

# LØRENSKOG STASJONSOMRÅDE



Parallelløppdrag

«Fra stasjon til sted»



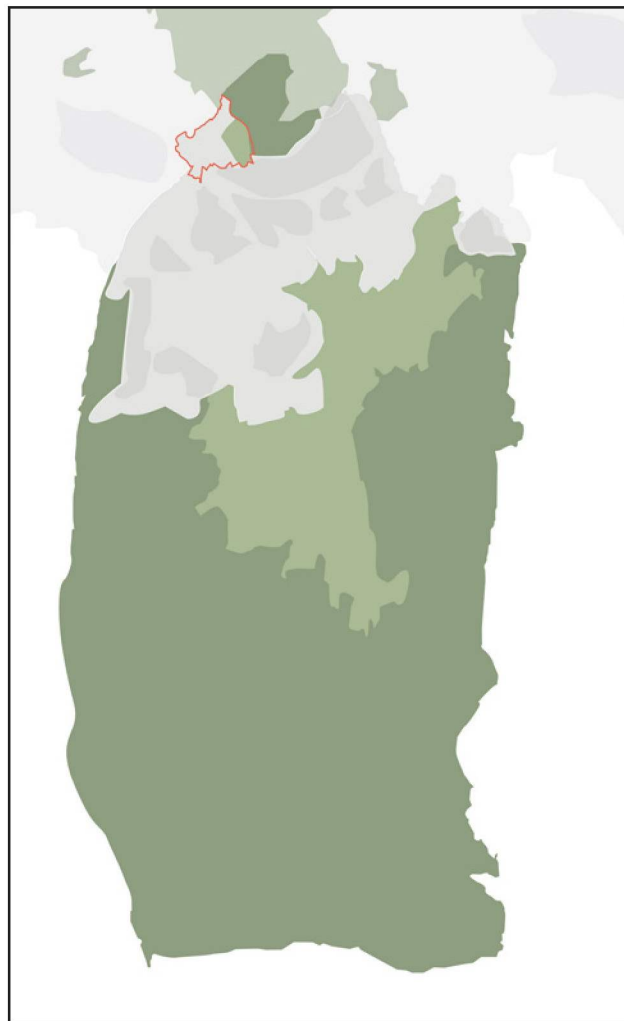
# INNHOOLD

<b>KORT OM PARALLELLOPPDRAGET</b>	<b>5</b>
<b>GJENNOMFØRING AV PARALLELLOPPDRAGET</b>	<b>8</b>
<b>EVALUERINGSKOMITÉENS RÅD OG RETNINGSLINJER FOR VIDERE UTVIKLING AV LØRENSKOG STASJONSOMRÅDE</b>	<b>10</b>
<b>TILTAK FOR GJENNOMFØRING</b>	<b>11</b>
<b>PRINSIPPSKISSE – RÅD OG RETNINGSLINJER</b>	<b>12</b>
<b>UTDYPING AV RÅDENE OG RETNINGSLINJENE</b>	<b>14</b>
1 «Banegaten» – to sammenhengende byrom langs jernbanen	14
2 «Det blå båndet» – vassdragene og blågrønne aktivitetssoner	20
3 Fra vei til gate	24
4 Forbindelser – Turveier	27
5 Bygg langs «Banegaten»	29
6 «Limtomta» som forprosjekt/mulighetsstudie for en helhetlig utvikling	30
7 Høyspentlinjer som skulpturelle elementer	31
<b>KORT OPPSUMMERING AV HOVEDGREPENE/ FORSLAGET TIL HVERT AV TEAMENE</b>	<b>33</b>
Team MDH arkitekter/Transborder Studio/Masu Planning	34
Team Holscher Nordberg architecture and planning/ Via Trafik/GHB Landskabsarkitekter	42
Team Edit Atelier/Gattaca	50



# KORT OM PARALLELL- OPPDRAGET

Lørenskog stasjonsområde er et prioritert utviklingsområde i Lørenskog kommune og skal forsterkes som kollektivknutepunkt og videreutvikles som lokalsenter med boliger, arbeidsplassintensiv næring og regionale idrettsfunksjoner. Dette er et omfattende og komplekst område med mange aktører og interessenter, og det er derfor behov for en helhetlig plan for å sikre god og langsiktig stedsutvikling.



Skråfoto – stasjonsområdet sett fra nord



## EVALUERINGS-GRUPPE

De innleverte utkastene er vurdert av en gruppe med følgende sammensetning:

### **Andreas Fadum Haugstad**

Leder for evalueringsgruppen  
Arkitekt MNAL  
Bylivsenteret,  
Norske Arkitekters Landsforbund

### **Eli Nakken Lundquist**

fagansvarlig by- og  
tettstedsutvikling  
Akershus fylkeskommune

### **Rune Seim**

senioringeniør  
Statens Vegvesen

### **Connie Nyhaven**

prosjektsjef  
Bane NOR Eiendom

### **Dinko Midzic**

arealplanlegger og prosjektleder  
Lørenskog kommune

### **Else Pran**

direktør strategi og  
samfunnsutvikling  
Lørenskog kommune

### **Yvona Holbein**

fagsjef overvann og vassdrag  
Kommunalteknikk  
Lørenskog kommune

### **Ivar Vestervik**

avdelingsleder regulering  
Lørenskog kommune

### **Nina Kongtorp**

kommunaldirektør kultur  
Lørenskog kommune

### **Jo Haaken Rønning**

eiendomssjef  
Lørenskog kommune

Det ble valgt å gjennomføre et parallelloppdrag for å belyse muligheter, få fram idéer og løsninger, og finne helhetlige grep for utvikling av Lørenskog stasjon og de sentrale områdene rundt stasjonen. Hensikten er å skape robuste og fleksible retningslinjer for utviklingen av området, samt danne rammeverk for kommende reguleringsplaner. Parallelloppdrag er også brukt som metode for å sikre en god og bred medvirkningsprosess, både internt i kommunen og eksternt.

Parallelloppdraget er arrangert av Lørenskog kommune. BYLIVSenteret ved Norske Arkitekters Landsforbund (NAL) har vært kommunens rådgiver i forbindelse med gjennomføringen. Tre arkitektteam ble valgt ut til deltakelse i parallelloppdraget, og det ble satt sammen en evalueringskomité, bestående av representanter fra Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen, Bane NOR, Lørenskog kommune og NAL. Komitéen har vurdert og sammenfattet arkitektenes forslag, samt mottatte uttalelser og andre innspill som har kommet underveis i prosessen.

**Denne rapporten er et visjonsdokument med tydelige råd og retningslinjer for videre utvikling av området, basert på evalueringskomitéens vurderinger.**



Planavgrensning



## UTVALGTE TEAM

### TEAM 1

Motto:

«Lørenskog stasjonsområde  
– der mennesker møtes»

MDH Arkitekter, Oslo

Transborder Studio, Oslo

MASU Planning, Helsinki

### TEAM 2

Motto:

«Et urbant knudepunkt  
i landskabet»

Holscher Nordberg architecture  
and planning, København

Via Trafik, Birkerød

GHB Landskabsarkitekter,  
København

### TEAM 3

Motto:

«Gjenerobre Lørenskogs dal!»

Edit/Atelier, Oslo

Gattaca, Oslo

## GJENNOMFØRING AV PARALLELLOPPDRAGET

Parallelløppdrag er en åpen prosess der tre utvalgte team utvikler fremtidsbilder, belyser identifiserte problemstillinger og foreslår gjennomføringsstrategier, men der ingen kåres som vinner eller loves noe etterfølgende oppdrag.

Parallelløppdrag for Lørenskog stasjonsområde ble lyst ut i juni 2018. Oppgaven i parallelløppdraget ble skilt i to ulike nivåer, nivå A og nivå B. Dette for å få tilbud fra etablerte arkitektkontorer (nivå A), samt å legge til rette for nyetablerte firma (nivå B) og stimulere til innovasjon i prosjektet.

Lørenskog kommune mottok totalt 25 tilbud, hvorav 14 på nivå A og 11 på nivå B. Det var tre arkitektkontorer som markerte seg med spesielt relevant og bred erfaringsbakgrunn og kompetanse, samt forståelse av områdets kompleksitet og evne til å tenke visjonært for utviklingen av området.

Følgende tre team ble valgt ut til deltakelse:

- ▶ **Team 1:** MDH Arkitekter, Transborder Studio og MASU Planning
- ▶ **Team 2:** Holscher Nordberg architecture and planning, med Via Trafik og GHB Landskabsarkitekter
- ▶ **Team 3:** Edit/Atelier og Gattaca (nivå B)

Parallelløppdraget ble innledet med et oppstartsseminar i august 2018 hvor arkitektene fikk presentert oppgaven og premisser for utviklingen. De har hatt en arbeidsperiode på totalt åtte uker, hvor det ble gjennomført et midtveisseminar i september. På midtveisseminaret presenterte arkitektene sine foreløpige ideer for både politikere, utbyggere, administrasjonen i kommunen og innbyggere.



Oppstartsseminar 22. august 2018



Sluttseminar 22. oktober 2018



Engasjerte innbyggere på utstilling i Lørenskog hus

Arkitektene jobbet deretter videre med å bearbeide sine forslag basert på innspillene fra midtveisseminaret. Deres endelige forslag til visjon og hovedgrep for stasjonsområdet ble presentert på et åpent møte/sluttseminar i oktober.

Forslagene ble stilt ut i Lørenskog hus fra 25. oktober til 5. november. Utstillingen var etterspurt av flere innbyggere allerede før den var montert, og under utstillingsperioden var det mange nysgjerrige besøkende. Det ble oppfordret til å komme med innspill til forslagene både ved bruk av mobil og skriftlige kommentarer. Responsen var svært positiv og innspillene ble tatt med videre i evalueringsarbeidet.

Etter utstillingen, har evalueringskomiteén gjennomført en drøftingsprosess med blant annet tre evalueringsmøter. Komiteen har kommet frem til syv råd og retningslinjer, samt tre tiltak som bør igangsettes. Retningslinjene har blitt drøftet med fagmiljøene i Lørenskog kommune for å sikre god intern forankring. Hovedvekten i rapporten er lagt på rådene og retningslinjene for videre utvikling, og ikke på å presentere arkitektenes forslag. Arkitektenes forslag er oppsummert i slutten av dokumentet. Forslagene i sin helhet kan sees på kommunens hjemmeside: [www.lorenskog.kommune.no](http://www.lorenskog.kommune.no)

Vi vil takke alle som har deltatt i prosessen og som har kommet med innspill. Vi håper prosessen vil inspirere til en god utvikling av Lørenskog stasjonsområde.

Evalueringskomiteén  
Lørenskog, 15. februar 2019

# EVALUERINGSKOMITÉENS RÅD OG RETNINGSLINJER FOR VIDERE UTVIKLING AV LØRENSKOG STASJONSOMRÅDE

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.



