

MOBILITETSPLAN

FOR FJELLHAMAR SENTRUM



22. SEPTEMBER 2025

1.	PLANOMRÅDET OG TILGRENSENDE PLANSAKER	3
2.	INTERNASJONALE MÅL, KLIMA- OG NATURKRISE	6
3.	POLITISKE MÅL OG NULLVEKSTMÅLET	6
4.	PLANLEGGINGSHIERIARKIET	7
5.	OPPLEVELSESVERDIER OG KVALITETER	8
6.	DAGENS SITUASJON	9
6.1.	Tilbud for gående og syklende	10
6.2	Kollektivdekning	15
6.3	Brannbil	16
6.4	Renovasjon og varelevering (hjemmelevering)	17
6.5	Trafikksikkerhet (herunder trafikkulykker)	18
6.6	Trafikkforhold og parkering	19
6.7	Næringsvirksomhet og formålsbygg	20
7.	FREMTIDIG SITUASJON	21
7.1.	Tilbud for gående og syklende	22
7.2	Kollektiv	27
7.3	Brannbil	27
7.4	Renovasjon og varelevering (hjemmelevering)	28
7.5	Trafikksikkerhet	29
7.6	Utforming av vei- og kjøreareal	29
7.7	Trafikkavvikling og parkering	30
7.8	Næringsvirksomhet og formålsbygg	31
8.	KONKLUSJON OG OPPSUMMERING	32

Planområdet

I 2021 flyttet den tidligere industrivirksomheten Icopal både fabrikk og hovedkontoret sitt til Karihaugen. Et av de tidligere industribyggene ble revet i forbindelse med bygging av Fjellhamar skole, ellers er industribebyggelsen hovedsakelig tatt i bruk som lagervirksomhet, samt noe kontorer i den gamle administrasjonsbygningen på Bruket. Mellom lagerhall og jernbane på den vestlige delen av planområdet har Elvia en transformatorstasjon.

Langs Fjellhamarveien ligger to eksisterende leilighetsblokker (stasjonsgårdene) med et lokalt tjenestetilbud og dagligvarer i første etasje. Disse er utenfor planområdet. Nærmere Fjellhamarrelva ligger Fjellhamar gård med tun og Flaggfjellet. Bygningsmasse tilhørende tidligere Fjellhamar Bruk/Icopal er størst på den østlige delen av området.

Flere av byggene til gamle Fjellhamar skole brukes i dag til midlertidig barnehage og det er et bibliotektilbud i den eldste skolebygningen. En kommunal tomt med en enebolig langs Fjellhamarrelva inngår også i planområdet.

Utviklingsområde Fjellhamar

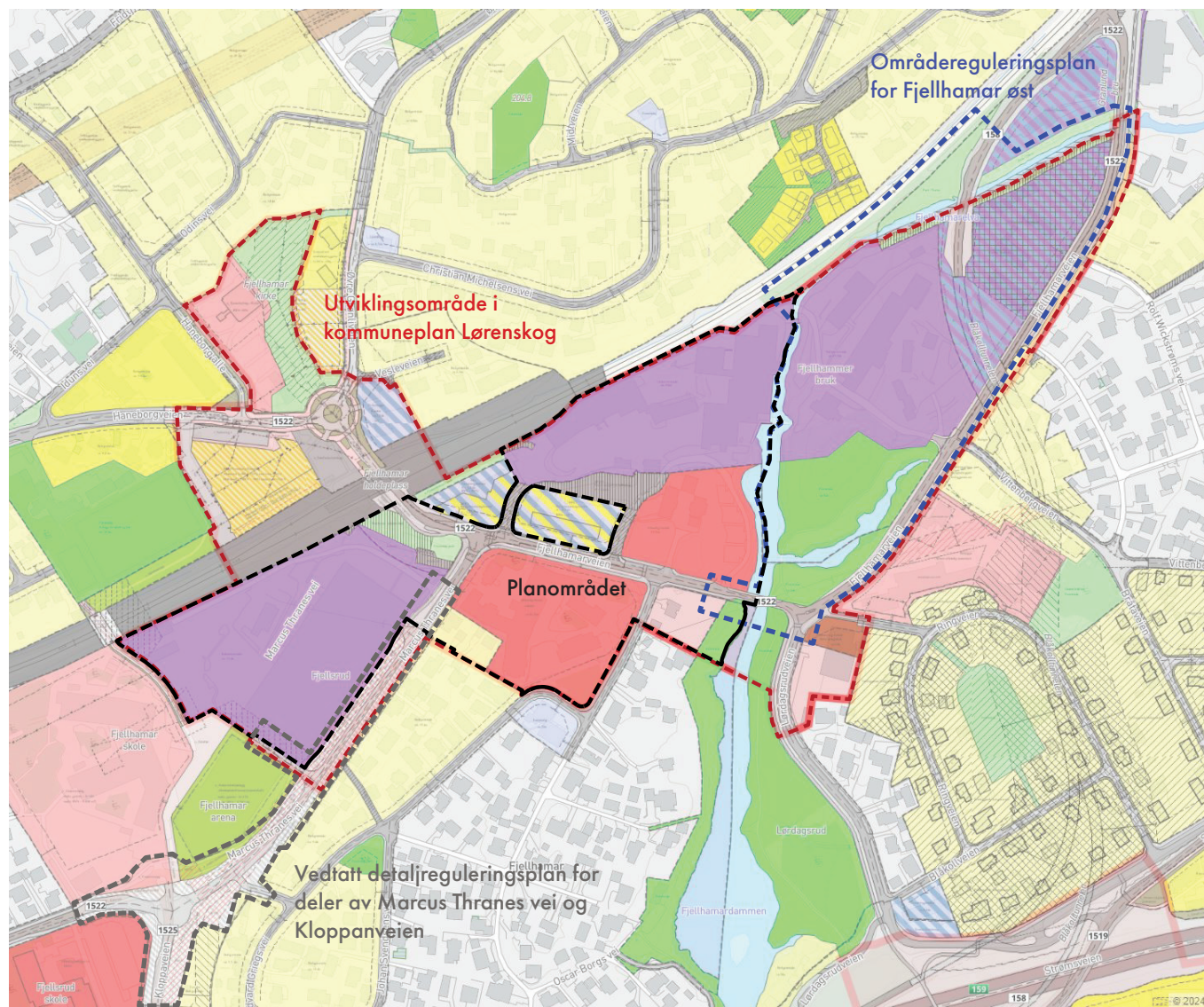
Kommuneplan 2015 - 2026

Planområdet ligger inne i en større avgrensning av det som er definert som utviklingsområde i kommuneplanen, med krav om felles planlegging, se kartutsnitt.

Områderegeringsplan for Fjellhamar øst

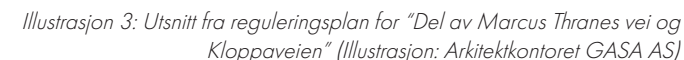
Regulerings sak, saksnr. 15/1677, områderegering

Det ble varslet oppstart av områderegeringsplan for Fjellhamar øst høsten 2017. Planprogram ble fastsatt i Teknisk utvalg 25.01.2018, sak 006/18. Planarbeidet for Fjellhamar øst er inaktivt. For øvrig pågår det ikke planarbeid i området.



Illustrasjon 1: Utsnitt fra kommuneplan for Lørenskog kommune

Detaljreguleringsplan for deler av Marcus Thranes vei og Kloppaveien ble vedtatt i 2021, se illustrasjon 2. I reguleringen tilpasses gateutforming en fremtidig bymessig situasjon på Fjellhamar. Rundkjøringen er flyttet sørøstover og det skal prioriteres sikker skolevei og gode løsninger for gående og syklende. Opprinnelig var planområdet for deler av Marcus Thranes vei og Kloppaveien del av planarbeidet knyttet til nye Fjellhamar skole. Etter offentlig ettersyn viste det seg at den nye veigeometrien berørte arealer utenfor varslet planområde og veiarealet ble tatt ut av planen og fremmet som en separat detaljregulering. Permanent opparbeidelse av Marcus Thranes vei øst for rundkjøringen vil følge som rekkefølgekrav for et eller flere av feltene i områdereguleringen.



Kommuneplanens arealdel 2023 - 2035

Kommuneplanens arealdel (vedtatt mars 2023) legger føringer for og setter krav til parkering og sykkelparkering, se tabell nedenfor.

Formål	Antall bilplasser		Antall Sykkel- plasser (min.)	Enhet	Merknad
	Min.	Maks.			
Bolig (blokkbebyggelse)	0,8	1,5	2,2	Per boenhet	Inkluderer 10 % gjesteparkering. Øvre del av normen skal brukes i områder med lav kollektivdekning.
Bolig (konsentrert småhusbebyggelse)	1,2	1,8	2,5	Per boenhet	Inkluderer 10 % gjesteparkering
Bolig (frittliggende småhusbebyggelse)	2,0			Per boenhet	Per ekstra boenheter under 50 m ² skal det etableres én biloppstillingsplass. Inkluderer 10 % gjesteparkering
Forretning		1	1,5	Per 100 m ² BRA	For dagligvare kan det unntaksvis vurderes noe høyere dekning.
Kontor		0,7	2,5	Per 100 m ² BRA	
Skole		0,6	0,8	Bil per årsverk, sykkel per elev	
Barnehage		0,7	0,8	Per årsverk	Det må legges til rette for henting/bringning.
Institusjoner	0,2	1	1	Per årsverk	En del av plassene må reserveres besøkende.
Treningsenter		0,2	1,5	Per 100 m ² BRA	
Bevertning		0,1	1	Per 100 m ² BRA	
Bussholdeplass			4	Per holdeplass, per retning	
Industri/verksted	0,2	1	1	Per 100 m ²	Ved bilverksted regnes ikke oppstilling av biler til service med.
Lager	0,2	1	0,2	Per 100 m ²	

Illustrasjon 4: Krav til sykkel- og bilparkering, avhengig av formål (Lørenskog kommune, 2023)

Illustrasjon 5: Målsetningene i "Plan for mobilitet" - Lørenskog kommune (Lørenskog kommune, 2023)



Mål 1: Lørenskog skal skape innovative løsninger som gir miljøvennlige reiser og bidrar til å nå mål om reduksjon i klimagassutslipp.



Mål 2: Lørenskog skal fortette rundt kollektivknutepunkt.



Mål 3: Lørenskog skal lage gode forbindelser mellom boområdene.



Mål 4: I Lørenskog skal det være enkelt, attraktivt, trygt og helsebringende å gå og sykle.



Mål 5: Lørenskog skal ha rask, effektiv og komfortabel kollektivtransport som bidrar til å nå målet om økt kollektivandel i kommunen.



Mål 6: I Lørenskog skal bilen brukes sjeldnere og innen 2030 skal maks 30 % av alle reisene foretas med bil.



Mål 7: Bylogistikk er trygg, effektiv og miljøvennlig.



Mål 8: Lørenskog skal legge til rette for universell utforming i kommunal planlegging for å sikre tilgjengelighet for alle brukergrupper.

Fjellhamar teknisk hovedplan

Trafikkplan med tilhørende trafikkanalyse utarbeidet av Norconsult i 2019 for å koordinere planlagt utbygging og vurdere konsekvenser av disse.

Plan for mobilitet - Lørenskog kommune

Vedtatt i februar 2023, skal planen bidra til at kommunen når nasjonale, regionale og lokale mål, deriblant at all vekst i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange (iht. klimaforliket). Tiltak innenfor planområdet er ny Fjellhamar bru, og utvikling fra veier til gater i Fjellhamar sentrum. Konkrete mål vises i illustrasjon over.

Parisavtalen (2015), FNs bærekraftsmål (SDG 11) og FNs konvensjon for naturmangfold (BGF) er alle internasjonale avtaler og mål som skal begrense den globale temperaturøkningen, tap av naturmangfold, og sikre bærekraftig naturrestaurering. Transportsektoren står for en betydelig andel av globale CO₂ utslipp og naturnedbygging, og derfor er det vesentlig at hvert land med sine byer implementerer konkrete tiltak som kan redusere utslipp og arealtap fra transport.

I praksis innebærer dette at byer som tar sikte på å oppfylle klimamålene, må revidere sitt trafikkhierarki for å sikre at transportinfrastrukturen støtter nullutslipp, gir redusert trafikkbelastning og mer effektiv bruk av ressurser.

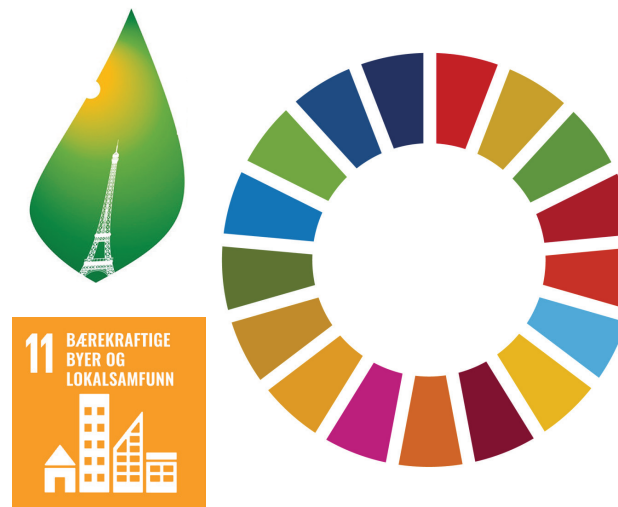
Osloområdet er en av byområdene der byvekstavtaler, og konkret Oslopakke 3 forplikter planlegging og utbygging på tvers av aktører og politiske nivåer. Ved å tilrettelegge for redusert arealbruk, får man også ned personbiltransporten.

3 POLITISKE MÅL OG NULLVEKSTMÅLET

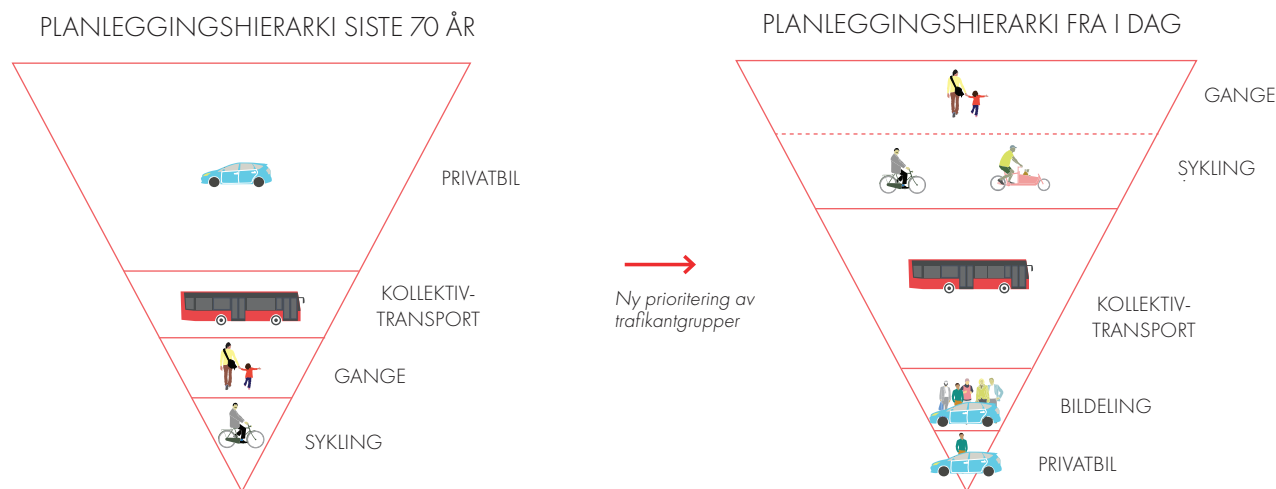
Effektiv arealbruk, virkemidler som reduserer bilbruk og tilrettelegging for klima- og miljøvennlig transport er avgjørende for å få en slik utvikling. Målet er å stanse veksten i persontransport med bil – ofte omtalt som nullvekstmålet. På Fjellhamar foreslås det å bygge tett på eksisterende kollektivtrafikk og knutepunktet som utgjør Fjellhamar stasjon. Hverdagsreisene skal kunne skje lokalt på Fjellhamar, med sykkel, kollektivtrafikk og gange.

Fra regjeringen.no:

“Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.”



Illustrasjon 6: Parisavtalen og FNs 17 klimamål, der nr. 11 fokuserer på bærekraftige byer og lokalsamfunn (Kilde: FN-sambandet)



Illustrasjon 7: Den omvendte trafikkpyramiden - planlegging iht. nullvekstmålet krever å sette fremtidige myke trafikanter først. (Lala Tøyen)

Planleggingshierarkiet for mobilitet handler om hvordan man prioriterer og organiserer ulike transportformer og løsninger, slik at de utfyller hverandre. God planlegging for mobilitet innebærer å prioritere bærekraftige løsninger, samtidig som man tar hensyn til tilgjengelighet og ulike grupper - eksisterende og fremtidige - behov i lokalmiljøet.

