

Mobilitetsanalyse

Områderegulering Sørumsand
Lillestrøm kommune



Revisjonshistorikk

Rev	Dato	Beskrivelse av endringen	Utarbeidet av	Kontrollert av:	Godkjent av
00	17.10.2025	Kommentarutgave til Lillestrøm kommune	Martin Hjelmstad	Gudmund Kvisselien	Anette Evjenth
01	14.11.2025	Endelig utgave	Martin Hjelmstad	Gudmund Kvisselien	Anette Evjenth

Sweco Norge AS

Prosjekt

Prosjektnummer

Kunde

Dato

Opprettet av

Dokumentreferanse

Organisasjonsnr. 967032271

Områderegulering Sørumsand

10248816

Lillestrøm kommune

14.11.2025

Martin Hjelmstad

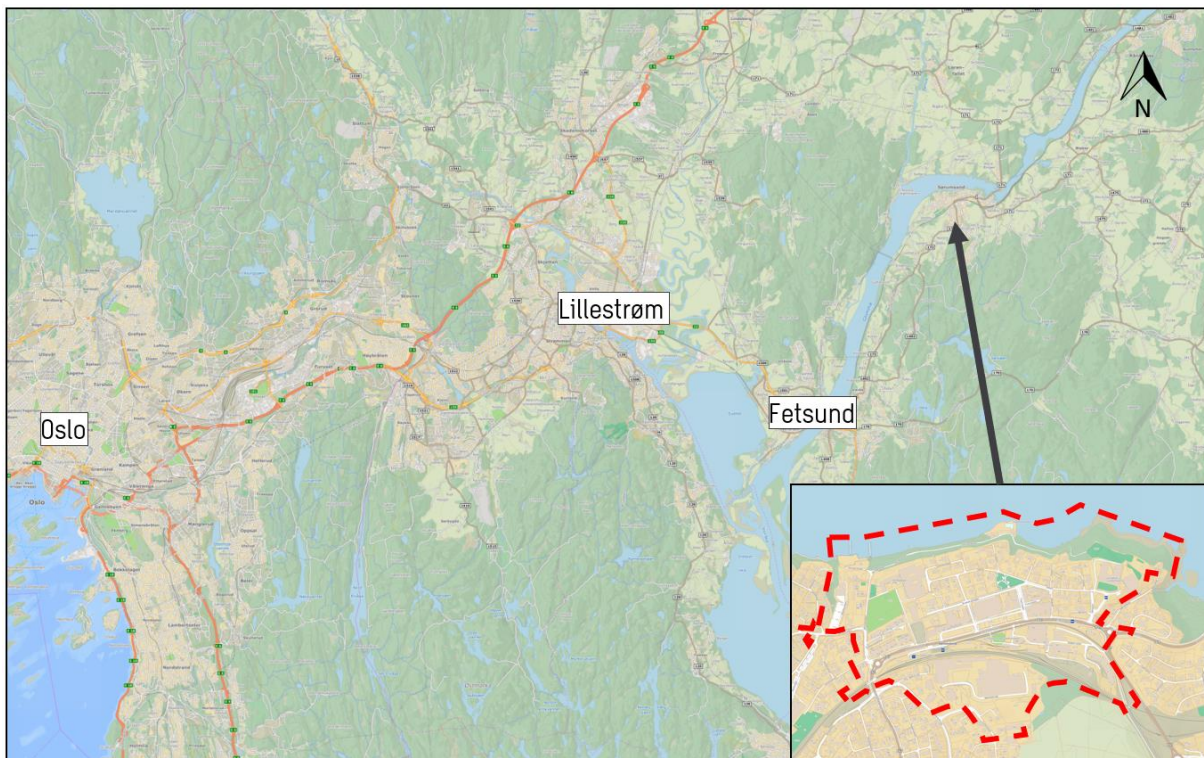
\\nospgfs002\oppdrag\32113\10248816_områdereguleringsplan_sørumsand\000\06 dokumenter\01 trafikk\04 rapport og notat\mobilitetsanalyse_områderegulering_sørumsand_14november2025_noanev.docx

Innholdsfortegnelse

1.	Bakgrunn	4
2.	Dagens situasjon.....	5
2.1	Arealbruk.....	5
2.2	Pendling.....	7
2.3	Kollektivtilbud	8
2.4	Forhold for gående og syklende	10
2.5	Veinett og funksjon.....	13
2.6	Parkeringstilbud	14
2.7	Trafikkmengder	17
2.8	Gang- og sykkeltrafikk.....	19
2.9	Trafikkavvikling	21
2.10	Trafikkulykker	21
2.11	Reisevaner	23
3.	Framtidig situasjon.....	24
3.1	Befolkningsutvikling	24
3.2	Annen arealbruk	25
3.3	Trafikkvekst og trafikale konsekvenser av planene.....	25
3.4	Utfordringer og muligheter	26
4.	Tiltak i planområdet.....	34
4.1	Tiltak for grønn mobilitet.....	34
4.1.1	Bedre gang- og sykkelnettverk	34
4.1.2	Nye gang- og sykkelforbindelser	34
4.1.3	Forbedre eksisterende gangforbindelser.....	36
4.1.4	Bedre sykkelparkering.....	37
4.1.5	Bedre kollektivdekning.....	38
4.1.6	Mobilitetshus.....	38
4.2	Bilparkering.....	40
4.3	Nye veiforbindelser øst-vest sør for Kongsvingerbanen	41
4.4	Usikkerhet.....	43

1. Bakgrunn

Sweco Norge AS er engasjert av Lillestrøm kommune for å bistå med bl.a. en mobilitetsanalyse i forbindelse med en områderegulering for Sørumsand sentrum i Lillestrøm kommune.



Figur 1-1 Kart som viser posisjon til Sørumsand og planområdet i forhold til Oslo, Lillestrøm og Fetsund (Kart: Norkart)

Mobilitetsanalysen inneholder en beskrivelse av dagens trafikksituasjon inkludert tilbud for myke trafikanter og dagens kollektivtilbud. Videre er dagens parkeringsløsninger og omfang beskrevet.

Ut fra dette vurderes utfordringer og behov, og ev. tiltak for å bygge opp ønsket utvikling med hensyn til grønn mobilitet (gang-, sykkel-, og kollektivtrafikk). Dette sett i lys av planlagt arealutvikling i planområdet.

Konkrete tiltak kan f.eks. være valg av utbyggingsmønster, lokalisering av parkeringsplasser og valg av parkeringsnorm eller forslag til fysiske tiltak.

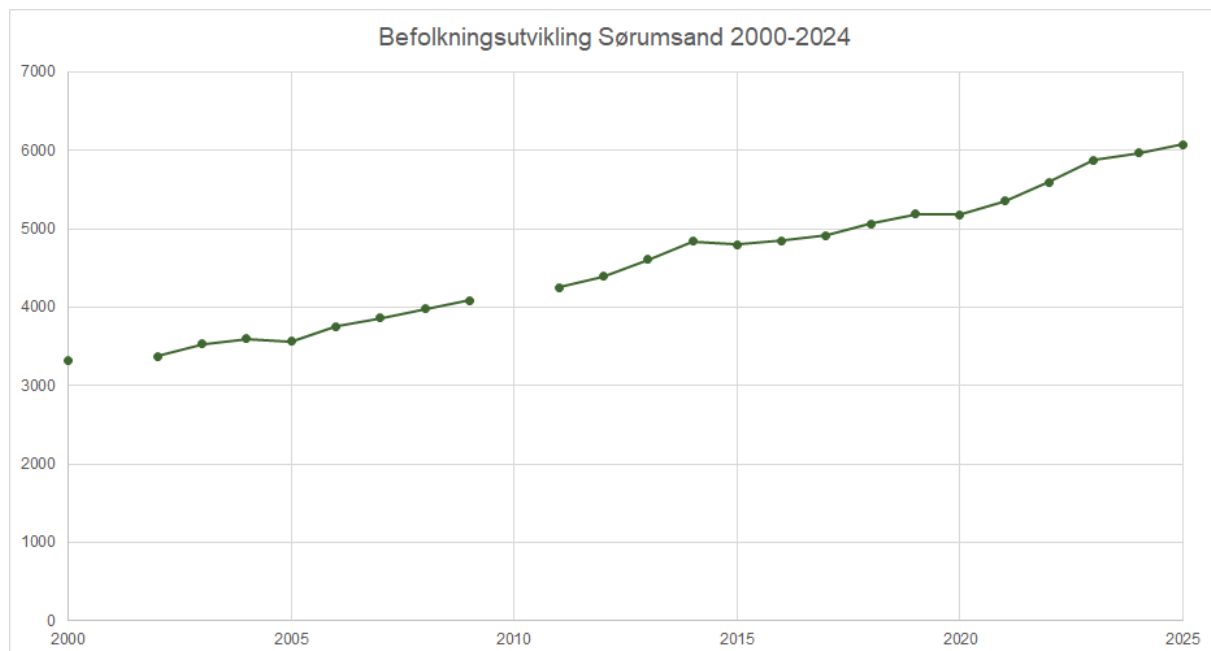
Konsekvensene av planene i områdereguleringen vurderes i en egen konsekvensutredning (KU) og omtales bare overordnet i denne vurderingen.

