestrømmer som ikke betjenes med bane i dag. Vurderingen viser at en T-banelinje mellom Sagene/Torshov og Oslo sentrum kan fange opp en stor transportstrøm i dagens situasjon. Dette vil kunne gi mer effektiv transport for reisende i indre by, og kan bidra til å redusere busstrafikk på overflaten (dagens linje 34, 37 og 54).

Helhetlig T-baneutredning tar ikke stilling til om noen av disse T-baneutvidelsene bør etableres som tiltak for å utvikle attraktive kollektivløsninger til områder som ikke har T-bane i dag. Utredningen vurderer imidlertid om utvidelsene kan gi flere passasjerer som igjen kan gi kapasitetsproblemer, eller om noen av utvidelsene kan bidra til å løse langsiktige kapasitetsutfordringer.

Å etablere T-bane til områder som ikke har T-bane i dag krever en overordnet vurdering om hvilken rolle T-banenettet skal ha og hvilke egenskaper ved T-banen som er viktige i aktuelle områder. Som beskrevet i kapittel 1.3 kan T-banen bidra til nullvekstmålet, gi mer attraktive steder og gi mer arealeffektiv transport som reduserer trafikk på overflaten. I tiltakene nevnt ovenfor vil T-banens rolle og bidrag variere.

5.3 Mål og kriterier

5.3.1 Overordnede mål

De økonomiske rammene for utvikling av T-banenettet gis av blant annet Oslopakke 3 og Byvekstsamarbeidet og skal bidra til overordnede mål gitt av disse prosjektene.

Målet for Byvekstsamarbeidet er [20]:

- I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Målene i Oslopakke 3 er [21]:

- Overordnet mål: Et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem
- Hovedmål:
    - God fremkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere kollektivtrafikk, næringstrafikk samt gang- og sykkeltrafikk.
    - Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange
- Andre mål:
    - Sikkert og universelt utformet transportsystem
    - Attraktivt kollektivtilbud
    - Bidra til bedre miljø og by- og tettstedskvalitet

Etter revidert avtale Oslopakke 3 for 2017–2026 skal det også rapporteres på en reduksjon i biltrafikk på 15 prosent fra 2015 til 2019 [22].

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

5.3.2 Mål for Helhetlig T-baneutredning

Samfunnsmål

Prosjektutløsende behov for utredningen er et attraktivt T-banesystem som har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere framtidig etterspørsel som følge av planlagt byutvikling i Oslo og nabokommunene (se kapittel 5.2.1). Et attraktivt T-banesystem bidrar til å nullvekstmålet fordi det gir effektive og forutsigbare reiser som konkurrerer godt mot bil. Tilstrekkelig kapasitet er viktig for å kunne håndtere økt etterspørsel som følge av befolkningsvekst og nullvekstmålet. T-banen reduserer behovet for trafikk på overflaten og bidrar dermed til bedre miljø og by- og tettstedskvalitet.

Basert på prosjektutløsende behov, overordnede mål og T-banens bidrag er følgende samfunnsmål formulert for tiltaket:

T-banen har tilstrekkelig kapasitet og et attraktivt og pålitelig tilbud slik at den kan fortsette å ha rollen som grunnstamme i kollektivsystemet i Oslo.

Effektmål

Basert på samfunnsmålet er det satt tre effektmål for tiltaket. For effektmålene er det gitt kriterier for å vurdere måloppnåelse for alternativer. Effektmål med indikatorer er vist i tabell 5.1.

Tabell 5.1: Effektmål og kriterier for Helhetlig T-baneutredning

Effektmål	Kriterier for å vurdere måloppnåelse
1. T-banesystemet har tilstrekkelig kapasitet og komfort om bord. Minst mulig tid med over 2 stående/kvm. Færrest mulig stående over lengre strekninger.	a. Totale trengselskostnader på T-bane målt i kroner per dag. Det er også vurdert omfanget av trengselskostnader utelukkende knyttet til trengsel med mer enn 2 stående/kvm.
	b. Ståtid der det oppstår trengsel over 2 stående/kvm, målt i timer per dag.
	c. Stående over lengre strekninger. Det er målt hvor lenge og hvor mange avganger det vil være passasjerer som må stå i mer enn 15 minutter.
2. T-banesystemet er tilstrekkelig punktlig. Passasjervekst skal ikke gi redusert punktlighet som følge av lange stasjonsopphold.	a. Akkumulert tidsbruk på oppholdstider over 30 sek/stasjon i makstimen, sum for alle stasjoner fellesstrekningen. Det viser hvor mye ekstra tid utover planlagte oppholdstider T-banesystemet trenger gjennom sentrum.
	b. Akkumulert tidsbruk på oppholdstider over 30 sek/stasjon i makstimen på den mest belastede stasjonen.
	c. Andel avganger med lange oppholdstider (over 40 sekunder) på stasjoner på fellesstrekningen.
3. T-banen opprettholder sin rolle som grunnstamme i transportsystemet og bidrar til byutviklingen ved å håndtere de største transportstrømmene og redusere trafikk på overflaten.	a. Endringer i etterspørsel som følge av tiltaket og fordeling mellom T-bane og andre kollektivtransportmidler. Det er positivt dersom tiltak bidrar at T-banen i større grad håndterer store transportstrømmer og kan bidra til å redusere kollektivtrafikk på overflaten. Dette vurderes ved hjelp av resultater og differanseplott fra transportmodellen RTM23+ som viser antall passasjerer på de ulike kollektivlinjene sammenlignet med referansealternativet.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Nærmere om kriteriene for komfort

I denne utredningen bruker vi timer med over 2 stående/kvm som en av indikatorene for å måle effektmål 1 (se beskrivelse i kapittel 4.5). Målet er minst mulig trengsel med mer enn 2 stående/kvm, men 2 stående/kvm brukes ikke som en absolutt grense for hva som er akseptabel eller uakseptabel trengsel. I kortere tider av driftsdøgnet kan det være nødvendig å akseptere litt trengsel over 2 stående/kvm for at T-banen skal kunne ta sin rolle med å håndtere de største transportstrømmene. Det må da vurderes hvor høy trengselen vil være og i hvor lang tid det vil vare.

Dersom det beregnes å oppstå situasjoner med mer enn 3 stående/kvm anses dette å være så fullt at det er risiko for frakjøring. Ruter oppgir at det selv etter landskamper på Ullevål ikke er observert mer enn 3 stående/kvm per avgang.

Vurderingskriteriet *stående over lengre strekninger* handler om at passasjerer i størst mulig grad skal slippe å stå over lengre strekninger enn 15 minutter. Det er ikke mulig å beregne dette eksakt, da det avhenger av i hvor stor grad passasjerer velger å ta sitteplassene til passasjerer som går av på stasjoner underveis og om passasjerene er jevnt fordelt mellom togets vogner.

Transportmodellberegningene viser på hvilke strekninger det er så mange passasjerer at alle sitteplasser vil være opptatt (se kapittel 4.5.2). Når vi i denne utredningen angir stående passasjerer over lengre strekninger enn 15 minutter, tar ikke det hensyn til at noen av de stående kan ha tatt sitteplasser til passasjerer som går av underveis (gir færre stående eller kortere ståtid) eller at passasjerene kan være ujevnt fordelt (gir flere stående eller lengre ståtid). På grunn av denne usikkerheten er ikke beregnet ståtid over lengre strekninger enn 15 minutter brukt som en absolutt grense for hva som er akseptabelt. I tider av driftsdøgnet kan det være nødvendig å akseptere beregnet ståtid på noe mer enn 15 minutter for å gi et tilbud som gir hensiktsmessig ressursutnyttelse gjennom hele døgnet.

Effektiv ressursbruk

I tillegg til målene som er presentert tidligere i kapitlet legger vi til grunn at utviklingen av T-banesystemet skal bidra til effektiv ressursbruk i tråd med føringer for transportpolitikken fra Nasjonal transportplan [4], Oslopakke 3 [21] og Byvekstsamarbeidet [20]. Det innebærer at alternative tiltak skal vurderes gjennom samfunnsøkonomiske analyser, slik at beslutninger bygger på en helhetlig vurdering av kostnader, nytte og effekter for samfunnet.

Kostnader til større infrastrukturtiltak er en viktig del av kostnadene som vurderes i den samfunnsøkonomiske analysen. I tillegg inkluderes vurderinger av måloppnåelse opp mot ressursutnyttelsen i T-banesystemet. Driftskostnad per passasjer brukes som indikator for å synliggjøre nivået på T-banetilbudet i alternative rutemodeller.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

6 Mulige tiltak og grovsiling

6.1 Metode for identifisering og vurdering av tiltak

Prosjektutløsende behov for utredningen er et attraktivt T-banesystem som har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere framtidig etterspørsel som følge av planlagt byutvikling i Oslo og nabokommunene (se kapittel 5.2.1).

Planlagte endringer i T-banenettet (med 36 avganger per time og kun lange tog gjennom fellesstrekningen) kan håndtere økt etterspørsel etter T-banereiser som følge av hovedalternativet (referanse MMM) for befolkningsvekst frem mot 2050.

På lengre sikt enn 2050 eller dersom etterspørselen etter T-banereiser øker mer enn det som er beregnet for 2050, eller dersom ytelsen til T-banesystemet ikke blir som forventet, vil følgende kapasitetsproblemer oppstå og gi behov for tiltak:

- Trengsel på Grorudbanen mellom Hovinbyen og sentrum. Noen passasjerer på Grorudbanen må stå lengre enn 15 minutter.
- Noen passasjerer må stå rundt 15 minutter på Furusetbanen og Østensjøbanen.
- Stasjonsoppholdstidene på Jernbanetorget blir så høye at det kan gi redusert punktlighet.

Bestillingen angir at utredningen skal inkludere gode minimumsløsninger og vise om andre kollektivtilbud og prising av kollektivtilbudet kan bidra til å utsette behovet for investeringer. For å sikre at både små og store tiltak vurderes, har vi valgt å identifisere tiltak knyttet til alle trinnene i firetrinnsmetodikken fra Statens vegvesens håndbok om konsekvensutredninger [23]:

1. Tiltak som kan redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel.
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer.
3. Mindre ombyggingstiltak
4. Større ombyggingstiltak eller utbygging i ny trasé.

Mulige tiltak er hentet fra tidligere utredninger. I tillegg har fagpersoner i Ruter, Sporveien og Norconsult gitt innspill til mulige tiltak. Identifiserte tiltak vises i tabell 6.1 og beskrives nærmere i kapittel 6.2.

Noen av tiltakene kan ha flere varianter, for eksempel kan et enkelt infrastrukturtiltak ha flere ulike rutemodeller/linjenett. For tiltak med alternative rutemodeller har vi beregnet følgende:

- Produksjon er beregnet basert på linjelengde, frekvens og materiell (angis i km per 3-vognsett)
- Trafikantnytte er beregnet med Trenklin (trengselskostnader og andre reisetidskostnader)
- Kapasitetsutnyttelse er beregnet med Trenklin (lange ståtider, trengsel og oppholdstider i sentrum)

Beregningene gir forenklede resultater da de ikke tar hensyn til fordelingsvirkninger mellom ulike transportmidler (det krever modellberegning med RTM23+). Beregningen er likevel egnet til å vurdere rutemodeller opp mot hverandre slik at de best mulige rutemodellene kan videreføres til en grundigere alternativanalyse.

I kapittel 6.3 er resultatene for alle tiltakene oppsummert i en samlet tabell, og det er angitt hvilke tiltak som vil vurderes videre i alternativanalysen og hvilke som er silt ut. Tiltak som har klart dårligere effekt på trafikantnytte og kapasitet enn andre tiltak, er silt ut.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Tabell 6.1: Identifiserte, mulige tiltak vurdert opp mot de fire trinnene i firetrinnsmetodikken. Det er gjort mindre justeringer av beskrivelsen av trinnene for å tilpasse disse til en T-baneutredning.

Trinn	Beskrivelse av trinn	Mulige tiltak	Beskrivelse av tiltak
1	Tiltak som kan redusere transportbehovet	Tidsdifferensierte billettpriser	Forskjellig billettpris i rush og utenom rush kan redusere etterspørselen i rush.
2	Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og materiell, eller andre kollektivtiltak	Vognutforming	Endret innredning i vogner, som prioriterer ståplasser, kan gi lavere trengsel. Lengre vogner kan gi mer kapasitet.
		Avlaste med buss eller trikk	Styrket busstilbud i tilknytning til Hovinbyen, der det er størst etterspørsel. Forlengelse av trikk fra Bjerke kan dekke noe av T-banens marked. Forsterket satsing på fremkommelighetstiltak for buss og trikk.
3	Mindre ombyggingstiltak og økt tilbud som krever investering i materiell	Stasjonstiltak	Endrede gangadkomster og større plattformarealer kan spre passasjerer og gi raskere av- og påstigning.
		Alternative rutemodeller	Endrede rutemodeller som i større grad prioriterer ressursinnsats der etterspørselen er størst. Krever flere vogner og basekapasitet. Kan kreve tilrettelegging for vendemuligheter.
4	Større ombyggingstiltak eller utbygging i ny trasé	Volvatsvingen	Flytter noen reiser mot Ringen og avlaster blant annet Majorstuen stasjon. Avhenger av driftsopplegg og frekvenser.
		Ensjøsvingen	Gir primært effekter lokalt der ny linje settes inn. Flytter noen reiser mot Ringen og avlaster Tøyen stasjon. Avhenger av driftsopplegg og frekvenser.
		Volvat- og Ensjøsving	Kombinasjon av Volvatsvingen og Ensjøsvingen.
		Ny sentrumstunnel	Et nytt tunnelløp vil bi betydelig kapasitetsøkning gjennom sentrum. Å bygge deler av ny tunnel kan også vurderes.
		Holmenkollbanen som trikk	Forlenge trikkelinjen i Bogstadveien til Frognerseteren. Kan flytte passasjerer fra T-bane til trikk og avlaste T-bane på Majorstuen stasjon og Majorstuen–sentrum.
		Andre nye forbindelser	Det kan finnes andre nye forbindelser enn ny sentrumstunnel, Volvatsvingen og Ensjøsvingen som også kan ha effekt på kapasitetsutnyttelsen.

Det har kommet innspill om noen tiltak som det er valgt å ikke inkludere i grovsilingen og som derfor ikke vises i tabell 6.1. Dette inkluderer:

- Betjenter på T-banestasjoner som kan veilede og styre passasjerer for å oppnå bedre fordeling mellom dørene for å oppnå mer effektiv av- og påstigning (*crowd management*). Tiltaket løser ikke trengsel om bord, og er vurdert å være en lite robust løsning. Det kan brukes som et ekstra tiltak ved spesielle hendelser (slik det gjøres i dag).
- Økt togtilbud kan bidra til å avlaste T-banenettet. I Kollektivstudie Østlandet [24] vurderes muligheten for et oppskalert togtilbud basert på en ny tunnel gjennom Oslo sentrum (Rikstunnelen). Siden dette tiltaket ligger utenfor Ruter og Sporveiens regi, er det valgt å vise effekter av Rikstunnelen som en del av følsomhetsvurderinger i kapittel 8.

Det har ikke vært et mål å finne en uttømmende liste over mulige tiltak, men å vise et bredt spekter av både små og store tiltak som kan bidra til å redusere kapasitetsutfordringer på en enklere og billigere måte enn å bygge ny sentrumstunnel.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

6.2 Mulige tiltak

6.2.1 Tidsdifferensierte billettpriser

Tidsdifferensierte priser innebærer i denne sammenheng at kollektivreiser i rushtimene har en høyere pris enn kollektivreiser utenfor rushtimene. Tiltaket skal legge til rette for at kapasiteten i kollektivnettverket skal kunne utnyttes mest mulig effektivt. Dette gjelder uavhengig av om prisen reduseres utenom rush, økes i rush eller en kombinasjon av begge deler. Prisdifferansen vil gi trafikantene et insentiv til å flytte sine kollektivreiser utenom rush dersom det er mulig.

Tidsdifferensierte billettpriser er beskrevet nærmere i vedlegg D i utredningens vedleggsrapport [25], som viser anslåtte effekter på etterspørsel og inntekter ved ulike innretninger av tidsdifferensiering. Resultatene oppsummeres nedenfor.

Som et eksempel har vi ved hjelp av transportmodellen Trenklin beregnet at antallet reiser i rushtimene må reduseres med seks prosent for å unngå trengsel med over 2 stående/kvm i referanse MMM for 2050. Her har vi lagt til grunn en generell nedgang på hele T-banenettet. Med en overføringseffekt fra rush til lavtrafikk som kartlagt i en verdsettingsundersøkelse i Oslo i 2016 [26] kreves en prisdifferanse på 11 prosent mellom rush og lavtrafikk for å flytte 6 prosent av reisene i rushtimene til lavtrafikk.

Effekten av 11 prosent prisdifferanse mellom rush og lavtrafikk vil avhenge av innretning. Tabell 6.2 viser anslag på effekter av å differensiere ved å redusere prisen utenom rush, ved å øke prisen i rush, og ved en balansert versjon hvor prisen reduseres noe utenom rush og økes noe i rush. En overordnet beregning viser at om lag seks prosent prisreduksjon i lavtrafikk og 5 prosent prisøkning i rush vil være en tilnærmet inntektsnøytral løsning som reduserer trengselen til under 2 stående/kvm i referanse MMM for 2050. Anslagene er usikre, men viser retning og størrelsesforhold på effektene av tidsdifferensierte priser.

Tabell 6.2: Anslag på effekter på etterspørsel og inntekter ved ulike innretninger av prisdifferensiering som oppnår mål om redusert trengsel i rushtimene

Innretning	Prisendring	Etterspørselseffekt i rush	Etterspørselseffekt i lavtrafikk	Samlet etter-spørselseffekt	Inntektseffekt
Redusert pris i lavtrafikk	-11 % i lavtrafikk	6 % flytter reisen til lavtrafikk	Overføring av 6 % av rushtidsreisene +4 % økning grunnet lavere pris	Positiv	Negativ
Økt pris i rush	+8 % i rush	4 % flytter reisen til lavtrafikk 2 % avvisningseffekt	Overføring av 4 % av rushtidsreisene	Negativ	Positiv
Balansert versjon	-6 % i lavtrafikk +5 % i rush	6 % flytter reisen til lavtrafikk 1 % avvisningseffekt	Overføring av 6 % av rushtidsreisene +2 % økning grunnet lavere pris	Positiv	Tilnærmet inntektsnøytralt

Det finnes andre tiltak som kan bidra til å endre etterspørsel etter T-banereiser, som kan vurderes i tillegg til tidsdifferensierte billettpriser. Overgang fra periodebillett til betaling per reise kan bidra til å redusere antall reiser. Rabatt for eldre kan fjernes i rush. T-bane (og trikk) kan prises høyere enn buss basert på at Verdsettingsundersøkelsen om prisdifferensiering i Oslo i 2016 viser at det er høyere betalingsvillighet for skinnegående kollektivtransport enn for buss [26].

Det er tidsdifferensierte priser på kollektivtransport flere steder, og de reisende aksepterer tiltaket basert på en forståelse for at rushtidene kan være dyrere å betjene, og man ser fordelene ved å kunne reise rimeligere utenom rush [27].

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

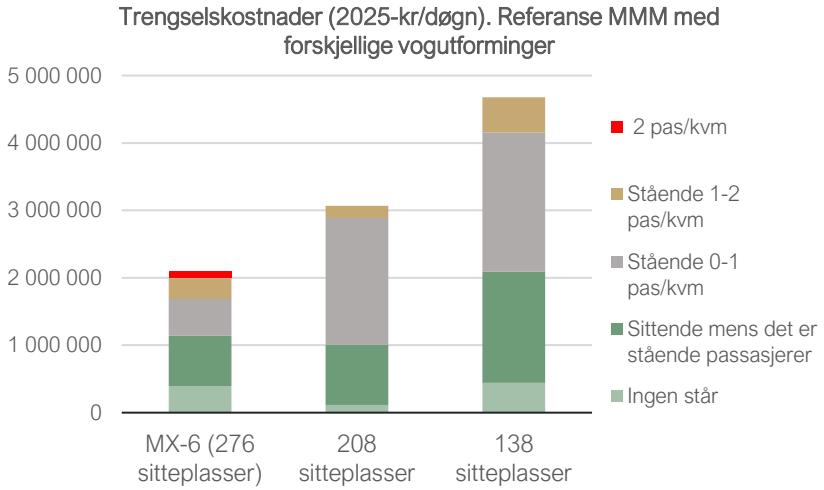
En ulempe ved tidsdifferensierte billettpriser som tiltak for å løse identifiserte kapasitetsutfordringer i denne utredningen er at tiltaket treffer alle kollektivpassasjerer, og hele T-banenettet. Kapasitetsutfordringene oppstår først og fremst på Grorudbanen til og fra sentrum, og kan løses med tiltak rettet mer direkte mot denne strekningen. Tidsdifferensierte billettpriser kan også ramme sosialt skjevt fordi mange i lavinntektsgrupper har begrensede muligheter til å reise utenfor rush. Dersom tiltaket ikke skal gi avvisning av kollektivpassasjerer, vil det ha en betydelig inntektseffekt. Dersom tidsdifferensierte billettpriser skal være aktuelt, må det derfor vurderes helhetlig for hele Oslos transportsystem og ses i sammenheng med bompenger og finansiering av kollektivtrafikken.

Vurderingene ovenfor viser at tidsdifferensierte billettpriser er et tiltak som kan ha effekt for etterspørselen på T-bane i rush og kan utsette behovet for andre tiltak. Samtidig vil tiltaket ha konsekvenser for hele kollektivtransporten og vil derfor kreve omfattende prosesser for å komme frem til riktig innretning. Vi velger å ikke gå videre med tidsdifferensierte billettpriser i alternativanalysen i denne utredningen. Tiltaket kan likevel være et mulig tiltak som vurderes separat fra denne utredningen.

6.2.2 Endret vognutforming

Ved å redusere antall sitteplasser, vil det bli mindre trangt for stående passasjerer. Ved hjelp av Trenklin har vi vurdert to alternative vognutforminger, som gir mer areal til stående passasjerer. I referansesituasjonen kjøres avganger med doble 3-vognsett med 276 sitteplasser i hvert sett (med unntak av Holmenkollbanen som kjøres med enkle 3-vognstog). Det er gjort beregninger av effekten det har å kjøre med 208 og 138 sitteplasser i hvert 3-vognsett i stedet for 276, se figur 6.1.

Resultatet viser at de totale trengselskostnadene øker betydelig med færre sitteplasser. Dette skyldes at det utenom rush og på flere av linjene er god plass i dag og i referansesituasjon, og dermed begrensede trengselskostnader. Færre sitteplasser gjør at en mye større andel av passasjerene må stå. Dette gir lavere komfort som reflekteres i høyere trengselskostnad. Basert på denne beregningen velger vi å ikke gå videre med endret antall sitteplasser som tiltak i denne utredningen, men det kan vurderes på lang sikt ved nye vognanskaffelser.



Figur 6.1: Trengselskostnader for vogner med ulike antall sitteplasser per 3-vognsett. Færre sitteplasser gir mer areal til stående passasjerer. Beregnet med Trenklin.

Lengre T-banevogner gir større kapasitet. Avhengig av dørplassering og sikkerhetsmarginer kan det være mulig å øke vognlengden noe. Lengre vogner kan imidlertid gi behov for å utbedre flere stasjoner, og vil gi konsekvenser for T-banebasene.

Permanente 6-vognstog som ikke er satt sammen av to 3-vognsett vil gi økt kapasitet fordi man unngår å bruke plass til førerhus i hver ende av hvert 3-vognsett. Dette gir behov for ombygging av T-banebasene som er tilpasset dagens 3-vognsett og kan i tillegg gi en mindre fleksibel driftssituasjon. Ved nye anskaffelser på lang sikt kan muligheter for økt vognlengde og permanente 6-vognstog vurderes som mulige supplerende tiltak. Tiltakene vurderes ikke videre i denne utredningen.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

6.2.3 Avlaste med buss eller trikk

I referansesituasjonen er busslinje 31, 380, 390 og 390E terminert på Sinsen eller Grorud, slik at disse ikke kjører inn til sentrum. Disse linjene kjører i dag langs Trondheimsveien og dekker noe av det samme markedet som Grorudbanen. Det er ønskelig å redusere busstilbudet når T-banetilbudet styrkes, dette for å redusere busstrafikken i sentrum og redusere busskostnader når T-banekostnadene øker. For å løse kapasitetsutfordringer kan det likevel vurderes å reetablere et busstilbud langs Trondheimsveien, som bidrag til å avlaste Grorudbanen.

Det er ikke mulig å beregne effekter av overføring mellom T-bane og buss ved hjelp av transportmodellen Trenklin. Derfor videreføres avlaste med buss som tiltak i alternativanalysen for å kunne beregne effekter med transportmodellen RTM23+.

I referansesituasjonen er det lagt til grunn at trikken i Trondheimsveien er forlenget til Bjerke. Ruter utreder i 2026 konsekvensene av ulike alternativer for forlengelser forbi Bjerke, og noen av disse kan bidra til å avlaste Grorudbanen. Siden det pågår en egen utredning om forlengelse av trikk, velger vi å ikke vurdere dette som en del av alternativanalysen, men beskriver det under følsomhetsvurderinger som en endring i omgivelsene som kan påvirke etterspørselen etter T-banereiser på Grorudbanen.

6.2.4 Stasjonstiltak

Større plattformer, flere og bredere adkomster, merking og endret plassering av elementer på plattform kan øke passasjerflyten og spre passasjerene bedre, og dermed bidra til reduserte stasjonsoppholdstider. Det kan også vurderes større tiltak som utretting av plattformer eller å utvide med ekstra spor.

For referansesituasjonen er det beregnet at Jernbanetorget og Nationaltheatret får de lengste stasjonsoppholdene. Jernbanetorget har noe smal plattform i vestgående retning. Nationaltheatret ligger i en kurve, har smale plattformer og større gap mellom tog og plattform enn andre stasjoner. Sporveien har igangsatt arbeid for å finne kompenserende tiltak og løsninger som kan gi lavere stasjonsoppholdstid.

I referanse HHH er det beregnet økte stasjonsoppholdstider som gir risiko for redusert punktlighet, men også trengsel om bord mellom sentrum og Økern. Derfor er det behov for tiltak som kan redusere både trengsel og stasjonsoppholdstider. Siden stasjonstiltak kun har effekt på stasjonsoppholdstider, har vi ikke undersøkt konkrete fysiske muligheter og konsekvenser av slike tiltak i alternativanalysen i denne utredningen. Stasjonstiltak kan undersøkes nærmere dersom det oppstår en situasjon hvor stasjonsoppholdstider er kapasitetsbegrensende faktor. Stasjonstiltak kan også kombineres med andre tiltak for å øke effekten av tiltak eller på grunn av andre behov, for eksempel bedre tilgjengelighet og universell utforming.

Majorstuen stasjon er nylig bygget om med flere adkomster, større plattformer og en ny gangbru. Narvesen-kiosken er flyttet lengre nordover på plattformen. Til sammen skal tiltakene bidra til jevnere fordeling av passasjerene slik at av- og påstigning går raskere, og stasjonsoppholdstiden reduseres. Etter en stund vil effekten av tiltakene analyseres og gi kunnskap om tiltak som kan brukes på andre stasjoner.

6.2.5 Alternative rutemodeller

Alternative rutemodeller (alternative linjenett) kan gi bedre utnyttelse av dagens infrastruktur ved å øke tilbudet på strekninger som har høy etterspørsel, eller på annen måte fordele passasjerene bedre i T-banenettet.

Systemkapasiteten på fellesstrekningen (se kapittel 2.5) gjør at det er begrenset mulighet for å øke antall avganger gjennom sentrum ut over de 36 som er lagt til grunn i foreløpig anbefalt linjenett (se kapittel 2.4). Et eksempel på en mulighet kan da være å styrke tilbudet langs T-baneringen for å flytte reisende fra en

høyt belastet strekning mellom Økern og sentrum, til Lørensvingen og T-baneringen. Vi har i tillegg valgt å vurdere en rutemodell som har 40 avganger på deler av fellesstrekningen for å undersøke hvilke gevinster det kan gi dersom det vil være mulig å kjøre flere enn 36 avganger.

Det er identifisert seks alternative rutemodeller. Det finnes flere mulige rutemodeller. Hensikten her har vært å vise et spekter av muligheter basert på ulike prinsipper. De seks rutemodellene er beregnet i Trenklin med utgangspunkt i etterspørsel fra referanse MMM. Flere av rutemodellene innebærer økt driftsinnsats sammenlignet med referanselinjenettet, og krever derfor flere vogner. Rutemodellene er vist i figur 6.2–figur 6.7. Resultatene av beregninger av de ulike rutemodellene vises i tabell 6.3.

Tabell 6.3: Resultater av analyser av alternative rutemodeller i Trenklin

Alternativer	Antall reiser	Oppholdstid makstimen			Trengselskostnader (mill. Kr/døgn)			Ståtimer (>2 pax/kvm)	Endring i trafikantnytte per NVDT (2025-kr/døgn)	Endring settkm per døgn ift Ref.	Trafikant-nytte per km
		Ak. Forsinkelser	Maks stasjon		Total (mill. Kr/døgn)	Der det er >2 pas/kvm (mill. Kr/døgn)	Per reise (kr)				
		Min	Maks	Tid Navn							
Dagens sit.	378 600	0.1	6.7	2.9 Jernbanetorget	0.9	0.04	2.5	250		(Totalt: 55 790 settkm per døgn)	
Referanse	519 000	3.7	8.3	3.8 Jernbanetorget	2.1	0.09	4.0	320		(Totalt: 64 960 settkm per døgn)	
2A	519 800	4.7	8.9	3.7 Jernbanetorget	2.1	0.20	4.0	1140	83 900	-160	+
2B	524 700	4.8	8.4	4.4 Jernbanetorget	2.1	0.13	4.0	830	304 000	-580	++
2C	524 700	4.2	8.2	4.1 Jernbanetorget	2.1	0.09	4.0	570	286 100	-570	++
2D	530 500	3.3	8	3.3 Nationaltheatret	1.9	0.01	3.5	50	516 000	+8 480	61
2E	530 300	4	8.2	3.0 Jernbanetorget	2.0	0.01	3.8	100	599 100	+2 670	224
2F	530 000	4.6	8.5	4.4 Jernbanetorget	2.0	0.05	3.7	350	299 800	+710	422

Alternativ 2A og 2B (figur 6.2 og figur 6.3) gir økt trafikantnytte, men også høyere trengsel og stasjonsoppholdstider. Trengselskostnadene øker betydelig sammenlignet med referanselinjenettet. Dette skyldes at begge alternativene gir direkteforbindelse mellom Grorudbanen og Fornebubanen via sentrum. Denne forbindelsen har høy etterspørsel. Når den får direkteforbindelse via sentrum, vil mange velge denne reiseveien i stedet for å reise via vestre deler av ringen og bytte i sentrum.

Alternativ 2C (figur 6.4) gir ingen forbedring av kapasitet sammenlignet med dagens situasjon, men gir høyere trafikantnytte enn referanselinjenettet fordi det blir flere avganger mellom Grorudbanen og Ringen, som er en forbindelse med potensial for høy etterspørsel og som har lav frekvens i referanselinjenettet.

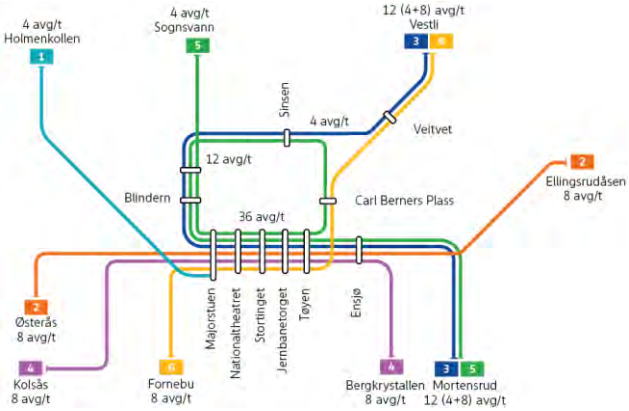
Alternativ 2D (figur 6.5) gir økt kapasitet der det er høyest etterspørsel: mellom Økern og sentrum. Tiltaket er målrettet og gir god effekt på trengsel og stasjonsoppholdstider. Trafikantnytten øker på grunn av redusert trengsel og høyere frekvens. Alternativet har økt driftsinnsats og krever flere vogner og basekapasitet.

Alternativ 2E (figur 6.6) prioriterer driftsinnsats mellom Grorudbanen og Ringen via Lørensvingen (øker fra 4 til 8 avganger per time) i stedet for å kjøre mellom Sinsen og Carl Berners plass. Økt trafikantnytte som følge av å prioritere Lørensvingen er mye større enn tapet av å ikke betjene strekningen Sinsen–Carl Berners plass. Det blir også redusert trengsel og stasjonsoppholdstider i sentrum fordi flere reiser via Ringen i stedet for gjennom sentrum. Alternativet innebærer økt driftsinnsats og krever flere vogner og basekapasitet.

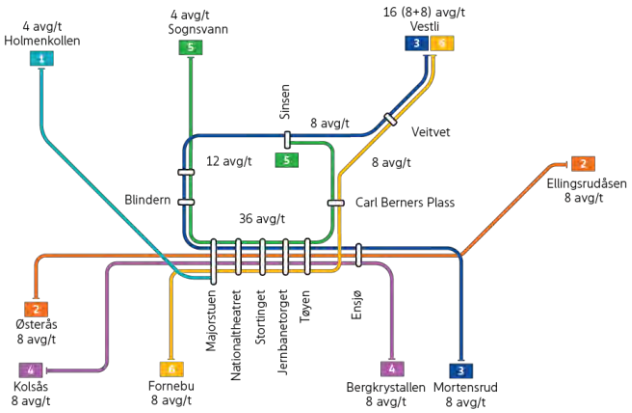
Alternativ 2F (figur 6.7) bygger på alternativ 2C, men gir litt høyere trafikantnytte og litt lavere trengsel og ståtid på grunn av litt bedre tilbud langs Ringen enn i 2C. Alternativet har noe økt driftsinnsats og krever flere vogner og basekapasitet. Det er også behov for investeringer i et vendeanlegg i tilknytning til Ullevål stadion stasjon.

Basert på disse vurderingene videreføres alternativ 2D, 2E og 2F til alternativanalysen.

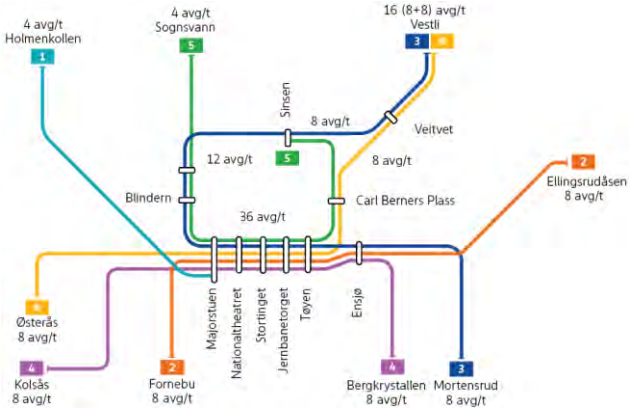
Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf



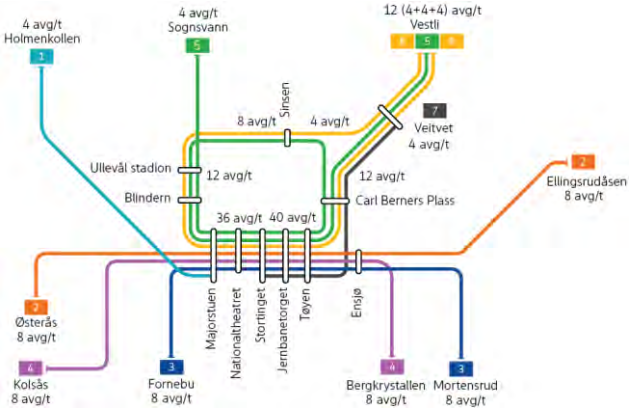
Figur 6.2: Rutemodell alternativ 2A. Direkteforbindelse Grorudbanen–Fornebubanen via sentrum.



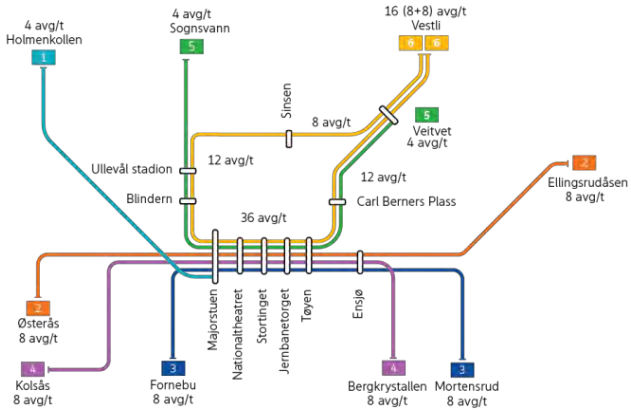
Figur 6.3: Rutemodell alternativ 2B. Direkteforbindelse Grorudbanen–Fornebubanen. Prioriterer Lørensvingen og avkorter Ringen på Sinsen.



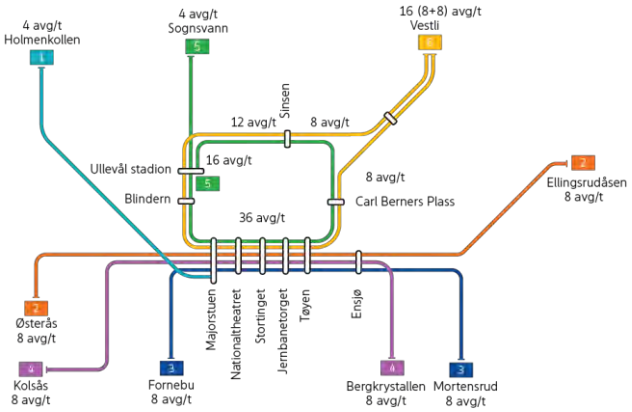
Figur 6.4: Rutemodell alternativ 2C. Som 2B, men endrede linjekoblinger.



Figur 6.5: Rutemodell alternativ 2D. Ekstra avganger på Grorudbanen, gir 40 avg./time på deler av fellesstrekningen.



Figur 6.6: Rutemodell alternativ 2E. Prioritere Grorudbanen og Lørensvingen, ingen T-bane Sinsen–Carl Berners plass.

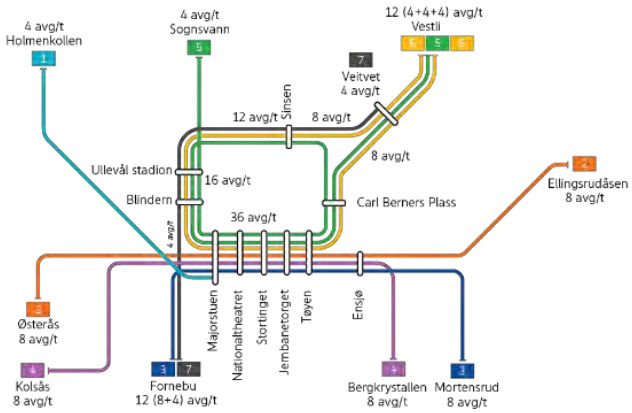


Figur 6.7: Rutemodell alternativ 2F. Prioriterer Lørensvingen og avkorter Ringen på Ullevål stadion (krever nytt vendeanlegg).

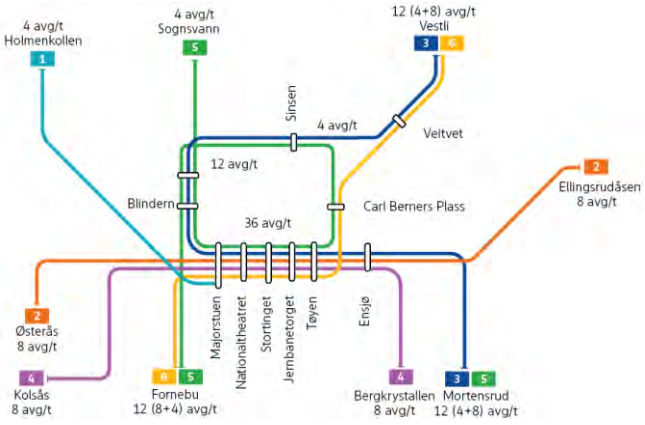
Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

6.2.6 Volvatsvingen

Volvatsvingen innebærer å bygge en forbindelse mellom Fornebubanen og Blindern slik at det kan gå tog mellom Fornebu og Ringen uten å måtte kjøre gjennom sentrum. Infrastrukturtiltaket beskrives nærmere i kapittel 6.4. Det er vurdert to alternative rutemodeller med bruk av Volvatsvingen, se figur 6.8 og figur 6.9. Begge er beregnet i Trenklin.



Figur 6.8: Rutemodell med Volvatsvingen, alternativ 3A. Direkte forbindelse Grorudbanen–Fornebubanen.



Figur 6.9: Rutemodell med Volvatsvingen, alternativ 3B. Lørensvingen får høy frekvens, og ringen går til Fornebu.

Resultatene av vurderte rutemodeller med Volvatsvingen er vist i tabell 6.4. Alternativ 3A etablerer en direkte forbindelse mellom Grorudbanen og Fornebubanen via Ringen, som har høy etterspørsel. Dette gir redusert belastning gjennom sentrum, samtidig som flere reiser via Ringen. Dette gir betydelig økt trafikantnytte, på grunn av redusert trengsel, men også fordi det etableres en ny forbindelse som har høy etterspørsel. Samtidig innebærer 3A økt driftsinnsats, som krever flere vogner og basekapasitet.

Alternativ 3B gir forbindelse mellom Fornebubanen og Ringen, som gir høy trafikantnytte på grunn av en mer effektiv forbindelse. Til forskjell fra 3A går den direkte forbindelsen mellom Grorudbanen og Fornebubanen via sentrum i 3B. I sum gir derfor ikke 3B noen reduksjon i trengsel eller stasjonsoppholdstid sammenlignet med referansesituasjonen. Alternativ 3B krever noe lavere driftsinnsats enn alternativ 3A, men videreføres ikke til alternativanalysen på grunn av manglende effekt på trengsel og stasjonsoppholdstid.

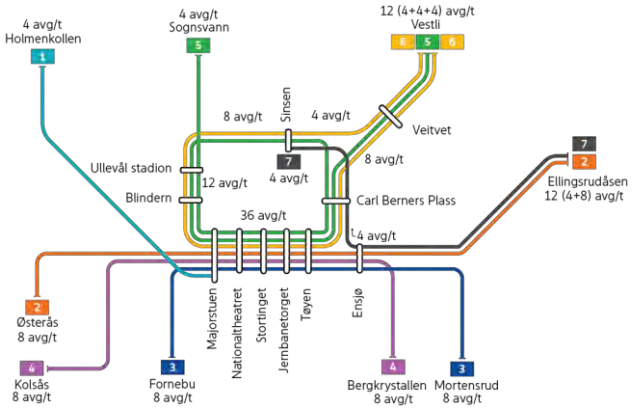
Tabell 6.4: Resultater av analyser av rutemodeller med Volvatsvingen i Trenklin

Alternativer	Antall reiser	Oppholdstid makstimen			Trengselkostnader (mill. Kr/døgn)			Ståtimer (>2 pax/kvm)	Endring i trafikantnytte per NVDT (2025-kr/døgn)	Endring settkm per døgn ift Ref.	Trafikant-nytte per km
		Ak. Forsinkelser		Maks stasjon	Total (mill. Kr/døgn)	Der det er >2 pas/kvm (mill. Kr/døgn)	Per reise (kr)				
		Min	Maks	Tid Navn							
Dagens sit.	378 600	0.1	6.7	2.9 Jernbanetorget	0.9	0.04	2.5	250		(Totalt: 55 790 settkm per døgn)	
Referanse	519 000	3.7	8.3	3.8 Jernbanetorget	2.1	0.09	4.0	320		(Totalt: 64 960 settkm per døgn)	
3A	533 600	3.7	7.8	3.7 Jernbanetorget	1.9	0.02	3.6	150	612 800	+12 190	50
3B	530 000	4.4	8.2	4.2 Jernbanetorget	2.0	0.08	3.7	570	462 600	+3 950	117

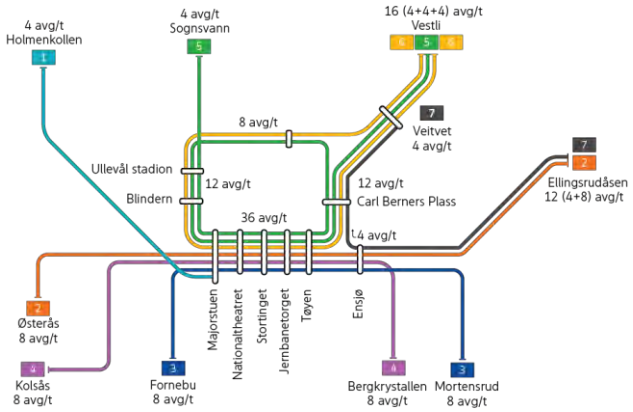
Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

6.2.7 Ensjøsvingen

Ensjøsvingen innebærer å bygge/utvide en forbindelse mellom Ensjø og Carl Berners plass. Infrastrukturtiltaket beskrives nærmere i kapittel 6.4. Det er vurdert to alternative rutemodeller med bruk av Ensjøsvingen, se figur 6.11 og figur 6.10. Begge er beregnet i Trenklin. Av de østlige grenbanene har forbindelsen mellom Grorudbanen og Furusetbanen flest kollektivreiser.



Figur 6.11: Rutemodell med Ensjøsvingen, alternativ 4A. Forbindelse Furusetbanen–Ringen.



Figur 6.10: Rutemodell med Ensjøsvingen, alternativ 4B. Forbindelse Furusetbanen–Grorudbanen.

Resultatene av vurderte rutemodeller med Ensjøsvingen er vist i tabell 6.5. Resultatene viser at alternativ 4B reduserer trengsel, mens alternativ 4A er trengselen på samme nivå som referansesituasjonen. Dette skyldes at alternativ 4B gir flere avganger på deler av strekningen mellom Økern og sentrum, som får høy belastning i referansesituasjonen, noe 4A ikke gjør. Begge alternativene gir høy trafikantnytte fordi det etableres en ny forbindelse mellom Furusetbanen og Ringen. Begge alternativer innebærer økt driftsinnsats, som krever flere vogner og basekapasitet.

Alternativ 4B er det eneste av disse alternativene som gir redusert trengsel. Derfor videreføres dette til alternativanalysen.

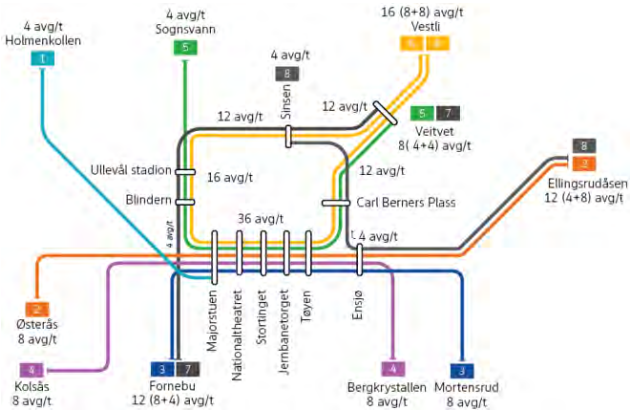
Tabell 6.5: Resultater av analyser av rutemodeller med Ensjøsvingen i Trenklin

Alternativer	Antall reiser	Oppholdstid makstimen			Trengselkostnader (mill. Kr/døgn)			Ståtimer (>2 pax/kvm)	Endring i trafikantnytte per NVDT (2025-kr/døgn)	Endring settkm per døgn ift Ref.	Trafikant-nytte per km
		Ak. Forsinkelser		Maks stasjon	Total (mill. Kr/døgn)	Der det er >2 pas/kvm (mill. Kr/døgn)	Per reise (kr)				
		Min	Maks	Tid Navn							
Dagens sit.	378 600	0.1	6.7	2,9 Jernbanetorget	0.9	0.04	2.5	250		(Totalt: 55 790 settkm per døgn)	
Referanse	519 000	3.7	8.3	3,8 Jernbanetorget	2.1	0.09	4.0	320		(Totalt: 64 960 settkm per døgn)	
								170			
4A	525 800	3.7	8.4	3,9 Jernbanetorget	2.0	0.09	3.8	630	297 100	+7 930	37
4B	526 500	3.9	8.4	4,0 Jernbanetorget	2.0	0.04	3.7	400	272 900	+11 260	24

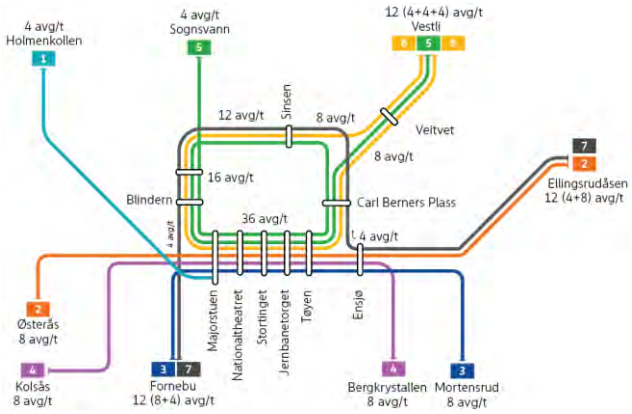
Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

6.2.8 Volvatsvingen og Ensjøsvingen

Det er mulig å kombinere Volvatsvingen og Ensjøsvingen. Infrastrukturtiltakene beskrives nærmere i kapittel 6.4. Det er vurdert to alternative rutemodeller med bruk av Volvatsvingen og Ensjøsvingen, se figur 6.12 og figur 6.14. Begge er beregnet i Trenklin.



Figur 6.12: Rutemodell med Volvatsvingen og Ensjøsvingen, alternativ 5A med to linjer.



Figur 6.13: Rutemodell med Volvatsvingen og Ensjøsvingen, alternativ 5B. Det etableres en ny linje Furusetbanen–Ringen–Fornebubanen.

Resultatene av vurderte rutemodeller med Volvatsvingen og Ensjøsvingen er vist i tabell 6.6. Begge alternativene gir en markant økning i trafikantnytte som følge av bedre reisemuligheter, men trafikantnytte per km er lavere enn flere av de andre alternativene. Det er kun alternativ 5A som gir redusert trengsel. Dette skyldes forbindelsen mellom Grorudbanen og Fornebubanen via Ringen. Begge alternativer innebærer økt driftsinnsats, som krever flere vogner og basekapasitet.

Alternativ 5A er det eneste av disse alternativene som gir redusert trengsel. Det gir også bedre trafikantnytte og trafikantnytte per km enn 5B. Derfor videreføres alternativ 5A til alternativanalysen.

Tabell 6.6: Resultater av analyser av rutemodeller med både Volvatsvingen og Ensjøsvingen i Trenklin

Alternativer	Antall reiser	Oppholdstid makstimen			Trengselkostnader (mill. Kr/døgn)			Ståtimer (>2 pax/kvm)	Endring i trafikantnytte per NVDT (2025-kr/døgn)	Endring settkm per døgn ift Ref.	Trafikant-nytte per km
		Ak. Forsinkelser	Maks stasjon		Total (mill. Kr/døgn)	Der det er >2 pas/kvm (mill. Kr/døgn)	Per reise (kr)				
		Min	Maks	Tid Navn							
Dagens sit.	378 600	0.1	6.7	2.9 Jernbanetorget	0.9	0.04	2.5	250		(Totalt: 55 790 settkm per døgn)	
Referanse	519 000	3.7	8.3	3.8 Jernbanetorget	2.1	0.09	4.0	320		(Totalt: 64 960 settkm per døgn)	
5A	536 200	3.5	8	3.7 Jernbanetorget	1.9	0.01	3.5	100	814 200	+16 450	49
5B	531 800	3.2	8.2	4.0 Jernbanetorget	1.9	0.09	3.6	550	601 000	+13 510	44

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

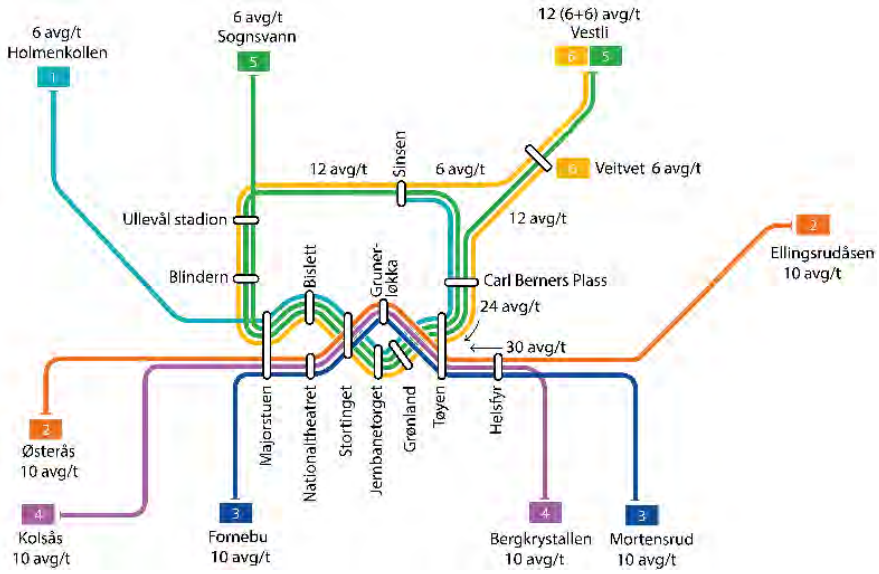
6.2.9 Ny sentrumstunnel for T-bane

Det er tidligere utredet trasé for ny sentrumstunnel for T-bane gjennom Oslo sentrum. Tiltaket beskrives i kapittel 6.4. Tidligere utredninger har anbefalt linjenettet som vist i figur 6.14. Dette innebærer at tre av linjene pendler gjennom den ene tunnelen og betjener Bislett, Stortinget, Grønland og Jernbanetorget, mens de tre andre linjene pendler gjennom den andre tunnelen og betjener Grünerløkka, Stortinget og Nationaltheatret. Hver grenbane vil ha direkte forbindelse til enten Jernbanetorget eller Nationaltheatret, ikke til begge to som i dag.

Med ny sentrumstunnel dobles systemkapasiteten på strekningen Majorstuen–Tøyen. Det vil da være mulig å øke frekvensen på grenbanene etter behov, uten ytterligere investeringer i infrastruktur, men med behov for å anskaffe flere vogner og tilhørende basekapasitet.

Ny sentrumstunnel for T-bane er et omfattende tiltak med ny infrastruktur og nye stasjoner, noe som gir behov for beregninger med transportmodellen RTM23+ for å kunne vurdere effekter av tiltaket. I tillegg er ny sentrumstunnel et sammenligningsalternativ for å vurdere om det finnes enklere og billigere løsninger (se beskrivelse av hensikt i kapittel 1.2). Derfor videreføres ny sentrumstunnel til alternativanalysen uten ytterligere beregninger i grovsilingen.

Å bygge deler av ny tunnel kunne også ha vært vurdert. Det er imidlertid valgt å legge til grunn ny sentrumstunnel basert på tidligere utredninger og anbefalinger. Eventuelle andre varianter kan vurderes på nytt dersom forutsetningen for langsiktig utvikling av T-banenettet endres.



Figur 6.14: Anbefalt rutemodell med ny sentrumstunnel for T-bane.

6.2.10 Holmenkollbanen som trikk

Holmenkollbanen kan bygges om til trikk slik at den ikke er direkte koblet på T-banenettet og kan avlaste T-banen på Majorstuen stasjon og mellom Majorstuen og sentrum. Tiltaket innebærer at alle stasjoner bygges om med lavere plattformer tilpasset trikk, det etableres kontaktledningsanlegg i stedet for strømskinne, og bygges en kobling mellom Holmenkollbanen og trikkelinjene som ender på Majorstuen. En av trikkelinjene i Bogstadveien kunne da blitt forlenget til Holmenkollbanen slik at passasjerene på Holmenkollbanen kan reise direkte til sentrum med trikk.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Kapasitetsanalysen viser at Majorstuen stasjon etter oppgradering ikke vil være den mest belastede stasjonen i sentrum (se kapittel 4.4). Det antas at endringer av passasjerstrømmen fra Holmenkollbanen har liten påvirkning på de utfordringene vi ser mellom Hovinbyen og sentrum, og på Jernbanetorget stasjon. Beregninger viser også at ca. halvparten av passasjerer på Holmenkollbanen går av på Majorstuen stasjon og ikke benytter T-bane videre til sentrum.

Tiltaket antas å være omfattende og dyrt. Det ble dessuten gjort et konseptvalg som resulterte i ombygging fra kontaktledningsanlegg til T-banestandard med strømskinne og oppgradering av flere stasjoner før Ski VM i Oslo i 2011.

Siden tiltaket vurderes å ikke treffe kapasitetsutfordringene mellom Hovinbyen og sentrum, det vil være svært omfattende og kostbart og det går på tvers av tidligere konseptvalg, har vi valgt å ikke gå videre med Holmenkollbanen som trikk i denne utredningen.

6.2.11 Andre nye forbindelser

Som beskrevet i kapittel 5.2.2 har det vært pekt på behov for å vurdere utvidelser av T-banenettet. Oslos kommuneplan og innspill i arbeidet med Helhetlig T-baneutredning inkluderer ny sentrumstunnel, Volvatsvingen, Ensjøsvingen, forlengelse til Lørenskog, forlengelse til Gjersrud-Stensrud og en ny forbindelse nord-sør i Oslo indre by.

Ny sentrumstunnel, Volvatsvingen og Ensjøsvingen er vurdert for seg, se kapittel 6.2.6–6.2.9.

T-baneforlengelse til Lørenskog og Gjersrud-Stensrud vil øke passasjermengden på de grenbanene som blir forlenget. Disse tiltakene vil dermed bidra til økt kapasitetsutnyttelse og kan gi kapasitetsproblemer. Det er valgt å vurdere konsekvenser for T-banenettets kapasitet som følge av disse forlengelsene som en del av følsomhetsvurderinger i kapittel 8.

Tverrforbindelse i Groruddalen innebærer å koble sammen Økern, Breivoll og Furuset med en ny forbindelse. En variant av tiltaket er vurdert i KVU kollektivløsninger i Groruddalen som viser at tiltaket gir flere reisende på den linjen som grener av som en ny tverrforbindelse, noe som gir økt belastning på T-banen mellom Økern og sentrum. Tiltaket ble imidlertid ikke anbefalt i KVU-en [28]. En ny tverrforbindelse kan dermed føre til kapasitetsproblemer. Usikkerhet om markedsgrunnlag, trasé og stasjoner langs en ny tverrforbindelse gjør imidlertid at det er vanskelig å vurdere de kapasitetsmessige konsekvensene i denne utredningen. Tiltaket videreføres derfor ikke til alternativanalysen. Tverrforbindelse i Groruddalen bør i stedet vurderes grundig i lys av de behovene det er tenkt å løse i Groruddalen. Da må de kapasitetsmessige konsekvensene, og eventuelle behov for supplerende tiltak for å håndtere disse konsekvensene, vurderes nærmere.

