

**Organisasjonsnummer:** 842566142  
**Foretaksnavn:** Lørenskog kommune  
**Navn:** Dinko Midzic  
**Kontonummer:** 86016992927  
**Adresse:** Postboks 304  
**Postnr.:** 1471 Lørenskog  
**Telefon:** 48126260  
**E-post:** dinmid@lorenskog.kommune.no

**Mottaker:** Miljødirektoratet  
**Kopimottaker:** Fylkesmannen i Oslo og Akershus

---

**SØKNAD**

**REFERANSENR.:** 18S22C86

---

## Grønne forbindelser mellom sentrum og stasjonen

**Type tiltak:** Klimavennlig areal- og transportplanlegging

**Beskriv tiltaket, med vekt på hvem, hva, hvor og hvordan:**

Lørenskog kommune ønsker å utrede mulighetene for å utvikle og styrke «de grønne forbindelsene» mellom Lørenskog sentrum og Lørenskog stasjon. Begrepet «grønne forbindelser» er todelt; på den ene side menes forbindelser for miljøvennlig transport (gå, sykle og kollektivt), på den annen side menes gang-/sykkeltraseer med stort innslag av ulike former for beplantning. Bruken av planter i urbane strøk har betydning for både luftkvalitet og trivsel.

Lørenskog er i sterk vekst, noe som medfører at flere personer skal forflytte seg rundt i kommunen. Befolkningsveksten var på hele 3,5 % i 2015, og beregninger viser at Lørenskog vil fortsette å ha høy vekst (mellom 2,5 og 3,0 %) de kommende årene.

Statens vegvesen anbefaler en utvikling som tar sikte på «å utnytte de kapasitetssterke og effektive transportmidlene (tog og T-bane) gjennom mer aktiv bruk av knutepunkt for overganger». Lørenskog stasjon som et regionalt knutepunkt vil bli et viktig tilbud til Lørenskogs innbyggere og ha stor betydning for utvikling av næring. Her kan det på sikt være potensial for å knytte sammen buss på både E6 og Rv159 med tog, og legge til rette for smidig overgang fra lokal- og regionbuss til tog.

Situasjonen i dag er imidlertid at det ikke er gode nok forbindelser for kollektivtransport, sykkel og gange mellom Lørenskog sentrum med bussterminalen og Lørenskog stasjon. Konsekvensen er bl.a. at overgangen ved togstasjonen i stor grad skjer mellom privatbil til tog. Det er også kommet mange innspill om at det må tilrettelegges bedre for syklister, og for å kunne gjennomføre sømløse reiser som kombinerer sykkel, buss, tog og gange.

Rv159 Strømsveien er en firefelts motorvei og overordnet trafikkåre med stor gjennomfartstrafikk. Solheimveien ligger parallelt med Rv159, og til sammen utgjør de to veiene en betydelig barriere og kilde til støy og forurensing gjennom byggesonen i Lørenskog. Før Rv159 ble ferdigstilt i 1982, var Skårersletta en del av Skårerveien. I dag er det et brudd mellom disse veistrekningene like ved bussterminalen. Jf. vedlagt

bilde. Bruddet skyldes Rv159 og Solheimveien, som utgjør en fysisk barriere og hindrer en god kommunikasjon mellom knutepunktene. Utredningen bør vurdere mulighetene for en rekonstruksjon av denne forbindelsen for kollektivtransport, syklist og gående. Et alternativ kan være å lage en krysning i form av en grønn broforbindelse i forlengelsen av Skårersletta og med påkobling til Skårerveien. Dette vil kunne være et grep som gir en trivelig overgang med grønne planter og god miljøgevinst i forhold til redusert bilbruk.

### **Hvordan vil dette tiltaket gi økt klimafokus i areal- og transportplanleggingen, utover det en kan forvente av ordinær, god arealplanlegging?**

Lørenskog fremstår i dag som fragmentert på grunn av veisystemer og jernbane som skjærer igjennom stedet, og gjennom tap av tilkoblingen mellom områder. For å kunne nå de mål som er definert i kommuneplanen, skal Lørenskog tilrettelegge for fortetting og transformasjon i eksisterende og framtidige knutepunkter. Kommuneplanen peker ut fem utviklingsområder. Disse utviklingsområdene er spredt innenfor byggesonen og det er mangel på gode forbindelser mellom områdene med høy bruk av privatbil som resultat.

Vi er av den oppfatning at det er riktig å fokusere på nettopp disse forbindelsene hvis en skal lykkes med målsetningene i forhold til kommuneplan og nullvekstmålet.

Grønne forbindelser kan motvirke de ulike negative konsekvensene av transportinfrastruktur. En grønn forbindelse i form av en bro med trær og andre planter, kan også brukes til å visuelt integrere veier og jernbaner i det omkringliggende landskapet og gi økt tilgang for lokalsamfunnet.

### **Hvordan kan tiltaket bidra til en varig kvalitets- eller kompetanseheving med tanke på klimavennlig areal- og transportplanlegging?**

Tiltaket vil gi oss økt kompetanse på mulige løsninger for å redusere på barrierer og styrke forbindelser for gående, syklende og kollektivtransport. Med økt fokus på plantebruk vil det gi oss kompetanse også innen bruk av planter i urbane strøk. For å øke vår kompetanse vil vi kontakte forskningsmiljøet ved NIBIO (Norsk institutt for bioøkonomi) for om mulig å koble oss på relevante forskningsprosjekter som f.eks. European innovative green and smart cities. Vi ønsker å benytte oss av det nyeste innen bruk av planter i byer og urbane strøk.