# TILTAK FOR GJENNOMFØRING

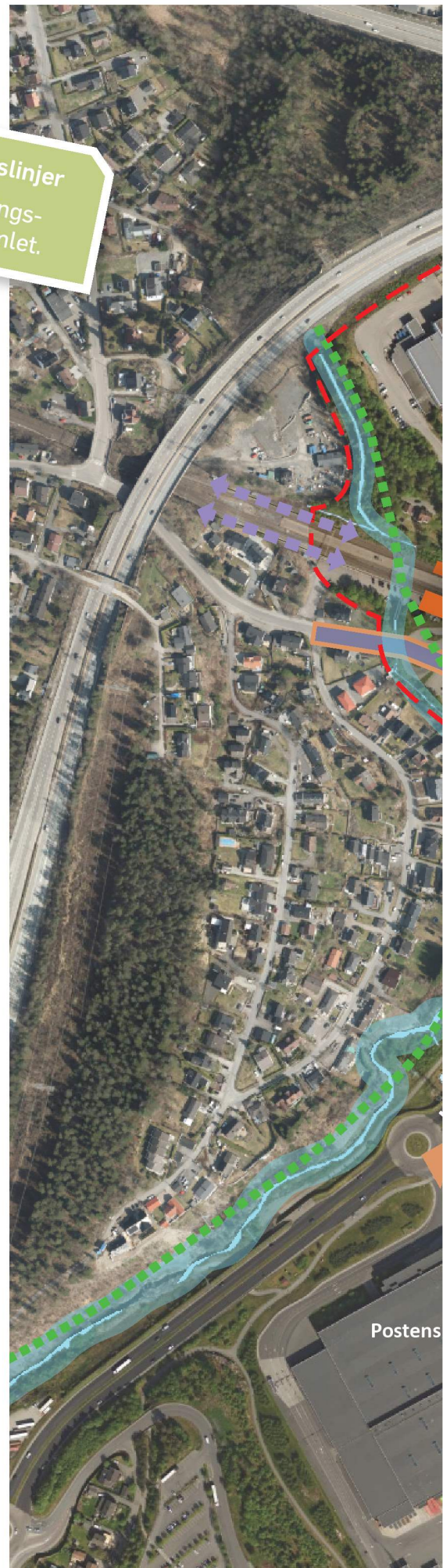
Evalueringskomitéen anbefaler tre tiltak som bør igangsettes som prioritert første del av gjennomføringen i den helhetlige utviklingen av stasjonsområdet:

- ▶ Igangsette forprosjekt «Banegaten» for å vurdere kostnader, tekniske løsninger og arkitektonisk utforming.
  - Forprosjektet vil gi et premissunderlag for videre konkretisering av byrommene. Det vil danne nødvendig grunnlag for å kunne holde en arkitektkonkurranse om fysisk utforming og programmering av byrommene, samt gi grunnlag for kostnadene ved gjennomføring av prosjektet og tekniske løsninger.
  - Forprosjektet må redegjøre for hvordan tilgang til stasjonen fra nordsiden skal løses inntil «Banegaten» gjennomføres.
- ▶ Utarbeid en gatebruksplan for stasjonsområdet, med trafikk-analyse som grunnlag.
  - En slik plan vil kunne avklare nødvendige tiltak for trafikk-avvikling og sikkerhet, samt gi føringer for håndtering av overvann, bruk av vegetasjon, arealer og traséer for syklende, varelevering og generell tilgjengelighet i området.
- ▶ Igangsett forprosjekt «vassdrag og blågrønne aktivitetssoner» og utred overvanns- og flomsituasjonen i området.
  - I forprosjektet skal hele vassdraget (Ellingsrudelva med tilhørende bekker) kartlegges for å se etter tiltak, som vil redusere oversvømmelser ved Lørenskog stasjon. Positive og negative konsekvenser av slike tiltak skal avveies i utredningen, før mest egnede tiltak i og langs vassdragene foreslås.
  - Foreslåtte tiltak vil gi viktige føringer for etablering av områder for rekreasjon og aktivitet langs «det blå båndet». Det vil også gi viktige premisser og innspill til synlighet, tilgjengelighet og sammenheng for ferdsel i området.

**Oppsummering av råd og retningslinjer**  
 Prinsippskissen illustrerer evalueringskomitéens råd og retningslinjer samlet.

**TEGNFORKLARING**

-  «Banegaten»
-  Bygater
-  Hovedgate
-  Planavgrensning
-  Sammenhengende gang/sykkelvei
-  Turstier
-  Nye forbindelser
-  Turstier - kobling til marka
-  Høyhastighets sykkelvei
-  Bygater - kobling til Snøporten og marka
-  «Det blå båndet»
-  Viktige punkt langs den sammenhengende gang/sykkelveien  
– kryssing av rv 163, utsiktspunkt, aktiviteter mm.
-  Busstasjon

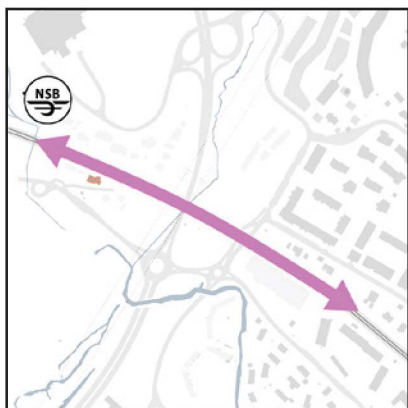




# UTDYPING AV RÅDENE OG RETNINGSLINJENE

## 1 «BANEGATEN» – TO SAMMENHENGENDE BYROM LANGS JERNBANEN

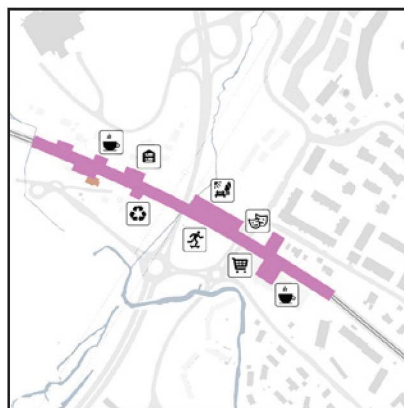
- «Banegaten» består av to parallelle, sammenhengende byrom langs nord- og sørsiden av jernbanesporene. Byrommene skal sy sammen stasjonen med urbaniseringen langs riksvei 163. Et byrom skal dannes på nordsiden av sporene, og et annet på sydsiden. Hensikten med «Banegaten» som byrom er synlighet, funksjonalitet og fremkommelighet. Det vil være et grep som kan samle de fragmenterte fellesarealene som finnes i området i dag, og danne et oversiktlig, samlet uteareal med servicefunksjoner som kan utformes fleksibelt, og vil fungere som attraktivt uterom, møtested og som buffer til jernbanesporene.



«Banegaten», to sammenhengende byrom som strekker seg langs jernbanesporene.



«Banegaten» kobler stasjonsområdet sammen i forskjellige retninger.



Utadrettede funksjoner i de omkringliggende første etasjer skal henvender seg mot «Banegaten».

Bildet viser dagens situasjon ved Lørenskog stasjon.



- ▶ Byrommene skal oppleves som en forlengelse og utvidelse av perrongene på stasjonen, og skal kunne variere i bredde, innhold, høyde og form.
  - Bredde og nivå/høyde på gulvet til byrommene kan variere, og tilpasse seg til omgivelsene. Eksempelvis kan bredden økes der det er ønskelig med innslag av vegetasjon for å skjerme mot trafikk, støy og luftforurensning. Bredden kan også smales inn der bærekonstruksjonen blir dyr, eller hvor av andre hensyn ikke ønsker stor bredde. Nord- og sørsiden bør planlegges under ett, slik at den samlede tverrprofilen over sporene kan ivareta flest mulige forhold og skape flest mulige kvaliteter som offentlige byrom.
  - Samtidig som at «Banegaten» skal kunne oppleves som to sammenhengende byrom, må det også være forståelig hvor selve jernbanestasjonen er. Byrommene vil oppleves som en forlengelse av stasjonens perrong, og trolig behøves det ikke noe skarpt skille i overgangen mellom perrong og byrom, men det må være lett forståelig hvor togene vil stoppe for av- og påstigning.
  - Det må sikres gode muligheter til ferdsel på tvers av jernbanen (over eller under).

På kort sikt må tilgang til stasjonen fra nord etableres. Lørenskog stasjon har i dag kun tilgang fra sør, via undergang under sporet som leder til midtperrongen. Arealene nord for stasjonen har et betydelig utviklingspotensial og framstår i dag som en dårlig utnyttet arealressurs så tett på stasjonen. Løsningen må ses i sammenheng med «Banegaten» og bebyggelse i tilknytning til denne. Tilgang til stasjonen fra nordsiden vil også redusere gangavstanden mellom stasjonen og Snøporten, som er et av de viktigste målpunktene i området, via Skoglistubben.

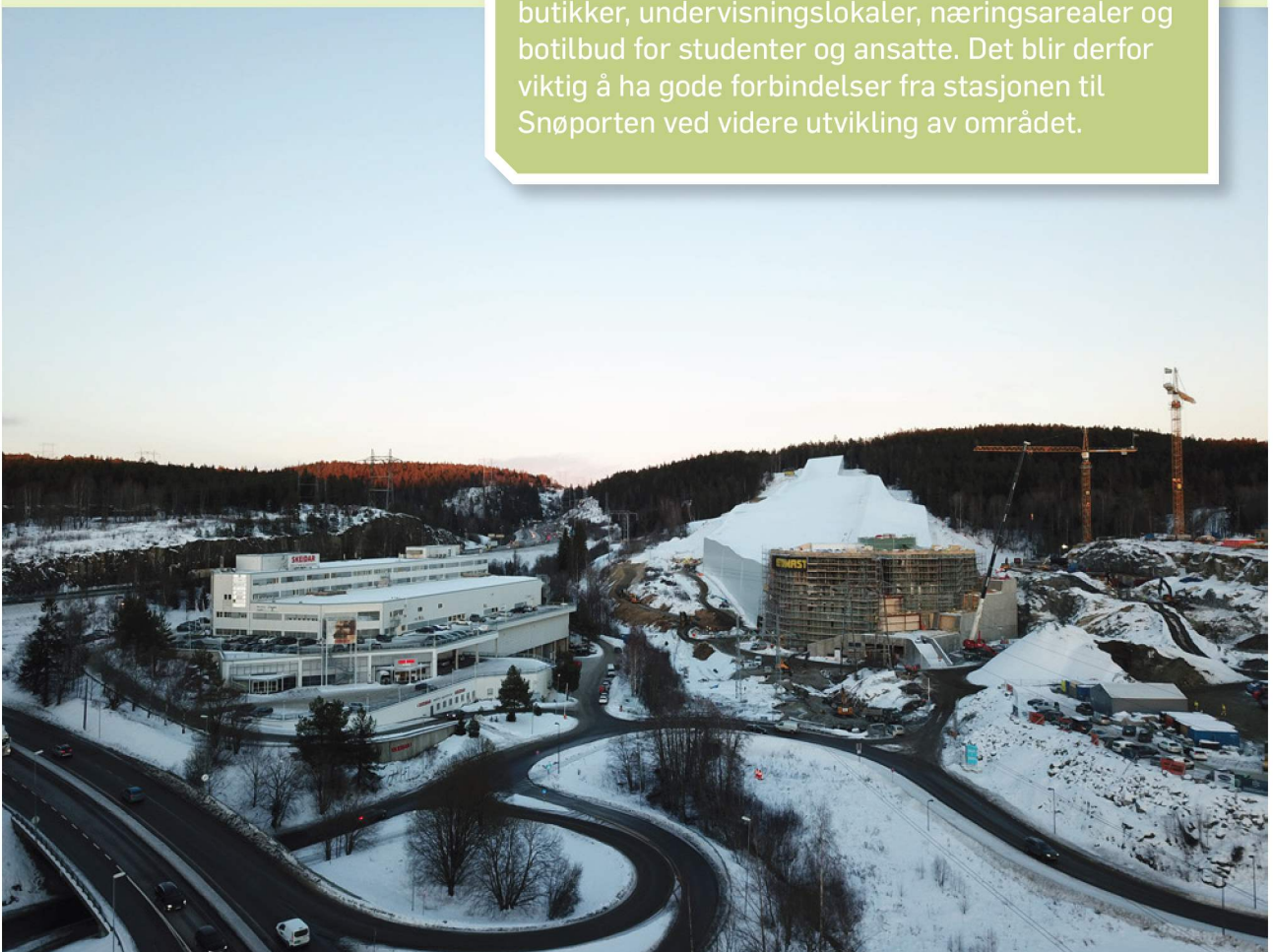
Bildet illustrerer sammenhengen mellom jernbanen og byrommene langs «Banegaten».