En ny forbindelse nord-sør i Oslo indre by har til hensikt å fange opp reisende som i dag benytter buss linje 34, 37 og 54. Tiltaket kan også vurderes forlenget til Filipstad hvor det er planlagt omfattende byutvikling. Dette vil kunne gi mer effektiv transport for reisende i indre by og redusere behovet for buss og trikk på overflaten. Effekten for kapasitetsutnyttelsen i T-banesystemet er usikker og avhenger av hvordan tiltaket utformes. Tiltaket vil kunne overføre reiser som i dag går via T-baneringen og gjennom sentrum til den nye linjen (reduserer belastningen på dagens system). Samtidig kan den nye linjen føre til at flere reiser med T-bane til sentrum for å bytte til den nye linjen (øker belastningen på dagens system). Uansett vil et slik tiltak være svært omfattende og kostbart, og det er primært rettet mot å løse andre behov enn kapasitet. Tiltaket videreføres derfor ikke til alternativanalysen.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

6.3 Grovsiling av tiltak

Tabell 6.7 viser en sammenstilling av alle tiltakene og varianter som er identifisert og vurdert i mulighetsstudien. Dagens situasjon og referansesituasjonen er vist som sammenligningsgrunnlag.

Hensikten med grovsilingen er å redusere antall varianter som videreføres til alternativanalysen. Grovsilingen skal avklare hvilke tiltak som er best egnet til å løse utredningens utløsende behov om tilstrekkelig kapasitet T-banesystemet på lang sikt. Derfor er følgende kriterier lagt til grunn for grovsilingen:

- Effekt på kapasitetsutfordringer
- Trafikantnytte i forhold til driftsinnsats
- Eventuelt behov for å gjøre modellberegninger i RTM23+ for å kunne vurdere effekt av tiltaket

Grovsilingen er basert på forenklede beregninger som er egnet til å vurdere rutemodeller opp mot hverandre. Som hovedregel videreføres en variant fra hver hovedgruppe av tiltak. For *alternative rutemodeller* er det valgt å videreføre tre varianter som viser konseptuelt forskjellige måter å endre driftsopplegget, og som gir både høy trafikantnytte og økt kapasitet.

Noen tiltak er vurdert uten beregninger og videreføres:

- *Ny sentrumstunnel* videreføres fordi det må beregnes med transportmodell RTM23+ og det er et viktig sammenligningsalternativ knyttet til bestillingens spørsmål om kapasitetsutfordringer kan løses på en enklere og billigere måte [29].
- *Avlaste med buss* kan være aktuelle tiltak, men må beregnes med transportmodell RTM23+ for å kunne se fordelingseffekter mellom ulike kollektivtransportmidler.

Tidsdifferensierte billettpriser, vognutforming, *stasjonstiltak*, *Holmenkollbanen som trikk* og *andre nye forbindelser* er vurdert i grovsilingen med konklusjon om at de ikke videreføres til videre analyse. Det betyr ikke at ingen av disse tiltakene vil kunne være aktuelle i framtiden. *Tidsdifferensierte billettpriser*, *endret vognutforming* og *stasjonstiltak* kan være aktuelle tiltak, men da som svar på andre eller mer omfattende behov enn de kapasitetsutfordringene som er identifisert i denne utredningen.

Utfordringer knyttet til takting er ikke vurdert i grovsilingen og er derfor håndtert i alternativanalysen. Det er tatt med et konsept med 40 avganger per time på deler av fellesstrekningen, som overskrider 36 avganger per time, som er lagt til grunn i foreløpig anbefalt linjenett, og dermed øker risikoen for punktlighetsutfordringer.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Tabell 6.7: Grovsiling av mulige tiltak som kan bidra til å løse framtidige kapasitetsutfordringer i T-banenettet. Dagens situasjon og referansesituasjonen er vist som sammenligningsgrunnlag.

Tiltak	Nr	Trafikantnytte	Driftsinnsats	Måloppnåelse kapasitet			Videre analyse	Begrunnelse og kommentarer
		Endring nytte ift.	Endring sett-km ift.	Lang ståtid	Trengsel	Oppholds-tider i		
Dagens situasjon			Totalt: 55 790 settkm/døgn	0	0	0		Driftsopplegg i 2026 uten Fornebubanen og CBTC.
Referansesituasjonen	0		Totalt: 64 960 settkm/døgn	0	0	0		Foreløpig planlagt driftsopplegg med Fornebubanen, CBTC og L1 terminert på Majorstuen.
Tidsdifferensierte billettprise	1A	Ikke beregnet	Ingen endring		Ikke vurdert		Nei	Kan være supplerende tiltak på lang sikt. Analyseres ikke videre.
Endret vognutforming	1B	Negativ	Ingen endring	-	-	0	Nei	Færre sitteplasser gir flere stående enn i dag. Beregnet å gi økt trengselkostnad. Lengre vogner kan være aktuelt som supplerende tiltak på lang sikt.
Avlaste med buss eller trikk	1C	Ikke beregnet	Ikke beregnet		Ikke vurdert		Ja	Må beregnes med transportmodell RTM23+ for å kunne se effekter. Videreføres derfor.
Stasjonstiltak	1D	Ikke beregnet	Ikke beregnet		Ikke vurdert		Nei	Kan være supplerende tiltak på lang sikt ved høy passasjervekst. Analyseres ikke videre.
Alternative rutemodeller	2A	70 000	+0	0	--	--	Nei	Dårlig måloppnåelse kapasitet og begrenset nytte sammenlignet med referanse.
	2B	240 000	-1 000	0	-	-	Nei	Dårligere måloppnåelse kapasitet enn 2C. Tilsvarende trafikantnytte som 2C, men bedre enn referanse.
	2C	230 000	-1 000	0	0	-	Nei	Ingen forbedring av kapasitet. Noe økt nytte. Driftsopplegg uten ring gir et enklere driftssystem.
	2D	540 000	+4 000	++	++	0	Ja	Høy trafikantnytte. God måloppnåelse kapasitet, men 40 avg/time reduserer marginen noe selv om oppholdstid går ned. Avvikling må vurderes nærmere.
	2E	700 000	+3 000	++	++	+	Ja	God måloppnåelse kapasitet og høy trafikantnytte ift. driftsinnsats.
	2F	420 000	+1 000	0	0	-	Ja	Litt. bedre kapasitet enn referanse. Videreføres pga. høy trafikantnytte ift. driftsinnsats.
Volvatsvingen	3A	690 000	+12 000	+	+	0	Ja	God måloppnåelse kapasitet og høy trafikantnytte (men høy driftsinnsats). Gir et mer komplisert driftssystem.
	3B	520 000	+4 000	0	0	0	Nei	Ingen forbedring av kapasitet. Høy trafikantnytte. Siles ut fordi 3A er bedre. Gir et mer komplisert driftssystem.
Ensjøsvingen	4A	320 000	+8 000	0	-	0	Nei	Noe økt trafikantnytte, men dårligere kapasitet. Dårligere enn 4B. Gir et mer komplisert driftssystem.
	4B	340 000	+11 000	0	+	0	Ja	Litt bedre kapasitet enn referanse, bedre enn 4A. Økt trafikantnytte, men høy driftsinnsats. Gir et mer komplisert driftssystem.
Volvat+Ensjø	5A	830 000	+16 000	++	++	0	Ja	God måloppnåelse kapasitet og høy trafikantnytte (men høy driftsinnsats). Gir et mer komplisert driftssystem.
	5B	610 000	+14 000	0	-	0	Nei	Ingen forbedring av kapasitet. Høy trafikantnytte. Siles ut fordi 5A er bedre. Gir et mer komplisert driftssystem.
Ny sentrumstunnel	6A	Ikke beregnet	Ikke beregnet		Ikke vurdert		Ja	Anbefalt linjenett fra tidligere utredning (Sweco, 2024). Analyseres videre som sammenligningsalternativ.
Holmenkollbanen som trikk	7	Ikke beregnet	Ikke beregnet		Ikke vurdert		Nei	Antas å ha begrenset påvirking på kapasitetsutfordringer på Grorudbanen. Omfattende tiltak.
Andre nye forbindelser	8	Ikke beregnet	Ikke beregnet		Ikke vurdert		Nei	Andre nye forbindelser. Vurdes ikke i alternativanalysen, men beskrives kvalitativt i drøfting.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

6.4 Infrastrukturtiltak og basebehov i alternativene

6.4.1 Volvatsving

Volvatsvingen etablerer en ny kobling mellom Fornebubanen og Ringbanen/Sognsvannsbanen. Hensikten er å avlaste fellesstrekningen og gi nye direkte reiseruter uten bytte på Majorstuen.

Tiltaket består av to enkeltsporede tunnelløp, ett på ca. 800 meter og ett på ca. 450 meter. Sporene bygges planskilt for å sikre konfliktfri kryssing med eksisterende trafikk.

6.4.2 Ensjøsving

Ensjøsvingen etablerer ny forbindelse mellom Ensjø og Carl Berners plass, og åpner for nye direkte linjer mellom T-banenettet i sør/øst og banene i nord.

Tiltaket muliggjør direkte linjer uten overgang via sentrum eller Tøyen. Ensjøsvingen gir også nye reisemuligheter særlig for passasjerer som reiser mellom Furusetbanen, Østensjøbanen og Grorudbanen.

Det finnes en eksisterende tunnel som kan dekke behovet for forbindelse mellom inngående spor på Lambertseterbanen og utgående spor for Grorudbanen. Det vil i tillegg være behov for en planskilt forbindelse mellom utgående spor for Lambertseterbanen og inngående spor for Grorudbanen. Det finnes enkle skisser av en mulig løsning, men forbindelsen er ikke tilstrekkelig utredet.

6.4.3 Vendeanlegg Ullevål stadion

Vendeanlegget på Ullevål stadion muliggjør at T-banetog kan vende ved Ullevål, i stedet for å kjøre via sentrum eller hele Ringen.

Tiltaket gjør det mulig å øke frekvensen på Lørensvingen og/eller Grorudbanen uten å øke trafikken gjennom sentrum. Dette oppnås ved å vende linjer ved Ullevål. Tiltaket kan også avlaste Ringen ved å unngå at tog må kjøre to runder via Ringen og fellesstrekningen i sentrum.

6.4.4 Ny sentrumstunnel

Ny sentrumstunnel for T-bane ble anbefalt i KVU Oslo-Navet [15] for å øke kapasiteten på T-banesystemet gjennom Oslo sentrum mellom Majorstuen og Tøyen. Senere er trasé og sportekniske påkoblinger optimalisert [30]. Anbefalt løsning innebærer nye stasjoner på Bislett og Grünerløkka ved Nybrua. Det etableres et sakset system hvor en tunnel betjener Bislett, Stortinget, Grønland og Jernbanetorget, mens den andre betjener Grünerløkka, Stortinget og Nationaltheatret. Dette krever større ombygginger av stasjonene Tøyen, Stortinget og Majorstuen. Ombyggingen på Majorstuen stasjon er så omfattende at det i praksis er en helt ny stasjon. Stortinget stasjon bygges om slik at togene kan kjøre fra dagens tunnel til ny tunnel.

Tiltaket gir betydelig økt kapasitet ved å avlaste dagens enkeltløp gjennom sentrum og gjør det mulig å øke frekvensen på grenbanene når etterspørselen vokser.

6.4.5 Vendeandlegg på Veitvet

Veitvet har i dag mulighet for vending. Øst for stasjonen ligger det et tredje, midtstilt spor hvor et tog kan kjøre inn og fører kan bytte ende, mens andre tog kan passere i begge retninger. Denne vendemuligheten brukes i dag kun i avvikssituasjoner.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Flere av de mulige rutemodellene som er identifisert, innebærer vending på Veitvet. Dersom Veitvet skal brukes til regulær vending vil det kreve tiltak, blant annet fasiliteter for fører.

Dagens vendeanlegg på Veitvet har begrenset kapasitet. Det er mulig å vende fire avganger per time, men ikke åtte.

6.4.6 Vendeanlegg på Risløkka

Identifiserte rutemodeller som krever vending på Veitvet, har i utgangspunktet 4 avganger per time. Det kan være aktuelt å øke frekvensen på lengre sikt, men det vil kreve tiltak for økt vendekapasitet. Som alternativ til Veitvet har Sporveien vurdert at det er mulig å etablere et vendeanlegg med større kapasitet på Risløkka. Tiltaket medfører ombygging av Risløkka stasjon slik at tre tog kan stoppe ved plattform samtidig, mens vending av det ene toget ikke hindrer andre tog som passerer i begge retninger.

6.4.7 Behov for T-banebaser

En T-banebase brukes til parkering, klargjøring, vedlikehold, vending og oppstilling av tog som ikke er i trafikk. Sporveien har i dag T-banebaser på Ryen og Avløs. I tillegg er det nattparkering av vogner på Stortinget, Vestli og Ellingsrudåsen.

Det er planlagt innkjøp av 44 nye trevognsett (se kapittel 2.3) som kreves for å kunne drifte T-banens linjenett med Fornebubanen og planlagte tilbudsforbedringer (se kapittel 2.4). Samtidig med Fornebubanen bygges det en ny base for parkering og vedlikeholdsoppgaver på Fornebu. I tillegg vil det med etablering av parkeringsspor på Majorstuen, alternativt Durud/Mortensrud, være mulig å parkere 8 vognsett innenfor dagens struktur. Sporveien ser videre på hvilke tilpasninger som må gjøres for å sørge for tilstrekkelig utstyr og tilrettelegging for klargjøring, rengjøring og mindre vedlikehold.

Sporveien har vurdert at base og endestasjonen på Fornebu, nye parkeringsspor for 8 vognsett og nødvendige tilpasninger til sammen gir tilstrekkelig base- og parkeringskapasitet for de 44 nye vognsettene. Men da er også basekapasiteten fullt utnyttet. Det betyr at alle tiltak som krever flere vogner enn i anbefalt linjenett for referansesituasjonen, vil kreve økt basekapasitet.

Behov for økt basekapasitet vil ha vippepunkter der en viss økning i vognpark kan utløse behov for helt ny base. Disse vippepunktene vil avhenge av det samlete vognbehovet og defineres av økt produksjon (driftsomfang) delt på betjeningsevne per togsett.

Det betyr at ved en liten økning av vognparken ut over dagens situasjon, kan det finnes andre løsninger enn å bygge en helt ny base. En større økning vil derimot kreve en ny base. Dette må vurderes nærmere i videre arbeid.

Muligheter for nye baser er tidligere utredet. KVU om T-banebaser beskriver behov og muligheter for ny basekapasitet som følge av ny sentrumstunnel og betydelig økt driftstilbud på T-banen [31]. KVU-en anbefaler å gå videre med en ny stor base på Bånkall i enden av Grorudbanen eller en kombinasjon av en stor base på Bånkall og en mindre på Risløkka. KVU-en viser en teoretisk løsning på Risløkka med 27 oppstillingsplasser (planen er ikke vurdert for praktisk bruk). Dette vil være mer enn tilstrekkelig for å dekke behovet i alle de foreslåtte alternativene i grovsilingen, med unntak av ny sentrumstunnel.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

7 Alternativanalyse

7.1 Oversikt over alternativer og effekter

Tabell 7.1 viser alternativene som er videreført etter grovsilingen (se kapittel 6.3). Alternativene representerer ulike grep på et overordnet og konseptuelt nivå, og hvert av dem kan omfatte flere mulige varianter av rutemodeller. I alternativanalysen er det lagt til grunn rutemodeller som ligger så nært som mulig opp mot referansesituasjonen for å isolere effekten av tiltakene og samtidig unngå at resultatene påvirkes av endringer i selve rutemodellen.

I kapittel 7.1.1–7.1.8 presenteres alle alternativene med overordnede effekter knyttet til etterspørselseffekter, infrastrukturbehov, måloppnåelse og samfunnsøkonomiske virkninger. Effekter av alternativene er beregnet ved bruk av transportmodellene RTM23+ og Trenklin, som sammen gir et grunnlag for å analysere hvordan endringer i tilbud påvirker reisemønstre, passasjerstrømmer, oppholdstider og trengsel. Beregningene er gjennomført for år 2050 og bygger på forutsetningene om befolkningsutvikling i tråd med MMM samt at nullvekstmålet nås i Oslo og Akershus.

Måloppnåelse for alle alternativer beskrives nærmere i kapittel 7.2. Samfunnsøkonomiske virkninger beskrives i kapittel 7.3. Andre egenskaper beskrives i kapittel 7.4.

Tabell 7.1: Alternativer som vurderes i alternativanalysen

Alternativer	
1C	**Avlaste T-bane med buss** Styrke busslinjer der det er mest trengsel på T-bane, til og fra Hovinbyen (Grorudbanen)
2D	**Ekstra avganger til Grorudbanen, 40 avganger i sentrum** Med forutsetninger at det er mulig å kjøre flere avganger til sentrum, legges det ekstra avganger fra Grorudbanen til sentrum.
2E	**Frekvensøkning Grorudbanen og Lørensvingen, ingen T-bane mellom Sinsen og Carl Berners plass** T-baneavganger som i referansealternativet kjøres mellom Carl Berner plass og Sinsen, legges i stedet om til Grorudbanen. I dette alternativet økes frekvensen mellom Grorudbanen og Ringen via Løren.
2F	**Frekvensøkning på Lørensvingen og Grorudbanen med et nytt vendeanlegg ved Ullevål stadion** Høyere frekvens mellom Grorudbanen og deler av Ringen og samtidig opprettholdes muligheten for alle direkte reiser langs Ringen.
3A	**Volvatsvingen med en ny linje mellom Fornebubanen og Grorudbanen** Volvatsvingen gir mulighet til å kjøre høyere frekvens mellom Grorudbanen og Ringen uten å øke frekvensen gjennom sentrum.
4B	**Ensjøsvingen med en ny linje mellom Furusetbanen og Grorudbanen** I dette alternativet legges det opp til en ekstra linje mellom Furusetbanen og Grorudbanen, noe som muliggjør direkte reiser mellom de største knutepunktene i Hovinbyen.
5A	**Volvatsvingen og Ensjøsvingen** Kombinasjon av alternativ 3A og 4B
6A	**Ny sentrumstunnel** To separate systemer: én tunnel for Furusetbanen, Østensjøbanen, Lambertseterbanen, Røabanen, Kolsåsbanen og Fornebubanen, og én tunnel for Grorudbanen, Ringbanen, Holmenkollbanen og Sognsvannsbanen.

7.1.1 Alternativ 1C

Styrking av busstilbud for å avlaste T-bane

I alternativ 1C styrkes busslinjer der det er mest trengsel på T-banen: langs Grorudbanen i Hovinbyen (Økern–Jernbanetorget). Det opprettes nye busslinjer og flere raskere og direkte forbindelser til Hovinbyen og Grorud, både fra sentrum og andre områder i indre by. Busstilbudet langs rv. 4 styrkes også for å avlaste Grorudbanen nord for Hovinbyen, slik at banen får bedre kapasitet til å ta imot passasjerer som reiser mellom Økern og sentrum.

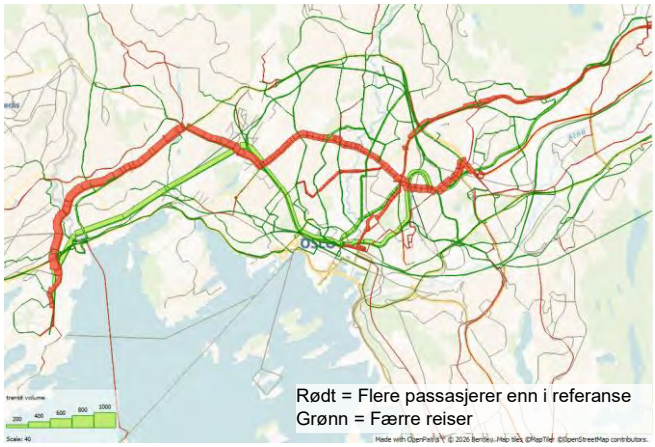
Endring i busslinjer

1. Dagens linje 28 (Fornebu-Økern via Ring 2) reetableres (linjen er lagt ned i referansen)
2. Ny rushlinje (60E) mellom Økern og Jernbanetorget via Grenseveien og Sars gate
3. Ny rushlinje (63E) mellom Grorud T og Jernbanetorget via rv.4, Trondheimsveien og Sars gate
4. Ny rushlinje (29E) mellom Ulven og Bislett via Grenseveien og Sannergata.

Rutemodell for T-bane som er analysert: som referanse

Etterspørsel

Alternativet gir om lag 1 500 færre daglige T-banereiser, som overføres til buss. Reduksjonen er størst mellom Økern og sentrum, samt langs Fornebubanen. Busslinje 28 (Økern-Fornebu) får størst økning i passasjerer. Nye linjer som trafikkerer Sars gate (60E, 63E), får også en overføring fra trikk. Overføring fra T-bane til buss er begrenset, særlig fordi det ikke finnes en busstrasé som kan konkurrere med T-banens reisetid mellom Økern og sentrum.



Infrastrukturbehov, vogn og baser

Alternativet krever ingen behov for T-baneinfrastruktur, men det vil forutsette tiltak som sikrer god fremkommelighet for busslinjene, i tillegg til anskaffelse av flere busser.

Optimaliseringspotensial

Det er mulig å optimalisere busstilbudet. Det kan også vurdere et alternativ med færre busslinjer, kun de som gir avlastingseffekt på T-bane der det er behov for det. For eksempel, ved å la linje 28 styrkes kun til indre by og ikke videre til Fornebu.

Takting og vending

Som i referanse

Måloppnåelse

Trengselskostnader er på samme nivå som referanse. Oppholdstider på fellestrekninger er litt lavere enn referanse. Endringer er små.

Trengsel og ståtid	
Trengselskostnader 2,08 mill. kr/døgn, *hvorav 0,09 mill. kr/døgn skjer når >2 stående/kvm*	Ståtid over lengre strekninger Som i referanse
Ståtimer der det er > 2 stående/kvm 500 timer/døgn	
Oppholdstider	
Tidsbruk over 30 sek/stasjon, sum for fellesstrekningen 8,1 min	Oppholdstid over 40 sek (andel) Majorstuen 11% Nationaltheatret 19% Jernbanetorget 8%
Mest belastede stasjon Jernbanetorget (3,6 min)	

Samfunnsøkonomiske virkninger

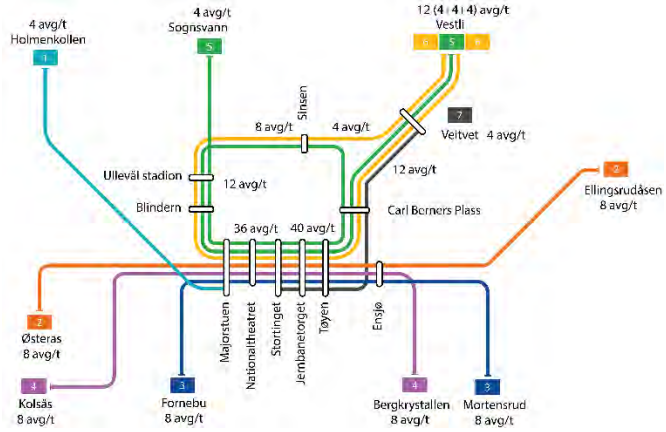
Virkning	Nåverdi (mill. 2025-kr)
Trafikantnytte	1 100
Driftskostnad	- 770
Kapitalkostnad (flere busser)	- 390
Investering	0
(sum andre virkninger)	- 50
Nettonytte	**- 100**
Netto nytte per budsjettkrone	*- 0,10*

7.1.2 Alternativ 2D

Ekstra avganger til Grorudbanen, 40 avganger i sentrum

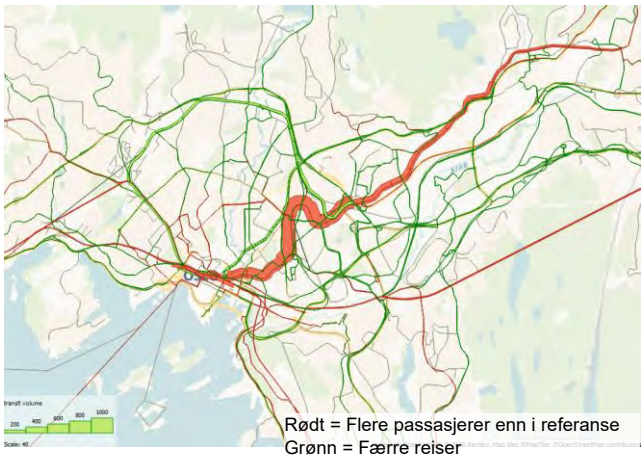
Alternativ 2D innebærer å legge inn ekstra avganger mellom Grorudbanen og sentrum. Dette er kun mulig dersom CBTC-systemet leverer høyere ytelse enn forutsatt og muliggjør opptil 40 avganger per time på deler av fellesstrekningen. I dette alternativet reduseres tidsmarginen mellom avganger i sentrum.

Rutemodell som er analysert



Etterspørsel

Alternativet gir 8 000 flere daglige T-banereiser (+2%). Det er en økning i reiser langs Grorudbanen mot sentrum, mens det er en liten reduksjon langs Ringen fordi tilbudet til sentrum vil være mye mer attraktivt. Det har lite effekt på det øvrige kollektivtilbudet



Rødt = Flere passasjerer enn i referanse
Grønn = Færre reiser

Infrastrukturbehov, vogn og baser

Alternativet krever en oppgradering av vendeanlegg på Veitvet, inkludert nødvendige fasiliteter til personell. Det vil også være behov for 10 nye vognsett, samt basekapasitet til dem.

Optimaliseringspotensial

Kapasitetsbehovet oppstår kun i rushtiden, så kan det være aktuelt at linje 7 driftes kun i rush. Dette vil redusere driftskostnader, men base- og vognbehov vil fortsatt være det samme. En eventuell forlengelse av linje 7 vestover kan vurderes.

Takting og vending

Takting fra Grorudbanen til Ringen retning Sinsen er uendret (linje 6). Fire ekstra avganger mellom Økern og Stortinget gir mindre marginer for hver avgang, og rutetabellen må settes opp med 90 i stedet for 100 sekunders togfølgetid på hele fellesstrekningen. Det betyr at alternativ 2D kun er aktuelt dersom T-banens ytelse og punktlighet blir bedre enn forutsatt.

Vending på Stortinget og Veitvet kan gjennomføres uten vesentlige driftsmessige utfordringer.

Måloppnåelse

Trengselskostnader reduseres i forhold til referanse. Ståtimer med trengsel (>2 stående/kvm) reduseres til nærmere null. Oppholdstider i sentrum reduseres fordi passasjerer fordeles på flere avganger. Å øke fra 36 til 40 avganger reduserer marginen. Denne reduksjon må vurderes nærmere basert på T-banes ytelse, stasjonsoppholdstid som følge av passasjers utveksling. Tiltaket er kun aktuelt dersom T-banens ytelse og punktlighet blir bedre enn forutsatt.

Trengsel og ståtid

Trengselskostnader 1,83 mill. kr/døgn, *hvorav 0,01 mill. kr/døgn skjer når >2 stående/kvm*	Ståtid over lengre strekninger Fra Kalbakken (i 30 min), Rødtvet (i 90 min) og Veitvet (i 120 min)
Ståtimer der det er > 2 stående/kvm 40 timer/døgn	

Oppholdstider

Tidsbruk over 30 sek/stasjon, sum for fellesstrekningen 7,0 min	Oppholdstid over 40 sek (andel) Majorstuen 8% Nationaltheatret 6%
Mest belastede stasjon Jernbanetorget (3,2 min)	

Samfunnsøkonomiske virkninger

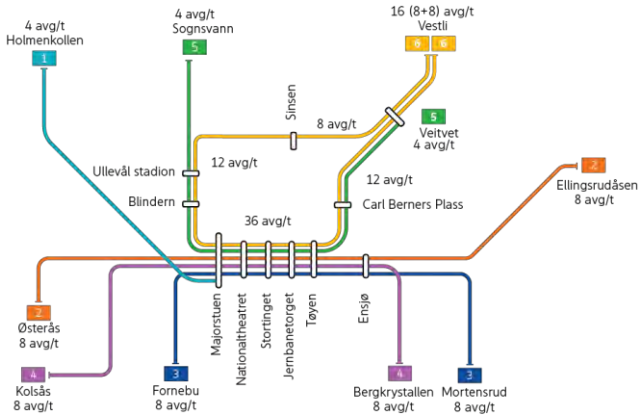
Virkning	Nåverdi (mill. 2025-kr)
Trafikantnytte	3 030
Driftskostnad	- 1 900
Kapitalkostnad	- 890
Investering	- 30
(sum andre virkninger)	- 380
Nettonytte	**- 170**
Netto nytte per budsjettkrone	*- 0,06*

7.1.3 Alternativ 2E

Frekvensøkning Grorudbanen og Lørensvingen, ingen T-bane mellom Sinsen og Carl Berners plass

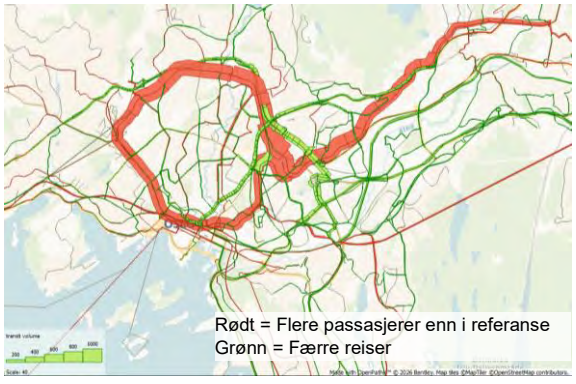
I alternativ 2E prioriteres Grorudbanen fremfor den østlige delen av Ringen. T-baneavganger som i referansealternativet kjøres mellom Carl Berner plass og Sinsen, legges i stedet om til Grorudbanen. Dette gir en økning i antall avganger mellom Grorudbanen og sentrum uten at antall avganger gjennom fellestrekningen økes. I dette alternativet økes frekvensen mellom Grorudbanen og Ringen via Løren.

Rutemodell som er analysert



Etterspørsel

Alternativet gir 10 000 flere daglige T-banereiser (+2%). Det er en økning i reiser langs Grorudbanen både mot sentrum og Ringen. Alternativet reduserer busspassasjerer langs østlige deler av Ring 3 og trikkpassasjerer i Trondheimsveien.



Infrastrukturbehov, vogn og baser

Alternativet krever en oppgradering av vendeanlegg på Veitvet, inkludert nødvendige fasiliteter til personell. Det vil også være behov for 10 nye vognsett, samt basekapasitet til dem.

Optimaliseringspotensial

I dette alternativet kjøres det 16 avganger i timen til Vestli. Det er mulig å vende annenhver avgang på Veitvet. Det må vurderes økt vendekapasitet på Veitvet. Kapasitetsbehovet oppstår kun i rushtiden, så kan det være aktuelt at linje 5 kjører til Sinsen utenfor rushperioder. En mulig optimalisering er at linje 6 kjører Vestli - Fornebu og linje 3 Mortensrud - Vestli. Det gir færre bindinger og høyere nytte, men lenger oppholdstider i sentrum (se utredningens vedleggsrapport [25]). Med mindre taktingsutfordringer kan kanskje systemet tåle litt lenger oppholdstider.

Takting og vending

Alternativet gir mindre taktingsproblematikk enn i referanse. Det unngår doble runder på Ringen og sentrum og dermed utfordringene knyttet til takting. I tillegg reduseres antallet taktingspunkter, særlig ved Sinsen og Carl Berner. Vending på Veitvet kunne gjennomføres uten vesentlige driftsmessige utfordringer. Vendekapasitet på Vestli må vurderes nærmere og eventuelt økes.

Måloppnåelse

Trengselskostnader er på samme nivå som referanse, men omfordelingen av passasjerer mellom Ringen og sentrum fører til ingen situasjon med trengsel (>2 stående/kvm). Oppholdstider på fellesstrekningen er litt lavere enn i referanse, men det er en betydelig reduksjon på Jernbanetorget, mest belastede stasjon. Tiltaket reduserer andel lange oppholdstider (over 40 sekunder).

Trengsel og ståtid	
Trengselskostnader 2,01 mill. kr/døgn, *hvorav ingen situasjon med >2 stående/kvm*	Ståtid over lengre strekninger Fra Veitvet (i 60 min)
Ståtimer der det er > 2 stående/kvm 0 timer/døgn	
Oppholdstider	
Tidsbruk over 30 sek/stasjon, sum for fellesstrekningen 8,1 min	Oppholdstid over 40 sek (andel) Majorstuen 11%
Mest belastede stasjon Jernbanetorget (3,0 min)	

Samfunnsøkonomiske virkninger

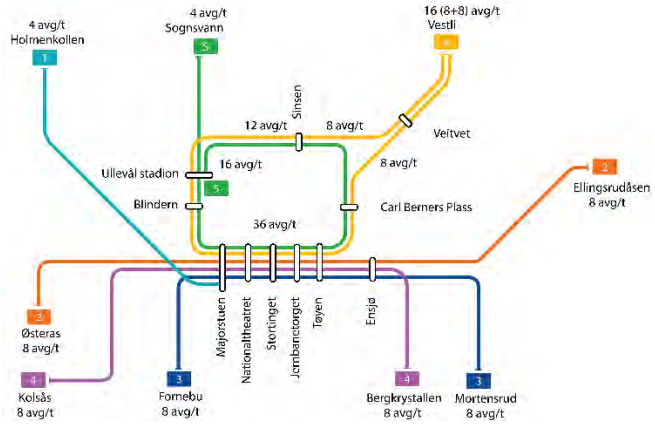
Virkning	Nåverdi (mill. 2025-kr)
Trafikantnytte	3 510
Driftskostnad	- 2 880
Kapitalkostnad	- 890
Investering	- 30
(sum andre virkninger)	- 300
Nettonytte	**- 580**
Netto nytte per budsjettkrone	*- 0,17*

7.1.4 Alternativ 2F

Frekvensøkning på Lørensvingen og Grorudbanen med et nytt vendeanlegg ved Ullevål stadion

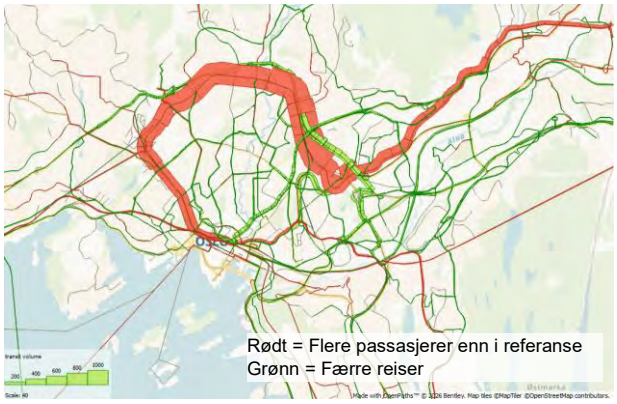
I alternativ 2F bygges det et nytt vendeanlegg ved Ullevål stadion. Dette gir mulighet til å øke frekvensen mellom Grorudbanen og Ringen uten å øke frekvensen gjennom sentrum. Samtidig opprettholdes muligheten for alle direkte reiser langs Ringen.

Rutemodell som er analysert



Etterspørsel

Alternativet gir 6 500 flere daglige T-banereiser (+1%). Det er en økning i reiser langs Grorudbanen mot Ringen. Alternativet reduserer busspassasjerer langs østlige deler av Ring 3 og trikkpassasjerer i Trondheimsveien.



Infrastrukturbehov, vogn og baser

Alternativet krever et nytt vendeanlegg ved Ullevål stadion. Det vil også være behov for 10 nye vognsett, samt basekapasitet til dem.

Optimaliseringspotensial

En mulig optimalisering er at linje 6 kjører Vestli - Fornebu og linje 3 Mortensrud Vestli. Det gir færre bindinger og høyere nytte, men lenger oppholdstider i sentrum (se utredningens i vedleggsrapport [25]). Med mindre taktingsutfordringer kan kanskje systemet tåle litt lenger oppholdstider.

Takting og vending

Alternativet gir mindre taktingsutfordringer enn referanse, og unngår doble runder på Ringen samt de utfordringene som oppstår i taktingen på andre runde.

Det er flere tog som skal vende på Vestli, men belastningen fordeles på to linjer. Dette vurderes overordnet som håndterbart innenfor kapasiteten i dagens vendeanlegg. Derimot vil vending på Ullevål stadion kreve infrastrukturtiltak (det finnes ikke et vendeanlegg i dag). Alternativet innebærer at linje 5 må tømmes på Ullevål stadion, som kan gi konflikt med avgang fra Sognsvann.

Måloppnåelse

Trengselskostnader er på samme nivå som referanse, men omfordeling av passasjerer mellom Ringen og sentrum fører til en halvering av ståtimer med trengsel (>2 stående/kvm). Oppholdstider på fellesstrekningen reduseres sammenliknet med referanse. Majorstuen og Jernbanetorget blir de mest belastede stasjonene. Tiltaket reduserer andel lange oppholdstider (over 40 sekunder).

Trengsel og ståtid

Trengselskostnader 1,98 mill. kr/døgn, *hvorav 0,05 mill. kr/døgn skjer når >2 stående/kvm*	Ståtid over lengre strekninger Fra Veitvet (i 75 min)
Ståtimer der det er > 2 stående/kvm 240 timer/døgn	

Oppholdstider

Tidsbruk over 30 sek/stasjon, sum for fellesstrekningen 7,0 min	Oppholdstid over 40 sek (andel) Majorstuen 11%
Mest belastede stasjon Jernbanetorget (2,5 min) Majorstuen (2,3 min)	

Samfunnsøkonomiske virkninger

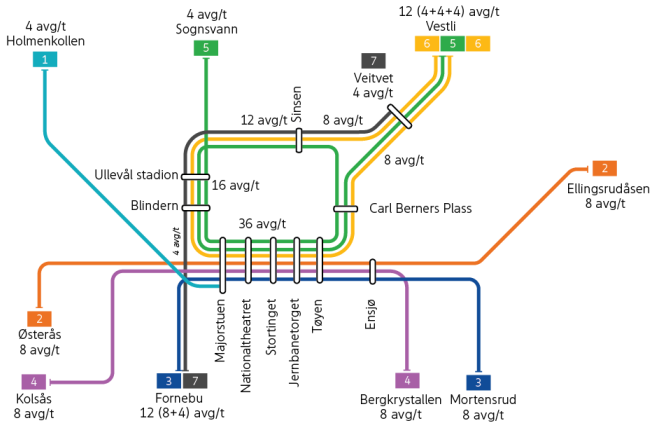
Virkning	Nåverdi (mill. 2025-kr)
Trafikantnytte	2 110
Driftskostnad	- 2 490
Kapitalkostnad	- 830
Investering	- 220
(sum andre virkninger)	- 460
Nettonytte	**- 1 880**
Netto nytte per budsjettkrone	*- 0,57*

7.1.5 Alternativ 3A

Volvatsvingen med en ny linje mellom Fornebubanen og Grorudbanen

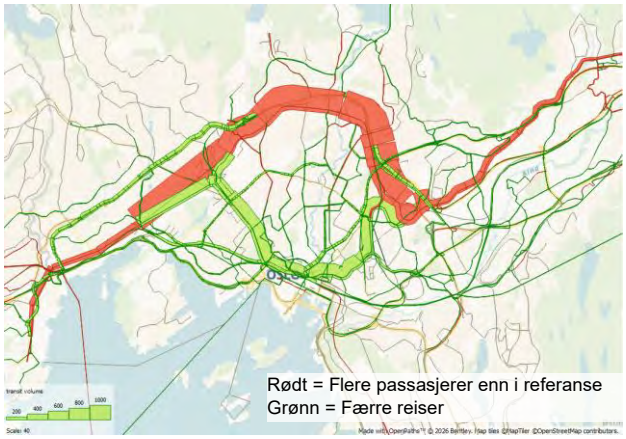
I alternativ 3A bygges Volvatsvingen ut mellom Skøyen og Blindern. Dette gir mulighet til å kjøre høyere frekvens mellom Grorudbanen og Ringen uten å øke frekvensen gjennom sentrum. Løsningen gir også flere direkte forbindelser, for eksempel mellom Skøyen/Lysaker og Hovinbyen, eller mellom Forskningsparken og Skøyen.

Rutemodell som er analysert



Etterspørsel

Alternativet gir 10 000 flere daglige T-banereiser (+2%). Det er en økning i reiser langs Grorudbanen mot Ringen, mens antall reisende gjennom sentrum reduseres. Alternativet reduserer busspassasjerer langs Ring 3, både i øst og vest.



Infrastrukturbehov, vogn og baser

Alternativet forutsetter utbygging av Volvatsvingen og en oppgradering av vendeanlegg på Veitvet, inkludert fasiliteter til personell. Det vil være behov for 13 nye vognsett, samt basekapasitet til dem.

Optimaliseringspotensial

Linje 7 kjører ikke gjennom sentrum og derfor kan det være mulig å drifte den med korte tog. Det må undersøkes konsekvenser for trengsel.

Takting og vending

Det er utarbeidet en mulig ruteplan for alternativet. Volvatsvingen vil imidlertid øke systemets kompleksitet ettersom linje 7 må taktes med andre linjer i flere punkter. Samtidig er det gode marginer på Grorudbanen, Ringen og Fornebubanen, noe som gjør at situasjonen vurderes som håndterbar. I taktingspunktene er det mulig å prioritere tog til og fra fellesstrekningen, slik at eventuelle forsinkelser på linje 7 ikke skaper følgeforsinkelser videre i systemet. Dette forutsetter planfrie avgreninger med tilstrekkelig lengde.

Vending på Fornebu og Veitvet kan gjennomføres uten vesentlige driftsmessige utfordringer.

Måloppnåelse

Trengselskostnader reduseres i forhold til referanse. Det er ingen situasjon med trengsel (>2 stående/kvm). Oppholdstider på fellesstrekningen er litt lavere enn i referanse, både i sum og på den mest belastede stasjonen Tiltaket reduserer andel lange oppholdstider (over 40 sekunder).

Trengsel og ståtid

Trengselskostnader 1,79 mill. kr/døgn, *hvorav ingen situasjon med >2 stående/kvm*	Ståtid over lengre strekninger Fra Rødtvet (i 60 min) og Veitvet (i 105 min)
Ståtimer der det er > 2 stående/kvm 0 timer/døgn	

Oppholdstider

Tidsbruk over 30 sek/stasjon, sum for fellesstrekningen 7,5 min	Oppholdstid over 40 sek (andel) Majorstuen 8% Nationaltheatret 8% Jernbanetorget 3%
Mest belastede stasjon Jernbanetorget (3,4 min)	

Samfunnsøkonomiske virkninger

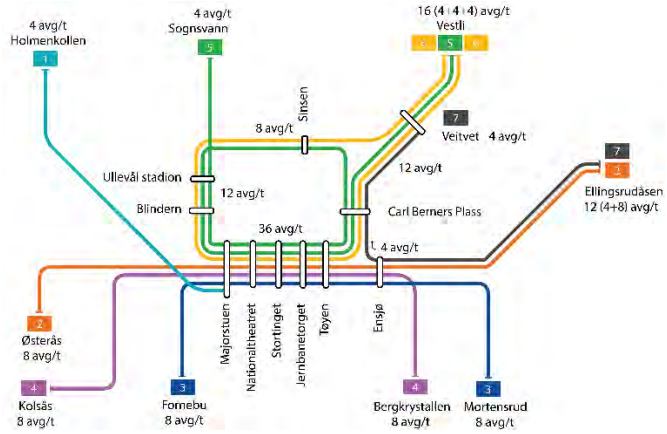
Virkning	Nåverdi (mill. 2025-kr)
Trafikantnytte	3 510
Driftskostnad	- 3 230
Kapitalkostnad	- 1 090
Investering	- 1 170
(sum andre virkninger)	- 1 070
Nettonytte	**- 3 040**
Netto nytte per budsjettkrone	*- 0,56*

7.1.6 Alternativ 4B

Ensjøsvingen med en ny linje mellom Furusetbanen og Grorudbanen

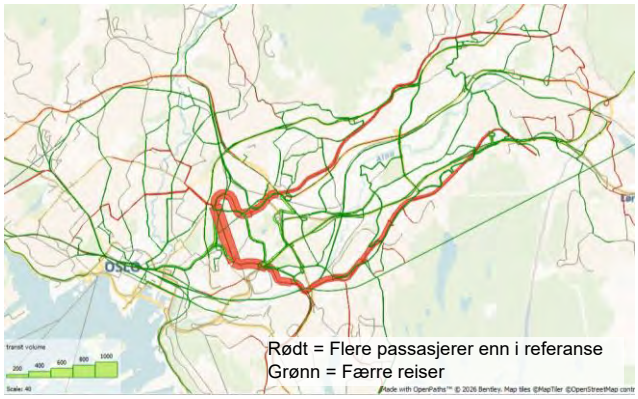
Alternativ 4B legger til grunn at Ensjøsvingen bygges mellom Ensjø og Carl Berners plass. I dette alternativet legges det opp til en ekstra linje mellom Furusetbanen og Grorudbanen, noe som muliggjør direkte reiser mellom de største knutepunktene i Hovinbyen–Ensjø, Helsfyr, Økern og Hasle.

Rutemodell som er analysert



Etterspørsel

Alternativet gir 8 000 flere daglige T-banereiser (+2%). Det er en økning i reiser langs Grorudbanen og Furusetbanen, særlig i Hovinbyen. Det er små forskjeller langs Ringen og i sentrum. Alternativet gir en liten reduksjon i passasjerer på busslinjer på tvers av Hovinbyen.



Infrastrukturbehov, vogn og baser

Alternativet forutsetter utbygging av Ensjøsvingen og en oppgradering av vendeanlegg på Veitvet, inkludert fasiliteter til personell. Det vil være behov for 13 nye vognsett, samt basekapasitet til dem.

Optimaliseringspotensial

Linje 7 kjører ikke gjennom sentrum og derfor kan det være mulig å drifte den med korte tog. Det må undersøker konsekvenser for trengsel. Det må vurderes vendekapasitet på Vestli.

Takting og vending

Det er utarbeidet en mulig ruteplan for alternativet. Ensjøsvingen vil imidlertid øke systemets kompleksitet ettersom linje 7 må taktes med andre linjer i flere punkter. Marginene i taktingspunktene er lavere enn for Volvatsvingen. I taktingspunktene er det mulig å prioritere tog til og fra fellesstrekningen, slik at eventuelle forsinkelser på linje 7 ikke skaper følgeforsinkelser videre i systemet. Dette forutsetter planfrie avgreninger med tilstrekkelig lengde.

Vending på Ellingsrudåsen blir mer utfordrende, fordi infrastrukturen der kun er tilrettelagt for vending ved plattform. Dette kan utløse behov for operative tiltak eller infrastrukturtilpasninger. Vending på Veitvet kan gjennomføreres uten vesentlige driftsmessige utfordringer.

Måloppnåelse

Trengselskostnader reduseres i forhold til referanse og ståtimer med trengsel (>2 stående/kvm) halveres. Oppholdstider på fellesstrekningen er litt lavere enn i referanse. Tiltaket reduserer andel lange oppholdstider (over 40 sekunder), men forbedringene er små.

Trengsel og ståtid

Trengselskostnader 1,92 mill. kr/døgn, *hvorav 0,05 mill. kr/døgn skjer når >2 stående/kvm*	Ståtid over lengre strekninger Fra Kalbakken (i 30 min), Rødtvet (i 90 min) og Veitvet (i 120 min)
Ståtimer der det er > 2 stående/kvm 230 timer/døgn	

Oppholdstider

Tidsbruk over 30 sek/stasjon, sum for fellesstrekningen 7,8 min	Oppholdstid over 40 sek (andel) Majorstuen 8% Nationaltheatret 8% Jernbanetorget 6%
Mest belastede stasjon Jernbanetorget (3,6 min)	

Samfunnsøkonomiske virkninger

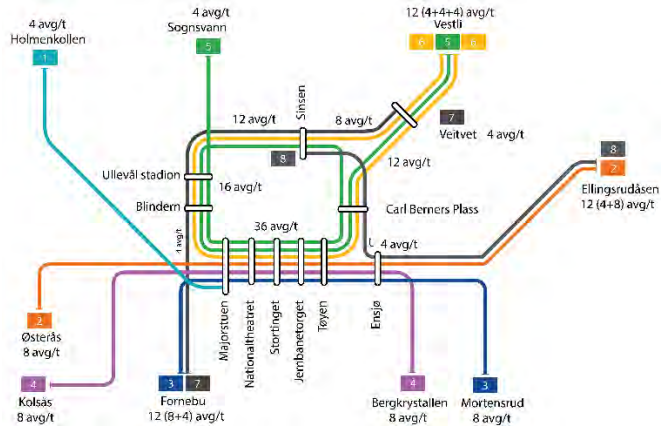
Virkning	Nåverdi (mill. 2025-kr)
Trafikantnytte	1 740
Driftskostnad	- 2 970
Kapitalkostnad	- 1 090
Investering	- 1 167
(sum andre virkninger)	- 1 340
Nettonytte	**- 4 830**
Netto nytte per budsjettkrone	*- 0,88*

7.1.7 Alternativ 5A

Kombinasjon av Volvatsvingen og Ensjøsvingen

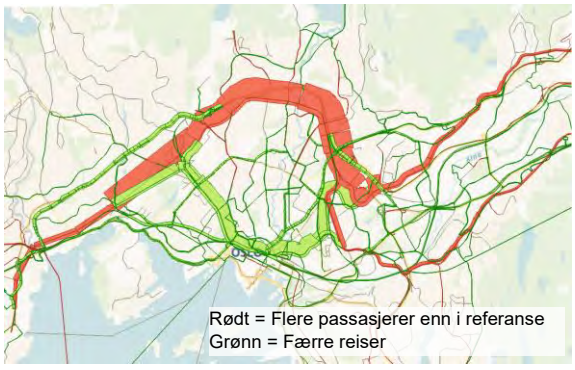
I alternativ 5A bygges både Volvatsvingen og Ensjøsvingen. Dette er en kombinasjon av alternativ 3A og 4B. Det blir mulig å kjøre høyere frekvens mellom Grorudbanen og Ringen uten å øke frekvensen gjennom sentrum. Løsningen gir også flere direkte forbindelser, for eksempel mellom Skøyen/Lysaker og Hovinbyen. Det blir også mulig å kjøre direkte mellom de østlige delene av Ringen og Helsfyr.

Rutemodell som er analysert



Etterspørsel

Alternativet gir 15 000 flere daglige T-banereiser (+3%). Det er en økning i reiser langs Grorudbanen mot Ringen og en mindre økning mellom Furusetbanen og Ringen. Det reduseres antall reisende gjennom sentrum. Alternativ reduserer busspassasjerer langs Ring 3, både i øst og vest.



Infrastrukturbehov, vogn og baser

Alternativet forutsetter utbygging av Volvatsvingen og Ensjøsvingen og en oppgradering av vendeanlegg på Veitvet, inkludert fasiliteter til personell. Det vil være behov for 22 nye vognsett, samt basekapasitet til dem.

Optimaliseringspotensial

Linje 7 og 8 kjører ikke gjennom sentrum, derfor kan det være mulig å drifte dem med korte tog. Det må da undersøkes konsekvenser for trengsel. Det kan vurderes å kjøre linje 8 mot Grorudbanen, men det vil kreve utvidet vendekapasitet langs banen.

Takting og vending

Det er utarbeidet en mulig ruteplan for alternativet. Men kompleksiteten i systemet øker sammenlignet med referanselinjenettet, og sammenlignet med alternativ 3A og 4B. Det blir flere punkter hvor ny linje 7 og 8 skal taktes med andre linjer.

Vending på Fornebu og Veitvet kan gjennomføreres uten vesentlige driftsmessige utfordringer. Vending på Ellingsrudåsen blir derimot mer utfordrende på samme måte som i alternativ 4B. For tog som skal vende på Sinsen, må det avklares nærmere om sporene ved Storo kan benyttes til vending.

Måloppnåelse

Trengselskostnader reduseres i forhold til referanse. Det er ingen situasjon med trengsel (>2 stående/kvm). Oppholdstider på fellesstrekningen er litt lavere enn i referanse, både i sum og på den mest belastede stasjonen. Tiltaket reduserer andel lange oppholdstider (over 40 sekunder).

Trengsel og ståtid

Trengselskostnader 1,77 mill. kr/døgn, *hvorav ingen situasjon med >2 stående/kvm*	Ståtid over lengre strekninger Fra Rødtvet (i 45 min) og Veitvet (i 90 min)
Ståtimer der det er > 2 stående/kvm 0 timer/døgn	

Oppholdstider

Tidsbruk over 30 sek/stasjon, sum for fellesstrekningen 7,4 min	Oppholdstid over 40 sek (andel) Majorstuen 8% Nationaltheatret 8% Jernbanetorget 3%
Mest belastede stasjon Jernbanetorget (3,1 min)	

Samfunnsøkonomiske virkninger

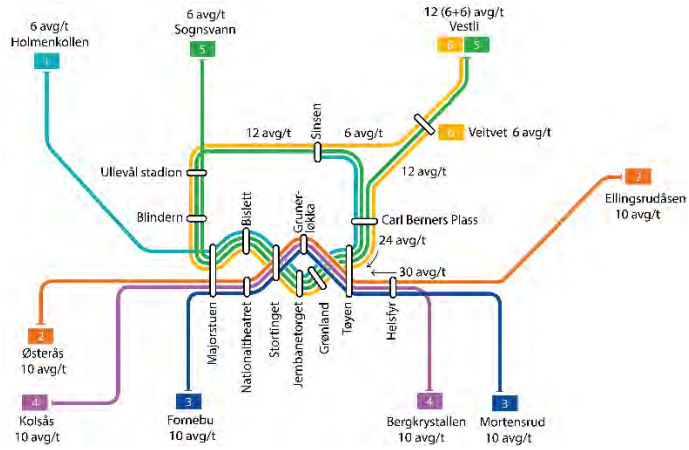
Virkning	Nåverdi (mill. 2025-kr)
Trafikantnytte	4 690
Driftskostnad	- 5 300
Kapitalkostnad	- 1 920
Investering	- 2 300
(sum andre virkninger)	- 1 830
Nettonytte	**- 6 660**
Netto nytte per budsjettkrone	*- 0,70*

7.1.8 Alternativ 6A

Sentrumstunnel. To tunnelløp i sentrum med ny T-banestasjon på Majorstuen.

I alternativ 6A legges det til grunn en utbygging av ny sentrumstunnel og en ny T-banestasjon på Majorstuen. Dette vil skape to separate systemer: én tunnel for Furusetbanen, Østensjøbanen, Lambertseterbanen, Røabanen, Kolsåsbanen og Fornebubanen, og én tunnel for Grorudbanen, Ringbanen, Holmenkollbanen og Sognsvannsbanen. Den første tunnelen vil betjene Tøyen, Grünerløkka, Stortinget, Nationaltheatret og Majorstuen, mens den andre vil betjene Tøyen, Grønland, Jernbanetorget, Stortinget, Bislett og Majorstuen. Kapasitetsøkningen i sentrum gir rom for frekvensøkning på alle grenbaner.

Rutemodell som er analysert



Etterspørsel

Alternativet gir 45 000 færre daglige T-banereiser (-9%). Selv om økt frekvens på alle grenbaner bidrar til noe høyere passasjertall der, fører løsningen med to separate tunneler i sentrum til en betydelig reduksjon i korte T-banereiser på strekningen Helsfyr/Carl Berners plass og Majorstuen. *Endring i passasjerer er vist i kartene på neste side.*

Med todelingen av tunnelsystemet mister mange reisende sine direkte forbindelser – for eksempel mellom Helsfyr og Jernbanetorget eller mellom Nationaltheatret og Jernbanetorget. For å unngå ekstra bytte velger mange i stedet andre reisemidler. Dette gir økt bruk av buss, trikk og tog på korte sentrumsreiser. I tillegg er det flere som går lengre avstander for å kunne reise fra en T-banestasjon der de slipper å bytte. Det er imidlertid stor usikkerhet i transportmodellen knyttet til hvordan overføringen fra T-bane til gange (og sykkel), tog, buss og trikk vil fordele seg for reiser i sentrum og eventuelle endringer i T-banens punktlighet.

Som en del av matestrategien til Ruter er det mange busslinjer fra Groruddalen og Romerike som i referanse (og i dag) terminerer på Helsfyr. Det totodelt systemet gir en mindre effektiv reisevei mellom Helsfyr og sentrum fordi det ikke finnes en direkte T-baneforbindelse mellom Helsfyr og Jernbanetorget. Dette fører til en betydelig økning i passasjerer på busslinjene mellom Helsfyr og sentrum, eks. linje 37 eller høykapasitetsbuss fra Lørenskog.

Togene fra Lysaker får også en passasjerøkning inn mot Oslo S.

Samtidig gir alternativet redusert trafikk på buss og trikk på Bislett, St. Hanshaugen og de nedre delene av Grünerløkka.

Infrastrukturbehov, vogn og baser

Alternativet forutsetter bygging av ny sentrumstunnel og ny Majorstuen stasjon. Det kan også medføre behov for oppgraderinger av vendeanleggene, ettersom alle grenbanene får økt frekvens. Omfanget av slike tiltak er ikke utredet i detalj, og eventuelle kostnader er derfor ikke beregnet.

Det vil også være behov for 75 nye vognsett, samt basekapasitet til dem.

Takting og vending

Med den nye sentrumstunnelen blir frekvensen lavere og antallet linjer færre i hver tunnel enn i dagens system. Dette gir større tidsmarginer mellom avgangene og mindre kompleksitet og taktingsutfordringer enn referanse.

Måloppnåelse

Trengselskostnader reduseres kraftig i forhold til referanse. De blir lavere enn i dagens situasjon. Det er ingen situasjon med trengsel (>2 stående/kvm). Oppholdstider i sentrum er betydelig lavere enn i referanse og i dagens situasjon. Tiltaket reduserer andel lange oppholdstider (over 40 sekunder), bortsett fra på Jernbanetorget. På grunn av lavere frekvens på stasjonen er det flere som skal av og på per avgang. Dette trenger ikke nødvendigvis å skape forsinkelser fordi marginene i fellestrekningen mellom avganger er større enn i referanse.