Opparbeidet kunnskap vil komme til nytte i forbindelse med øvrige kommunale planer, som for eksempel mobilitetsplan for Lørenskog kommune og helhetsplan for Lørenskog stasjonsområde.

### **Hvordan er søknaden politisk forankret?**

Søknaden er forankret gjennom overordnede føringer i Lørenskog kommuneplan 2015-2016 om sammenhengende forbindelser mellom viktige målpunkt i byggesonen. Mer spesifikt står det i kommuneplanen at tilgjengeligheten mellom eksisterende jernbanestasjoner, bussterminal og sentre må forsterkes med vekt på bussmating og gang/sykeltrafikk.

I kommuneplanen ligger det også en føring om at det skal gjennomføres en kartlegging av muligheten for å bygge lokk over Rv 159, og evt. Solheimveien gjennom Lørenskog sentrum. Kommunestyret ønsker at det skal gjennomføres en utredning av ulike muligheter for å knytte sammen nordre og søndre del av kommunen og fjerne eller redusere barrieren som disse veiene utgjør.

Søknaden er også forankret i Veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Lørenskog sentralområde, hvor utredning av lokkløsning over Rv 159 og evt. Solheimveien er beskrevet som en oppfølgingsoppgave til den veiledende planen. VPOR'en beskriver særlig at lokkutredning bør se på alternative prinsipper for å redusere barrierevirkning og miljøkonsekvenser. En viktig oppfølgingsoppgave i VPOR'en er å lage «en grønn ring», en rekreasjons gangvei som går i en ring i Lørenskog sentralområdet og innom sentrum.

I Temaplan for klima og energi 2017-2026 omtales grønne forbindelser og satsing på miljøvennlig transport som viktige tiltak for å nå nullvekstmålet.

## Gjennomføring

### Når planlegges arbeidet startet og avsluttet?

Arbeidet igangsettes august 2018 dersom kommunen mottar Klimasatstilskudd og avsluttes i januar/februar 2019.

### Gjennomføringsplanen kan lastes opp som vedlegg eller beskrives nedenfor:

Oppstart av arbeidet vil bli igangsatt august 2018 dersom kommunen mottar Klimasatstilskudd. Arbeidet vil bli innledet med å gå til anskaffelse av konsulentbistand og orientere politisk og administrativ ledelse om oppstart, samt å nedsette styringsgruppe, prosjektgruppe og referansegruppe. Regionale transportmyndigheter og Akershus fylkeskommune vil være aktuelle å invitere inn i referansegruppa. Innbyggerne vil bli sterkt involvert i ulike former for kreative medvirkningsprosesser. Kommunens prosjektgruppe vil ha regelmessige møter med konsultgruppa underveis i arbeidet med utredningen, og bistå med grunnlagsmateriale. Referansegruppa vil bli konferert med ved behov. Utkast til utredning vil bli kvalitetssikret av aktuelle fagpersoner. Arbeidet er planlagt avsluttet med politisk sak i januar/februar 2019.

### Beskriv hvorfor økonomisk støtte vil være utløsende for at tiltaket blir gjennomført:

Diskusjonen om manglende forbindelser for myke trafikanter og barrieren som Rv 159 utgjør har pågått i Lørenskog kommune i flere år. Til tross for dette har man ikke utredet hvilke muligheter som finnes for å forbedre situasjonen. Et økonomisk tilskudd vil kunne være den utløsende faktoren for oppstart av utredningsarbeidet som i ettertid kan føre til valg og gjennomføring av tiltak.

## Kostnadsoverslag / Budsjett

Utgifter til gjennomføring av tiltaket	Beløp uten mva
Konsulentbistand	570 000
Kommunens arbeidstid	150 000
Kommunens utgifter	80 000
<b>Total sum</b>	<b>800 000</b>

## Finansiering

Finansiering av tiltak	Beløp uten mva
Samlet kostnad ved tiltak(ene)	<b>800 000</b>
- Andre offentlige tilskudd	0
- Annen finansiering	0

- Egne midler	230 000
<b>= Omsøkt tilskudd fra miljøforvaltningen</b>	<b>570 000</b>

**Kan tiltaket/deler av tiltaket gjennomføres med mindre tilskudd enn omsøkt? Ja**

Ved mindre tilskudd enn omsøkt vil sannsynligvis utredningen bli utsatt. Et annet alternativ er at utredningen gjennomføres med dårligere kvalitet eller med å utelukke deler av ønsket innhold, f.eks. ved at økonomiske beregninger av de foreslåtte tiltakene utelukkes. En slik begrenset utredning vil ikke ha samme verdi for kommunen. Kommunen innehar ikke kompetanse til selv å gjennomføre utredningen.

## Utdyping finansiering

**Er noe av finansieringen annet enn kommunale midler eller klimasats-midler? Får eller har tiltaket mottatt eksterne midler av noe slag? Nei**

**Har tiltaket søkt/bedt om eksterne midler, men ikke fått svar enda? Nei**

**Har tiltaket søkt/bedt om andre offentlige midler, men ikke fått slik støtte? Nei**

## Vedlegg

 Lørenskog bussterminal - Skårersletta og Skårerveien.jpg (Bilde)

 Arealstrategi Lørenskog kommune.jpg (Bilde)

**Merknad:**

*Ingen merknad*

[sign] **Dinko Midzic for Lørenskog kommune**

---

Levert 15.02.2018