Illustrasjon: Halvorsen og Reine/Lørenskog Vinterpark

Snøporten blir ett av verdens største innendørs vintersportsanlegg med både alpint, freestyle og langrennsløyper. I tillegg legges det til rette for etablering av hotell, serveringssteder, bransjebutikker, undervisningslokaler, næringsarealer og botilbud for studenter og ansatte. Det blir derfor viktig å ha gode forbindelser fra stasjonen til Snøporten ved videre utvikling av området.





Bildet illustrerer hvordan «Banegaten» kan utformes.

- ▶ «Banegaten» skal ha høy arkitektonisk utforming med materialer av høy kvalitet. Fargebruk bør være koordinert for begge byrommene, langs hele strekningen.
- «Banegaten» skal oppleves som et sted, og folk som besøker dette stedet skal kunne kjenne det igjen som «Banegaten», uavhengig av hvor de ankommer.
- Byrommene kan bruke farger og materialer bevisst for å lede folk til aktuelle målpunkter, som jernbanestasjonen og Snøporten. I kombinasjon med en strategi for belysning, kan byrommene lede folk til aktivitetssoner, til rolige soner og videre til øvrige gangveier og funksjoner i nærområdet. Skiltning bør også benyttes, men byrommene i seg selv bør være godt synlige.



Referansebildet fra Red Ribbon park i Kina viser hvordan farger og materialer kan brukes bevisst i utforming av byrom.

- Byrommene bør tilby rom for aktivitet gjennom døgnet og bruk gjennom hele året. Det bør også være soner for å hvile/vente.

- Unngå privatisering av åpne fellesarealer. Offentlige arealer bør kunne gi gode opplevelsesverdier.

Bildeserien illustrerer aktivitet langs «Banegaten» gjennom en hel dag.



**08.30**

Møter tilfeldigvis en bekjent som er på vei til jobben gjennom parken



**08.30**

Tar toget inn til Oslo for å gå på jobb.



**17.00**

Spiller innebandy med gutta hver tirsdag på «Sportskomplekset»



**18.30**

Henter sønnen ved skatebowlen



**19.00**

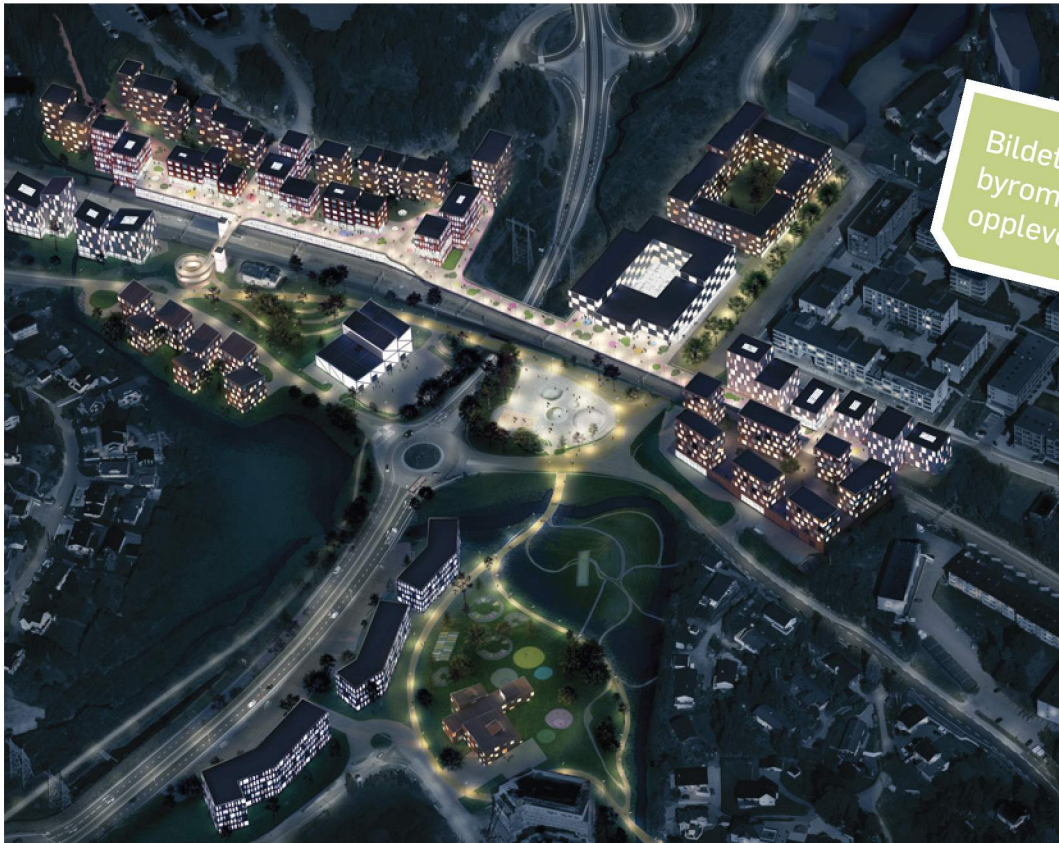
Henter blandebatteri på gjenbrukssopping mall



**21.30**

Handler melk, havregryn og brunost på Kiwi

Bildet illustrerer bruk av byrommene gjennom hele året.



Bildet illustrerer hvordan byrommene kan se ut og oppleves på kveldstid.

- Det bør utredes en mer arealeffektiv innfartsparkering ved stasjonen. Dette vil åpne for annen bruk av arealer som i dag brukes til overflateparkering.

- **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på kort sikt?

- Det bør igangsettes et forprosjekt for «Banegaten» som første del av gjennomføringen i den helhetlige utviklingen av Lørenskog stasjonsområde for å vurdere kostnader, tekniske løsninger og arkitektonisk utforming. Forprosjektet må også redegjøre for hvordan tilgang til stasjonen fra nordsiden skal løses inntil «Banegaten» gjennomføres.
- Det bør kartlegges finansieringsordninger fra fylkeskommunen og stat, som kan bidra til å realisere deler av prosjektet.

- ❖ Ansvar: Lørenskog kommune i samarbeid med andre aktører i området.

- **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på lang sikt?

- Vedtatte rammer fra forprosjektet «Banegaten» skal innarbeides i fremtidige
- reguleringsplaner og utbyggingsavtaler.

- ❖ Ansvar: Lørenskog kommune og utbyggere i området.

## 2 «DET BLÅ BÅNDET» – VASSDRAGENE OG BLÅGRØNNE AKTIVITETSSONER

- ▶ «Det blå båndet» omfatter alle vassdrag i området, inkludert elver og bekker. Som en del av det helhetlige urbane grepet i stasjonsområdet, bør det utvikles aktivitetssoner langs vassdragene. Enkelte steder bør naturkvalitetene i stor grad bevares og gjøres minst mulig inngrep nær vassdragene. Andre steder kan «det blå båndet» behandles mer «urbant», for eksempel synliggjøres i vannkanaler gjennom et torg for å skape opplevelser og lek/aktivitet i byrommene.
- ▶ «Det blå båndet» og byrommene i stasjonsområdet bør være god synlig og lett tilgjengelig, med mange ulike adkomstmuligheter.
- ▶ Det bør legges til rette for naturbaserte opplevelser og ulike aktiviteter langs «det blå båndet».



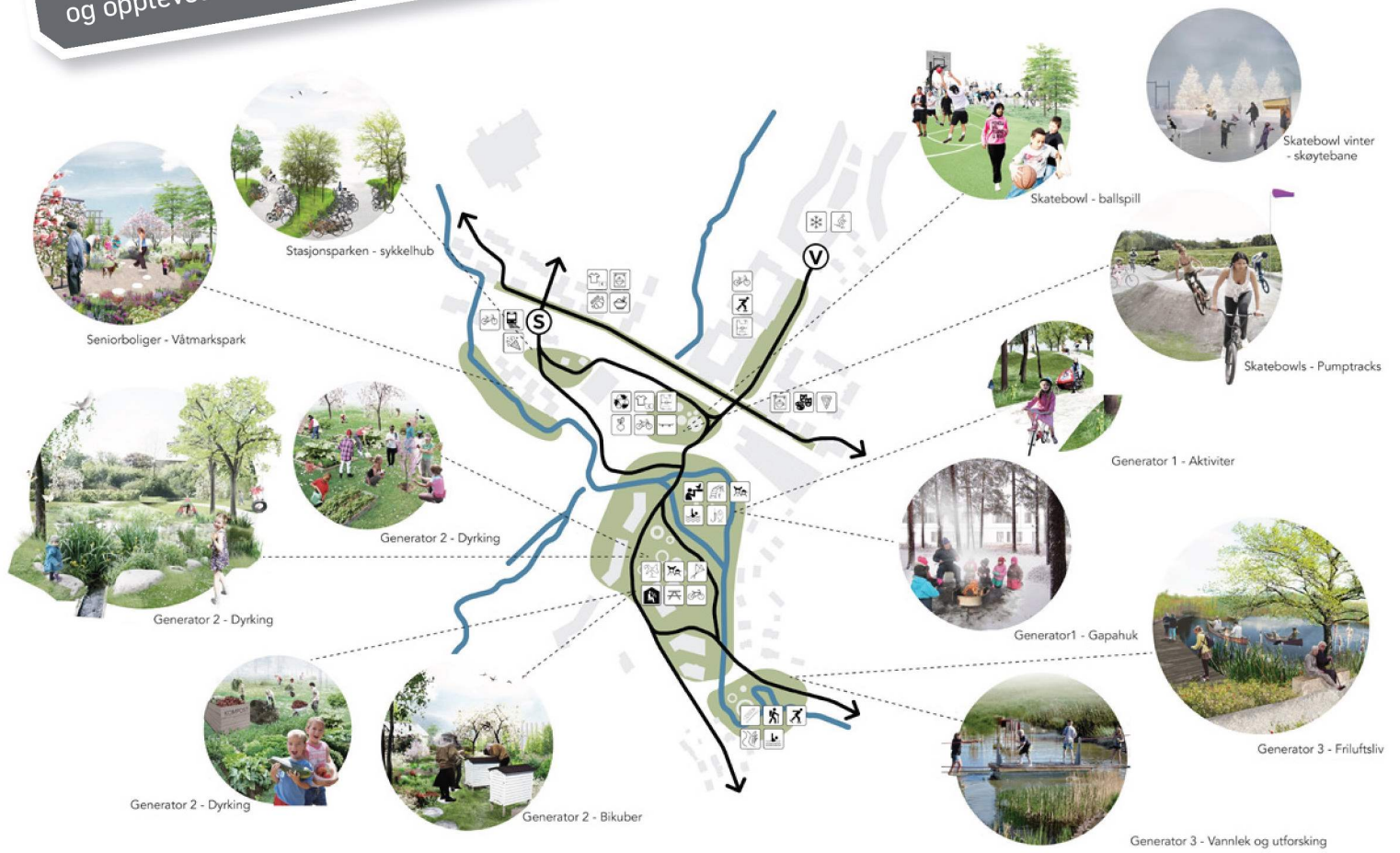
Bildene viser dagens situasjon ved Ellingsrudelva og Langvannet.