Knutepunktutvikling (kollektivtrafikk-tilknytning)

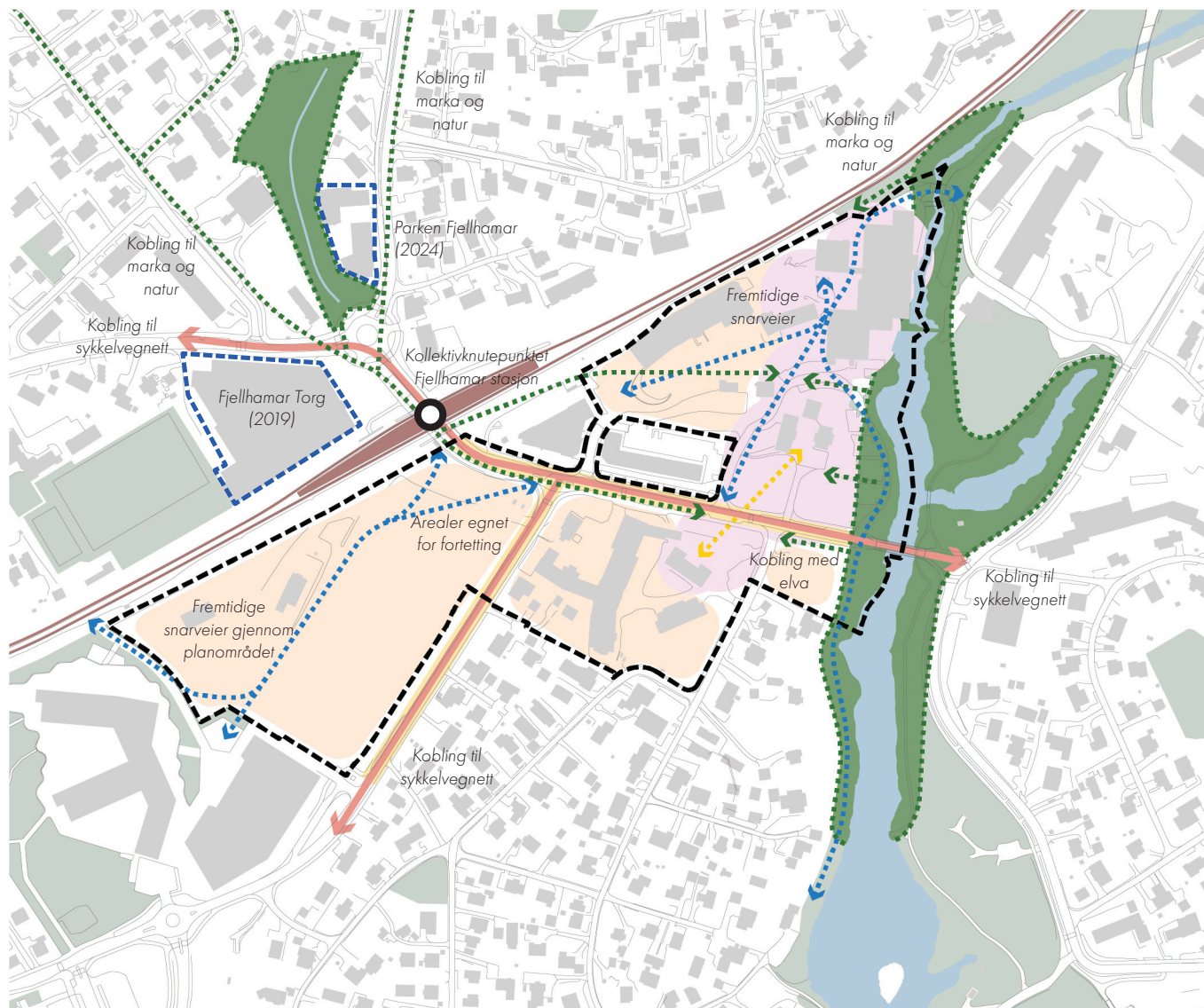
En god og tett utvikling rundt kollektivknutepunktene i stor-Oslo er avhengig av funksjonsblanding, bymessig opparbeidelse og varierte fasader, byromsforløp og næring. Ved å fortette stasjonsnært vil beboere på fremtidige Fjellhamar ha det de trenger innenfor en radius av stasjonen på 5 minutter. En slik tett utvikling i kombinasjon med pendling med tog som transportmiddel, vil underbygge strategiske dokumenter utformet av Jernbanedirektoratet og Bane Nor, samt i plansamarbeid som "Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2017)", der det settes som en forutsetning at man fortetter stasjonsnært.

Nærnatur

Områder med tillatt høyere arealutnyttelse inn mot knutepunktet er under forutsetning av tilpasning til landskaps-, natur- og kulturminneverdier. Unikt for Fjellhamar er nærhet til natur - med Fjellhamarelva spesielt - og dette er et viktig trekkplaster for fremtidige beboere. Å tilgjengeliggjøre elva vil derfor kunne være nøkkelement i utviklingen.

Sykkel + tog = sant

Bedre tilrettelegging lokalt for sykkel vil bidra inn i transportsystemet. God og trygg sykkelparkering gir bedre integrasjon med kollektivtrafikken og bidrar i sum til at disse forbedrer hverandre som transportform.



Illustrasjon 8: Planområdet forholder seg til ulike nivåer av planleggingshierarkiet. Markert i kartet er også de nyeste utbyggingsprosjektene på Fjellhamar, nord for jernbanelinjen. (Lala Tøyen, 2025)

Plassering

Fjellhamar og planområdet ligger med umiddelbar tilknytning mellom mange opplevelsverdier, både marka, nærliggende idrettsarenaer, innendørs aktivitetshaller, møteplasser og Fjellhamarelva, og planområdet har et stort potensiale i å kunne realisere større tilgjengelighet til omkringliggende kvaliteter.

Fjellhamarelva

Elvas forløp lager noen enestående naturrom og gir et dramatisk og vilt bakteppe for Fjellhamar hovedgård og Bruket. Demningen, broene, og den ville elvekanten skaper ulike sekvenser, og er en opplevelse i seg selv.

Turvei i varierte sekvenser

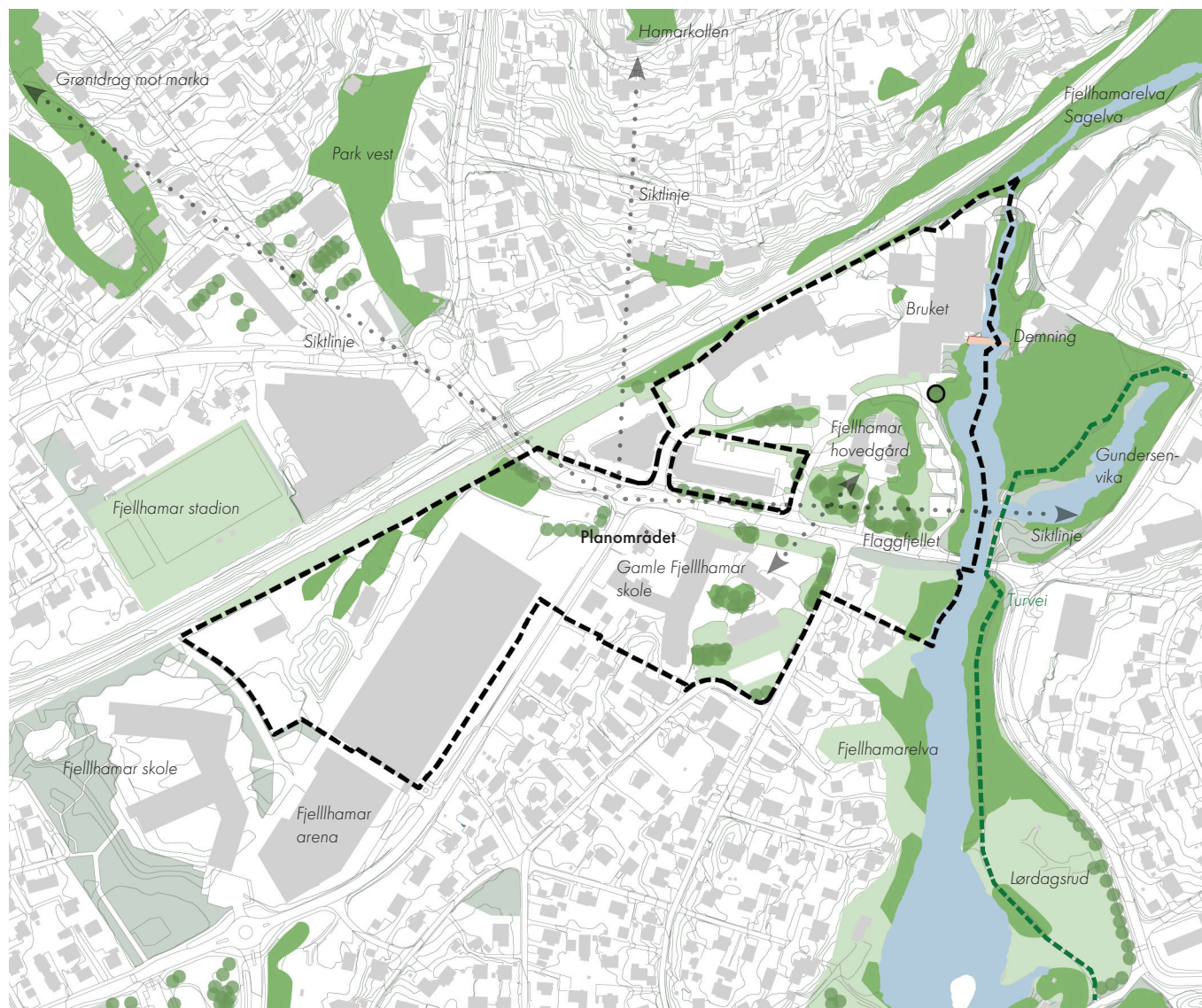
I dag er det etablert turvei langs Fjellhamarelvas østside, inkludert en gangbro over Gundersenvika, og gjennom Lørdagsrud. Potensialet er stort for å kunne utvide turveissystemet også gjennom planområdet, langs vestsiden av elva, og etablere turvei videre retning Strømmen, nedstrøms i Fjellhamarelva.

Hamarkollen og park vest

Et nært og lokalt turmål på Fjellhamar er Hamarkollen, som er en liten kulle i boligområdet nord for togstasjonen. Sammen med parken nordvest for stasjonen, utgjør de grønne lunger som er viktige for både biologisk mangfold og som deler av grøntstrukturen lokalt. Disse utgjør viktige parker i aksen fra Haneborgåsen/marka og ned til Fjellhamarelva. I tillegg utgjør skolegårdene og Fjellhamar stadion møteplasser med grøntpreg i området.

Sikotlinjer

Fra sentralt i planområdet ser man i dag opp til de omkringliggende grønnkledde åsene, nedover Fjellhamarveien til Flaggfjellet, og fra Fjellhamar hovedgård er det en sikotlinje over Fjellhamarveien til det gamle skolebygget. Disse er viktige og stedsbærende kvaliteter, sentralt i planområdet.



Illustrasjon 9: Opplevelsverdier og kvaliteter tilknyttet planområdet, hentet fra Stedsanalyse for Fjellhamar (Lala Tøyen, 2025)

6. *DAGENS SITUASJON*

6.1. TILBUD FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Planområdet ligger som nærmeste nabo til Fjellhamar stasjon langs hovedbanen, og med sin beliggenhet svært sentral i Lørenskog kommune, men også i en Oslo- og Romerikekontekst.

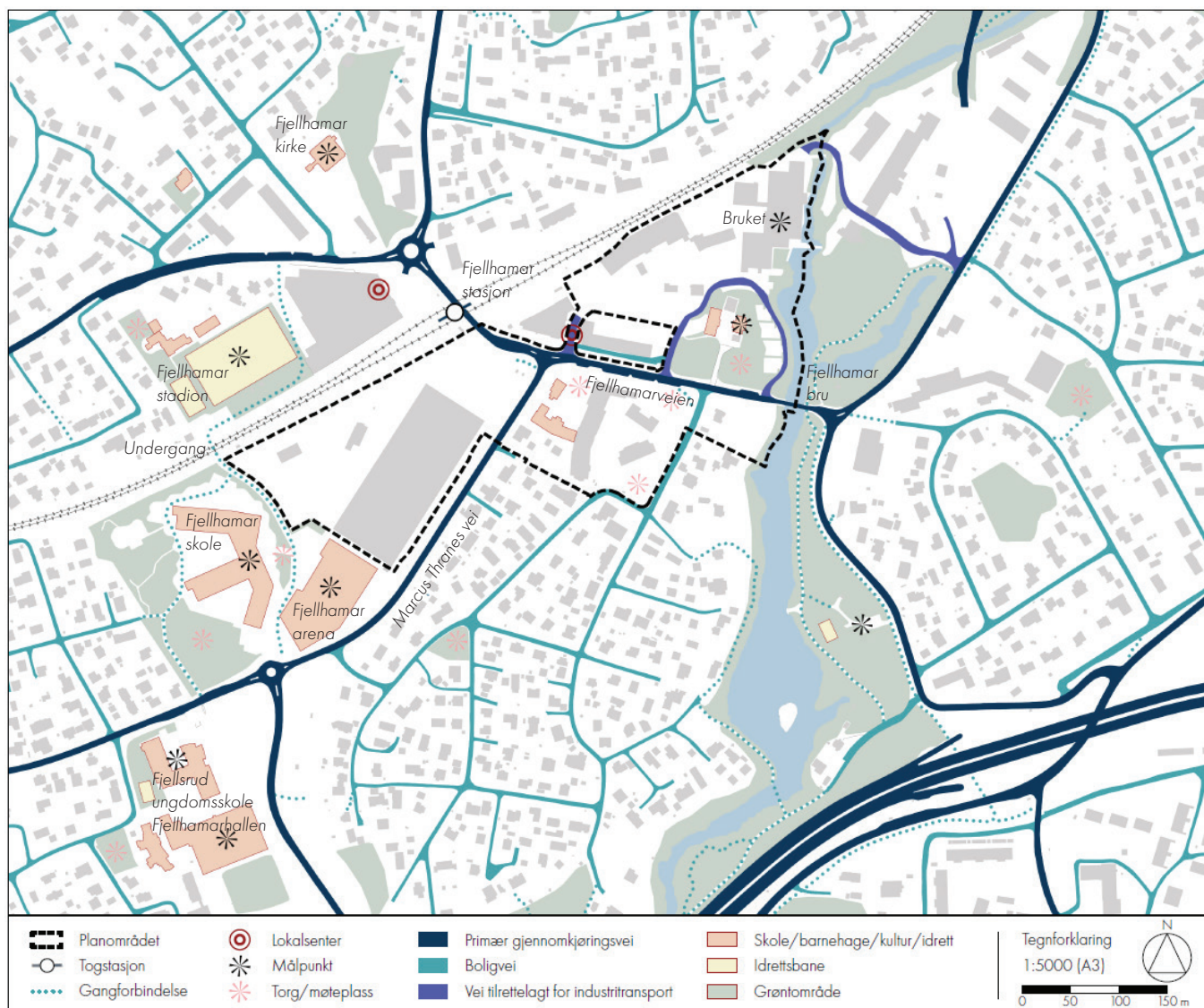
Hovedferdselsårene for gående og syklende innenfor og gjennom planområdet er Fjellhamarveien og Marcus Thranes vei. Der gatene møtes i et kryss, er det i dag mye utflytende veiareal, og langt mellom fotgjengerkryssingene.

De tidligere industriområdene har vært inngjerdet og gang- og sykkelaksene er ikke helt logiske i dagens bruk. Årene med industri har medført et lite finmasket nettverk for gående og syklende. Jernbanen ligger også som en begrensende faktor på tvers, som medfører at kryssing kun skjer i undergang under stasjonen i Fjellhamarveien. Som et nytt tilskudd i de seneste årene er det opparbeidet en egen undergang for gående og syklende ved nye Fjellhamar skole/Fjellhamar idrettsplass.

Fjellhamarrelva kan krysses over Fjellhamar bru i Fjellhamarveien og ved bru som knytter Bruket sammen med industri-/utvikingsområde øst for Fjellhamarrelva. Neste bruforbindelse er syd for Fjellhamardammen og ved Granlund bru i Fjellhamarveien ved kommunegrensa til Lillestrøm nordøst for området. Også Strømsveien i sør kan krysses på utvalgte steder.

Skolevei og hjertesone

Planområdet ligger nært tilknyttet nye Fjellhamar skole og Fjellsrud ungdomsskole i sør. Dermed vil både offentlig gate og private snarveier gjennom planområdet være viktige forbindelser for barn som en del av deres skolevei. Fjellhamar skole er definert som skole med hjertesone, med kun kjøring til/fra ett definert punkt.



Illustrasjon 10: Dagens målpunkt, vei- og byromsstruktur, hentet fra Stedsanalyse for Fjellhamar (Lala Tøyen, 2025)

6.1. TILBUD FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Målpunkt og møteplasser

Med transformasjonen av Bruket og nye funksjoner her, er det stadig nye aktører som generer ny bruk. Også i Fjellhamar hovedgård har vi i dag viktige forsamlingslokaler og barnehage. Sammen med sentrumsgårdene og næringen vi finner her, utgjør dette de hovedsakelige målpunktene innenfor planområdet. Turgenereringen dagens bruk medfører, og dagens ÅDT for bil utdypes i Norconsults trafikkrapport (52101993-TRA-RAP-01). Vi finner også viktige møteplasser innenfor planområdet, spesielt tilknyttet dagens bruk som barnehage, men også tilknyttet Flaggfjellet samt ballbanen ved Rikard Nordraaks vei. Innenfor 10 minutter gange fra krysset Marcus Thranes vei/ Fjellhamarveien kan man nå boligområdene både sør, øst, nord og vest for utviklingen vi finner rundt stasjonen, inkludert Fjellsrud ungdomsskole og Lørdagsrud langs Fjellhamarelva.