2. Dagens situasjon

2.1 Arealbruk

Statistikk fra SSB viser at tettstedet Sørumsand hadde 6075 innbyggere i starten av 2025, med en befolkningstetthet på ca. 2574 personer per km². Til sammenligning bodde det 3316 personer der i år 2000, med en tetthet på ca. 1625 personer per km². Dette tilsvarer en befolkningsvekst på 83 % og en økning i befolkningstettheten på 58 %. Samtidig har tettstedets areal økt fra 2,04 km² i 2000 til 2,36 km², altså en økning på omtrent 16 %.

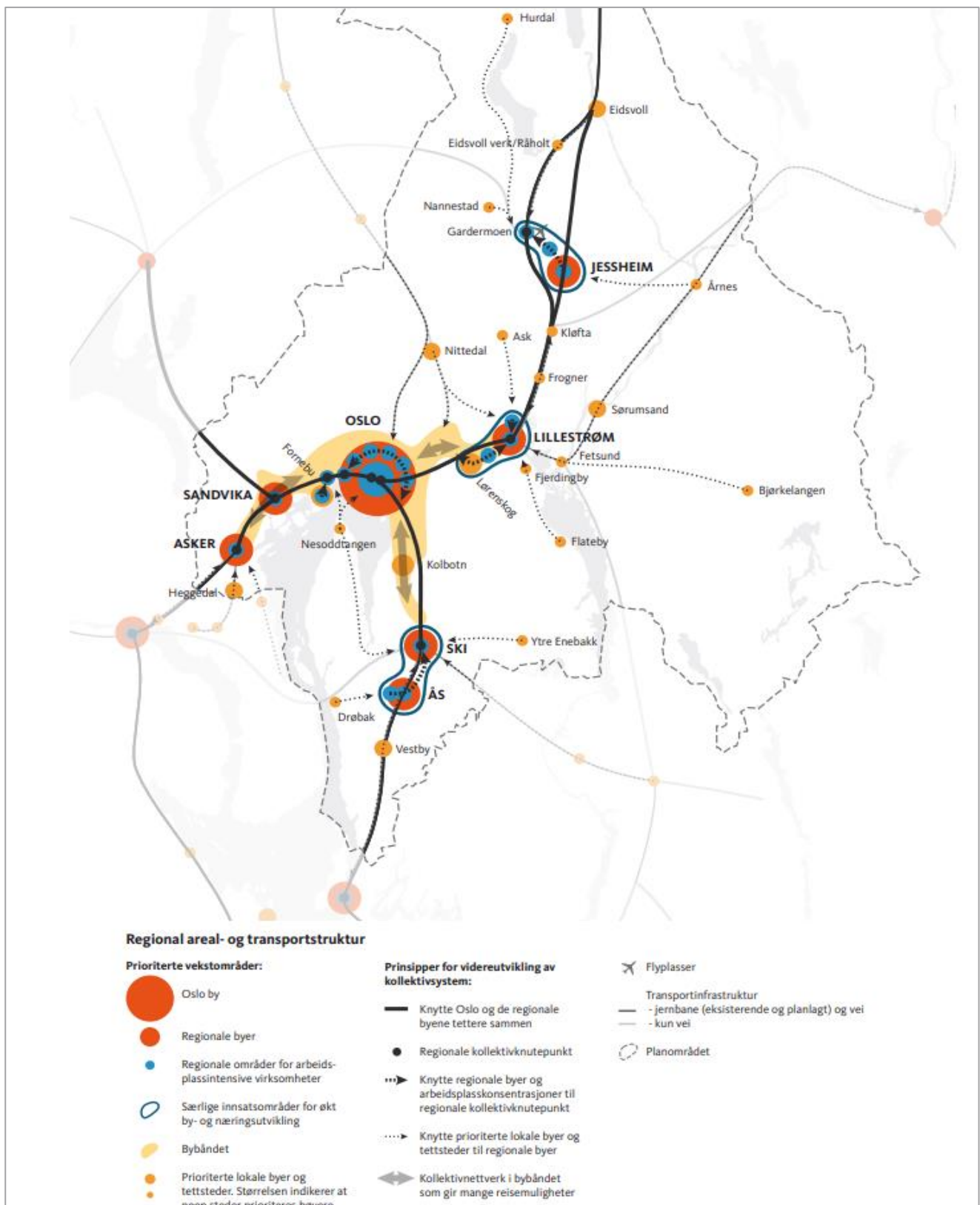
Befolkningstettheten er vesentlig høyere enn i andre tettsteder langs Kongsvingerbanen, med unntak av Lillestrøm. Blant tettstedene på Romerike er det særlig de tettstedene som ligger nær Oslo lufthavn (åpnet i 1998), som Kløfta, Jessheim, Råholt, Maura og Eltonåsen, som har hatt en lignende befolkningsvekst.



Figur 2-1 Befolkningsutvikling i tettstedet Sørumsand mellom 2000 og 2025 (kilde: SSB)

Data i den regionale transportmodellen (RTM) viser at grunnkretsene i og rundt Sørumsand (Lystad, Vanntårnet, Sennerud, Vestby, Kuskerud, Orderud, Fossum og Val) til sammen hadde en befolkning på 6505 bosatte og 1247 arbeidsplasser i 2024 (inkluderer også områder utenfor tettstedet). Forutsatt en sysselsettingsgrad på ca. 50 % blant bosatte i Sørumsand har Sørumsandområdet alene en netto utpendling på minst 2000 sysselsatte i 2024.

Sørumsand er et av tettstedene det skal satses på/prioriteres i Regional areal- og transportplan for Oslo-området jfr. figuren under. Dette innebærer at relativt sett skal mye av befolkningsveksten i Lillestrøm kanaliseres til Sørumsand. Den nye utviklingen vil primært skje sentralt i Sørumsand, og nær Sørumsand stasjon.



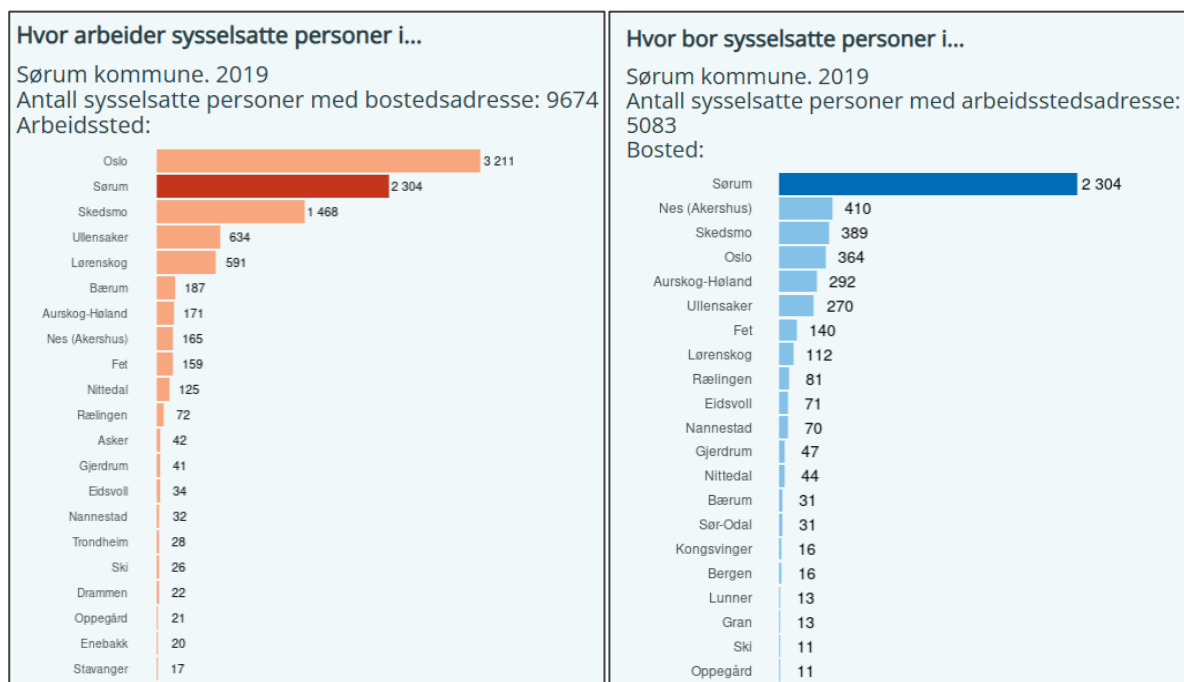
Figur 2-2 Kart over hvilke områder som skal være prioriterte vekstområder i Oslo og Akershus (Kilde: Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, 2015)

2.2 Pendling

Tall fra SSB for 2019 viser at Oslo var den vanligste arbeidsstedskommunen for innbyggere i tidligere Sørums kommun, med 33 % av de sysselsatte. Videre arbeidet ca. 24 % arbeidet i egen kommune, mens 15 % pendlet til Skedsmo kommune. Totalt pendlet 7370 personer ut av Sørums, mens 2304 av kommunens innbyggere jobbet i Sørums. Det var totalt 5083 arbeidsplasser i kommunen, og 45 % av disse var besatt av egne innbyggere. Netto utpendling var dermed totalt 4591 personer i 2019.