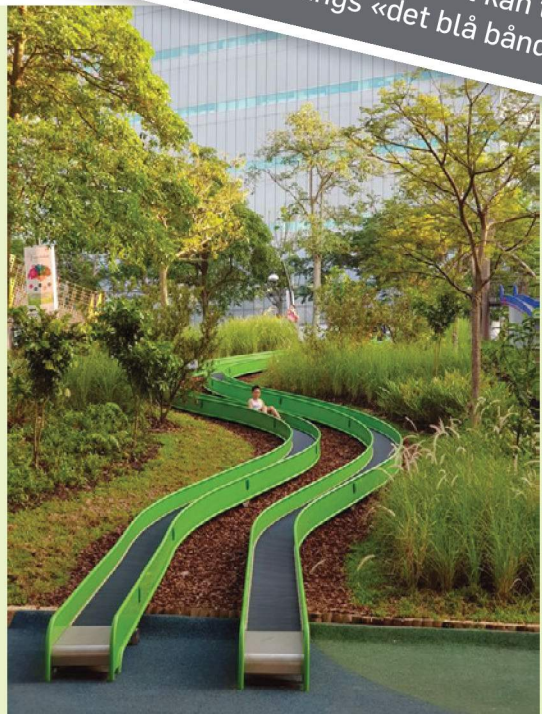
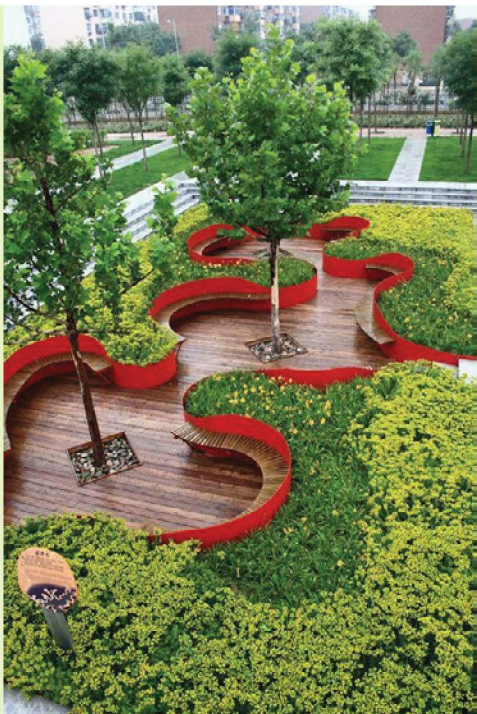


Kartet viser alle vassdrag i området

Bildet illustrerer potensialer for aktiviteter og opplevelser langs «det blå båndet».

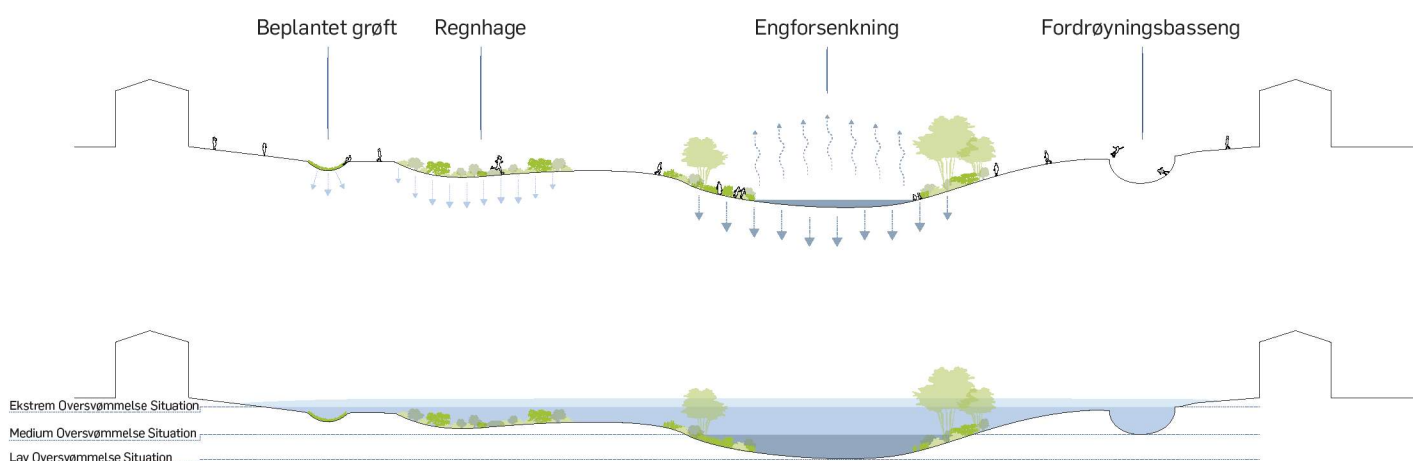


Referansebildene viser hvordan det kan tilrettelegges for aktivitet langs «det blå båndet».



- Overvann skal løses lokalt, mest mulig åpent og i henhold til tre-trinns strategien for overvannshåndtering. «Retningslinjer for overvannshåndtering» og «Strategi for overvann og vassdrag» gir viktige føringer for videre planarbeid.

Bildet illustrerer hvordan landskapet kan brukes som vannabsorbent.



► **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på kort sikt?

- Det bør igangsettes et forprosjekt for vassdrag og blågrønne aktivitetssoner og turstier i området.
- Kartlegge og utrede flom- og overvannssituasjonen i området.
- Lyse ut en arkitektkonkurranse om programmering og utforming av «det blå båndet» i etterkant av forprosjektet for vassdrag og blågrønne aktivitetssoner og kartlegging av overvannssituasjonen.
- Involvere lokalbefolkningen, frivillige organisasjoner, unge og eldre for å kartlegge deres behov og ønsker for videre utvikling av «det blå båndet».

❖ Ansvar: Lørenskog kommune

► **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på lang sikt?

- Utarbeide reguleringsplan som legger til grunn fastsatte rammer fra arkitektkonkurransen.

❖ Ansvar: Lørenskog kommune og utbyggere i området.



Kartet viser alle veier i området

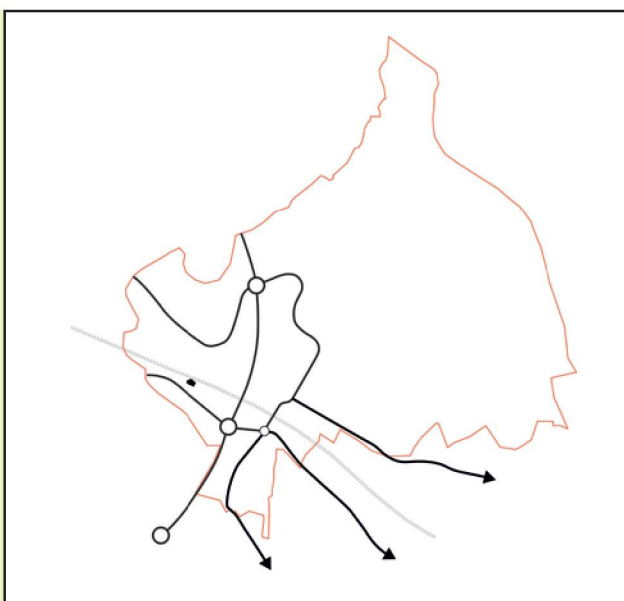
### 3 FRA VEI TIL GATE

- ▶ Ny kobling mellom riksvei 163 og Skårerveien bør etableres fra rundkjøringen ved Postens Østlandsterminal.
- ▶ Skårerveien/Ødegårdsveien bør bygges om, med ny bymessig gateprofil for blandet trafikk, med allétrær. Skårerveien/Ødegårdsveien skal framstå som hovedgaten i området.

Bildet viser dagens situasjon ved riksvei 163, Skårerveien og Marcus Thranes vei.



- ▶ Rundkjøringen i møtet mellom Skårerveien/Ødegårdsveien og Marcus Thranes vei bør omarbeides til å bli et bymessig kryss.
  - Der gatene krysser Ellingsrudelva, bør vannet og vegetasjon brukes tematisk i design og utforming.
  - Biltrafikken bør innordne seg bylivet, og ikke motsatt.
  - Skårerveien/Ødegårdsveien vil være kjørbær, men med blandet trafikk, eller eventuelt prioritert for kollektivtrafikk og lette kjøretøy.



Dagens veistruktur



Eksempel på ny veistruktur

Bildet illustrerer hvordan Skårerveien kan utformes med bymessig gateprofil.



► Ved etablering av «Banegaten» og tilgang til stasjonen fra nord-siden, vil Skoglistubben bli korteste vei mellom stasjonen og Snøporten, som blir et av de viktigste målpunktene i området. Skoglistubben vil også være sentral tilkomst for utvikling på tilgrensende tomter. Skoglistubben og Luhrtoppen bør derfor utformes som en attraktiv gate med vekt på gode løsninger for gående og syklende.

► Det bør utarbeides en gatebruksplan for området med en trafikkanalyse som grunnlag. Dette for å prioritere fremkommeligheten for gående, syklende og kollektivreisende i stasjonsområdet. Gatebruksplanen bør vurdere tiltak som reduserer transportbehovet og fremmer grønn mobilitet, som sykkel-parkering, ladestasjoner for el-biler, etablering av busstasjon ved togstasjonen.

► **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på kort sikt?

– Utarbeide en gatebruksplan med trafikkanalyse som grunnlag.

❖ Ansvar: Lørenskog kommune

► **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på lang sikt?

– Utarbeide reguleringsplan

❖ Ansvar: Lørenskog kommune og utbyggere i området.

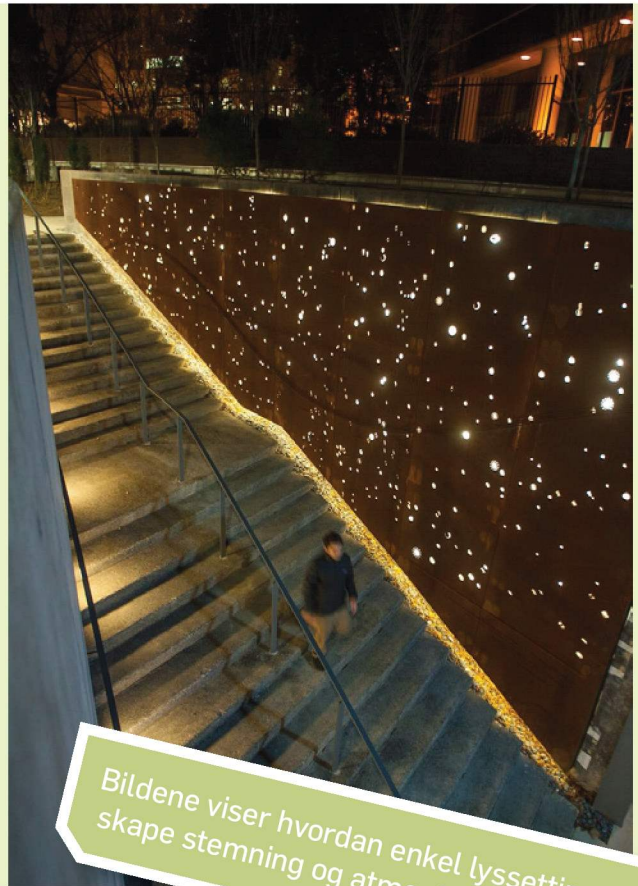


Bildene viser eksisterende turvei fra Skårerveien til Langvannet.