Snarveier, primære og sekundære forbindelser

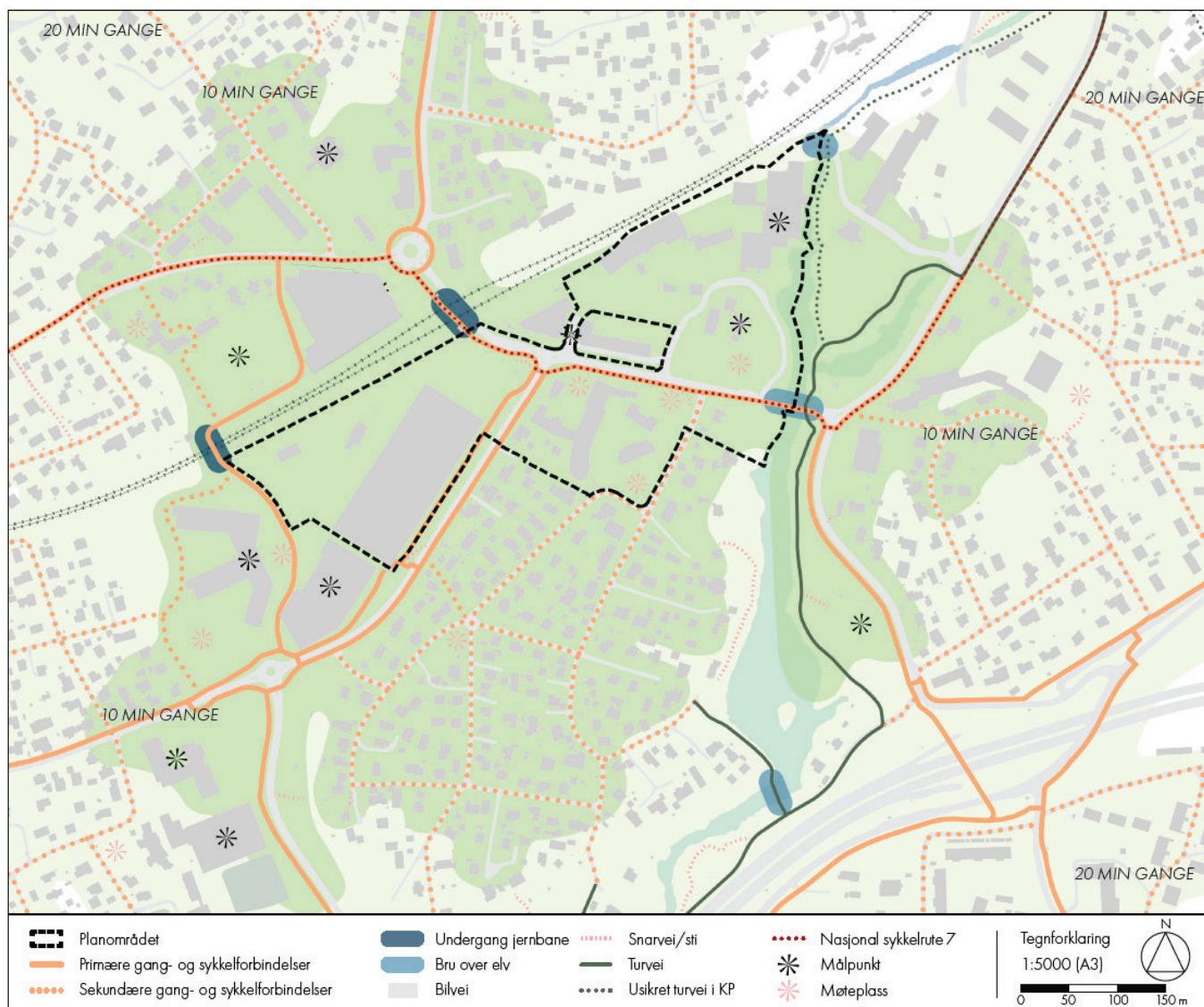
Fjellhamars to hovedakser bærer størst tyngde også av syklist og fotgjengere, i det vi kan definere som primærforbindelsene for gange og sykkel. Her opparbeidet med enten fortau eller gang- og sykkelvei. Dette utdypes på neste side. Men omkringliggende boligområder får vi også de sekundære gang- og sykkelforbindelsene, i all hovedsak i de mer rolige bolig gatene. Noen snarveier finner vi i dag, men området er i all hovedsak oppdelt etter den tidligere industrien, spesielt vest og nord i planområdet.

Pilgrimsruta

Pilgrimsruta, eller nasjonal sykkelrute nr. 7, strekker seg over 800 km mellom Trondheim og Halden. Ruta følger Fjellhamarveien gjennom området og fortsetter mot Oslo via Haneborgveien. Pilgrimsruta er skiltet og går på gang-/sykkelvei og fortau gjennom området.

Turvei

Innenfor planområdet finner vi ikke opparbeidet turvei, men på østsiden av Fjellhamarelva er den delvis opparbeidet.



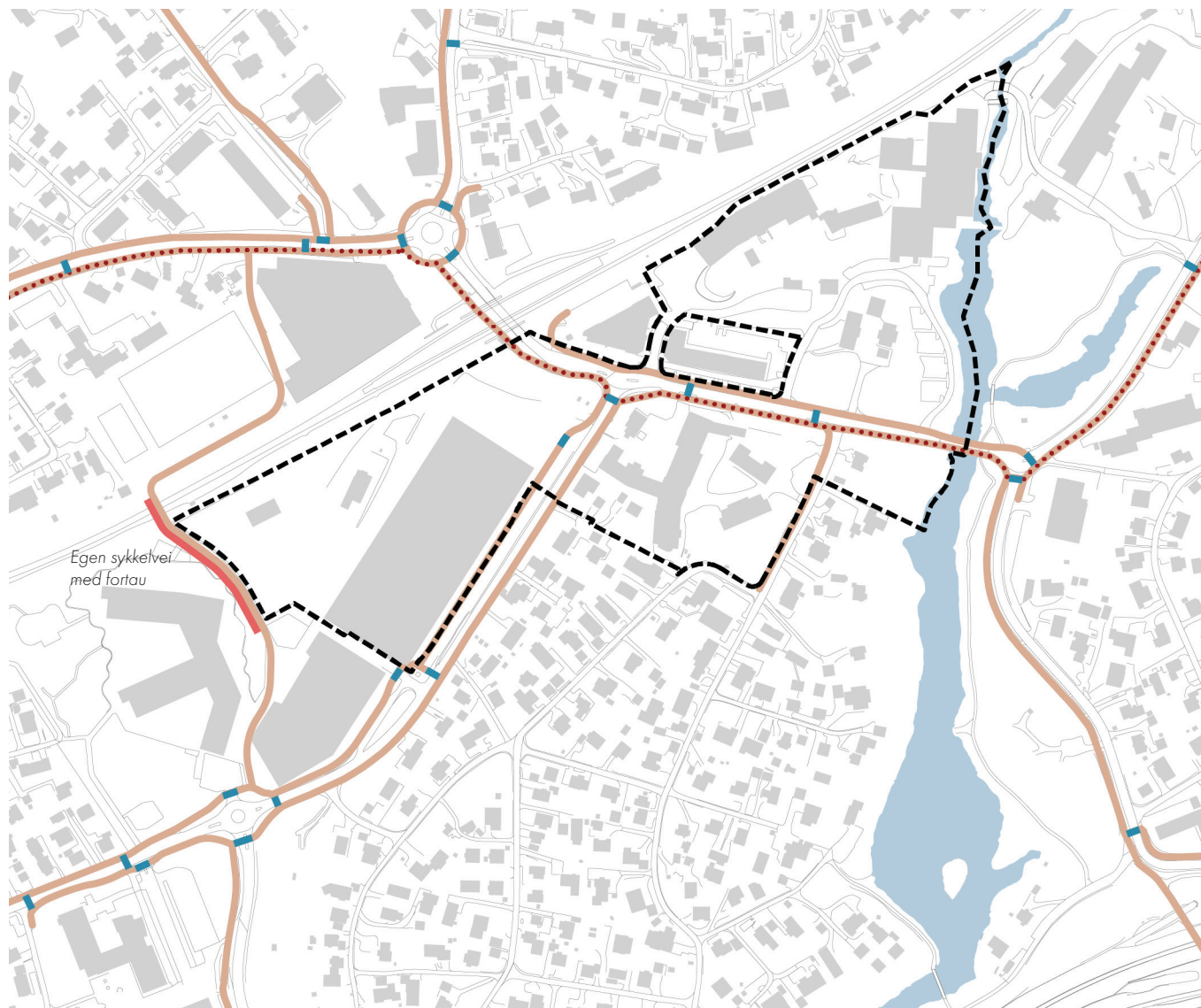
Illustrasjon 11: Dagens gang- og sykkelnett, hentet fra Stedsanalyse for Fjellhamar (Lala Tøyen, 2025)

6.1. TILBUD FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Fortau og gang- og sykkelvei

Lokale boligkater på Fjellhamar har i liten grad egne anlegg for fotgjengere. De store ferdselsårene er derimot mer tilrettelagt. Fjellhamarveien har i hovedsak fortau på begge sider, med unntak av gjennom jernbaneundergangen, hvor det er gang- og sykkelvei på en side. Marcus Thranes vei har fortau på østsiden og gang-/sykkelvei på vestsiden. Både Fjellhamarveien og Marcus Thranes vei er en mye brukt skolevei for barn og unge til Fjellhamar barneskole og Fjellsrud ungdomsskole rett utenfor planområdet. Også på ettermiddag og kveldstid brukes veiene for å komme til idrettsarenaene og kulturtilbud ved skolene. Veiene er også viktige for lokalbefolkningen som beveger seg til og fra Fjellhamar stasjon og lokalsentrumet i stasjonsgårdene og på Fjellhamar Torg. Aktivitetshuset på Fjellhamar gård og uteområdene på den gamle skolen er mye brukte møteplasser innenfor planområdet.

Det er regulert sykkelforbindelse (detaljregulering fra 2021) i eget sykkelfelt i Marcus Thranes vei mellom rundkjøring i Kloppaveien og frem til planområdet, men denne er foreløpig ikke opparbeidet.



Illustrasjon 12: Faktisk utforming med fortau/gang- og sykkelvei i brunt, tilrettede fotgjengeroverganger i blått, og eget sykkelanlegg i rødt. Stiplet linje viser pilgrimsruta/ Nasjonal sykkelveirute 7 gjennom planområdet. (Lala Tøyen, 2025)

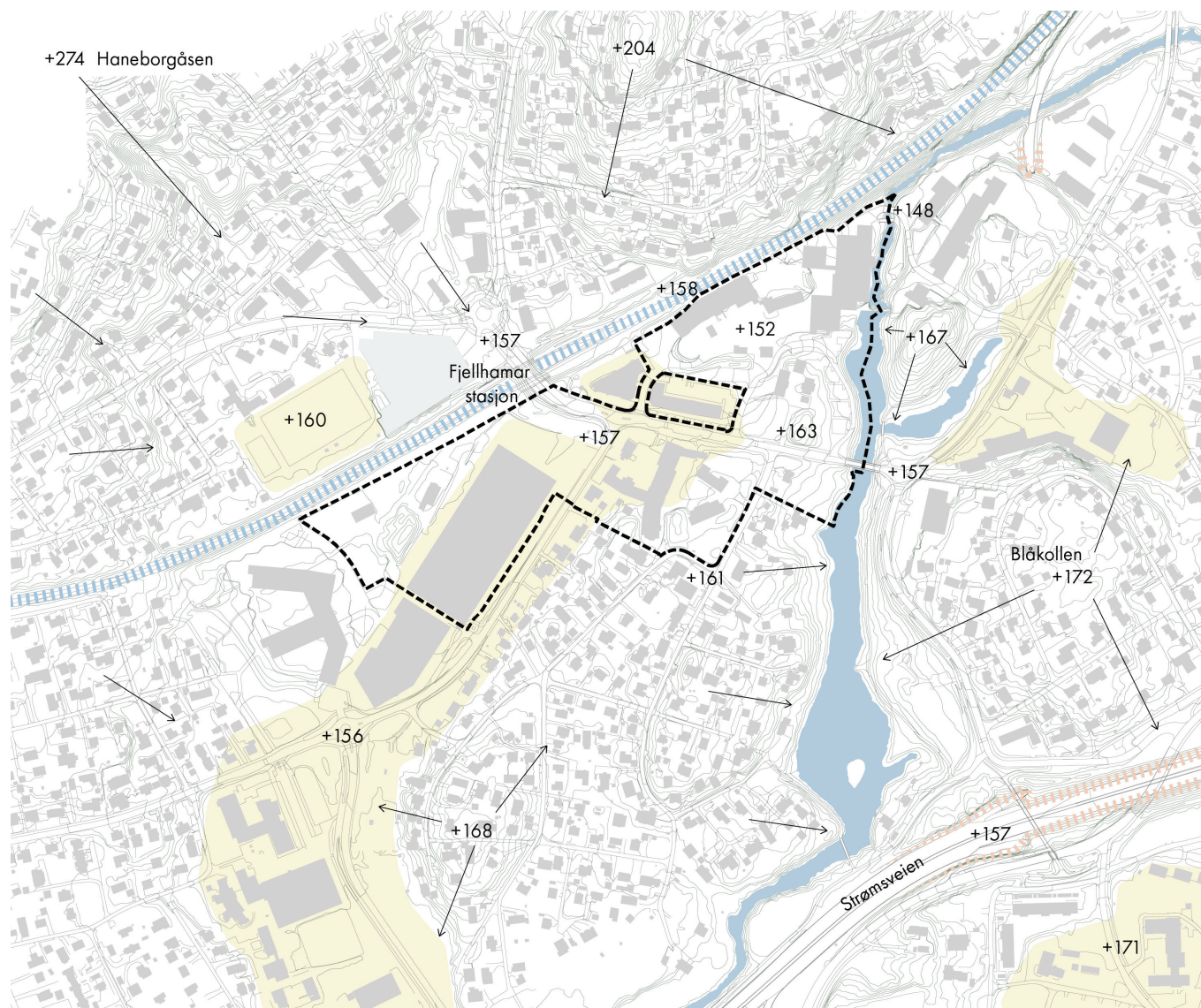
6.1. TILBUD FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Terrengform, landskap og høyder

Fjellhamar stasjon ligger på en voll i terrenget, men for øvrig ligger planområdet og omkringliggende utvikling stort sett på et ganske flatt parti på rundt kotehøyde +157 moh., med Fjellhamar stadion på +160, stasjonsgårdene, Icopal-vest og nye Fjellhamar skole på +157, mens Bruket i nord ligger i hovedsak på et lavere nivå som harmonerer med Fjellhamarelva. I hovedsak er planområdet med liten/slak stigning, med unntak av noen sprang internt på Bruket og langs elva.

Universell utforming

Lokalt i planområdet er det lite utfordringer for universell tilrettelegging, med unntak av langs elva. Fjellhamar stasjon er universelt tilgjengelig med ramper fra undergangen.



Illustrasjon 13: Landskapsform og høyder, hentet fra Stedsanalyse for Fjellhamar (Lala Tøyen, 2025)

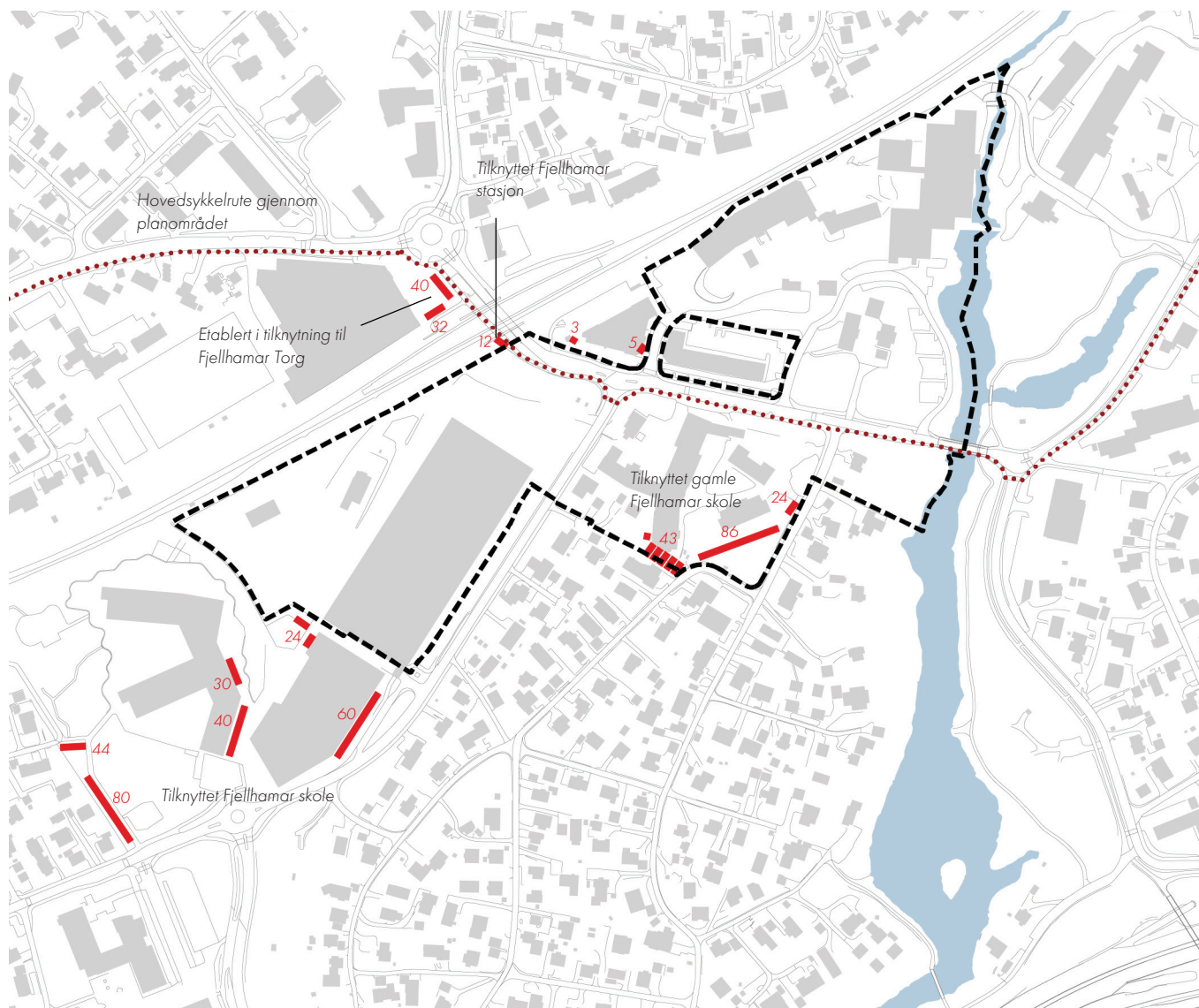
6.1. TILBUD FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Sykkelparkering

Innenfor planområdet er det lite sykkelparkering, og de to konsentrasjonene er ved togstasjonen (der Bane Nor har plass til 12 sykler under tak), og sykkelparkering tilknyttet gamle Fjellhamar skole. Det er den største innenfor planområdet, og er lite i bruk i dag. Her består den i hovedsak av to varianter av Saferoads sykkelstativ, Publicus og Bøyle. Den sistnevnte varianten minner om et smalt A-stativ, mens Publicus er vanskelig å bruke om du har noe annet enn en helt vanlig sykkel, f.eks. med sykkelkurv, dempere, bukkestyre eller en lastesykkel, ettersom den da er for smal for hjulet.