Trengsel og ståtid	
Trengselskostnader 0,66 mill. kr/døgn, *hvorav ingen situasjon med >2 stående/kvm*	Ståtid over lengre strekninger Fra Veitvet (i 30 min)
Ståtimer der det er > 2 stående/kvm 0 timer/døgn	
Oppholdstider	
Tidsbruk over 30 sek/stasjon, sum for fellesstrekningen T1: 3,3 min T2: 1,5 min	Oppholdstid over 40 sek (andel) T1: Jernbanetorget 33% T2: ingen
Mest belastede stasjon T1: Jernbanetorget (2,1 min) T2: Nationaltheatret (1,5 min)	

T1: tunnel 1: gul og grønn linje T2: tunnel 2: oransje, lilla, blå linje

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

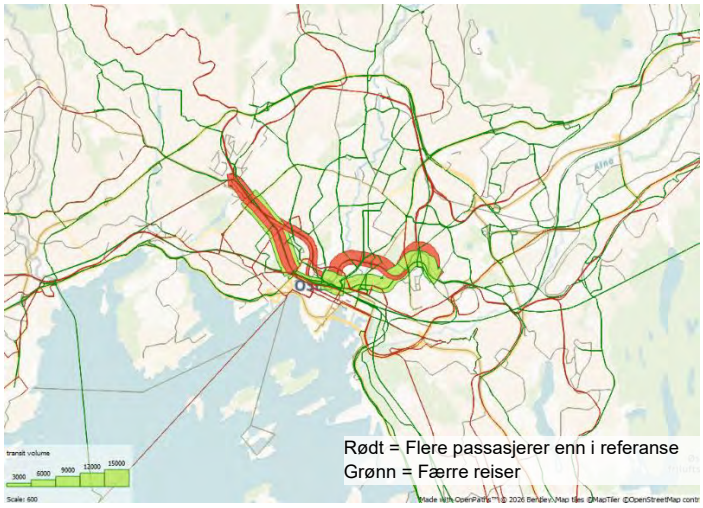
Optimaliseringspotensial

For å redusere antall bytter og begrense overføring til buss og trikk kan man vurdere rutemodeller der enkelte T-banelinjer fra Helsfyr kjøres via Jernbanetorget. Det må vurderes om dette kan føre til trengsel på den aktuelle linjen. En slik løsning vil også kunne motvirke hensikten med ny sentrumstunnel, ettersom systemet ikke lenger vil være delt i to separate systemer. Dette kan redusere tunnelens potensial for økt kapasitet og bedre punktlighet.

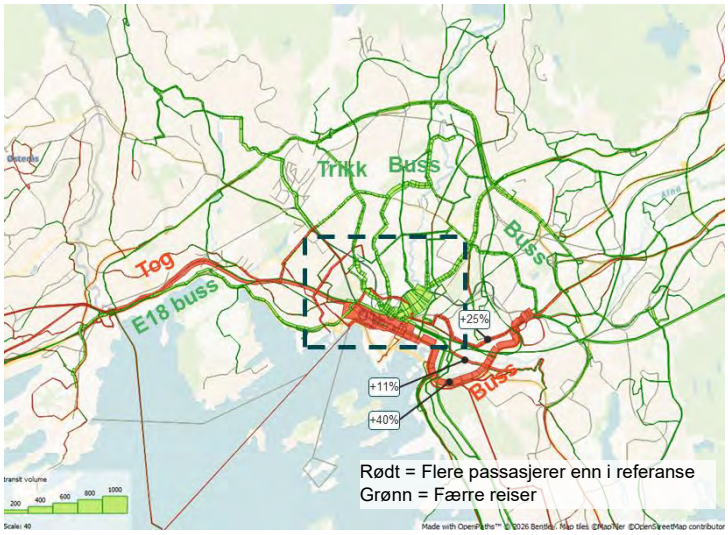
Samfunnsøkonomiske virkninger

Virkning	Nåverdi (mill. 2025-kr)
Trafikantnytte	10 080
Driftskostnad	- 16 100
Kapitalkostnad	- 6 410
Investering	- 18 440
(sum andre virkninger)	- 11 110
Nettonytte	**- 41 980**
Netto nytte per budsjettkrone	*- 0,97*

Endring i etterspørsel i kollektivtransport (alle linjer) som følge av alternativ 6A (ny sentrumstunnel).



Endring i etterspørsel i tog-, trikk- og busslinjer. NB: Kart har et annen skala



Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

7.2 Måloppnåelse

Det er vurdert i hvilken grad de ulike alternativene svarer på kriteriene for prosjektets tre effektmål:

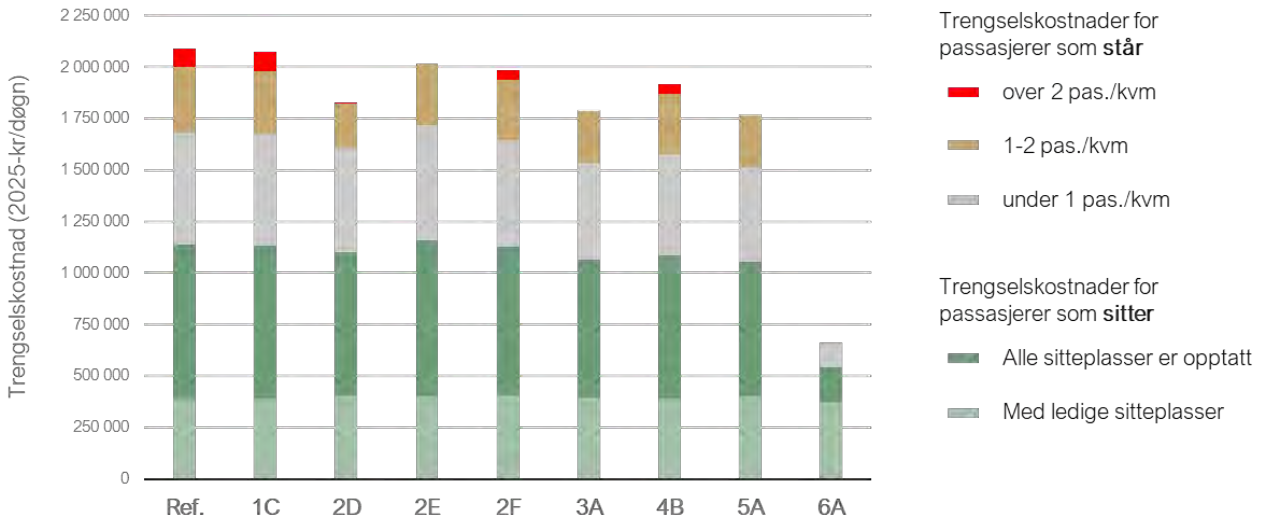
1. T-banesystemet har tilstrekkelig kapasitet og komfort om bord. Minst mulig tid med over 2 stående/kvm. Færrest mulig stående over lengre strekninger.
2. T-banesystemet er punktlig. Passasjervekst skal ikke gi redusert punktlighet som følge av lange stasjonsopphold.
3. T-banen opprettholder sin rolle som grunnstamme i transportsystemet og bidrar til byutviklingen ved å håndtere de største transportstrømmene og redusere trafikk på overflaten.

Effektmål og kriterier er beskrevet i kapittel 5.3.

7.2.1 Kapasitet og komfort

Trengselskostnader

De totale trengselskostnadene i T-banesystemet, målt i kroner per virkedøgn, er vist i figur 7.1. Ulike komfortelementer bidrar til trengselskostnad. Selv om trengselskostnaden i referanse er litt over to millioner kroner per dag, er det kun 89 000 kroner som er tilknyttet situasjoner der det oppstår trengsel, definert som over 2 stående/kvm. Det er ikke definert som et mål å redusere trengselskostnadene, men å redusere situasjoner der det oppstår trengsel (markert i rødt på figuren).



Figur 7.1: Trengselskostnader, fordelt på stående og sittende og trengselsituasjoner. 2025-kr per virkedøgn

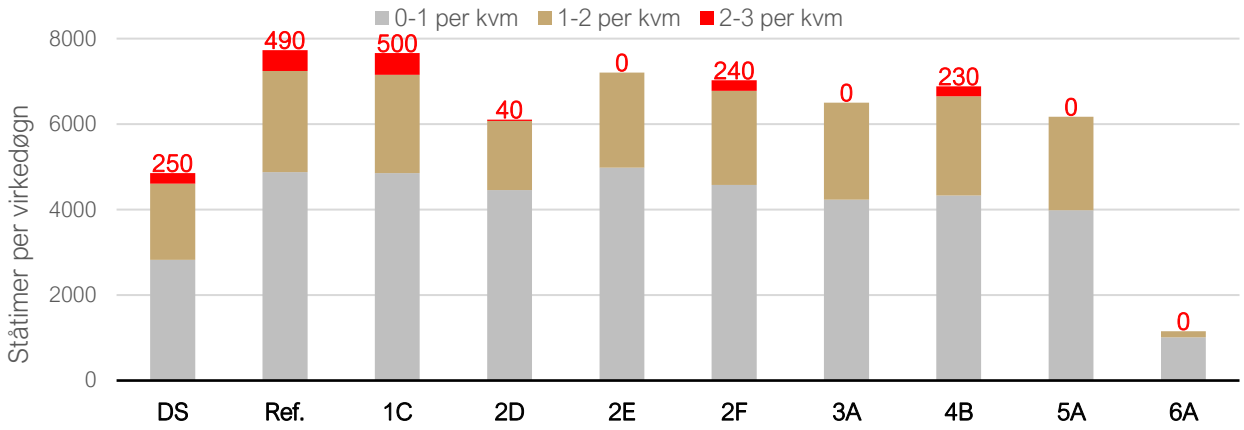
I alle alternativer er trengselskostnadene lavere enn i referanse. Alternative driftsopplegg (2D, 2E) samt alternativer med Volvatsvingen (3A, 5A) fordeler passasjerene slik at situasjoner med trengsel over 2 stående/kvm fjernes. Vendeanlegg på Ullevål (2F) og Ensjøsvingen (4B) bidrar i riktig retning, men det oppstår fortsatt enkelte situasjoner med trengsel.

Ny sentrumstunnel reduserer trengselskostnadene til under en tredjedel av referansen. Lav trengselskostnad er også et tegn på overkapasitet. Figuren viser at det ikke vil være situasjoner der det står mer enn én passasjer per kvadratmeter. Det er også en betydelig reduksjon i tiden der alle sitteplasser er opptatt. Dette innebærer at mange linjer og store deler av døgnet vil ha ledige sitteplasser.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Ståtid

Figur 7.2 viser hva trengselskostnadene i figur 7.1 tilsvarer i ståtimer. Ståtimer er delt inn i tre grupper, avhengig av hvor trangt det er om bord. Antall ståtimer reduseres i alle alternativer. Med ny sentrumstunnel blir det under 1 200 ståtimer per døgn, sammenlignet med 4 900 ståtimer per døgn i dagens (modellerte) situasjon.



Figur 7.2: Ståtimer per døgn fordelt på ulike trengselssituasjoner. DS står for dagens situasjon. Kilde: Trenklin

Stående over lengre strekninger

Som beskrevet i kapittel 4.5.2 er det er vanskelig å beregne nøyaktig hvor lenge passasjerer står under en reise. Noen får sitteplass underveis, men dette avhenger av om det finnes en ledig plass i. Som indikator har vi beregnet hvor på grenbanene alle sitteplasser blir opptatt, slik at passasjerer må stå. I verste fall må de stå helt til sentrum dersom ingen ledig sitteplass i nærheten blir tilgjengelig underveis på reisen.

I alle alternativer vil det være stående passasjerer fra stasjoner som ligger om lag 15 minutter fra Jernbanetorget (Oppsal, Tveita og Linderud). I referansealternativet må også enkelte passasjerer på Grorudbanen stå fra stasjoner som ligger mer enn 15 minutter unna sentrum. Tabell 7.2 viser hvor lenge per dag det er stående passasjerer fra disse stasjonene. Alle alternativer reduserer både perioden med stående passasjerer og antallet som står over lengre strekninger, men i ulik grad. I alternativ 6A er det svært få passasjerer som må stå over lengre distanser. Alternativ 2E og 2F gir også en betydelig reduksjon. Alternativ 1C, 2D og 4B gir derimot bare marginale forbedringer sammenlignet med referansen. I alternativ 2D bidrar den høye frekvensen fra Grorudbanen til sentrum (12 avganger per time, men bare 8 avganger per time fra strekningen nord for Vestli og kun 4 avganger per time til Ringen) til at endringene i passasjerfordelingen nord for Veitvet blir relativt små.

Tabell 7.2: Stasjoner som ligger mer enn 15 minutters reisetid fra Jernbanetorget, hvor alle sitteplasser er opptatt. Tallene viser hvor lange perioder sitteplassene er opptatt i løpet av et virkedøgn.

Varighet av perioden med stående over lengre strekninger (min/dag)	**Ref.**	**1C** Avlaste med buss	**2D** 40 avg/t gjennom sentrum	**2E** Ingen bane CBP-Sinsen	**2F** Vendeanlegg Ullevål stadion	**3A** Volvatsvingen til Grorudbanen	**4B** Ensjøsvingen til Grorudbanen	**5A** Volvat- og Ensjøsvingen	**6A** Ny sentrums-tunnel
Kalbakken	60	60	30	-	-	-	30	-	-
Rødtvet	90	90	90	-	-	60	90	45	-
Veitvet	120	120	120	60	75	105	120	90	30

7.2.2 Oppholdstider og konsekvenser for punktlighet

Det er analysert i hvilken grad endringer i oppholdstider kan påvirke marginene og dermed punktligheten. Punktlighet påvirkes av flere faktorer, blant annet vedlikehold. I denne analysen er det forutsatt at punktlighet knyttet til andre forhold enn passasjerutveksling lik i både referansesituasjonen og de vurderte alternativene.

Tabell 7.3 viser tidsbruk over 30 sekunder per stasjon, totalt for makstimen (summen av antall overskridende skunder i løpet av makstimen). De er de mest belastede stasjonene som er vist i tabellen. «Sum sentrum» angir summen av all tidsbruk over 30 sekunder. I raden «Fellesstrekningen» er det trukket fra for tidsbruk under 30 sekunder for hver avgang i hver stasjon. I virkeligheten vil den samlede tidsbruken for fellesstrekningen ligge et sted mellom disse to verdiene. Sum sentrum vil reduseres med alle tiltak.

Tabell 7.3: Akkumulert overskridelse av oppholdstider over 30 sekunder i utvalgte stasjoner og på fellesstrekningen

Akkumulert min.	**Ref.**	**1C** Avlaste med buss	**2D*** 40 avg/t gjennom sentrum	**2E** Ingen bane CBP-Sinsen	**2F** Vendeanlegg Ullevål stadion	**3A** Volvatsvingen til Grorudbanen	**4B** Ensjøsvingen til Grorudbanen	**5A** Volvat- og Ensjøsvingen	**6A**** Ny sentrums-tunnel
Majorstuen	1,5	1,4	1,4	2,0	2,3	1,7	1,4	1,7	0 / 0
Nationaltheatret	2,9	2,8	2,3	1,9	0,9	2,3	2,6	2,5	- / 1,5
Jernbanetorget	3,8	3,6	3,2	3,0	2,5	3,4	3,6	3,1	2,1 / -
Sum sentrum (Majorstuen–Tøyen)	8,3	8,1	7,0	8,1	7,0	7,5	7,8	7,4	3,2 / 1,5
Fellesstrekningen	3,7	3,4	2,5	4,1	2,5	2,7	3,2	2,9	1,3 / 1,5

**I 2D er det 40 avg./t i sentrum, som vil gi mindre margin enn i de andre alternativene*
***Det viser to tall, én per tunnelløp.*

Den mest belastede stasjonen er Jernbanetorget i alle alternativer, med unntak av 2F. Vendeanlegget på Ullevål stadion (2F) gir en jevnere fordeling mellom Ringen og sentrum for passasjerer fra Grorudbanen. Dette fører til betydelig lavere oppholdstider på Jernbanetorget, men høyere stasjonsoppholdstider på Majorstuen.

Volvatsvingen (3A, 5A) gir også reduserte stasjonsoppholdstider på Jernbanetorget. På Majorstuen øker stasjonsoppholdstidene noe, men mindre enn i 2F.

Flere avganger gjennom sentrum (2D) innebærer at færre passasjerer går av og på per avgang, noe som gir noe lavere stasjonsoppholdstider per tog. Å øke fra 36 til 40 avganger reduserer margin. Denne reduksjonen må vurderes nærmere basert på T-banes ytelse og stasjonsoppholdstid som følge av passasjerutveksling. Tiltaket er kun aktuelt dersom T-banens ytelse og punktlighet blir bedre enn forutsatt.

Det alternative driftsopplegget i 2E fører til en jevnere fordeling av passasjerer mellom sentrumsstasjonene, men samlet sett er reduksjonen i stasjonsoppholdstider kun noe lavere enn i referansen.

Ensjøsvingen (4B) gir en viss avlastning i sentrum og noe kortere stasjonsoppholdstider, men effekten er beskjeden.

Ny sentrumstunnel og økt frekvens fører til betydelig færre passasjerer per avgang og klart lavere stasjonsoppholdstider i sentrum. Jernbanetorget er fortsatt den mest belastede stasjonen, men større marginer mellom avgangene reduserer risikoen for punktlighetsutfordringer.

Alle alternativer reduserer andelen avganger med lange oppholdstider (over 40 sekunder), med unntak av alternativ 1C (avlasting med buss), se tabell 7.4. De alternative rutemodellene (2D, 2E, 2F) har størst effekt på Jernbanetorget, mens Volvatsvingen også gir en tydelig reduksjon på Majorstuen. Med ny

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

sentrumstunnel (6A) vil færre avganger stoppe på Jernbanetorget enn i dag. Dette gjør at en høyere andel av de gjenværende avgangene får lange oppholdstider. Dette vil likevel ikke nødvendigvis gi økt risiko for punktlighetsutfordringer, ettersom større marginer mellom avgangene gir rom for variasjoner.

Tabell 7.4: Andel av avganger i makstimen med oppholdstid over 40 sekunder, ettermiddagsrush retning øst (mest belastede retningen og timen).

Over 40 sek	**Ref.**	**1C** Avlaste med buss	**2D*** 40 avg/t gjennom sentrum	**2E** Ingen bane CBP-Sinsen	**2F** Vendeanlegg Ullevål stadion	**3A** Volvatsvingen til Grorudbanen	**4B** Ensjøsvingen til Grorudbanen	**5A** Volvat- og Ensjøsvingen	**6A**** Ny sentrums-tunnel
Majorstuen	11 %	11 %	8 %	11 %	11 %	8 %	8 %	8 %	0 % / 0 %
Nationaltheatret	17 %	19 %	6 %	0 %	0 %	8 %	8 %	8 %	- / 0 %
Jernbanetorget	11 %	8 %	0 %	0 %	0 %	3 %	6 %	3 %	33 % / -

**I 2D er det 40 avg./t i sentrum, som vil gi mindre margin enn i de andre alternativene*
***Det viser to tall, én per tunnelløp.*

7.2.3 T-banens rolle for transport og byutvikling

For at T-banen skal opprettholde sin rolle som grunnstamme i transportsystemet må den håndtere store transportstrømmer og bidra til å redusere kollektivtrafikk på overflaten. Etterspørselseffekter er vist for hvert av alternativene i kapittel 7.1, med differanseplott fra transportmodellen RTM23+ som viser antall passasjerer på de ulike kollektivlinjene sammenlignet med referansealternativet.

Alternativene vurderes slik:

- Alternativ 1C overfører reiser fra T-bane til buss.
- Alternativ 2D og 4B opprettholder i stor grad fordelingen mellom T-bane og andre kollektivtransportmidler som i dag. Alternativ 4B gir en liten reduksjon i passasjerer på busslinjer på tvers av Hovinbyen, men endringene er små.
- Alternativ 2E, 2F, 3A og 5A bidrar til å overføre busspassasjerer fra Ring 3 til T-bane. Det bidrar til å styrke T-banens rolle som tverrforbindelse utenfor sentrum.
- Alternativ 6A ny sentrumstunnel gir økt etterspørsel etter reiser med buss, trikk og tog i sentrum, og mellom Helsfyr og sentrum. Nord for sentrum reduseres etterspørselen etter reiser med trikk og buss. Det blir vesentlig reduksjon i etterspørselen etter trikk over Grünerløkka og Bislett (som får nye T-banestasjoner). Dette gir en endring i rollefordelingen mellom T-bane, buss og trikk i sentrum.

Basert på dette vurderes alternativ 2E, 2F, 3A og 5A å best bidra til å styrke T-banens rolle som grunnstamme i transportsystemet. Alternativene opprettholder T-banens rolle i indre by og styrker T-banes rolle som tverrforbindelse utenfor sentrum. Dette øker betydningen av T-baneringen.

Alternativ 6A gir store endringer i rollefordelingene mellom T-bane, buss og trikk i sentrum. Det vil kreve grundige vurderinger av behovet for buss mellom Helsfyr og Jernbanetorget, og kan kreve supplerende tiltak for å unngå en økt busstrafikk i sentrum.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

7.3 Samfunnsøkonomiske virkninger

7.3.1 Avgrensninger

I dette kapittelet vurderes det hvordan de ulike alternativene er forventet å påvirke prissatte, samfunnsøkonomiske konsekvenser. Det er kun de sentrale prissatte virkningene per alternativ som er vurdert i dette kapittelet. Det er ikke prioritert å gjøre vurderinger av ikke-prissatte virkninger som alternativene vil medføre, for eksempel endringer i landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Enkelte alternativer innebærer større fysiske inngrep, men Volvatsving og Ensjøsving vil i hovedsak gå i tunnel og har ingen nye stasjoner. Ny sentrumstunnel vil ha større konsekvenser knyttet bygging og ombygging av stasjoner. I en senere fase, om det skulle være aktuelt å gå videre med et investeringsalternativ, bør det gjøres vurderinger av de ikke-prissatte virkningene knyttet til de aktuelle alternativene og hvordan man kan søke å minimere ulemper og maksimere forbedringer.

I kapittel 7.2 om måloppnåelse er alternativenes påvirkning på stasjonsoppholdstid vurdert. Endringer i stasjonsoppholdstiden kan ha konsekvenser for punktligheten, men disse konsekvensen er ikke tallfestet på grunn av utfordringer ved dagens målemetode for punktlighet og usikkerhet om mulige forbedringer som følge av nytt signalsystem (se kapittel 2.6). Endringer i punktlighet vil påvirke samfunnsøkonomiske virkninger som for eksempel tidsbruk på reisen. I prinsippet vil det være slik at økt punktlighet bidrar til økt trafikantnytte, og redusert punktlighet bidrar til redusert trafikantnytte.

Investeringer i T-baneinfrastruktur kan også gi *ringvirkninger* på flere deler av samfunnet. Alternativenes påvirkning på T-banens rolle for transport og byutvikling er vurdert i kapittel 7.2. I kapittel 7.4 er det gjort tilleggsvurderinger per alternativ knyttet til takting, vendekapasitet og fleksibilitet, herunder mulige optimaliseringer og evne til å håndtere avvik.

Referansesituasjonen

I nyttekostnadsanalysen vurderes alle virkninger av tiltaksalternativene opp mot en definert referansesituasjon. Valg av referansesituasjon har stor betydning for resultatene: En mer optimistisk referansesituasjon innebærer færre utfordringer og dermed mindre behov for tiltak, mens en mer pessimistisk referanse vil forsterke opplevde kapasitetsproblemer og gi tiltakene høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er derfor avgjørende at referansesituasjonen er realistisk, konsistent og begrunnet, både når det kommer til T-banesystemets funksjon og til forventet etterspørsel.

Forutsetninger om T-banesystemet i 2050

Analyseåret er satt til 2050, og referansesituasjonen bygger på forventet utvikling i både infrastruktur og etterspørsel frem mot dette året. Følgende elementer inngår:

- Planlagte og vedtatte endringer i infrastrukturen (se kapittel 2.2), inkludert Fornebubanen.
- Innføring av nytt signalsystem (CBTC) som muliggjør tettere kjøring av tog enn i dag og antas med høy sannsynlighet å gi kapasitet til *minst 36 avganger per time* på fellesstrekningen.
- Med 36 avg./time legger referansen til grunn 8 avg./time på de fleste grenbaner, og at kun lange tog kjører gjennom sentrum (se kapittel 2.4).

Etterspørselsforutsetninger

Det forventes betydelig vekst i reiseetterspørsel mot 2050. Referansesituasjonen bygger på SSBs hovedalternativ for befolkningsframskriving i 2050 (referanse MMM). I tillegg er det forutsatt en høyere pensjonsalder i 2050 enn i dagens situasjon. Dette vil bidra til å gi en høyere andel sysselsatte enn i dagens

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

situasjon, noe som igjen gir relativt større etterspørsel i rush. I tillegg er det forutsatt at nullvekstmål nås gjennom bilrestriksjoner, noe som også vil medføre at en relativt høyere andel av private reiser må gjennomføres med kollektivtransport i referansesituasjonen, enn i dagens situasjon. Forutsetningene er grundigere beskrevet i kapittel 3.

Kapasitetsvurderinger i referansesituasjonen

I kapittel 4 analyseres T-banens kapasitet i referansesituasjonen. Analysene viser til tross for en estimert økning i reisende med 37 prosent vil de kapasitetsøkende tiltakene i stor grad veie opp for økningen. Og at det ikke vil bli en særlig forverring i verken punktlighet eller komfort målt mot dagens situasjon dersom vi ser på sentrale indikatorer som stasjonsoppholdstid og trengsel over 2 stående/kvm.

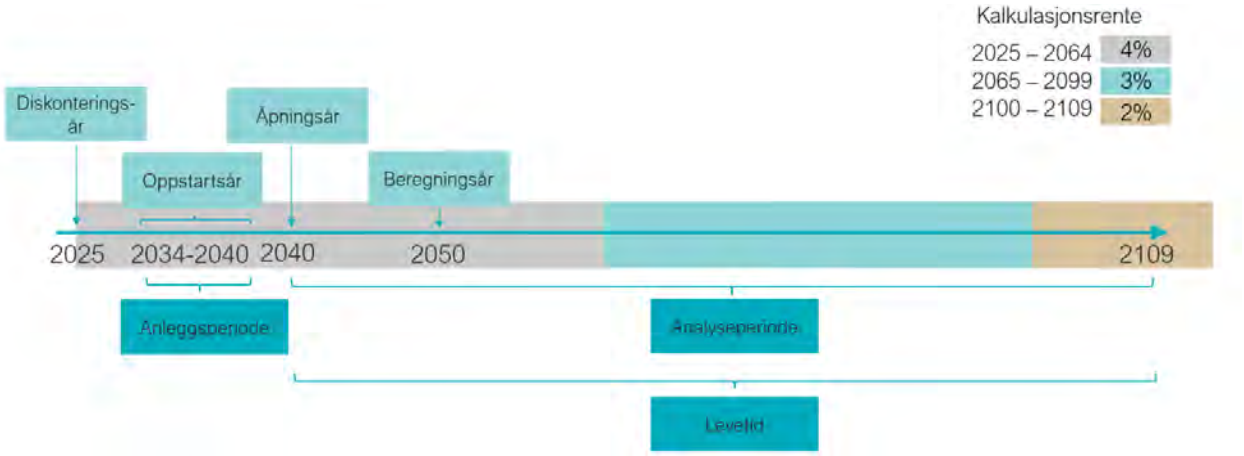
Dette innebærer at referansesituasjonen i 2050 vurderes som krevende, men håndterbar, og at den ikke fremstår dramatisk forverret målt mot dagens situasjon.

7.3.2 Metode for nyttekostnadsanalyse

Nytte-kostnadsanalysen er utarbeidet i henhold til krav beskrevet i Finansdepartementets rundskriv R-109/21, anbefalingene i Direktoratet for økonomistyring (DFØ) sin sektorovergripende veileder og anbefalingene i NOU 2012:16. Innenfor rammene av R-109/21 er det utarbeidet flere sektorspesifikke veiledere som gir mer konkretiserte operasjonaliseringer av viktige elementer i den enkelte sektor. Den mest nærliggende sektorspesifikke veileder er «Veileder i samfunnsøkonomiske analyser i jernbanesektoren» utgitt av Jernbanedirektoratet i 2024. Det henvises til denne veilederen der det er gjort sektorspesifikke vurderinger som går ut over veiledningen i DFØs generelle veileder.

Sentrale prosjekttidspunkt

Et tiltaks virkninger oppstår på ulike tidspunkt. Hvilket tidspunkt virkninger forutsettes å oppstå er viktig når man skal beregne den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av et tiltak. Dette kapittelet gir oversikt over hvilke sentrale prosjekttidspunkt som er forutsatt for denne analysen.



Figur 7.3: Beregningsforutsetningene i analysen. Oppstartsåret er ulikt for ulike alternativ og er derfor utrykt som et intervall.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Åpningsåret er satt til 2040 for alle alternativene. Det er ikke identifisert et behovsutløsende år eller andre kriterier som tilsier et spesifikt åpningstidspunkt. Valget om åpningsår 2040 er derfor gjort av pragmatiske hensyn, og i samråd med Ruter og Sporveien.

Året 2040 er også brukt i tidligere utredninger om ny sentrumstunnel, og videreføring av denne forutsetningen styrker sammenlignbarheten på tvers av utredningene. Et felles åpningsår for alle alternativene gir resultater som er sammenlignbare.

Oppstartsåret er året da byggekostnaden begynner å løpe. De ulike alternativene har ulikt omfang. Vi har forutsatt anleggsperioden for de ulike alternativene basert på overordnede vurderinger av størrelsen på byggeprosjektet.

Levetiden skal reflektere den perioden tiltaket som analyseres faktisk vil være i bruk eller yte en samfunnstjeneste. Tiltakets levetid har stor betydning for beregnet lønnsomhet og er dermed en viktig forutsetning for nytte-kostnadsanalysen. For jernbane har den historiske levetiden, i gjennomsnitt, vært godt over 75 år [32]. Hoveddelen av investeringskostnaden i jernbaneprosjekter er knyttet til underbygning og tunnel. Sporveiens levetidsbetraktninger for underbygning og tunnel er på 70 år. Det forutsettes derfor at tiltakene i denne analysen vil ha en levetid på 70 år, men at det vil kreve reinvesteringer i komponentene med kortere levetid.

Analyseperiode vil si den tidsperioden nytte- og kostnadsvirkningene vurderes i detalj. Analyseperioden settes lik levetiden på 70 år. Ettersom analyseperioden er satt lik alternativenes levetid beregnes alle virkninger i detalj for hele levetiden og det er ingen resterende levetid å beregne **restverdi** for.

Aktører og virkninger

Påvirkede aktører er de aktørene som får en virkning av at prosjektet blir gjennomført. Nyttekostnadsanalyser av samferdselsprosjekter beregner virkninger for disse fire hovedgruppene: trafikanter, operatører, det offentlige og samfunnet for øvrig. Virkningene som analyseres innen hver aktørgruppe, oppsummeres i tabell 7.5.

Tabell 7.5: Aktører og virkninger som er analysert i nytte-kostnadsanalysen

Aktør	Virkning
Trafikanter	Trafikanter omfatter både T-banetrafikanter og trafikanter på andre transportmidler som påvirkes av alternativet. Persontransporten påvirkes gjennom endringer i reisetid, ventetid, tilbringertid, billettpriser, bompenger, køkostnader og trengsel.
Operatører	Konsekvensene for operatører, dvs. selskaper som driver T-bane, tog- og busstrafikken og bompengeselskapene, anslås gjennom de bedriftsøkonomiske effektene for selskap som trafikkerer T-banen og busselskaper og bompengeselskapene som påvirkes av tiltaket. Operatørnytten deles inn i fem hoveddeler: • Billettinntekter for T-bane og buss • Inntekter for bompengeselskapene • Driftskostnader for T-bane og buss • Kapitalkostnader for T-bane og buss • Offentlig kjøp fra det offentlige
Det offentlige	Nytte og kostnader for offentlige organer består av tre elementer: • Investeringskostnader • Reinvesteringskostnader • Offentlig kjøp av operatørtjenester

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Aktør	Virkning
Samfunnet for øvrig	Samfunnet for øvrig omfatter alle som ikke inngår i de øvrige gruppene. I dette utredningen er det kun skattefinansieringskostnad som er tallfestet[1]. Skattefinansieringskostnaden er den marginale kostnaden ved å hente inn én ekstra krone i skatt som følge av effektivitetstapet skattekilen påfører samfunnet.

7.3.3 Trafikantnytte

Trafikantnytte er den samlede gevinsten reisende får når et tiltak gjør reisen deres bedre, uttrykt i kroner. Trafikantnytte er beregnet ved å legge sammen nytte fra to ulike modeller: RTM23+ og Trenklin. RTM23+ beregner nytte fra spart reisetid og kostnad, mens Trenklin benyttes for å beregne nytten fra redusert trengsel på T-banen.

Resultatene fra transportmodellene viser netto endring innen de ulike reisekostnadene for hele modellområdet, for både kollektiv- og bilreiser.

Tabell 7.6: Trafikantnytte i beregningsåret 2050, sum kollektivtransport og bil og trafikantnytte summert og neddiskontert over 70 års levetid (nåverdi). Resultat oppgitt i MNOK, 2025-kroner, avrundet til nærmeste ti-million.

MNOK, 2025-kroner	1C Avlaste med buss	2D 40 avg/t gjennom sentrum	2E Ingen bane CBP-Sinsen	2F Vendeanlegg Ullevål stadion	3A Volvatsvingen til Grorudbanen	4B Ensjøsvingen til Grorudbanen	5A Volvat- og Ensjøsvingen	6A Ny sentrums-tunnel
Trafikantnytte, i 2050	60	170	200	120	200	100	260	570
Trafikantnytte, nåverdi	1 100	3 030	3 510	2 110	3 510	1 740	4 690	10 080

Trafikantnytte for reiser med kollektivtransport

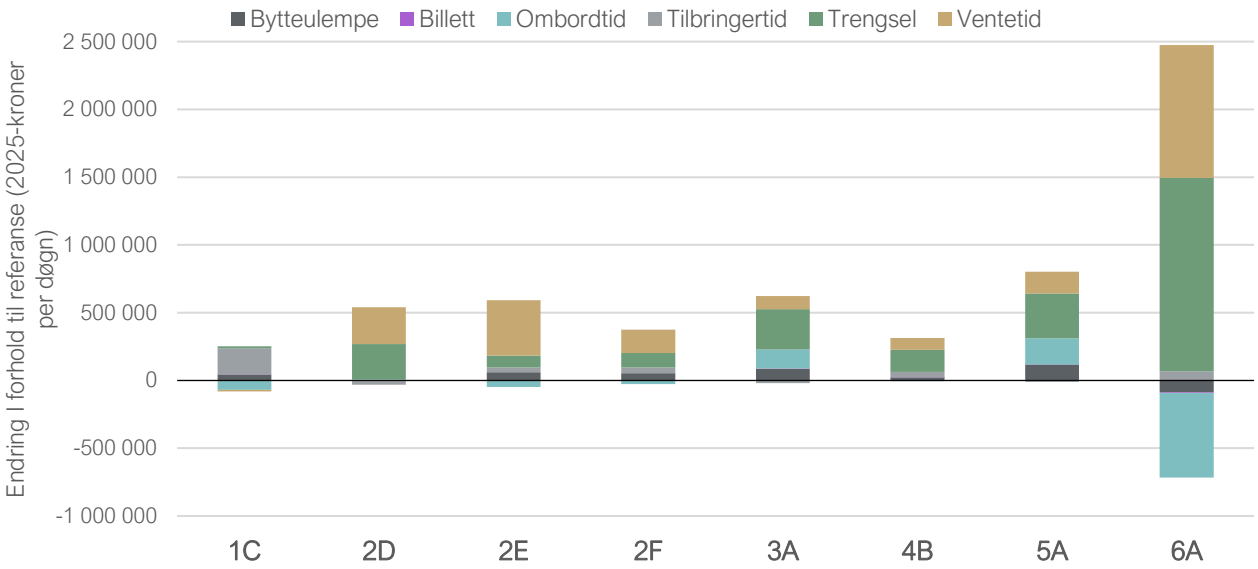
Trafikantnytten for kollektivtransport beregnes basert på endringer i de generaliserte reisekostnadene i RTM23+: ombordtid, ventetid, tilbringertid[2], bytteulempe og billettkostnader[3]. I tillegg supplerer vi beregningene fra transportmodellen med beregninger av trengselskostnad. Antall passasjerer påvirker komfort om bord: hvor mange som får sitteplass, hvor mange som må stå, og hvor lenge, og hvor trangt det vil være om bord påvirker passasjerers trengsel og reisens komfort. Endringer per virkedøgn i komponentene som inngår i generaliserte reisekostnader er vist i figur 7.4.

[1] I samfunnsøkonomiske analyser av samferdselstiltak er det ofte vanlig at «samfunnet for øvrig» også omfatter andre kostnader, blant annet ulykkes-, støy- og miljøkostnader. Endringer i disse kostnadene kommer derimot hovedsakelig fra endringer i biltrafikk. De analyserte alternativene gir små endringer i biltrafikken og dermed også små endringer i disse kostnadene, sammenlignet med referansealternativet. Virkningene er derfor ikke tallfestet, ettersom dette er en tid- og ressurskrevende øvelse og som i dette tilfellet gir lite merverdi til beslutningsgrunnlaget. Utslipp i anleggsfasen er heller ikke tallfestet. Ettersom usikkerhet knyttet til hvordan anleggsarbeidene vil bli gjennomført for de tiltakene er så stor, er det ikke grunnlag for å gjøre beregninger av utslippet i anleggsfasen per nå. Som en tommelfingerregel vil utslippet i anleggsfasen korrelere positivt med omfanget av tiltaket. I denne analysen vil ikke utslipp i anleggsfasen være utslagsgivende for hvordan alternativene er rangert.

[2] Reisetiden som brukes til og fra holdeplass/stasjon

[3] Det er ikke forutsatt endringer i billettpris mellom referanse og tiltaksalternativene. Transportmodellene fanger likevel opp mindre endringer som følge av at et endret tilbud kan gi nye reisemønstre (f.eks. annen soneinndeling på reisen eller bytte mellom buss/T-bane og tog), som gjør at noen passasjerer får en liten endring i faktisk billettkostnad. Som vist i Figur 7.4 er denne effekten liten i alle alternativene.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf



Figur 7.4: Fordeling av komponentene i trafikantnytten per virkedøgn i 2050. De positive verdier viser hvor mye den komponenten bidrar til økt nytte, for eksempel i forbindelse med redusert ventetid. De negative viser hva som bidrar negativt til trafikantnytten og som isolert sett reduserer den. For flere tiltak (1C, 2E, 2F og 6A) er dette for eksempel økt ombordtid.

For alternativene kategorisert som «mindre investeringer», alt. 2D, 2E og 2F, er det redusert ventetid som bidrar til den største økningen i trafikantnytte. I 2D vil det også redusert trengsel være en viktig del. De resterende komponentene endres i liten grad i forhold til referanse.

For investeringsalternativene Volvatsving, Ensjøsving og ny sentrumstunnel er det redusert trengsel som gir den største forbedringen i alle alternativene. I alternativene med Volvatsving, alt. 3A og 5A, vil det også være en betydelig reduksjon i ombordtid og ventetid. Med svingene får passasjerer på to eller tre grenbaner økt frekvens, mens en sentrumstunnel gir frekvensøkning på samtlige grenbaner.

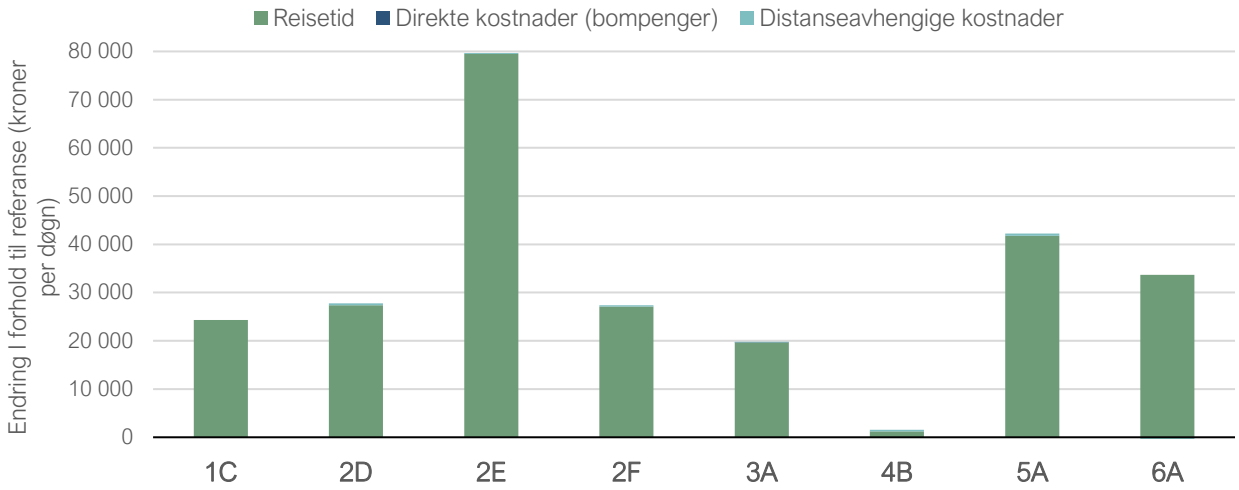
I 6A ny sentrumstunnel er reduksjon i trengsel en stor driver av trafikantnytte. Som vist i figur 7.1 vil trengselen reduseres både på de avgangene som er ansett som problematiske, det vil si over 2 stående/kvm, og med ståtid over 15 min, men også på avgangene der det ikke anses som problematisk. Hovedvirkningen kommer fra grenbanene som får 10 avg. i timen, og dermed går nivået av trengsel ned også her. Dette gir økt trafikantnytte. I tillegg reduseres ventetiden. For grenbanene vil intervallene mellom tog gå fra 7,5 minutter i gjennomsnitt, til 6 minutter i gjennomsnitt dersom man øker avgangene fra 8 til 10 i timen. I alternativet med ny sentrumstunnel, 6A, vil ombordtiden øke noe. Det skyldes at det er flere som benytter buss og trikk i indre by.

Den største komponenten i 1C er reduksjonen i tilbringertid. Dette kommer av at tiltaket øker busstilbudet på flere strekninger med høy etterspørsel. Den økte hyppigheten vil medføre at noen passasjerer som før tok trikk, tog eller T-bane nå tar buss. Ettersom en busslinje vanligvis har flere stopp på kortere avstand enn blant annet T-bane, vil det være flere passasjerer med kortere vei til kollektivtransport i dette tilfellet. Et annet aspekt ved redusert tilbringertid er at folk som regel benytter gange eller sykkel til å komme seg til kollektivtransport. Dersom denne tiden reduseres, vil dette også redusere tiden folk bruker på å sykle eller gå. Det kan altså medføre en ugunstig effekt helsemessig selv om det gir en tidsgevinst. Det er ikke analysert hvordan alternativene påvirker gange og sykkel.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Trafikantnytte for bilreiser

Tiltakene vil også gi noen mindre virkninger for biltrafikantene. Virkningene vil være knyttet til endring i reisetid, bompengeutgifter eller distanseavhengige kostnader. Figur 7.5 viser endring i trafikantnytte for bilreiser per virkedøgn i 2050.



Figur 7.5: Endringer i komponentene som inngår i trafikantnytte for bilistene, oppgitt per NVDT for beregningsåret 2050

Alle alternativene vil gi en liten reduksjon i biltrafikk og dermed gi bilistene en tidsgevinst som følge av mindre trengsel på veiene og dermed mindre køkjøring. Virkningene for bompenger og distanse er svært små og kommer av endringer i reisemønster. Generelt sett er trafikantnytte for bilreiser betydelig mindre enn for kollektivreiser.

Fordeling av trafikantnytte

Selv om alle alternativene gir positiv trafikantnytte totalt sett, kan enkelte alternativer påvirke noen grupper trafikanter i negativ forstand. I dette kapittelet beskrives det hvordan trafikantnytten fordeler seg mellom ulike grupper i samfunnet. Dette vil særlig være tilfelle i de alternativene der deler av et tilbud nedskaleres eller fjernes for noen grupper. Disse gruppene vil trolig i stor grad være geografisk betinget og henge sammen med hvor trafikanten bor og transportmønstre. Vurderingene i dette kapittelet er gjort overordnet basert på endringer i reisemønstre og trafikkstrømmene fra transportmodellberegningene.

For tiltaksalternativene 1C, 2D, 2E og 6A er det identifisert negative virkninger for enkelte grupper, se tabell 7.7. Alle alternativene har positiv trafikantnytte totalt sett, men det vil likevel trolig være en vesentlig del som vil få et svekket tilbud eller andre negative virkninger fra tiltaket. I disse alternativene kan den negative virkningen reduseres ved å innføre kompenserende tiltak. Det vil sannsynligvis føre til merkostnad.

Tabell 7.7: Fordeling av trafikantnytte

Alternativ	Fordeling av trafikantnytte
1C Avlaste med buss	Alternativet fører til at noen reisende velger buss fremfor T-bane, noe som gir marginalt bedre komfort for de gjenværende T-banepassasjerene. Det bidrar også til bedre forbindelser mellom Hovinbyen og tett befolkede områder i indre by (Grünerløkka, St. Hanshaugen, Sagene).
	Flere busser i bybildet kan gi noen negative effekter i indre by, særlig hvis dette kan være en hindring for utvikling av gang- og sykkelnett. I tillegg kan økt busstilbud kan føre til større belastning av støy og lokal forurensning. Samtidig er denne effekten fra buss betydelig mindre enn om økningen i reisende ble gjennomført med bil.

Alternativ	Fordeling av trafikantnytte
2D 40 avg./t gjennom sentrum	Flere avganger mellom Grorudbanen og sentrum gir en økning i komfort for eksisterende T-banereiser og fører til flere kollektivreiser.
	Alternativet føre til at deler av sentrumstunnelen (Stortinget – Tøyen) trafikkeres med 40 avganger per time. Høyere frekvens i tunnelen fører til økt sårbarhet og reduserte marginer. For de resterende T-banereisende, som ikke benytter Grorudbanen, kan dette føre til en kostnad knyttet til økt risiko for redusert punktlighet.
2E Ingen bane CBP-Sinsen	Alternativet prioriterer Grorudbanen, som i referansesituasjonen opplever trengsel, fremfor de østlige delene av Ringen. Dette gir en økning i antall reiser langs Grorudbanen, både mot sentrum og mot Ringen, noe som forbedrer komforten og reduserer reisetiden for mange passasjerer. Alternativet fører også til færre busspassasjerer langs de østlige delene av Ring 3, hvor dagens tilbudskvalitet er lav på grunn av framkommelighetsutfordringer.
	Å fjerne T-baneforbindelsen mellom Sinsen og Carl Berners plass vil gi et dårligere tilbud for dagens reisende på denne strekningen, samt for de som reiser mellom de østlige delene av Ringen og de sørlige delene av Hovinbyen (Ensjø, Helsfyr). Dette er imidlertid en strekning med lav etterspørsel, og det finnes alternative reisemuligheter med både buss og trikk. Reisende fra Løren til indre øst (Carl Berners plass–Stortinget) mister omstigningsmulighet på Sinsen, men de får en dobling i frekvens mot Ringen, Grorudbanen og indre vest. Dette kan muligens kompenseres noe ved å reise til Økern og bytte, men dette er trolig et mer krevende bytte, ettersom Økern ikke har midtplattform.
2F Vendeanlegg Ullevål stadion	Alternativet gir redusert reisetid (frekvensøkning) for de som reiser mellom Grorudbanen, Ringen og vestlige deler av sentrum. Dette vil også føre til en avlasting (bedre komfort) for de som reiser fra Grorudbanen til østlige deler av sentrum. Alternativet vil også redusere busspassasjerer langs østlige deler Ring 3, der tilbudskvalitet er lav på grunn av fremkommelighetsutfordringer.
	Det er ikke identifisert noen grupper som vil få et vesentlig redusert tilbud.
3A Volvatsvingen til Grorudbanen	Alternativet fører til en økt komfort for reisende til og fra Grorudbanen. Økt frekvens mot Ringen gir mindre ventetid og avlaste linjer som kjører til sentrum. Alternativet vil også redusere busspassasjerer langs hele Ring 3, der tilbudskvalitet er lav på grunn av fremkommelighetsutfordringer.
	Det er ikke identifisert noen grupper som vil få et vesentlig redusert tilbud.
4B Ensjøsvingen til Grorudbanen	Alternativet gir noe bedre komfort og flere reisemuligheter for reisende til og fra Hovinbyen, særlig for dem som bruker Grorudbanen og Furusetbanen. Passasjerer fra Østensjøbanen og Lambertseterbanen får også en mer direkte reisevei til Økern ved å bytte på Helsfyr.
	Det er ikke identifisert noen grupper som vil få et vesentlig redusert tilbud.
5A Volvatsvingen og Ensjøsvingen	Alternativet fører til en økt komfort for reisende til og fra Grorudbanen. Økt frekvens mot Ringen gir mindre ventetid og avlaste linjer som kjører til sentrum. Alternativet gir bedre reisemuligheter for de som reiser til og fra Hovinbyen. Alternativet vil også redusere busspassasjerer langs hele Ring 3, der tilbudskvalitet er lav på grunn av fremkommelighetsutfordringer.
	Det er ikke identifisert noen grupper som vil få et vesentlig redusert tilbud.
6A Ny sentrums-tunnel	Alternativet fører til en liten reduksjon i ventetid på alle grenbaner. Det gir en stor kapasitetsøkning der de fleste får sitteplass. I tillegg vil det komme to nye T-banestasjoner i indre by som vil bidra til bedre kollektivtilbud i indre by.
	Selv om økt frekvens på alle grenbaner bidrar til noe høyere passasjertall der, fører løsningen med to separate tunneler i sentrum til en betydelig reduksjon i korte T-banereiser på strekningen Helsfyr/Carl Berners plass og Majorstuen. Ny sentrumstunnel vil medføre at noen av dagens direkteforbindelser fjernes. Blant annet vil kun halvparten av avgangene stoppe på Nationaltheatret og kun halvparten stoppe på Jernbanetorget. Dette vil trolig medføre at flere reisende får et svekket tilbud som følge av tap av direkteforbindelser. Det gir et økt markedsgrunnlag for buss og trikk i sentrum og mellom Helsfyr og sentrum.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

7.3.4 Investering og reinvestering i T-banenettet

De fleste alternativene vil kreve investering i flere av infrastrukturtiltakene beskrevet i kapittel 6.4. Det vil også være behov for investering i økt basekapasitet i flere av alternativene. Investeringskostnaden til base er i nytte-kostnadsanalysen inkludert som en del av kapitalkostnader, se beskrivelse i kapittel 7.3.5.

Alternativ 1C (avlaste med buss) er det eneste alternativet som ikke krever investeringer i T-banenettet ettersom alternativet kun benytter seg av allerede eksisterende infrastruktur. De ekstra bussavgangene vil kjøre på veier som er allerede i dag trafikkerer med høyfrekvente busslinjer. I følsomhetsberegningene av investeringskostnadene i vedlegg C i utredningens vedleggsrapport [25], er det analysert et scenario hvor alternativet har en investeringskostnad knyttet til seg likevel som på nåværende tidspunkt ikke er identifisert.

I **Alternativ 2D og 2E** vil det være behov for tilrettelegging for vending på Veitvet slik at enkelte T-banelinjer kan terminere og starte sine ruter der. Dette gir ekstra kapasitet på de stasjonene med flest passasjerer, samtidig som det reduserer driftskostnader ved at tog ikke må kjøres helt ut til Vestli. Å føre flere linjer til Vestli vil uansett kreve investeringer knyttet til økt vendekapasitet. Siden markedsgrunnlaget nordøst for Veitvet er lavere, og en mulig utbygging av vendeanlegget på Vestli vurderes som en betydelig kostnad, er det valgt å utnytte det eksisterende vendesporet på Veitvet. Det driftsmessige tiltaket reduserer også behovet for vognmateriell og gir lavere distanseavhengige kostnader. Det anslås en investeringskostnad på 50 MNOK 2025-kroner for å kunne tilrettelegge for regulær vending på Veitvet. Estimatet er gjort av Sporveien.

Alternativ 2F innebærer et nytt vendeanlegg mellom Ullevål stadion og Forskningsparken som muliggjør at T-banelinjer kan vende i stedet for å kjøre via sentrum eller hele Ringen. Det er estimert en investeringskostnad på 385 MNOK 2025-kroner for å bygge vendeanlegget på Ullevål. Estimatet er gjort av Sporveien.

Alternativ 3A innebærer utbygging av Volvatsvingen. Volvatsvingen ble i 2019 beregnet til koste 1,5 mrd. basert på grove anslag gjort av Sporveien. Beløpet er oppjustert i tråd med vegindeksen for å hensynta prisstigningen frem til og med 2025. Det gir en estimert investeringskostnad på 1 892 MNOK 2025-kroner. I tillegg kommer investeringskostnaden for vending på Veitvet på 50 MNOK 2025-kroner på tilsvarende måte som i alternativ 2D og 2E.

Alternativ 4B innebærer utbygging av Ensjøsvingen. Investeringskostnad er ikke beregnet, men Sporveien anslår en kostnad tilsvarende Volvatsvingen, basert på tidligere erfaringer og med risikopåslag. Det vil si en estimert investeringskostnad på 1 892 MNOK 2025-kroner. I tillegg kommer investeringskostnaden for vending på Veitvet på 50 MNOK 2025-kroner.

Alternativ 5A vil kreve den samlede investeringen fra alternativ 3A Volvatsvingen og 4B Ensjøsvingen og tilrettelegging for vending på Veitvet, tilsvarende 3 833 MNOK 2025-kroner.

Alternativ 6A innebærer utbygging av ny sentrumstunnel, samt ny Majorstuen stasjon. Kostnadsanslag for sentrumstunnelen er oppdatert forbindelse med rapport om traséoptimalisering [33]. Den forventede prosjektkostnaden for det optimaliserte traséalternativet er 17,1 mrd. 2021-kroner, tilsvarende 20,5 mrd. 2025 kroner. Ny Majorstuen stasjon er estimert til 8,4 mrd. 2025-kroner. I sum er den samlede investeringskostnaden estimert til 28 887 MNOK 2025-kroner.

Reinvestering: tiltakene i alternativene er antatt å ha en lang levetid. Særlig underbygning og tunnel er antatt å ha en levetid på 70 år. Dette er hoveddelen av investeringskostnaden. Det antas at underbygningen og tunnel utgjør 70% av investeringskostnadene. De resterende 30% av de opprinnelige investeringskostnadene antas å være til komponenter med vesentlig lavere levetid enn 70 år. Dette innebærer blant annet overbygg, stasjoner, KL-anlegg, lavspenning og signalanlegg. Som en forenkling i

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

analysene er det antatt at for hvert tiltak vil være behov for reinvesteringer på 30% av investeringskostnaden hvert 25. år. Intervallet på 25 år er satt basert på en gjennomsnittlig betraktning rundt levetiden på komponentene som inngår i et generelt T-baneprosjekt. Det vil være flere elementer med en kortere levetid, mens andre kostnadsdrivende elementer vil ha lenger levetid.

Tabell 7.8 viser oversikt over investering og reinvestering i T-banenettet i de ulike alternativene. Ettersom prosjektene er i en tidlig fase, er det også naturligvis en stor usikkerhet knyttet til de forventede investeringskostnadene. I vedlegg C i utrednings vedleggsrapport [25], er det gjennomført følsomhetsberegning hvor investeringskostnaden reduseres med 20 % og hvor den økes med 50 %.

Tabell 7.8: Investerings- og reinvesteringskostnad per alternativ, målt som endring fra referanse, oppgitt i MNOK 2025-kroner (total, forventningsverdi) og nåverdi. Tallene viser økning i kostnad fra referansesituasjonen.

MNOK, 2025-kroner	**Ref.**	**1C** Avlaste med buss	**2D** 40 avg/t gjennom sentrum	**2E** Ingen bane CBP-Sinsen	**2F** Vendeanlegg Ullevål stadion	**3A** Volvatsvingen til Grorudbanen	**4B** Ensjøsvingen til Grorudbanen	**5A** Volvat- og Ensjøsvingen	**6A** Ny sentrums-tunnel
Behov for investering	-	-	Vendeanlegg Veitvet	Vendeanlegg Veitvet	Vendeanlegg Ullevål st.	Volvatsvingen Vendeanlegg Veitvet	Ensjøsvingen Vendeanlegg Veitvet	Volvatsvingen Ensjøsvingen Vendeanlegg Veitvet	Ny sentrumstunnel Ny Majorstuen stasjon Vendeanlegg Veitvet
Investerings-kostnad	0	0	50	50	385	1 942	1 942	3 833	28 887
Investerings-kostnad, nåverdi	0	0	29	29	222	1 167	1 167	2 303	18 441
Reinvesterings-kostnad	0*	0*	30	30	231	1 165	1 165	2 300	17 332
Reinvesterings-kostnad, nåverdi	0*	0*	5	5	37	186	186	368	2 774

** Det presiseres analysen ser på behovet for endring i investering og reinvestering utover referansesituasjonen. Det vil være behov for betydelig levetidsforlengende reinvesteringer i dagens infrastruktur i referansesituasjonen slik omtalt i kapittel 2.8. Disse investeringene vil derimot være like i alle alternativene og fremgår ikke i den overstående tabellen.*

7.3.5 Endring i inntekter og kostnader for kollektivoperatører

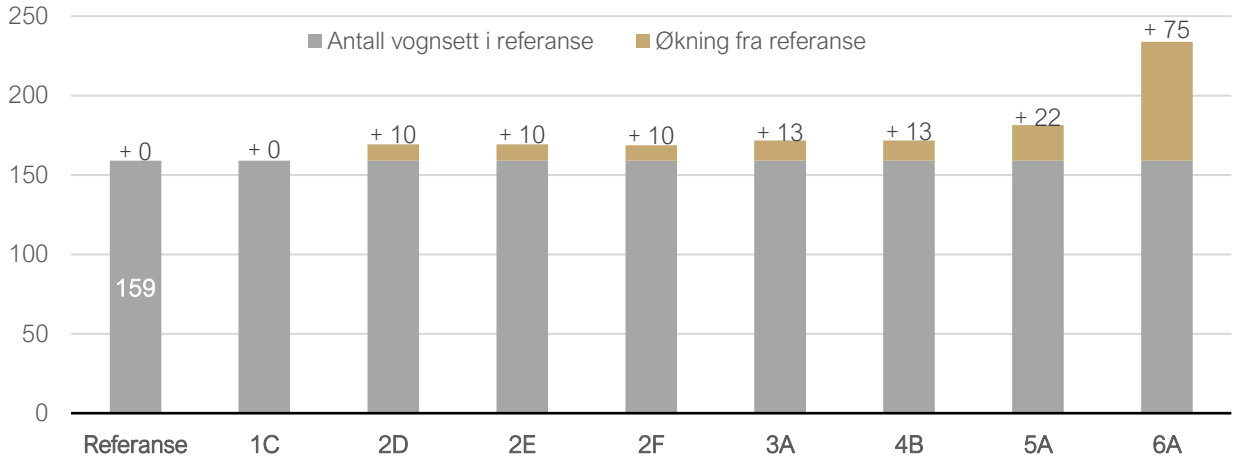
For kollektivoperatørene er de viktigste bedriftsøkonomiske virkningene beregnet og tallfestet for hvert alternativ. Dette innebærer endring i billettinntekt, driftskostnad og kapitalkostnad.

Kapitalkostnader, vogn- og basebehov

Vognbehovene øker i alle alternativene som følge av at tilbudet øker, bortsett fra i alternativ 1C. En økning i vognbehov vil utløse behov for en utvidelse av dagens baser eller nye baser.

Figur 7.6 viser vognbehov for de forskjellige alternativer. De fleste alternativer ligger på et vognbehov rundt 10-13 vognsett over de 159 vognsett i referanse. Det tilsvarer ca. åtte prosent økning sammenliknet med referanse. Alternativ 5A vil kreve 22 nye vognsett, mens ny sentrumstunnel vil kreve ca. 75 nye vognsett, som er nesten 50 prosent økning sammenliknet med referanse hvor det totale behovet er 159 vognsett.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf



Figur 7.6: Vognbehov for hvert alternativ og endring mot referanse. Vognbehov er inkl. reservevogner. Et T-banetogsett består av tre vogner. Tallene viser behovet for antall trevognsett, altså behov for antall nye T-banetogsett.