Pendling gikk hovedsakelig til/fra Oslo, Skedsmo, Ullensaker, Lørenskog, Nes og Aurskog-Høland (i fallende størrelsesorden). Av disse har Oslo, Skedsmo og Nes direkte togforbindelse fra Sørumsand, mens kollektivreiser til/fra de andre kommunene går primært via omstigning (via Lillestrøm).

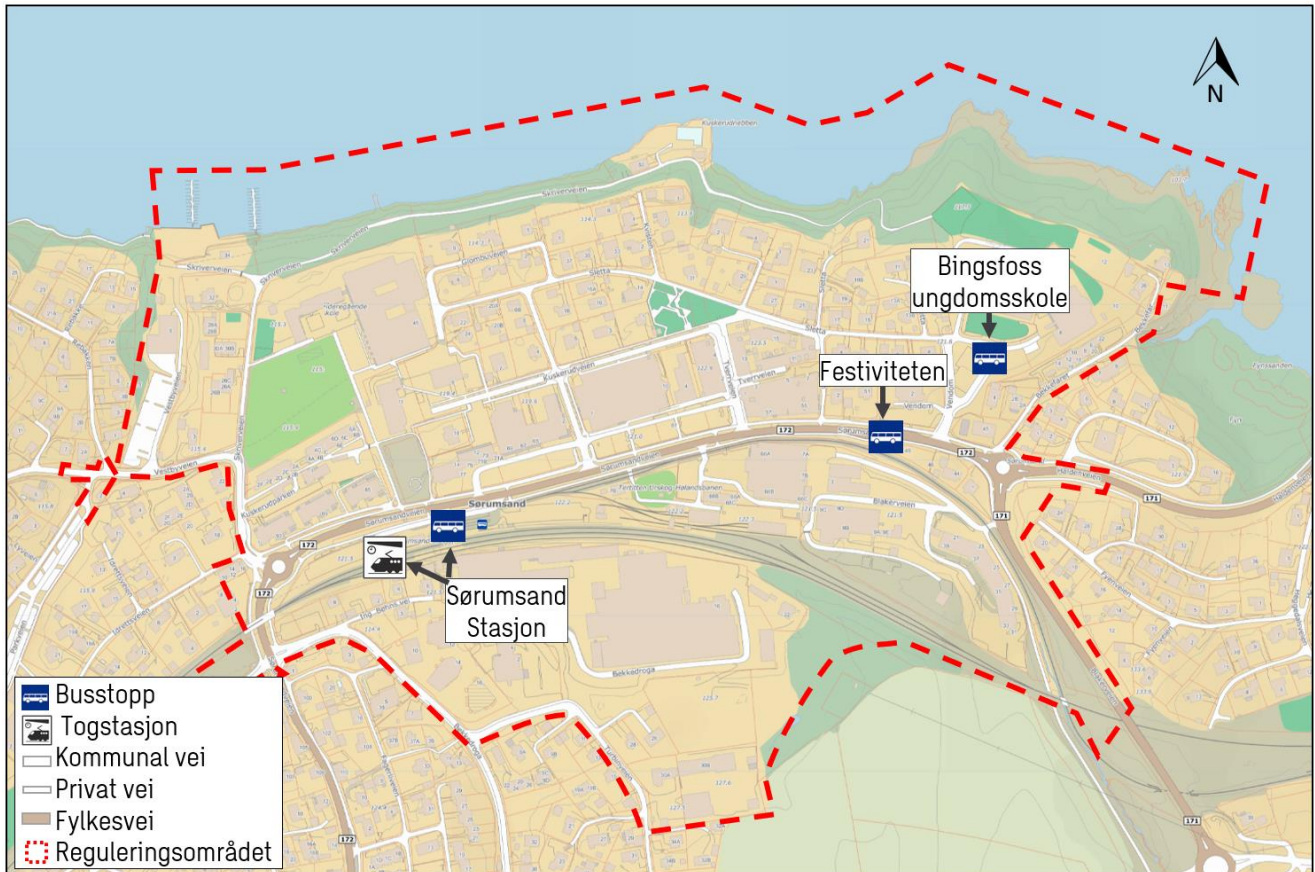
Figur 2-3 viser en total oversikt over inn- og utpendling av sysselsatte på kommunenivå i 2019 for de 20 viktigste pendlekommunene for Sørums. En sammenligning med tidligere Fet kommune viser omtrent tilsvarende pendlingsmønster som for Sørums med en betydelig utpendling til Oslo (34 %) og Skedsmo (18 %) som de viktigste utpendlingskommunene.



Figur 2-3 Arbeidskommune for sysselsatte bosatt i Sørums kommune (til venstre), og bostedskommune for de som hadde arbeidssted i Sørums kommune (kilde: SSB).

2.3 Kollektivtilbud

Planområdet betjenes av buss og tog på Sørumsand stasjon og bussholdeplassen Festiviteten langs fv.172 Sørumsandveien øst for sentrum. I tillegg går enkelte skolebuss via Bingsfoss ungdomsskole, øst for sentrum.



Figur 2-4 Plassering av bussholdeplasser og togstasjon innenfor reguleringsområdet. Merk at busstoppet «Bingsfoss ungdomsskole» kun betjenes av skolebuss. (Kilde: Entur; Bakgrunnskart: Norkart).

Sørumsand stasjon (Kongsvingerbanen) er et kollektivknutepunkt for buss og tog. Togstasjonen ble ombygget i 2022 og fikk da to sideplattformer og en ny personundergang med trapper og heis mellom plattformene på nordsiden (tog retning Oslo) og sørsiden (tog i retning Kongsvinger). To plattformer gjør at to persontog kan møtes på stasjonen slik det gjøres i dag.

Sørumsand stasjon er betjenes av toglinje R14 Asker – Kongsvinger, som har én togavgang i timen per retning (også lørdag og søndag), med to ekstraavganger i rushretningen på hverdager. Reisetiden med tog er ca. 26-31 minutter mellom Sørumsand og Oslo S og ca. 15-17 minutter mellom Sørumsand og Lillestrøm stasjon.

Bussterminalen ligger mellom fv.172 Sørumsandveien og den nordlige plattformen ved stasjonen. Terminalen har to bussplattformer, med rom til to busser per plattform. Stasjonen har i tillegg innfartsparkeringsplasser for bil og sykkel samt oppstillingsplasser for taxi og av- og påstigning for biler (se Figur 2-5).



Figur 2-5 Oversikt over Sørumsand stasjon (buss og tog) med tilhørende elementer (flyfoto: finn kart)

Bussterminalen på Sørumsand stasjon betjenes av busslinjene 365 (Skedsmokorset), 366 (Ørredalen), 370 A/B (Blaker ring), samt skolebuss og noen bestillingslinjer (linje 367, 368 og 471). Skolebussene og bestillingslinjene har typisk 1-2 bussavganger per dag, mens toget (R14) og hovedbusslinjene har et tilbud som dekker en større del av dagen. Alle disse busslinjene har Sørumsand stasjon som start- eller endepunkt.

Tabell 2-1 Frekvens på de viktigste buss- og togforbindelser fra Sørumsand stasjon per time i rushtid (Kilde: Entur)

Rutenummer	Rute	Frekvens (avg. pr. time)
R14 (tog)	Asker – Kongsvinger (sum avganger begge retninger)	3*
365	Sørumsand – Skedsmokorset	2
366	Sørumsand – Ørredalen	2
370 A/B	Sørumsand – Blaker – Sørumsand	2
Totalt		9

*I morgenrush er det to ekstra avganger fra Kongsvinger til Oslo S og i ettermiddagsrush er det to ekstra avganger fra Oslo S til Kongsvinger.