Omkransende planområdet er det mye sykkelparkering tilknyttet nye Fjellhamar skole og Fjellhamar Torg på nordsiden av stasjonen.

Illustrasjon 14: Dagens sykkelparkering ved ballbanen er stor og tilhørte den gamle barneskolen, som nå er stengt. (Foto: Lala Tøyen, 2025)



Illustrasjon 15: Dagens sykkelparkering i og utenfor planområdet. Spesielt ved ny Fjellhamar skole er det etablert plass til mange sykler. (Lala Tøyen, 2025)

6.2. KOLLEKTIVDEKNING

Tog

Planområdet ligger som nærmeste nabo til Fjellhamar stasjon langs hovedbanen og lokaltoglinje L1. Her går toget hvert 15. minutt på dagtid hverdager, og ellers hvert 30. minutt.

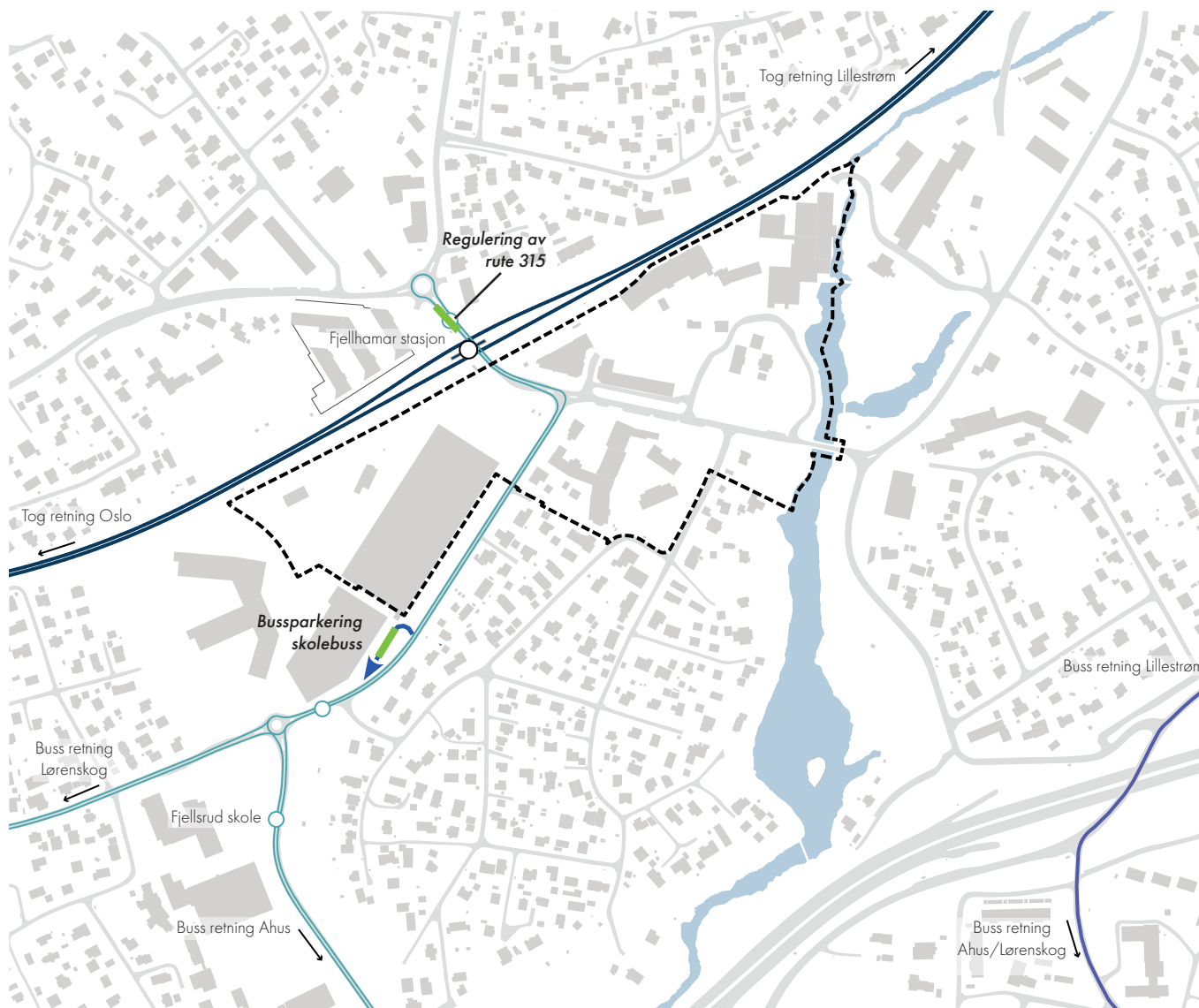
Buss

Busslinjen som betjener Fjellhamar er busslinje 315, som går fra Vallerudtoppen til Åhus, med en sløyfe inn via Fjellhamar stasjon. Busslinjen har avgang hvert 30. minutt, og regulering av linja, dvs. rutemessig "venting" iht. rutetid kan gjøres i busslokken ved Fjellhamar stasjon.

Øvrige busser

Busslinjer som linje 100, 110 m.fl. trafikkerer Strømsveien, i utkanten av kartutsnittet. Disse bussene mellom Oslo bussterminal og Lillestrøm/Kjeller via Ahus går hvert 7. minutt i rush i snitt. Skolebussar kan parkeres på av/påslipp foran flerbukshall/skole.

Kollektivdekning utdypes også i Norconsults trafikkrapport (52101993-TRA-RAP-01).



Illustrasjon 16: Oversikt over dagens busslinjer, toglinje L1, bussparkering og reguleringsplasser for buss, i tilknytning til planområdet. (Lala Tøyen, 2025)

6.3. BRANN OG REDNING

Brann og redning

Avstand til Lørenskog brannstasjon (ved Ahus) er ca. 1,0 km ved korteste vei via Kloppaveien/Marcus Thranes vei. Dette defineres som hovedadkomst for brann- og redning til planområdet. I tid utgjør det en kjøreavstand på ca 2 minutter.

Sekundær adkomst er via Strømsveien, Lørdagsrudveien, og inn via industriområdet øst for Fjellhamarelva i nord. Denne litt lengre veien benyttes ettersom dagens Fjellhamar bru har vektbegrensninger for større kjøretøy som brann-, mannskaps- og stigebiler. Tilsammen utgjør dette 1,8 km fra brannstasjonen og inn til Bruket/planområdet i nord, eller en kjøretid på ca. 4 minutter.



Illustrasjon 17: Planområdets sentrale beliggenhet er i umiddelbar nærhet til brannstasjonen ved Ahus, som gir kort utrykning.
(Google maps/Lala Tøyen, 2025)

6.4. RENOVASJON OG VARELEVERING

Renovasjon

Stasjonsgårdene har etablert delvis nedgravd renovasjonsløning (molok) og denne hentes/tømmes fra adkomstveien mellom kvartalene. Øvrig renovasjon innenfor planområdet er ikke spesifisert, og bruken av arealene på Buket og gamle Fjellhamar skole er i endring, men det er naturlig å tenke seg at disse benytter seg av avfallscontainere med fast henteintervall.

Varelevering

Varelevering til stasjonsgårdene skjer fra adkomstveien mellom kvartalene, og inn fra baksiden av disse.

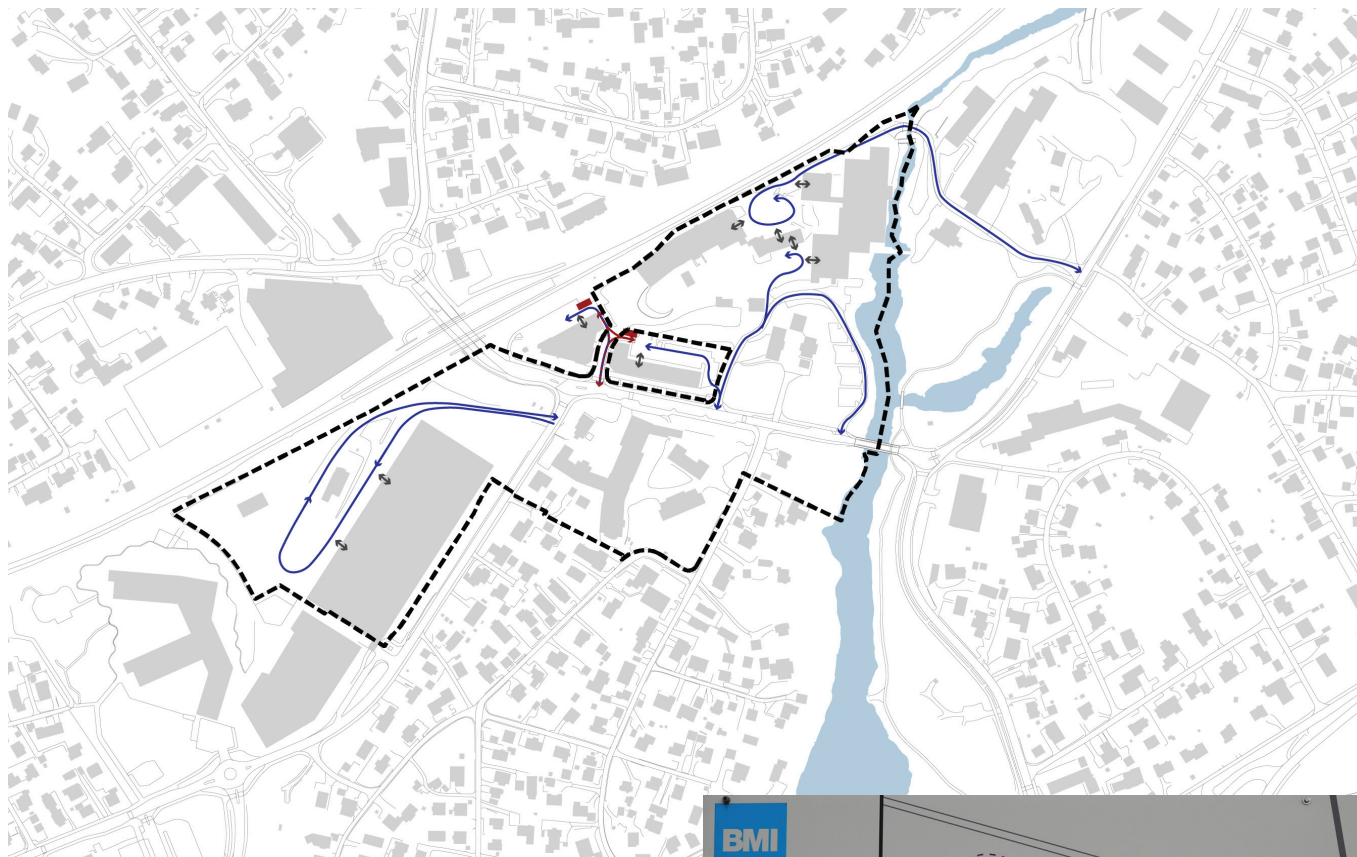
Buket har i dag en nivådelt tilkomst, der et øvre nivå betjenes via bru fra nord (og via industriområdet), og det nedre nivået + til Buktens administrasjon skjer fra private interngater, med inn/utkjøring fra Fjellhamarveien. Her er også bruken av arealene i endring.

Icopaltomta i vest betjenes via en større "sløyfe" inn på tomten.

Felles for både Icopal-hallene og Buket er at bruken av arealene er i endring, og endres stadig med ny og midlertidig bruk.

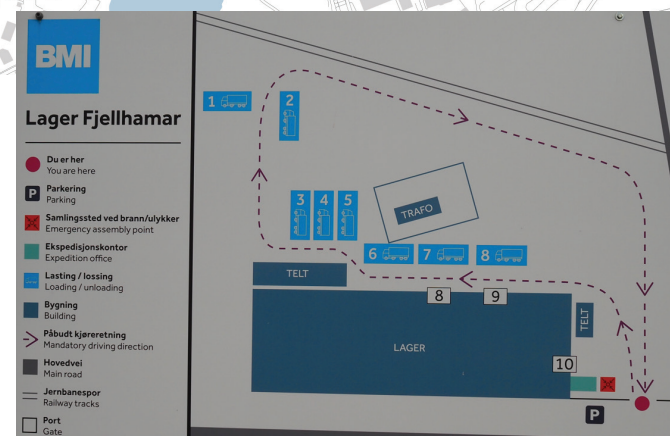


Illustrasjon 18: Dagens renovasjon tilknyttet stasjonsgårdene i Fjellhamarveien. (Foto: Lala Tøyen)



Illustrasjon 19 (over): Dagens system for varelevering (i blått) og renovasjon (i rødt), med vareleveringsporter (markert med piler) i eksisterende bygg innenfor planområdet. (Lala Tøyen, 2025)

Illustrasjon 20: Skilt ved innkjøring til BMI Icopal og lagerhallen vest i planområdet viser kjøremønster rundt trafo for varelevering og lasting/lossing. (Foto: Lala Tøyen, 2025)



6.5. TRAFIKKSIKKERHET

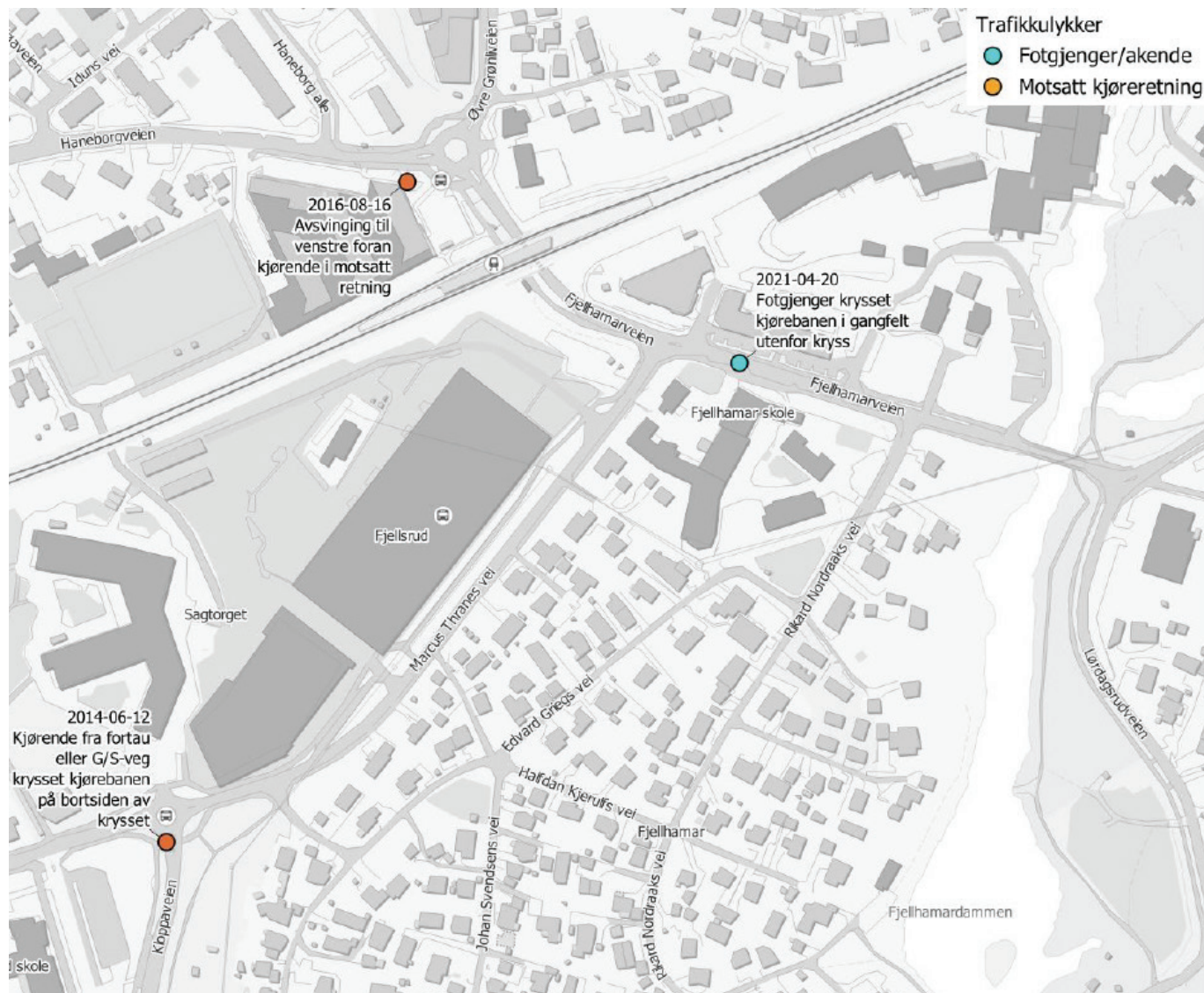
I dag er det få tilrettelagte krysningspunkter for gående og syklende sentralt i planområdet, og det bærer preg av å ha vært utformet til sin tidligere primære bruk industri. Tidligere Fjellhamar skole på sørsiden av Fjellhamarveien, og næringen med matbutikk på nordsiden, har hatt ett krysningspunkt omtrent midt mellom seg. Tidligere lå det også et gangfelt nærmere selve krysset med Marcus Thranes vei, dette ble fjernet en gang mellom 2013-2015. I den siste tiårsperioden har det vært enkelte registrerte ulykker i området, se vedlagte illustrasjon.