#### 4 FORBINDELSER – TURVEIER

- ▶ Eksisterende turveier/turstier i området bør oppgraderes og knyttes sammen, slik at man kommer seg både til Lørenskog sentrum og til marka. I tillegg bør det etableres en sammenhengende gang/sykkelvei som knytter stasjonsområdet sammen, og skaper gode overganger mellom Lørenskog sentrum, Snøporten og jernbanestasjonen.
- ▶ Ved krysningpunktene over riksvei 163 og jernbanen, bør den sammenhengende gang/sykkelveien gis ekstra bredde, med plass til vegetasjon på én eller begge sider av traséen.
- ▶ Material- og fargebruk bør være enhetlig langs hele den sammenhengende gang/sykkelveien, slik at man gjenkjenner den uansett hvor man starter turen. Lyssetting bør brukes for å skape stemninger og forskjellige opplevelser, og skape trygghet for de gående og syklende.



Bildene viser hvordan enkel lyssetting kan skape stemning og atmosfære på turveier.

- ▶ Der den sammenhengende gang/sykkelveien møter Langvannet, bør det etableres en badebrygge med fiskeplass. Utforming og design bør i stor grad ta hensyn til de omkringliggende naturkvalitetene og underordne seg disse.
- ▶ Vestre del av gang/sykkelveien bør tilrettelegges for rullleski og syklende i høy hastighet, med egen trasé for fotgjengere.

▶ **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på kort sikt?

- Oppgradere eksisterendetursti mellom Langvannet og Marcus Thranes vei.
- Kartlegge snarveier i området.
- Synliggjøre eksisterende forbindelser i området – skilting.

❖ Ansvar: Lørenskog kommune

▶ **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på lang sikt?

- Nye turveier/turstier i området fastsettes ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner.

❖ Ansvar: Lørenskog kommune og utbyggere i området.

## 5 BYGG LANGS «BANEGATEN»

- ▶ All ny bebyggelse langs «Banegaten» bør ha adkomstside direkte mot byrommene. Bebyggelse som ikke grenser direkte til byrommene, bør ha en attraktiv og logisk tilkomst til byrommet.
- ▶ Ny bebyggelse på nord- og sydsiden av jernbanen kan danne en portaleffekt og signalisere ankomst til Lørenskog.
- ▶ Sambruk og flerbruk bør vurderes i alle prosjekter ved «Banegaten», for å tilrettelegge for en levende bydel gjennom størst mulig del av døgnet.
- ▶ Fargebruk og materialbruk bør innby til liv og spille sammen med banegatens byrom.
- ▶ Bebyggelse langs «Banegaten» bør ha inviterende førsteetasjer med servicefunksjoner og åpne fasader, med prinsipper om inkluderende arkitektur. Det bør utarbeides en førsteetasjestrategi som setter føringer for type næring og visuelle kvaliteter. Det bør legges til rette for et attraktivt knutepunkt, med sømløs overgang mellom tog, buss og andre transportformer i stasjonsområdet.
- ▶ All ny bebyggelse i stasjonsområdet bør dele på investeringskostnadene for nye offentlige fellesarealer gjennom forutsigbare utbyggingsavtaler.

### ▶ **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på kort sikt?

- Utarbeides en førsteetasjestrategi som setter føringer for type næring, tilgjengelighet og visuelle kvaliteter langs «Banegaten».

❖ Ansvar: Lørenskog kommune.

### ▶ **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på lang sikt?

- Utarbeide reguleringsplan og inngå utbyggingsavtaler.

❖ Ansvar: Lørenskog kommune og utbyggere i området.

## 6 «LIMTOMTA» SOM FORPROSJEKT/ MULIGHETSSTUDIE FOR EN HELHETLIG UTVIKLING



- ▶ Gnr. 105, bnr. 6, også kalt «Limtomta» eies av Lørenskog kommune og har en sentral beliggenhet i stasjonsområdet. Tomten bør utvikles i tråd med stasjonsområdets identitet og kommunens behov for fellesfunksjoner.
- ▶ «Limtomta» er egnet til flere formål og bør utvikles med urbane kvaliteter og utnytte blågrønne elementer som ressurs.

- ▶ **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på kort sikt?
  - Igangsette et forprosjekt/mulighetsstudie for «Limtomta» for å belyse tomtens potensialer for utvikling i stasjonsområdet.

❖ Ansvar: Lørenskog kommune.

- ▶ **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på lang sikt?

– Utarbeide reguleringsplan

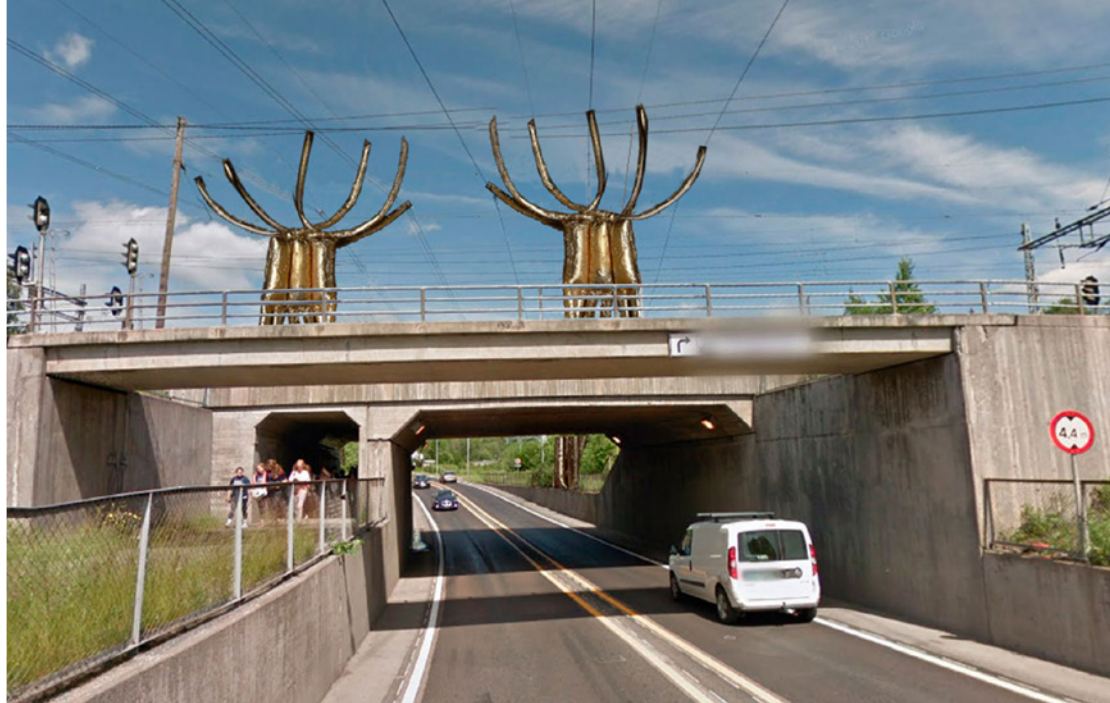
❖ Ansvar: Lørenskog kommune

## 7 HØYSPENTLINJER SOM SKULPTURELLE ELEMENTER

- ▶ Høyspentlinjene gjennom området bør enten graves ned eller alternativt løftes høyere.
- ▶ Høyspentlinjen bør erstattes med skulpturelle former som kan gi stasjonsområdet en særegen karakter og identitet.



Bildene viser skulpturen «gullgutejentene» av KjARTan Slettemark. Skulpturen var opprinnelig laget i liten målestokk, men ble også planlagt i en egen versjon for høyspentlinjer for en planlagt kratlinje-trasé i Sogn og Fjordane. Utformingen ble godkjent av Norges vassdrags- og energidirektorat, men prosjektet ble ikke gjennomført. Området ved Lørenskog stasjon kan være egnet for å realisere en slik idé.



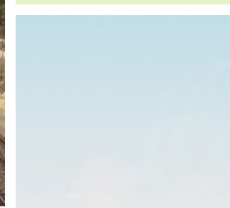
Fotomontasje av arkitekt Bjørn-Are Vollstad

- ▶ **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på kort sikt?
  - Det bør igangsettes en utredning som ser på muligheten for å grave ned høyspentlinjene, eller alternativt løfte den høyere med skulpturelle master, for å sikre en helhetlig utvikling av området i tråd med visjonen. Utredningen bør sees i sammenheng med forprosjektet «Banegaten» i forhold til kostnader.
- ▶ **Gjennomføringsstrategi:** Hva kan gjøres på lang sikt?
  - Eventuell designkonkurrans for utforming av høyspentlinjene.

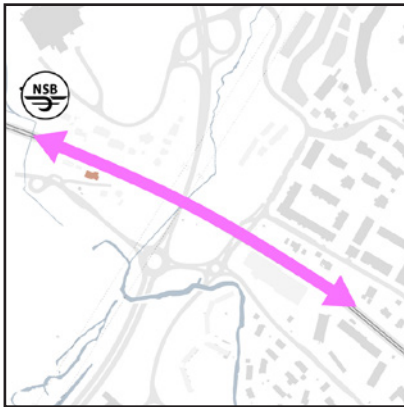
# KORT OPPSUMMERING AV HOVEDGREPENE/FORSLAGET TIL HVERT AV TEAMENE

Teamenes hovedfokus i parallelloppdraget har vært å se på hvordan Lørenskog stasjonsområde kan utvikles både som et regionalt kollektivknutepunkt og et urbant lokalsenter med en blanding av funksjoner. Alle forslag har sett på videreutvikling av selve jernbanestasjonen og forbindelsene inn i stasjonsområdet, samt studert muligheter for å knytte stasjonsområdet bedre sammen med Lørenskog sentrum, via sammenhengende grøntdrag og traseer for myke trafikanter. Gode byrom og møteplasser som fremmer kontakt mellom mennesker og det sosiale livet på stedet har også vært tema i alle forslagene. I tillegg har alle sett på løsninger for overvann og strategier for å bruke vannet som ressurs i rekreasjonsområder.

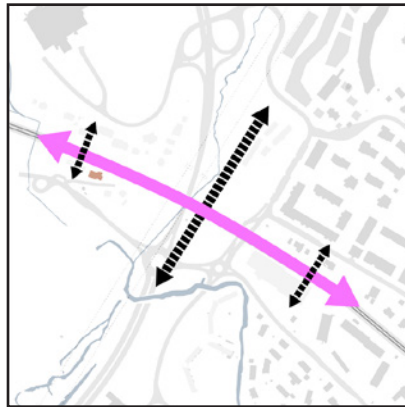
Dette kapittelet oppsummerer kort hvert av teamenes forslag og deres hovedgrep. Lesere anbefales å lese forslagene i sin helhet på kommunens hjemmeside: [www.lorenskog.kommune.no](http://www.lorenskog.kommune.no)



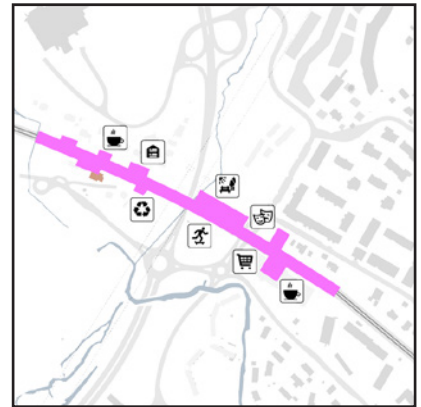




En kontinuerlig sykkel og fotgjenger forbindelse strekker seg over alle infrastrukturelle barrierer.



Nye koblinger på tvers tilrettelegges over og under superperrongen.



Utadrettede funksjoner i de omkringliggende prosjektenes første etasjer henvender seg mot superperrongen.



## EN DAG PÅ STASJONSOMRÅDET

**08.30**

Møter tilfeldigvis en bekjent som er på vei til jobben gjennom parken



**08.30**

Tar toget inn til Oslo for å gå på jobb.