Kapitalkostnadene er kostnader knyttet til rullende materiell og tilhørende basebehov (depoter, verkstedbygninger og ladeinfrastruktur). Kapitalkostnaden er en årlig kostnad i form av vognleie. Vognleien dekker vedlikehold, oppgraderinger og sparing til nytt materiell. For basebehov vil det i realiteten være noen vippepunkter som utløser større investeringer i form av at det må investeres i en ny base. I nytte-kostnadsanalysen er vippepunkter for behov for investering i base ikke hensyntatt, men behandles som kostnad proporsjonal med vognbehovet og inkludert i vognleie (se kapittel 6.4.7 for en beskrivelse av basebehov).

Tabell 7.9: Endring i kapitalkostnad i beregningsår 2050 og summert og neddiskontert over 70 års levetid (nåverdi), oppgitt i MNOK 2025-kroner. Tallene viser økning i kostnad fra referansesituasjonen.

MNOK, 2025-kroner	**1C** Avlaste med buss	**2D** 40 avg/t gjennom sentrum	**2E** Ingen bane CBP-Sinsen	**2F** Vendeanlegg Ullevål stadion	**3A** Volvatsvingen til Grorudbanen	**4B** Ensjøsvingen til Grorudbanen	**5A** Volvat- og Ensjøsvingen	**6A** Ny sentrums-tunnel
Kapitalkostnad, i 2050	27	62	62	58	76	76	133	446
Kapitalkostnad, nåverdi	390	890	890	830	1 090	1 090	1 920	6 410

Driftskostnader

Driftskostnadene er kostnader forbundet med faste kostnader, timeavhengige kostnad[4], kilometeravhengige kostnader og løpende vedlikehold av infrastruktur. Kostnadene vil avhenge av T-banetilbudet. Til beregningene av driftskostnad er det benyttet RTM23+ for å fastslå endringene. Resultatene er kryssjekket mot Sporveiens og Ruters egne oversikt over kostnader og vi finner at kostnadene som ligger i

[4] Deler av driftskostnadene er timeavhengige kostnader, for eksempel i forbindelse med T-banepersonell og lønnskostnader forbundet med dette. Lønnskostnader har en forventet prisvekst som er høyere enn den generelle prisveksten og skal realprisjusteres i samfunnsøkonomiske analyser. Sporveiens oversikt over driftskostnader er på et aggregert nivå og gir ikke innblikk i hvor stor del av driftskostnaden som er timeavhengige kostnader. Det er derfor ikke gjort noen realprisjustering av de timeavhengige kostnadene i driftskostnaden. Realprisjusteringen ville økt nåverdien av driftskostnaden og gitt alle alternativene er økt driftskostnad.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

kollektivmodulen i RTM23+ er lavere enn det Sporveiens og Ruters egne tall over forventede driftskostnader. Det er derfor gjort en vesentlig oppjustering for å ta høyde for dette.

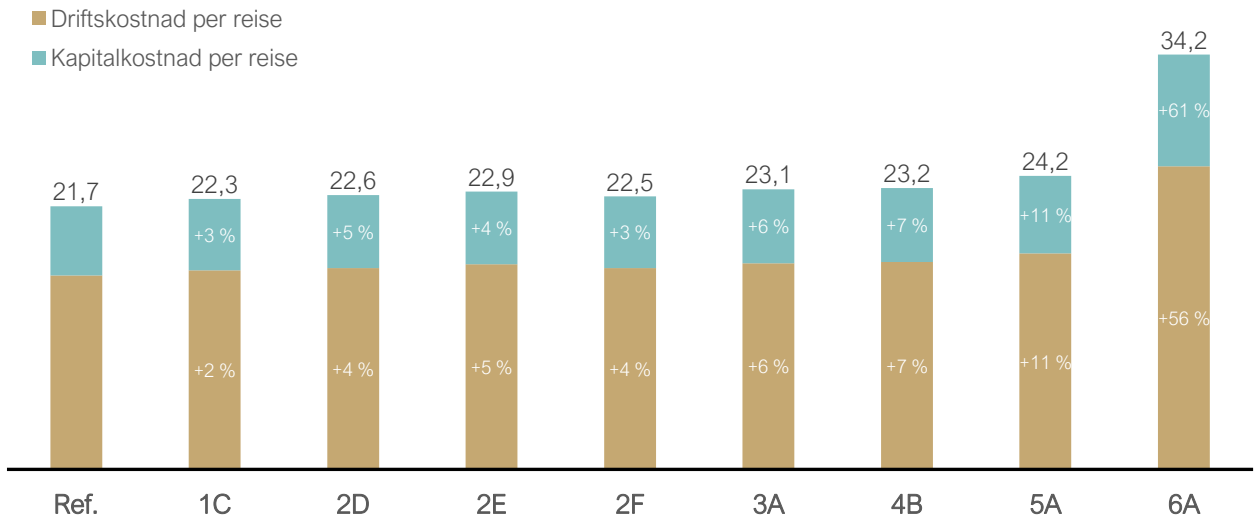
Endringene i driftskostnad øker betydelig i alle alternativene, jf. tabell 7.10. Denne virkningen kommer i hovedsak av at tilbudet økes i alle alternativene. Tilbudet økes ved å kjøre flere T-baneavganger (busser i alternativ 1C).

Tabell 7.10: Endring i driftskostnader i beregningsår 2050 og summert og neddiskontert over 70 års levetid (nåverdi), oppgitt i MNOK 2025-kroner. Tallene viser økning i kostnad fra referansesituasjonen.

MNOK, 2025-kroner	**1C** Avlaste med buss	**2D** 40 avg/t gjennom sentrum	**2E** Ingen bane CBP-Sinsen	**2F** Vendeanlegg Ullevål stadion	**3A** Volvatsvingen til Grorudbanen	**4B** Ensjøsvingen til Grorudbanen	**5A** Volvat- og Ensjøsvingen	**6A** Ny sentrums-tunnel
Driftskostnad, i 2050	53	132	200	173	225	207	369	1 120
Driftskostnad, nåverdi	770	1 900	2 880	2 490	3 230	2 970	5 300	16 100

Drifts- og kapitalkostnader per T-banereisende

Alle alternativene blir mindre kostnadseffektive i den grad at kostnadene av å drifte det nye tilbudet er større enn den relative endringen i passasjerer, jf. figur 7.7. Kostnadsøkningen gjelder per reisende. Det vil si at det påvirker også kostnaden av å frakte referansereisende og ikke bare økte kostnader av nye reiser.



Figur 7.7: Drifts- og kapitalkostnader per reise og endring i prosent fra referanse

For alle alternativene, med unntak av 6A (ny sentrumstunnel), er kostnaden per reise noe høyere enn i referansen, mellom 5-10 prosent høyere. For ny sentrumstunnel er kostnaden per reiser nesten 60 prosent høyere enn i referansen, som tilsvarer en tilleggskostnad på ca. 13 kroner per reise målt mot referanse.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Endring i billettinntekter

Det er forventet en liten overgang fra bil til T-bane i alle alternativene målt mot referansesituasjonen. Forbedring i T-banetilbudet og/eller busstilbudet gir økte markedsinntekter som følge av økte billettinntekter fra overført og nyskapt trafikk på T-bane og buss, jf. tabell 7.11. Det forutsettes ingen endring i billettpris og billettsystem målt mot referansealternativet.

Tabell 7.11: Endring i billettinntekt for beregningsåret 2050 og summert og neddiskontert over 70 år (nåverdi). Alle alternativene gir økte billettinntekter som følge av flere reisende på kollektivtransport enn i referansesituasjonen og dermed flere som kjøper billett.

MNOK, 2025-kroner	**1C** Avlaste med buss	**2D** 40 avg/t gjennom sentrum	**2E** Ingen bane CBP-Sinsen	**2F** Vendeanlegg Ullevål stadion	**3A** Volvatsvingen til Grorudbanen	**4B** Ensjøsvingen til Grorudbanen	**5A** Volvat- og Ensjøsvingen	**6A** Ny sentrums-tunnel
Billettinntekter, i 2050	17	21	50	32	29	13	36	27
Billettinntekter, nåverdi	250	310	730	470	420	190	520	390

Figur 7.8: Illustrasjon av nye Majorstuen stasjon med nye gangforbindelser. Oppgraderingen av Majorstuen stasjon er et viktig tiltak som inngår i referansesituasjonen. Illustrasjon: Team Major

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

7.3.6 Resultat nytte-kostnadsanalyse

I en nytte-kostnadsanalyse tallfestes alle positive og negative virkinger av et tiltak i kroner så langt det lar seg gjøre ut fra et hovedprinsipp om at en konsekvens er verdt det befolkningen til sammen er villig til å betale for å oppnå den (betalingsvillighetsprinsippet). Dersom betalingsvilligheten for alle tiltakets nyttevirkninger er større enn summen av kostnadene, defineres tiltaket som samfunnsøkonomisk lønnsomt. I dette kapittelet oppsummeres resultatene fra nytte-kostnadsanalysen. Resultatene er oppgitt som endring fra referanse.

Tabell 7.12: Resultat fra nytte-kostnadsanalysen, oppgitt i MNOK 2025-kroner, avrundet

MNOK, 2025-kroner	**Ref.**	**1C** Avlaste med buss	**2D** 40 avg/t gjennom sentrum	**2E** Ingen bane CBP-Sinsen	**2F** Vendeanlegg Ullevål stadion	**3A** Volvatsvingen til Grorudbanen	**4B** Ensjøsvingen til Grorudbanen	**5A** Volvat- og Ensjøsvingen	**6A** Ny sentrums-tunnel
Trafikantnytte	0	1 100	3 030	3 510	2 110	3 510	1 740	4 690	10 080
Operatørene[5]	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Billettinntekter	0	250	310	730	470	420	190	520	390
Bominntekter[6]	0	-100	-150	-340	-220	-210	-250	-100	-50
Driftskostnad	0	-770	-1 900	-2 880	-2 490	-3 230	-2 970	-5 300	-16 100
Kapitalkostnad	0	-390	-890	-890	-830	-1 090	-1 090	-1 920	-6 410
Offentlige kjøp	0	1 000	2 630	3 380	3 070	4 110	4 120	6 790	22 170
Det offentlige	0	- 1 000	- 2 660	- 3 410	- 3 330	- 5 460	- 5 470	- 9 460	- 43 380
Investering	0	-	-30	-30	-220	-1 170	-1 170	-2 300	-18 440
Reinvestering	0	-	-10	-10	-40	-190	-190	-370	-2 770
Offentlige kjøp	0	-1 000	-2 630	-3 380	-3 070	-4 110	-4 120	-6 790	-22 170
Samfunnet for øvrig (skattefinansiering[7])	0	- 200	- 530	- 680	- 670	- 1 090	- 1 090	- 1 890	- 8 680
Netto nytte	**0**	- 100	- 170	- 580	- 1 880	- 3 040	- 4 830	- 6 660	- 41 980
NNB[8]		- 0,10	- 0,06	- 0,17	- 0,57	- 0,56	- 0,88	- 0,70	- 0,97
Rangering	***1***	***2***	***3***	***4***	***5***	***6***	***7***	***8***	***9***

[5] Kollektivselskaper utfører vanligvis kontraktsfestede tjenester for offentlige myndigheter mot en bestemt godtgjørelse. Denne godtgjørelsen skal normalt tilsvare differansen mellom selskapenes kostnader og trafikantinntekter. Selskapene skal derfor over tid gå i balanse. Det samme gjelder bompengeselskapene. Endringer i det bedriftsøkonomiske resultatet forutsettes i sin helhet å gi motsatt utslag i nivået på offentlig kjøp.

[6] Alle alternativene gir reduserte bompengeinntekter som følge av færre bilister enn i referanse. Reduksjonen er relativ liten fordi alternativene fører til kun en liten nedgang i biltrafikk.

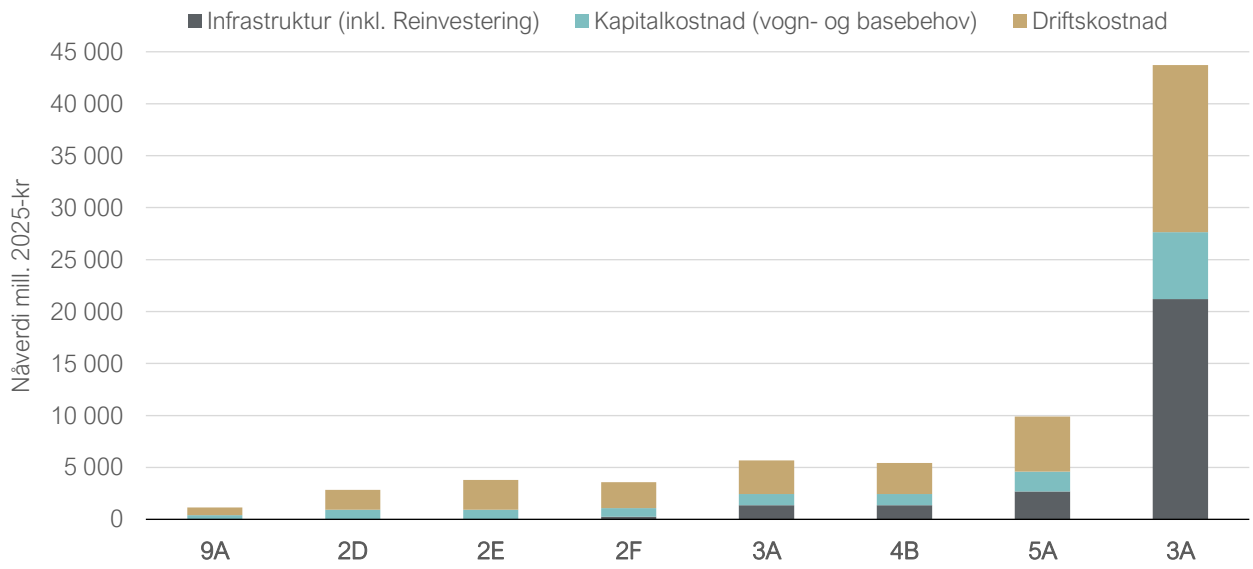
[7] Skattefinansieringskostnaden er beregnet som 20 % av kostnadene over offentlige budsjetter: investeringskostnader, reinvesteringskostnader og offentlig kjøp av operatørtjenester.

[8] Netto nytte per budsjettkrone.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Ingen av alternativene er samfunnsøkonomisk lønnsomme gitt de forutsetningene som er satt for analysen. Referansealternativet blir derfor rangert som nummer 1 og er det alternativet som gir best forhold mellom nytte og kostnad.

Den største nyttekomponenten i samtlige alternativer er trafikantnytte. I alle alternativene vil trafikantene få et bedre tilbud enn i referanse. Endringen i trafikantnytte er størst i alternativ 6A ny sentrumstunnel. For alle alternativene er driftskostnaden estimert til å være den største kostnaden, bortsett fra i 6A hvor investeringskostnaden er den største kostnaden, se figur 7.9. Hvis man ser driftskostnad og kapitalkostnad samlet, vil disse være større enn investeringskostnaden også i alternativ 6A ny sentrumstunnel.



Figur 7.9: Kostnader for infrastruktur, vogner, baser og drift. Nåverdi mill. 2025-kr.

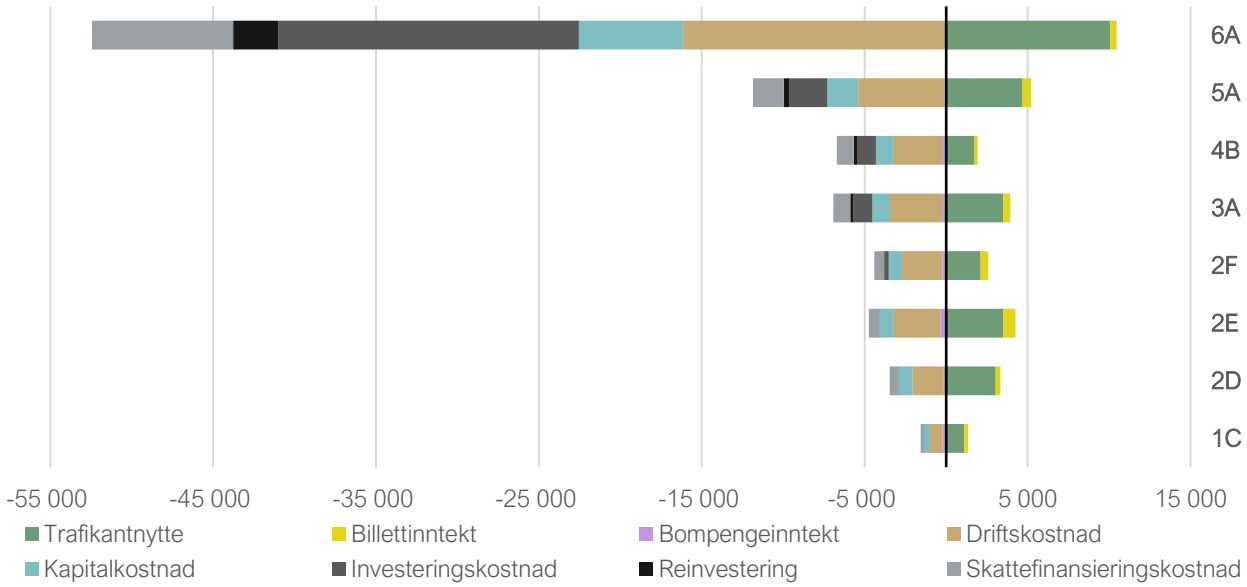
I tabell 7.12 og i figur 7.10 er alle de kartlagte samfunnsøkonomiske virkningene fremstilt.

Resultatet viser at 1C «avlaste med buss» har det beste forholdet mellom nytte og kostnad av tiltaksalternativene og rangeres som nummer 2. Dette er også det tiltaket med lavest trafikantnytte og hvor trafikantnytten i hovedsak kommer fra redusert tilbringertid. Det er ikke identifisert noen investeringskostnader knyttet til alternativet i analysen. Dette bidrar til å holde kostnadene nede og trekke opp lønnsomheten. Driftskostnadene og kapitalkostnadene er minst i dette alternativet.

Alternativene 2D, 2E og 2F er kategorisert som tiltak som vil kreve mindre investeringer. 2D har god trafikantnytte ettersom tiltaket øker hyppigheten mellom Grorudbanen og sentrum. Dette gir både mindre trengsel og mindre ventetid enn i referanse, men medfører derimot også større driftskostnader.

2E bidrar til høy trafikantnytte, hovedsakelig knyttet til redusert ventetid som følge av økt hyppighet på Grorudbanen hvor etterspørselen er høy. Men økningen i driftskostnadene vil også her bidra til at tilbudet blir mindre kostnadseffektivt enn referanse. Investeringskostnadene er lave, ettersom alternativet i hovedsak benytter seg av eksisterende infrastruktur. Det vil være noe økte inntekter i form av flere reisende og økt billettsalg, men totalt vil alternativet være mindre samfunnsøkonomisk enn referanse.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf



Figur 7.10: Nytte og kostnad per alternativ. Nåverdi mill. 2025-kroner.

2F bidrar til en økt trafikantnytte, men i det nedre sjiktet av alternativene i denne analysen. Nytten i også dette alternativet er hovedsakelig forårsaket av redusert ventetid. Det er større investeringskostnader forbundet med dette alternativet enn 2D og 2E. Dette er fordi det må opparbeides et vendeanlegg på Ullevål som vil kreve en større investering enn å opparbeide vendeanlegg på Veitvet. Også i dette alternativet vil drifts- og kapitalkostnadene være større enn nytten, og samlet sett har alternativet en negativ netto nytte.

I alternativet 3A gir Volvatsvingen økt trafikantnytte, særlig i forbindelse med å redusere trengsel, men det er også i dette alternativet driftskostnadene som er de største bidragsyterne til økt kostnad. Alternativet er ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt, men har samtidig betydelig bedre netto nytte enn de alternativene med lavest netto nytte.

Alternativ 4B Ensjøsving gir nest lavest økning i trafikantnytte. Alternativet vil medføre investeringskostnader tilsvarende Volvatsving, og vil ha en driftsbalanse nærmest tilsvarende Volvatsving. Alternativet kommer likevel betydelig dårligere ut enn Volvatsving på grunn av den relativt lave trafikantnytten.

Alternativ 5A innebærer å bygge både Volvatsving og Ensjøsving. Alternativet generer analysens nest høyeste trafikantnytte, tilnærmet halvparten av trafikantnytten i 6A ny sentrumstunnel. Samtidig vil investeringskostnaden og driftskostnadene øke betydelig mye mer enn trafikantnytten. Dette bidrar til at alternativ 5A kommer nest dårligst ut i nytte-kostnadsanalysen.

Alternativet med størst trafikantnytte er 6A ny sentrumstunnel. En stor del av nytten kommer av reduksjonen i trengsel. Trafikantenes reise oppleves mest komfortabel når man har god plass og får sitte. I 6A ny sentrumstunnel vil dette i stor grad være tilfellet. Nest største nyttekomponenten kommer fra redusert ventetid. I dette alternativet skal frekvensen på grenbanene økes fra 8 avg. i timen til 10 avg. i timen og dette vil redusere den gjennomsnittlige ventetiden. Drifts- og kapitalkostnaden for å frakte en reisende vil øke mer enn nytten passasjerene får i forbindelse med god plass på T-banen. I referanse er drifts- og kapitalkostnadene for å frakte en reisende estimert til å være 22 kroner, mens kostnaden vil øke med 61 prosent til 35 kroner per reisende som følge av de betydelige tilbudsbedringene. Kostnadene øker betydelig,

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

og det blir færre reisende å fordele kostnaden på. Sentrumstunnelen er det tiltaket med størst negativ netto nytte og rangeres dårligst i nytte-kostnadsanalysen.

6A ny sentrumstunnel vil ha en høy startkostnad i forbindelse med byggingen, både budsjettmessig, men trolig også for miljøet i forbindelse med klimagassutslipp, særlig i byggefasen, og ulempe for de reisende i byggefasen. Klimagassutslipp og anleggsulemper vil også være kostnader ved flere av de andre alternativene i noen grad, men for 6A ny sentrumstunnel vil disse kostandene være betydelig. Disse kostnadene ved tiltakene er ikke beregnet i denne fasen.

Analysen er gjennomført med ett sett forutsetninger og hvordan disse forutsetningene settes påvirker resultatene. I vedlegg C i utrednings vedleggsrapport [25] er det gjennomført følsomhetsberegninger knyttet til flere sentrale forutsetninger, blant annet investeringskostnad, trafikantnytte, åpningsår og realprisjustering.

Følsomhetsberegningen viser at en positiv befolkningsvekst gjør tiltaksalternativene mer og mer lønnsomme ettersom trafikantnytten vil øke basert på økt etterspørsel, mens det ikke er forutsatt noe vekst i kostnadene. Det å utsette åpningsåret til 2050 bidrar til at både 1C og 2D er samfunnsøkonomiske lønnsomme prosjekter eller å øke trafikantnytten med 40 prosent vil bidra til at 1C, 2D og 2E er samfunnsøkonomiske lønnsomme prosjekter.

I NTPs prosjektportefølje er det vanlig å operere med en avtakende realprisjustering etter 2060, dersom det forutsettes avtakende realprisjustering vil ingen av alternativene komme ut lønnsomme, heller ikke i kombinasjon med utsatt åpning til 2050.

7.3.7 Konklusjon nytte-kostnadsanalyse

1C, 2D og 2E er de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme alternativene etter referanse. 1C kommer noe bedre ut av analysen enn de øvrige tiltaksalternativene, samtidig som forskjellen er liten til 2D og relativt liten til 2E.

2F og 3A har mer ulønnsom samfunnsøkonomisk vurdering enn de beste alternativene, men forholdet mellom nytte og kostnad er fremdeles bedre i disse alternativene, enn i de alternativene med lavest samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

4B, 5A og særlig 6A er alternativene som kommer dårligst ut i nytte-kostnadsanalysen. 6A ny sentrumstunnel skiller seg ut med en svært negativ netto nytte. 6A er overlegent alle de andre alternativene når det kommer til å redusere reisekostnadene forbundet med ventetid og trengsel. Men kostnadene av å øke komforten og redusere ventetiden for T-banereisende til dette nivået er høy. Investeringskostnad, driftskostnad og kapitalkostnad forbundet med alternativet vil beslaglegge store mengder av samfunnets ressurser, betydelig mer enn T-banedriften forutsatt i referanse. 6A ny sentrumstunnel vil ha behov for et driftsbudsjett som ligger rundt 50 % høyere enn referanse og de andre tiltaksalternativene. Samtidig som antall reisende vil være om lag 45 000 færre målt mot referanse. Tiltaket vil kreve en økning i årlige driftsmidler til T-bane på 1,5 mrd. kroner målt mot referanse.

Analysen viser også at alle alternativene innebærer mindre kostnadseffektive løsninger enn referansesituasjonen. I et samfunnsøkonomisk perspektiv lønner det seg å ha en høy utnyttelse av T-banetilbudet. Dette innebærer at man ikke kjører flere tog enn nødvendig med overkapasitet. Selv om trafikantnytten øker noe dersom det er romslig med plass, vil kostnadene øke betydelig mer. Den beregnede samlede betalingsvilligheten for mindre trengsel og den resterende trafikantnytten er ikke nok til å kunne forsvare kostnadene tiltakene vil medføre i et samfunnsøkonomisk perspektiv.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

7.4 Andre egenskaper ved alternativene

7.4.1 Vurdering av taktingsutfordringer og kompleksitet

Takting og kompleksitet

Alle steder hvor to eller flere grenbaner møtes inn mot en fellesstrekning gir risiko for forsinkelse dersom flere tog kommer innenfor et kort tidsintervall. I tidligere utredninger er denne møtesituasjonen mellom grenbaner kalt *takting* [34]. De fleste taktingspunktene gir konflikt i en retning. På Sørbyhaugen, der Kolsåsbanen og Røabanen møtes, krysser motgående spor hverandre, og det blir derfor konflikt i begge retninger.

Flere taktingspunkter gir i utgangspunktet økt kompleksitet, men noen taktingssituasjoner gir mindre risiko for forsinkelser enn andre. Det vil være større marginer for avganger som taktes inn på en strekning med få linjer, enn på en strekning med mange linjer. Det gir for eksempel mindre risiko for forsinkelser å takte avganger inn på Ringen enn på fellesstrekningen.

Alternativene som er analysert, vil både øke og redusere kompleksiteten i T-banesystemet. Det er derfor vurdert om ruteplanen og linjenettet i alternativene gir mer eller mindre taktingsutfordringer (og dermed risiko for forsinkelser) enn linjenettet i referansesituasjonen. Taktingsutfordringene er vurdert overordnet. Gjennom videre arbeid med ruteplaner for de ulike alternativene kan det dukke opp forhold som ikke har latt seg avdekke i denne overordnede vurderingen.

Vurderingene er i utgangspunktet kvalitative, men for alternativene som gir økt kompleksitet er det utarbeidet rutetabeller med halvminuttoppløsning. Per i dag finnes det ikke et verktøy som kan simulere takting med nytt signal- og sikringssystem CBTC i Oslo. Dette er imidlertid i ferd med å anskaffes sammen med CBTC, noe som muliggjør mer detaljerte vurderinger av taktingsutfordringer i løpet av noen år.

Rutetabeller gir et teoretisk utgangspunkt

Alternativ 3A, 4B og 5A har nye forbindelser (Volvatsvingen og/eller Ensjøsvingen) og introduserer flere taktingspunkter. For disse alternativene er det derfor utarbeidet konkrete rutetabeller for å vurdere om det er teoretisk mulig å få plass til nye linjer uten at ruteplanen i seg selv legger opp til konflikter hvor tog ankommer taktingspunkter samtidig slik at de forsinker hverandre.

Rutetabellene tar hensyn til krysning i plan på Sørbyhaugen. Kjøretider er uendret mellom referanse og alternativene. Standard oppholds- og kjøretider legges til grunn i referanse og alternativene, med like forutsetninger for regularitet. Det forutsettes også at stilt togvei mellom avgreninger ikke gir signifikant tidstap utover normal signal- og togveitid, forutsatt korrekt sekvensering.

Selv om en rutetabell fungerer teoretisk, kan forsinkelser føre til konflikter mellom tog i taktingspunkter. Konsekvensene vil imidlertid variere, og det finnes ulike måter å håndtere og prioritere mellom linjer i slike situasjoner. For eksempel kan avganger fra fellesstrekningen prioriteres foran avganger fra Ringen fordi risikoen for følgeforsinkelser er større mot fellesstrekningen enn mot Ringen.

Resultater av vurderingene

Vurderingene av taktingsutfordringer og kompleksitet beskrives i tabell 7.13. Vurderingene viser at alternativ 2D, 3A, 4B og 5A gir økt kompleksitet sammenlignet med referanselinjenettet. Alternativ 2D fører til mindre marginer på fellesstrekningen, og er derfor kun aktuelt dersom T-banens ytelse og punktlighet blir bedre enn forutsatt, slik at det er mulig å drifte systemet med lavere marginer enn planlagt for referanselinjenettet.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Tabell 7.13: Vurdering av taktingsutfordringer og kompleksitet i alternativene

Alternativ	Takting
1C	T-banens linjenett er likt som i referanselinjenettet. Taktingsutfordringer og kompleksitet er uendret.
2D	4 ekstra avganger mellom Økern og Stortinget gir en økning fra 36 til 40 avganger på strekningen Tøyen–Stortinget. Dette gir mindre marginer for hver avgang, og rutetabellen må settes opp med 90 i stedet for 100 sekunders togfølgetid (se 2.5 om systemkapasitet, togfølgetid og margin). I praksis vil dette gi reduserte marginer på hele fellesstrekningen. Det betyr at alternativ 2D kun er aktuelt dersom T-banens ytelse og punktlighet blir bedre enn forutsatt.
2E	Taktingspunkter mellom Ringen og Grorudbanen reduseres. Ingen linjer kjører flere runder på Ringen og fellesstrekningen, dermed unngås takingsutfordring på runde to. Alternativet gir redusert kompleksitet sammenlignet med referanselinjenettet.
2F	Ingen linjer kjører flere runder på Ringen og fellesstrekningen, dermed unngås takingsutfordring på fellesstrekningen på runde to. På Ullevål vil fortsatt linje 5 møtes to ganger, og det må settes av tid til å tømme toget uten at det kommer i konflikt med avgang fra Sognsvann. Alternativet gir likevel noe redusert kompleksitet sammenlignet med referanselinjenettet.
3A*	Det er utarbeidet en mulig ruteplan for alternativet. Ruteplanen gir noe ujevn takting mellom linje 3 og 7 på Fornebubanen og mellom linje 6 og 7 på Grorudbanen–Lørenbanen–Ringen. Det blir jevn takting mellom linje 5 og 6 på Grorudbanen til/fra sentrum. På Ringen kommer linje 5 og 7 tett etter hverandre, men med unntak av felles stasjoner langs Ringen betjener disse linjene ulike forbindelser. Kompleksiteten øker likevel sammenlignet med referanselinjenettet; det blir flere nye taktingspunkter hvor ny linje 7 skal taktes med andre linjer. Samtidig viser rutetabellen god spredning mellom avgangene på alle strekninger med unntak av linje 5 og 7 langs Ringen. Det reduserer risikoen for at forsinkelser forplanter seg til andre linjer. Med 16 avganger per time langs Ringen, Lørenbanen og Grorudbanen vil det samlet sett være gode marginer på denne strekningen. I taktingspunktene er det mulig å prioritere vogner til/fra fellesstrekningen slik at eventuelle forsinkelser på linje 7 ikke bidrar til følgeforsinkelser på fellesstrekningen. Det er også laget en mulig ruteplan med 8 avganger per time på linje 7 via Volvatsvingen til Grorudbanen. Denne baserer seg på ruteplanen med 4 avganger, og får i hovedsak de samme egenskapene, men med flere avganger langs Grorudbanen, Lørenbanen og Ringen blir det noe mindre marginer.
4B*	Det er utarbeidet en mulig ruteplan for alternativet. Ruteplanen gir ujevn takting mellom linje 2 og 7 på Furusetbanen. På Grorudbanen er linje 5 og 6 til/fra sentrum jevnt taktet, mens linje 7 treffer mellom avganger på linje 5 og 6. Kompleksiteten øker sammenlignet med referanselinjenettet; det blir flere nye taktingspunkter hvor ny linje 7 skal taktes med andre linjer. Samtidig viser rutetabellen spredning mellom avgangene i taktingspunktene. Det reduserer risikoen for at forsinkelser forplanter seg til andre linjer. Det er 16 avganger per time på Carl Berners plass og Grorudbanen, som gir gode marginer for å hente inn forsinkelser. På strekningen Brynseng–Ensjø blir det 30 avganger per time, som gir mindre margin enn i referanse. I taktingspunktene i begge retninger, fra Ensjøsvingen mot Carl Berners plass og Ensjøsvingen mot Ensjø er det mulig å prioritere vogner til/fra fellesstrekningen slik at eventuelle forsinkelser på linje 7 ikke bidrar til følgeforsinkelser på fellesstrekningen. Det er vurdert at det ikke er mulig å lage en ruteplan med 8 avganger per time på linje 7 via Ensjøsvingen uten konflikter hvor tog ankommer taktingspunkter samtidig.
5A*	Det er utarbeidet en mulig ruteplan for alternativet. Ruteplanen gir samme konsekvenser for linje 7 via Volvatsvingen som i alternativ 3A og linje 7 på Furusetbanene i alternativ 4B. Kompleksiteten øker sammenlignet med referanselinjenettet, og sammenlignet med alternativ 3A og 4B. Det blir flere punkter hvor ny linje 7 og 8 skal taktes med andre linjer. Det er ikke vurdert om det er mulig å øke frekvensen på linje 7 til 8 avganger per time.
6A	Frekvensen på hver linje øker, men trafikken fordeles mellom to adskilte systemer og to tunneler gjennom sentrum med henholdsvis 24 og 30 avganger per time. Det gir større spredning og dermed mindre risiko for konflikter i taktingspunktene. Større marginer på fellesstrekningene gir mindre risiko for at forsinkelser forplanter seg i taktingspunktene. I sum gir dette mindre kompleksitet enn referanselinjenettet.

**For alternativ 3A, 4B og 5A er det utarbeidet rutetabeller med halvminuttoppløsning*

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Alternativ 3A, 4B og 5A øker kompleksiteten sammenlignet med referanselinjenettet. Det gir økt risiko for konflikter i taktingspunkter, som kan føre til at forsinkelser på en linje forplanter seg til andre linjer. Alternativ 3A er det minst kompliserte av disse alternativene, og vurderingen viser at det er mulig å prioritere tog til/fra fellesstrekningen slik at eventuelle forsinkelser på linje 7 ikke bidrar til følgeforsinkelser på fellesstrekningen. En slik prioritering kan gi noen mindre forsinkelser på linje 7, men selv med noen minutters økt reisetid vil linjen være attraktiv for reiser langs Ringen. Noe ujevn takting på linje 3 (mot sentrum) og linje 7 (mot Ringen) på Fornebubanen vil ikke gi store konsekvenser for passasjerfordelingen, siden linje 7 har et eget marked og ikke stopper i sentrum eller på Majorstuen.

Alternativ 4B og 5A er mer kompliserte enn alternativ 3A, og har dermed større risiko for forsinkelser. Her må risiko for forsinkelser vurderes nærmere opp mot gevinstene man søker å oppnå med tiltakene. Tiltakene vurderes først og fremst å være aktuelle dersom T-banenes ytelse og punktlighet blir bedre enn forutsatt.

Alternativ 2E og 2F forenkler taktingen sammenlignet med referanselinjenettet fordi ingen linjer kjører to runder på Ringen og fellesstreknigen. Dette kan bidra til bedre punktlighet enn i referansesituasjonen. Alternativ 2F har imidlertid vending av linje 5 på Ullevål som kan komme i konflikt med avgang fra Sognsvann. Muligheten for konfliktfri vending må vurderes nærmere.

7.4.2 Vurdering av vendekapasitet

Det er vurdert om det er tilstrekkelig kapasitet i vendeanlegg (sporoppsett, kryssingsmuligheter) for å håndtere antall linjer/avganger i de ulike alternativene. Vurderingene er gjort på et overordnet nivå.

Mange linjer og høy frekvens kan skape utfordringer på vendeanleggene. Dette er tilfellet på Vestli. Vendeanlegget fungerer godt med maksimalt tre linjer og 12 avganger i timen, eller to linjer og 16 avganger i timen, gitt at togene ankommer med forholdsvis jevn avstand. Derfor er det i alle alternativer, med unntak av 2F, lagt inn at én linje vender på Veitvet. Vendeanlegget på Veitvet kan håndtere fire avganger i timen. Utover dette vil det være behov for investeringer i økt vendekapasitet på Grorudbanen. Ombygging av Risløkka stasjon kan gi nødvendige kapasitet og fleksibilitet (se kapittel 6.4.6).

I alternativene med Volvatsvingen (3A, 5A) øker antallet avganger som vender på Fornebu. Det vurderes at vending av to linjer kan gjennomføres med dagens vendekapasitet på Fornebu.

Ensjøsvingen (4B) medfører at flere linjer må vende på Ellingsrudåsen. På grunn av mangel på krysningsspor bak stasjonen er det utfordrende å håndtere vending av to linjer. Det vurderes at tiltak som gir vending av flere linjer vil kreve investeringer for å øke vendekapasiteten på Ellingsrudåsen.

Alternativ 2F forutsetter vending på Ullevål stadion der det ikke er mulig i dag. Dette vil kreve utbygging av et nytt vendeanlegg mellom Ullevål stadion og Forskningsparken.

Tabell 7.14: Vurdering av vendekapasitet i alternativene

Alternativ	Vending
1C	Som i referanse
2D	Behov for tiltak for vending på Grorudbanen (eks. Veitvet)
2E	Behov for tiltak for vending på Grorudbanen (eks. Veitvet)
2F*	Behov for nytt vendeanlegg Ullevål stadion
3A*	Behov for tiltak for vending på Grorudbanen (eks. Veitvet)
4B*	Behov for tiltak for vending på Grorudbanen (eks. Veitvet) og Ellingsrudåsen
5A*	Behov for tiltak for vending på Grorudbanen (eks. Veitvet), Ellingsrudåsen og eventuelt Sinsen.
6A	Ikke undersøkt, men økt frekvens kan føre til behov for tiltak for vending.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

7.4.3 Fleksibilitet i alternativene

Noen av alternativene åpner for flere mulige kombinasjoner av linjenett, mulig optimalisering og oppskalering. Dette gir større fleksibilitet og gjør det enklere å tilpasse driften til faktisk behov i framtiden. Elementer som vendeanlegg eller kobling av flere grenbaner til Ringen øker riktignok kompleksiteten i systemet, men bidrar samtidig til økt fleksibilitet.

Vendeanlegg

Flere vendeanlegg i T-banenettet kan gi et mer robust og fleksibelt system, men nytten avhenger av hvor de er plassert og hvordan de brukes. Et større antall vendeanlegg gjør det lettere å regulere trafikken, spesielt ved avvik eller forsinkelser. Vendeanlegg fungerer som viktige reguleringspunkter der tog kan snus, forsinkelser kan hentes inn, og driften kan stabiliseres, noe som øker driftssikkerheten. Flere vendeanlegg gir også større rom for å justere frekvensen etter etterspørsel gjennom dagen, noe som kan gi mer effektiv drift og bedre ressursutnyttelse. Samtidig kan flere vendeanlegg gjøre driftsplanleggingen mer krevende. Dersom et vendeanlegg ikke er optimalt plassert, kan det skape nye konfliktpunkter i trafikken. I tillegg må tog tømmes før de kjøres inn i vendeanlegget, og denne tiden må det tas hensyn til i planleggingen. På Veitvet er det ett midtstilt vendespor. Kapasiteten i vendesporet samt tilgjengelig tid til tømming av tog før vending tilsier at Veitvet ikke er egnet for vending av mer enn fire tog i timen. Sporveien har vurdert at det er mulig å etablere et vendeanlegg med større kapasitet på Risløkka (se kapittel 6.4.6).

Optimaliseringer og økt tilbud

Det er vurdert muligheter for å øke T-banetilbudet gjennom Volvatsvingen fra 4 til 8 avganger i timen. Taktingsvurderingene viser at dette kan fungere, og dermed gi økt kapasitet på Ringen – og samtidig avlaste trafikken gjennom sentrum. En eventuell oppskalering vil kreve tiltak som øker vendekapasiteten på Grorudbanen. Dette kan for eksempel ses i sammenheng med vendeanlegg på Risløkka og mulig ny base (se kapittel 6.4.6 og 6.4.7).

Det kan være krevende å skalere opp tilbudet på Ensjøsvingen fra 4 til 8 avganger i timen (se kapittel 7.4.1).

Utvalgte alternativ er testet med et konkret linjenett for å verifisere kjørbarhet, men det er potensial for ytterligere optimalisering – enten for bedre å møte framtidig etterspørsel eller for å redusere ressursbruken. Noen eksempler:

- I alle alternativer finnes en linje som kjører fra Vestli til sentrum og tilbake til Vestli via Ringen. Denne linjen kan gi operasjonelle bindinger som kunne vært redusert dersom Grorudbanens linje kobles med andre grenbaner, samtidig som behovet for bytte kan reduseres.
- I alternativ 2D og 2E innebærer frekvensøkningen mellom Grorudbanen og sentrum et nivå som kun er nødvendig i rush. Det kan være aktuelt å redusere dette tilbudet utenfor rushtid.

I alternativer med linjer som ikke kjører til sentrum (3A, 4B og 5A) kan det være aktuelt å drifte disse med ett vognsett. Tilbudet kan skaleres opp fra enkle togsett ved oppstart til lange tog noen år frem i tid, i henhold til passasjervekst og vurdering av trengsel.

Fleksibilitet og drift ved avvik

Volvatsvingen kan bidra til økt fleksibilitet i driften. Den gir flere muligheter ved avvik, som vedlikeholdsarbeid eller stengte strekninger i sentrum. Ved å gjøre Ringen mer attraktiv for øst-vest-reiser utenom sentrum, kan flere passasjerer benytte alternative reiseruter, noe som reduserer konsekvensene av avvikssituasjoner,

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

mellom Fornebubanen, Ringen og Grorudbanen. Ensjøsvingen gir ikke de samme mulighetene for øst-vest-forbindelser via Ringen utenom sentrum.

En ny sentrumstunnel vil gi et mindre sårbart system med to tunneler og vil for eksempel redusere konsekvensene av vedlikeholdsarbeid eller store hendelser i sentrum, ettersom ett tunnelløp kan holdes åpent mens arbeidet pågår i det andre. Løsningen åpner også for å skalere opp tilbudet på alle grenbaner ved behov. Analysen viser imidlertid at dette ikke er et reelt behov med de befolkningsprognosene som er analysert. Driftskostnadene til T-bane vil øke vesentlig med ny sentrumstunnel. Dette vil kreve en omfordeling av ressurser i kollektivsystemet eller en økning i tilskudd og/eller billettpris.

7.5 Oppsummering av alternativanalysen

Figur 7.11 gir en samlet oversikt over alternativanalysen og viser i én framstilling hvordan alternativene scorer på måloppnåelse, takting og nettonytte. Fra venstre mot høyre vises alternativets omfang og kostnader. Alternativer som ligger lenger til høyre, innebærer høyere kostnader knyttet til infrastruktur, vognbehov og driftsinnsats. Øverst til nederst vises i hvilken grad alternativet påvirker ombordkapasiteten. Alternativer som er plassert nederst i figuren, gir størst forbedring i ombordkapasiteten.

I figur 7.11 vises trafikantnytte fordelt mellom trengselsnytte og øvrig trafikantnytte. Trengselsnytte er endringer i komfort, mens øvrig trafikantnytte innebærer spart reisetid for eksempel som følge av hyppigere avganger eller nye forbindelser.

Alternativ 1C, plassert øverst, gir god trafikantnytte, men har begrenset effekt på kapasitet slik tiltaket er beregnet.

Alternativ 2F og 4B gir moderat kapasitetsforbedring, men bidrar likevel til noe trafikantnytte. 2F kan i tillegg gi noe færre taktingsutfordringer og lavere oppholdstider i sentrum. Ensjøsvingen (4B) gir betydelig lavere måloppnåelse og nytte enn Volvatsvingen (3A), til tross for tilsvarende investeringskostnad. 4B vil ha lite effekt på oppholdstider i sentrum, og vil føre til flere taktingspunkter.

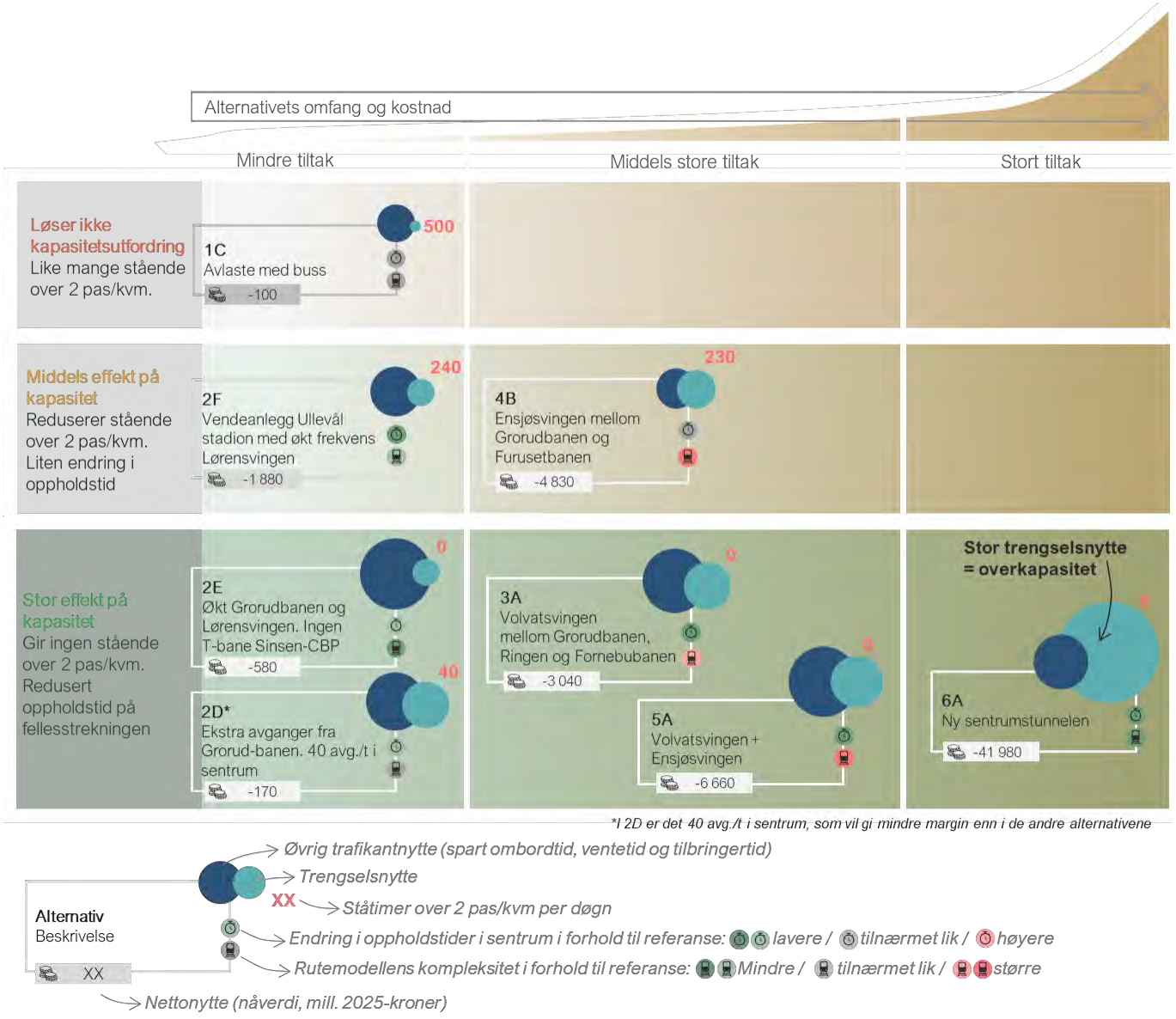
Alternativ 2D og 2E er plassert nederst til venstre i figur 7.11, noe som viser god måloppnåelse kombinert med relativt lave kostnader. De krever ingen ny infrastruktur, men utløser behov for flere vogner, basekapasitet og oppgradering av vendeanlegg. Begge alternativene har likevel usikkerhetsmomenter: 2D avhenger av at fellesstrekningen kan trafikkeres med 40 avganger i timen, mens kan møte motstand knyttet til gjennomføring. 2E reduserer taktingskompleksitet og gir høyere trafikantnytte enn 2D.

Alternativ 3A (Volvatsvingen) gir god effekt på kapasitet, samt høy trafikant- og trengselsnytte. Samtidig kreves det en større investering, som gjør netto nytte lavere enn i 2D og 2E. Alternativ 3A vil øke systemkompleksitet med flere taktingspunkter, men det vil redusere oppholdstider på fellesstrekningen.

Alternativ 5A gir tilnærmet samme effekt, men krever vesentlig høyere investeringer og gir mer komplekse taktingsforhold enn referansen.

Alternativ 6A ny sentrumstunnel gir størst kapasitetsgevinst av alle tiltakene, men den svært høye investeringskostnaden resulterer i en betydelig negativ nettonytte. Den store trengselsnytten i 6A reflekterer også betydelig overkapasitet.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf



Figur 7.11: Oppsummering av alternativanalysen

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

8 Følsomhetsvurderinger

8.1 Hensikten med følsomhetsvurderinger

Det er gjennomført følsomhetsvurderinger ved å analysere situasjoner med høyere etterspørsel på T-banen enn det som ligger til grunn i hovedberegningene. Dette har flere hensikter:

- Teste robustheten i T-banesystemet med høyere belastning enn antatte forutsetninger tilsier. Det avdekker hvor i systemet trengsel, ståtid og kapasitetsutfordringer oppstår først, og hvor tiltak vil ha størst effekt.
- Identifisere risiko for punktlighetsproblemer, som følge av flere passasjerer og lengre oppholdstider, mindre operasjonell margin og flere avganger med høy trengsel. Dette hjelper oss med å vurdere hvor sårbar driftsstabiliteten blir hvis befolkningen vokser raskere enn forventet.
- Prioritere riktige infrastruktur- og ruteplanmessige tiltak, ved å vise tydelig hvilke alternativer som løser prosjektutløsende behovene.
- Testing med høyere etterspørsel gir et viktig beslutningsgrunnlag for tiltak med lang levetid og høye investeringskostnader.

Til sammen skal dette bidra til å sikre et solid beslutningsgrunnlag. Følsomhetsvurderingene er delt i tre typer: høyere befolkningsutvikling, utvidelse av marked for T-banesystemet med T-baneforlengelser og styrking av øvrige skinnegående tilbud (tog og trikk).

8.2 Høyere befolkningsvekst enn SSBs hovedalternativ

Det er stor usikkerhet om befolkningsutvikling i framtiden og hvordan dette vil påvirke T-banesystemet. Både antall innbyggere, men også bosettingsmønster, alderssammensetning og reisevaner kan endres frem til 2050. Vi har valgt å gjennomføre beregninger også med SSBs høye alternativ for befolkningsframskriving HHH. HHH representerer et mulig høyere vekstnivå i både Oslo og Akershus mot 2050 enn i SSBs hovedalternativ MMM, som er benyttet i hovedberegningene. HHH gir betydelig høyere etterspørsel etter T-bane og øvrig kollektivtransport.

Referanse HHH viser at trengselsnivået og oppholdstidene på T-banen øker vesentlig sammenlignet med referanse MMM (se kapittel 4). Dette kan føre til at enkelte avganger på Grorudbanen blir fulle (flere enn 3 stående passasjerer per kvm), og at oppholdstider i sentrum opptar en større del av den planlagte marginen, som gir risiko for redusert punktlighet. I dette kapittelet beskrives i hvilken grad alternativene kan bidra til å løse utfordringene knyttet til høyere befolkningsvekst.

8.2.1 Effekter av alternativene med befolkningsvekst HHH

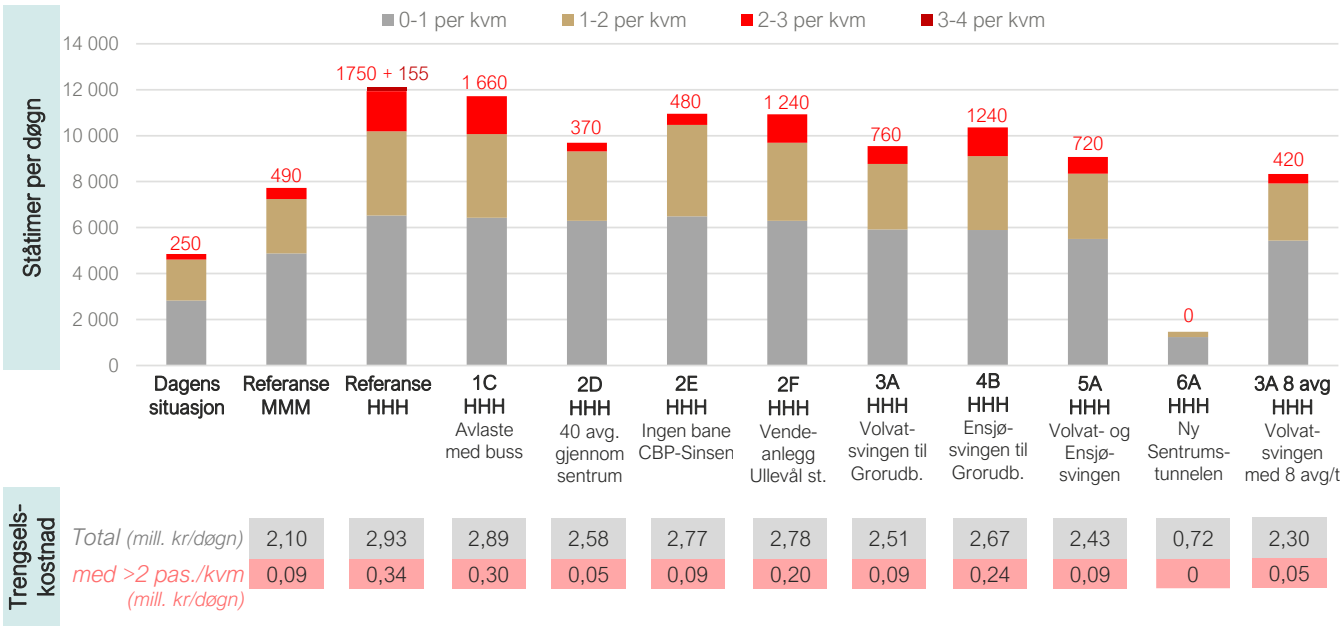
Det er analysert effekter av alternativene gitt befolkningsvekst i SSBs høye alternativ (HHH). Vurderingen av taktingsutfordringer og kompleksitet (kapittel 7.4.1) viser at det er mulig å kjøre flere avganger gjennom Volvatsvingen i alternativ 3A. Derfor er alternativ 3A modellert med to varianter: fire og åtte avganger i timen mellom Fornebubanen og Grorudbanen via Ringen. I det samme kapittelet vises at det kan være krevende å øke frekvens gjennom Ensjøsvingen i alternativ 4B (Ensjøsvingen). Derfor er dette alternativet modellert kun med fire avganger i timen.

Trengsel og komfort

Som indikator for trengsel og komfort er det beregnet antall ståtimer per dag og trengselskostnader, jf. figur 8.1. I referanse HHH vil det på enkelte avganger være veldig høy trengsel, over 3 stående/kvm.

Alle alternativene vil redusere trengselen til et nivå der ingen avganger overstiger 3 stående/kvm. Tre alternativer: 2D, 2E og en styrket versjon av 3A med åtte avganger i timen, reduserer trengselen (definert som mer enn to stående per kvadratmeter) til samme nivå som i referanse MMM.

Ny sentrumstunnel (6A) kombinert med HHH gir ståtimer (uavhengig av trengselsnivå) på et nivå som er lavere enn referanse MMM og dagens situasjon.



Figur 8.1: Øverst: Ståtimer per døgn fordelt i ulike trengselssituasjoner. Nederst: trengselskostnader per døgn (mill, 2025-kr/virkedøgn).

Oppholdstider

Oppholdstidene i sentrum øker, og Jernbanetorget blir særlig belastet gitt HHH-befolkningsvekst, jf. tabell 8.1. I referanse HHH blir oppholdstiden per avgang i snitt to sekunder lengre på Jernbanetorget, noe som fører at flere avganger vil overskride den planlagte oppholdstiden på 30 sekunder. HHH fører også til noe økning på Majorstuen og Nationaltheatret, men i mindre grad enn på Jernbanetorget.

Alle alternativer med HHH reduserer oppholdstidene sammenlignet med referanse HHH. Ingen av dem, med unntak av alternativ 6A, bringer oppholdstidene ned til nivået i referanse MMM. Alternativ 2E med HHH gir lavere oppholdstid på Jernbanetorget enn referanse MMM, men samtidig høyere oppholdstid på Majorstuen. Her oppnås en jevnere fordeling av passasjerer mellom sentrumsstasjonene, men uten en reduksjon i samlet akkumulert forsinkelse. Volvatsvingen med åtte avganger i timen ligger nærmest nivået i referanse MMM.

Samlet innebærer dette at gitt høyt alternativ for befolkningsvekst (HHH) vil oppholdstidene i alle alternativene, med unntak av ny sentrumstunnel, i gjennomsnitt vil beslaglegge en større del av tidsmarginen enn i referanse MMM, med en økning på mellom ett og to sekunder i snitt per avgang. Dette trenger ikke

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

nødvendigvis å resultere i forsinkelser, da det avhenger av den samlede effekten av rutemodellen i hvert alternativ og effekter av nytt signalsystem.