En oppstramming av Marcus Thranes vei, sør for dagens innkjøring til BMI Icopals lagerhall, er regulert, men ikke opparbeidet. Trafikksikkerhet utdypes i Norconsults trafikkrapport (52101993-TRA-RAP-01).

Illustrasjon 21: Tidligere kryssing, nå fjernet (Google maps street view, 2010)



Illustrasjon 22: Kryssinger er i dag begrenset til to over Fjellhamarveien, og det er et behov for flere, samt tilrettelegging i inn-/utkjøringer. (Google maps/Lola Tøyen, 2025)



Illustrasjon 23: Registrerte ulykker de siste ti årene, hentet fra nasjonal vegdatabank /vegkart.no

6.6. TRAFIKKFORHOLD OG PARKERING

Veikategorier

Innenfor planområdet er det fylkeskommunale samleveier, i Fjellhamarveien fra stasjonen og til Fjellhamar bru, og Marcus Thranes vei. Kommunale fordelingsgater er Rikard Nordraaks vei og stikkveiene på nordsiden av Fjellhamarveien. Forøvrig er det private interngater inn til Bruket og Fjellhamar hovedgård. Avkjørsler er i dag både fra fylkesvei og kommunal vei. Det kommunale og private veinettet er delvis oppstykket og noe uryddig i sin fordeling.

ÅDT

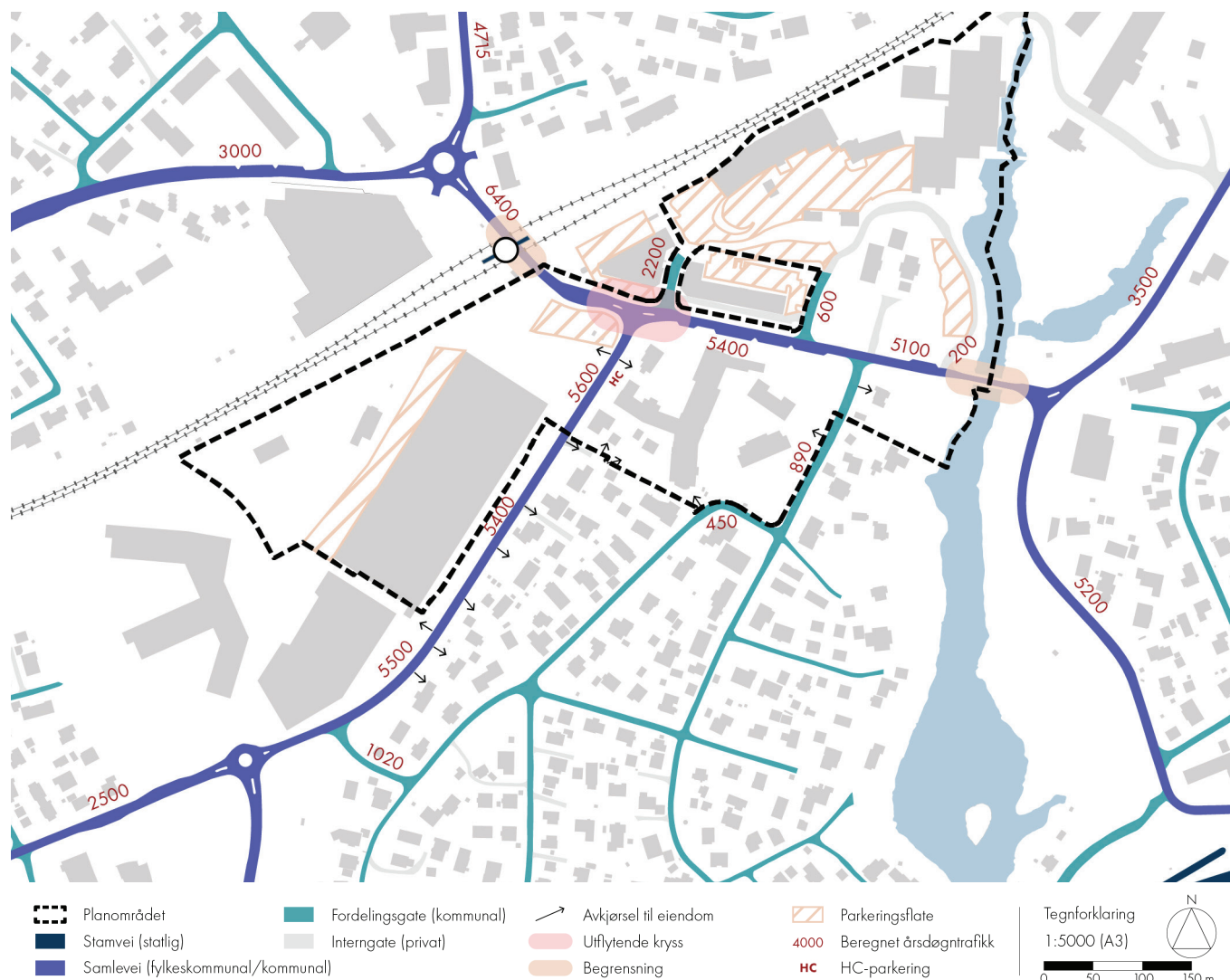
I dag er ÅDT-tallene for Fjellhamarveien på ca 5.400 forbi stasjonsgårdene, og noe høyere for Marcus Thranes gate, med 5.600. Tallene innenfor planområdet, med tilgrenende vegareal er hentet fra nye registreringer utført av Norconsult, og utregning og metode utdypes i Norconsults trafikkrapport (52101993-TRA-RAP-01). Her vises også mer detaljerte tall, inkl. avkjørsler. Øvrige tall er hentet fra nasjonal vegdatabank /vegkart.no.

Parkering

I dag er det store utflytende parkeringsareal innenfor planområdet, og spesielt i områdene tilknyttet tidligere industri på Icopaltomta vest i planområdet og inne på Bruket i nordøst. En større parkeringsplass HC på hjørnet ved krysset Fjellhamarveien/Marcus Thranes vei, i tillegg til parkeringsarealet foran stasjonsgårdene gjør at det fremstår som godt tilrettelagt for bil. Samtlige av disse parkeringsarealene er privat regulert.

Langs Fjellhamarveien er det 17 offentlige, langsgående parkeringsplasser skiltet parkering forbudt i tidsrommet 08-17. Plassene brukes antakelig ved henting/bringning i barnehage.

I dag finner vi én definert HC-plass i tilknytning til hovedvegnettet i planområdet, anlagt med etableringen av midlertidig barnehage i gamle Fjellhamar skole. Plassen ligger ikke som offentlig gateparkering, men er privatrettslig håndhevet, på innsiden av fortausarealet (se illustrasjon 24 for plassering).



Illustrasjon 24 Trafikkforhold og parkering i dagens planområde, hentet fra Stedsanalyse for Fjellhamar (Lala Tøyen, 2025)

Næring

Sentralt i planområdet finner vi stasjonsgårdene, som på tross av å ikke være inkludert i selve områdeavgrensningen, er i umiddelbar tilknytning til planområdet med adkomst fra Fjellhamarveien. Her finner vi dagligvarebutikk i det vestre bygget, og hundesalong, dyrebutikk, trafikkskole, hudklinikk, frisør, yoga, bruktbutikk og bistro i det østre. Avkjørsler og varelevering til både denne næringen og øvrig virksomhet beskrives nærmere i kap. 6.4 *Renovasjon og varelevering*.

Lager

Både lagerhallene ved Bruket og den store Icopalhallen vest i planområdet har ulike lagerformål i dag. Her er derimot bruken i stadig endring, og bla. vestlige deler av Icopalhallene brukes av videregående skoler til yrkesfagopplæring som diverse byggeprosjekter innendørs. Her finner vi også Padelbaner.

Midlertidig bruk

Gamle Fjellhamar skole er delvis tatt i bruk som barnehage, og uterommet er midlertidig tilpasset til dette.

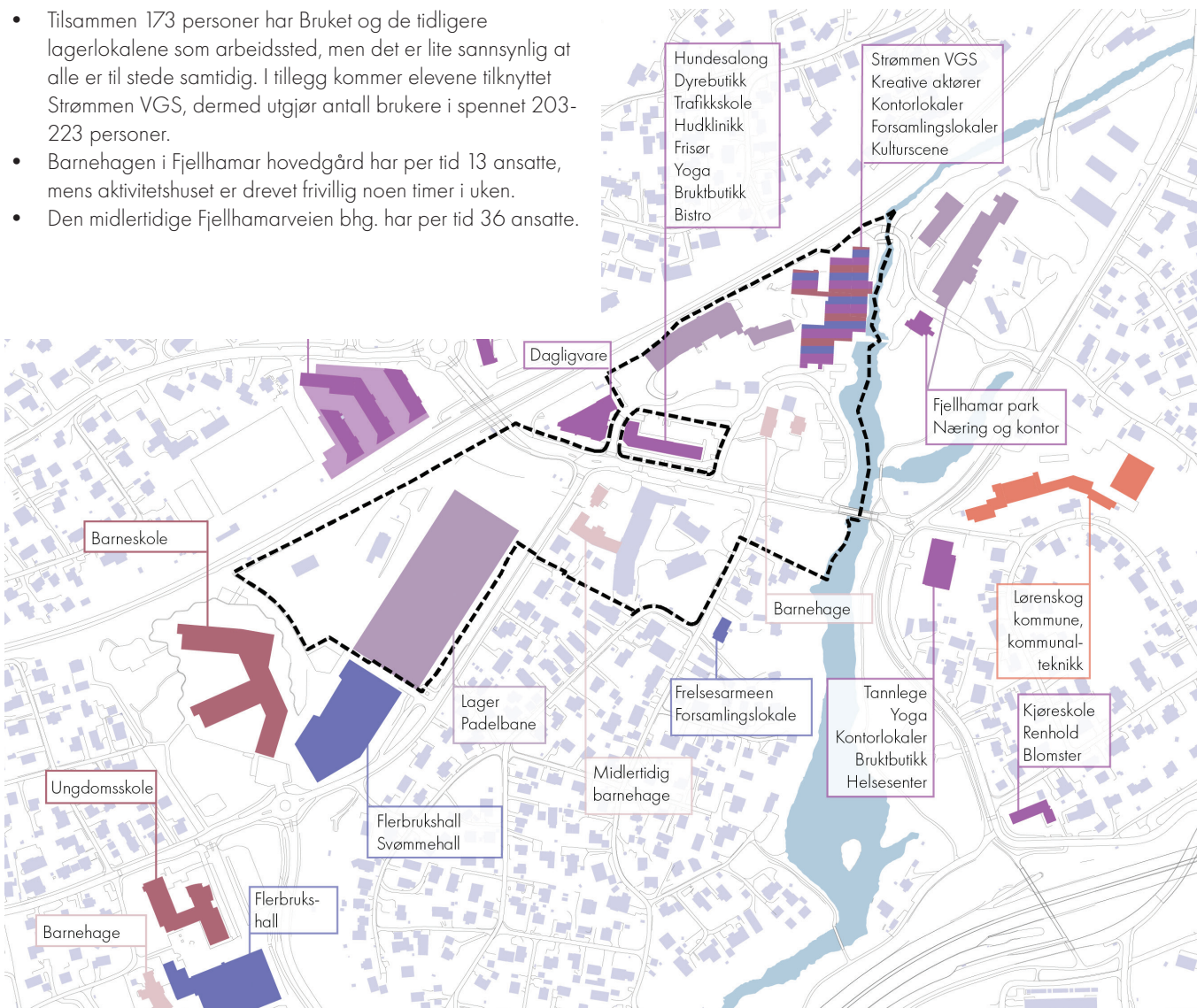
Kombinert bruk

På Bruket er transformasjonen av bygningsmassen i gang, og vi finner i dag en kombinasjon av kulturscene, forsamlingslokale, kontorlokaler, kreative aktører og arealer som brukes av Strømmen VGS. På Fjellhamar hovedgård er det kombinert barnehage og forsamlingslokaler.

Antall ansatte

Innenfor planområdet er det 222 arbeidsplasser i dag, fordelt på Bruket, de tidligere lagerhallene og to barnehager.

- Blant leietakerne på Bruket finner vi AHUS, sykehuspartner, ulike kreative bedrifter, Strømmen VGS (med 30-50 elever), Østlandske rengjøring, med fl.



Illustrasjon 25: Funksjoner og bruk i dagens planområde, utsnitt hentet fra Stedsanalyse for Fjellhamar (Lala Tøyen, 2025)

7. FREMTIDIG SITUASJON

7.1. TILBUD FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Planområdet vil med ny bebyggelse og nye tverrforbindelser lage nye og sikre gang- og sykkelakser gjennom områder som til nå har vært avsperrert og oppdelt.

Hovedferdselsårene for gående og syklende gjennom planområdet vil fortsatt være Fjellhamarveien og Marcus Thranes vei, men kompletteres av en ny, indre tverrforbindelse fra Fjellhamar sentrum til ny skole og Fjellhamar, kalt Icopalaksen. I sentrum og ved togstasjonen, skal krysset strammes inn, og det skal etableres mer utadrettet næring i førsteetasjene i ny bebyggelse. Fra Fjellhamarveien til Bruket etableres Kulturaksen, der tidligere parkeringsplass langs elva transformeres til ny park, og tidligere industrilokaler transformeres til kulturbærende funksjoner.

Med et nytt og finmasket nettverk for gående og syklende, vil planområdet være bedre koblet på skolen og Fjellhamar arena i sør, og de omkringliggende småhusområdene mot øst. Kulturaksen, med ny park og nye boliger, vil også gjøre nordre og østre del av planområdet mer tilgjengelig, finmasket og påkoblet stasjonen. Kryssing under jernbanen vil skje i eksisterende underganger (ved stasjonen i Fjellhamarveien og ved nye Fjellhamar skole).

Fylkeskommunen har satt av midler til planlegging av ny bru over Fjellhamarelva i Fjellhamarveien, men planlegging og prosjektering av denne brua inngår ikke i områdereguleringen. Vegformål utvides derimot frem til en mulig ny brukonstruksjon, slik at ny bru kan tilpasses øvrig oppgradering av Fjellhamarveien.

Skolevei og hjertesone

Nye Fjellhamar skole er definert som skole med hjertesone, med begrenset kjøring. Med nye Fjellhamar skole og Fjellsrud ungdomsskole i sør, legger nye Icopalaksen til rette for ny indre skolevei for de som bosettes innenfor planområdet fra torget ved Fjellhamarveien, men også nye boliger i felt øst og skoletomta, samt eksisterende boliger på nordsiden av jernbanen kan koble seg på denne gangforbindelsen.



Illustrasjon 26: Hovedgrep for planområdet (hentet fra "Fjellhamar på 1-2-3", Lala Tøyen 2025)

7.1. TILBUD FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Målpunkt og møteplasser

Med planforslaget skapes både flere målpunkter og møteplasser i planområdet, som lokaliseres sentralt på Fjellhamar. I Fjellhamarveiens møte med Marcus Thranes vei, etableres et sentralt torg. Her vil også førsteetasjene i utviklingen inneholde næring, som både kan gi private og offentlige møteplasser, og som sammen med eksisterende stasjonsgårder danner et byrom. Nye funksjoner etableres i Portvakta til Bruket, den gamle skolebygningen, og i selve Bruket. I tillegg beholdes viktige møteplasser som Fjellhamar hovedgård og flaggfjellet, og deres lokalfunksjon, som i dag.