**17.00**

Spiller innebandy med gutta hver tirsdag på «Sportskomplekset»

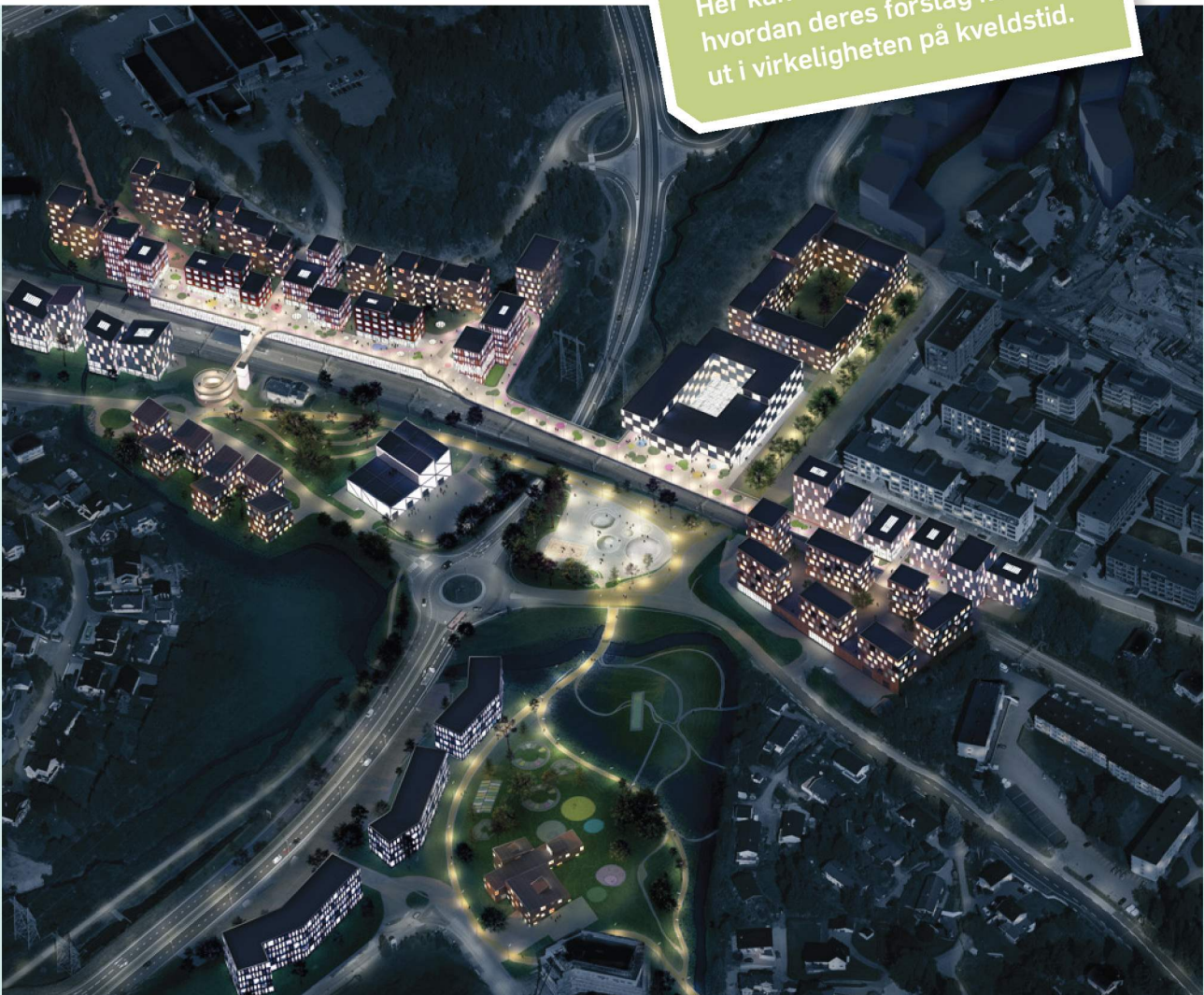




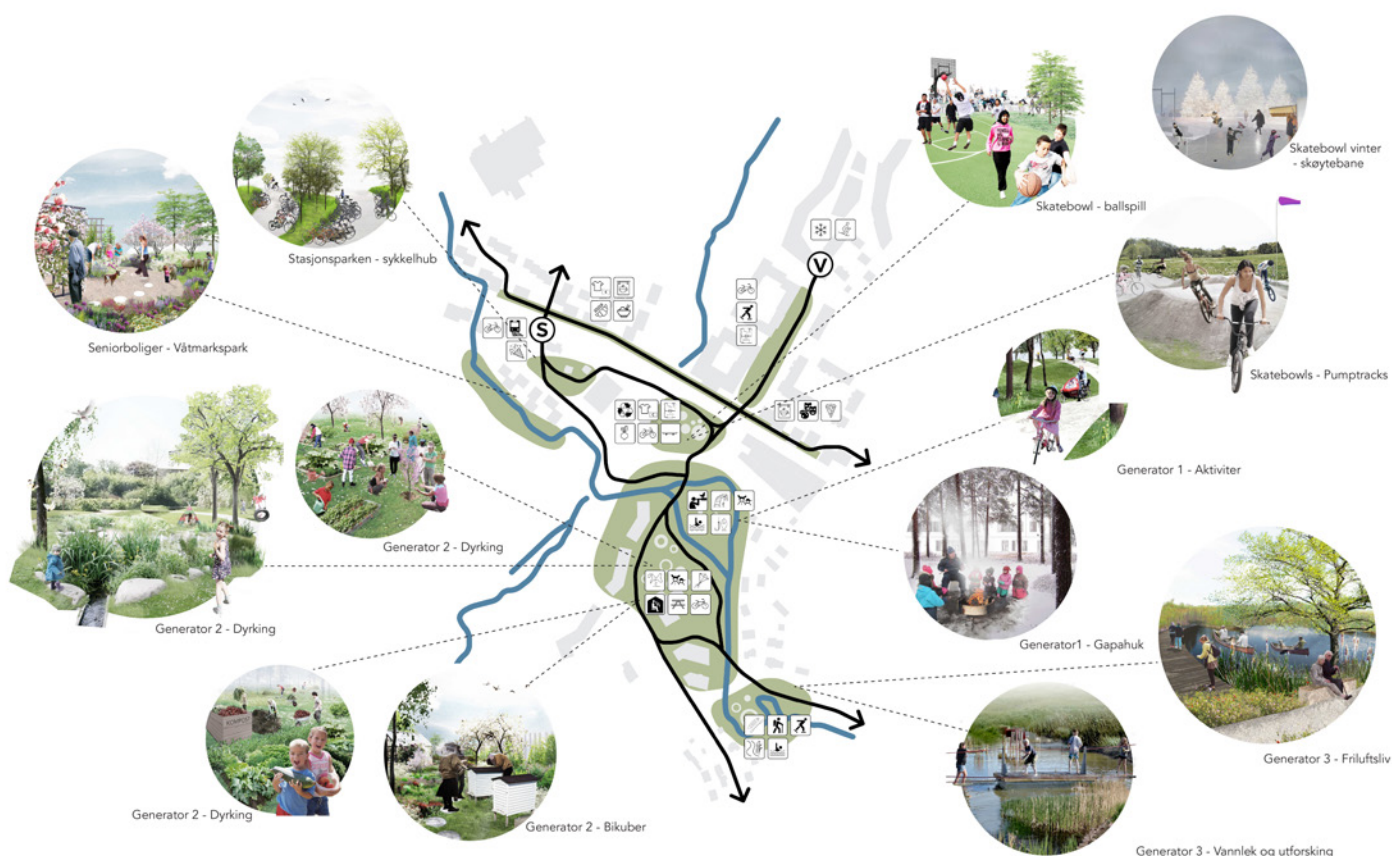
MDH foreslår en blanding av boliger, næring og idrett tett på jernbanesporet. Dette åpner for flere måter å krysse sporet på.

Tanken bak «superperrongen» er å gi et felles byrom for beboere, næringsdrivende og tilreisende. Her kan man sykle, gå, løpe, luften hund, treffe venner, gå på restaurant eller kafé, handle eller bare henge. Dette er et grep MDH mener kan fungere som et verktøy til å styre utviklingen av området i en retning som kan bedre mobiliteten for myke trafikanter og sikre adkomstforholdene for besøkende til Snøporten og andre aktiviteter.

Her kan man forestille seg hvordan deres forslag kan se ut i virkeligheten på kveldstid.



For å knytte stasjonsområdet bedre sammen og skape gode forbindelser, foreslår de å etablere et sammenhengende grøntdrag i nord/sør akse av området. Dette er tenkt som rekreative parkområder med nye boliger, arbeidsplasser og institusjoner i tilknytning til parkene, som skal være tilrettelagt for myke trafikanter. Grøntdraget er også tenkt som strategi for håndtering av flomvann.





Situasjonsplan 1:2500

SITUASJONSPLAN 1:2500



Teamet har kalt forslaget sitt for «Et urbant knudepunkt i landskapet». De har sett på hvordan få til nye sammenhenger og synergier med trafikale omlegginger, byrom med fysisk sammenheng og grønn mobilitet, samt knutepunkt med tett bebyggelse rundt «Limtomta».

Stasjonsområdet danner det viktige krysningsspunktet både for landskapet og trafikken. For å underbygge dette krysningsspunktet, har teamet foreslått to kryssende akser som byrom. Et sentralt torg og en serie byrom langs aksene, som binder stasjonen sammen med Snøporten og forbindelsen mot sentrum. Foreslåtte serier av byrom langs aksene kan gi en bebyggelse med tett struktur mot støykildene og en åpen struktur mot det grønne. Det er tenkt næring mot vei og bane med utadvendte tjenester på gateplan, samt boliger mot det grønne. En tett boligbebyggelse med ulik form og størrelse, og en blanding av eie- og leieformer foreslås på «Limtomta» for å skape et sammenhengende bymiljø med attraktive byrom.

Landskapets karakter og kvalitet strukturerer utviklingen og gir bydelen en stedsforankret identitet.



Trafikale omlegginger skaper forutsetninger for et attraktivt bymiljø.



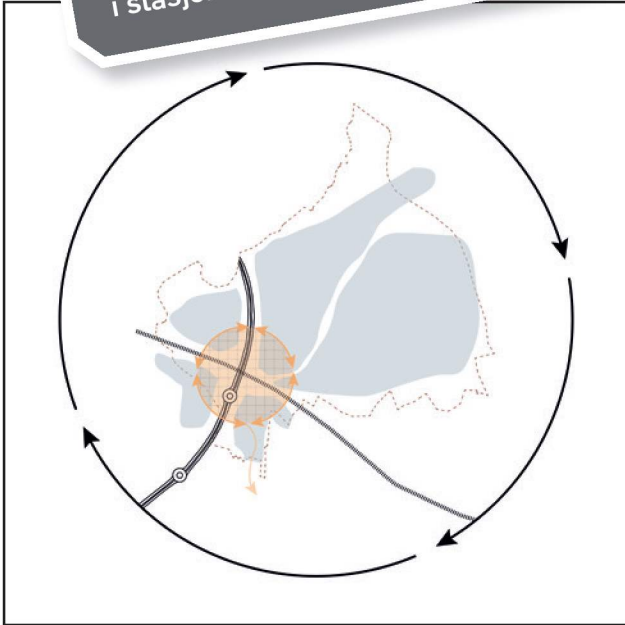
Nye opplevelsesrike forbindelser og byrom skaper fysisk sammenheng og gjør grønne mobilitetsvalg attraktivt.



En tett bebyggelse skaper et sammenhengende bymiljø med attraktive byrom.