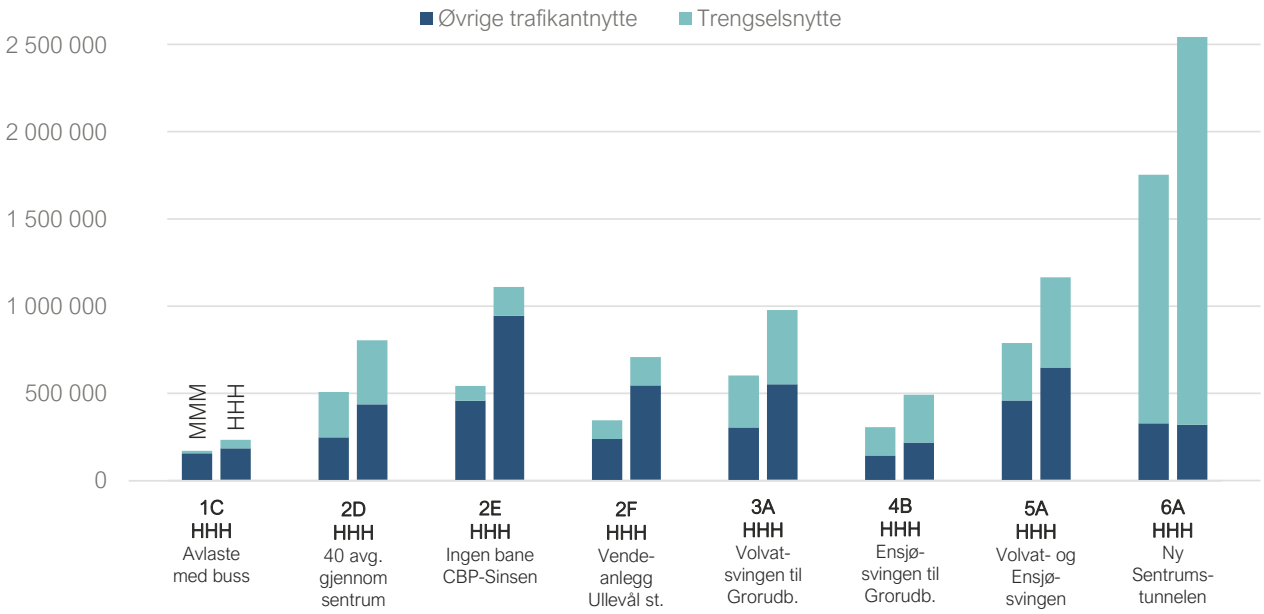
Tabell 8.1: Akkumulert oppholdstid som overskrider 30 sek (oppgitt i minutter) i makstimen (ettermiddagsrush) og retning øst for de mest belastede stasjoner og summen gjennom sentrum

I minutter	Ref MMM	**Ref HHH**	**1C** Buss HHH	**2D*** 40 avg/t HHH	**2E** HHH	**2F** HHH	**3A** Volvat HHH	**4B** Ensjø HHH	**5A** V+E HHH	**6A**** Ny tunnel HHH	**3A** V 8 avg/t HHH
Majorstuen	1,5	1,9	1,9	1,9	2,3	2,9	2,2	1,9	2,1	0 / 0	1,2
Nationaltheatret	2,9	3,3	3,4	2,9	2,0	1,3	2,9	3,3	2,8	- / 1,8	2,9
Jernbanetorget	3,8	4,9	4,9	4,5	3,6	3,0	4,5	5,0	4,5	2,4 / -	4,5
Sum sentrum (Majorstuen-Tøyen)	**8,3**	**10,3**	**10,4**	**9,5**	**10,9**	**9,5**	**10,0**	**10,5**	**9,8**	**3,9/1,9**	**9,1**

** I 2D er det 40 avg./t i sentrum, som vil gi mindre margin enn i de andre alternativene*
***Det viser to tall, én per tunnelløp.*

Trafikantnytte

Alternativene får høyere trafikantnytte ved økt befolkningsvekst, jf. figur 8.2. Figuren skiller mellom trengselsnytte (endringer i komfort) og øvrig trafikantnytte (spart reisetid).



Figur 8.2: Trafikantnytte i 2050 (2025-kr/døgn) fordelt i trengselsnytte og øvrige trafikantnytte. For hvert alternativ vises det resultater med befolkningsutvikling i henhold til MMM og HHH.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Med høyt alternativ for befolkningsvekst (HHH) er det flere som reiser med T-banen, og dermed også flere som får nytte av tiltakene. For alternativ 6A vil det være en stor økning i trengselsnytte, mens øvrig trafikantnytte ikke øker sammenlignet med befolkningsvekst MMM. Det vil i HHH være flere trafikanter som får redusert reisetid, men det vil samtidig være flere trafikanter som mister direkte T-baneforbindelser i sentrum og som vil oppleve ulemper forbundet med dette. Disse effektene utlikner hverandre i stor grad og medfører at øvrig trafikantnytte forblir tilnærmet uendret i sum målt mot MMM.

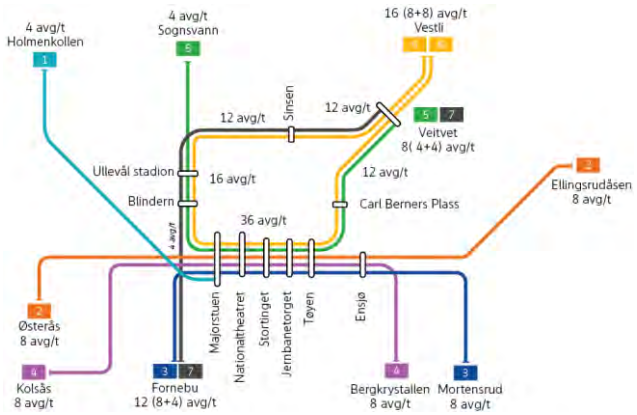
8.2.2 Kombinasjon av alternativer med sterkere befolkningsvekst

Selv om alternativene med HHH reduserer trengsel og oppholdstider sammenliknet med referanse HHH, vil oppholdstidene fortsatt være noe høyere enn i referanse MMM. Det er derfor undersøkt om ulike kombinasjoner av tiltak kan gi en ytterligere forbedring. De alternativene som gir størst effekt på både trengsel og oppholdstider, er valgt ut og analysert: 2E+3A, 2E+5A og 2E+5B.

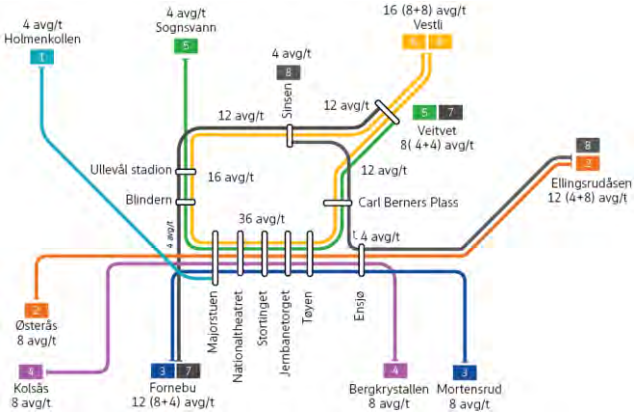
2E+3A: I denne kombinasjonen legges det til grunn både utbygging av Volvatsvingen og en omfordeling av togressurser fra Ringen øst til Grorudbanen (jf. figur 8.3). Dette gir en betydelig kapasitetsøkning på Grorudbanen, både inn mot sentrum og via Ringen. Det vil imidlertid ikke gå T-banetog mellom Sinsen og Carl Berners plass i dette opplegget. Tiltaket vil også utløse behov for økt vendekapasitet på Grorudbanen, for eksempel et nytt vendeanlegg på Risløkka eller utvidelse av Veitvet og Vestli. Som en forenkling i analysen vender linjer på Vestli og Veitvet.

2E+5A: Denne kombinasjonen bygger videre på 2E+3A, men inkluderer i tillegg Ensjøsvingen med en linje fra Furusetbanen til Sinsen (jf. figur 8.4). Dermed blir strekningen mellom Sinsen og Carl Berners plass betjent. Tiltaket vil også utløse behov for økt vendekapasitet på Grorudbanen, for eksempel et nytt vendeanlegg på Risløkka eller utvidelse av Veitvet og Vestli. Som en forenkling i analysen vender linjer på Vestli og Veitvet. Kombinasjonen vil gi økt kompleksitet i systemet, med flere taktingspunkter, noe som kan gi risiko for punktlighetsutfordringer

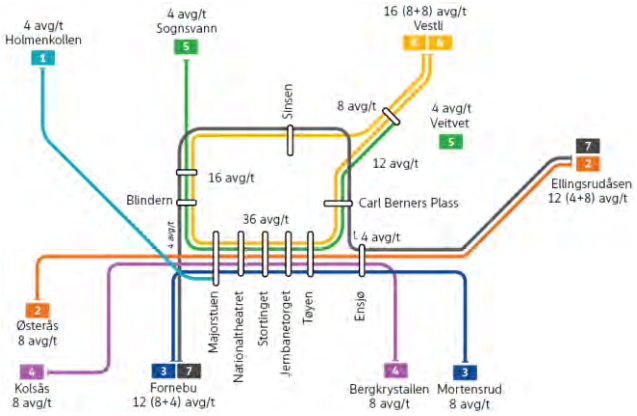
2E+5B: I grovsilingen ble alternativ 5B silt ut på grunn av begrenset effekt på kapasitet. Alternativet kan likevel vurderes i kombinasjon med andre alternativer der dette gir synergieffekter. Alternativ 5B kan kombineres med alternativ 2E for å



Figur 8.3: Rutemodell alternativ 2E+3A



Figur 8.4: Rutemodell alternativ 2E+5A



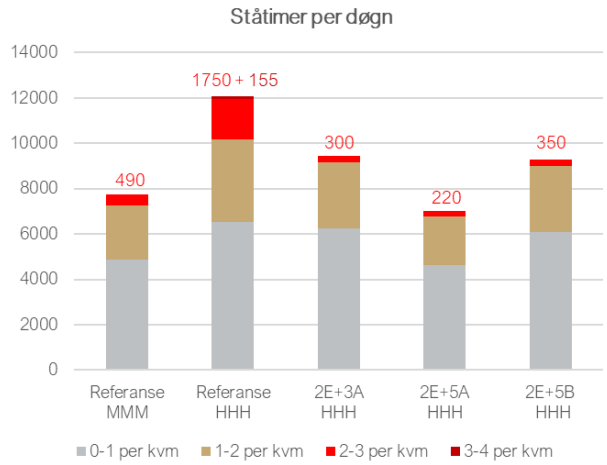
Figur 8.5: Rutemodell alternativ 2E+5B

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

redusere kompleksiteten i systemet, og unngå behov for nye vendeanlegg (jf. figur 8.5). I alternativ 2E+5B kjører en linje fra Fornebubanen til Furusetbanen via både Volvatsvingen og Ensjøsvingen. Dette gir en enklere driftsløsning på Grorudbanen, men innebærer at den direkte koblingen mellom Grorudbanen og Fornebubanen via Ringen forsvinner.

Trengsel og ståtid

Alle de tre kombinasjoner av alternativene med HHH-befolkningsutvikling vil føre til færre timer med trengsel (>2 stående/kvm) enn i referanse MMM. Kombinasjon 2E+5A er det som har størst effekt, men det vil økt kompleksitet i systemet.



Figur 8.6: Ståtimer per døgn fordelt i ulike trengselssituasjoner

Oppholdstider

Kombinasjonene av alternativene gir en reduksjon i oppholdstidene i sentrum, jf. tabell 8.2. På Jernbanetorget, den mest belastede stasjonen, reduseres oppholdstidene til et nivå som ligger noe lavere enn i referanse MMM. Samtidig fører tiltakene til økte oppholdstider på Majorstuen stasjon. At det ikke kjøres en direkte linje fra Tøyen til Sinsen via Carl Berners plass, medfører flere passasjerer på de vestlige delene av Ringen. Oppholdstidene på Majorstuen vil likevel fortsatt være lavere enn på Jernbanetorget.

Tabell 8.2: Akkumulert oppholdstid som overskrider 30 sek (oppgitt i minutter) i makstimen (ettermiddagsrush) og retning øst for de mest belastede stasjoner og summen gjennom sentrum

I minutter	Ref MMM	**Ref HHH**	**2E+3A** HHH	**2E+5A** HHH	**2E+5B** HHH
Majorstuen	1.5	1.9	2.4	2.3	2.2
Nationaltheatret	2.9	3.3	1.7	1.6	1.7
Jernbanetorget	3.8	4.9	3.4	3.4	3.5
Sum sentrum (Majorstuen-Tøyen)	**8.3**	**10.3**	9.0	8.9	**9.0**

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

8.3 Stresstesting av T-baneforlengelser

Mulige T-baneutvidelser vil trekke nye markedsområder til T-banen, områder som i dag betjenes av andre typer kollektivtilbud. Det er valgt å analysere de to T-baneforlengelsene som har vært vurdert de siste 15 årene, og som omfatter noen av de største markedene utenfor indre by og som ikke har skinnegående tilbud: Lørenskog og Gjersrud-Stensrud.

! Hensikten med analysen er å teste kapasitetsgrensene i T-banesystemet, ikke å utrede om det er lurt å forlenge T-banen til Lørenskog eller Gjersrud-Stensrud.

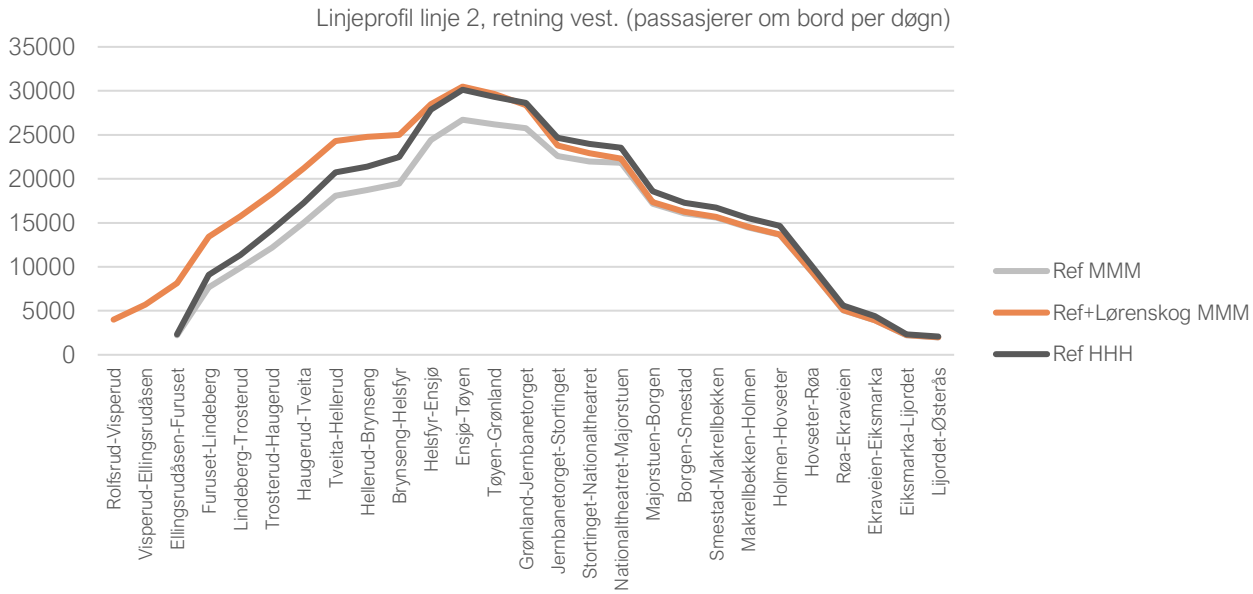
8.3.1 T-baneforlengelse til Lørenskog

Metode

Det er gjennomført en analyse av en mulig T-baneforlengelse til Lørenskog, basert på modellberegninger i RTM23+ og Trenklin. Beregningene tar utgangspunkt i befolkningsframskrivingen MMM for 2050, og forutsetter nullvekstmålet for Oslo og Akershus. I analysen er Furusetbanen forlenget til Lørenskog med to nye stasjoner: Visperud og Rolvsrud, hvor sistnevnte er plassert midt på Skårersletta og dekker et område med forventet byutvikling. T-banetilbudet som er vurdert, tilsvarer referanselinjenettet, men med en forlengelse av linje 2 fra Ellingsrudåsen til Rolvsrud, med åtte avganger i timen. Busslinjene i området terminerer på Visperud (i tråd med prinsippene fra Byutredningen) slik at dette fungerer som et knutepunkt for mating til T-banen. Analysen gir dermed et bilde av hvordan en slik forlengelse kan påvirke både reisemønster og kollektivsystemet.

Resultater

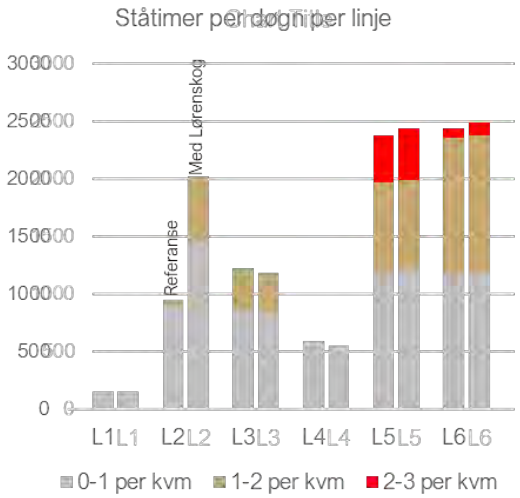
T-baneforlengelse til Lørenskog vil gi ca. 10 000 nye daglige reiser med T-bane og betydelig flere passasjerer på linje L2, se figur 8.7.



Figur 8.7: Linjeprofil, antall om bord per dag langs linje 2 i referanse MMM, referanse MMM med forlengelse til Lørenskog og referanse HHH (uten forlengelse)

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Linjeprofilen viser at forlengelsen til Lørenskog i kombinasjon med hovedalternativet for befolkningsutvikling (MMM) vil gi høyere etterspørsel på Furusetbanen enn både referanse MMM og referanse HHH. Økningen er noe lavere mellom Helsfyr og sentrum fordi det i referansealternativet går flere busslinjer fra Lørenskog til Helsfyr, hvor passasjerene bytter til T-banen for videre reise mot sentrum. Når disse bussene i stedet terminerer på Visperud i forlengelsesalternativet, flyttes noe av påstigingen fra Helsfyr til Furuset og stasjoner i Lørenskog. Mellom Helsfyr og sentrum betyr T-baneforlengelsen mindre for trengsel.

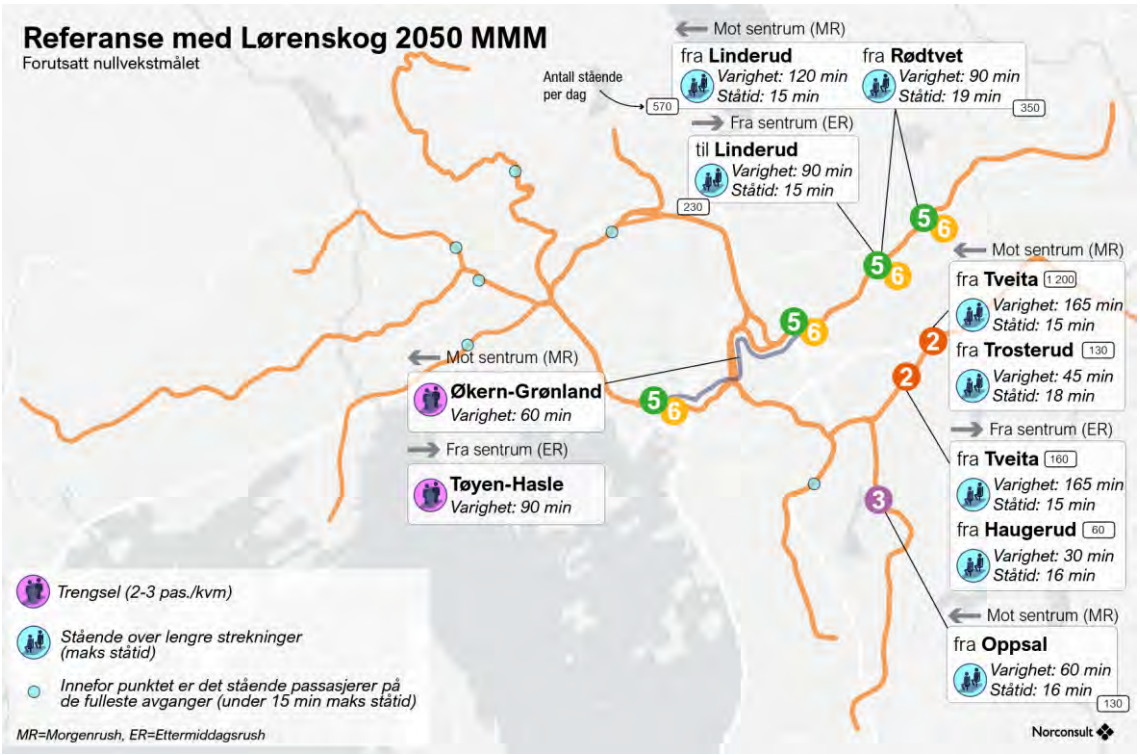


Figur 8.8: Ståtimer per virkedøgn fordelt per linje i Referanse MMM og med forlengelse til Lørenskog

Forlengelsen fører til at mange flere står på linje 2, jf. figur 8.8. Samtidig vil det ikke skape situasjoner med trengsel (>2 stående/kvm). Det skyldes at det er mye ledig kapasitet på linje 2 i referanse MMM.

Det blir noen flere reiser mellom Furusetbanen og nordre deler av Hovinbyen (Økern), noe som fører til noen flere ståtimer på linjer på Grorudbanen (L5 og L6).

Selv om forlengelsen til Lørenskog i seg selv ikke skaper høy trengsel, medfører den at flere passasjerer må stå over lengre strekninger på linje 2, særlig i morgenrushet inn mot sentrum, jf. figur 8.9.



Figur 8.9: Beregnet trengsel og stående over lengre strekninger i referanse MMM med T-baneforlengelse til Lørenskog

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

I referansealternativet er alle sitteplasser opptatt på Tveita, mens dette skjer på Trosterud med forlengelsen. Tveita ligger om lag 15 minutters reisetid fra sentrum, mens Trosterud ligger 18 minutter unna. Antallet passasjerer som ikke får sitteplass i morgenrushet på Trosterud er begrenset, om lag 130 personer.

T-baneforlengelsen til Lørenskog vil føre til høyere oppholdstider i sentrum, særlig på Jernbanetorget, jf. tabell 8.3. Oppholdstiden på Jernbanetorget øker i gjennomsnitt med om lag ett sekund sammenlignet med referansen. Dette tilsvarer 10 prosent økning. Selv om forskjellene er relativt små, kan dette øke risikoen for forsinkelser.

Tabell 8.3: Akkumulert overskridelse av oppholdstider over 30 sekunder (oppgitt i minutter) i makstimen (ettermiddagsrush) på utvalgte stasjoner og på fellesstrekningen

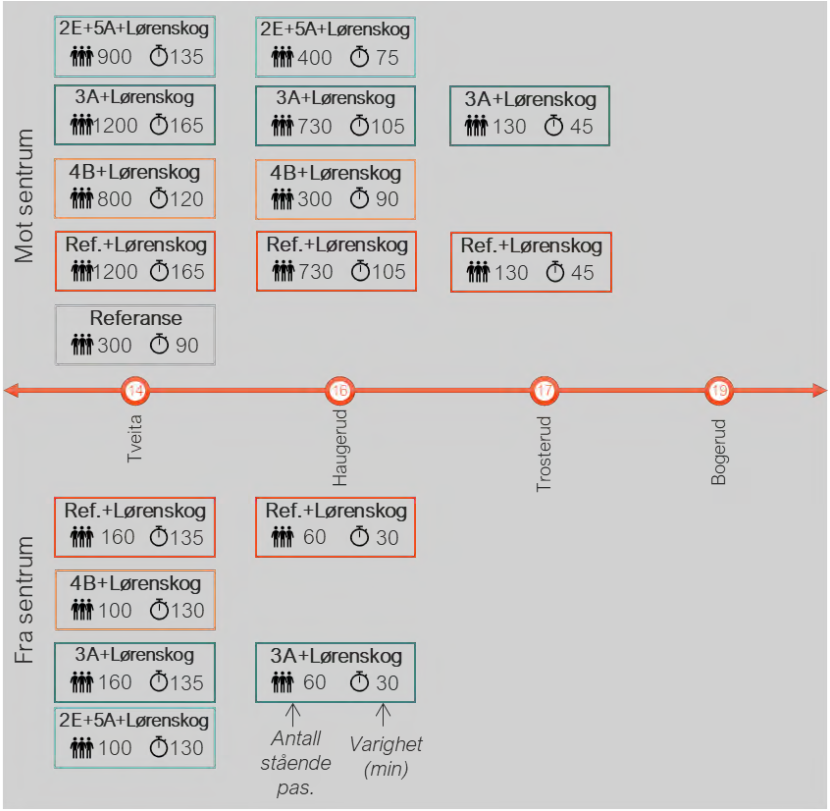
Akkumulerte minutter	**Referanse MMM**	**Med forlengelse til Lørenskog**
Majorstuen	1.5	2.0
Nationaltheatret	2.9	2.9
Jernbanetorget	3.8	4.2
Sum sentrum (Majorstuen-Tøyen)	**8.3**	**8.9**

Tiltaksalternativer med T-baneforlengelse til Lørenskog

Siden forlengelsen gir litt høyere oppholdstider i sentrum er det gjennomført beregninger med utvalgte alternativer:

- **Forlengelse til Lørenskog + 4B (Ensjøsvingen).** Det legges det til grunn utbygging av Ensjøsvingen slik at det blir fire avganger i timen på Furusetbanen mot Grorudbanen, i tillegg til de åtte avganger mot sentrum. Hensikten med tiltaket er å fordele passasjerer fra Furusetbanen mellom sentrum og Ringen.
- **Forlengelse til Lørenskog + 3A (Volvatsvingen).** Det legges det til grunn utbygging av Volvatsvingen slik at det blir mer attraktivt å bruke Ringen for passasjerer fra Grorudbanen. Dette kan gi avlastingseffekt i sentrum slik at det blir større marginer for å ta imot en eventuell vekst på Furusetbanen
- **Forlengelse til Lørenskog + 2E+5A (Volvatsvingen og Ensjøsvingen).** En kombinasjon av de to forrige og i tillegg omfordeling av ressurser slik at det blir flere avganger på Grorudbanen til sentrum.

T-baneforlengelsen til Lørenskog, med det samme T-banesystemet som i referanse, gir ikke situasjoner med trengsel på Furusetbanen. Alle de vurderte alternativene har enten tilsvarende eller høyere kapasitet på denne strekningen enn i referanse. Når det gjelder ståplasser over lengre strekninger er alternativene med Ensjøsvingen de mest effektive. Avlastningseffekten gir en tydelig reduksjon i antall passasjerer som står i mer enn 15 minutter.



Figur 8.10: Stående passasjerer over lengre strekninger på Linje 2 øst (Furusetbanen). Grafen viser hvor mange passasjerer som står, og over hvor lange perioder alle sitteplasser er opptatt. Den viser dette både for Referanse og forlengelsen til Lørenskog i referansealternativet og i tiltaksalternativet.

En forlengelse av T-banen til Lørenskog kombinert med Ensjøsvingen reduserer oppholdstidene i sentrum til et nivå som ligger nær referansealternativet, jf. tabell 8.4. Ensjøsvingen bidrar til en moderat avlastning på sentrumsrettede linjer fra både Furusetbanen og Grorudbanen.

Volvatsvingen kombinert med forlengelsen til Lørenskog gir en ytterligere reduksjon i oppholdstidene, ned til et nivå som ligger under referanse MMM. Dette skyldes en tydelig avlastingseffekt for reisende fra Grorudbanen, som får alternative reiseruter inn mot sentrum.

Kombinasjonen av alternativ 2E og 5A, sammen med T-baneforlengelsen til Lørenskog, gir den største effekten, med oppholdstider klart lavere enn i referansealternativet. Dette skyldes særlig at flere av linjene mellom Grorudbanen og sentrum avlastes. Effekten på Furusetbanen er noe mindre, men likevel positiv, ettersom avlastningspotensialet der er lavere enn på Grorudbanen.

Tabell 8.4: Akkumulert overskridelse av oppholdstider over 30 sekunder (oppgitt i minutter) i makstimen (ettermiddagsrush) på Jernbanetorget og på fellesstrekningen

I minutter	**Referanse MMM**	**Med forlengelse til Lørenskog**	**Lørenskog + 4B**	**Lørenskog + 3A**	**Lørenskog + 2E + 5A**
Jernbanetorget	3.8	4.2	3.9	3.6	3.6
Sum sentrum (Majorstuen-Tøyen)	**8.3**	**8.9**	8.4	7.9	7.7

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Oppsummering

En forlengelse av T-banen til Lørenskog medfører en viss økt belastning med hovedalternativet for befolkningsutvikling (MMM), men effektene varierer tydelig mellom linjer og stasjoner. Analysen viser at Furusetbanen, som forventet, påvirkes mest. Her må flere passasjerer stå over lengre strekninger i rush sammenlignet med referansen. I makstimen står enkelte passasjerer allerede fra Trosterud, som ligger omtrent 18 minutters reisetid fra Jernbanetorget. På Grorudbanen er trengselsøkningen marginal.

I sentrum registreres noe lengre oppholdstider enn i referansen, særlig på Jernbanetorget. Uten ytterligere tiltak vil dette øke risikoen for punktlighetsutfordringer.

Tiltaksalternativene som er analysert viser imidlertid en klar avlastende effekt. Ensjøsvingen reduserer antallet passasjerer som må stå over lengre strekninger, mens Volvatsvingen særlig bidrar til å redusere oppholdstidene i sentrum – til et nivå lavere enn i referanse. Når Volvatsvingen og Ensjøsvingen kombineres med justert driftsopplegg oppnås både lavere trengsel og kortere oppholdstider enn i referansealternativet.

Dette viser at en T-baneforlengelse til Lørenskog kan håndteres innenfor systemets kapasitet, forutsatt at nødvendige investeringer og driftsmessige tiltak gjennomføres.

8.3.2 T-baneforlengelse til Gjersrud-Stensrud

Det er gjennomført en forenklet vurdering av en mulig T-baneforlengelse til Gjersrud-Stensrud ved bruk av Trenklin. Beregningene tar utgangspunkt i befolkningsframskrivingene for 2050, både MMM og HHH, der nullvekstmålet for Oslo og Akershus forutsettes oppnådd. Boligreserven i Gjersrud-Stensrud er skjøvet langt ut i tid (senere enn 2050), og analysen er derfor gjennomført med både MMM og HHH, hvor HHH representerer en full utnyttelse av dagens kommuneplan.

Metode

Det er betydelig usikkerhet knyttet til valg av mobilitetsløsning for Gjersrud-Stensrud, og flere alternativer har tidligere blitt vurdert, blant annet mating til tog via Rosenholm eller Hauketo, samt en mulig forlengelse av Østensjøbanen. På grunn av denne usikkerheten er det valgt å ikke benytte RTM23+, men kun gjennomføre analysen i Trenklin.

I analysen er passasjerveksten modellert som en økning på Mortensrud T, med samme reisemønster som i referanse fra denne stasjonen. Dette gir et representativt bilde av hvordan en framtidig forlengelse kan påvirke etterspørselen i T-banenettet. Grunnlagsdataene er hentet fra rapporten *Gjersrud-Stensrud: Mulighetsstudie kollektivløsning* [35], som beskriver utviklingspotensialet i området og forutsetningene for et framtidig kollektivtilbud, jf. tabell 8.5. Her anslås det at området kan få rundt 10 000 boliger og om lag 29 000 innbyggere. Det gjøres også beregninger av hvor stor andel av reisene mot Oslo som kan forventes å skje med kollektivtransport.

Rapporten vurderer imidlertid ikke en T-baneforlengelse som et konkret alternativ. I vår analyse er det derfor skissert to forenklede scenarioer hvor T-banen har en mulig rolle i mobilitetsløsningen for Gjersrud-Stensrud:

- **Scenario 1:** T-banen er det eneste kollektivalternativet for reiser mellom Gjersrud-Stensrud og resten av Oslo. Det er anslått at dette vil føre til nesten 10 000 flere T-banereiser per døgn.
- **Scenario 2:** T-banen deler denne rollen med tog, slik at begge transportmidlene er et alternativ for å reise til Oslo. Det er anslått at dette vil føre til nesten 5 000 flere T-banereiser per døgn.

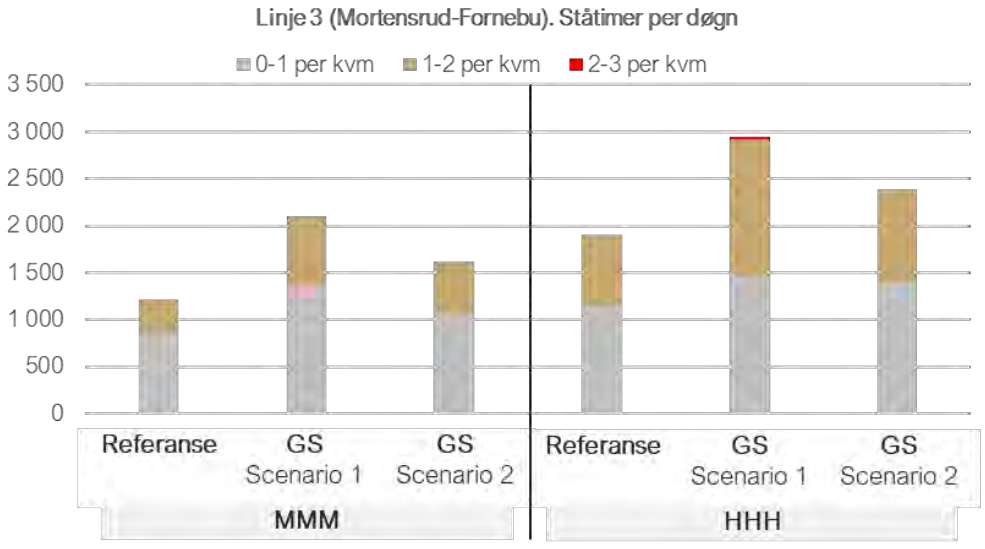
Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Tabell 8.5: Beskrivelse av forutsetninger i rapporten Gjersrud-Stensrud: Mulighetsstudie kollektivløsning [35] og de to skisserte scenarioene som er beregnet for en mulig T-baneforlengelsen.

	Rapporten	**Scenario 1**	**Scenario 2**
	Busstunnel	*Alt med T-bane*	*T-bane og tog*
Antall boliger	10 000	10 000	10 000
Antall innbyggere	29 000	29 000	29 000
Antall reiser ut fra Gj-S.	34 700	34 700	34 700
Kollektivandel	35 %	35 %	35 %
Antall kollektivreiser	12 145	12 145	12 145
Mot Oslo	80 %	80 %	80 %
Antall T-banereiser/døgn	**0**	**9 716**	**4 858**

Resultater

I både referanse MMM og referanse HHH har linje 3 (Mortensrud-Fornebu) god ombordkapasitet uten trengsel. En forlengelse til Gjersrud-Stensrud vil øke antall reiser langs banen, men vil i hovedsak ikke føre til kapasitetsproblemer. Kun i scenarioet med høy befolkningsvekst (HHH), der T-banen er eneste kollektivalternativ mellom Gjersrud-Stensrud og resten av Oslo, kan det oppstå enkelte situasjoner med moderat trengsel.



Figur 8.11: Ståtid på linje 3 med befolkningsutvikling MMM og HHH for referanse og scenarioer med T-baneforlengelser til Gjersrud-Stensrud

T-baneforlengelse til Gjersrud-Stensrud gir en liten økning i oppholdstidene i sentrum. Økningen er likevel klart lavere enn den som forventes ved en forlengelse til Lørenskog. Årsaken er at forutsetningene i

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

analysen innebærer at færre reisende fra Gjersrud-Stensrud vil reise til sentrale deler av Oslo enn det som antas for Lørenskog. Dette er imidlertid usikkert og avhenger av en rekke forhold som påvirker reisemønstre – for eksempel tilgang til arbeidsplasser, pendlemønster og hvordan mobiliteten utvikler seg i og rundt Gjersrud-Stensrud.

Tabell 8.6: Akkumulert overskridelse av oppholdstider over 30 sekunder (oppgitt i minutter) i makstimen (ettermiddagsrush) på utvalgte stasjoner og på fellesstrekningen

	MMM			HHH		
Akkumulerte minutter	**Referanse**	**GS Scenario 1**	**GS Scenario 2**	**Referanse**	**GS Scenario 1**	**GS Scenario 2**
Majorstuen	1.5	1.6	1.6	1.9	1.9	1.9
Nationaltheatret	2.9	3.0	2.9	3.3	3.4	3.4
Jernbanetorget	3.8	3.9	3.9	4.9	5.0	5.0
Sum sentrum (Majorstuen-Tøyen)	8.3	8.7	8.5	10.3	10.7	10.5

Oppsummering

Den forenklede analysen viser at linje 3 i utgangspunktet har god kapasitet i både MMM- og HHH-scenarioene med en forlengelse til Gjersrud-Stensrud. Oppholdstidene i sentrum vil øke noe, men i mindre grad enn ved en forlengelse til Lørenskog. Resultatene er imidlertid beheftet med stor usikkerhet, blant annet knyttet til valg av mobilitetsløsning for området (rolledeling mellom transportformer) og framtidige reisemønstre.

8.4 Jernbane- og trikketiltak

Utvikling av de øvrige skinnegåendetilbud i Oslo og Akershus kan ha påvirkning på etterspørsel og kapasitet i T-banesystemet.

Trikk

I KVU Oslo-Navet [15] og kommuneplan for Oslo foreligger det en rekke forslag til utvidelser av trikkenettet. I 2020 gjorde Ruter og Sporveien en vurdering av tidligere foreslåtte tiltak, i alt 13 strekninger [36]. For to av tiltakene ble det anbefalt å arbeide videre med en løsning med trikk som hovedalternativ: trikk til Bjerke og mulige forlengelser, og trikk langs Ring 2 Majorstuen–Carl Berner. Tre av tiltakene ble vurdert som aktuelle i lys av byutviklingen i Hovinbyen (tre nye trikketraseer).

I etterfølgende utredninger er det anbefalt å ikke gå videre med trikk langs Ring 2 [37] eller nye trikketraseer i Hovinbyen [28]. Trikk langs Ring 2 og i Hovinbyen konkurrerer i liten grad med de sentrumsrettede T-banelinjene, og avlastningseffekten på T-banen ville vært begrenset.

I referansealternativet i denne utredningen er det forutsatt en trikkeforlengelse til Bjerke. Ruter og Sporveien utreder i 2026 konsekvensene av eventuelle ytterligere forlengelser forbi Bjerke. Flere ulike traseer er analysert, og disse gir en marginal nedgang i antallet T-banepassasjerer på Grorudbanen.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Jernbane

I T-baneutredningens Referansesituasjon forutsettes seks avganger per time på lokaltoglinjene L1 og L2 til og fra Oslo S. Jernbanedirektoratets *Kollektivstudie for Østlandet* [24] vurderer et forbedret togtilbud som følge av Rikstunnelen, i kombinasjon med ytterligere styrket mating til tog. Analysen viser at det vil ha begrensede konsekvenser for T-banens etterspørsel. Effektene varierer mellom banestrekningene, men er gjennomgående små. Det er viktig å påpeke at utformingen av matetilbudet til togstasjoner gir større endringer i reisemønstre enn selve endringen i togtilbudet som følge av Rikstunnelen.

Langs Østensjøbanen forventes en nedgang i T-banereiser på rundt 6 prosent. Dette skyldes økt mating til Hauketo stasjon og høyere frekvens på toglinje L2 Ski-Stabekk, som gjør toget mer attraktivt for flere reisende i området. I motsatt retning viser analysen en svak økning i T-banereiser på Fornebubanen, rundt 4 prosent i retning sentrum, som følge av at færre togavganger stopper på Skøyen stasjon med Rikstunnelen.

For Kolsåsbanen anslås en mer markant vekst. Mange regionbusslinjer fra Bærum termineres på Lysaker og Sandvika, noe som gjør at flere velger T-banen fra Kolsås og Bekkestua. Dette gir en forventet økning i antall T-banepassasjerer på om lag 10 prosent, men med uten betydning for oppholdstider på fellesstrekningen.

Økt mating til Grorud togstasjon bidrar også til å styrke mating til T-banen. Effekten på Furusetbanen og Grorudbanen er imidlertid små, og variasjonene vurderes som marginale. Det samme gjelder for Røabanen, Holmenkollbanen, Sognsvannsbanen og Lambertseterbanen, der analysen viser kun mindre endringer i passasjertall.

8.5 Usikkerhet i analysen

I et hvert utredningsarbeid hvor det gjøres analyser av en framtidig situasjon vil resultatene være preget av usikkerhet. Jo lenger frem i tid man ønsker å analysere virkninger, jo større vil også usikkerheten bli. I dette kapittelet løftes disse usikkerhetene og betydningen av dem frem.

Usikkerhetene i analysen kan deles inn i to hovedkategorier:

1. **Ytelsesusikkerhet,** herunder hvilket tilbud og punktlighetsnivå T-banesystemet vil kunne levere
2. **Etterspørselsusikkerhet,** herunder hvor stor vil etterspørselen etter T-banereiser være

8.5.1 Usikkerhet knyttet til forutsetningene om ytelse

Systemkapasitet i referansealternativet

Referansealternativet forutsetter at funksjonsevnen i infrastrukturen opprettholdes til tross for økt belastning. Sporveien og Ruter forventer at reinvesteringsbehovet vil øke i tiden fremover, se kapittel 2.8. Dersom funksjonsevnen til T-banesystemet i 2050 er lavere enn det som er forutsatt, vil ulempen trafikantene opplever i referansealternativet, være undervurdert. Dersom etterslepet reduseres betydelig, kan ulempene for trafikantene bli mindre enn det som er forutsatt i referansealternativet.

Dette betyr igjen at analysen kan undervurdere og/eller overvurdere nytten av flere av tiltakene. For 1C kan funksjonsevnen som er lagt til grunn i beregningene avvike for både buss og T-bane. Alternativ 2D, 2E og 2F belager seg i stor grad kun på eksisterende infrastruktur, og hvis denne ikke er ivaretatt tilstrekkelig, vil også disse alternativene trolig ha større ulemper knyttet ved seg enn det som er analysert. Særlig 2D med 40 avganger i timen mellom Tøyen og Stortinget, som medfører lavere marginer mellom avgangene på disse

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

stasjonene, vil være avhengig av infrastruktur som klarer denne belastningen og som ikke bærer preg av et stort vedlikeholdsetterslep.

Investeringsalternativene 3A Volvatsving, 4B Ensjøsving og 5A Volvat- og Ensjøsving vil alle kunne styrke robustheten i systemet ved å tilføre ny infrastruktur som gir noe økt fleksibilitet. Samtidig innebærer disse alternativene en større kompleksitet i T-banesystemet, og den mest kritiske strekningen vil fortsatt være fellesstrekningen gjennom sentrum. Dermed vil mange av de samme forholdene som preger referansesituasjonen, også i stor grad gjøre seg gjeldende for tiltaksalternativene 3A, 4B og 5A.

6A ny sentrumstunnel vil styrke robustheten i T-banesystemet ved å etablere to separate tunnelløp med betydelig høyere kapasitet enn forventet etterspørsel. Med to tunnelløp vil man ha et system med større marginer og reduserer sårbarheten ved driftsforstyrrelser. I en situasjon der T-banens funksjonsevne svekkes, for eksempel som følge av manglende vedlikehold, vil den høye kapasiteten i 6A til en viss grad kunne kompensere for driftsutfordringer. Dette bidrar til å redusere risikoen for at forsinkelser sprer seg og skaper store ulemper for trafikantene. Vedlikeholdsetterslepet er anslått til rundt 9 mrd. kroner [3], mens tiltak 6A ny sentrumstunnel har en betydelig høyere kostnad, i tillegg til at den gir mer infrastruktur som på sikt må vedlikeholdes.

Kapasitetseffekt fra nytt signalsystem

Dagens sentrumstunnel håndterer maksimalt 32 tog/time. CBTC vil øke kapasiteten ved å redusere den tekniske togfølgetiden (gir mindre avstand mellom togene). I analysen er det lagt til grunn 36 avganger i timen mellom Majorstuen og Tøyen i referansealternativet og i tiltaksalternativene (bortsett fra i alternativ 2D og 6A). Dersom CBTC-ytelsen er høyere enn planlagt (litt kortere togfølgetid eller stor reduksjon i kjørevariasjoner) vil marginene i referansesituasjon være høyere enn forutsatt. Før systemet er etablert og testet gjennom daglig drift, er det usikkert om 40 avganger i timen (som i alternativ 2D) lar seg realisere.

Ny teknologi og automatisering

T-banesystemet i Oslo vil bli halvautomatisk med innføringen av nytt signalsystem CBTC. I fremtiden kan ny teknologi som kunstig intelligens og økt grad av automatisering påvirke både drift, kapasitet, sikkerhet og brukeropplevelse i T-banesystemet.

Et høyere automatiseringsnivå kan gi flere fordeler, men en slik implementering har også utfordringer. Å tilpasse dagens togsett til høyere automatiseringsnivå vil innebærer betydelige kostnader. Det er derfor mest aktuelt å vurdere dette i forbindelse med en ny vognanskaffelse som vil måtte utløses når dagens tog etter planen fases ut rundt 2050. Da vil man ta stilling til hvorvidt økt automatiseringsgrad vil kunne bidra til ytterligere kapasitetsøkning og økt robusthet med den teknologien som foreligger, og veie effektene mot gjeldende kostnadsbilde.

8.5.2 Usikkerhet knyttet til etterspørsel

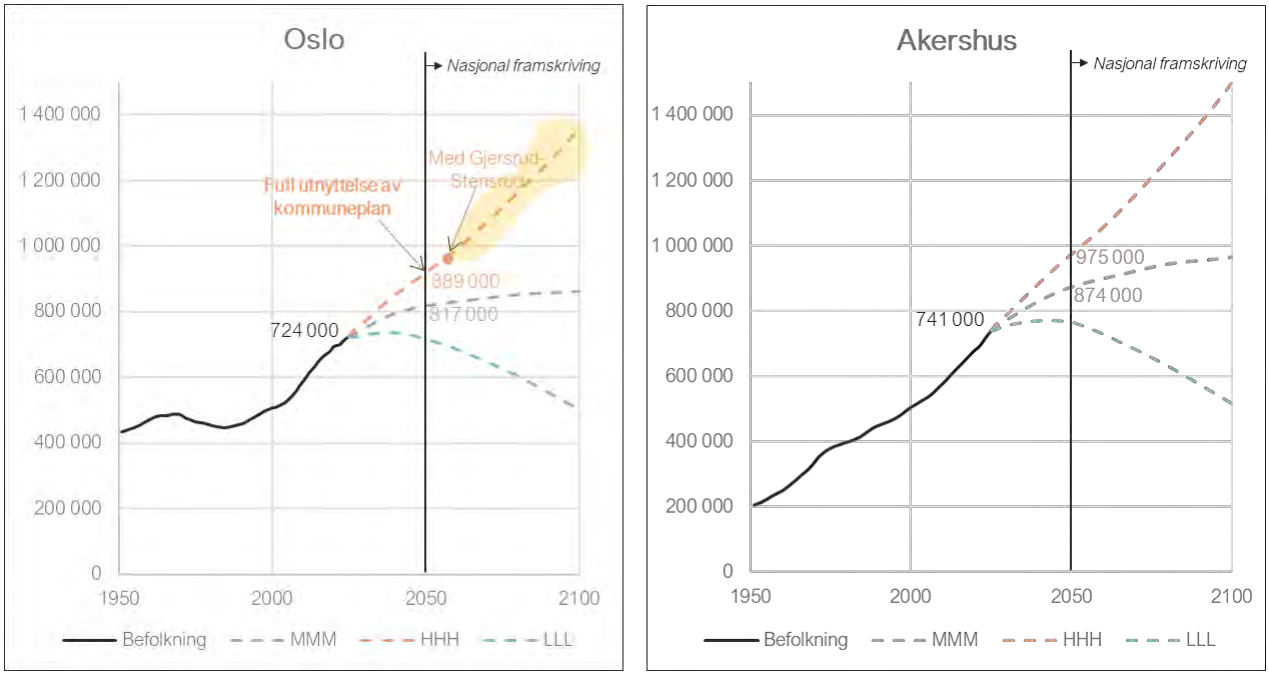
En sentral usikkerhet ligger i befolknings- og reiseprognosene. Høyere etterspørsel enn antatt (for eksempel høyere befolkningsvekst, flere kollektivreiser, høyere rushtidstopper) vil gi større press på T-banesystemet i referansealternativet – med økt trengsel, lengre ståtider og økt sannsynlighet for punktlighetsutfordringer på grunn av lange stasjonsopphold. På den andre siden vil lavere etterspørsel gi motsatt utslag og redusere nytten av tiltak.

Befolkningsutvikling

Følsomhetsanalysen viser at antall innbyggere i Oslo og delvis i Akershus er den største driveren for etterspørsel etter T-banereiser. Trengselskostnader med høyere befolkningsvekst vil øke i større grad enn

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

befolkningsveksten. SSB framskrivinger viser at befolkningsframskriving HHH innebærer rundt 70 000 flere innbyggere i Oslo og 100 000 flere i Akershus sammenlignet med MMM, jf. figur 8.12.



Figur 8.12: Befolkningsutvikling i Oslo og Akershus 1950–2025, samt med forskjellige SSB-framskrivinger 2025-2100. Kilde: SSB, PBE i Oslo kommune, PROSAM

I Oslo innebærer befolkningsframskriving HHH at kommunen i 2050 vil være nær full utnyttelse av arealene som ligger til grunn i dagens kommuneplan. Det betyr at den boligbyggingen som forutsettes i planen, i hovedsak er gjennomført innen 2050. Boligreserven på Gjersrud-Stensrud alene kan gi en befolkningsøkning på opptil 30 000 nye innbyggere [35]. Det gule området i figuren viser en framskriving basert på nasjonale framskrivinger. Oslo mangler i dag en boligreserve som er stor nok til å realisere en slik vekst. En utvikling på dette nivået framstår derfor som lite sannsynlig uten betydelige endringer i kommunens by- og boligutvikling.

I Akershus samsvarer befolkningsframskriving HHH med en videreføring av veksttrenden de siste 75 årene, mens MMM innebærer en markant lavere vekst. Siden T-banens rolle i Akershus i dag er begrenset, vil sterk befolkningsvekst i Akershus ikke nødvendigvis oversettes til tilsvarende vekst i etterspørselen etter T-banereiser. Forskjellen mellom MMM og HHH, og dermed graden av usikkerhet, er større i Akershus enn i Oslo. Eventuelle framtidige forlengelser av T-banen utenfor Oslos grense kan ytterligere øke denne usikkerheten i etterspørselen.

Biltrafikkutvikling

Biltrafikkutviklingen påvirker også etterspørselen etter T-banereiser. I analysene er det lagt til grunn at nullvekstmålet for biltrafikk nås i både Oslo og Akershus. Dersom målet ikke nås, vil en større del av reisene fortsatt skje med bil, noe som reduserer etterspørselen etter T-banereiser. En overoppfyllelse av målet, det vil si en sterkere reduksjon i biltrafikken enn forutsatt, kan derimot føre til økt etterspørsel etter T-banereiser og dermed større trengsel i systemet.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Analysen viser at de største mulige kapasitetsutfordringene i T-banesystemet ligger i indre by, der kollektivandelen allerede er svært høy. Det betyr at potensialet for ytterligere overføring fra bil til kollektivtransport i disse områdene er begrenset. Dermed er risikoen for at analysen undervurderer framtidig etterspørsel i de mest belastede delene av systemet, relativt liten.

Som en del av utredningen har vi beregnet referanse MMM og referanse HHH både med og uten forutsetningen om nullvekstmålet. I disse beregningene gir nullvekstmålet en økning på 2 prosent i antallet T-banereiser, selv om trafikkarbeidet med bil (kjørte kilometer) i Oslo og Akershus reduseres med 17 prosent. Dette viser at oppfyllelse av nullvekstmålet i liten grad påvirker etterspørselen etter T-banereiser.

Gange og mikromobilitet

Økt satsing på gange og mikromobilitet, inkludert sykkel, kan føre til færre T-banereiser i indre by [38]. Samtidig kan mikromobilitet bli brukt mer aktivt som mating til T-banen på grenbanene, noe som kan gi økt etterspørsel der. Det er allerede i dag en høy kollektivandel for sentrumsrettede T-banereiser fra grenbanene, så potensialet for ytterligere økning er begrenset. Ikke-sentrumsrettede reiser vil gi høyere utnyttelsesgrad og påvirker i liten grad trengsel i systemet.

En reduksjon i korte T-banereiser i indre by vil kunne bidra til lavere trengsel og bedre komfort for passasjerene. Usikkerheten knyttet til samspillet mellom mikromobilitet og T-banen er ikke vurdert i denne utredningen. Dette skyldes at hovedfokuset har vært scenarioer som forutsetter økt etterspørsel etter T-banereiser. Det er primært i indre by at reisende kan oppleve et høyt trengselsnivå på T-bane. Samtidig har de korte T-banereisene i indre ofte konkurransedyktige alternativer som gange, mikromobilitet, buss eller trikk. Dette kan føre til en form for selvregulering: at passasjerer velger gange, mikromobilitet, buss eller trikk dersom de opplever at T-banen har ubehagelig høy trengsel. Dette kan igjen bidra til en jevnere fordeling av belastningen i T-banesystemet.

Bestillingstransport og selvkjørende tjenester

Bestillingstransport er et fleksibelt tilbud som tilpasses faktisk etterspørsel og kan reagere dynamisk på når og hvor kundene ønsker å reise. Det er foreløpig usikkert hvilken rolle slike tjenester vil få i framtidens mobilitetssystem, og i hvilken grad de vil supplere eller konkurrere med T-banen. Ulike innretninger kan gi ulike effekter: bestillingstransport kan gi en mer sømløs mating til T-banen og dermed bidra til økt etterspørsel, men kan i andre tilfeller konkurrere med T-banen og redusere antallet T-banereiser.

T-banen har høy konkurranseevne for reiser over en viss avstand og i perioder med høy etterspørsel og fremkommelighetsutfordringer på veinettet. For slike reiser er det mindre sannsynlig at bestillingstjenester vil være et reelt alternativ. Dette tilsier at behovet for et kapasitetssterkt T-banesystem vil bestå også i framtiden

Fordeling av kollektivreiser gjennom døgnet

Det er usikkert om fordelingen av kollektivreiser gjennom døgnet vil være den samme i framtiden som i dag. Mer spissede rushtopper kan føre til større trengsel og gjøre behovet for tiltak mer aktuelt, mens flatere rushtopper vil redusere nytten av eventuelle tiltak. Døgnfordelingen påvirkes av en rekke faktorer, blant annet alderssammensetning, arbeidsmarked, fleksibilitet i arbeidshverdagen og billettsystem.

Usikkerhet i transportmodeller

Transportmodeller benyttes for å analysere framtidige reiser, og kapasitet og effekter av tiltak. Modellene innebærer forenkling av virkeligheten som ikke alltid vil fange opp alle detaljer, nyanser og variasjoner i reisemønstre og kollektivtilbudet. Modellresultater bør derfor tolkes som indikasjoner og ikke som eksakte prognoser, og de bør suppleres med faglige vurderinger.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

I tillegg til elementer nevnt i kapittel 8.5.2 ovenfor er det også betydelig usikkerhet knyttet til reiseatferd, preferanser og overføring av dagens atferd til framtidige situasjoner. Transportmodellene er kalibrert på grunnlag av reisevaneundersøkelser. Teknologiske endringer, endringer i byutvikling og nye samfunnstrender kan på lengre sikt påvirke folks reisevaner og preferanser på måter som i begrenset grad fanges opp av modellene. Det er samtidig stor usikkerhet om hvordan slike preferanser faktisk vil utvikle seg over tid.

Dagens transportmodell tar ikke hensyn til fremkommelighets- og punktlighetsutfordringer i kollektivtransporten, verken slik situasjonen er i dag eller kan bli i framtiden. Dette kan påvirke konkurranseforholdet mellom ulike kollektivtransportmidler. I denne utredningen er det likevel få busslinjer som konkurrerer direkte med T-banen, noe som begrenser usikkerheten knyttet til fordelingen mellom buss og T-bane.

Modellen er kalibrert mot dagens observerte data, og gir et godt samsvar med faktisk reisemiddelfordeling. Eventuelle framtidige forbedringer eller forverringer i punktlighet for kollektivtransporten er ikke inkludert i beregningene.

9 Konklusjoner og anbefaling

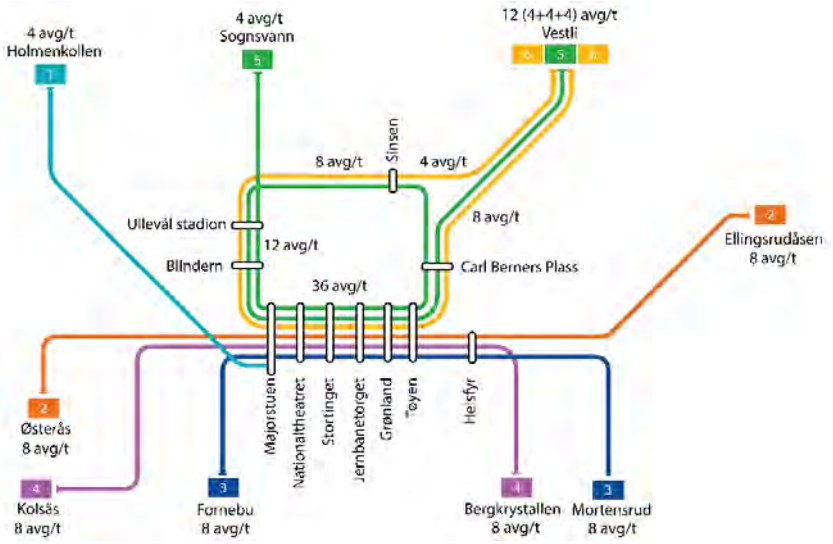
9.1 Konklusjoner

Vedtatt utvikling av T-banenettet gir et betydelig kapasitetsløft

T-banenettet vil få økt kapasitet i løpet av de nærmeste årene. Flere infrastrukturtiltak og nye vogner muliggjør et styrket T-banetilbud. Dette inkluderer nytt signal og sikringssystem, CBTC, bygging av Fornebubanen med base for vedlikehold og parkering og ombygging av Majorstuen stasjon for bedre passasjerflyt og vending av Holmenkollbanen. Det er besluttet å anskaffe 44 nye T-banevogner.

Nytt signal og sikringssystem muliggjør at togene kan kjøre tettere enn i dagens situasjon. Antall avganger på fellesstrekningen kan økes fra maksimalt 32 per time i dag til 36 per time, med samme tidsmargin som i dagens situasjon.

Foreløpig anbefalt linjenett for 2032 innebærer 8 avganger i timen på Fornebubanen og en økning fra 4 til 8 avganger på Grorudbanen mot sentrum og på Kolsåsbanen. Ved å vende Holmenkollbanen på Majorstuen vil fellesstrekningen trafikkeres av kun 6-vognstog (lange tog). Det reduserer trengsel og lange stasjonsopphold gjennom sentrum.



Figur 9.1: Foreløpig anbefalt linjenett for 2032

Passasjervekst gir ikke kapasitetsproblemer i hovedalternativet for 2050

Statistisk sentralbyrås hovedalternativ for befolkningsframskriving (MMM) for 2050 innebærer 15 prosent befolkningsvekst i Oslo og 30 prosent i Akershus sammenlignet med dagens befolkning (se kapittel 3.2). Dette gir vekst i etterspørselen etter T-banereiser. Kapasitetsanalysen i denne utredningen viser at T-banen kan håndtere passasjerveksten som følge av økt befolkning frem mot 2050.

Det vil være høyest kapasitetsutnyttelse på Grorudbanen. Her vil det i 2050 være tilsvarende eller litt lavere trengsel enn det er på linje 1 på Lambertsenterbanen og gjennom sentrum i dagens situasjon.