Snarveier, primære og sekundære forbindelser

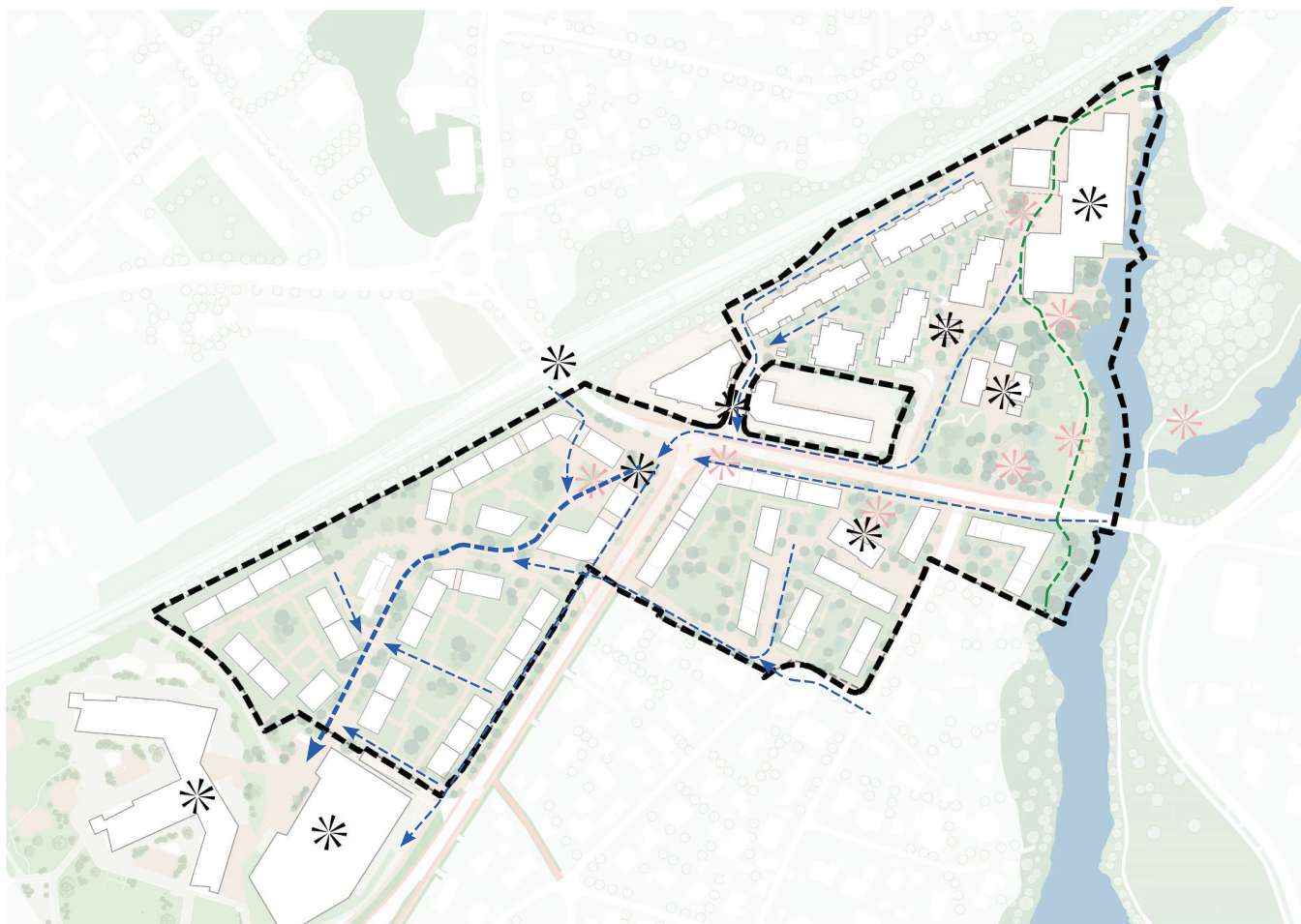
Inndelingen av de tidligere store utflytende og inngjerdete tomtene i mindre kvartaler, med smett og snarveier gjennom gårdsrom, og internveier som Icopalaksen og kulturaksen, gir nye snarveier. I tillegg til skolevei gjennom planområdet vil mange i boligområdene omkring få raskeste vei til Fjellhamar stasjon gjennom disse aksene.

Pilgrimsruta

Pilgrimsruta/ nasjonal sykkelrute nr. 7, vil med ny opparbeidelse av Fjellhamarveien fra stasjonen til Fjellhamar bru få bedre forhold for syklistene, med oversiktlige, innsnevrede kryss, som også gjør forholdene bedre for fotturistene langs ruta. Akershus fylkeskommune planlegger samtidig å se på sykkeltilretteleggingen videre over brua og mot Strømmen og Ahus, slik at alle disse strekningene vil ses i sammenheng.

Turvei

Transformasjonen av parkeringsarealet langs Fjellhamarelvas vestside til friområde/park muliggjør etablering av turvei fra brua, til og gjennom Bruket, og videre nordover langs elva mot Strømmen. Etablering av flere møteplasser vil komplettere turveien også på østsiden av elva. Planen muliggjør også en videre etablering av turvei langs elva, sør for Fjellhamar bru.



Illustrasjon 27: Skolevei (markert i blått) til nye Fjellhamar skole. Flere nye målpunkt (sort) og møteplasser (rød) gjør planområdet finmasket for gang- og sykkelstrømmer. Transformasjon av parkeringsareal til ny turvei (markert i grønt) langs Fjellhamarelva kompletterer turveien langs østsiden. (SO-LA/Lala Tøyen, 2025)

7.1. TILBUD FOR GÅENDE OG SYKLENDE

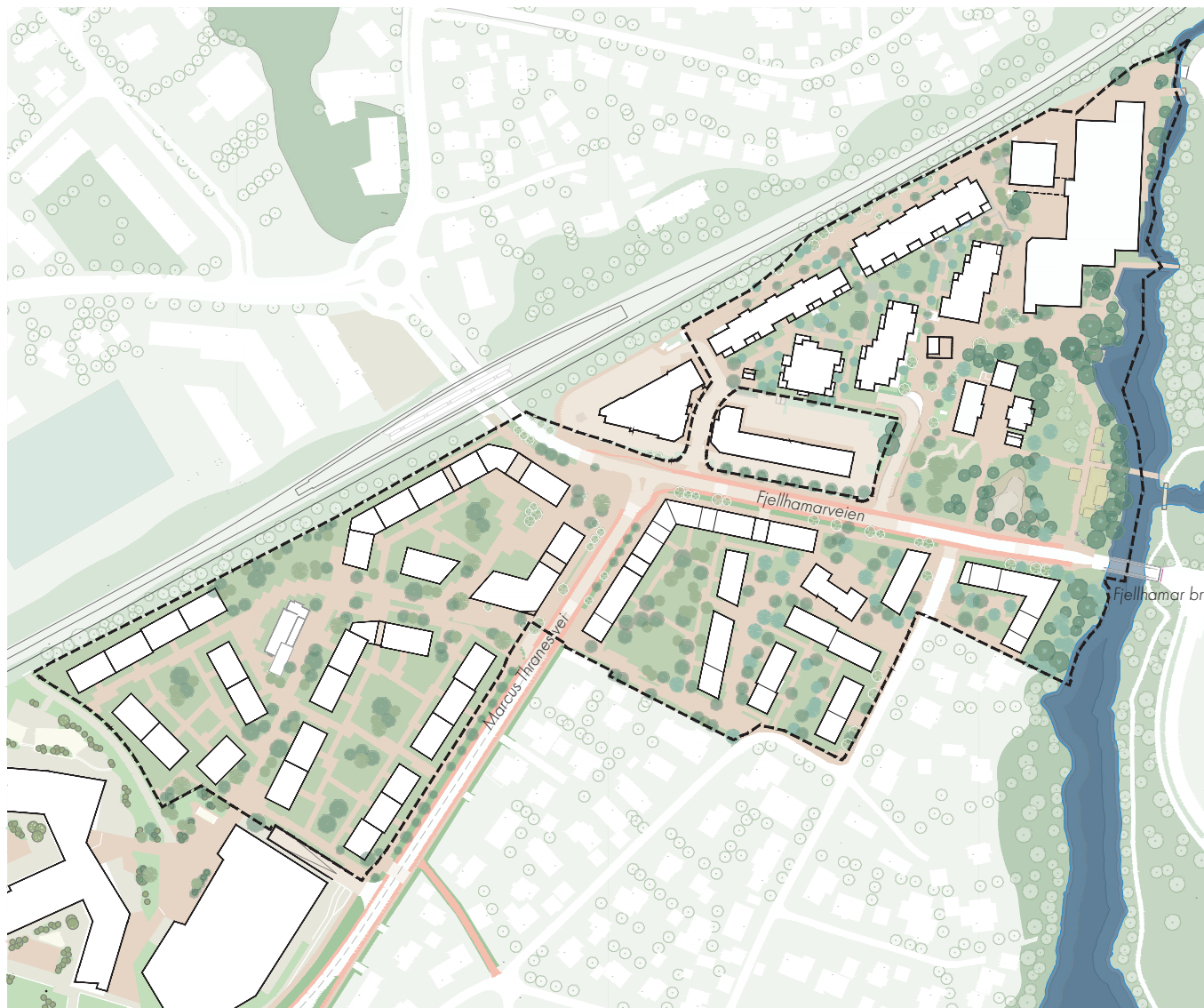
Fortau og gang- og sykkelvei

Med planforslaget vil de sentrale hovedaksene Marcus Thranes vei og Fjellhamarveien i større grad enn før opparbeides som gater, med smalere kjørebane, bredere fortau, gatetrær og eget anlegg for syklister. Innsnevret kryss (lavere radier) og private avkjøringer over gjennomgående fortau er planlagt, som også styrker de myke trafikantenes rolle på Fjellhamar.

For tilkobling til gang- og sykkelvei utenfor planområdet, må systemskifte mellom gang- og sykkelvei (i kulvert under Fjellhamar stasjon), og over til tosidig sykkelfelt skje ved nytt torg. Systemet kobler seg på samme bredde som det regulerte tverrsnittet i Marcus Thranes vei, og vil dermed harmonere med dette, og andre fremtidige tilrettelegginger langs akse sørvestover.

Planforslaget tar ikke med seg ny bru over Fjellhamarelva, men regulerer gatebredde, sykkelfelt og fortau til et evt. nytt og bredere bruk, slik at dette skal kunne realiseres enkelt i fremtiden. Ny bru er prioritert av fylkeskommunen i "Plan for mobilitet - Lørenskog kommune" og ligger inne i planleggingsporteføljen i fylkeskommunes "Handlingsprogram for samferdsel 2025-2028". Dette gjelder både bru og høystandard sykkelvei mellom Ahus - Fjellhamar - Strømmen.

Dagens reisemiddelfordeling, tall fra reisevaneundersøkelse 2018/19, og en forventet endring for de ulike planalternativene utdypes i Norconsults trafikkrapport (52101993-TRA-RAP-01).



Illustrasjon 28: Ny veigeometri, strammere kryss, bredere fortau, og eget sykkelfelt gjør planområdet til et bedre sted å bevege seg som fotgjenger og syklist. (Illustrasjonsplan, SO-LA 2025)

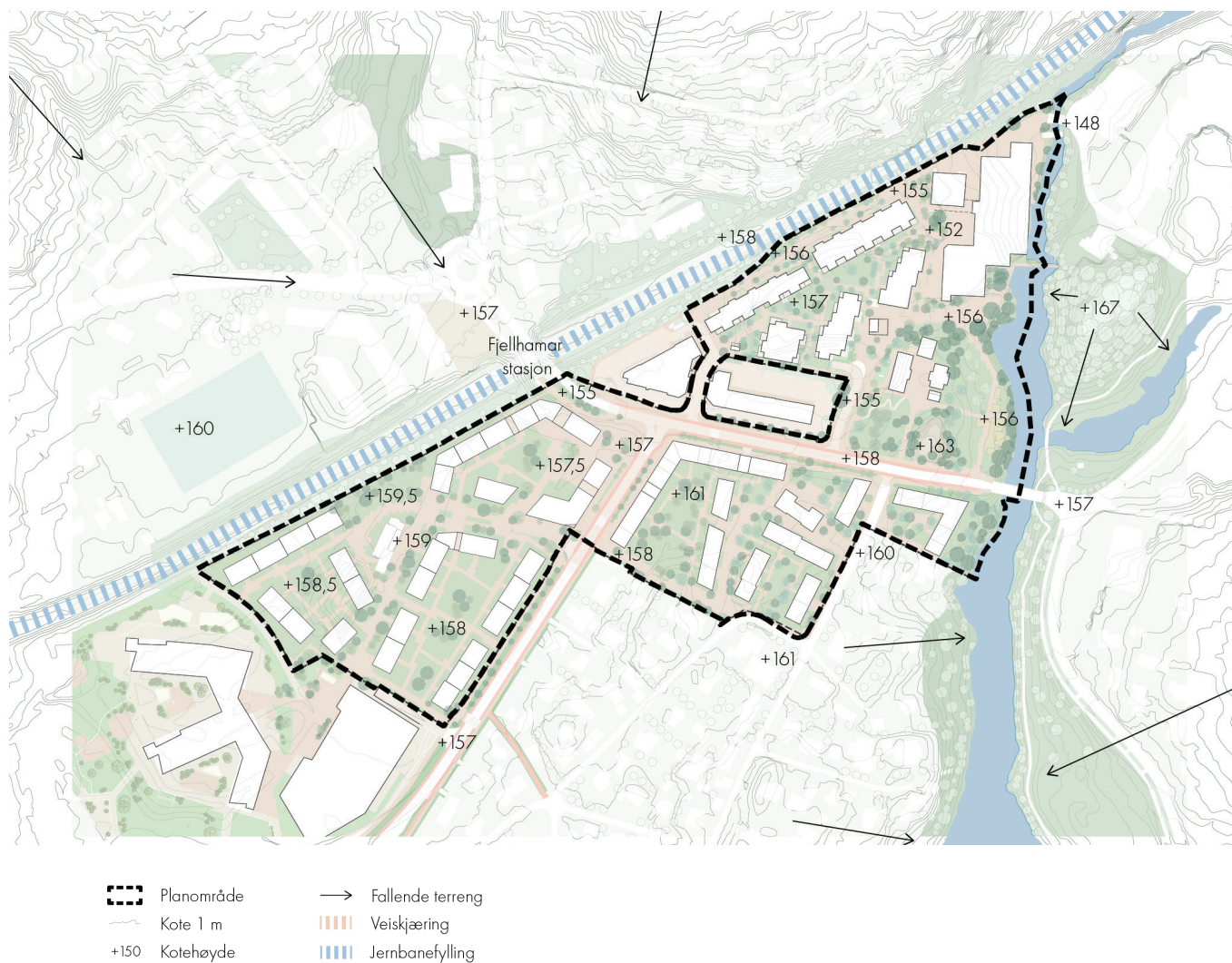
7.1. TILBUD FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Terrengform, landskap og høyder

Planforslagets nye kotehøyder må harmonere med eksisterende bygg og funksjoner som beholdes, og både på Bruket, ved Fjellhamar gård, gamle Fjellhamar skole og trafoen må terrenget forbli som i dag. Største terrengendringer kan foretas nede i "terrengskålen" mellom byggene som bevarer på Bruket og Jernbanevollen/opp mot Fjellhamarveien. Planområdet forblir med liten/slak stigning, og de eksisterende sprangene internt på Bruket og langs elva forsøkes tilpasset inn mot ny bebyggelse.

Universell utforming

Med planforslaget blir det små endringer i terrenget, som tilpasses mot ny bebyggelse. Dette vil igjen muliggjøre snarveier som må sikres med trinnfri adkomst, og med universell tilrettelegging. En utvikling av Fjellhamar vil åpne opp området og bidra til tilgjengeliggjøring av areal som i dag har vært avsperrert og lite inviterende.



Illustrasjon 29: Utvikling av området tilgjengeliggjør området for flere. Offentlige forbindelser og møteplasser gis universell utforming. (Illustrasjonsplan (bearbeidet), SO-LA/Lala Tøyen 2025)

7.2. KOLLEKTIVDEKNING

Togstasjon

Nye internveier gjennom planområdet gir nye forbindelser og snarveier til Fjellhamar stasjon. I felt vest planlegges det ny snarvei med trapp gjennom portrom i bebyggelsen for lettere tilgang til stasjonen for kollektivreisende fra sør/sørvest. I tillegg vil det være universell tilgjengelig forbindelse om sentrumstorget. Den bymessige opparbeidelsen av Fjellhamarveien og møtet med Marcus Thranes vei, gjør også at stasjonen med sin beliggenhet vil styrkes. Lengst sør og øst i planområdet vil avstand til stasjonen være ca. 400 meter, med under 5 minutter å gå.