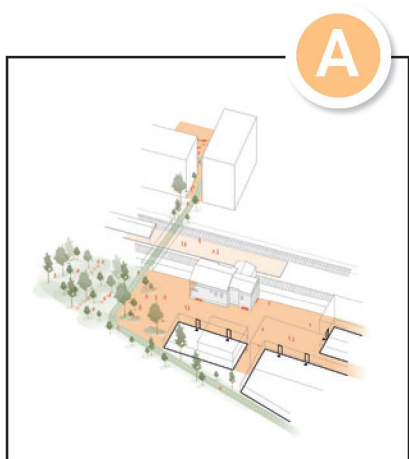


«Limtomta» utgjør det strategiske området for å skape sammenheng i stasjonsområdet.

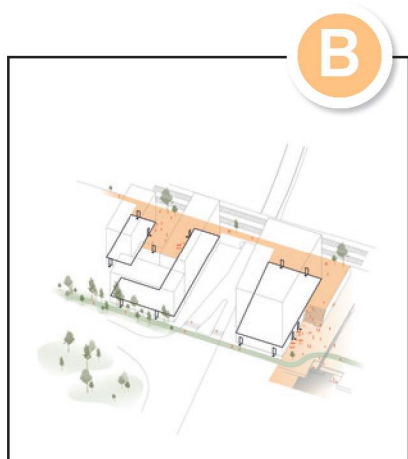


Knutepunktet fortettes og organiseres omkring byrommene og landskapet.

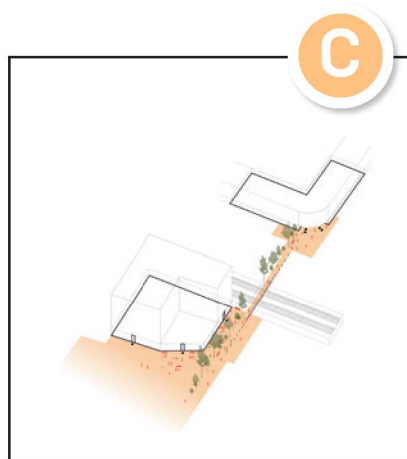




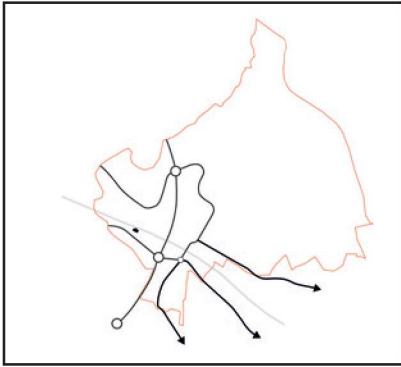
Stasjonsplassen og undergangen



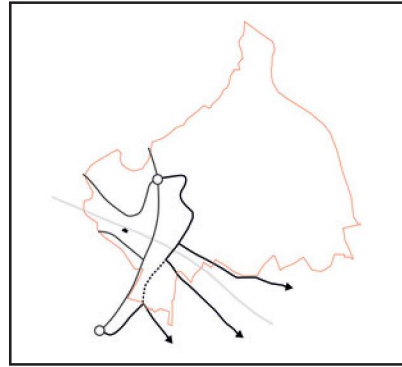
Kryssinger av veien



Undergangen er del av plassen.



Dagens veistruktur



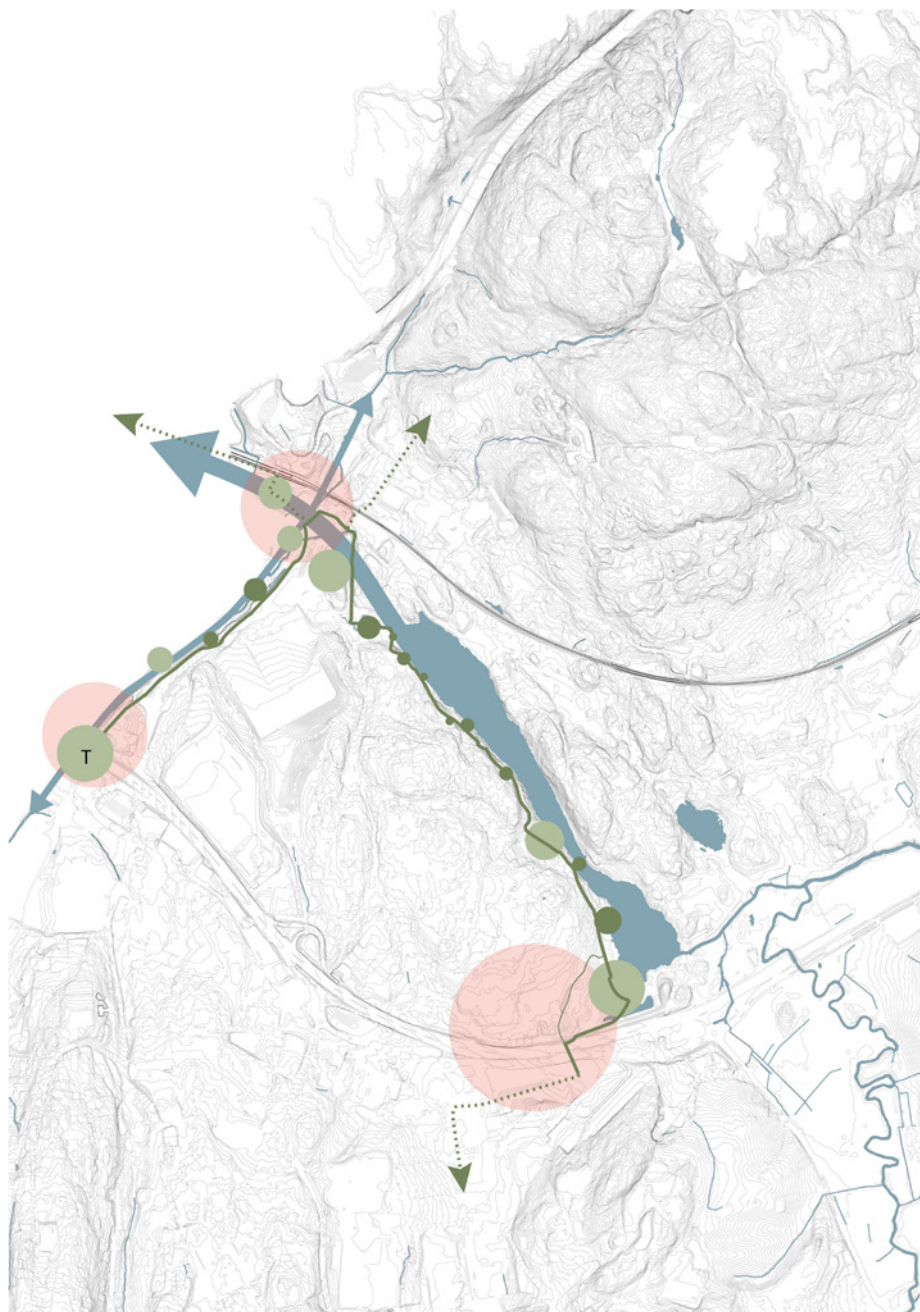
Forslag til ny veistruktur

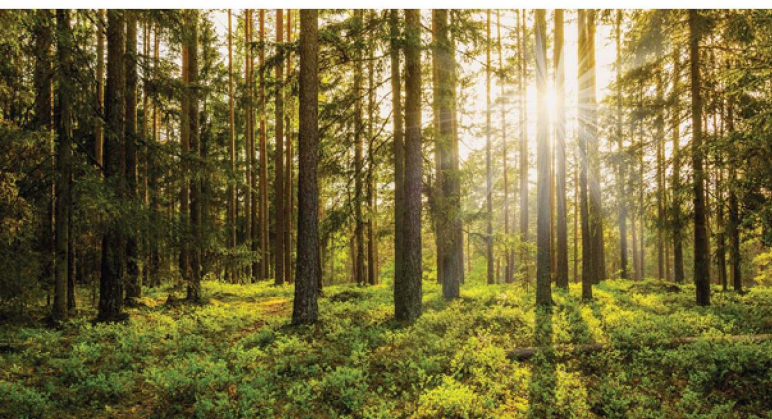
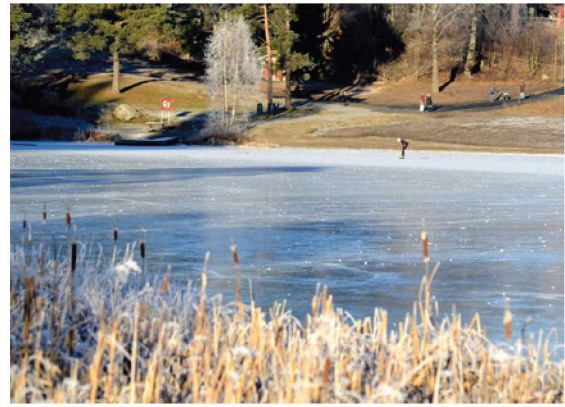
Slik kan en flerbruksgate se ut med et sentralt torg på Skårerveien

For å skape de gode forbindelsene og byrommene, foreslår de å omdanne Skårerveien fra vei til en bygate med blandet trafikk og et sentralt torg. Forslaget baserer seg på å fjerne dagens forbindelse mellom riksvei 163 og Marcus Thranes vei, og samtidig etablere en ny forbindelse ved Postens Østlandsterminal. Skårerveien oppgraderes med bymessig profil og med utforming for blandet trafikk og et sentralt torg.



Teamet har også sett på forbindelsen mellom stasjonsområdet og Lørenskog sentrum. De mener at en forbindelse i seg selv ikke gir noen opplevelse, men at opplevelser skapes underveis. Derfor foreslår de å ta i bruk kommunens naturmessige kvaliteter, som grønnstrukturen og vannet for å skape opplevelser underveis og koble stasjonsområdet og sentrum på en god måte.



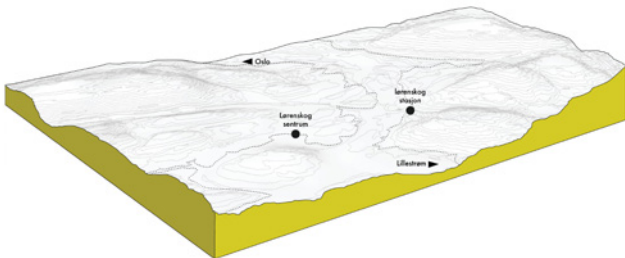




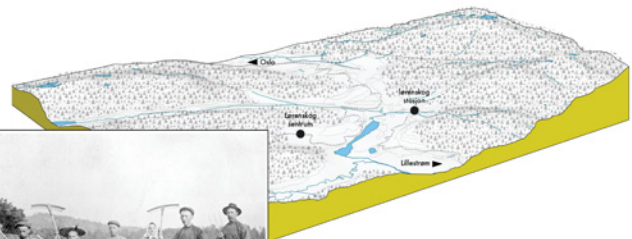
Situasjonsplan



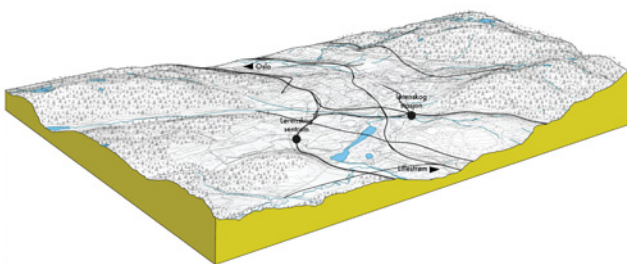
Edit Atelier og Gattaca ble i parallelløppdraget tildelt nivå B og fikk en mer spisset oppgave enn de to andre teamene. De har kalt sitt forslag for «Gjenerobre Lørenskogs dal!», dalen mellom stasjonen og Lørenskog sentrum, der Lørenskogveien er tenkt tilrettelagt for kollektivtransport og myke trafikanter.