Tabell 2-2 Frekvens på buss- og togforbindelser fra Sørumsand stasjon per time på dagtid utenom rush (Kilde: Entur)

Rutenummer	Rute	Frekvens (avg. pr. time)
R14 (tog)	Asker – Kongsvinger (sum avganger begge retninger)	2
365	Sørumsand – Skedsmokorset	2
366	Sørumsand – Ørredalen	1
370 A/B	Sørumsand – Blaker – Sørumsand	0-1
Totalt		5-6

Kollektivknutepunktet på Sørumsand stasjon har totalt 9 kollektivavganger i makstimen i rushene og typisk 5-6 kollektivavganger i timen på dagtid med de viktigste busslinjene.

Lokalisering av holdeplasser og frekvens er avgjørende faktorer for å beskrive kollektivtilbudet. I henhold til *PROSAM-rapport 218 Reisevaner i Osloområdet*, er kollektivtilbudet vurdert i forhold til antall avganger i timen og avstand til nærmeste holdeplass. Urbanet har tilpasset denne for Osloområdet og laget en egen indeks som er presentert i tabell 2-3 under. Med denne definisjonen til grunn, kan man si at Sørumsand stasjon med områder som ligger innenfor 500 m gangavstand fra stasjonen har «svært god» tilgang til kollektivtransport på dagtid.

Tabell 2-3 Oversikt over definisjon av tilgang til kollektivtransport (Prosam, 2015)

	Under 500 m	500 m – 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 km til 2 km	Over 2 km
Minst 8 avg. pr time	Særdeles god	Svært god	Middels god	Middels god	Svært dårlig
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avg. pr time	God	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avg. pr time	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Dette gjelder store deler av planområdet i dagens situasjon med unntak av området fra Festiviteten og videre østover. Det er imidlertid en egen bussholdeplass ved Festiviteten som betjenes av busslinjene 365, 370 A/B og alle bestillingsbusser og skolebusser. Tilgangen til kollektivtransport er god her etter kriteriet.

Ser man nærmere på relasjoner som f.eks. på den viktige relasjonen mellom Sørumsand og Lillestrøm/Oslo blir ikke bildet like positivt med bare en kollektivavgang i timen på dagtid i hver retning.

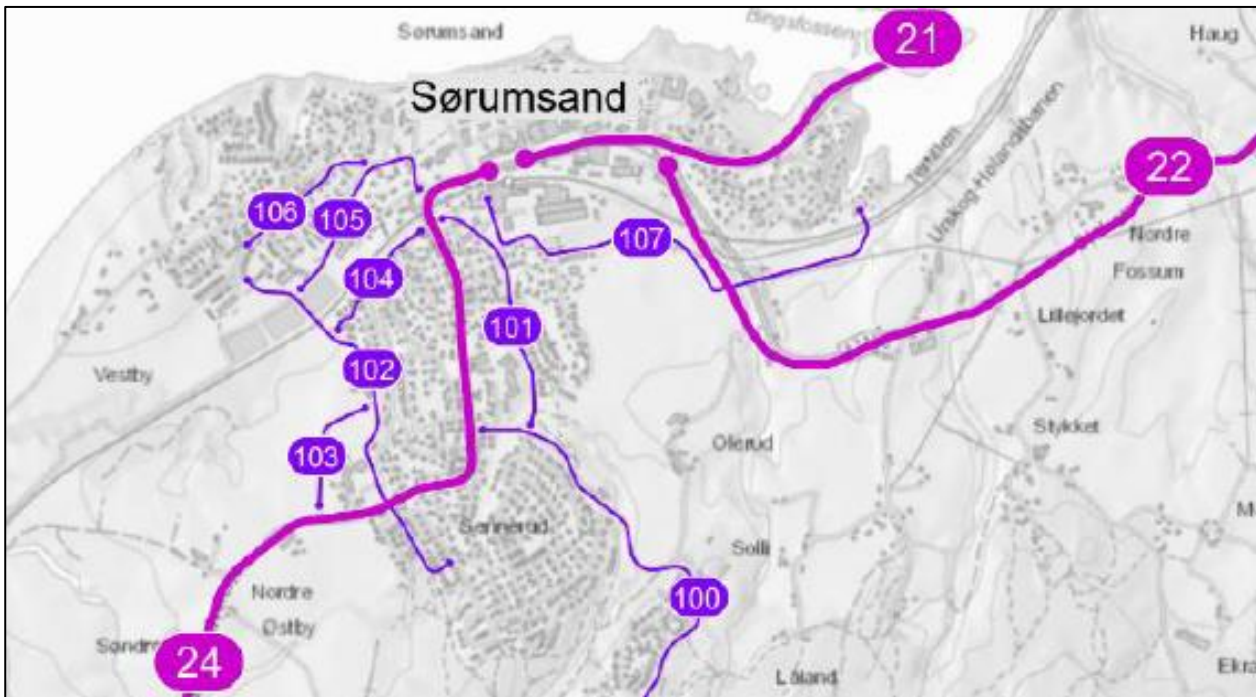
2.4 Forhold for gående og syklende

Det er tosidig fortau/gang- og sykkelvei langs fv.172 Sørumsandveien gjennom sentrum. Videre rundt i sentrum er det fortau langs de mest trafikkerte kommunale veiene, noe som gir mulighet for trygg ferdsel for gående. Langs med Glomma (mellom Bingsfoss ungdomsskole og Sørumsand videregående skole) er det en avsperrert grusvei som leder til Kuskerudnebben friluftsbad og badstue.

Det er i tillegg totalt åtte gangfelt som krysser fv.172 Sørumsandveien på strekningen mellom de to rundkjøringene ved sentrum, blant annet ved gangforbindelsen (Skolealléen) mellom den videregående skolen og stasjonen.

Sørumsand har generelt et godt utbygd gang- og sykkelveinett med få terrengutfordringer som gjør det enklere å sykle. Flere av bolig gatene er godt egnet for sykling pga. lav trafikkbelastning. Sørumsand har både regionruter og lokale sykkelruter (se figur 2-6 under).

Regionrutene binder sammen tettstedene i kommunen og består av gang- og sykkelvei og sykling i blandet trafikk. Lokale ruter er de viktigste sykkelrutene i tettstedet og består av gang- og sykkelvei og fortau. Sykkelstrategien for Lillestrøm kommune vektlegger at det mangler en separert gang- og sykkelvei mellom Sørumsand og Fetsund. Sykkelandelen i Sørumsand er på ca. 5 %, mens sykkelstrategien legger opp til en sykkelandel på 15 %. Undersøkelser bak strategien viser at Sørumsand kommer dårligst ut på trykghetsfølelse.



Figur 2-6 Sykkelruter i Sørumsand. Rosa linje er regionruter. Lilla linje er lokalruter. Sykkelrute 107 er planlagt, men ikke opprettet. Kilde: Sykkelstrategi for Lillestrøm kommune.

Det er flere tilrettelagte sykkelparkeringsplasser rundt i Sørumsand. Nord for Sørumsand stasjon er det en overdekket sykkelparkeringsplass med plass til 30 sykler (figur 2-7) og 89 stativer som ikke er overdekket. Sør for Sørumsand stasjon er det i tillegg en overdekket sykkelparkeringsplass med plass til ca. 20 sykler.



Figur 2-7 Overdekkede sykkelparkeringsplasser ved Sørumsand stasjon på nordsiden av jernbanen (Foto: Sweco).

Det er flere andre mindre sykkelparkeringsplasser spredd omkring i sentrum, bl.a. utenfor næringsbyggene. Mange av disse har en relativt lav standard (se eksempler i figur 2-8 under).



Figur 2-8 Eksempler på sykkelparkering i Sørumsand sentrum. Fra øverst fra venstre ved Politiet, ved skilt ved Tanngården, ved trapp ned til Bunnpris, nederst fra venstre ved Fokusgården/Coop Extra, ved REMA1000 og ved Kiwi/Sørumsand Park (foto: Sweco Norge AS).

Utenfor skolene er det stativ for mange sykler, men disse p-plassene er ikke overdekket. Et eksempel på en slik sykkelparkeringsplass utenfor Bingsfoss ungdomsskole er vist i figur 2-9 under.



Figur 2-9 Sykkelparkering utenfor Bingsfoss ungdomsskole (kilde: Google Street View).

2.5 Veinett og funksjon

Fv. 172 Sørumsandveien er en forkjørsregulert hovedvei som går igjennom reguleringsområdet i Sørumsand sentrum. Fv. 172 Sørumsandveien har T-kryss med flere kommunale og private adkomster til eiendommene i sentrum. Vest for sentrum er fv. 172 Sørumsandveien forbundet med Skriverveien i en 3-armet rundkjøring. Skriverveien er adkomst for boligområdene (Vestby) som ligger på nordsiden av Kongsvingerbanen vest for sentrum. Øst for sentrum er fv. 172 Sørumsandveien forbundet med fv.171 Haldenveien (mot øst og videre over Glomma nordover), fv.171 Blakerveien (mot sørøst) samt en mindre boligvei (Bekkefareet mot nord) i en 4-armet rundkjøring.