Beregningene viser tilsvarende stasjonsoppholdstider i sentrum i 2050 som i dagens situasjon. Nytt signal- og sikringsanlegg CBTC gjør at man kan kjøre flere avganger med samme tidsmargin som i dagens situasjon. Dette viser at passasjerveksten i seg selv ikke bidrar til økte punktlighetsutfordringer i 2050.

T-banen har høy tilfredshet hos passasjerene i dag (se kapittel 2.7). En høy andel er tilfredse med komfort og punktlighet. Med tilsvarende nivåer for trengsel, ståtid og punktlighet i 2050 som i dagens situasjon, konkluderer vi med at referanse MMM for 2050 ikke innebærer kapasitetsproblemer for T-banenettet.

Utredningen forutsetter planlagte tiltak og tilstrekkelig vedlikehold

Konklusjonen om at referanse MMM for 2050 ikke innebærer kapasitetsproblemer for T-banenettet bygger på forutsetninger om at planlagte tiltak og endringer i T-banenettet, med 36 avganger per time og kun lange tog gjennom sentrum, blir gjennomført og fungerer som forutsatt. Dette krever et tilstrekkelig nivå på vedlikehold av vogner og infrastruktur for å unngå feil som kan redusere punktligheten.

Høyere passasjervekst enn hovedalternativet for 2050 vil gi kapasitetsproblemer

Kapasitetsanalysen og følsomhetsvurderinger i denne utredningen viser at referanse HHH (basert på Statistisk sentralbyrås høye alternativ for befolkningsframskriving) eller T-baneforlengelse til Lørenskog (eller andre steder) vil gi kapasitetsproblemer for T-banen:

- Referanse HHH gir klart høyere trengsel på Grorudbanen i 2050 enn det vi kan observere noe sted på T-banenettet i dagens situasjon. Sammenlignet med referanse MMM vil mange flere passasjerer oppleve ståtider rundt 15 minutter på Grorudbanen, Furusetbanen og Østensjøbanen.
- I referanse HHH er gjennomsnittlig tidsbruk på stasjonene klart høyere enn i dagens situasjon, noe som gir risiko for redusert punktlighet sammenlignet med dagens situasjon.
- T-baneforlengelse til Lørenskog vil gi flere passasjerer på Furusetbanen. Dette gir ikke økt trengsel over enn 2 stående/kvm, men gir flere stående over 15 minutter og lengre stasjonsoppholdstider i sentrum (primært Jernbanetorget). Det er risiko for at økte stasjonsoppholdstider vil påvirke punktligheten.

Dette betyr at på lang sikt, dersom etterspørselen i rush øker vesentlig mer enn det som er beregnet i referanse MMM for 2050, dersom T-banen forlenges til Lørenskog, eller dersom ytelsen til T-banesystemet ikke blir som forventet, vil det være behov for tiltak som kan løse kapasitetsutfordringene.

Langsiktige kapasitetsutfordringer kan løses med enklere tiltak enn ny sentrumstunnel

I denne utredningen er en rekke tiltak vurdert og analysert. Alternativanalysen og følsomhetsvurderingene (se kapittel 7 og 8) viser at flere tiltak kan møte langsiktige kapasitetsutfordringer som følge av høy befolkningsvekst eller T-baneforlengelse til Lørenskog eller andre steder.

De tiltakene som gir mest målrettet effekt med tanke på å redusere trengsel om bord og oppholdstider på stasjoner i sentrum er:

- Alternativ 2D som innebærer ekstra avganger på Grorudbanen. Dette forutsetter at det er mulig å øke fra 36 til 40 avganger per time på den østlige delen av Fellesstrekningen. Muligheten for dette avhenger av hvilken punktlighet T-banen oppnår etter innføring av nytt signal- og sikringssystem CBTC og eventuelle ytterligere tiltak for å redusere forsinkelser.
- Alternativ 2E som innebærer at forbindelsen mellom Carl Berners plass og Sinsen ikke trafikkeres for heller å prioritere flere avganger på Grorudbanen og Lørenbanen.
- Alternativ 3A Volvatsvingen med en ny linje mellom Fornebubanen og Grorudbanen via Ringen. Tiltaket reduserer belastningen i sentrum ved å utnytte ledig kapasitet langs Ringen. I tillegg gir tiltaket bedre reisemuligheter med T-bane mellom Hovinbyen, Ringen og Skøyen, noe som blant annet reduserer etterspørselen etter buss på Ring 3.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Alternativ 2D og 3A innebærer økt kompleksitet og kan derfor være avhengig av en god punktlighetsutvikling i T-banesystemet. Alternativ 2E gir redusert kompleksitet og kan derfor være aktuelt dersom punktlighetsutviklingen ikke muliggjør alternativ 2D eller 3A.

En full realisering av befolkningsveksten i referanse HHH eller T-baneforlengelse til Lørenskog gir risiko for punktlighetsutfordringer som følge av økte stasjonsoppholdstider i sentrum selv med alternativ 2D, 2E eller 3A som beskrevet ovenfor. Følsomhetsanalysen (se kapittel 8) viser muligheter for å kombinere tiltak for å redusere stasjonsoppholdstiden til samme nivå som i referanse MMM. Kombinasjoner gir en mer komplisert rutemodell, og muligheter og utfordringer knyttet til takting må vurderes nærmere. Effekter av CBTC eller andre tiltak for å redusere forsinkelser på T-banen kan bidra til at systemet tåler noe lengre stasjonsoppholdstider enn i referanse MMM. I så fall er det mindre behov for kapasitetsøkende tiltak, også i en situasjon med høy befolkningsvekst (referanse HHH).

Behov for tiltak og hvilke tiltak som er best egnet, avhenger av hvilken ytelse og punktlighet T-banenettet kan oppnå etter innføring av CBTC og som følge av nivået på vedlikehold og reinvestering, og hvilket kapasitetsbehov det er nødvendig å dimensjonere for. Kapasitetsbehovet avhenger av beslutninger om eventuelle forlengelser til Lørenskog eller andre steder og bør hele tiden justeres mot oppdaterte befolkningsprognoser og arealutviklingen i Oslo og nabokommunene. Man vil ha vesentlig mer kunnskap om disse faktorene i løpet av de neste 5–10 årene.

Kapasitetsøkende tiltak krever flere vogner og utvidet basekapasitet

Det pågår anskaffelse av 27 nye togsett, og i Oslopakke 3 er det avsatt midler til kjøp av ytterligere 17 togsett (se kapittel 2.3. Disse 44 nye togsettene forutsettes å være på plass til 2032 for å kunne kjøre foreløpig anbefalt linjenett i 2032 (se figur 9.1).

Kapasitetsøkende tiltak som er identifisert i denne utredningen, innebærer økt T-banetilbud sammenlignet med referansesituasjonen og anbefalt linjenett for 2032. Driftsopplegget i alternativ 2D og 2E (endret driftsopplegg) krever 10 ekstra vognsett. Alternativ 3A Volvatsvingen med en ny linje mellom Fornebubanen og Grorudbanen krever 13 ekstra vognsett. Flere vogner enn i referansesituasjonen krever også ny basekapasitet (muligheter for etablering av ny base er beskrevet i kapittel 6.4.7).

Ny sentrumstunnel gir overkapasitet og har flere ulemper

Ny sentrumstunnel med et todelt tunnelsystem gjennom sentrum der hver grenbane vil ha direkte forbindelse til enten Jernbanetorget eller Nationaltheatret, ikke til begge to som i dag. Alle grenbanene betjener Stortinget stasjon.

I alternativ 6A ny sentrumstunnel er det lagt til grunn en frekvensøkning i hele T-banenettet. Beregningene viser imidlertid at dette gir overkapasitet i store deler av T-banesystemet, fordi det ikke er behov for denne kapasitetsøkningen. Med unntak av Grorudbanen vil det i referanse MMM være ledig sitteplass til nesten alle passasjerer. Ny sentrumstunnel er ikke bare er et dyrt infrastrukturtiltak; det krever en stor vognpark og binder opp høye kostnader til drift.

Ny sentrumstunnel innebærer flere ulemper for de reisende, sammenlignet med et referansealternativ som fungerer som forutsatt. Transportmodellberegningene viser en nedgang i passasjertall sammenlignet med referansesituasjonen fordi T-banen blir mindre attraktiv på viktige reiseforbindelser i sentrum. Dette skyldes at todelingen av systemet gjør at mange reisende mister direkteforbindelse til Jernbanetorget eller Nationaltheatret. Dette gir økt etterspørsel etter reiser med buss, trikk og tog i deler av indre by. Samtidig viser beregningene at ny sentrumstunnel gir redusert etterspørsel etter reiser med trikk over Grünerløkka og Bislett, som med ny sentrumstunnel vil dekkes godt med T-bane.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Analysene av ny sentrumstunnel i denne utredningen bygger på anbefalt infrastrukturtiltak og rutemodell fra tidligere utredninger. Trasé og stasjoner er utredet grundig og har derfor begrenset mulighet for ytterligere optimalisering. For å redusere antall bytter og begrense overføring til buss og trikk kan man vurdere alternative rutemodeller der enkelte T banelinjer fra Helsfyr kjøres via Jernbanetorget. Dette bryter imidlertid med tidligere anbefalinger, hvor kapasitetspotensialet knyttet til to separate systemer er vektlagt.

Ny sentrumstunnel gir et mindre sårbart system med to tunneler, som reduserer konsekvensene av vedlikeholdsarbeid eller hendelser. Dette kunne ha vært en tilleggsgevinst dersom ny sentrumstunnel hadde vært riktig tiltak med tanke på kapasitet, men om det er en tilstrekkelig begrunnelse i seg selv, må vurderes nærmere. Sporveien har vurdert at det er mulig å gjennomføre større rehabilitering og stenging av dagens tunneltrasé ved å bruke vendemuligheter som finnes i dag (se kapittel 2.8.2), men dette vil gi store konsekvenser for de reisende. Behov og muligheter for rehabilitering og avvikshåndtering bør vurderes nærmere i videre arbeid.

Helhetlig T-baneutredning konkluderer annerledes om ny sentrumstunnel enn KVU Oslo-Navet [15] og KS1 for KVU Oslo-Navet [17]. Det er flere faktorer som bidrar til forskjellige konklusjoner:

- Referansealternativet er vesentlig endret siden KVU Oslo-Navet: Referansealternativet i Helhetlig T-baneutredning har betydelig høyere kapasitet blant annet som følge av nytt signalsystem CBTC og oppgradering av Majorstuen stasjon som sammen med flere vogner muliggjør flere avganger og bare lange tog gjennom fellesstrekningen.
- Økte driftskostnader: Driftskostnadene for tids- og distanseavhengige kostnader er betydelig oppjustert fra tidligere beregningstall basert på nyere data om faktiske kostnader. Kostnadene ved å øke T-baneproduksjonen har trolig vært underestimert tidligere, noe som for ny sentrumstunnel er av stor betydning siden alternativet innebærer høy produksjon.
- Nyanserte og grundigere vurdering trengselskostnader: I denne utredningen har vi tatt i bruk modellverktøyet Trenklin for å kunne *beregne* trengselskostnadene spesifikk for T-banesystemet. Modellberegningene fra Trenklin gir større innsikt i omfang og fordeling av trengsel.
- Konseptet ny sentrumstunnel er optimalisert siden KVU-Oslo-Navet, blant annet er antall stasjoner i sentrum redusert. Dette påvirker investeringskostnader, driftskostnader og trafikantnytte.
- Oppdaterte befolkningsprognoser: befolkningsframskrivinger for Oslo og Akershus har blitt nedjustert i de siste 10 årene.

Høy befolkningsvekst og T-bane til nye områder kan på lang sikt kreve større investeringer

Det er ikke mulig å utelukke alle scenarioer hvor det i framtiden kan oppstå kapasitetsproblemer på T-banen. For eksempel i et scenario med høy befolkningsvekst og T-baneforlengelser til nye områder kan det oppstå utfordringer i T-banesystemet knyttet til kapasitet. Analysene viser at selv om problemene i en slik situasjon vil kunne ramme store deler av T-banesystemet, vil det kun være spesifikke linjer til spesifikke tider av døgnet som vil være årsaken til at problemene oppstår.

En ny sentrumstunnel er et lite målrettet tiltak som vil gi et dyrere T-banesystem og ulemper for mange trafikanter. Det fremstår lite hensiktsmessig å oppgradere og oppdimensjonere hele T-banesystemet når det kun er mindre deler som har risiko for å bli problematiske. Det kan på lang sikt, utover 2050 bli behov for større investeringer i T-banesystemet. Men disse investeringene bør være målrettede og innrettes mot de delene av systemet der kapasitetsproblemene eventuelt oppstår.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

9.2 Anbefaling

Konklusjonene beskrevet i kapittel 9.1 gir grunnlag for anbefalinger om hva som bør gjøres for å nå målet om at T-banen skal ha tilstrekkelig kapasitet og et attraktivt tilbud slik at den kan fortsette å ha rollen som grunnstamme i kollektivsystemet i Oslo.

1. Prioritere vedlikehold og reinvestering i T-banenettet

Det anbefales å prioritere vedlikehold og levetidsforlengende tiltak for dagens og fremtidig T-baneinfrastruktur. Dette bidrar til å sikre regularitet og punktlighet slik at vedtatt utvikling av T-banenettet får den kapasitetsøkningen som er forutsatt.

Analysene i utredningen bygger på en forutsetning om at planlagte tiltak og endringer i T-banenettet, med 36 avganger per time og kun lange tog gjennom sentrum, blir gjennomført og fungerer som forutsatt. Det krever at T-baneinfrastrukturen opprettholder nødvendig funksjonsevne og potensiale. Dette forutsetter ingen økning i vedlikeholdsetterslep, gjennomføre reinvesteringer i tide, og sikre drift som understøtter høy punktlighet og stabilitet.

Planlagt økt tilbud på dagens infrastruktur og Fornebubanen vil kreve økte midler til vedlikehold og reinvestering. Samtidig settes det av for lite midler for vedlikehold og reinvestering allerede i dagens situasjon (se kapittel 2.8). I tillegg har Sporveien beregnet et stort etterslep på vedlikehold av T-baneinfrastrukturen og anbefaler at det settes av 450 millioner kroner ekstra per år i neste handlingsplan (2027–2030) for å redusere vedlikeholdsetterslepet på T-bane og trikk [8].

2. Planlegg for langsiktige behov, men vent med irreversible beslutninger

Problemanalysen viser at planlagte endringer i T-banenettet kan håndtere økt etterspørsel etter T-banereiser basert på SSBs hovedalternativ for befolkningsvekst frem mot 2050, og forutsetningene om at nullvekstmålet nås og at nødvendig vedlikehold og reinvesteringer gjennomføres. Det gir handlingsrom til å vente med større beslutninger.

På lengre sikt enn 2050 eller dersom etterspørselen etter T-banereiser øker mer enn det som er beregnet for 2050, eller dersom ytelsen til T-banesystemet ikke blir som forventet, vil det oppstå behov for kapasitetsøkende tiltak. Det bør derfor planlegges tiltak for å møte kapasitetsutfordringer på lang sikt.

Tidspunktet for når behovet oppstår, er usikkert. Usikkerheten gjelder både framtidig befolkningsvekst og etterspørsel, samt hvordan T-banens faktiske ytelse utvikles. Utviklingen i vedlikehold i forhold til behovet påvirker også ytelsen til T-banen.

Usikkerheten knyttet til T-banens ytelse kan reduseres betydelig allerede innen 5–10 år. Etter åpning av Fornebubanen, innføring av nytt signalsystem (CBTC) og full drift av nytt linjenett med 36 avganger per time gjennom sentrum, vil vi ha operativ erfaring om T-banens framtidige ytelse.

Denne utredningen har identifisert flere målrettede tiltak som kan møte framtidige kapasitetsutfordringer:

- Dersom systemet viser seg å kunne håndtere 40 avganger i timen mellom Stortinget og Tøyen på en stabil måte, kan alternativ 2D være et godt og kostnadseffektivt tiltak for å redusere trengsel uten de store kostnadene som følger av irreversible investeringer.
- Alternativ 2E kan også fjerne den problematiske trengselen uten høye kostnader, men innebærer at forbindelsen mellom Carl Berners plass og Sinsen ikke betjenes med T-bane. Dersom dette alternativet vurderes videre, bør det samtidig utredes hvilke kompenserende tiltak som kan sikre fortsatt god tilgjengelighet i dette området.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

- Volvatsvingen (3A) er et målrettet alternativ som gir betydelig trengselsreduksjon og god måloppnåelse, uten å være avhengig av 40 avganger i timen.

Alternativ 2D og 3A innebærer økt kompleksitet og kan derfor være avhengig av en god punktlighetsutvikling i T-banesystemet. Alternativ 2E gir redusert kompleksitet og kan derfor være aktuelt dersom punktlighetsutviklingen ikke muliggjør alternativ 2D eller 3A.

Å planlegge for langsiktige behov innebærer å vurdere nærmere:

- Hvilken ytelse og punktlighet T-banenettet kan oppnå etter innføring av CBTC og som følge av nivået på vedlikehold og reinvestering.
- Hvilket kapasitetsbehov det er nødvendig å dimensjonere for. Kapasitetsbehovet avhenger av beslutninger om eventuelle forlengelser til Lørenskog eller andre steder og bør vurderes opp mot oppdaterte befolkningsprognoser og arealutviklingen i Oslo og nabokommunene
- Detaljert ruteplanlegging som gir mest mulig robusthet for forsinkelser. Dette gjelder særlig for alternativ 2D og 3A som innebærer økt kompleksitet.
- Vendekapasitet på Grorudbanen.
- Behov for basekapasitet (se også eget punkt 3 nedenfor)
- Vurdere behov og muligheter for supplerende tiltak som kan bidra til å redusere kapasitetsutfordringene (se identifiserte tiltak i kapittel 6). Dette gjelder særlig mulighetene for optimalisert vognutforming når dagens T-banevogner skal erstattes.

Beslutning om veien videre er avhengig av kunnskapen som blir tilgjengelig de neste 5–10 årene. I denne perioden vil man få vesentlig bedre grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som er hensiktsmessige. Ved å bevare fleksibilitet kan beslutningene tilpasses ny informasjon etter hvert som usikkerhet reduseres, og man unngår å låse seg til løsninger som viser seg å være unødvendige eller lite treffsikre.

Det anbefales ikke å gå videre med ny sentrumstunnel som svar på kapasitetsutfordringene slik de er beregnet i denne utredningen. Alternativet gir høy overkapasitet og store investerings-, drifts- og kapitalkostnader, og er svært samfunnsøkonomisk ulønnsomt. Tiltaket binder opp betydelige ressurser, gir et driftsnivå rundt 50 prosent høyere enn referansesituasjonen og gjør T-banen mindre attraktiv i indre by, med økt press på buss og trikk. Utredningen viser at det finnes enklere, billigere og mer målrettede tiltak som kan håndtere framtidige kapasitetsbehov dersom de skulle oppstå.

3. Planlegge for langsiktig behov for flere T-banevogner og økt basekapasitet

Planlagt driftsopplegg med Fornebubanen og tilbudsforbedringer innebærer at basekapasiteten fullt utnyttet. Uansett hvilket kapasitetsøkende tiltak som eventuelt velges på sikt, vil tiltak kreve flere T-banevogner.

Kapasitetsøkende tiltak som er identifisert i denne utredningen, krever i størrelsesorden 10–20 nye 3-vognsett. Dette vil utløse behov for ny basekapasitet. Det anbefales derfor å starte arbeidet med å sikre areal for ny T-banebase. Arealene langs dagens T-banelinjer er allerede tett utnyttet, og en banebasert byutvikling gir høyt press på arealer i tilknytning til dagens T-banenett. Størrelsen på basebehovet avhenger av hvilke tiltak som velges på sikt.

Utvikling av økt basekapasitet er et nødvendig infrastrukturprosjekt som bør videreføres uavhengig av valg av langsiktige løsninger. Dette styrker systemets fleksibilitet, gjør det mulig å møte både etterspørselsvekst og driftstilpasninger, og reduserer risikoen for at vogn- og basemangel blir en hindring som begrenser tjenestetilbudet.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

I KVU T-banebaser er flere steder i tilknytning til Grorudbanen pekt ut for mulig plassering av en ny base [31]. En eventuell ny base langs Grorudbanen bør ses i sammenheng med behovet for vendekapasitet på Grorudbanen som følge av de kapasitetsøkende tiltakene som er identifisert i denne utredningen.

4. Andre utvidelser av T-banenettet krever en overordnet vurdering av behov

En eventuell videreutvikling av T-banenettet basert på andre behov enn kapasitet kan være ønskelig. For eksempel kan en T-baneforlengelse til Lørenskog koble et eksisterende byområde til Oslos skinnegående kollektivtilbud, en ny T-bane nord-sør i indre by kan redusere behovet for buss til og fra sentrum, og en tverrforbindelse i Groruddalen kan koble et mulig nytt byutviklingsområde til T-banenettet. Slike utvidelser svarer på andre behov enn kapasitet i T-banenettet og går ut over rammene for denne utredningen.

Dersom man ønsker å legge andre behov enn kapasitetsbehov til grunn for en videreutvikling av T-banenettet, bør det gjennomføres en utredning hvor disse eventuelle behovene identifiseres, for deretter gjennomføre en analyse av hvilke tiltak som best svarer på identifiserte behov. En slik utredning bør ikke begrense seg til T-banenettet, men vurdere hvilken rolle T-banen og andre transportmidler skal ha i regionens transportsystem og by- og regionutvikling.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

10 Referanser

[1] Ruter, «K2012 Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012–2060,» Ruter, Oslo, 2011.

[2] Ruter , «Utredning av behov for investeringer i kollektiv infrastruktur og materiell,» 2024.

[3] Sporveien, «Behovet for investeringer i kollektiv infrastruktur og materiell. Sporveiens vurdering med tidsperspektiv fram til 2040 og videre for T-banesystemet.,» 2024.

[4] Samferdselsdepartementet, «Meld. St. 14. Nasjonal transportplan 2025–2036,» 2024.

[5] Byvekstsamarbeidet, «Handlingsprogram 2026-2029. Byvekstavtalen for Oslo-området og Oslopakke 3,» 2025.

[6] Ruter, «Årsrapport 2024 - Reisetall og markedsandeler,» 2025.

[7] Sporveien, «Det store T-baneløftet 2025–2030,» 2025. [Internett]. Available: https://www.sporveien.no/prosjekter-og-arbeid/t-baneprogrammet/. [Funnet 8 1 2026].

[8] Sporveien, «Reinvesteringsrapport 2025,» 2025.

[9] Plansamarbeidet Oslo og Akershus, «Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.,» 2015 (vedtatt).

[10] Oslo kommune, «Smart trygg og grønn. Kommuneplan 2015. Oslo mot 2030. Juridisk arealdel,» 2015.

[11] Oslo kommune, «Sammen skaper vi verdens beste by. Kommuneplanens samfunnsdel med byutviklingsstrategi 2025,» 2025a.

[12] Statens vegvesen, «Byutredning for Oslo-området 2025,» 2025.

[13] Kommunal- og distriktsdepartementet, «ADV-veileder 1: Innføring i arealdataverktøyet,» 2022. [Internett]. Available: https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by_stedsutvikling/arealdataverktoy-adv/adv-pa-1-2-3/id2900312/?expand=factbox2900319.

[14] S. Flügel med flere, «Verdsetting av reisetid og tidsavhengige faktorer. Dokumentasjonsrapport til Verdettingsstudien 2018-2020. TØI rapport 1762/2020,» 2020.

[15] Ruter, Statens vegvesen og Jernbaneverket, «KVU Oslo-Navet. Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo,» 2015.

[16] S. L. C.-P. K. N. Huwer, «Second Opinion. Vedlegg til KVU Oslo-Navet,» 2015.

[17] Dovre Group og Transportøkonomisk institutt, «Oslo-Navet, Kvalitetssikring av beslutningsunderlag for konseptvalg (KS1),» 2017.

[18] Sweco, «Oppgradert Majorstuen stasjon, Volvatsvingen, ny T-banetunnel gjennom sentrum og T-bane til Lørenskog,» 2024.

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

[19] Finansdepartementet, «Utarbeidelse av KVU/KL dokumenter,» 2010.

[20] Byvekstsamarbeidet, «Tilleggsavtale 2021-2029 til byvekstavtalen mellom Viken fylkeskommune, Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo kommuner og staten,» 2021.

[21] Samferdselsdepartementet, «St.meld. nr. 17 (2008-2009). Om Oslopakke 3 trinn 2,» 2009.

[22] Samferdselsdepartementet, «Prop. 86 S. Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster,» 2017.

[23] Statens vegvesen , «Konsekvensanalyser. Håndbok V712,» 2021.

[24] Jernbanedirektoratet, «Kollektivstudie for Østlandet,» 2026.

[25] Norconsult, «Helthelig T-baneutredning. Vedleggsrapport,» 2026.

[26] Urbanet Analyse, «Et harmonisert nasjonalt takstsystem – mulighet for økt attraktivitet og bruk av kollektivtransport?,» UA-rapport 86/2016, Oslo, 2016.

[27] N. o. F. A. G. Fearnley, «Rushtidsprising kan gi et bedre kollektivtilbud,» Aftenposten, Oslo, 2025.

[28] Sweco, «KVU kollektivløsninger i Groruddalen,» 2021.

[29] Oslo kommune Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, «Helhetlig T-baneutredning – Bestilling,» Oslo, 2025.

[30] Norconsult, «Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum. Delprosjekt traséoptimalisering og sporteknisk påkobling,» 2021.

[31] Sweco, «KVU T-banebaser,» Ruter, 2022.

[32] Concept, «Til Dovre faller? En studie av faktisk levetid for veg og jernbane,» Ex ante akademiske forlag , Trondheim, 2022.

[33] Ruter, «Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum,» Ruter, Oslo, 2021.

[34] Sweco, «Supplerende beregninger. Oppgradert Majorstuen stasjon, Volvatsvingen, ny T-banetunnel gjennom sentrum og Ensjøsvingen,» 2024.

[35] Norconsult, AF, «Gjersrud-Stensrud. Mulighetsstudie kollektivløsning,» 2022.

[36] Multiconsult, «Videreutvikling av trikkenettet i Oslo,» 2020.

[37] Sweco, «Kollektivtrasé på Ring 2 - Valg av driftsart,» Ruter, 2023.

[38] Ruter, «Strategi for mobilitetstilbudet,» 2026. [Internett].

Sak 14, Vedlegg 1: Helhetlig T-baneutredning Hovedrapport.pdf

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/19462-5
Saksbehandler Tuva Kavli
fagstab - STYV

Valg av medlemmer til ungdomsrådet 2026-2028

Utvalg		Saksnummer
Ungdomsrådet		
Formannskapet		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Som nye medlemmer til ungdomsrådet perioden 2026-2028 velges:

Nora Elise S. Winther (fast medlem) - Mailand videregående skole

Jenny Warme Moe (fast medlem) og Yousra Aouad (vara) - Lørenskog VGS

Kristoffer Vestbekken (fast medlem) og David Skarelven (vara) - Kjenn skole

Lammi Leta Tesfaye (fast medlem) og Ella Drønen (vara) - Lørenskog Friskole

Tara Trashitharan (fast medlem) og Isabella Engh (vara) – Lørenskog Håndballklubb

Bakgrunn

Ungdomsrådets medlemmer velges for to år av gangen, og halvparten velges på nytt én gang i året. I denne saken legger kommunedirektøren forslag til nye medlemmer og varamedlemmer for perioden 2026-2028.

Saksopplysninger

Retningslinjer for valg av medlemmer til ungdomsrådet

Ungdomsrådet oppnevnes av kommunestyret og består av 10 medlemmer og 10 varamedlemmer, hvorav

- 6 velges blant kandidater som er oppnevnt av ungdomsskoler i Lørenskog
- 2 velges blant kandidater som er oppnevnt av videregående skoler i Lørenskog
- 2 velges blant kandidater som er oppnevnt av foreninger, organisasjoner, ungdomsklubber og lag som holder til i Lørenskog.

Halvparten av ungdomsrådet (fire medlemmer fra skolene og ett medlem fra organisasjoner) er på valg hvert år for å sikre kontinuitet i rådets arbeid. Medlemmer og tilhørende varamedlemmer velges for to år av gangen.

Dersom det nomineres kandidater fra flere skoler enn det er plasser, skal de kommunale- og fylkeskommunale skolene prioriteres. Dersom en skole ikke lykkes i å nominere en kandidat, kan plassen gis til en elev fra en annen skole.

Medlemmene skal være bosatt i Lørenskog kommune. Hensynet til alderssammensetning skal tas til betrakting, og det skal være minst 40 % kjønnsbalanse, jf. kommunelovens § 7-7 tredje led. Medlemmene skal på valgtidspunktet ikke ha fylt 19 år. Ungdomsrådet velger selv leder og nestleder blant medlemmene.

Valg av nye medlemmer – skoler

Blant skolene skal det velges nye faste medlemmer fra Kjenn, én privatskole, Mailand videregående og Lørenskog videregående. Skolene har jevnlig mottatt informasjon om rekrutteringen av nye medlemmer til Lørenskog ungdomsråd våren 2026. Nominasjonsfristen var 30. april.

Kjenn sendte inn til sammen fire kandidater (to gutter og to jenter). To er innstilt som fast medlem og varamedlem på vegne av skolen, og en tredje er innstilt som fast medlem på vegne av Lørenskog håndballklubb.

Lørenskog videregående nominerte et fast medlem og et varamedlem (begge jenter). Mailand videregående har nominert et fast medlem (jente) og ikke noen vararepresentant per mai 2026. Kommunedirektøren er dialog med skolen og vil ettersende nominasjon av vararepresentant så snart dette foreligger (enten før behandling i kommunestyret 10. juni, eller i en egen politisk sak til høsten).

Én privatskoleplass tilhører Wang Ung frem til 2027, og den andre plassen har tilhørt Lørenskog Friskole siden 2024, og er på valg i år. Kommunedirektøren mottok to nominasjoner (en gutt og en jente) fra Lørenskog Friskole innen tidsfristen. Steinerskolen sendte også inn en kandidat (jente) etter fristen. Ettersom nominasjonen fra de offentlige skolene (som har prioritert plass) i stor grad besto av jenter, er det gutten fra Friskolen som er innstilt som nytt fast medlem. Dette er nødvendig for å ivareta det lovpålagte kravet om minst 40 % kjønnsbalanse i organet som helhet. Kommunedirektøren har informert Steinerskolen om muligheten til å nominere nye kandidater neste år, når plassen til Wang Ung er på valg.

Valg av nye medlemmer – organisasjoner

Organisasjonene representert i nåværende ungdomsråd er DNT Ung og NRC Tigers, hvorpå sistnevnte skal erstattes med en ny organisasjon perioden 2026-2028. Informasjon om organisasjonsplassen har ligget ute på kommunens nettsider, og er også sendt ut på e-post til kommunens organisasjoner, lag og foreninger som har barn og unge som medlemsbase.

Kommunedirektøren mottok én nominasjon fra DNT Lørenskog Turlag og én fra Lørenskog Håndballklubb. Siden DNT allerede er representert, er det Lørenskog Håndballklubb som er foreslått. Nominasjonen til den faste plassen kom via Kjenn ungdomsskole, mens vara ble rekruttert gjennom det faste medlemmet sitt håndballag.

Lørenskog Håndballklubb er foreldredrevet, og ble stiftet i 1979 under navnet «Kurland Håndballklubb». Etter hvert ble rekruteringsområdet utvidet i retning Løken, Finstad og Rasta, og klubben skiftet dermed navn til Lørenskog Håndballklubb i 1993. Det er primært en jente-/dameklubb, men har de siste årene også hatt herrelag og noen gutter innom håndballskolen. Per 2026 er det ca. 350 medlemmer fordelt på 8-10 aldersbestemte lag, fra håndballskolen for de minste og oppover i årsklassene.

På sine nettsider trekker klubben frem viktigheten av dugnadsånd, tradisjoner og et sunt, inkluderende og positivt idrettsmiljø for alle aldere.

Ungdomsrådets totale sammensetting 2026-2027

Dersom kommunedirektørens forslag blir vedtatt, vil ungdomsrådet være satt sammen på følgende måte det neste året (nye medlemmer markert grønn):

Medlem	**Vara**	**Skole/organisasjon**
Nora Elise S. Winther (2026-2028)		Mailand VGS
Freya Husmo (2025-2027)	Solveig R. Tegnes (2024-2027)	Hammer skole
Mina Eline Lund (2025-2027)	Oscar Krongberg Hippe (2025-2027)	Wang Ung
Ariana Dringelyte-Petruseviciute (2025-2027)	Elijah Gundersborg-Frelsøy (2025-2027)	Løkenåsen skole
Kristoffer Vestbekken (2026-2028)	David Skarelven (2026-2028)	Kjenn skole
Yousef Masood (2024-2027)	Aurora Eggen (2025-2027)	Fjellsrud skole
Lammi Leta Tesfaye (2026-2028)	Ella Drønen (2026-2028)	Lørenskog friskole
Jenny Warme Moe (2026-2028)	Yousra Aouad (2026-2028)	Lørenskog VGS
Tara Trashitharan (2026-2028)	Isabella Engh (2026-2028)	Lørenskog håndballklubb

Sander Weinholdt (2024-2027)	Jonas Handal (2024-2027)	DNT Ung

Med denne sammensettingen er kravet om minst 40 % kjønnsbalanse ivaretatt for både medlemmer og varamedlemmer. Kommunedirektøren har også kontrollert at samtlige er bosatt i Lørenskog, og ikke har fylt 19 år på valgtidspunktet 10. juni 2026.

Vurdering

Sammensetningen som foreslås vurderes som god, med bred aldersrepresentasjon, og ivaretatt kjønnsbalanse. Ungdomsrådet er en engasjert og aktiv gruppe, med stor interesse for å bidra til at ungdom i Lørenskog skal bli hørt. Å bytte ut halvparten av medlemmene én gang i året ivaretar både behovet for kontinuitet, og behovet for å få inn nye perspektiver. Erfaringsmessig vil også de gjenværende medlemmene sørge for å inkludere de nye på en god måte, slik at rådet kan fortsette å fungere som et talerør for unge i Lørenskog.

Kommunedirektøren ser frem til å følge opp det nye rådet, og anbefaler at de foreslåtte medlemmene velges inn i Lørenskog sitt ungdomsråd for de neste to årene.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Ingen.

Tidligere behandlinger

Ingen.

Lørenskog, 04.05.2026

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Vibeke Kristine Rørvik
direktør styring og virksomhetsutvikling

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Til: Formannskapet

Fra: Kommunedirektøren

Ved en inkurie er representantene som er innstilt fra Kjenn skole blitt feil i kommunedirektørens forslag til vedtak.

For at formannskapets innstilling til kommunestyret skal være i tråd med korrekt nominasjon fra skolene anbefaler kommunedirektøren at det fremmes følgende endringsforslag i formannskapsmøtet 3. juni:

> *Representantene fra Kjenn skole endres til: Younas Azan Ul-Haq (fast medlem) og Kristoffer Vestbekken (vara)*

Arkivsak: 26/23563-1
Saksbehandler Alexander Vatnehagen, kommunalteknikk /Silje Marie Økland Stedal, STYV

Avgiftsparkering – utfartsparkering og parkering ved sykehjem

Utvalg		Saksnummer
Barne-, unge- og familieutvalget		
Helse-, omsorg og mestringsutvalget		
Kultur-, inkludering- og samfunnsutvalget		
Formannskapet		
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

1. Det innføres ikke avgiftsparkering ved kommunes utfartsparkeringer, men plassene skiltes med krav om registrering.

2. Avgiftsparkering ved sykehjem opprettholdes på lik linje som andre formålsbygg, i tråd med kommunestyrevedtak i sak 120/25, inntil en ny prinsipiell vurdering er gjennomført.

3. Kommunedirektøren bes legge frem en prinsippsak knyttet til avgiftsbelegningen av parkering ved formålsbygg i Lørenskog. Saken skal belyse alternativer som legger bedre til rette for utøvelse av frivillig arbeid i kommunen.

4. Konsekvenser av endringer i parkeringsordningen beskrives i ordinær budsjettprosess.

Bakgrunn for saken

I kommunestyremøtet 12. mai 2026 stilte Jarle Nigardsøy Amundsen (H) spørsmål til ordføreren om avgiftsparkering på utfartsparkeringsplasser og ved sykehjem. Ordføreren ba i den forbindelse kommunedirektøren om å legge fram en sak om temaet.

Det er også fremmet et innbyggerforslag om å stanse innføring av avgiftsparkering ved kommunens utfartssteder til marka. Per 20. mai 2026 har forslaget 1214 underskrifter. Kommunestyret skal behandle innbyggerforslaget i tråd med kommuneloven kapittel 12.

I denne saken legger kommunedirektøren fram både saken som er utarbeidet på bakgrunn av spørsmål til ordfører og innbyggerforslaget til politisk behandling, da de gjelder samme tema.

Saksopplysninger

Status innføring av avgiftsparkering i Lørenskog kommune

Per mai 2026 er det innført avgiftsparkering i så å si alle kommunale gater og på flere parkeringsplasser ved formålsbygg. I sentrum er det i tillegg etablert korttidsplasser for handels- og servicevirksomhet.

Kommunedirektøren har prioritert innføring av avgiftsparkering i områder i tråd med prinsippvedtaket i sak 126/24, og særlig der det er god kollektivtilgang og alternative parkeringsmuligheter, samt der det er vurdert størst kost-/nytte-effekt.

Det gjenstår fortsatt noen parkeringsplasser med gratis parkering, hovedsakelig utenfor sentrumsområdet. Dette gjelder utfartsparkeringsplasser og en spredning av parkeringsplasser ved barnehager, skoler og bo- og omsorgstjenester.

Ved sykehjem er det innført avgiftsparkering ved Lørenskog sykehjem, avdeling Gamleveien, og Rolvsrudhjemmet. Innføring av avgift ved avdeling Finstad i Losbyveien er foreløpig satt på vent i påvente av behandlingen av denne saken.

Spørsmål til ordfører

I kommunestyremøtet 12. mai 2026 stilte representant Jarle Nigardsøy Amundsen (H) følgende spørsmål til ordfører:

> «*Vil ordføreren ta initiativ til at det i forbindelse med arbeidet med budsjettbehandlingen legges frem en egen sak som vurderer muligheten for å unnta enkelte områder og/eller formålsbygg – herunder sykehjem og utfartsparkeringer – fra ordningen med parkeringsavgift?*»

Ordfører svarte følgende:

> *«Kommunestyret vedtok i sak 120/25 utvidelse av parkeringsordningen i Lørenskog til å gjelde alle kommunens parkeringsplasser ved formålsbygg, i tillegg til utfarts- og rekreasjonsparkeringsplasser. I tillegg ble innføring av avgift for ansatte til 15,- per dag vedtatt.*
> *Ordfører er kjent med at det er laget et innbyggerinitiativ mot innføring av avgiftsparkering på utfartsparkeringsplasser, og at initiativet oppnådde tilstrekkelig antall signaturer på kort tid. I forbindelse med engasjementet rundt innbyggerinitiativet, tok ordfører kontakt med kommunedirektøren og fikk bekreftet at innføring av avgift på utfartsparkering ikke er planlagt gjennomført før til høsten.*
> *Ordfører vil be kommunedirektøren om å fremlegge en sak til neste møterunde, som omhandler parkering ved utfart og sykehjem. Saken vil bli ettersendt».*

Innbyggerforslag – stopp innføring av betaling på utfartsparkeringer

Innbygger Sonni Schulstad opprettet 28. april 2026 et innbyggerforslag på minsak.no.

Kommuneloven § 12-1 sier at innbyggerne kan fremme forslag og få dette behandlet av kommunestyret på følgende vilkår:

1. Forslaget må gjelde kommunens virksomhet
2. Minst to prosent av innbyggerne må stå bak det (men 300 underskrifter er alltid tilstrekkelig)
3. Forslaget kan ikke ha samme innhold som et tidligere innbyggerforslag i samme periode, og det kan ikke fremmes forslag med samme innhold som en sak som er behandlet av kommunestyret i løpet av valgperioden.

Kommunestyret skal selv ta stilling til innbyggerforslaget innen seks måneder etter at det er fremmet.

Innholdet i det aktuelle forslaget innbyggerforslaget lyder som følger:

> *Stopp innføring av betaling på utfartsparkeringer i Lørenskog.*
>
> *Vi oppfordres til å holde oss i aktivitet, komme oss ut og bruke naturen. Lørenskog kommune legger stadig hindringer i veien for dette.*
> *Det er innført parkeringsavgift ved Lørenskog Rådhus og den fine parken til både frisbee og turer. Nå skal de også ta betaling ved utfartsparkeringer… Dette er en uklok avgjørelse å legge hindringer i veien for at allmennheten skal komme seg opp av sofaen og ut. Det virker lite gjennomtenkt å legge hindringer for at folk skal være sosiale i lavterskeltilbud. Jeg legger ved noen bilder fra Sørlihavna - et sted for aktivitet for de aller minste til de aller største. Et flott sted!. Kan vi sammen bidra til at kommunen snur i denne saken?*
> *Jeg har forstått at vi trenger 300 underskrifter fra lørenskauinger for at de skal se på saken igjen. Satser på at du blir med :-)*

Er lovens vilkår oppfylt?
Kommunedirektøren vurderer at vilkår 1 er oppfylt, da innbyggerforslaget gjelder kommunens virksomhet.

Når det gjelder vilkår 2, kreves det støtte fra minst to prosent av innbyggerne, med et minimum på 300 underskrifter. Per 20. mai 2026 kl. 10.30 er det registrert 1 214 underskrifter. Kommunedirektøren har ikke kontrollert hver enkelt underskrift, men legger til grunn at kravet er oppfylt.

For vilkår 3 har temaet vært omtalt i forbindelse med budsjettbehandlingen, men det vurderes ikke å ha vært gjenstand for en egen og tilstrekkelig selvstendig behandling. Innbyggerforslaget anses derfor å oppfylle kravene i kommuneloven.

På denne bakgrunn vurderer kommunedirektøren at vilkårene i kommuneloven er oppfylt, og at innbyggerforslaget kan behandles av kommunestyret.

Avgift ved utfartsparkeringene

Kommunen eier to utfartsparkeringer; Sørlihavna og på Ekerud i Bjørndalen. Utfartsparkeringsplassene skiller seg fra andre parkeringsplasser ved at de ikke er knyttet til kommunale formålsbygg eller organiserte aktiviteter. De gir innbyggerne tilgang til natur- og friluftsområder, særlig for uorganisert aktivitet og rekreasjon, og vurderes å bidra positivt til folkehelse og fysisk aktivitet. Plassene ligger i tillegg slik til at de ikke forventes å gi økt parkeringstrykk i sentrumsområdene.

Kommunedirektørens vurdering og anbefaling – utfartsparkeringene

Kommunedirektøren vurderer at utfartsparkeringsplassene kan unntas fra parkeringsavgift, også uten at dette er i strid med likhetsprinsippet.

For å sikre god bruk av plassene bør det likevel innføres en enkel regulering, for eksempel i form av krav om registrert parkering eller en avgiftsfri periode på 3 eller flere timer før avgift inntrer. Dette kan motvirke uønsket langtidsparkering. Det er imidlertid høy risiko for at utfartsparkeringsplassene kan bli benyttet som gratis parkering for ansatte i nærområdet. Det er vurdert om det kan være hensiktsmessig å innføre en makstidsbegrensning for å motvirke dette, men konklusjonen er at det i for stor grad vil være til hinder for mulighetsrommet en utfartsparkering gir for allmennheten.

Kommunedirektørens anbefaling er med bakgrunn i at plassene avviker fra øvrige parkeringsplasser kommunen eier ved formålsbygg. En gratisordning med krav om registrering gir kommunen verdifull innsikt i bruksmønsteret ved de forskjellige utfartsparkeringsplassene. Samtidig er gratis parkering god tilrettelegging for bruk av kommunens naturområder.

Avgiftsparkering ved sykehjemmene

Parkering ved sykehjem har i avgiftsparkeringsprosjektet blitt vurdert på lik linje med øvrige parkeringsplasser ved kommunale formålsbygg, i tråd med gjeldende kommunestyrevedtak.

Lørenskog kommune har i dag tre sykehjem med tilhørende parkeringsplasser: Lørenskog sykehjem i Gamleveien 104, Lørenskog sykehjem avdeling Finstad/Losbyveien i Losbyveien 32 og Rolvsrudhjemmet i Margarethas vei 11. I tillegg har kommunen nylig åpnet Mestringshuset i Skårersletta 65, men her eier ikke kommunen parkeringsplasser i nærheten av lokalene og dette tilbudet berøres derfor ikke av avgift på kommunale plasser.

Sykehjemmene som er avgiftsbelagt, har avgift i tidsperioden 06-22. Dette gjelder for alle som benytter seg av parkeringsplassene, inkludert besøkende til beboere, frivillige som er engasjert hos sykehjemmene og ansatte. Dette er likelydende bestemmelser som de aller fleste andre formålsbygg som er tilgjengelige også for allmennheten gjennom døgnet.

Foreløpige tall fra avgiftsparkeringen etter innføring av avgift ved sykehjemmene viser at gjennomsnittlig parkeringstid for besøkende og frivillige er 1 time og 30 minutter. Dette indikerer at mange besøk og opphold er av relativt kort varighet.

Kommunedirektøren har mottatt tilbakemeldinger om at pårørende opplever innføringen av avgiftsparkering som krevende. Videre har frivilligheten gitt tydelige tilbakemeldinger om at deres engasjement påvirkes av avgiftsparkeringen. Dette gjelder frivilligheten ved sykehjemmene, men det har også vært betydelig pågang fra frivillighet og besøkende forbundet med idrett og frivillighet siden innføring av avgift andre steder også.

Store deler av kommunens aktivitet og tilbud ved sykehjemmene er drevet av frivillige og kommunen er helt avhengig av frivillighets innsats for å opprettholde et godt tilbud. Det er

estimert at frivilligheten samlet sett bidrar med nærmere 6700 årstimer, tilsvarende ca. 3,5 årsverk, innen helse og forebyggende tjenester. Bak frivilligtilbudet ligger det et stort arbeid for å skape og legge til rette for engasjementet på en god måte, og det er bekymring for konsekvensene dersom frivilligheten trekker seg. Tilbakemeldingen fra frivilligheten som bidrar ved sykehjemmene er at det er mange som mister muligheten til å bidra på grunn av kostnadene.

Frivilligheten og besøkende er grupper som er viktige for beboernes trivsel og oppfølging, og gode parkeringsløsninger kan ha betydning for deres mulighet til å bidra. Kommunedirektøren har stor forståelse for bekymringen knyttet til parkeringssituasjonen for frivillige og besøkende både ved sykehjemmene og andre steder.

Kommunedirektørens vurdering og anbefaling - sykehjemmene:

Kommunedirektøren vurderer unntak fra avgiftsparkering ved sykehjemmene som svært utfordrende. Særordninger og fritak for enkelte områder eller formålsbygg kan føre til forskjellsbehandling og øke administrative oppgaver.

Kommunen har mange formålsbygg hvor unntak og særordninger kan være godt begrunnet. Et fritak for sykehjem kan dermed også reise spørsmål om likebehandling som kan gi grunnlag for tilsvarende vurderinger ved andre omsorgsinstitusjoner. Videre kan det sette verdien av forskjellig frivillig innsats opp mot hverandre uten at det helhetlig vurderes og eventuelle forskjeller begrunnes.

Omfanget av unntak vil ha betydning både for kommunens inntekter og oppnåelsen av målet om grønnere mobilitet. Flere unntak vil kunne redusere inntektene fra parkeringsordningen, samtidig som det kan legge til rette for økt bilbruk og dermed trekke i motsatt retning av kommunens mål om å fremme gange, sykling og kollektivtransport.

To av institusjonene ligger sentrumsnært, noe som gjør det mer krevende å sikre at parkeringsplassene forbeholdes brukere med tilknytning til institusjonene. Dette gjelder spesielt siden det meste av parkeringstilbud i nærheten er avgiftsbelagt.

På denne bakgrunn er vil kommunedirektøren anbefale at eventuelle unntak fra parkeringsavgift ved formålsbygg vurderes helhetlig og prinsipielt. Kommunen har mange slike bygg med tilhørende parkeringsplasser. Unntak og særordninger for noen kan føre til ønske om tilsvarende ordninger for andre, for eksempel ved omsorgsboliger, idrettsanlegg og andre bygg hvor det foregår fritidsaktiviteter. Mange av disse har på hver sin måte gode og relevante begrunnelser for ønsket om fritak. Det har allerede vært et betydelig engasjement knyttet til parkeringsordninger fra frivilligheten innen idrett og kultur. Videre er det varslet engasjement ved andre helserelaterte omsorgsbygg som omsorgsboligene hvis det vedtas unntak ved sykehjemmene. Dersom det gis fritak ved enkelte bygg, må det forventes økt pågang og engasjement også fra andre miljøer.

Det er derfor behov for en grundigere utredning enn det som har vært mulig innenfor rammen av denne saken. Før det eventuelt innføres unntak eller særordninger ved enkelte

formålsbygg, bør det gjøres en samlet vurdering av hvilke bygg, områder eller brukergrupper dette bør gjelde.

Kommunedirektøren vil på denne bakgrunn legge fram en prinsippsak for kommunestyret høsten 2026, med en helhetlig gjennomgang av kommunens parkeringsplasser og forslag til aktuelle løsninger.

Alternative løsninger

Som et alternativ kan kommunestyret velge å innføre midlertidig gratis parkering for frivillige ved sykehjemmene, som utfører oppgaver på vegne av kommunen i påvente av prinsippsaken som kommer opp til behandling til høsten.

Kommunedirektøren presiserer imidlertid at anbefalingen er at det ikke lages unntak eller alternative løsninger kun for sykehjemmene nå. Som nevnt bør det gjøres en prinsipiell vurdering av slike ordninger først. Dersom det innføres unntak eller særordninger kun for sykehjemmene må det forventes at det raskt vil kunne komme flere initiativ for å få utvidet ordningene. Derfor anbefaler kommunedirektøren at vedtatt ordning for avgiftsparkering videreføres fram til kommunestyret har behandlet en ny prinsippsak høsten 2026.

Alternative forslag til vedtak

Alternative vedtak - vedtakspunkt 1 (utfartsparkering):

1. Det innføres 3 timer gratis parkering før avgift inntrer ved kommunens utfartsparkeringsplasser.
2. Avgift på utfartsparkering innføres som planlagt i tråd med kommunestyrevedtak i sak 120/25.

Alternative vedtak - vedtakspunkt 2 (parkering ved sykehjem):

1. Det innføres midlertidig gratis parkering for frivillige, fram til kommunestyret har behandlet ny prinsippsak. Øvrige brukere betaler avgift.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at det ikke innføres avgiftsparkering på utfartsparkeringsplassene på Ekerud og Sørlihavna. Samtidig anbefales det at det ikke gis unntak fra avgiftsparkering ved sykehjemmene nå, og at dagens ordning videreføres fram til kommunestyret har behandlet en ny prinsippsak høsten 2026.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Plan for mobilitet for Lørenskog kommune - kartfortelling
Parkeringsstrategi for Lørenskog kommune - kartfortelling

Tidligere behandlinger

- Kommunestyret, 14 juni 2023, sak 88/23
- Kommunestyret, 15. mai 2024, sak 43/24
- Kommunestyret,19. juni 2024, sak 061/24
- Kommunestyret, 6. nov 2024, sak 100/24
- Kommunestyret, 11. desember 2024, sak 125/24

- Kommunestyret, 11. desember 2024, sak 126/24
- Kommunestyret, 10. desember 2025, sak 120/25

Vedlegg
Avgift på utfartsparkering – uttalelse fra ungdomsrådet

Lørenskog, 14.03.2024

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Rakel Rauntun
direktør kultur, inkludering og samfunn

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Avgift på utfartsparkering – uttalelse fra ungdomsrådet

I forbindelse med at det skal innføres avgift på utfartsparkeringer, og underskriftskampanjen om dette på minsak.no, tok ungdomsrådsmedlem Sander Weinholdt opp temaet i møtet 20. mai på vegne av DNT Ung. Under følger ungdomsrådets oppsummering av diskusjonen, og felles uttalelse til kommunestyret:

Ungdomsrådet var noe delt i diskusjonen om avgift på utfartsparkeringer – på en side er det viktig at man står i budsjettkuttene slik at kommunen sin økonomi kan bli god igjen. Kommunen har fortsatt høy gjeld og lite på sparekontoen, og om man begynner å reversere mange «små»-kutt vil det over tid bli mye penger.

På en annen side er alle i ungdomsrådet enig om at det ikke skal koste penger å komme seg ut på tur. Frivillige fotballtrenere skal heller ikke trenge å betale parkeringspenger for å trene barn og bidra til at unge har fritidsaktiviteter. Det å være i aktivitet er viktig for helsa, og skogen er et tilbud kommunen ikke trenger å bruke penger på å drive – da bør man heller ikke kreve penger for at innbyggere skal bruke den. Det å gå tur er også noe som «dør ut» litt blant unge, og at man må betale parkering kan være med å øke terskelen enda mer.

Oppsummert ble vi derfor enig om at utfartsparkering bør som et minimum være gratis de første tre timene, slik at man rekker å gå seg en tur eller se en fotballkamp, og så kan man starte betaling etter en stund. Da kan kommunen ta seg betalt for de som bruker parkeringsplassene for eksempel over natta eller flere dager, men ikke belaste innbyggere som bare ønsker å være i aktivitet og komme seg ut. Ungdomsrådet trekker også frem DNT sine bærekraftsmål, som oppfordrer til at flere samkjører eller tar kollektivt når de skal komme seg ut i marka.

Arkivsak:
Saksbehandler Silje Marie Økland Stedal/ stab STYV

Godkjenning av møteprotokoll

Utvalg		Saksnummer
Kommunestyret		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Protokoll fra møtet i kommunestyret 12. mai 2026 godkjennes.

Saksopplysninger

Møteprotokoll fra forrige møte legges frem for godkjenning.

Vedlegg

Protokoll fra møtet i kommunestyret 12. mai 2026.

Lørenskog, 28.05.2024

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Vibeke Kristine Rørvik
direktør styring og virksomhetsutvikling

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Møteprotokoll

Lørenskog kommune

Utvalg:	Kommunestyret
Møtested:	Rådhuset kommunestyresalen
Dato:	12.5.2026
Tid:	18:00

Navn	Parti	Vara for	Status
Adriana Pooja Joseph	Ap		
Aina Signe Guro Bøen	Ap		
Anita Patel	Ap		
Anna Fransson Leiksett	Ap		
Baris Bozkurt	Ap		Fravær
Fawad Mahmood Khan	Ap		
Geir Solaas Moen	Ap		
Knut Jan Nielsen	Ap		
Mona Dehli	Ap		
Stian Petter Løken	Ap		
Thomas Gulbrandsen	Ap	Baris Bozkurt på hele møtet	
Thore Næss	Ap		
Kanwal Suleman	FRI		
Bjørnar Johannessen	Frp		
Cato Ruud	Frp		
Erik Mørch Andersen	Frp		
Erik Sommer	Frp		
Linn Elisabeth Lihagen	Frp		
Per I. Sletner	Frp		
Agnes Jansson	H		
Amine Mabel Bekkan Andresen	H		
Arvind Kobberstad	H		
Caroline Stürtzel Bekkan	H		
Celine Vår Sollie	H		
Espen Joranger	H		
Hanne Holdhus	H		
Hogne Kirkeby	H	Javvad Latif på hele møtet	
Imran Farooq	H		
Jarle Nigardsøy Amundsen	H		
Javvad Latif	H		Fravær
Kai Peter Andersen	H		
Knut Berg	H		

Sak 17, Vedlegg 1: Protokoll kommunestyret 12.05.26.pdf

Lars Raae Jakobsen	H		
Ronny Ruud	H		
Roshan Azhar	H		
Tore Haugum	H		Fravær
Unni-Merete Langlo	H		
Dan Levi Hykkerud	KrF		
Lisa Kara Fröyland	MDG		
Marte Aarvik	MDG		
Linda Kolstad	PDK		
Kari-Sofie Jenssen	R		
Kathrine Østbye	Sp		
Tom Arne Pedersen	Sp		
Abdel Burkan	SV	Nancy Gogstad på hele møtet	
Bjørn Bakke	SV		
Grethe Wiik	SV		
Hilal Gure	SV		Fravær
Nancy Gogstad	SV		Fravær
Bjørn Gran	V		
Elisabeth Tanev	V		
Eva Næss Karlsen	V		

Sak 17, Vedlegg 1: Protokoll kommunestyret 12.05.26.pdf

Sak	Saksnavn	Arkivsaksnr
035/26	Godkjennig av møteprotokoll - kommunestyre	
036/26	Årsrapport og årsberetning 2025	
037/26	Rapportering per 1. kvartal 2026 - økonomi, politiske vedtak og klimatiltak	
038/26	Årsrapport for overordnet internkontroll i Lørenskog kommune 2025	
039/26	Barnevernvaktens årsrapport 2025	
040/26	NOU 2026: 1 En bærekraftig kommunesektor - svar på høring - orienteringssak	
041/26	Orientering om iverksettelse av digital hjemmesykepleie i Lørenskog	
042/26	Revidert folkehelselov og status folkehelsearbeid i Lørenskog - orienteringssak	
043/26	Oppfølging av eierskapskontroll i Øst 110 IKS og NKS 110 IKS – oversendelsesvedtak fra kontrollutvalget	
044/26	Valg av styremedlemmer til Lørenskog kommunale pensjonskasse	
045/26	Forslag til ny nærskoleforskrift for de kommunale skolene i Lørenskog	
046/26	Prinsippsak - åpningstider serverings- og skjenkesteder	
047/26	Forslag til endring av lokal forskrift om adgang til jakt etter elg, hjort og rådyr, Lørenskog kommune - Høring og offentlig ettersyn	
048/26	Utvalg for gjennomgang av folkevalgtes rett til godtgjøring og velferdsgoder - beslutningssak	
049/26	Detaljreguleringsplan 2022005 - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - sykkelvei med fortau - Behandling av klager	
050/26	Detaljreguleringsplan Feiring bruk - klage på vedtak	
051/26	Videre bruk av Skårersletta 70 i påvente av regulering og salg av eiendommen	
052/26	BP1 - Løkenåsen skole utvidelse	
055/26	Forvaltningsrevisjonsrapport om bemanning og kompetanse i hjemmetjenesten - oversendelsesvedtak fra kontrollutvalget	
056/26	Uttalelse om mulig etablering av ny privatskole i Lørenskog	
057/26	Midlertidig forskrift om skjenke- og åpningstid under fotball VM for herrer 2026 - vedtakelse	
058/26	Endring av forskrift om politivedtekt Lørenskog kommune - vedtakelse	
054/26	Interpelasjoner og spørsmål	
053/26	Lukket	

Sak 035/26

Godkjennig av møteprotokoll - kommunestyre

Innstilling:

Kommunedirektørens forslag til vedtak:
Protokoll fra kommunestyrets møte 18. mars godkjennes.

For forslaget stemte 46: Alle.

Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

Protokoll fra kommunestyrets møte 18. mars godkjennes.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 036/26

Årsrapport og årsberetning 2025

Innstilling:

Formannskapets innstilling:

1. Lørenskog kommunes regnskap for 2025 vedtas.

2. Årsberetning for 2025 vedtas.

3. Årsrapport for 2025 tas til orientering.