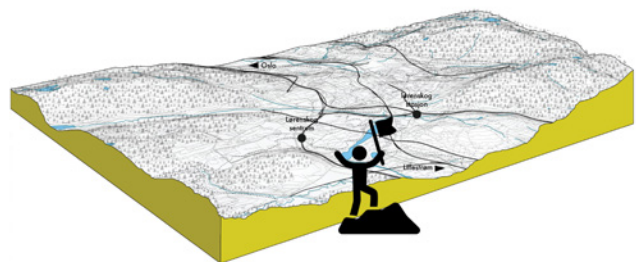
Lørenskog ligger i en dal med stasjonen på den ene siden og sentrum på den andre siden



En dyrket dal — omgitt av skogskledde åser

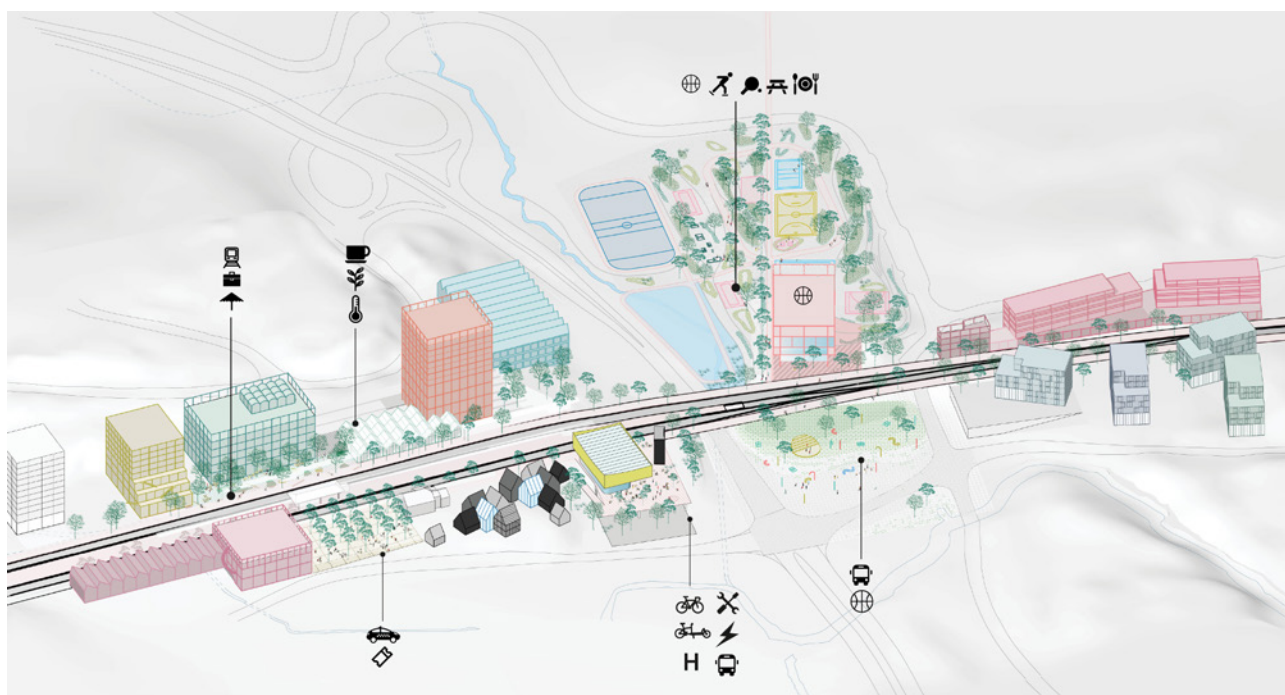


Gjennom årene: etablering av infrastruktur langs dalen — resultat: barrierer over dalen og byen

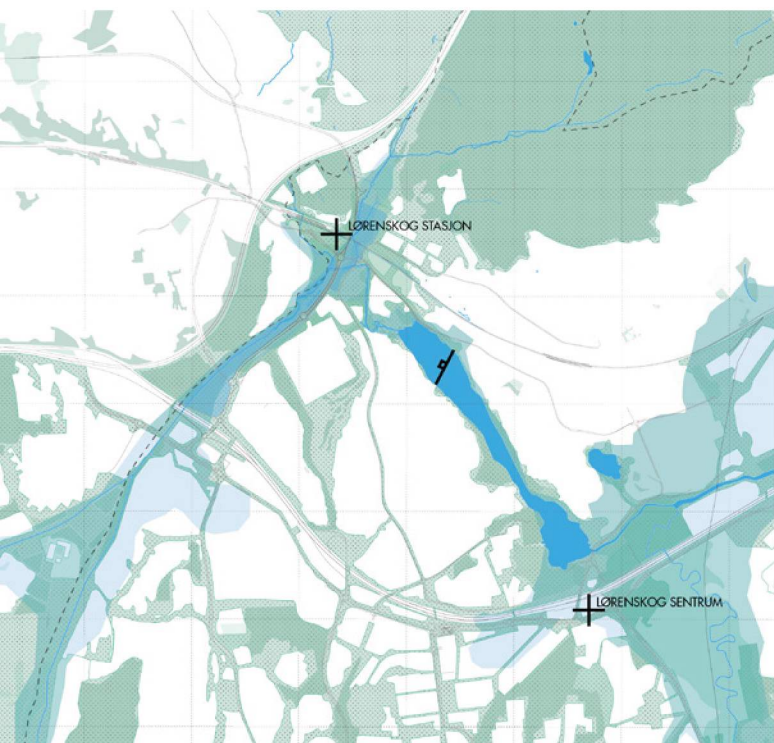


Lørenskog trenger å gjenerobre sin dal! det er deres sin identitet ligger!

Forslaget baserer seg på å bruke stasjonen som verktøy for å skape et attraktivt byrom langs jernbanen, samt knytte stasjonsområdet og Lørenskog sentrum bedre sammen. Byrommet skal være et sted hvor folk møtes, deler, skaper og opplever ting sammen.



En flytebrygge fra den ene til den andre siden av Langvannet foreslås etablert for å legge til rette for et sjøbad.



**FORRETNINGSFOLK**  
Kontorlokaler og variert mengde urbane tjenester i umiddelbar nærhet til kollektiv knutepunkt.



**KUNNSKAPSARBEIDEREN**  
Tilgang til sosiale møteplasser og nettverk, coworking spaces med gunstige leieforhold, eventlokaler, konferanser, cafe, rimelige restauranttjenester osv.

**PENDLEREN**  
Tilgang til et variert cafe, restauranter, urbane tjenester i umiddelbar nærhet til stasjonsområdet.



**PENSJONISTEN**  
Tilpassede seniorboliger, trygge og sikre veier, gode natur- og rekreasjonsområder, helsetjenester, cafeer, restauranter, sosiale møteplasser

**KIDSA**  
Gode skole- og barnehagemuligheter, sportsfasiliteter, rekreasjonsområder, trygge sykkel- og skoleveier,



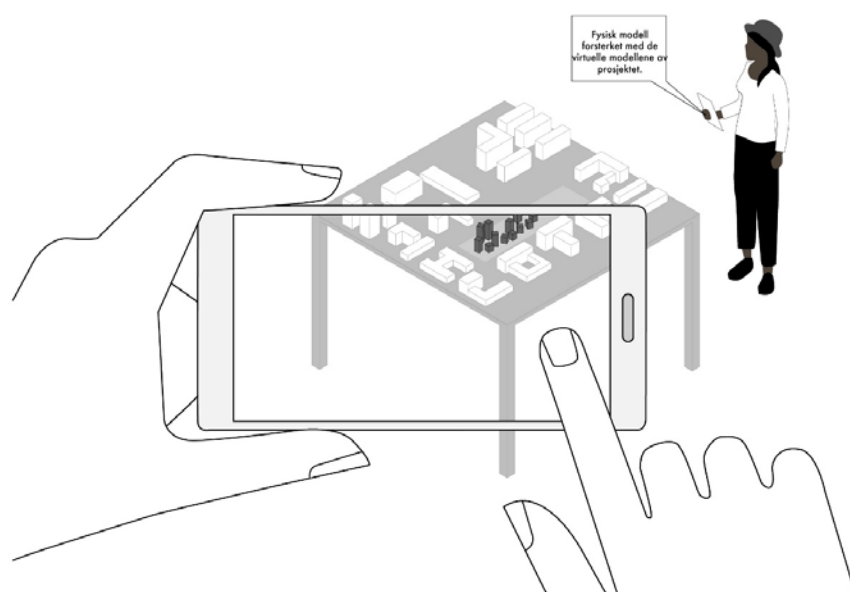
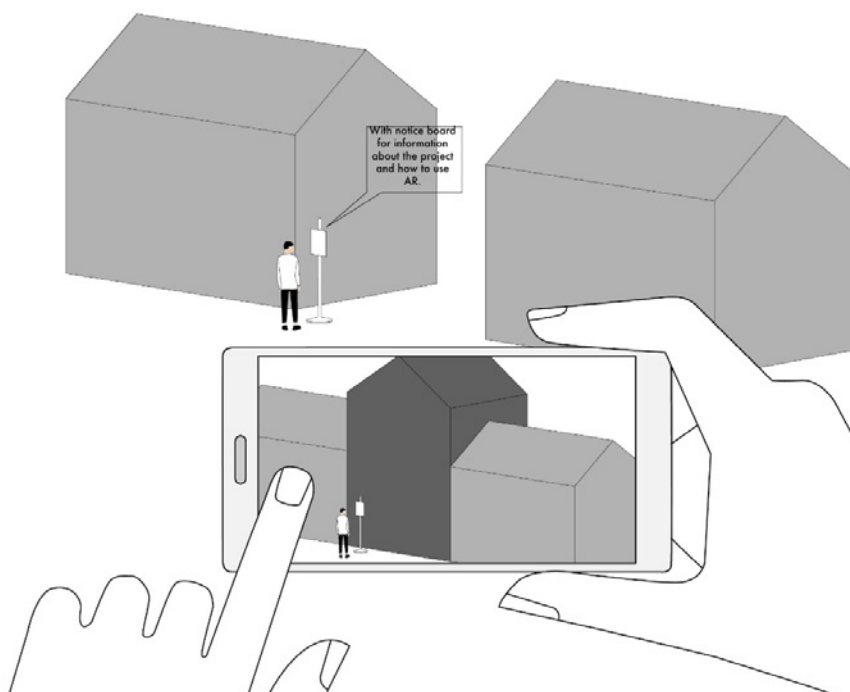
**FAMILIETYPEN**  
Typisk godt skoleapparat og aktivitetstilbud for barna, gode turstier, grøntområder, parkering/sykle-muligheter, vinter- og sommertjenester.

**TURISTEN**  
vinter- og sommeraktiviteter, naturstier og løyper, severdigheter, butikker, spisesteder osv.



Teamet har også sett på behovene til de ulike brukerne av området.

Deres oppgave har også hatt fokus på innovative ideer for innbyggerinvolvering ved bruk av Virtual Reality og Agumented Reality teknologi.





Situasjonsplan





## LØRENSKOG KOMMUNE

Hasselveien 6, Postboks 304, 1471 Lørenskog  
Telefon: 67 93 40 00 Faks: 67 93 40 01  
[postmottak@lorenskog.kommune.no](mailto:postmottak@lorenskog.kommune.no)  
[www.lorenskog.kommune.no](http://www.lorenskog.kommune.no)



**Lørenskog** kommune