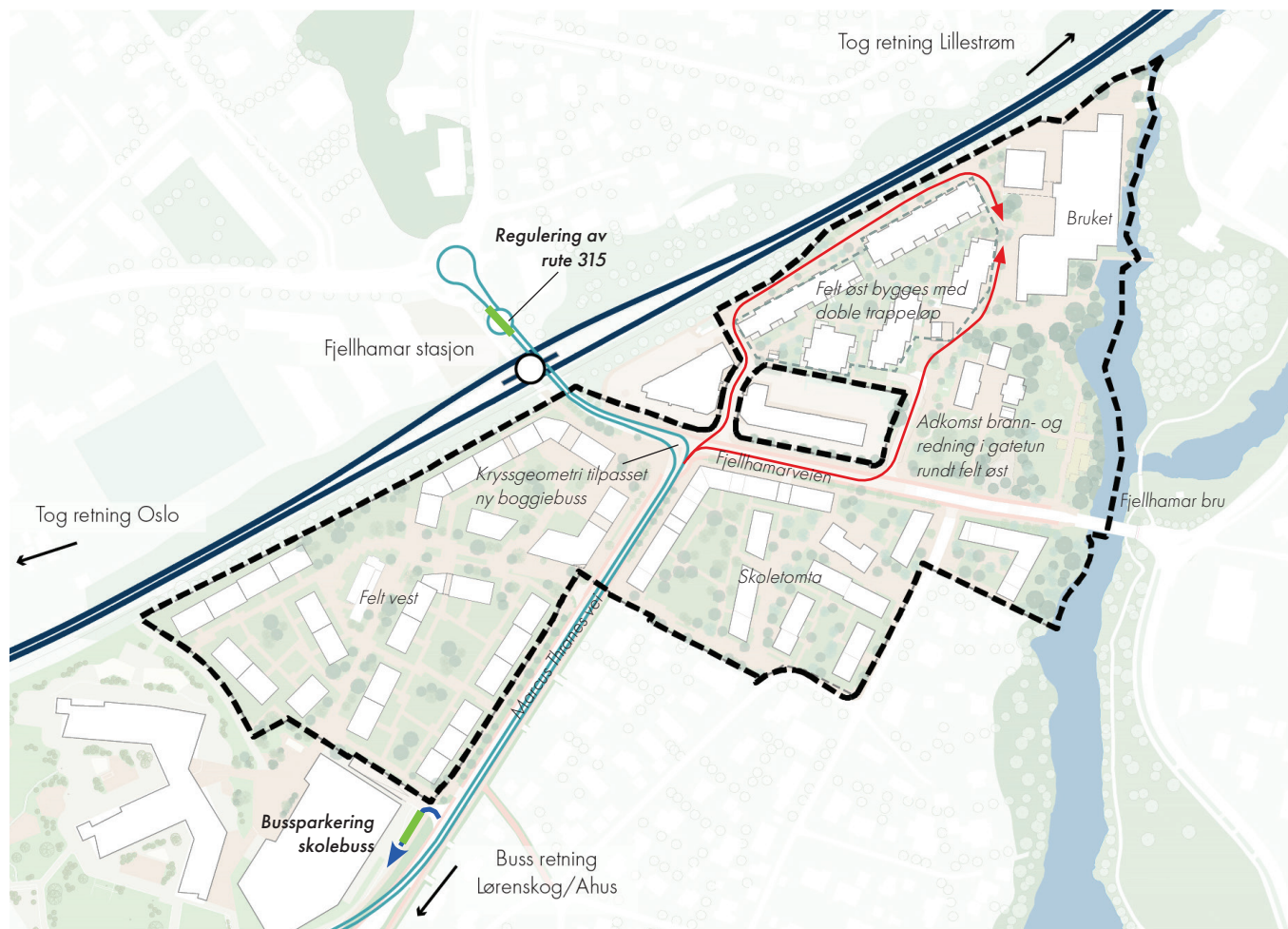
Busslinjer

Dersom busslinje 315 beholder dagens linjeføring og stoppmønster gjennom planområdet, vil avstand til holdeplass fra de nye boligområdene i felt øst og skoletomta i planområdet, få maks 400 meter/5 minutter å gå til buss. Nye boliger på felt vest vil kunne velge mellom holdeplassen i Marcus Thranes vei/Fjellsrud og holdeplassen ved stasjonen. Veigeometrien i nytt kryss Fjellhamarveien/Marcus Thranes vei tilpasses nye boggiebusser, slik at disse kan tas i bruk på linja i fremtiden.

7.3. BRANN OG REDNING

Adkomst brann og oppstillingsplasser

Avstand til planområdet fra brannstasjon er gjort rede for i "6.3 Brann og redning". Ved bygging av ny bru over Fjellhamarelva vil denne kunne tilpasses tilkomst for nødeter og således bedre fremtidig situasjon. For felt øst er utbyggingen planlagt med doble trappeløp. Adkomst for mannskapsbiler er via omkringliggende gatetun/internveier. Øvrig plassering av brannoppstillingsplasser og adkomst nødeter er enda ikke nøyaktig fastsatt, og avhenger av antall trappeløp og antall boenheter internt i hvert delområde.



Illustrasjon 31: Ny illustrasjonsplan vist med dagens busslinjer, toglinje L1, bussparkering og reguleringsplasser for buss. Adkomst for brann- og redning i gatetun vist i rødt. (Illustrasjonsplan (bearbeidet), SO-LA/Lala Tøyen 2025)

7.4. RENOVASJON OG VARELEVERING

Renovasjon

Gjennom etablering av nye avkjørsler i planforslaget, muliggjøres en samlokalisering av renovasjon for hvert felt.

- I felt vest vil de nedgravde avfallscontainerne plasseres i noen felles punkter langs en kjørbær internvei, og alle kan betjenes i en sammenhengende gjennomkjøring av en renovasjonsbil.
- På skoletomta vil de nedgravde avfallscontainerne plasseres ved Rikard Nordraaks vei, og langs en ny intern gate langs feltet i sør, mellom Marcus Thranes vei og Edvard Griegs vei. Denne skal kunne betjenes kun en retning.
- I felt øst samlokaliseres all renovasjon sør i feltet, ved et adkomsttorg (ved portvakta), samt mot stasjonsgårdene.

For mer detaljert utforming, se renovasjonsteknisk plan (SO-LA) for hhv. feltene øst og vest/skoletomta.

Varelevering

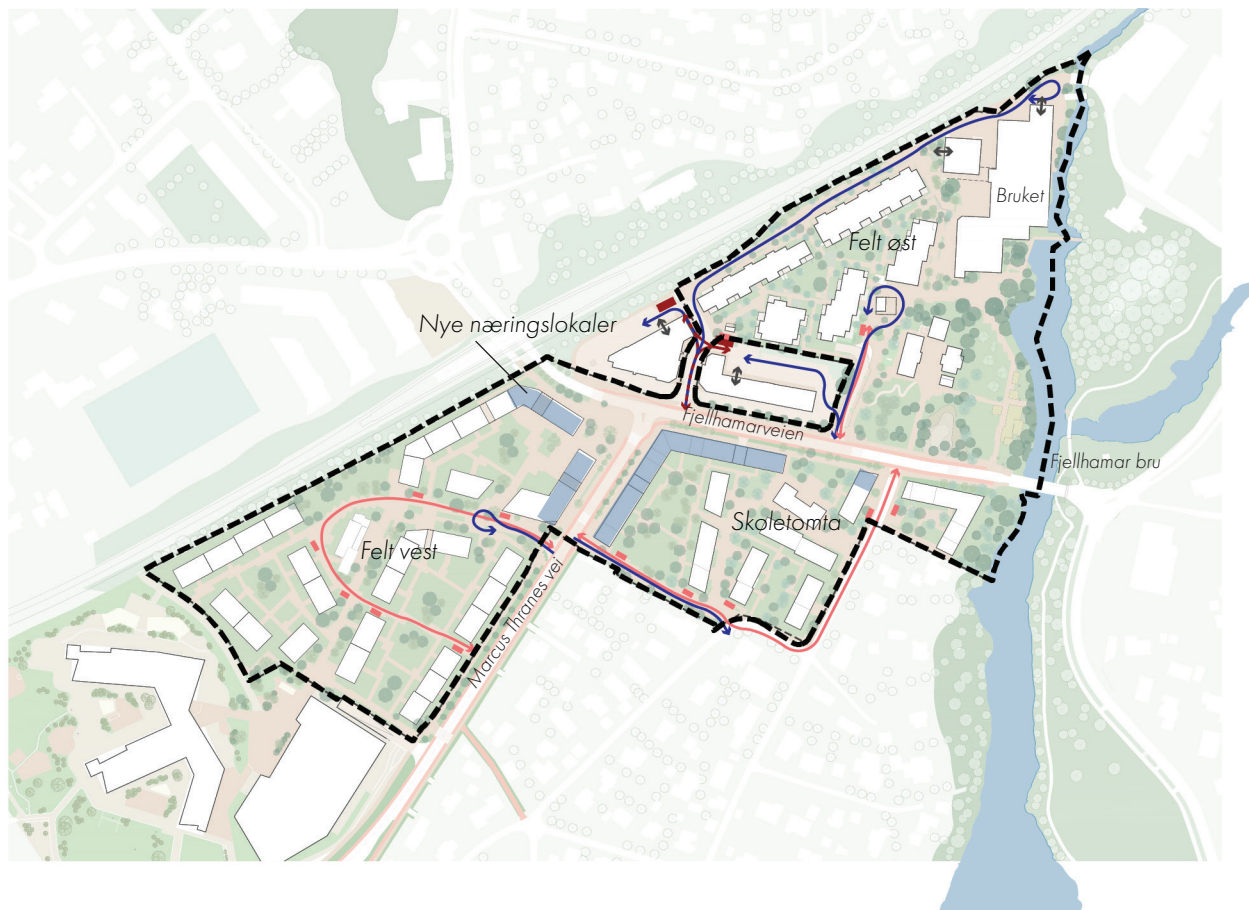
Hoveddelen av varelevering til de varierte funksjonene ved Bruket vil skje via adkomstveien mellom Fjellhamarveien 56 og 58, til en privat sambruksgate/gatetun langs jernbanen i nord. Her sikres adkomst til eksisterende porter og bygg. Mindre varelevering til kontorlokaler i administrasjonsbygget kan skje i forkant av bygget/ved Portvakta. Hjemmelevering kan foregå fra sambruksarealer.

De eksisterende sentrumsgårdene vil beholde sine adkomster til nedgravd renovasjonsløsning (molok) og varelevering, som i dag.

Nye næringslokaler foreslås etablert i førsteetasjene konsentrert rundt nytt torg og krysset mellom Marcus Thranes vei og Fjellhamarveien.

- I felt vest vil næringslokalene få varelevering via kjørbær internvei og gårdsrom, med innkjøring fra Marcus Thranes vei.
- På skoletomta vil næringslokalene få varelevering via gårdsrommet og intern gate langs feltet i sør, mellom Marcus Thranes vei og Edvard Griegs vei, samt Rikard Nordraaks vei.

Varelevering til planforslagets delfelt for øvrig gjennomgås i detalj i Norconsults trafikkrapport (52101993-TRA-RAP-01).



Illustrasjon 32 Ny illustrasjonsplan vist med eksisterende (mørkerød) og ny (lyserød) renovasjon, samt varelevering (blå).
Nye næringslokaler i planforslaget markert med blågrått. (Illustrasjonsplan (bearbeidet), SO-LA/Lala Tøyen 2025)

7.5. TRAFIKKSIKKERHET

Med planforslaget er målet at veisystemet (kommunalt og fylkeskommunalt) transformeres fra trafikert vei til gatemessig utforming.

Dagens utflytende kryss mellom Marcus Thranes vei og Fjellhamarveien snevres inn. Det etableres et kort høyresvingfelt i Marcus Thranes vei. Krysset vil få enkelte arealer som skal være overkjørbare, for at man kan bruke boggibusser på busslinjene her i fremtiden, og disse trenger større areal til sitt overheng. Dette påvirker også gangfeltenes plassering rundt krysset.

Antall gangfelt går opp, i Fjellhamarveien fra 2 til 4, for å sikre en kontrollert, men bedre flyt på tvers av gaten. Fortauene blir gjennomgående, med private avkjørsler der bilister må kjøre opp på nivå med fortauet for å kjøre inn/ut, f.eks. ved Fjellhamar hovedgård.

Sikt skal opprettholdes og bredde på fortau og sykkelfelt skal følge Statens Vegvesen sine håndbøker (fylkesveier) og Lørenskogs kommunes normaler (kommunale veier).

7.6. UTFORMING AV VEI OG KJØREAREAL

Planforslaget foreslår en kjørebanebredde på 3,25, altså tilsammen 6,5 m bred kjørbane, i samleveiene Fjellhamarveien og Marcus Thranes gate (fylkeskommunale). En slik kjørebanebredde er minimumsbredde når det samtidig skal gå buss i gaten, og iht. gatenormalen. I tillegg til innstrammet kjørbane gjøres veiene bymessige, gjennom en tydelig oppdeling av kjørbane, sykkelfelt, enkelte grøntrabatter og gatetrær, brede fortau og møbleringssoner, samt et sentralt torg ved krysset. De kommunale fordelingsgatene Rikard Nordraaks vei og Edvard Greigs vei forblir som i dag, men planforslaget tilpasser seg regulert veibredde og fortau som ikke er opparbeidet helt iht. regulering enkelte steder.



Illustrasjon 33: Ny veigeometri, strammere kryss, bredere fortau, og opphøyd sykkelfelt gjør planområdet til et bedre sted å bevege seg som fotgjenger og syklist. Markert i rødt er nye gangfelt, i blått justerte gangfelt. (Illustrasjonsplan, SO-LA 2025)

ÅDT OG GENERERT TRAFIKK

Nye ÅDT-tall, andel tungtransport og beskrivelse av svingbevegelser i kryss for de ulike planalternativene utdypes i detalj i Norconsults trafikkrapport (52101993-TRA-RAP-01) og i notatet "Estimering av ÅDT" (52101993-TRA-NOT-01)

PARKERINGSDEKNING

I kommuneplan for Lørenskog skisseres det en parkeringsdekning med minimums- og maksimumsdekning. Innenfor blokkbebyggelse spesifikt, skal det etableres

- min. 0,8 P-plasser pr. boenhet
- maks 1,5 P-plasser pr. boenhet
- Den "øvre del av normen skal brukes i områder med lav kollektivdekning", dvs. lavere maksnorm kan argumenteres for og vil kunne være å foretrekke iht. kommuneplanen.
- 2,2 sykkel-parkeringsplasser pr. boenhet

Planforslaget avviker noe fra dette og foreslår maks 0,8 P-plasser for 1-2-romsleiligheter og maks. 1,2 P-plasser for 3-romsleiligheter eller større. En parkeringsdekning med kun maksimumskrav støtter oppunder nasjonale mål om å:

- redusere klimagassutslipp fra bilbruk og fra bygging av P-kjeller
- bidrar til bedre lokal luftkvalitet, mindre støy og mindre kø
- gir bedre arealutnyttelse og fortetting ved kollektivknutepunkt
- bidrar til å redusere personbiltrafikk, gir således insentiv til å velge kollektiv, sykkel eller gange (iht. nullvekstmålet)
- gir bedre økonomisk gjennomførbarehet i prosjektet som igjen muliggjør andre kvaliteter og/eller reduserer boligkostnaden
- øker attraktiviteten for gående og syklende, gir bedre bokvalitet og støtter barnevennlige- og aldersvennlige bymiljøer

Med planforslaget foreslås det at ny parkering skal etableres i kjeller. Dette gjøres på følgende måte:

- Felt vest (søndre del) gjennom en påkobling av

nedkjøringsrampen bygget for Fjellhamar arena og nye Fjellhamar skole

- Felt vest (nordre del) gjennom ny innkjøring til P-kjeller ca. midt på planområdet, fra Marcus Thrane's gate
- Felt øst får innkjøring til P-kjeller via et adkomsttorg ved Portvakta
- Skoletomta får innkjøring til P-kjeller fra selve Fjellhamarveien.
- Elvetomta får innkjøring til P-kjeller fra Rikard Nordraaks vei.

Parkering utdypes for de ulike planalternativene i Norconsults trafikkrapport (52101993-TRA-RAP-01).