Fv.172 Sørumsandveien mellom de omtalte rundkjøringene ble ombygget til en «miljøgate» gjennom sentrum i 2006. Da ble det lagt til rette for at fotgjengere, syklistar og bilister skulle kunne ferdes trygt gjennom sentrum. Det ble opprettet flere gangfeltet, utbedret fortau og GS-veier og plantet trær langs veien.

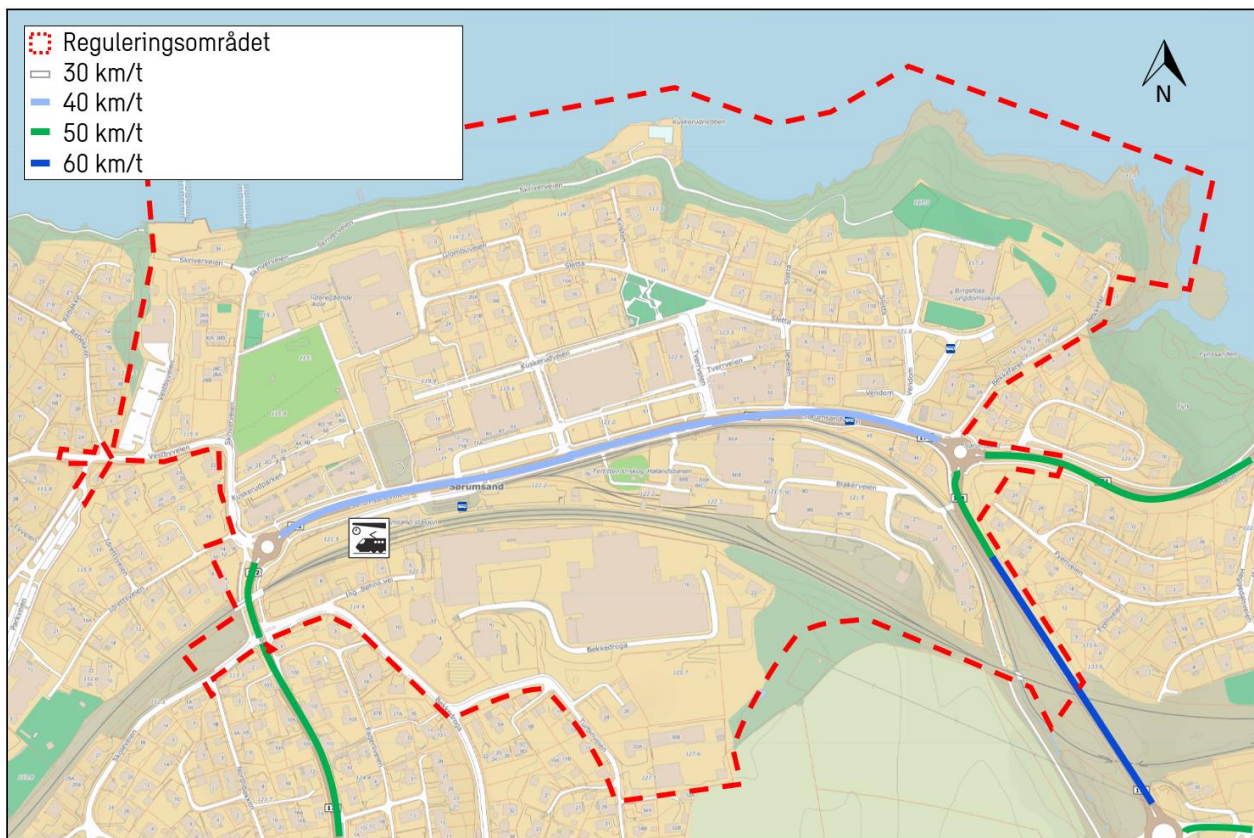
I øst, rett sør for rundkjøringen, er det et større utviklingsområde (bl.a. Noractorgården) som er tilknyttet fv.171 Blakerveien i et vikepliktsregulert T-kryss. Denne adkomsten krysser den smalsporede museumsjernbanen Urskog-Hølandsbanen via Presterud planovergang. Planovergangen er regulert gjennom et bomanlegg fra 2023.



Figur 2-10 Bilde av adkomstkryss ved T-kryss sør for rundkjøring mellom fv.171 X fv.172 (bilde: Sweco Norge AS).

Vest i planområdet rett sør for Kongsvingerbanen er Bekkedroga og Skoleveien forbundet med fv. 172 Sørumsandveien i et vikepliktsregulert X-kryss. Bekkedroga, som tidligere het Industriveien, er adkomst bl.a. for transformasjonsområdet ved det tidligere Sørumsand verksted.

Fartsgrensen langs fv. 172 Sørumsandveien mellom de to rundkjøringene er 40 km/t, mens fartsgrensen er 50 km/t på de øvrige fylkesveistrekningene som fører inn i de to omtalte rundkjøringene i planområdet. Fartsgrensen på de kommunale og private veiene i og ved sentrum er 30 km/t.



Figur 2-11 Oversikt over fartsgrenser rundt Sørumsand sentrum (Kilde: NVDB; Bakgrunnskart: Norkart)

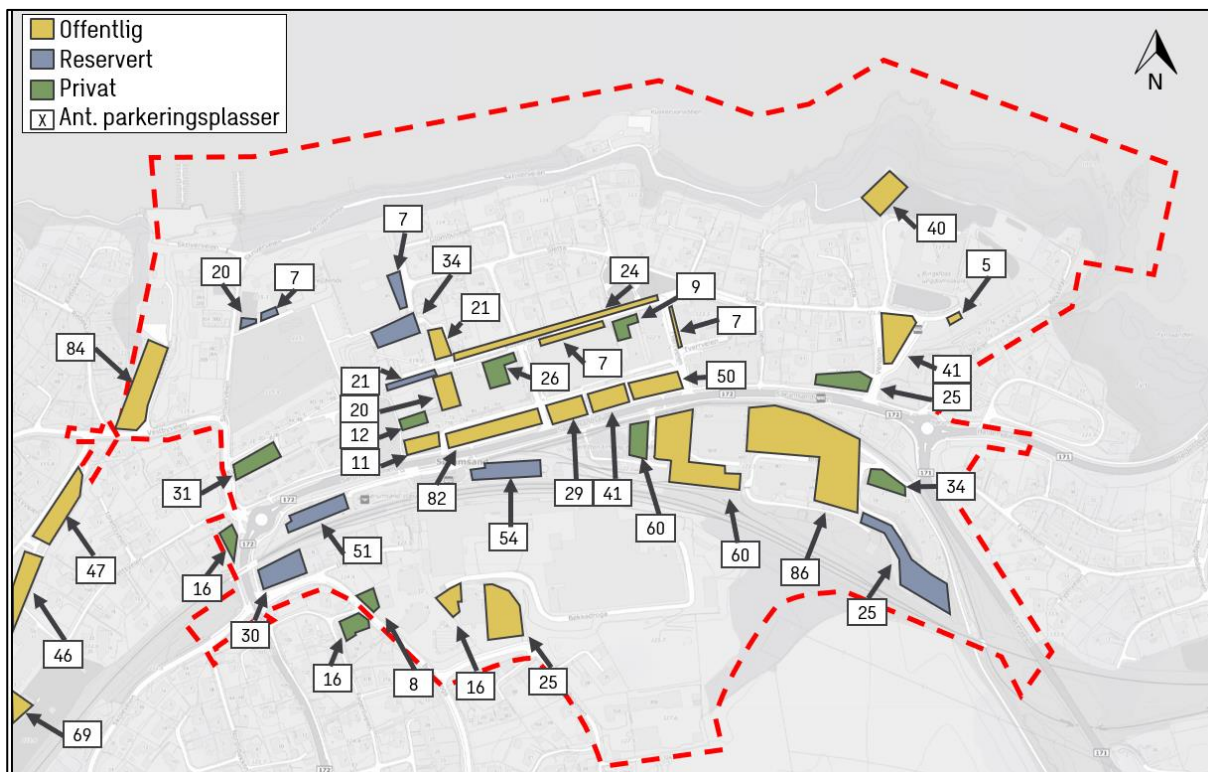
2.6 Parkeringstilbud

Det er et stort tilbud av parkeringsplasser i planområdet. Dette inkluderer bl.a. offentlig tilgjengelige plasser, kundeparkering, gjesteparkering, arbeidsplassparkering, tjenestebilparkering og pendlerparkering. figur 2-12 viser en oversikt over tilgjengelige parkeringsplasser innenfor og brukere de er tilgjengelig for.