For forslaget stemte 46: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

1. Lørenskog kommunes regnskap for 2025 vedtas.

2. Årsberetning for 2025 vedtas.

3. Årsrapport for 2025 tas til orientering.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 037/26

Rapportering per 1. kvartal 2026 - økonomi, politiske vedtak og klimatiltak

Innstilling:

Formannskapets innstilling

1. Økonomirapport per 1. kvartal tas til orientering.

2. Endringer i driftsbudsjettet vedtas slik de fremkommer av:

a. Bevilgningsoversikt drift, §5-4, første ledd

b. Bevilgningsoversikt drift, §5-4, andre ledd

3. Endringer i investeringsbudsjettet vedtas slik de fremkommer av:

a. Bevilgningsoversikt investering, §5-5, første ledd

b. Bevilgningsoversikt investering, §5-5, andre ledd

4. Låneopptak

a. Lørenskog kommune tar opp inntil 369 mill.kr i lån til finansiering av investeringer i 2026

b. Lørenskog kommune tar opp inntil 150 mill.kr i lån til videreutlån i 2026.

5. Rapportering om status og oppfølging av politiske vedtak tas til orientering.

6. Rapportering om status og oppfølging av klimatiltak tas til orientering.

For forslaget stemte 47: Alle
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Anita Patel (Arbeiderpartiet) fremmet følgende tilleggsforslag:

På vegne av Ap, SV og R:

Kommunedirektøren skal legge frem en politisk sak som beskriver tiltak og virkemidler for rekrutteringen til barnehagene og beholde ansatte (ref. 'Oppfølging av vedtak og oppdrag' i kvartalsrapporten).

Kommunestyret ber kommunedirektøren i den sammenheng om å synliggjøre hva det vil koste å øke bemanningen i de kommunale barnehagene slik at barnehagene kan holde åpent 07.00-17.00. Kommunestyret ber om at denne informasjonen blir fremlagt kommunestyret i god tid før budsjettbehandling i desember 2026.

For forslaget stemte 15: Adriana Pooja Joseph (Ap), Aina Signe Guro Bøen (Ap), Anita Patel (Ap), Anna Fransson Leiksett (Ap), Fawad Mahmood Khan (Ap), Geir Solaas Moen (Ap), Knut Jan Nielsen (Ap), Mona Dehli (Ap), Stian Petter Løken (Ap), Thomas Gulbrandsen (Ap), Thore Næss (Ap), Kari-Sofie Jenssen (R), Abdel Burkan (SV), Bjørn Bakke (SV), Grethe Wiik (SV).

Imot forslaget stemte 32: Kanwal Suleman (FRI), Bjørnar Johannessen (Frp), Cato Ruud (Frp), Erik Mørch Andersen (Frp), Erik Sommer (Frp), Linn Elisabeth Lihagen (Frp), Per I. Sletner (Frp), Agnes Jansson (H), Amine Mabel Bekkan Andresen (H), Arvind Kobberstad (H), Caroline Stürtzel Bekkan (H), Celine Vår Sollie (H), Espen Joranger (H), Hanne Holdhus (H), Hogne Kirkeby (H), Imran Farooq (H), Jarle Nigardsøy Amundsen (H), Kai Peter Andersen (H), Knut Berg (H), Lars Raae Jakobsen (H), Ronny Ruud (H), Roshan Azhar (H), Unni-Merete Langlo (H), Dan Levi Hykkerud (KrF), Lisa Kara Fröyland (MDG), Marte Aarvik (MDG), Linda Kolstad (PDK), Kathrine Østbye (Sp), Tom Arne Pedersen (Sp), Bjørn Gran (V), Elisabeth Tanev (V), Eva Næss Karlsen (V).

Dermed ble tilleggsforslaget ikke vedtatt.

Sak 17, Vedlegg 1: Protokoll kommunestyret 12.05.26.pdf

Vedtak:

1. Økonomirapport per 1. kvartal tas til orientering.

2. Endringer i driftsbudsjettet vedtas slik de fremkommer av:

a. Bevilgningsoversikt drift, §5-4, første ledd

b. Bevilgningsoversikt drift, §5-4, andre ledd

3. Endringer i investeringsbudsjettet vedtas slik de fremkommer av:

a. Bevilgningsoversikt investering, §5-5, første ledd

b. Bevilgningsoversikt investering, §5-5, andre ledd

4. Låneopptak

a. Lørenskog kommune tar opp inntil 369 mill.kr i lån til finansiering av investeringer i 2026

b. Lørenskog kommune tar opp inntil 150 mill.kr i lån til videreutlån i 2026.

5. Rapportering om status og oppfølging av politiske vedtak tas til orientering.

6. Rapportering om status og oppfølging av klimatiltak tas til orientering.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 038/26

Årsrapport for overordnet internkontroll i Lørenskog kommune 2025

Innstilling:

Formannskapets innstilling

Årsrapport for overordnet internkontroll i Lørenskog kommune 2025 tas til orientering.

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

Årsrapport for overordnet internkontroll i Lørenskog kommune 2025 tas til orientering.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 039/26

Barnevernvaktens årsrapport 2025

Innstilling:

Formannskapets innstilling

Årsrapport 2025 for Barnevernvakten Romerike – Øst politidistrikt tas til orientering

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

Årsrapport 2025 for Barnevernvakten Romerike – Øst politidistrikt tas til orientering

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 040/26

NOU 2026: 1 En bærekraftig kommunesektor - svar på høring - orienteringssak

Innstilling:

Formannskapets innstilling

Saken tas til orientering.

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

Saken tas til orientering.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 041/26

Orientering om iverksettelse av digital hjemmesykepleie i Lørenskog

Innstilling:

Formannskapets innstilling

1. Saken tas til orientering.

2. Administrasjonen bes ta vedtaket i rådet for personer med funksjonsnedsettelse, sak 022/26, med i arbeidet med iverksettelse av digital hjemmesykepleie:

«Rådet vil at digital hjemmesykepleie må være universelt utformet fra start. For mange tjenestemottakere med nedsatt syn, hørsel eller kognisjon, kan digitale løsninger skape nye barrierer. Vi ber derfor om at kommunen sikrer tydelig tale- og tekststøtte, god kontrast og enkel navigasjon, samt at alle videoløsninger fungerer med hørselsteknologi, synstolkning og tilrettelagt utstyr. Digitalisering skal gi økt kvalitet – ikke digitalt utenforskap.»

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

1. Saken tas til orientering.

2. Administrasjonen bes ta vedtaket i rådet for personer med funksjonsnedsettelse, sak 022/26, med i arbeidet med iverksettelse av digital hjemmesykepleie:

«Rådet vil at digital hjemmesykepleie må være universelt utformet fra start. For mange tjenestemottakere med nedsatt syn, hørsel eller kognisjon, kan digitale løsninger skape nye barrierer. Vi ber derfor om at kommunen sikrer tydelig tale- og tekststøtte, god kontrast og enkel navigasjon, samt at alle videoløsninger fungerer med hørselsteknologi, synstolkning og tilrettelagt utstyr. Digitalisering skal gi økt kvalitet – ikke digitalt utenforskap.»

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 042/26

Revidert folkehelselov og status folkehelsearbeid i Lørenskog - orienteringssak

Innstilling:

Formannskapets innstilling

1. «Folkehelseoversikt 2024 -2027. Revidert mars 2026» og rapporten «Folkehelserelaterte tiltak i 2025» tas til orientering.

2. Barn-, unge- og familieutvalget holdes orientert om hvilke innsparinger og alternative løsninger administrasjonen velger for å håndtere budsjettkuttene innenfor forebyggende psykisk helse.

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

1. «Folkehelseoversikt 2024 -2027. Revidert mars 2026» og rapporten «Folkehelserelaterte tiltak i 2025» tas til orientering.

2. Barn-, unge- og familieutvalget holdes orientert om hvilke innsparinger og alternative løsninger administrasjonen velger for å håndtere budsjettkuttene innenfor forebyggende psykisk helse.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 043/26

Oppfølging av eierskapskontroll i Øst 110 IKS og NKS 110 IKS – oversendelsesvedtak fra kontrollutvalget

Innstilling:

Kontrollutvalgets forslag til vedtak

1: Kommunestyret ber kommunedirektøren sørge for at eierskapsmeldingen årlig omtaler indirekte eierskap.

2: Kommunestyret ber kommunens eierrepresentant i Øst 110-Sentral IKS følge opp at representantskapet velger to vararepresentanter til representantskapet i Nasjonalt kommunesamarbeid for 110-sentralene IKS (NKS 110 IKS).

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

1: Kommunestyret ber kommunedirektøren sørge for at eierskapsmeldingen årlig omtaler indirekte eierskap.

2: Kommunestyret ber kommunens eierrepresentant i Øst 110-Sentral IKS følge opp at representantskapet velger to vararepresentanter til representantskapet i Nasjonalt kommunesamarbeid for 110-sentralene IKS (NKS 110 IKS).

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 044/26

Valg av styremedlemmer til Lørenskog kommunale pensjonskasse

Innstilling:

Formannskapets innstilling

Kommunestyret oppnevner følgende medlemmer til styret i Lørenskog kommunale pensjonskasse frem til 2029: Magnvard Sollid (uavhengig medlem) og Siri Lunde Heggebø.

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

Kommunestyret oppnevner følgende medlemmer til styret i Lørenskog kommunale pensjonskasse frem til 2029: Magnvard Sollid (uavhengig medlem) og Siri Lunde Heggebø.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 045/26

Forslag til ny nærskoleforskrift for de kommunale skolene i Lørenskog

Innstilling:

Formannskapets innstilling

Den vedlagte forskriften og nye retningslinjer for skolebytte sendes ut på høring, slik de fremkommer av sakens vedlegg.

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

Den vedlagte forskriften og nye retningslinjer for skolebytte sendes ut på høring, slik de fremkommer av sakens vedlegg.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 046/26

Prinsippsak - åpningstider serverings- og skjenkesteder

Innstilling (forslag 1)

Formannskapets innstilling

Kommunedirektøren legger ikke fram en politisk sak om vurdering av lokale forskrifter om åpningstider for serveringssteder og skjenketid for skjenkesteder

Dette ble satt opp mot:

Grethe Wiik (SV-Sosialistisk Venstreparti) fremmet følgende alternative forslag (forslag 2)

Kommunedirektøren bes legge fram en politisk sak hvor det vurderes og ev. foreslås justeringer i kommunens lokale forskrifter om åpningstider for serveringssteder og skjenketid for skjenkesteder.

For forslag 1 stemte 40: Adriana Pooja Joseph (Ap), Aina Signe Guro Bøen (Ap), Anita Patel (Ap), Anna Fransson Leiksett (Ap), Fawad Mahmood Khan (Ap), Geir Solaas Moen (Ap), Knut Jan Nielsen (Ap), Mona Dehli (Ap), Stian Petter Løken (Ap), Thomas Gulbrandsen (Ap), Thore Næss (Ap), Bjørnar Johannessen (Frp), Cato Ruud (Frp), Erik Mørch Andersen (Frp), Erik Sommer (Frp), Linn Elisabeth Lihagen (Frp), Per I. Sletner (Frp), Agnes Jansson (H), Amine Mabel Bekkan Andresen (H), Arvind Kobberstad (H), Caroline Stürtzel Bekkan (H), Celine Vår Sollie (H), Espen Joranger (H), Hanne Holdhus (H), Hogne Kirkeby (H), Imran Farooq (H), Jarle Nigardsøy Amundsen (H), Kai Peter Andersen (H), Knut Berg (H), Lars Raae Jakobsen (H), Ronny Ruud (H), Roshan Azhar (H), Unni-Merete Langlo (H), Lisa Kara Fröyland (MDG), Marte Aarvik (MDG), Linda Kolstad (PDK), Kathrine Østbye (Sp), Tom Arne Pedersen (Sp), Bjørn Gran (V), Eva Næss Karlsen (V).

For forslag 2 stemte 7: Kanwal Suleman (FRI), Dan Levi Hykkerud (KrF), Kari-Sofie Jenssen (R), Abdel Burkan (SV), Bjørn Bakke (SV), Grethe Wiik (SV), Elisabeth Tanev (V).

Dermed ble forslag 1 vedtatt.

Vedtak:

Kommunedirektøren legger ikke fram en politisk sak om vurdering av lokale forskrifter om åpningstider for serveringssteder og skjenketid for skjenkesteder

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 047/26

Forslag til endring av lokal forskrift om adgang til jakt etter elg, hjort og rådyr, Lørenskog kommune - Høring og offentlig ettersyn

Innstilling:

Formannskapets innstilling

Forslag til endring av lokal forskrift om adgang til jakt etter elg, hjort og rådyr i Lørenskog kommune sendes ut på høring og offentlig ettersyn i 4 uker, med hjemmel i forvaltningsloven § 37.

Høringsforslaget legges ut på kommunens nettsider og sendes berørte parter, inkludert valdansvarlige, lokale interesseorganisasjoner og regionale myndigheter.

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

Forslag til endring av lokal forskrift om adgang til jakt etter elg, hjort og rådyr i Lørenskog kommune sendes ut på høring og offentlig ettersyn i 4 uker, med hjemmel i forvaltningsloven § 37.

Høringsforslaget legges ut på kommunens nettsider og sendes berørte parter, inkludert valdansvarlige, lokale interesseorganisasjoner og regionale myndigheter.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 048/26

Utvalg for gjennomgang av folkevalgtes rett til godtgjøring og velferdsgoder - beslutningssak

Innstilling (forslag 1)

Formannskapets innstilling

Kommunestyret vedtar alternativ 2 som videre oppfølgning av forskrift for folkevalgtes rett til godgjøring og velferdsgoder. Eksisterende forskrift for folkevalgtes rett til godtgjøring og velferdsgoder videreføres.

Dette ble satt opp mot:

Bjørn Bakke (SV-Sosialistisk Venstreparti) fremmet følgende alternative forslag (forslag 2)

Kommunestyret vedtar alternativ 3 som videre oppfølging av forskrift for folkevalgtes rett til godtgjøring og velferdsgoder. Endringer på følgende områder vurderes:

- Reduksjon av ordfører og varaordførers godtgjøring, nominelt med 5-10 prosent;
- tilknytningen mellom ordførers godtgjøring og stortingsrepresentantgodtgjøring opphører og erstattes av en årlig reguleringsmekanisme f.eks. knyttet opp mot kroneregulering tilsvarende en ansatt med gjennomsnittslønn i KS' tariffområde;
- nivået på gruppeledergodtgjøringene reduseres ikke ytterligere.

For forslag 1 stemte 43: Adriana Pooja Joseph (Ap), Aina Signe Guro Bøen (Ap), Anita Patel (Ap), Anna Fransson Leiksett (Ap), Fawad Mahmood Khan (Ap), Geir Solaas Moen (Ap), Knut Jan Nielsen (Ap), Mona Dehli (Ap), Stian Petter Løken (Ap), Thomas Gulbrandsen (Ap), Thore Næss (Ap), Kanwal Suleman (FRI), Bjørnar Johannessen (Frp), Cato Ruud (Frp), Erik Mørch Andersen (Frp), Erik Sommer (Frp), Linn Elisabeth Lihagen (Frp), Per I. Sletner (Frp), Agnes Jansson (H), Amine Mabel Bekkan Andresen (H), Arvind Kobberstad (H), Caroline Stürtzel Bekkan (H), Celine Vår Sollie (H), Espen Joranger (H), Hanne Holdhus (H), Hogne Kirkeby (H), Imran Farooq (H), Jarle Nigardsøy Amundsen (H), Kai Peter Andersen (H), Knut Berg (H), Lars Raae Jakobsen (H), Ronny Ruud (H), Roshan Azhar (H), Unni-Merete Langlo (H), Dan Levi Hykkerud (KrF), Lisa Kara Fröyland (MDG), Marte Aarvik (MDG), Linda Kolstad (PDK), Kathrine Østbye (Sp), Tom Arne Pedersen (Sp), Bjørn Gran (V), Elisabeth Tanev (V), Eva Næss Karlsen (V).

For forslag 2 stemte 4: Kari-Sofie Jenssen (R), Abdel Burkan (SV), Bjørn Bakke (SV), Grethe Wiik (SV).

Dermed ble forslag 1 vedtatt.

Marte Aarvik (Miljøpartiet De Grønne) fremmet følgende tilleggsforslag:

Det serveres ikke mat til møter i politiske hovedutvalg og i rådene, kun kaffe/te/vann.
I kommunestyret serveres det mat i en pause underveis, og dette skal være et vegetarisk måltid.

For forslaget stemte 3: Lisa Kara Fröyland (MDG), Marte Aarvik (MDG), Eva Næss Karlsen (V).
Imot forslaget stemte 44: Adriana Pooja Joseph (Ap), Aina Signe Guro Bøen (Ap), Anita Patel (Ap), Anna Fransson Leiksett (Ap), Fawad Mahmood Khan (Ap), Geir Solaas Moen (Ap), Knut Jan Nielsen (Ap), Mona Dehli (Ap), Stian Petter Løken (Ap), Thomas Gulbrandsen (Ap), Thore Næss (Ap), Kanwal Suleman (FRI), Bjørnar Johannessen (Frp), Cato Ruud (Frp), Erik Mørch Andersen (Frp), Erik Sommer (Frp), Linn Elisabeth Lihagen (Frp), Per I. Sletner (Frp), Agnes Jansson (H), Amine Mabel Bekkan Andresen (H), Arvind Kobberstad (H), Caroline Stürtzel Bekkan (H), Celine Vår Sollie (H), Espen Joranger (H), Hanne Holdhus (H), Hogne Kirkeby (H), Imran Farooq (H), Jarle Nigardsøy Amundsen (H), Kai Peter Andersen (H), Knut Berg (H), Lars Raae Jakobsen (H), Ronny Ruud (H), Roshan Azhar (H), Unni-Merete Langlo (H), Dan Levi Hykkerud (KrF), Linda Kolstad (PDK), Kari-Sofie Jenssen (R), Kathrine Østbye (Sp), Tom Arne Pedersen (Sp), Abdel Burkan (SV), Bjørn Bakke (SV), Grethe Wiik (SV), Bjørn Gran (V), Elisabeth Tanev (V).

Dermed ble tilleggsforslaget ikke vedtatt.

Vedtak:

Kommunestyret vedtar alternativ 2 som videre oppfølgning av forskrift for folkevalgtes rett til godgjøring og velferdsgoder. Eksisterende forskrift for folkevalgtes rett til godtgjøring og velferdsgoder videreføres.

Sak 17, Vedlegg 1: Protokoll kommunestyret 12.05.26.pdf

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 049/26

Detaljreguleringsplan 2022005 - Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest - sykkelvei med fortau - Behandling av klager

Innstilling:

Formannskapets innstilling

Klagene på kommunestyrets vedtak av detaljreguleringsplan 2022005, Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest – sykkelvei med fortau, tas ikke til følge.

Klagene oversendes til Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus for endelig klagebehandling.

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

Klagene på kommunestyrets vedtak av detaljreguleringsplan 2022005, Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest – sykkelvei med fortau, tas ikke til følge.

Klagene oversendes til Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus for endelig klagebehandling.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 050/26

Detaljreguleringsplan Feiring bruk - klage på vedtak

Innstilling:

Formannskapets innstilling

Klage på kommunestyrets vedtak av detaljreguleringsplan 2018007, Feiring bruk, tas ikke til følge.

Klagen oversendes til Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus for endelig klagebehandling.

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

Klage på kommunestyrets vedtak av detaljreguleringsplan 2018007, Feiring bruk, tas ikke til følge.

Klagen oversendes til Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus for endelig klagebehandling.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 051/26

Videre bruk av Skårersletta 70 i påvente av regulering og salg av eiendommen

Innstilling (forslag 1)

Formannskapets innstilling

Eiendommen Skårersletta 70 følges opp i tråd med alternativ 1 – Videreføre utleie til midlertidig parkeringsplass

Dette ble satt opp mot:

Marte Aarvik (Miljøpartiet De Grønne) fremmet følgende alternative forslag (forslag 2):

Eiendommen Skårersletta 70 følges opp i tråd med alternativ 3 og 4. Det innebærer at dette området blir tilbakeført til opprinnelig gressareal av tidligere leier, og gjøres tilgjengelig som offentlig boltreplass på tvers av generasjonene og leies ut til midlertidige initiativer og popup-arrangementer til glede for offentligheten i påvente av endelig salg av eiendommen.

For forslag 1 stemte 41: Adriana Pooja Joseph (Ap), Aina Signe Guro Bøen (Ap), Anita Patel (Ap), Anna Fransson Leiksett (Ap), Fawad Mahmood Khan (Ap), Geir Solaas Moen (Ap), Knut Jan Nielsen (Ap), Mona Dehli (Ap), Stian Petter Løken (Ap), Thomas Gulbrandsen (Ap), Thore Næss (Ap), Kanwal Suleman (FRI), Bjørnar Johannessen (Frp), Cato Ruud (Frp), Erik Mørch Andersen (Frp), Erik Sommer (Frp), Linn Elisabeth Lihagen (Frp), Per I. Sletner (Frp), Agnes Jansson (H), Amine Mabel Bekkan Andresen (H), Arvind Kobberstad (H), Caroline Stürtzel Bekkan (H), Celine Vår Sollie (H), Espen Joranger (H), Hanne Holdhus (H), Hogne Kirkeby (H), Imran Farooq (H), Jarle Nigardsøy Amundsen (H), Kai Peter Andersen (H), Knut Berg (H), Lars Raae Jakobsen (H), Ronny Ruud (H), Roshan Azhar (H), Unni-Merete Langlo (H), Dan Levi Hykkerud (KrF), Kari-Sofie Jenssen (R), Kathrine Østbye (Sp), Tom Arne Pedersen (Sp), Abdel Burkan (SV), Bjørn Bakke (SV), Grethe Wiik (SV).

For forslag 2 stemte 6: Lisa Kara Fröyland (MDG), Marte Aarvik (MDG), Linda Kolstad (PDK), Bjørn Gran (V), Elisabeth Tanev (V), Eva Næss Karlsen (V).

Dermed ble forslag 1 vedtatt.

Thore Næss (Arbeiderpartiet) fremmet følgende tilleggsforslag:

Inntektene fra utleie skal brukes til Lørenskog IF sitt E-sportsenter og gjenopprettelse av en gratis utlånsordning for utstyr til aktivitet og friluftsliv (BUA), eventuelt andre forebyggende tiltak rettet mot barn og unge.

For forslaget stemte 16: Adriana Pooja Joseph (Ap), Aina Signe Guro Bøen (Ap), Anita Patel (Ap), Anna Fransson Leiksett (Ap), Fawad Mahmood Khan (Ap), Geir Solaas Moen (Ap), Knut Jan Nielsen (Ap), Mona Dehli (Ap), Stian Petter Løken (Ap), Thomas Gulbrandsen (Ap), Thore Næss (Ap), Dan Levi Hykkerud (KrF), Kari-Sofie Jenssen (R), Abdel Burkan (SV), Bjørn Bakke (SV), Grethe Wiik (SV).

Imot forslaget stemte 31: Kanwal Suleman (FRI), Bjørnar Johannessen (Frp), Cato Ruud (Frp), Erik Mørch Andersen (Frp), Erik Sommer (Frp), Linn Elisabeth Lihagen (Frp), Per I. Sletner (Frp), Agnes Jansson (H), Amine Mabel Bekkan Andresen (H), Arvind Kobberstad (H), Caroline Stürtzel Bekkan (H), Celine Vår Sollie (H), Espen Joranger (H), Hanne Holdhus (H), Hogne Kirkeby (H), Imran Farooq (H), Jarle Nigardsøy Amundsen (H), Kai Peter Andersen (H), Knut Berg (H), Lars Raae Jakobsen (H), Ronny Ruud (H), Roshan Azhar (H), Unni-Merete Langlo (H), Lisa Kara Fröyland (MDG), Marte Aarvik (MDG), Linda Kolstad (PDK), Kathrine Østbye (Sp), Tom Arne Pedersen (Sp), Bjørn Gran (V), Elisabeth Tanev (V), Eva Næss Karlsen (V).

Dermed ble tilleggsforslaget ikke vedtatt.

Vedtak:

Eiendommen Skårersletta 70 følges opp i tråd med alternativ 1 – Videreføre utleie til midlertidig parkeringsplass.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 17, Vedlegg 1: Protokoll kommunestyret 12.05.26.pdf

Sak 052/26

BP1 - Løkenåsen skole utvidelse

Innstilling:

Formannskapets innstilling

1. Kommunestyret vedtar konsept for utvidelse av Løkenåsen skole til 6-parallell ungdomsskole, basert på etablering av et nytt frittstående undervisningsbygg i to etasjer. (Alternativ 3)

2. Kommunedirektøren gis fullmakt til å videreføre prosjektet til forprosjekt, herunder avklare kostnadsramme, fremdrift og anskaffelsesstrategi, med sikte på fremleggelse av sak til beslutning i BP2.

3. Videre planlegging og prosjektering skal gjennomføres i samsvar med gjeldende områderegulering for Åsen og Løkenåsen skoler.

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

1. Kommunestyret vedtar konsept for utvidelse av Løkenåsen skole til 6-parallell ungdomsskole, basert på etablering av et nytt frittstående undervisningsbygg i to etasjer. (Alternativ 3)

2. Kommunedirektøren gis fullmakt til å videreføre prosjektet til forprosjekt, herunder avklare kostnadsramme, fremdrift og anskaffelsesstrategi, med sikte på fremleggelse av sak til beslutning i BP2.

3. Videre planlegging og prosjektering skal gjennomføres i samsvar med gjeldende områderegulering for Åsen og Løkenåsen skoler.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 055/26

Forvaltningsrevisjonsrapport om bemanning og kompetanse i hjemmetjenesten - oversendelsesvedtak fra kontrollutvalget

Innstilling:

Kontrollutvalgets forslag til vedtak

Kommunestyret ber kommunedirektøren sørge for:

1. at det gjennomføres et systematisk og målrettet kompetansearbeid i hjemmetjenesten.

2. å intensivere arbeidet i alle ledd med å ta i bruk tilgjengelig velferdsteknologi.

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Kathrine Østbye (Senterpartiet) fremmet følgende tilleggsforslag:

Rapporten oversendes helse-, omsorg- og mestringsutvalget som en orienteringssak.

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble tilleggsforslaget vedtatt.

Vedtak:

Kommunestyret ber kommunedirektøren sørge for:

1. at det gjennomføres et systematisk og målrettet kompetansearbeid i hjemmetjenesten.

2. å intensivere arbeidet i alle ledd med å ta i bruk tilgjengelig velferdsteknologi.

3. Rapporten oversendes helse-, omsorg- og mestringsutvalget som en orienteringssak.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 056/26

Uttalelse om mulig etablering av ny privatskole i Lørenskog

Innstilling:

Lørenskog kommune avgir følgende fire punkter i høringsuttalelse til Utdanningsdirektoratet:

1. Lørenskog kommune tar søknaden fra Vekst Akademiet om godkjenning av internasjonal grunnskole (IB) for trinn 1–10 til orientering.

3. Lørenskog kommune understreker behovet for avklaringer knyttet til lokalisering/areal og forholdet til kommunale planer i videre behandling og etablering.

For innstillingen punkt 1 og 3 stemte 47: Alle
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Innstilling:

4. Presiserende tillegg gjennom endring i Vedlegg 3 INNTAKSREGLEMENT.

Dagens formulering av prioriteringsgruppe 3:

3. Lokalt opptaksområde

o Elever bosatt i [vertkommune/region, f.eks. Lørenskog/Oslo-området] gis

prioritet dersom kapasiteten er begrenset.

Foreslått ny ordlyd i prioriteringsgruppe 3:

3. Lokalt opptaksområde

o Elever bosatt i Lørenskog kommune gis prioritet dersom kapasiteten er begrenset.

For forslaget stemte 31: Kanwal Suleman (FRI), Bjørnar Johannessen (Frp), Cato Ruud (Frp), Erik Mørch Andersen (Frp), Erik Sommer (Frp), Linn Elisabeth Lihagen (Frp), Per I. Sletner (Frp), Agnes Jansson (H), Amine Mabel Bekkan Andresen (H), Arvind Kobberstad (H), Caroline Stürtzel Bekkan (H), Celine Vår Sollie (H), Espen Joranger (H), Hanne Holdhus (H), Hogne Kirkeby (H), Imran Farooq (H), Jarle Nigardsøy Amundsen (H), Kai Peter Andersen (H), Knut Berg (H), Lars Raae Jakobsen (H), Ronny Ruud (H), Roshan Azhar (H), Unni-Merete Langlo (H), Lisa Kara Fröyland (MDG), Marte Aarvik (MDG), Linda Kolstad (PDK), Kathrine Østbye (Sp), Tom Arne Pedersen (Sp), Bjørn Gran (V), Elisabeth Tanev (V), Eva Næss Karlsen (V).

Imot forslaget stemte 16: Adriana Pooja Joseph (Ap), Aina Signe Guro Bøen (Ap), Anita Patel (Ap), Anna Fransson Leiksett (Ap), Fawad Mahmood Khan (Ap), Geir Solaas Moen (Ap), Knut Jan Nielsen (Ap), Mona Dehli (Ap), Stian Petter Løken (Ap), Thomas Gulbrandsen (Ap), Thore Næss (Ap), Dan Levi Hykkerud (KrF), Kari-Sofie Jenssen (R), Abdel Burkan (SV), Bjørn Bakke (SV), Grethe Wiik (SV).

Dermed ble innstillingen vedtatt.

Lisa Kara Fröyland (Miljøpartiet De Grønne) fremmet følgende alternative forslag til formannskapets innstilling punkt 2 (forslag 1):

2. Lørenskog kommune stiller seg nøytral til etablering.

Dette ble satt opp mot:

Innstilling (forslag 2):

2. Lørenskog kommune stiller seg positiv til etablering.

For forslag 1 stemte 20: Adriana Pooja Joseph (Ap), Aina Signe Guro Bøen (Ap), Anita Patel (Ap), Anna Fransson Leiksett (Ap), Fawad Mahmood Khan (Ap), Geir Solaas Moen (Ap), Knut Jan Nielsen (Ap), Mona

Sak 17, Vedlegg 1: Protokoll kommunestyret 12.05.26.pdf

Dehli (Ap), Stian Petter Løken (Ap), Thomas Gulbrandsen (Ap), Thore Næss (Ap), Lisa Kara Fröyland (MDG), Marte Aarvik (MDG), Linda Kolstad (PDK), Kari-Sofie Jenssen (R), Kathrine Østbye (Sp), Tom Arne Pedersen (Sp), Abdel Burkan (SV), Bjørn Bakke (SV), Grethe Wiik (SV).

For forslag 2 stemte 27: Kanwal Suleman (FRI), Bjørnar Johannessen (Frp), Cato Ruud (Frp), Erik Mørch Andersen (Frp), Erik Sommer (Frp), Linn Elisabeth Lihagen (Frp), Per I. Sletner (Frp), Agnes Jansson (H), Amine Mabel Bekkan Andresen (H), Arvind Kobberstad (H), Caroline Stürtzel Bekkan (H), Celine Vår Sollie (H), Espen Joranger (H), Hanne Holdhus (H), Hogne Kirkeby (H), Imran Farooq (H), Jarle Nigardsøy Amundsen (H), Kai Peter Andersen (H), Knut Berg (H), Lars Raae Jakobsen (H), Ronny Ruud (H), Roshan Azhar (H), Unni-Merete Langlo (H), Dan Levi Hykkerud (KrF), Bjørn Gran (V), Elisabeth Tanev (V), Eva Næss Karlsen (V).

Dermed ble forslag 2 vedtatt.

Bjørn Bakke (SV-Sosialistisk Venstreparti) fremmet følgende tilleggsforslag:

Administrasjonen bes utrede muligheter og utfordringer knyttet til en ev. opprettelse av et internasjonalt skoletilbud (IB-program) på grunnskolenivå innen rammen av Lørenskogs kommunale grunnskole. Utredningen bør bl.a.omfatte:

- Kartlegging av ønske om og behov for et slikt tilbud innen kommunen per i dag;
- vurdering av ev. positive konsekvenser tilbudet kan ha for innflytting;
- hvorvidt søkere utenom kommunen kan tilbys ev. ledige plasser, forutsatt gjesteelevgaranti;
- håndtering av mulig risiko;
- øvrige pedagogiske, administrative og økonomiske konsekvenser.

For forslaget stemte 4: Kari-Sofie Jenssen (R), Abdel Burkan (SV), Bjørn Bakke (SV), Grethe Wiik (SV).

Imot forslaget stemte 43: Adriana Pooja Joseph (Ap), Aina Signe Guro Bøen (Ap), Anita Patel (Ap), Anna Fransson Leiksett (Ap), Fawad Mahmood Khan (Ap), Geir Solaas Moen (Ap), Knut Jan Nielsen (Ap), Mona Dehli (Ap), Stian Petter Løken (Ap), Thomas Gulbrandsen (Ap), Thore Næss (Ap), Kanwal Suleman (FRI), Bjørnar Johannessen (Frp), Cato Ruud (Frp), Erik Mørch Andersen (Frp), Erik Sommer (Frp), Linn Elisabeth Lihagen (Frp), Per I. Sletner (Frp), Agnes Jansson (H), Amine Mabel Bekkan Andresen (H), Arvind Kobberstad (H), Caroline Stürtzel Bekkan (H), Celine Vår Sollie (H), Espen Joranger (H), Hanne Holdhus (H), Hogne Kirkeby (H), Imran Farooq (H), Jarle Nigardsøy Amundsen (H), Kai Peter Andersen (H), Knut Berg (H), Lars Raae Jakobsen (H), Ronny Ruud (H), Roshan Azhar (H), Unni-Merete Langlo (H), Dan Levi Hykkerud (KrF), Lisa Kara Fröyland (MDG), Marte Aarvik (MDG), Linda Kolstad (PDK), Kathrine Østbye (Sp), Tom Arne Pedersen (Sp), Bjørn Gran (V), Elisabeth Tanev (V), Eva Næss Karlsen (V).

Dermed ble tilleggsforslaget ikke vedtatt.

Vedtak:

1. Lørenskog kommune tar søknaden fra Vekst Akademiet om godkjenning av internasjonal grunnskole (IB) for trinn 1–10 til orientering.

2. Lørenskog kommune stiller seg positiv til etablering.

3. Lørenskog kommune understreker behovet for avklaringer knyttet til lokalisering/areal og forholdet til kommunale planer i videre behandling og etablering.

4. Presiserende tillegg gjennom endring i Vedlegg 3 INNTAKSREGLEMENT.

Dagens formulering av prioriteringsgruppe 3:

3. Lokalt opptaksområde

o Elever bosatt i [vertkommune/region, f.eks. Lørenskog/Oslo-området] gis

prioritet dersom kapasiteten er begrenset.

Foreslått ny ordlyd i prioriteringsgruppe 3:

3. Lokalt opptaksområde

o Elever bosatt i Lørenskog kommune gis prioritet dersom kapasiteten er begrenset.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 057/26

Midlertidig forskrift om skjenke- og åpningstid under fotball VM for herrer 2026 - vedtakelse

Innstilling (forslag 1)

Formannskapets innstilling

Under forutsetning om at den foreslått endring av alkohollovens maksimaltider for skjenking av alkoholholdig drikk gruppe 1 og 2 blir vedtatt av Stortinget vedtas midlertidig forskrift om skjenke- og åpningstider under fotball-VM herre 2026 for Lørenskog kommune.

Dette ble satt opp mot:

Lisa Kara Fröyland (Miljøpartiet De Grønne) fremmet følgende alternative forslag (forslag 2)

Det gjøres ingen endring i skjenkereglementet i Lørenskog kommune i anledning av at Norges herrelandslag i fotball deltar i VM sommeren 2026.

For forslag 1 stemte 26: Adriana Pooja Joseph (Ap), Anita Patel (Ap), Anna Fransson Leiksett (Ap), Fawad Mahmood Khan (Ap), Geir Solaas Moen (Ap), Knut Jan Nielsen (Ap), Mona Dehli (Ap), Stian Petter Løken (Ap), Thore Næss (Ap), Bjørnar Johannessen (Frp), Cato Ruud (Frp), Erik Mørch Andersen (Frp), Erik Sommer (Frp), Linn Elisabeth Lihagen (Frp), Per I. Sletner (Frp), Agnes Jansson (H), Amine Mabel Bekkan Andresen (H), Arvind Kobberstad (H), Celine Vår Sollie (H), Espen Joranger (H), Jarle Nigardsøy Amundsen (H), Ronny Ruud (H), Roshan Azhar (H), Unni-Merete Langlo (H), Linda Kolstad (PDK), Bjørn Gran (V).

For forslag 2 stemte 21: Aina Signe Guro Bøen (Ap), Thomas Gulbrandsen (Ap), Kanwal Suleman (FRI), Caroline Stürtzel Bekkan (H), Hanne Holdhus (H), Hogne Kirkeby (H), Imran Farooq (H), Kai Peter Andersen (H), Knut Berg (H), Lars Raae Jakobsen (H), Dan Levi Hykkerud (KrF), Lisa Kara Fröyland (MDG), Marte Aarvik (MDG), Kari-Sofie Jenssen (R), Kathrine Østbye (Sp), Tom Arne Pedersen (Sp), Abdel Burkan (SV), Bjørn Bakke (SV), Grethe Wiik (SV), Elisabeth Tanev (V), Eva Næss Karlsen (V).

Dermed ble forslag 1 vedtatt.

Vedtak:

Under forutsetning om at den foreslått endring av alkohollovens maksimaltider for skjenking av alkoholholdig drikk gruppe 1 og 2 blir vedtatt av Stortinget vedtas midlertidig forskrift om skjenke- og åpningstider under fotball-VM herre 2026 for Lørenskog kommune.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 058/26

Endring av forskrift om politivedtekt Lørenskog kommune - vedtakelse

Innstilling:

Formannskapets innstilling

1. Forskrift om politivedtekt, Lørenskog kommune, Akershus av 22. august 2023 nr. 1348, § 2-1 tilføyes et nytt siste ledd som skal lyde:

Politiet kan etter søknad innvilge dispensasjon fra kravet til nattero for en bestemt anledning i en avgrenset periode. Det kan stilles vilkår til en slik tillatelse. Søknad sendes politiet innen en frist politiet fastsetter. I en søknad om dispensasjon fra nattero skal det dokumenteres hvordan berørte naboer er kontaktet, og at disse har fått anledning til å uttale seg etter en frist.

2. Forskriftsendringen sendes Politidirektoratet for stadfestelse.

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

1. Forskrift om politivedtekt, Lørenskog kommune, Akershus av 22. august 2023 nr. 1348, § 2-1 tilføyes et nytt siste ledd som skal lyde:

Politiet kan etter søknad innvilge dispensasjon fra kravet til nattero for en bestemt anledning i en avgrenset periode. Det kan stilles vilkår til en slik tillatelse. Søknad sendes politiet innen en frist politiet fastsetter. I en søknad om dispensasjon fra nattero skal det dokumenteres hvordan berørte naboer er kontaktet, og at disse har fått anledning til å uttale seg etter en frist.

2. Forskriftsendringen sendes Politidirektoratet for stadfestelse.

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 054/26

Interpelasjoner og spørsmål

Vedtak:

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Sak 053/26

Lukket

Innstilling:

Formannskapets innstilling

Lørenskog kommune godkjenner forslag til tilleggsavtale med Fjellhamar Bruk Eiendom AS.

For forslaget stemte 47: Alle.
Dermed ble innstillingen vedtatt.

Vedtak:

Sakdeltakelse

Baris Bozkurt (Ap) var fraværende på sak Thomas Gulbrandsen (Ap) ble innkalt som varamedlem
Nancy Gogstad (SV) var fraværende på sak Abdel Burkan (SV) ble innkalt som varamedlem
Tore Haugum (H) var fraværende på sak
Javvad Latif (H) var fraværende på sak Hogne Kirkeby (H) ble innkalt som varamedlem
Hilal Gure (SV) var fraværende på sak

Lørenskog kommune

Arkivsak: 26/17323-3
Saksbehandler Knut Samseth
Regionkontor landbruk

Årsmelding for Regionkontor landbruk 2025

Utvalg		Saksnummer
Kultur-, inkludering- og samfunnsutvalget		
Formannskapet		

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Årsmelding for Regionkontor landbruk 2025 tas til orientering.

Bakgrunn

Kommunedirektøren legger i denne saken frem årsmeldingen for Regionkontor landbruk for 2025. Årsrapporten gir en oversikt over landbrukskontorets oppgaver og arbeid i kommunens landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF-områder).

Regionkontor landbruk (RKL) er et interkommunalt samarbeid for kommunene Lørenskog, Oslo og Rælingen. Lørenskog er vertskommune og har arbeidsgiveransvaret. RKL var organisert inn under kultursektoren i 2025. Kontoret er førstelinjemyndighet for landbrukssaker og har ansvar for veterinærvaktordningen for Stor-Oslo vaktområde (7 kommuner inkludert Asker og Bærum), forvaltningsansvaret innen vilt og fisk i Lørenskog og kommuneskogen Skulerud. Viltoppsynet i Lørenskog består av tre personer som har timesengasjement. I 2025 hadde RKL en fast bemanning på 4,1 årsverk pluss medarbeidere i deltidsengasjement (prosjektene Urbant Landbruk, Lukket hogst og fleraldret skog). Kontoret styres av RKL-samrådsgruppe som i fjor var sammensatt av Lise Jørstad (Oslo), Jørgen Jordamo (Rælingen) og Marlene W. Stubberud (Lørenskog).

Saksopplysninger

Temaplan landbruk for Lørenskog

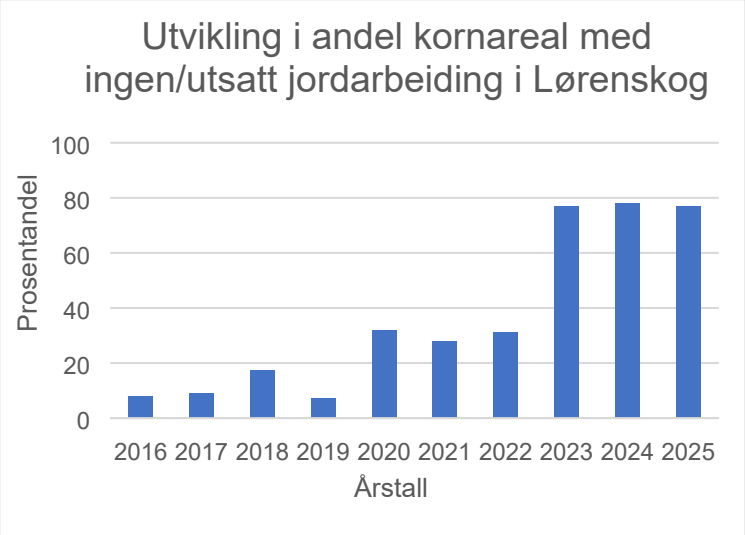
Økt matproduksjonen er et særlig viktig satsingsområde i Lørenskog. Klimaendringene og miljøutfordringene øver et press mot landbruksdrifta i Lørenskog, og skogbruket har en viktig rolle både for friluftslivet, byggebransjen og karbonregnskapet for kommunen. Temaplan landbruk synliggjør også samhandlingen mellom landbruket og andre samfunnsinteresser som næring, helse, utdanning og friluftsliv.

Jordbruk

Det er 25 driftsenheter som driver aktivt jordbruk, og som søkte om produksjonstilskudd i 2025, og dette var en økning på 2 enheter fra året før. Antallet driftsenheter har vært relativt stabilt, med små variasjoner over de siste 10 år. Avlingsåret for 2025 ble noe bedre enn året før som var et normalår.

Vannmiljøtiltak i jordbruket

RKL er involvert i arbeid med oppfølging av vannmiljøtiltak i landbruket blant annet gjennom deltakelse i faggruppe landbruk i vannområde Leira-Nitelva. Regjeringens helhetlige tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord har lagt et ekstra press på arbeidet med å redusere arealavrenning fra jordbruk.



Dette er fortsatt stabil høy gjennomføring av miljøtiltak. 77 % av kornarealene i Lørenskog lå i 2025 urørt fra høsten uten jordarbeiding. Den gode gjennomføringen av miljøtiltak bidrar positivt til bedre vannkvalitet gjennom mindre erosjon og avrenning.

RKL følger også opp tiltaket «*økt tilsyn med, og oppfølging av kantvegetasjon mellom jordbruksareal og vassdrag*» fra helhetlig tiltaksplan for Oslofjorden. RKL har også i 2025 prioritert å gjennomføre kontroll av at det ikke er brudd på krav om kantsone mellom jordbruksareal og vassdrag.

I 2025 ble det gitt 406 800 kr tilskudd til fem prosjekter i Lørenskog gjennom ordningen om spesielle miljøtiltak i jordbruket (SMIL). Midlene ble gitt til bl.a. restaurering av bygninger på to gårder og reparasjon av hydrotekniske anlegg på tre gårder. Prosjektene som fikk støtte gjennom denne ordningen bidrar til å ta vare på miljøet, kulturlandskapet og kulturarven i jordbruket, samt til å redusere forurensning til vassdrag.

Urbant landbruk

Museene i Akershus, MiA, har gjort et strålende arbeid for kommunen. Skårer parsellhagelag har 38 parsellister, mens Sørli har 23. Sørli har større parseller enn Skårer. I tillegg er det noen få parseller ved Fjellhamar. Spesielt har arbeidet dreid seg om å etablere kompostbinger og å lære seg å bruke dem riktig. Det har vært arrangert flere kurs som handler om å lære å bruke kompostbinger riktig, og om beredskap (markkompostering, urter til mat og drikke, beredskap i litteraturen, ta vare på godene, kurs i fermentering). MiA ved Agnes Lyche Melvær har også designet en plansje for kompostering som settes opp ved bingene. Parsellistene ved Skårer deltok med matboder på høstmarked ved bygdemuseet. Landskapsarkitekt Pernille Leivestad ble engasjert for å skape nærmiljøhager i borettslag i Lørenskog slik at dyrkeinteressen kan tas opp. Metro borettslag har bestilt en plan fra Leivestad slik at de kan etablere et tilbud på en parkeringsplass der (de har ingen grønne flekker).

Viltforvaltning

Elgbestanden i Lørenskog er fortsatt stabil og ligger på rundt 54 dyr. Rådyrbestanden er ikke tallfestet, mens hjort forekommer sporadisk. I jaktåret 2025 ble det felt 8 elger av en kvote på 15, og 32 rådyr av en kvote på 98. Viltoppsynet, som består av tre personer, hadde i 2025 totalt 32 fallviltoppdrag. De fleste hendelsene gjaldt rådyr.

Eggsanking av kanadagås ble gjennomført våren 2025, med totalt 28 egg fra sju lokaliteter. Det ble observert færre hekkeplasser for kanadagås og en økning i hekkende grågås, noe som kan tyde på at tiltaket har hatt effekt.

I 2025 fikk RKL godkjent arbeidsvarslingsplan for fallviltoppdrag langs kommunale veier, og viltansvarlig ble godkjent som ansvarshavende for fem år. Det ble også arrangert et felles fagmøte med Lillestrøm og Rælingen kommune for erfaringsutveksling. I tillegg behandlet RKL én søknad om motorferdsel i Marka, som fikk dispensasjon.

Skogbruk og landskap

Det ble i 2025 avvirket 8 625 m^3 tømmer. Det samme tallet for 2024 var i underkant av 6000 m^3. Dette samsvarer ganske godt med gjennomsnittet for de siste årene. Landbrukskontoret behandlet 19 søknader om hogst, mot 26 i 2024 og 11 i 2023. Av alle feltene det ble søkt om i 2025, var andelen lukkede hogster 11% og andelen frøtrestillingshogster 11%. Alle de lukkede hogstene ble gjennomført som gruppehogst. Resten, 78%, ble søkt om som flatehogst. Det ble søkt om hogst for totalt 817 dekar. Det ble nyplantet 20 300 planter i 2025, hvilket samsvarer med gjennomsnittet de siste tre årene.

Prosessen i Viken Skog med ferdigstilling av nye skogbruksplaner med miljøregistreringer ventes ferdig sommeren 2026. De som har bestilt slik plan, får et helt nytt verktøy for videre skogbehandling på sin eiendom.

Prosjekt Lukket hogst og fleraldret skog i Lørenskog, Oslo og Rælingen 2025-2027 ble en videreføring av Forprosjekt Lukket hogst i Oslo 2025. Hovedprosjektet innebærer en utvidelse og videreføring av forprosjektet. Det ble etter søknad gjort vedtak av Statsforvalteren om prosjektstøtte på nesten 1 mill. kr. i juni 2025. Oslo kommune bidrar også. Dette innebærer fysiske informasjonstiltak, kunnskapsoppbygging, tilskudd/støtte til skogeiere og forskning. Prosjektet innebærer samarbeid med natur- og friluftsorganisasjoner, skogbruksnæringen, forskningen m.fl. Målsettingen er en mer variert skogbehandling for å gi

en mer klimarobust skog, og vektleggingen på både klimaendringene i skog og variasjon i hogstmetoder er viktig for skogbruk, friluftsliv og naturmangfold.

Vurdering

Kommunedirektøren mener årsrapporten gir en god innsikt i Regionkontor landbruks arbeid i 2025 og anbefaler at rapporten tas til orientering.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Forprosjekt Lukket hogst i Oslo
Prosjektrapport urbant landbruk, parsellhager i Lørenskog 2025

Tidligere behandlinger

Ingen tidligere politisk behandling.

Vedlegg

Årsmelding 2025

Lørenskog, 13.04.2026

Ragnar Christoffersen
kommunedirektør

Rakel Rauntun
sektordirektør for kultur, inkludering og samfunn

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

ÅRSMELDING 2025

Regionkontor Landbruk

Lørenskog • Oslo • Rælingen

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Forside: Landskap ved Kjelsaas gård i Sørkedalen
Foto: RKL

Design og trykk: Aksell AS

Innhold

Et godt kommunikasjonsår 4

Regionkontor landbruk 5

Hovedtall 6

Økonomi 7

Planarbeid m.m. 8
Rælingen 8
Lørenskog 8
Planoppfølging i Oslo 8

Skogbruk 9
Tømmerressursene i volum og inntekt 9
Tilskudd til næringstiltak i skog – ungskogpleie, planting m.m. 9
Skogfond 10
Hogstsøknader 10
Søknader om bygging av skogsveger 10
Dialogforum 10
Oversikt over skogsveger for Lørenskog, Oslo og Rælingen 10

Jordbruk 11
Produksjonstilskudd og avløsertilskudd ved ferie og fritid . 11
Produksjonssvikt grunnet klimatiske forhold 11
Ajourhold av markslag og driveplikt for jordbruksareal . . 12
Veterinærvaktordning for Nye Stor-Oslo og Mattilsynet . . 12

Miljø - og kulturminneforvaltning 13
Kommunale tilskuddsordninger 13
Dreneringstilskudd 13
SMIL – spesielle miljøtiltak i jordbruket 13
Tilskudd til miljøtiltak i skog -NMSK 13
Kulturlandskapsprisen 2025 13
Utvalgte kulturlandskap i jordbruket (UKL) 14
Regionalt miljøprogram (RMP) 16
Vannkvalitet 16
Regionale miljøkrav for jordbruket 16
Økologisk dyrking 16
Forvaltning av Skulerud skog, Lørenskog 16
Vilt- og fiskeforvaltning i Lørenskog 17
Tilskuddsmidler fra Byråden for miljø og samferdsel i Oslo (MOS) 18

Næringsutvikling 20

Prosjekter 21

Vedlegg – Statistikk 23
Arbeidsstatistikk ved RKL 23
Skogbruksstatistikk 25
Jordbruksstatistikk 26

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Et godt kommunikasjonsår

2025 fikk være et godt kommunikasjonsår for landbruket i kommunene. Landbrukskontoret fikk synliggjort for *Amine Andresen ordfører* i **Lørenskog** de bynære problemstillingene både for jordbruket og skogbruket med besøk til gårdbrukere. Landbruksforeninga fikk fortalt om driften og matproduksjonen og vist fram menneskene bak. I **Oslo** fikk *Marit Vea, byråd* for miljø og samferdsel, sett landskap og landbruk i byens østlige strøk, nær Østensjøvannet. Østensjøvannets venner og Oslo bondelag fikk forståelse for at landbruk i byggesonen er viktig, og det gir mat og trivsel i bydelene. En befaring med ordfører i Rælingen ble utsatt til 2026.

Oslo fikk også bidra i opplæring av nye embedsmenn i Mat- og landbruksdepartementet hva landbruk er i Sørkedalens utvalgte kulturlandskap. Spesielt morsomt var det at *ekteparet Kjelsaas* ble tildelt årets *kulturlandskapspris* av Marit Vea. Dette landskapet er sammensatt av mye blomsterenger, beitelandskap formet av kystgeit og sau, og skjøtsel og høsting av fôr av folk med kunnskap skapt av lange tradisjoner. Dette er et godt eksempel på god **kommunikasjon fra politisk ledelse** til næringen.

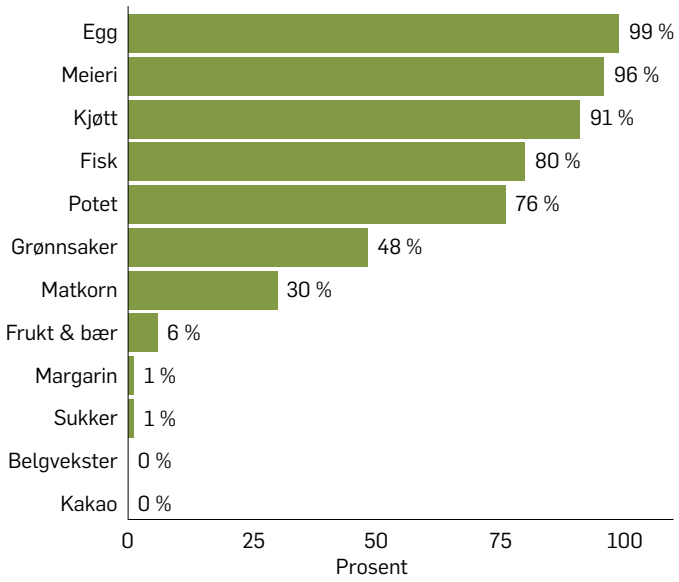
Kommunikasjon mot næringen var viktig da prosjektet *Lukket hogst og fleraldret skog* startet opp dette året. Det samlet skogeierorganisasjoner og friluftsinteresser i skogdager, webinarer m.m. for å lære mer om hva dette kan bringe videre av skogbehandling og effekter for klima og skogbruksøkonomi. Klimaetaten og Bymiljøetaten i Oslo er med. Forprosjektet ble videreført i et hovedprosjekt med bredere deltagelse i styringsgruppe og prosjektgruppe. Hovedprosjektet har fokus på lukkede hogstformer, informasjonsformidling, forskning, omdømme for et aktivt skogbruk, konsekvenser av klimaendringene for skog og skogbruket, og innhold i et mer klimatilpasset skogbruk.

Beredskap er blitt viktig ved krig, ekstreme klimahendelser og flyktningestrøm. Dette er viktige elementer for politisk ledelse i kommune og stat å få **kommunisert** godt. Arealet med korn har sunket drastisk siste 20 år, ned om lag 15%. Selv om den totale kornavlingen er opprettholdt, så er likevel kun 30 % av landets jordbruksareal (3 % av totalarealet i landet) egnet for produksjon av matkorn. Avlingsåret 2025 ble i norsk sammenheng noe bedre enn året før, hvete 436 kg pr dekar vs 406. Toppåret siste ti-år 2015 var på 577 kg per dekar. I regionen Oslo og Akershus var avlingen på 402.

Selvforsyningsgraden på mat er på 45 % og på matkorn 30 % (Matprat.no, 2024). En måte å ivareta beredskapen for lokal matproduksjon er å lage **jordvernstrategier** i kommunene.

Vi takker eierkommunene for samarbeidet i 2025.

Knut Samseth
Landbrukssjef

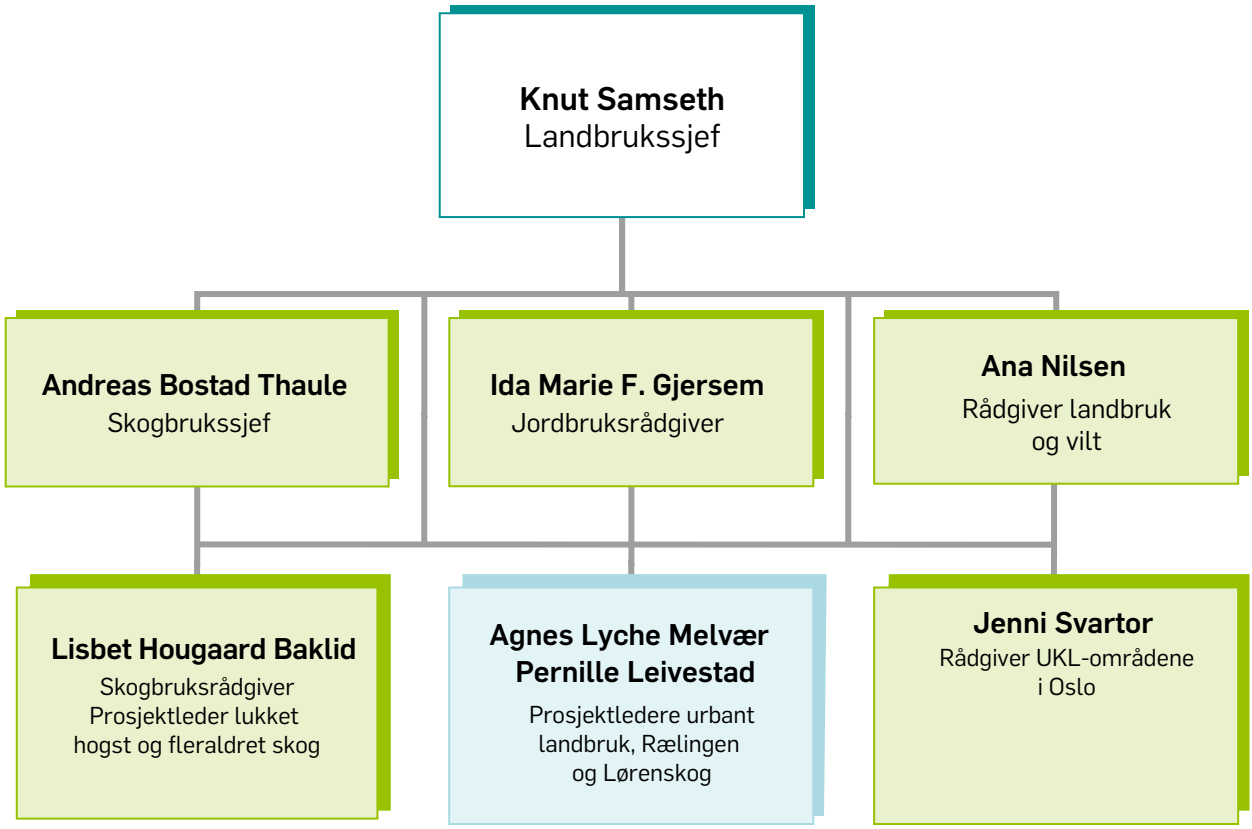


Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Regionkontor landbruk

Regionkontor landbruk 2025, RKL, utgjorde landbrukskontorene i kommunene Lørenskog, Oslo og Rælingen. Lørenskog kommune er vertskommune landbrukskontoret. Kontoret har normalt 4,2 årsverk samt prosjektengasjement. Utover landbrukskontorets tradisjonelle oppgaver, har kontoret ansvar for fisk- og viltforvaltning i Lørenskog, kommuneskogen i Lørenskog, forvaltning for to utvalgte kulturlandskap i Oslo, Sørkedalen og Nordmarkplassene. Viltoppsynet i Lørenskog er 3 personer lagt til rådgiver landbruk og vilt.