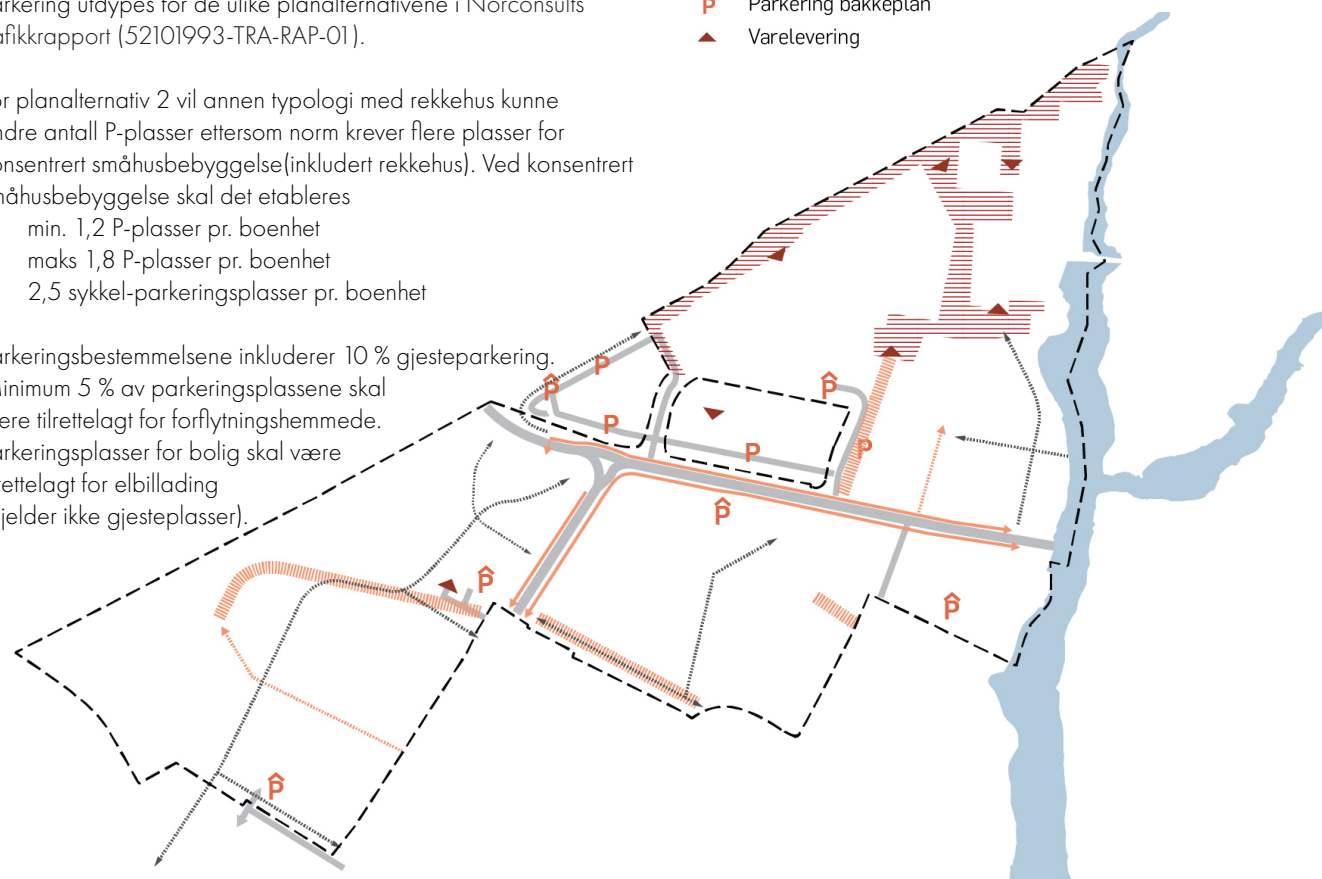
For planalternativ 2 vil annen typologi med rekkehus kunne endre antall P-plasser ettersom norm krever flere plasser for konsentrert småhusbebyggelse (inkludert rekkehus). Ved konsentrert småhusbebyggelse skal det etableres

- min. 1,2 P-plasser pr. boenhet
- maks 1,8 P-plasser pr. boenhet
- 2,5 sykkel-parkeringsplasser pr. boenhet

Parkeringsbestemmelsene inkluderer 10 % gjesteparkering. Minimum 5 % av parkeringsplassene skal være tilrettelagt for forflytningshemmede. Parkeringsplasser for bolig skal være tilrettelagt for elbillading (gjelder ikke gjesteplasser).

Tegnforklaring

- Planområde
- Kjørevei
- Sykkelvei
- Viktige forbindelser
- Sambruksareal
- Torg/gangveier med kjøring
- Parkering i kjeller
- Parkering bakkeplan
- Varelevering



Illustrasjon 33: Trafikkforhold og parkering i fremtidig planområde (SO-LA 2025)

Ny og eksisterende handel/næring

Sentralt i planområdet finner vi ny næring i lokalene omkransende nytt torg, og i det nye kvartalet på skoletomta ut mot selve krysset. De eksisterende stasjonsgårdene er fortsatt i umiddelbar tilknytning til planområdet, og til sammen utgjør denne næringen fremtidige Fjellhamar sentrum, sør for toglinjen. Totalt legges det opp til ca. 4.700 m² sentrumsformål som ikke er bolig på vest og skoletomta, hovedsaklig på bakkeplan. Krav om detaljregulering kan endre både sammensetningen av formål og utforming av løsninger for adkomst og varelevering før utvikling. Med utgangspunkt i beregnet antall arbeidsplasser fastsatt i rundskriv H-2/16 fra KMD, vil det med definerte 23 m² pr. arbeidsplass, kunne utgjøre 204 mulige nye arbeidsplasser. Rundskrivet tar utgangspunkt i kontorarbeidsplasser, så dette tallet er antakelig alt for høyt dersom dette utgjør næring i all hovedsak, og på bakkeplan.

Ny bruk av gamle Fjellhamar skole

Med store arealer transformert til primært boliger, vil den eldste skolebygningen på gamle Fjellhamar skole kunne få ny bruk. Planforslaget viderefører undervisningsformålet også i fremtiden.

Fjellhamar gård og offentlige funksjoner

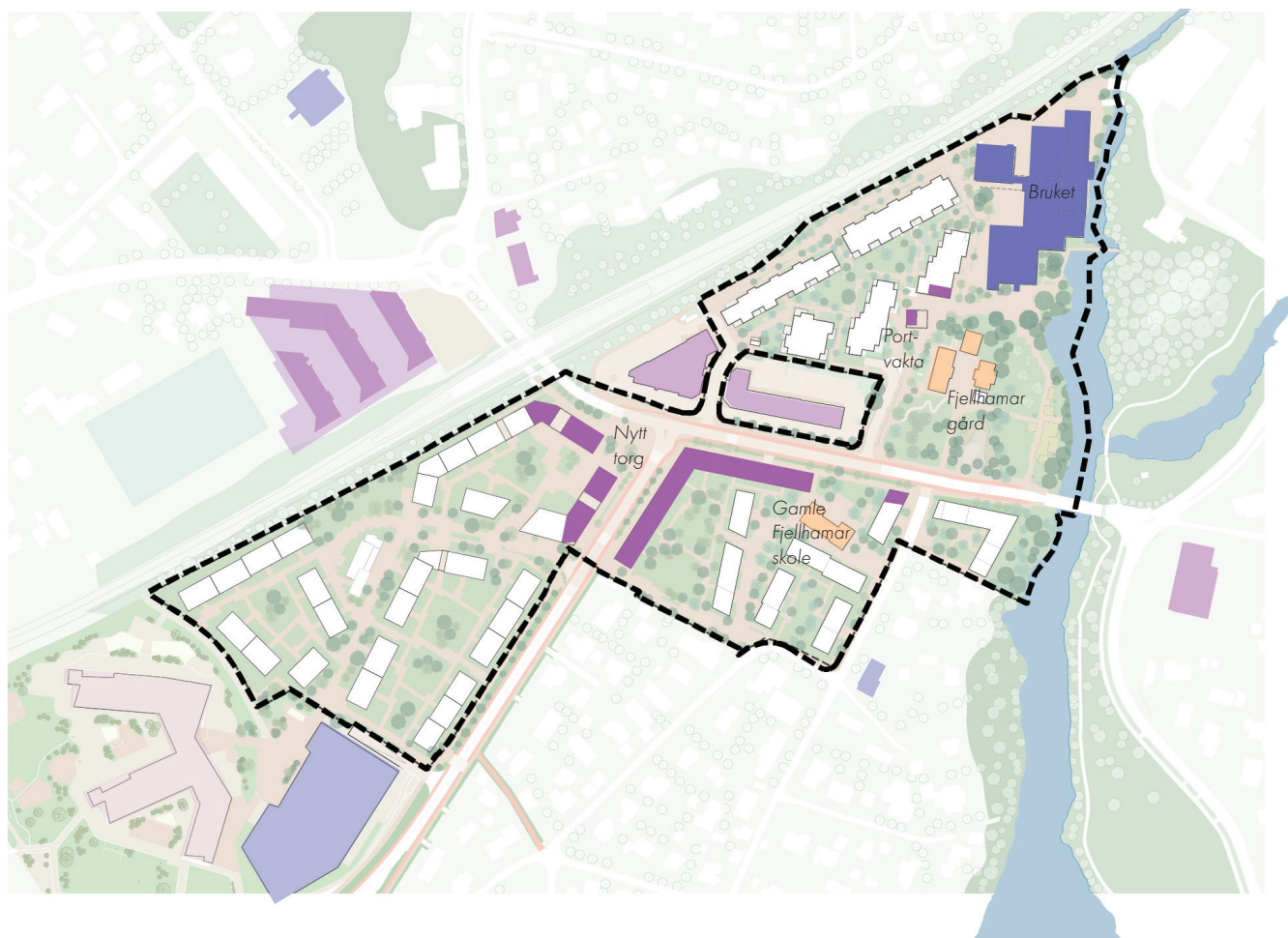
Tunet og bygningene på Fjellhamar gård vil fortsette ha offentlige funksjoner. I dag er det barnehage og aktivitetshus her, det er planlagt også i fortsettelsen. Barnehagen har per tid 13 ansatte fordelt på 3 avdelinger, mens aktivitetshuset er drevet av frivilligheten noen timer i uken.

Bruket

En stadig mer sammenvevd og fleksibel kultur-hub utgjør Bruket i fremtiden. I tillegg til kulturscene, forsamlingslokale, kontorlokaler og lokaler til undervisning, vil Bruket, Portvakta og andre mindre, utadrettede virksomheter her kunne utgjøre hjertet i den fremtidige kulturaksen, med felles funksjoner og aktiviteter, for omkringliggende nye boliger og nærmiljøet. De eksisterende arealene som er tatt i bruk og/eller med transformasjonspotensial utgjør til sammen ca. 9.200 m² på Bruket. Bruken spenner

fra kontorlokaler, undervisning og annen daglig bruk til større konsertarrangementer gjennom året som kan trekke besøkende fra hele regionen. Maskinhallen har en kapasitet på inntil 900 publikummere.

Avkjørsler og varelevering beskrives nærmere i kap. 7.4 Renovasjon og varelevering, og de trafikale konsekvensene av utviklingen utdypes i Norconsults trafikkrapport (52101993-TRA-RAP-01).



Illustrasjon 34: Illustrasjon av eksisterende og ny handel/næring (lilla), kultur og idrett (blått), og offentlige funksjoner (oransje) med planforslaget. (Illustrasjonsplan (bearbeidet), SO-LA/Lala Tøyen 2025)

Hovedlinjer

Mobilitetsplanen presenterer planforslagene, tilgrensende plansaker, og hvilke rammer kommuneplanens arealdel, kommunens plan for mobilitet, samt Fjellhamar teknisk hovedplan legger for utviklingen. Prosjektet redegjøres kort for, med fokus på knutepunktsutvikling, mer sykkelbruk, kobling til nærnaturen med elvetilknytning, turveier og sikotlinjer. En kartlegging av dagens situasjon gjennomgås med utgangspunkt i kommunenes egen sjekkliste for mobilitetsplan, der fokus er på gående og syklende, kollektivdekning, brann- og redning, renovasjon, varelevering, trafiksikkerhet, trafikkforhold, parkering og funksjoner i dag. Deretter redegjøres det for planforslaget i fremtidig situasjon, og ser også fremtidig situasjon opp mot den samme sjekklisten for mobilitetsplan.

Tiltak og kvaliteter sikret i plankart og bestemmelser

Skal-krav definerer en stor del av tiltakene og kvalitetene for mobilitet i prosjektet og som sikres i bestemmelsene, i tillegg til normtallene i parkeringsdekningen for sykkel og bil. Bestemmelser for planområdet i planalternativ 1 beskriver disse, og kan tematisk inndeles følgende:

Utforming samferdselsarealer og gatetun:

- "Fotgjengere og syklistene skal gis en tydelig prioritet i trafikkbildet. Generelt gjelder at fortau skal føres forbi avkjørsler med langsgående kantstein. Der sykkelfelt krysser adkomstveier/gatetun og innkjøringer til parkeringskjellere, skal utforming og belegg sikre god lesbarhet og lav hastighet for både bil- og sykkeltrafikk."
- "Innenfor gatetun skal hensynet til fotgjengere og opphold prioriteres foran kjørende trafikk. Gatetunet skal være et felles byrom med kvaliteter som inviterer til opphold, lek og sosialt samvær. Det skal ikke anlegges kantstein eller annen oppdeling som gir biler prioritet. Kjøring skal begrenses(...)"

Bilparkeringsplasser:

Både bil- og sykkelparkering forholder seg til normtall i tabellen "Parkeringskrav for sykkel og bil" i bestemmelsene.

- "For boligbebyggelse skal alle parkeringsplasser for biler være tilrettelagt for elbillading. Gjesteparkering kan unntas fra dette. Minimum 5 % av parkeringsplassene skal være tilrettelagt for forflytningshemmede."

Sykkelparkering:

- "For boliger skal det etableres sykkelparkeringsplasser både i sykkelboder og utendørs. Både innendørs og utendørs sykkel-parkeringsplasser skal være lett tilgjengelig fra alle oppgangene. Det skal være tilrettelagt for å lade elsykler i eller i tilknytning til felles sykkelboder."
- "Sykkelparkeringsplasser skal ha høy kvalitet, plasseres nær hovedinngang og ha god og trafiksikker adkomst fra gang- og sykkelvei. Som hovedregel skal sykkelparkering plasseres nærmere hovedinngang enn parkeringsplasser for bil."
- "Minimum 5 % av sykkelparkeringsplassene skal være tilpasset lastesykler/sykkelvogner."
- "Det skal etableres minimum et servicepunkt for vask og vedlikehold av sykkel til hvert delområde."

Arealbruk:

Bilbasert og plasskrevende varehandel skal ikke etableres i planområdet, og dette bygger opp under ønsket utvikling av sentrumsfunksjoner i fremtidig situasjon.

- "Forretninger med utsalg av plasskrevende varehandel tillates ikke. Forretning, bevertning, kontor og tjenesteyting etableres hovedsakelig i 1. etasje og med innganger henvendt mot torg, Fjellhamarveien eller Marcus Thranes vei."

Bestemmelsesområder:

I bestemmelsesområdene sikres allmenn tilgang til og kvaliteter på torgene, samt tilstrekkelig bredde på gang- og sykkelarealer.

- Sentrumstorget (#1): Torget skal være offentlig, og på minimum 850 m² "Torg skal opparbeides som et urbant felles torg med soner for opphold som del av torgets formale grep. Nivåforskjeller skal tas opp med bruk av trapper, ramper, støttemurer og byromsmøbler i sitte høyde. Belysning, byromsmøbler, utstyr og blågrønne elementer skal utformes med god estetisk, material- og bruksmessig kvalitet."
- Icopalaksen (#2): "Innenfor bestemmelsesområde #2 skal det etableres en gangforbindelse på minimum 3,5 meter bredde mellom Fjellhamar skole/Sagtorget og bestemmelsesområde #1 (Sentrumstorget). Gangforbindelsen skal opparbeides allment tilgjengelig og ha universell utforming."
- Felles torg (#3): "Torget skal opparbeides allment tilgjengelig."

Planalternativ 2 - med mindre forpliktende bestemmelser:

I områdereguleringen foreslås det to ulike planalternativ, der planalternativ 2 utgjør et lavere alternativ (maks fem etasjer), med enkelte rekkehus i møte med omkringliggende småhusbebyggelse. Bestemmelser som omhandler mobilitet og trafikk vil likevel være like, der det som skiller planalternativene når det kommer til mobilitet, er henvisning til formingsveileder i bestemmelser i alternativ 1. Formingsveilederen er retningsgivende for utforming og materialitet. Forslag til regulerte bredder og utforming av geometri på veiformål vil være lik.

Nullvekstmålet, mål og reisemiddelfordeling

Planforslagets plassering bygger opp under nullvekstmålet, og ved at utnyttelsen er høyest nærmest stasjonen og eksisterende sentrumsbebyggelse. Parkeringsdekningen i prosjektet legger større parkeringsbegrensning enn kommunal norm, og kan med dette i større grad bidra til nullvekstmålet enn kommunens egne normkrav, gjennom et makstak for parkeringsplasser, og ikke med et minimumskrav.

Bestemmelsene gir også tydelig prioritering av syklist gjennom spesifisering av selve plasseringen, antall sykkelparkeringer, vask- og vedlikeholdsfunksjoner til hvert delområde, egne ladeskap for elsykkelbatterier, 5% egne plasser for transportsykler og 10% sykkelparkering for gjester.

Samsvar med kommuneplanens overordnede mål

- Planområdet ligger innenfor definert "utviklingsområde Fjellhamar" av Lørenskog kommune i gjeldende kommuneplan og i "Kommunal planstrategi for Lørenskog 2024–2028".
- Planområdet er definert som et av to "lokalsentrum" der tyngden av boligutviklingen i Lørenskog kommune skal foregå, i kommunens "Boligplan 2024-2034"
- Områdereguleringen samsvarer med intensjonen i "Plan for mobilitet for Lørenskog kommune 2022-2032", der det spesifikt for Fjellhamar er beskrevet i underkapittelet:

Fra veier til gater i Fjellhamar sentrum

"Fjellhamar sentrum skal utvikles og det er sentralt at de trafikkerte hovedveiene Marcus Thranes vei og Fjellhamarveien skifter karakter til gater. Tiltaket innebærer å transformere gatene fra å være barrierer i området til å bli bymessige forbindelser som knytter området sammen, med tosidig fortau og sykkelanlegg. Gatene skal tilrettelegges for trafikk med lav fart og med kryssutforminger som prioriterer gående, syklende og kollektivtrafikk framfor bil."

Eventuelle fravik

Ny veggeometri for offentlige gateareal er prosjektert av Norconsult, og omfatter nye kjørearealer, sykkelfelt, grøntbatter og fortau. Disse følger Statens vegvesens veinormaler, så langt det lar seg gjøre, med unntak av minstekravet for avstand mellom kryss, som i utgangspunktet ville utløse krav om rundkjøring i møtet mellom Marcus Thranes vei og Fjellhamarveien. En kryssutforming her er faglig begrunnet med at gaten skal opparbeides i tråd med målene i mobilitetsplan for Lørenskog kommune, der de to gatene skal gå fra veimessig til urban gateutforming.



Illustrasjon 35: Aksonometri av planforslaget, alternativ 1.(SO-LA, 2025)



Lala.
2025