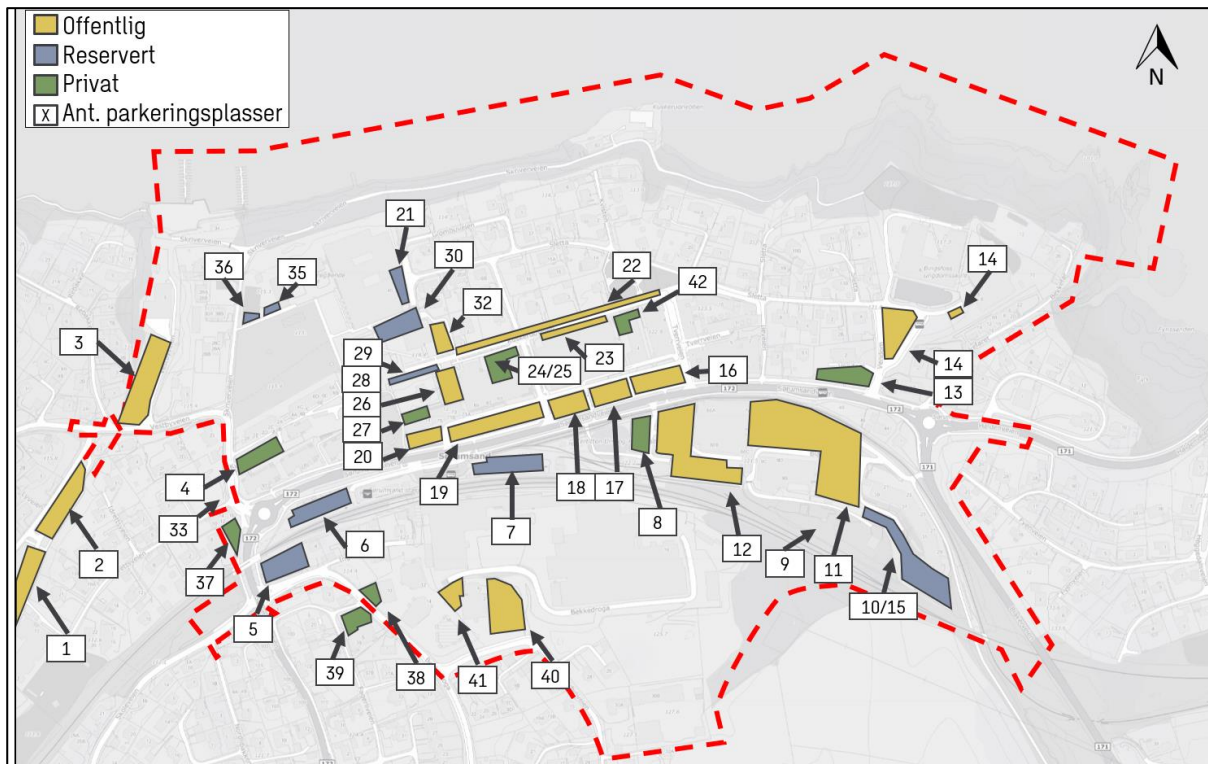
Totalt er det registrert ca. 1100-1200 parkeringsplasser som er tilgjengelig innenfor reguleringsområdet (i tillegg kommer parkering bl.a. i private p-kjellere). Under befaringer fredag 12/09/2025 og onsdag 17/09/2025 er det samlet inn data for bruk av de forskjellige parkeringsplassene (se tabell 2-4 på side 16).

Fredag 12/09/2025 kl.10 var ca. 51 % av disse parkeringsplassene i bruk, på onsdag 17/09/2025 kl. 12 og kl. 14 var ca. 53 % av parkeringsplassene i bruk og etter kl. 17 lå andelen på ca. 24 %. Det området som var høyest belastet på dagtid var parkering rundt Kuskerudvillaen. I tillegg var parkering rundt Noractor-gården og innfartsparkeringen til togstasjonen relativt høyt utnyttet (spesielt på nordsiden).

Sørumsand stasjon har i alt 133 innfartsparkeringsplasser hvorav 3 er for HC. Disse plassene er fordelt på 3 ulike p-plasser med henholdsvis 51, 30 og 52 p-plasser. Ca. 10 av disse har dagsparkering (kr 46,- avgift per dag), mens resten er ordinær pendlerparkering knyttet til periodebillett på toget (kr 35 for 7 dager og kr 100 for 30 dager). Videre er det plass til ca. fire biler ved av- og påstigning og to til tre taxier. Tellingen indikerer at ca. 2/3 av bilene som er parkert på stasjonen kommer fra sørvest i Sørumsand (Sennerud, Orredalen osv.). I tillegg til stasjonen er det avgiftparkering bl.a. for parkeringen foran Fokus for biler som står der lengre enn 2 timer (2 timer gratis mandag til søndag utover dette 12 kr per påbegynte halvtime).



Figur 2-12 En oversikt over parkeringsplasser innenfor reguleringsområdet og noen på utsiden (Kart: Norkart)



Figur 2-13 Angivelse av nummer på parkeringsplasser vist i tabellen under (kartkilde: Asplan Viak).

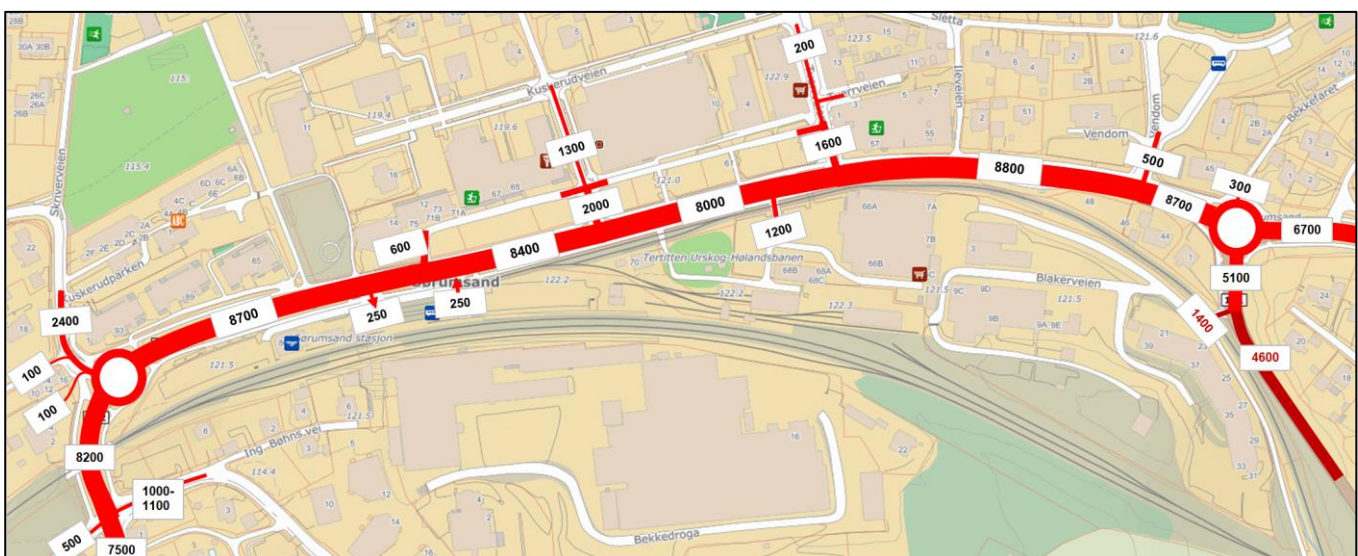
Tabell 2-4 Oversikt over antall parkerte biler på ulike parkeringsplasser på ulike tidspunkt (fra ca. kl.10, kl.12, kl.14 og etter kl.17) fredag 12. september og onsdag 17. september 2025. Fargen rød angir plasser med en kapasitetsutnyttelse som er større enn 90 %, gul farge mellom 70 % -90 % og grønn farge lavere enn 30 %. Bruk av p-plass 9 er ukjent, mens p-plass 10 er slått sammen med p-plass 15.