Fast ansatte (uthevet) og innleide/engasjementer i 2025:



Representanter fra kommunene har jevnlig RKL-Samrådingsmøter og følger kontorets økonomi og felles faglige problemstillinger. De har hatt 3 møter i 2025 og følgende har vært representert:

- Marlene Wæge Stubberud (Lørenskog)
- Lise Jørstad (Oslo)
- Jørgen Jordamo og Linda Grimsgaard (Rælingen)

Informasjonsarbeid

Kontoret sendte i 2025 ut fire infoskriv til grunneiere og bønder i regionen med informasjon om blant annet lovverk, tilskuddsordninger til miljø og produksjon og prosjekter ved Regionkontor landbruk. En annen kanal for å formidle informasjon er hjemmesiden, som brukes til nyheter og faglig informasjon. Det er også en egen side på Facebook for «Urbant og bynært landbruk».

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Hovedtall

Tabell 1: Hovedaktiviteter i regionen i 2025. Tallene i parentes er for 2024.

		LØRENSKOG	OSLO	RÆLINGEN	SUM
Landbruk	Jord daa[1]	5 914	9495	6289	**21 698**
	Produktiv skog daa[1]	45 950	266794	41254	**353 998**
	Uproduktiv skog daa[1]	750	17204	1070	**19 024**
	Total Landbruksareal[1]	52 614	293493	48613	**394 720**
	Annet markslag daa[1]	6 507	45924	16990	**69 421**
	Bebyggelse/samferdsel daa[1]	11 425	114704	6079	**132 208**
	Kommuner totalt areal daa[1]	70 546	454121	71682	**596 349**
	Eierenheter jord og/eller skogbruk[2]	79	147	77	**303**
Jord	Driftsenheter jordbruk[3]	25 (23)	27 (27)	15 (14)	**67 (64)**
	Melkeprodusenter	1 (1)	2 (2)	4 (4)	**7 (7)**
Skog	Tilskudd til skogkultur	2 (7)	1 (1)	2 (2)	**5 (10)**
	Tilskudd til veibygging og hestedrift	0 (0)	0 (0)	0 (0)	**0 (0)**
	Hogstsøknader saksbehandlet	19 (26)	23 (92)	8 (26)	**50 (144)**
Sosial	Avløser sykdom og fritid	8 (9)	6 (5)	14 (10)	**28 (24)**
	Tidligpensjonsordning	0 (0)	0 (0)	0 (0)	**0 (0)**
Miljø	SMIL forurensning	3 (1)	0 (0)	0 (1)	**3 (2)**
	SMIL Kulturlandskapstiltak	2 (1)	0 (0)	6 (6)	**8 (7)**
	Regionalt miljøprogram	14 (14)	17 (14)	12 (14)	**43 (42)**
	Autorisasjonsbevis for bruk av plantevernmiddel og gnagermiddel	1 (0)	5 (1)	0 (4)	**6 (5)**
	Trad. jordbruk (BU og generasjonsskifte)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	**1 (1)**
Næring	Etablering/ bedriftsutvikling (BU)	0 (0)	0 (1)	0 (0)	**0 (1)**
	Bioenergi	0 (0)	0 (0)	0 (0)	**0 (0)**

[1] Arealene basert på Arealbarometer AR5, 2025 (https://arealbarometer.nibio.no/nb)

[2] Data fra SSB basert på landbruksregisteret 2025, landbrukseiendommer som har minst 5 daa jordbruksareal og/eller minst 25 daa produktivt skogareal. (https://www.ssb.no/jord-skog-jakt-og-fiskeri/statistikker/laeiby)

[3] Kun bruk som søkte om produksjonstillegg i 2025

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Økonomi

Samarbeidets årlige ordinære driftskostnader fordeles etter sjablong: Lørenskog 29,5 %, Oslo 42 % og Rælingen 28,5 %. Eventuelle merinntekter eller mindreinntekter reguleres i fond og innarbeides evt i neste års budsjett. Særskilte prosjekter o.l. skal ikke inngå i kontorets ordinære arbeid og kostnader, men finansieres særskilt.

I regnskapet for 2025 ble det gjort en del feil i årsavslutningen om fondsavsetninger i 2025, her kalt Finansutgifter, men det vil rettes opp ila 2026. Feilene består i hvordan midler utenfor rammeavtalen (bevilget av Oslo kommune og av Statsforvalter) skal tilhøre prosjekter som varer over flere år og ikke som overskudd av den årlige driften av kontoret.

Nedenfor er regnskapsoppstilling slik den er avsluttet ved årsskiftet i Lørenskog kommune.

Tabell 2: Regnskap og budsjett for 2024 og 2025

	2024		2025	
	Regnskap	**Budsjett inkl. endring**	**Regnskap**	**Budsjett inkl. endring**
UTGIFT				
Lønn inkl sosiale utg	4 123 610	4 177 000	4 894 219	4 660 517
Kjøp av varer og tjenester	1 518 240	2 134 000	1 049 588	1 992 500
Kjøp av tjenester som erstatter kommunenes egen produksjon	47 000	0	332 202	0
Overføringer	99 925	144 000	94 932	77 040
Utgift før finans	5 788 775	6 455 000	6 370 941	6 730 057
Finansutgifter	548 977	0	1 050 752	0
Total utgift	6 337 752	6 455 000	7 421 693	6 730 057
INNTEKT				
Salgsinntekter	- 47 890	- 19 000	- 28 000	- 10 410
Refusjoner	- 6 283 581	- 6 436 000	- 7 393 692	- 6 782 000
Finansinntekter	- 6 281	-	-	-
Total inntekt	- 6 337 752	- 6 455 000	- 7 421 692	- 6 792 410

Tabellen ovenfor viser regnskapet for 2025 i Interkommunalt samarbeid (tjeneste 29000) der rammeavtalen og fellesprosjekter for alle tre kommuner inngår. **Total inntekt** er på 7,4 mill. kr, en oppgang på 1,1 mill kr siden 2024. Oppgangen skyldes at de treårige prosjektet Lukket hogst og fleraldret skog fikk støtte fra Oslo kommune og Statsforvalter (SFOS), samt støtte til Fangdamprosjekt i Oslo fra Oslo kommune. **Utgiftene** som påløp drift av RKL, var i 2025 fordelt på lønn 4,9 mill kr og kjøp av varer og tjenester på 1,1 mill kr. Fra 2025 ble det ansatt en skogbruksrådgiver i halv stilling ved å ompostere budsjettposter fra tidligere år. Midler avsatt til løpende drift økte med 1,1 mill kr (her er altså feilen, midlene tilhører Oslo kommunes bidrag til neste års prosjekt og til lukket hogst prosjekt finansiert av SFOS).

I vedlegg viser en vi fondsoppstilling slik den faktisk skal være etter feilopprettingen. Den er godkjent av regnskapsansvarlig i Lørenskog kommune. Fondskonto for løpende drift er på 1,995 mill kr. Avsetning fond for Oslo er på 1,007 mill kr, mens det er ingen endring for de andre kommunene.

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Planarbeid m.m.

Landbrukskontoret utfører sine lovpålagte oppgaver med bakgrunn i delegeringsvedtak fra hver enkelt kommune til landbrukssjefen. Av dette har jordlovsvedtak og uttalelser vært 7 (5) omdisponeringer og 13 (6) delinger siste år. Den viktigste var avklaringer om omdisponeringer for hovedvannledningen i Lørenskog. Innenfor konsesjonsområdet i LNFR-områdte har det vært 21 egenerklæringer og 4 søknader (tilsvarende sakstall var 2023 var 9 og 11).

Det har i 2025 vært 11 (12) skriftlige besvarte henvendelser hvor plan- og bygningsloven har vært en del av saksbehandlingen, mot 29 foregående år. Ved reguleringsplanprosesser i kommunene har det vært møter og møtereferater i tillegg.

Kommunene har gitt høringsuttalelser på endringer på lov og forskrift, bl.a. Jordlov, Skogbrukslov om avskoging, og endring i forskrift midler til investering og bedriftsutvikling i landbruket. Landbrukets tiltaksstrategier 2025–2028 ble også vedtatt i kommunene. Arbeidet med oversiktsplaner for skogsveger startet i 2025 og omtales under skogbruk.

Rælingen

Viktige tema i landbruksplanen er økt matproduksjon, økt næringsutvikling innenfor landbruket, kulturlandskap og kulturminner, klima, energi og forurensning og friluftsliv og folkehelse.

Viktig område å avklare i 2025 har vært konsekvensutredning Bårlijordet etter at kommunestyret våren 2025 avklarte i prinsipp at arealet skulle bygges ut som en del av områdeplan Løvenstad. En jordflytteplan for utbyggingen vil komme med igangsettelse av planen. Det har vært noen klager på hogst også dette året. I et møte med representanter fra næring og friluftsråd ble det uttrykt ønske om kartinfo hvor tillatte hogster vil komme til å skje. RKL orienterer en gang i året om skogbruket i kommunen.

Rælingens utvalg for klima, miljø og landbruk har behandlet 7 (8) saker fra RKL i tillegg til orientering i utvalget. En av sakene har vært konsesjonssak.

Lørenskog

Temaplan landbruk for Lørenskog har økt matproduksjonen som et særlig viktig satsingsområde i Lørenskog. Klimaendringene og miljøutfordringene øver et press mot landbruksdrifta i Lørenskog. Skogbruket har en viktig rolle både for friluftslivet, byggebransjen og karbonregnskapet.

Snødeponiplanen ved Nordli har vært tema. Hvor skal smeltevannet ledes ut hen i vassdraget. RKL frykter konsekvenser for jordbruket.

Prosjektet **drikkevannsledning** gjennom landskapet (Kurland-Hammer) har ført med seg spørsmål om god nok tilbakeføring til jordbruk etter prosjektet er ferdig. Stiller vilkår i delprosjekt 3 om inngjerding av jordsmonnmassene for å hindre innblanding av annen type masse.

Utvalg for Miljø, Samferdsel og Teknikk MST har håndtert 5 (6) høringssaker og vedtak i landbruksssaker.

Planoppfølging i Oslo

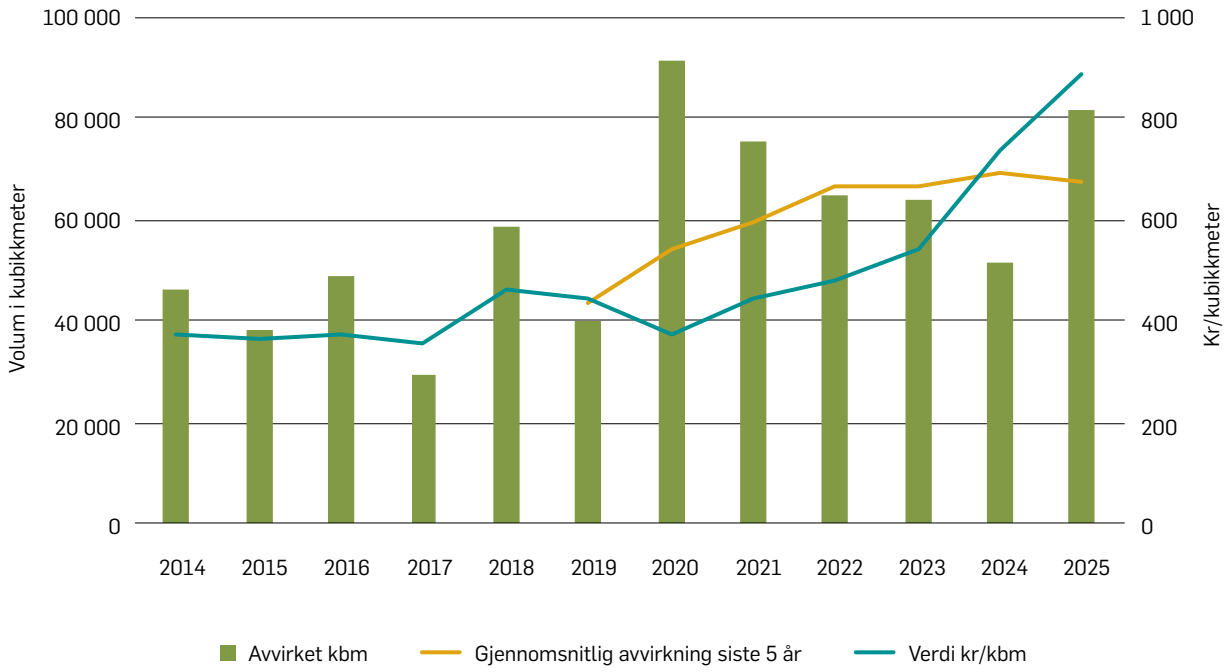
RKL fikk i 2024 oppgaven av byråden for Miljø og Samferdsel å utforme instruks til sitt saksbehandlerarbeid med bakgrunn i Handlingsplan for biologisk mangfold. Rutinene omhandler hogst i gammelskog, hogst i myr og nye landbruksveier. Det ble i 2024 satt ned en arbeidsgruppe bestående av personer fra KLI, BYM, Skog og landskap og RKL. De ulike etatene har også fulgt opp arbeidet hver for seg. Forslag til løsning ble oversendt MOS høsten 2025. Resultatet ventes ferdig i 2026. Det er lagt inn betydelig ressursbruk på å utforme et forslag i 2025.

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Skogbruk

Tømmerressursene i volum og inntekt

I 2025 ble det i de tre kommunene samlet avvirket 81 699 m³ med en brutto inntekt på 72,2 mill. kr. Med vrak osv. ble 85 550 m³ hogd. Over 50 % av tømmeret ble avvirket i Oslo årets første seks måneder. Det samlede uttaket i 2025 er økning fra 2024 og 2023 da avvirkningen var henholdsvis ca. 53 000 og 64 000 m³. Tømmeruttaket var det nesthøyeste i perioden 2015-2025, se figur under. Tømmeruttaket i siste femårsperioden viser en stabilisering av avvirket volum m³/år.



Figur 1: Avvirket volum i m³ tømmer, brutto inntekt av avvirket tømmer og gjennomsnittlig avvirkning siste 5 år, i perioden 2014-2025 for Oslo, Rælingen og Lørenskog.

På grunn av høyere tømmerpriser i 2025 ble brutto inntekt nesten det dobbelte i 2025 sammenlignet med 2024. Prisoppgangen fra 2023 til 2024 fortsatte i første halvår 2025. Fortsatt er tømmerprisene på et høyt nivå. For massevirke gran lå innkjøpspris på 553–620 kr/m³ i januar 2025 og sank til 471–548 kr/m³ i desember 2025. For gran beste kvalitet sagtømmer i januar var høyeste innkjøpspris 1 124 kr/m³ og sank til 1 003–1 035 kr/m³ i desember 2025. Sommeren 2025 var høyeste pris for gran sagtømmer på rundt 1 200 kr/m³. For furu spesialtømmer var i januar 2025 høyeste pris 1 635 kr/m³.

Tilskudd til næringstiltak i skog – ungskogpleie, planting m.m.

Forvaltningen bygger på kommunens landbruks tiltaksstrategi for alle de tre kommunene som kontoret har ansvar for, se nærmere om i kapittelet om miljø- og kulturminneforvaltning.

Det ble totalt utbetalt tilskudd på kr. 968 931 til ungskogpleie, hvilket er en flerdobling og solid oppgang fra kr. 197 770 kr i 2024 og 22 000 i 2023 til samme formål. Det har vært en målsetting fra Statsforvalteren å øke mengden ungskogpleie.

Ungskogpleie gjennom avstandsregulering gir de utvalgte unge trærne mer næring, vann og fysisk plass etter avstandsreguleringen, hvilket betyr svært mye for tilveksten. Ungskogpleie er derfor en meget god investering for framtidig tømmerproduksjon og karbonlagring i stående trær.

Det ble i 2025 plantet 241 370 små treplanter i de tre kommunenes skoger. De har næring fra planteskole for en forhåpentligvis hyggelig start på skogslivet. Antallet planter registrert via Skogfond var lavere enn i 2024 og 2023. Med avvirkningen som skjedde i 2025, vil plante-

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

antallet for planting sannsynlig bli høyere i 2026 og 2027. Det plantes fortsatt mer furu enn for ti år siden. Furu anses å være mer tørketolerant. Barblandingsskog på midlere boniteter kan bedre utnytte næring og fuktighet.

Det ble utbetalt kr. 0 til tettere planting i 2025, mens tallene i 2024 og 2023 var hhv. kr. 67 783 og ca. kr. 50 000. Det var heller ikke i 2025 tilskudd til nyplanting.

Skogfond

Skogfond er en lovpålagt fondsavsetning - skogavgift, som skal sikre at skogeier har midler til å finansiere investeringer i egen skog. Variasjoner mellom årene er vanlig. Det ble i 2025 utbetalt og innbetalt følgende på skogfondskontoene:

- Lørenskog: inn kr. 1 350 647 og ut 465 550
- Oslo: inn kr. 6 878 932 og ut 8 292 115
- Rælingen: inn kr. 332 200 og ut 115 176

Landbrukskontoret behandlet 33 søknader fra skogeiere om refusjon fra skogfond i 2025. De viktigste utbetalingene skjedde til skogkultur (planting, ungskogpleie etc.) og veivedlikehold for skogsbilvei, hhv. kr. 3 549 182 og 4 261 475. Det er en økning fra 2024 på hhv.ca. 1 mill.kr. og 3,5 mill. kr. Økningen er mindre sammenlignet med 2023. Det var i 2025 et etterslep på utbetaling fra udekka investeringer fra 2024 på mer enn 1,6 mill.kr., og det forklarer mye av økningen i 2025. Tilskudd som ble godskrevet skogfondskonto i 2025, var kr. 995 185.

Hogstsøknader

Regionkontor landbruk gjorde 50 vedtak om hogst etter markaforskriften. Vedtakene ble gjort med vilkår.

Det var i 2025 en søknad om dispensasjon etter markaforskriften §3 om flate større enn 30 dekar. Den gjaldt granbestand, 67 dekar, med dårlig skoghelse og fare for barkebilleangrep. Arealet er vesentlig nedgang fra 2024. Flere ordinære søknader om avvirkning har kommentar ensjiktet, tett, tørkestresset granbestand. Klimaendringene skaper økt grad av tørkestress blant grantrærne.

Ingen klagesaker er omgjort av klageinstansen Statsforvalteren. I en av sakene ble det i klagebehandlingen fra landbrukskontoret foreslått en ny løsning som ble akseptert av en klager og søker.

Søknader om bygging av skogsveger

Det kom en ny søknad om skogsvegbygging i 2025, og to var mottatt tidligere år. Søknad om en traktorvei, en omlegging av skogsbilvei og en oppgradering til skogsbilvei – alle under 500 meter – ble sendt på høring i 2025. En søknad om bygging av skogsbilvei ble godkjent.

Lørenskog kommune avslo i 2023 søknad om oppgradering og bygging av ca. 3,85 km skogsbilvei, den såkalte Dammyrveien. Søker påklagde. Statsforvalteren gjorde nytt vedtak i 2025 etter landbruksveiforskriften. Naturvernforbundet og Østmarkas Venner klagde vedtaket inn for Sivilombudet.

Dialogforum

Dialogforum i Rælingen med skogeierrepresentanter, naturvern- og friluftslivsorganisasjoner /-foreninger ble avholdt høsten 2025. Status i skogbruket og ulike synspunkter var på agendaen.

Oversikt over skogsveger for Lørenskog, Oslo og Rælingen

En oversikt over eksisterende, omsøkte og framtidig mulige skogsbilveger er et arbeid som startet hos Regionkontor landbruk for skogen i de tre kommunene som følge av et krav fra Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus. Regionkontor landbruk startet arbeidet i juni 2025, og det ble holdt innspillsmøter med skogbruksnæringen. Et forslag for Oslo ble sendt på høring18.12.2025 med høringsfrist 30.01.2026 til natur- og friluftsorganisasjoner, skogeierorganisasjoner, grunneiere og relevante kommunale etater. De andre to blir sendt på høring våren 2026.

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Våronn på Årnestangen og Rælingsøya. Foto: Ida Gjersem, RKL

Jordbruk

Produksjonstilskudd og avløsertilskudd ved ferie og fritid

67 foretak søkte om produksjonstilskudd i jordbruket i 2025, noe som ga ca 19,4 millioner kroner i inntekter til landbruket i våre tre kommuner. Drifta på jordbruksarealene var fordelt på ca 40 % av arealene med kornproduksjon og ca 60 % av arealene med grovfôrproduksjon/gras.

Ca. 10 % av søkerne blir trukket ut til risikobasert kontroll, hvor det enten blir dokumentkontroll eller stedlig besøk der dyretall, arealbruk, gjødselplan og sprøytejournal blir kontrollert.

For å motta areal- og kulturlandskapstilskudd må foretakene også overholde flere miljøkrav. Foretak med areal som grenser til vassdrag blir prioritert for kontroll. Det ble ikke avdekket noen brudd på miljøkravene ved gjennomførte kontroller i 2025.

Produksjonssvikt grunnet klimatiske forhold

Vekstsesongen i 2025 hadde normalt gode avlingsnivåer, og det ble ikke søkt om erstatning for produksjonssvikt grunnet klimatiske forhold fra noen av foretakene som driver i Lørenskog, Oslo eller Rælingen.

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Kvalitetssikring av markslagskart, areal ute av drift under gjengroing i Oslo ved Klemetsrud. Foto: Ida Gjersem, RKL

Ajourhold av markslag og driveplikt for jordbruksareal

Kommunen har ansvar for løpende ajourhold av markslagskartet mellom NIBIOs periodiske ajourhold. Kontoret fullførte i 2025 arbeidet med kvalitetssikring av NIBIOs siste periodiske ajourhold fra 2022.

Feltbefaringer og gjennomgang av flyfoto i forbindelse med ajourhold av markslagskart AR5 i 2025 avdekket arealer hvor dyrka mark har vært ute av drift over tid, og står i fare for å gro igjen. De aktuelle arealene er registrert ved RKL, og driveplikten i tråd med jordlova § 8 vil bli fulgt opp videre mot grunneiere.

Veterinærvaktordning for Nye Stor-Oslo og Mattilsynet

RKL har fulgt opp det administrative arbeidet rundt veterinærvaktordningen for distriktet «Nye Stor-Oslo», som består av de 7 kommunene Lørenskog, Lillestrøm (tidligere Skedsmo), Rælingen, Oslo, Nittedal, tidligere Asker og Bærum. Lørenskog kommune er vertskommune for vaktordningen. Det ble våren 2024 inngått en ny avtale med NMBU om veterinært vakthold for store dyr i vaktområdet Nye Stor-Oslo med varighet 4 år.

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Miljø - og kulturminneforvaltning

Landbrukskontoret har i jord- og skoglovssammenheng ansvar for samfunnets helhetsvurderinger av næringsinteresser og miljø- og kulturminneinteresser. Dette innebærer nært samarbeid med miljøvernansvarlige og kulturminneansvarlige i kommune og fylkeskommune.

Kommunale tilskuddsordninger

Tilskuddsordningene som forvaltes av kommunen skal ha en overordnet flerårig tiltaksstrategi. I 2024/25 ble tiltaksstrategiene for Lørenskog, Oslo og Rælingen revidert. Tiltaksstrategiene gjelder for perioden 2025 – 2028. De er i tråd med landbruksplanene for Lørenskog og Rælingen, samt de eksisterende skjøtselsplanene for enkelte områder i Oslo og forvaltningsplanene for de utvalgte kulturlandskapene (UKL) Nordmarksplassene og Sørkedalen.

De lokale midlene fordeles etter en saksbehandling og råd fra *Regionalt råd for næring, miljø og kultur i Landbruket* (RL-rådet).

I 2025 var disse med i RL-rådet:

- Ole Haug (Lørenskog landbruksforening)
- Nils Jørgen Brodin (Oslo og Aker bondelag)
- Lars Peder Jahr, Rælingen landbrukslag
- Tore Berger (Sørkedalen Bonde- og småbrukarlag)
- Marlene Wæge Stubberud (Lørenskog kommune)
- Jan Olav Nybo (Oslo kommune)
- Linda Angela Grimsgaard (Rælingen kommune)
- Knut Samseth (Regionkontor landbruk)

Dreneringstilskudd

Dette er kommunale midler til drenering av jordbruksjord for å fremme økt matproduksjon og redusere faren for erosjon av matjord, men samtidig et klimatiltak mot klimagasser. Tilskuddssatsene er fastsatt av Landbruks- og matdepartementet. Dreneringspotten i 2025 ble kr. 200 000 (450 000 kr i 2024). Behovet for drenering var dobbelt så står og RKL fikk tilleggsinnvilging slik at den totale rammen var 442 940 kr. Dreneringsmidlene ble fordelt til 6 søknader (2 søknader i 2024), 2 i Rælingen og 4 i Oslo.

SMIL – spesielle miljøtiltak i jordbruket

Dette er kommunale midler til miljøfremmende tiltak, som går utover det som kan forventes av normal jordbruksdrift. Det kan søkes SMIL-tilskudd til forurensningstiltak og kulturlandskapstiltak (inkl. kulturminner).

SMIL-potten for 2025 ble 875 000 kr (900 000 kr i 2024). Med inndratte midler fra utgåtte prosjekter og tilleggsbevilgning, ble det totalt disponibelt 1 009 150 kr i SMIL-potten. Det ble mottatt 11 SMIL-søknader (12 i 2024) og tilskuddspotten ble fordelt til alle 11 søknadene, 5 fra Lørenskog og 6 fra Rælingen.

Tilskudd til miljøtiltak i skog -NMSK

Det kan søkes om tilskudd for tiltak i skog som er viktig for biologisk mangfold, friluftsliv, landskap og kulturminner. Dette er en ordning for å kompensere skogeiere økonomisk for å ivareta eller utvikle miljøverdier. Ordningen gir kommunen mulighet til midlertidig sikring av miljøverdier uten bruk av egne midler. Det ble ikke søkt om midler til miljøtiltak i skog i 2025.

Kulturlandskapsprisen 2025

Kulturlandskapsprisen for 2025 ble tildelt til Marte Rude og Sigmund Kjelsaas fra Sørkedalen i Oslo. Byråden for miljø og samferdsel Marit Vea og landbrukssjefen Knut Samseth delte ut kulturlandskapspris på Rådhuset i Oslo, den 31. oktober.

Marte og Sigmund fikk prisen for deres betydelige innsats i å bevare, utvikle og styrke det tradisjonelle kulturlandskapet på Kjelsaas gård i Sørkedalen.

Kjelsaas gård drives med sau og geit som beiter i marka og holder landskapet åpent. Juryen fremhever særlig det store arbeidet med å gjenåpne gjengrodde beiter og ta i bruk gamle slåttemarker igjen. Dette har styrket både landskapsverdiene og det biologiske mangfoldet, og inspirert andre grunneiere i Sørkedalen.

Kulturlandskapsprisen har som formål å anerkjenne og belønne en spesiell innsats for kulturlandskapet i Oslo, Lørenskog og Rælingen. Den består av et diplom, 20 000 kr og en vandrepris.

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Utvalgte kulturlandskap i jordbruket (UKL)

Satsingen Utvalgte kulturlandskap i jordbruket (UKL) er en del av oppfølgingen av de nasjonale målene om å ivareta og styrke det tradisjonelle kulturlandskapet. Ordningen er et spleiselag mellom landbruks-, miljø- og kulturminnemyndighetene. Det finnes i dag 46 utvalgte områder på landsbasis. I vår region er Oslo kommune representert med to områder: UKL Nordmarksplassene og UKL Sørkedalen.

Tilskuddspotten for UKL-områdene i Oslo i 2025 var på 975 000 kroner, det samme som i 2024. Etter inndragning av midler fra prosjekter som ikke ble fullført innen fristen, økte rammen for 2025 til 1 483 192 kroner. Det ble behandlet totalt 29 UKL-søknader (mot 34 i 2024). Av disse fikk 26 søknader tilsagn, mens 3 ble avslått.

Vi vil trekke frem en viktig hendelse i UKL Oslo i 2025. Landbruks- og matdepartementet (LMD), ved seksjonen for klima, miljø og handelspolitikk, besøkte UKL-områdene i Sørkedalen og Nordmarksplassene den 5. november. RKL arrangerte turen, og representantene fra LMD fikk møte flere grunneiere som har mottatt tilskudd til ulike tiltak og prosjekter på gårdene sine.

Turen startet på Bogstad gård, der RKL presenterte områdene, de kulturlandskapsverdiene, samarbeidet med grunneiere og pågående fellesprosjekter, blant annet bekjempelse av fremmede arter samt arbeid med fotobok og fotoutstilling. Deretter gikk turen videre til flere steder i Sørkedalen og Nordmarka, blant annet, kantsonetiltak langs elva på Nordre Ringerike gård, kulturhistoriske bygninger på Pinsli gård, biroktprosjektet på Søndre Venner, og blomstersalgsboden på Brenna gård. Dagen ble avsluttet med omvisning og lunsj på Finnerud sportstue.

Utdeling av kulturlandskapsprisen 2025. Fra venstre: Marte Ruden Sigmund Kjelsaas (prisvinnere) Marit Vea (byråd for miljø og samferdsel Oslo kommune) og Knut Samseth (landbrukssjef). Foto: RKL

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Fra besøket av LMD på Søndre Venner og Brenna gård i Sørkedalen. Foto: RKL

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Regionalt miljøprogram (RMP)

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus fastsetter den statlige tilskuddsordningen Regionalt miljøprogram for 4 år av gangen, og gjeldende periode er 2023-2026. Ordningen fordeler statlige midler til tiltak for å redusere forurensning og fremme verdiene i kulturlandskapet.

Totalt 43 gårdbrukere søkte om tilskudd gjennom RMP til forurensningstiltak og kulturlandskapstiltak i 2025. Gårdbrukerne er flinke til å gjennomføre miljøtiltak. Tiltak som reduserer avrenning av jord og næringsstoffer til vassdrag er høyt prioritert, og et av de viktigste tiltakene er å unngå høstpløying. Høsten 2025 lå alt kornareal i Rælingen urørt uten jordarbeiding, mens Oslo og Lørenskog ligger rett bak med hhv 91 og 77 % av kornarealene uten jordarbeiding på høsten. Figur 2 gir en oversikt over den positive utviklingen for miljøtiltaket «ingen jordarbeiding om høsten» i perioden 2015–2025.

Vannkvalitet

Landbrukskontoret deltar i arbeidet med å bedre vannkvaliteten i vann- og vassdrag innenfor vårt distrikt. RKL har vært representert i temagruppe landbruk for vannområde Leira-Nitelva, temagruppe landbruk i vannområde Øyeren, samt i administrativ prosjektgruppe for vannområde Oslo. I Oslo deltar RKL i tillegg i drikkevannsforum, med spesielt fokus på Maridalen og landbruket der, og vi deltar i koordineringsgruppe for å heve miljøkvaliteten i Oslofjorden. Vi følger også opp og rapporterer på tiltak som gjelder kommunal landbruksforvaltning i regjeringens helhetlige plan for Oslofjorden.

Regionale miljøkrav for jordbruket

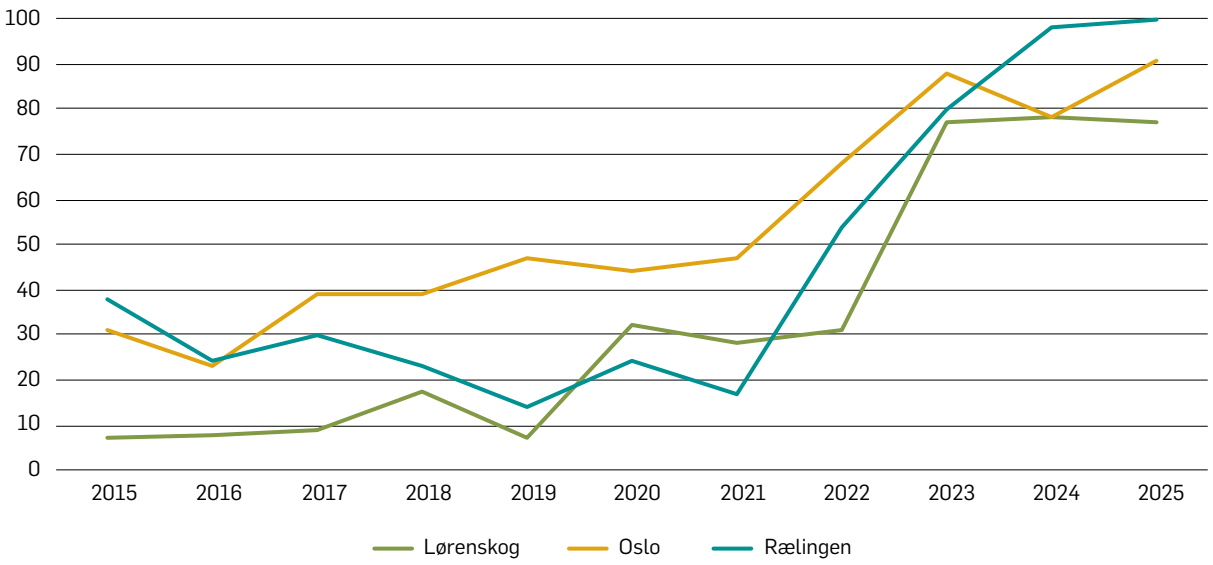
Fra 1. januar 2023 trådte en ny forskrift med regionale miljøkrav for jordbruket i kraft. Det meste av jordbruksareal innenfor kommunene Lørenskog, Oslo og Rælingen er innenfor virkeområdet til forskriften. Gårdbrukere må nå forholde seg til restriksjoner på hvilke areal det er lov å jordarbeide om høsten og krav til kantsoner langs vassdrag. Erfaringer fra kontroll av regionale miljøkrav så langt i er at gårdbrukerne er oppdatert på den nye forskriften, og overholder miljøkravene.

Økologisk dyrking

I Oslo kommune var det i 2025 økologisk planteproduksjon på 25 % av jordbruksareal i drift, og Rælingen hadde økologisk planteproduksjon på 12 % av jordbruksareal i drift. I Lørenskog er det ikke noe areal som er sertifisert og godkjent som økologisk.

Forvaltning av Skulerud skog, Lørenskog

Lørenskog jakt og fiskeforening (LJFF) disponerte fellingsretten på ett rådyr i Skulerud skog, og det ble ikke felt noen dyr i 2025. Det har ikke vært skogbruksaktivitet i kommuneskogen i 2025.



Figur 2: Utvikling i andel av kornareal uten jordarbeiding om høsten i perioden 2015-2025

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

For metallsøking på Lørenskog kommunes eiendom gjelder egen søknadsordning. På dyrka mark gis tillatelse kun utenfor dyrkingssesongen. I 2025 ble det gitt én tillatelse for bruk av metallsøker på jordbruksareal ved Skulerud.

Det blir ny skogbruksplan for eiendommen i 2026.

Vilt- og fiskeforvaltning i Lørenskog

Elgbestanden vurderes som stabil og ligger på rundt 54 dyr. Rådyrbestanden er ikke tallfestet, og hjortebestanden er sporadisk og ukjent. Under jaktåret 2025 ble det felt 8 elger av en kvote på 15 (53 %), og 32 rådyr av en kvote på 98 (33 %).

Viltoppsynsmannskapet, som består av 3 personer, håndterer påkjørt og skadet hjortevilt (fallvilt), gjennomfører kontroll under elgjakten, sanker egg fra kanadagås og fører tilsyn med skogbrannfare i Marka. I 2025 ble det gjennomført totalt 32 fallviltoppdrag, mot 41 i 2024. Av disse gjaldt hendelsene 1 elg, 29 rådyr, 1 grevling og 1 rødrev.

Eggsanking fra kanadagås ble gjennomført i perioden 11. april–1. mai 2025. Totalt 28 egg ble plukket (mot 30 i 2024), fordelt på syv lokaliteter/vann. Det ble funnet færre reirplasser enn tidligere. På flere tidligere sikre hekkeplasser etablerte kanadagåsa ikke reir i 2025, og flere steder ble det registrert hekkende grågås i stedet. Generelt ble det observert betydelig mer grågås i 2025 enn tidligere år. Disse endringene tyder på at eggsankingen av kanadagås har hatt en viss effekt.

I 2025 fikk RKL godkjent en arbeidsvarslingsplan for håndtering av fallvilt langs kommunale veier. Dette er et viktig steg i å sikre trygge operasjoner ved fallviltoppdrag, både for mannskap og trafikanter. Viltansvarlig på landbrukskontoret ble kurset som ansvarshavende har fått godkjenning med 5 års varighet.

I 2025 ble det arrangert et fagmøte i samarbeid med Lillestrøm og Rælingen kommune, der fallviltmannskap fra alle tre kommuner fikk anledning til å utveksle

Grasdekt kantsone og åker i stubb uten jordarbeiding om høsten i Oslo. Foto: Ida Gjersem, RKL

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

erfaringer og delta aktivt på et faglig innlegg fra politiets operasjonssentral i øst-politidistrikt.

I 2025 ble det ikke innført ekstraordinær båndtvang i Lørenskog.

RKL behandler søknader om motorferdsel i utmark og på vassdrag i Lørenskog kommune. I 2025 ble det behandlet en søknad om motorferdsel i Marka etter markaloven og den fikk dispensasjon.

Tilskuddsmidler fra Byråden for miljø og samferdsel i Oslo (MOS)

Kystgeit – tilrettelegging for skjøtsel i Oslo

Et viktig element for Oslo er beiting av kulturlandskapet, samtidig som en truet husdyrrase blir ivaretatt. Siden 2016 har kystgeit bidratt til skjøtsel og pleie av kulturlandskapet i kommunen. Byråden for miljø og samferdsel bevilger hvert år støtte til tilrettelegging for kystgeit i Oslo. I 2025 var tilskuddspotten på 67 665 kroner, og midlene ble ikke benyttet. Ubrukte midler overføres til neste år.

Kunnskapsformidling av kulturlandskapet i OsloØst

Tilskuddspotten var på 70 000 kroner. Av dette ble 20 000 kroner tildelt Østensjøvannets Venner for prosjektet «Dyr på beite ved Bakkehavn i 2025». Østensjøvannets Venner har siden 2008 hatt beitedyr på Bakkehavn, kommunal grunn, først med sau og senere med storfe. Dyr på beite er en del av den tradisjonelle kulturlandskapspleien og fungerer som et viktig supplement til slått.

Lukket hogst

Tilskudd til lukket hogst og omstilling til lukket hogst i Oslo hadde en pott på kr. 70 000. Året 2025 var et prøveår der en veileder og søknadsskjema m.m. ble utarbeidet. Midlene og ordningen videreføres i 2026.

Kystgeit ved Kjelsaas gård i Sørkedalen Oslo. Foto: Sigmund Kjelsaas

Marit Vea, byråd for miljø og samferdsel i Oslo med Buste Blondi og Tjorven ved Østensjø. Foto: RKL

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Tre storfeindivider har gått på Bakkehavn i flere år og er godt tilpasset både området og ferdsel, og de er til stor glede for lokalmiljøet og beboerne på et sykehjem. På grunn av regelendringer fra 2025 får ikke dyreeieren lenger produksjons- og avløsertilskudd for dyr på Bakkehavn, ettersom de ikke lenger regnes som produksjonsdyr. Østensjøvannets Venner fikk derfor støtte til å dekke transport, veterinærutgifter, løpende tilsyn og eventuell utrykning for disse dyra i 2025. Ubrukte midler overføres til neste år.

Skjøtselsmidler Sørkedalen

Tilskuddspotten var på 73 911 kroner, og det ble ingen tildelinger i 2025. Ubrukte midler overføres til neste år.

Fangdam

Tilskuddspotten var på 200 000 kr. til fangdam i jordbruket. RKL har vært i kontakt med flere aktuelle grunneiere og mulige lokasjoner. Abildsø gård ble valgt ut og fikk tildelt 50 000 kroner til å engasjere konsulent for utarbeidelse av prosjektskisse og kostnadsoverslag. Selve anleggsarbeidet for en fangdam inkludert saksbehandlingskostnader kan bli mellom 1- 1,5 millioner kroner. Hovedfinansieringen skal dekkes gjennom tilskuddsordningen Spesielle miljøtiltak i jordbruket (SMIL), mens midlene fra MOS brukes som toppfinansiering.

Fangdam er et mindre våtmarkstiltak etablert i tilknytning til jordbruksarealer. Den fungerer som et renseanlegg som fanger opp jordpartikler, næringsstoffer (særlig fosfor) og erosjonsmateriale før det renner ut i bekker, elver og innsjøer. Fangdammen bidrar til redusert avrenning fra jordbruket, bedre vannkvalitet nedstrøms, økt biologisk mangfold og flomdemping i nærområdet.

Fangdam. Foto: Oda Mamen/NIBIO

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Næringsutvikling

Winter Ysteri AS fikk Bedriftsutviklingsprisen for 2025

Årets vinner av BU-prisen for Oslo er Winther Ysteri AS. Ysteriet som ligger på Aker Brygge ved restauranten deres, lager både ferske oster og lagringsoster. De har vunnet mange priser både i nasjonale og internasjonale konkurranser. Råvaren er kun av økologisk melk, som de betaler ekstra for direkte til bonden. Årets vinner av BU-prisen for Oslo er Winther Ysteri AS. Ysteriet som ligger på Aker Brygge ved restauranten deres, lager både ferske oster og lagringsoster.

De har vunnet mange priser både i nasjonale og internasjonale konkurranser. Råvaren er kun av økologisk melk, som de betaler ekstra for direkte til bonden. Siri Helen Winter driver ysteriet. Hun har en arv fra sine mormor og oldemødre som selv ystet, men det var på gården i Nordnorges idylliske Lofoten.

Innovasjon-Norge søknader

Det var kun en søknad fra våre kommuner, men den ble innvilget innenfor *melkeproduksjon* i Rælingen. Det er flott at grunneiere i Rælingen ønsker å fortsette med melk. Det er nå 4 i Rælingen, 1 i Lørenskog og 2 i Oslo.

Fra og med 2025 er ikke landbrukskontorene med i saksbehandlingen av saker til Innovasjon Norge. Men i forskriftsendringen er det også lagt opp til at landbrukskontorene skal være kjent og drive rådgivning om støtteordningene. Det har likevel ført til at kommunene er lite kjent med saker som skjer i kommunene ang næringsutvikling finansiert gjennom IN. Kommunen kan bli kjent med satsinger først når det kommer en plan- og bygningslovsbehandling. RKL har derfor endret holdning til landbruksnæringen.

I fjor laget RKL en informasjonstur for Ordfører Amine Mabel Andresen i Lørenskog, en omvisning i variert sett av næringsdrift. I en guidet tur via kornbruk, hestebruk, skogbruk og melk- og kalkunproduksjon ble det lagt fram hvordan driftsforholdene var for næringen.

For Oslo sin del ble Byråd Marit Vea guidet i østkantjordbrukets muligheter og vanskeligheter i drift. I dette ble det vist fram beitedyrs landskapsskjøtsel, epleproduksjon og beredskapshage. Det ble understreket at Oslo er matprodusent med kornareal i byggesone og bynære strøk, men som har vanskelige driftsforhold i jordbruket.

Siri Helen Winter får prisen sammen med sin yster Davide Buono. Foto: Lise Jørstad

Ordfører Amine møter engasjert Line Stenerud på ridegården Stensrud gård i Lørenskog. Foto: RKL Knut Samseth

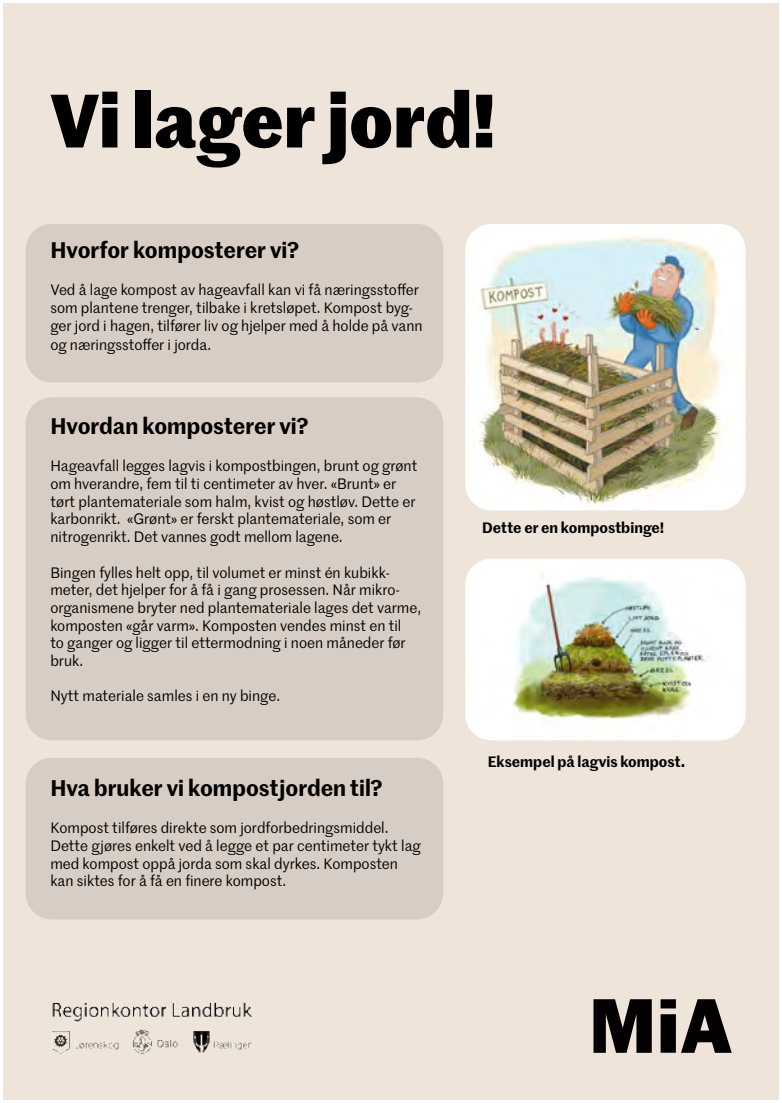
Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Prosjekter

Urbant landbruk og nærmiljøhage i lørenskog

Museene i Akershus, MiA, har gjort et strålende arbeid. Skårer parsellhagelag har 38 parsellister, mens Sørli har 23 men med større parseller. I tillegg er det noen få parseller ved Fjellhamar. Spesielt har arbeidet dreid seg om å etablere kompostbinger og å lære seg å bruke dem riktig. Det har vært arrangert diverse kurs om dette og beredskap. (Markkompostering, Urter til mat og drikke, Beredskap i litteraturen, Ta vare på godene, kurs i Fermentering). MiA ved Agnes Lyche Melvær har også designet en plansje for kompostering som settes opp ved bingene. Parsellistene ved Skårer deltok med matboder på høstmarked ved bygdemuseet.

Landskapsarkitekt Pernille Leivestad ble engasjert for å skape nærmiljøhager i borettslag i Lørenskog slik at dyrkeinteresse kan tas opp. Metro borettslag har bestilt en plan fra henne slik at de kan etablere et tilbud på en parkeringsplass der (de har ingen grønne flekker).



Vi lager jord!

Hvorfor komposterer vi?

Ved å lage kompost av hageavfall kan vi få næringsstoffer som plantene trenger, tilbake i kretsløpet. Kompost bygger jord i hagen, tilfører liv og hjelper med å holde på vann og næringsstoffer i jorda.

Hvordan komposterer vi?

Hageavfall legges lagvis i kompostbingen, brunt og grønt om hverandre, fem til ti centimeter av hver. «Brunt» er tørt plantemateriale som halm, kvist og høstløv. Dette er karbonrikt. «Grønt» er ferskt plantemateriale, som er nitrogenrikt. Det vannes godt mellom lagene.

Bingen fylles helt opp, til volumet er minst én kubikkmeter, det hjelper for å få i gang prosessen. Når mikroorganismene bryter ned plantemateriale lages det varme, komposten «går varm». Komposten vendes minst en til to ganger og ligger til ettermodning i noen måneder før bruk.

Nytt materiale samles i en ny binge.

Hva bruker vi kompostjorden til?

Kompost tilføres direkte som jordforbedringsmiddel. Dette gjøres enkelt ved å legge et par centimeter tykt lag med kompost oppå jorda som skal dyrkes. Komposten kan siktes for å få en finere kompost.

Dette er en kompostbinge!

Eksempel på lagvis kompost.

Regionkontor Landbruk

Lørenskog Oslo Fælles

MiA

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Prosjekt lukket hogst og fleraldret skog i Lørenskog, Oslo og Rælingen 2025–2027

Regionkontor landbruk ledet et forprosjekt i Oslo i samarbeid med Klimaetaten i Oslo kommune. Det er videreført i et hovedprosjekt med følgende emneområder:

a. Lukket hogst og omstilling til lukket hogst i framtiden – motivasjon, tilskudd og informasjon
b. Klimatilpasning i skogbruket som treslagsblanding og annen variasjon i skogen, og konsekvenser av klimaendringene for skogbruket
c. Mindre hogstflater ved flatehogst og frøtrestillingshogst
d. Hva er skogbruk – aktivt skogbruk med flerbruk – samfunnsnytte og omdømme
e. Overføringsverdi av prosjektet til andre kommuner m.fl.

Våren 2025 ble det i forprosjektet etablert styringsgruppe, prosjektgruppe og referansegrupper med deltagere fra skogbruksnæring, naturvern og friluftsliv. Det er videreført i hovedprosjektet med styringsgruppa ved Regionkontor landbruk, klimaetaten i Oslo kommune og Norskog. I prosjekt-gruppa inngår Norsk institutt for bioøkonomi, Bymiljøetaten i Oslo kommune, Glommen Mjøsen Skog og Regionkontor landbruk. Tilknyttet er også Skogselskapet. Det har blitt avholdt nyttige dialog- og medvirkningsmøter med både skogeiernæringen og natur- og friluftsorganisasjoner.

Flersidig skogbruk på skogdagen i Sørkedalen med Helge Nordby Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus. Foto: RKL.

Lukkede hogstformer gir fleraldret skog der det står igjen mer enn 16 trær/dekar etter hogst.

Blant aktiviteter var webinar 23. mai, skogdag 8. oktober, webinar i september om skogbruk og vilt for Rælingen og Lørenskog og to feltkurs i lukket hogst i november av Skogkurs. Det ble utarbeidet veileder for lukket hogst og omstillingshogst, et info-skriv, info på nettsider, kriterier for tilskudd til lukket hogst og omstillingshogst, og søknadsskjema for tilskudd.

Forsker Aksel Granhus fra NIBIO på skogdagen informerer om konsekvens av toppskudd om høsten hos gran. Foto: Lisbet Baklid, RKL.

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Vedlegg – Statistikk

Arbeidsstatistikk ved RKL

Tabell 3: Arbeidsfordeling i 2025 ved landbrukskontoret fordelt på kommuner, betalte prosjekter og særoppgaver, i timer og prosentvis fordelt.

	Løren-skog	Oslo	Ræl-ingen	Felles kom-munalt	Lø VILT	Urbant landb Lør	Lør. K. skog/ Vet. Vakt	Sørke-dalen	Lukka hogst		SUM
SUM timer	823	1783	687	2438	272	6	1	264	205	0	6478
% alle	13	28	11	38	4	0	0	4	3	0	100
Basis	**25,0**	**54,1**	**20,9**								100,0
Kommuneavtale	29,5	42	28,5								

Tabell 4: Oversikt over refusjoner og avtalte overføringer for tilleggsoppgaver for 2025

Inntektsfordeling		PST	2024		2025	
Refusjoner (ramme L, R og O, Vet.vakt, o.a.)						
		Pst			0	
Oslo	**Rammeavtale**	**42**	**-1 840 000**	-2 165 000	**-1 920 000**	-2 258 000
	Utvalgte Kulturlandskap		-325 000		-338 000	
	Skjøtselstilskudd i Sørkedalen		-70 000		-74 000	
	Fangdamfond				-200 000	
	Kystgeittilskudd		-65 000		-68 000	
	Lukket hogst				-270 000	
	Kulturlandskap i ØstOslo		-50 000	-185 000	-50 000	-662 000
Lørenskog	**Rammeavtale**	**29,5**	**-1 197 000**	-1 197 000	**-1 349 000**	-1 349 000
	Viltforvaltning		-242 000		-252 000	
	Kommuneskogforvaltning		-26 000	-268 000	-28 000	-280 000
Rælingen	**Rammeavtale**	**28,5**	**-1 254 000**	-1 254 000	**-1 308 000**	-1 308 000
SUM		**100**	**-5 069 000**	-5 069 000	**-5 387 000**	-5 857 000

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Tabell 5: Oversikt over overskudd fra tidligere års prosjekt og kommunalt avsatte midler i 2025 (Balansekonti fra tjeneste 29000 og 32900 med aktivitet 66691-66693). Tabellen viser regnskapet for fondsavsetningene 2025, faktisk fondstørrelse, og slik det er regnskapsavsluttet i Lørenskog ved årsskiftet. Oppstillingen godkjent av regnskapsansvarlig.

			Faktisk fondsstørrelse			Regnskaps-avsluttet
Bundet kommune kt			**31.12.2024**	**Endring**	**31.12.2025**	**31.12.2025**
2510026	Avsetning fond Lørenskog	66691	-166 596	0	**-166 596**	-166 596
	Avsetning fond Oslo		-594 010	-413 158	**-1 007 168**	-134 641
	Avsetning fond Rælingen		-49 302	0	**-49 302**	-49 302
			-809 908	-413 158	**-1 223 066**	-350 539
2510027	Løpende drift		-1 817 682	-178 225	**-1 995 907**	-2 868 434
2510028	Lørenskog kommuneskog		-185 383	0	**-185 383**	-470 238
251002?	Lukket hogst SFOS[1]		0	-284 855	**-284 855**	0

[1] Egen konto for Lukket hogst bevilget av Statsforvalteren (SFOS) opprettes 2026

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Skogbruksstatistikk

Tabell 6: Skogbruksstatistikk for avvirkning, skogfond, skogkultur og tilskudd for 2025. Tall i parentes gjelder for 2024

	Lørenskog	Oslo	Rælingen	Sum
Avvirkning				
Avvirket m³	8 625 (5 910)	70 054 (44 072)	3 020 (3 143)	**81 699** (53 125)
Bruttoverdi, kr	kr 7 620 332 (3 907 798)	kr 62 561 889 (31 642 795)	kr 2 042 324 (2 021 621)	**kr 72 224 545** (37 572 214)
Skogfond				
Saldo pr 01.01.2025	kr 2 203 835 (1 803 413)	kr 10 940 066 (9 365 378)	kr 1 407 418 (1 381 196)	**kr 14 551 319** (12 549 987)
Saldo pr 31.12.2025	kr 3 107 799	kr 10 472 003	kr 1 659 640	**kr 15 239 442**
Skogkultur, investeringer				
Nyplanting stk	20 300 (12 880)	213 5601 (256 400)	7 5101 (19 040)	**233 860** (288 320)
Supplering stk	0 (1 600)	0 (2 000)	0 (850)	**0** (4 450)
Sum plantet stk	20 300 (14 480)	213 560 (258 400)	0 (19 890)	**233 860** (292 770)
Såing	0	0 (5 000)	0	**0** (5 000)
Totalkostnad etablering	kr 208 225 (122 126)	kr 1 758 876[1] (1 865 964)	kr 58 878[1] (144 112)	**kr 1 967 101**[1] (2 132 202)
Tilskudd tettere planting	kr 0 (8 889)	kr 0 (51 273)	kr 0 (7621)	**kr 0** (67 783)
Ungskogpleie daa	124 (162)[2]	3 922 (1 663)	167 (101)	**4 213** (2 294)
Ungskogpleie kr	kr 48 127 (70 481)	kr 3 191 319 (1 138 217)	kr 91 355 (34 187)	**kr 3 330 801** (1 242 885)
Ungskogpleie tilskudd	kr 14 677 (16 200)	kr 925 920 (166 300)	kr 28 334 (15 270)	**kr 968 931** (197 770)
Etablert juletreproduksjon		10 200[3]		

[1] Antall og beløp i Oslo og Rælingen er registrert i starten av regnskapsåret 2026.
[2] I tillegg ble 22 dekar registrert i starten av 2026 med kostnad kr. 29 000.
[3] 4 dekar.

Tabell 7: Statistikk for hogstsøknader i marka behandlet av RKL i 2025. Hogstform gjelder prosent av omsøkte felter.

	Antall felter	Totalt godkjent areal, daa	Gjennomsnittlig areal per felt, daa		Flate-hogst	Frøtre-stillings-hogst	Skjerm-stillings-hogst	Gruppe-hogst	Selektiv hogst
			Åpen[1]	Lukket[1]					
Lørenskog	36	817	18	59	78 %	11 %	0 %	11 %	0 %
Oslo	78	1573	22	15	78 %	15 %	0 %	3 %	4 %
Rælingen	51	723	13	16	33 %	27 %	22 %	0 %	18 %
Sum	165	3113	18	22					

[1] Åpne hogstformer er flatehogst og frøtrestillingshogst. De øvrige tre hogstmetodene er lukkede hogstformer.

Sak 18, Vedlegg 1: Årsmelding 2025.pdf

Jordbruksstatistikk

Tabell 8: Antall mottatte søknader og bevilget tilskudd

	Lørenskog	Oslo	Rælingen	SUM
Produksjonstilskudd				
Søknader	25	27	15	67
Tilskudd	5 871 173	5 906 935	7 659 748	19 437 856
Refusjon utgifter til avløser, ferie og fritid:				
Søknader	8	6	8	22
Refusjonsbeløp	692 872	171 280	736 390	1 600 542
Refusjon av avløselrutgifter ved sykdom etc				
Søknader	0	0	6	6
Tilskudd	0	0	112 868	112 868
SMIL - Hydrotekniske anlegg og miljøtiltak				
Søknader	3	0	0	3
Tilskudd	176 800			176 800
SMIL - Kulturlandskapstiltak og biologisk mangfold				
Søknader	2	0	6	8
Tilskudd	230 000		587 350	817 350
Dreneringstilskudd				
Søknader	0	4	2	6
Tilskudd	0	398 940	44 000	442 940
Utvalgte kulturlandskap i Oslo				
Søknader	-	29	-	29
Tilskudd	-	1 483 192	-	1 483 192
RMP – Tilskudd				
Søknader	14	17	12	43
Tilskudd	863 805	903 605	1 151 437	2 918 847
SUM TILSKUDD	**7 834 650**	**8 940 202**	**10 396 748**	**27 171 600**

Regionkontor Landbruk
Lørenskog, Oslo og Rælingen

Postadresse: Postboks 417, 1471 Lørenskog
Besøksadresse: Festplassen 1 (Lørenskog hus, 8. etg), 1473 Lørenskog
Sentralbord: 67 93 40 00

www.regionkontorlandbruk.no