Nr.	Kapasitet	Antall parkerte biler				Kapasitetsutnyttelse			
		12.09.2025	17.09.2025			12.09.2025	17.09.2025		
		10:00	12:00	14:00	17:00	10:00	12:00	14:00	17:00
1	46	28	29	29	13	61 %	63 %	63 %	28 %
2	47	3	2	2	3	6 %	4 %	4 %	6 %
3	94	48	54	58	3	51 %	57 %	62 %	3 %
4	31	6	13	12	5	19 %	42 %	39 %	16 %
5	30	6	6	6	6	20 %	20 %	20 %	20 %
6	52	27	40	43	9	52 %	77 %	83 %	17 %
7	51	27	44	44	12	53 %	86 %	86 %	24 %
8	29	17	12	17	7	59 %	41 %	59 %	24 %
11	86	54	60	60	20	63 %	70 %	70 %	23 %
12	60	33	19	20	27	55 %	32 %	33 %	45 %
13	25	8	14	11	2	32 %	56 %	44 %	8 %
14	41	31	18	27	22	76 %	44 %	66 %	54 %
15	44	31	28	33	18	70 %	64 %	75 %	41 %
16	50	18	19	17	11	36 %	38 %	34 %	22 %
17	41	20	19	20	10	49 %	46 %	49 %	24 %
18	29	18	24	19	11	62 %	83 %	66 %	38 %
19	91	47	32	48	13	52 %	35 %	53 %	14 %
20	11	5	9	7	2	45 %	82 %	64 %	18 %
21	7	3	3	2	1	43 %	43 %	29 %	14 %
22	24	9	7	8	8	38 %	29 %	33 %	33 %
23	11	4	5	6	0	36 %	45 %	55 %	0 %
24	21	14	12	8	1	67 %	57 %	38 %	5 %
25	5	3	3	3	0	60 %	60 %	60 %	0 %
26	20	20	20	10	13	100 %	100 %	50 %	65 %
27	12	6	7	7	0	50 %	58 %	58 %	0 %
28	21	15	21	10	8	71 %	100 %	48 %	38 %
29	5	0	0	0	0	0 %	0 %	0 %	0 %
30	34	24	34	29	9	71 %	100 %	85 %	26 %
31	7	7	7	7	2	100 %	100 %	100 %	29 %
32	21	12	8	7	7	57 %	38 %	33 %	33 %
33	24	9	7	4	0	38 %	29 %	17 %	0 %
35	7	7	0	0	0	100 %	0 %	0 %	0 %
36*	20	11	11	12	0	55 %	55 %	60 %	0 %
37	16	6	7	6	5	38 %	44 %	38 %	31 %
38	8	4	5	7	5	50 %	63 %	88 %	63 %
39	16	1	5	3	6	6 %	31 %	19 %	38 %
40	25	10	14	13	10	40 %	56 %	52 %	40 %
41	16	7	14	15	5	44 %	88 %	94 %	31 %
42	9	9	2	5	6	100 %	22 %	56 %	67 %
Sum	1187	608	634	635	280	51 %	53 %	53 %	24 %

2.7 Trafikkmengder

Det er gjennomført nye trafikktellinger i Sørumsand høsten 2025. Onsdag 17. september 2025 mellom kl.15 og 17 (2 timer) gjennomførte Sweco manuelle tellinger for rundkjøringene på hver side av Sørumsand sentrum, samt i alle T-kryssene langs fv.272 Sørumsand mellom disse to rundkjøringene. Totalt ble det telt 9 kryss manuelt vha. video og observasjon. I tillegg har Lillestrøm kommune gjennomført maskinelle radartellinger over ca. 1 ukes varighet (i hovedsak uke 41) i 5 tellesnitt ved Sørumsand sentrum. Snittene som er telt maskinelt er Bekkedroga, Skriverveien, Fru Natvigs vei, fv.172 Sørumsandveien, Tverrveien og Vendom.

I tillegg er det innhentet informasjon om trafikkmengder fra Nasjonal vegdatabank (NVDB), fra <https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no/> samt historiske tellinger utført av Lillestrøm kommune. Basert på tellingene er det estimert ÅDT langs fv.172 Sørumsandveien som vist i figur 2-14 under.



Figur 2-14 Oversikt over estimert årsdøgntrafikk (ÅDT) langs fv.172 i Sørumsand sentrum (Kartkilde: Finn kart).

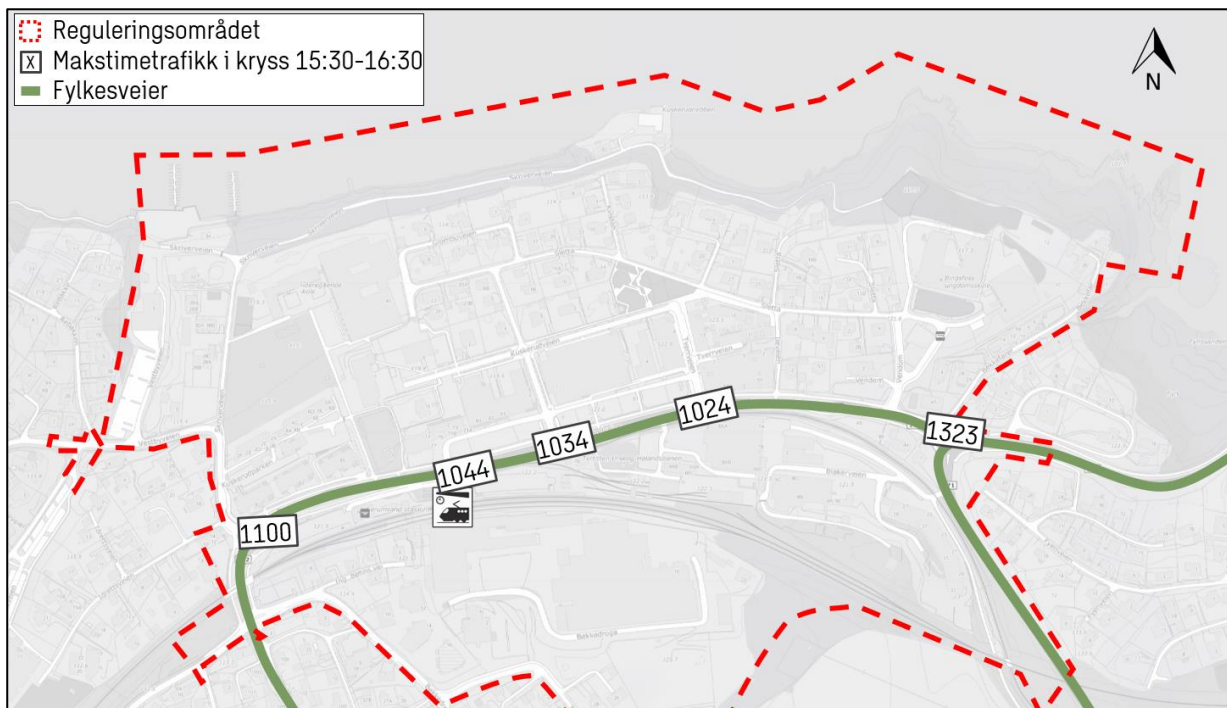
Trafikkmengdene langs fv.172 er en del høyere (+14-26 %) enn det Vegkart/Nasjonal vegdatabank (NVDB) viser. Tungtrafikkandelen er satt til 10 % for fylkesveiene (Fv.171 og fv.172), mens for Bekkedroga, Fru Natvigs vei og Tverrveien er tungtrafikkandelen satt til 5 %, og de øvrige veiene har ca. 3 % tunge. Et unntak er Sørumsand stasjon hvor det er mye busser (anslått til 30 %). ÅDT-tallene ved Noractor langs fv.172 er basert på trafikanalysen her. Skjønn er også brukt på ÅDT for veier ved Skriverveien og sørover.

For fv.172 Sørumsandveien (ved Tertitten) er ÅDT beregnet ved at telt ukedøgntrafikk i maksimumsretningen er multiplisert med faktoren 2 og dividert med 103 % noe som gir ÅDT (103 % er ukevariasjonsfaktor M2 for uke 41 – Hovedvei i bystrøk med arbeidsreiser og gjennomkjøringstrafikk). Dette gir en ÅDT på ca. 8000 i tellesnittet langs fv.172 ved Tertitten. For de øvrige maskinelle tellepunktene er samme metodikk benyttet med unntak av at det er dividert med en faktor på 106 % (ukevariasjonsfaktor for uke 41 med variasjonskurve M1 – By-/boliggate (samlevei med arbeidsreiser).

For sideveiene til fv.172 er ÅDT beregnet ved å anta at de 2 telte timene utgjør 20 % av døgntrafikken, videre at ukedøgntrafikken utgjør 90 % av døgntrafikken på telledagen og at ukedøgntrafikken i telleuka (uke 38) utgjør 107 % av ÅDT (kurve M1). ÅDT-tallene er stort sett avrundet til nærmeste 100. For Vendom er det valgt å runde

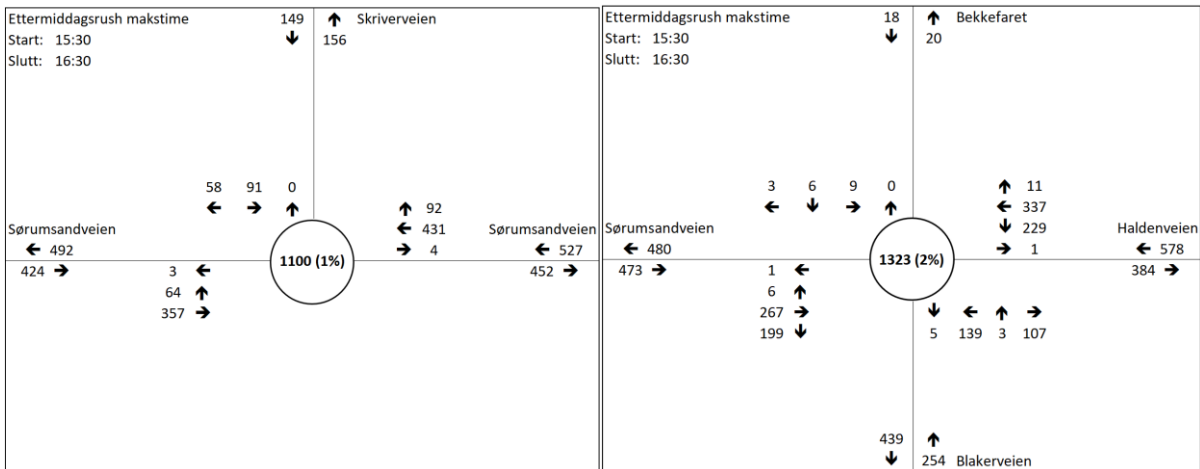
ned tallet til ÅDT 500 pga. NM i dans i telleuka i Bingsfosshallen. Det er størst usikkerhet knyttet til ÅDT-tall basert på de manuelle korttidstellingene, spesielt for de minste av trafikktallene.

I perioden var dimensjonerende makstime (timen med mest trafikk) mellom kl. 15:30 og kl. 16:30. Figurene i delkapittelet illustrerer trafikkmengden i makstimen. Trafikkmengden i T-kryssene i sentrum hadde alle ca. 1000 kjt. pr. time, rundkjøringen i vest hadde en trafikkmengde på ca. 1100 kjt. pr. time og rundkjøringen i øst hadde en trafikkmengde på ca. 1300 kjt. pr. time. T-krysset hvor flest biler svingte av og på var i T-krysset fv.172 Sørumsandveien X Fru Natvigs vei.



Figur 2-15 Makstimetrafikk (kl.15:30-16:30) i noen av kryssene langs fv.172 Sørumsandveien gjennom sentrum (17/09/2025).

Figur 2-16 viser trafikkmengdene i makstimen i rundkjøringene vest og øst for sentrum. Verdien ved hver pil viser til totalt antall kjøretøy som tar denne svingebevegelsen i timesperioden. Tallet markert i midten viser det totale antall kjøretøy inn i rundkjøringen i løpet av makstimen. Andelstallet gitt i parentes viser telt tungtrafikkandel i makstimen.



Figur 2-16 Trafikkmengder i makstime for rundkjøringene langs Sørumsandveien vest (t.v.) og øst for sentrum (t.h.) (Kilde: Sweco Norge AS)

2.8 Gang- og sykkeltrafikk

Det foreligger få trafikktellinger som sier noe om hvor mye gang-/sykkeltrafikk det er i Sørumsand. Et unntak er Sørumsand stasjon som hvor det i 2021 var angitt at det var 1750 av- og påstigende togpassasjerer per hverdag (fra KVV Kongsvingerbanen) tilsvarende ÅDT ca. 1400 (togpassasjertrafikk).

I løpet av trafikktellingene fra onsdag 17. september 2025 ble det telt 80 gående og ca. 40 syklist i løpet av 2 timer (kl.15-17) i snittet rett vest for rundkjøringen med Blakerveien. Samtidig ble det telt 166 gående og ca. 90 syklist i tellesnittet rett øst for rundkjøringen med Skrerverveien.

Forutsatt en andel 20,9 % av sykkeltrafikken i løpet av de to telte timene (hentet fra tellepunkt Isakbekken ved Lillestrøm) og 40 % av ÅDT på telledagen gir dette en sykkeltrafikk på ca. ÅDT 80 i øst og ÅDT 180 i vest langs fv.172 Sørumsandveien.

Forutsatt en andel på 25 % av gangtrafikken i løpet av de to telte timene og 85 % av ÅDT på telledagen gir dette en gangtrafikk på ca. ÅDT 250-300 i øst og ÅDT 500-600 i vest langs fv.172 Sørumsandveien.

I tillegg ble gangfeltet over fv.172 Sørumsandveien øst for bussterminalen telt onsdag 17. september 2025. Tellingen viser en ÅDT på mellom 4-500 over dette gangfeltet (92 kryssende i makstimen kl.15:30-16:30). Det er også observert mange kryssende i de andre gangfeltene over fv.172 Sørumsand uten at disse er telt.

En oversikt over registrerte turer til fots og med sykkel i treningsappen Strava er vist i figur 2-17 og figur 2-18. Dette gir en grov pekepinn på hvilke ruter gående/løpende og syklist tar i planområdet.

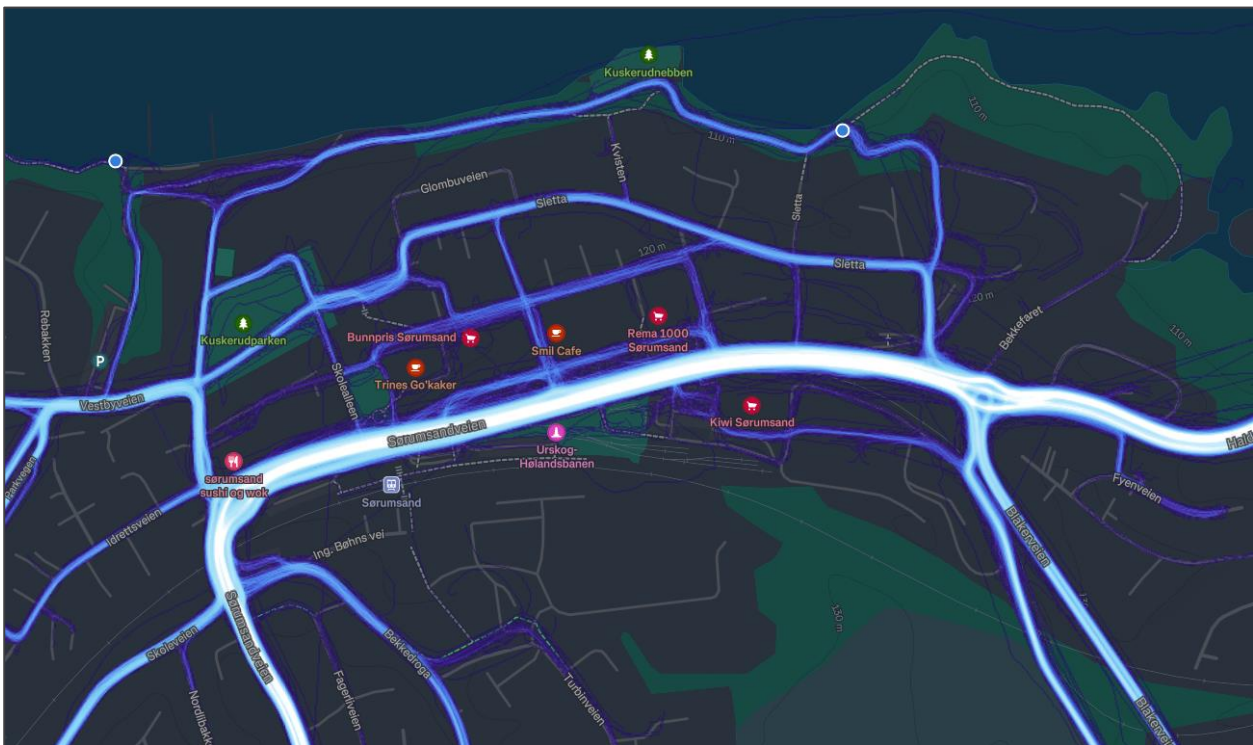
Figurene av reiserute for trening, viser tegn til at miljøgaten oppleves som trafiksikker og at den hovedsakelig brukes som gjennomfartsåre for fotgjengere, løpende og syklist. Gjennom sentrum følger fleste registrerte turene til fots gang- og sykkelveiene, mens de registrerte reisene på sykkel tas på veibanen. Det antas at årsaken til at syklistene ferdes i veibanen sammen med kjøretøylene er at fv.172 da har forkjøringsrett på denne strekningen. Sørumsand-runden via bl.a. fv.172 Sørumsandveien er for øvrig en vanlig sykkelrunde i Lillestrøm.

Videre kan det synes som om en del myke trafikanter beveger seg vest-øst gjennom Kuskerudparken mellom Vestbyveien i vest og området mellom Sørumsand videregående skole og det gamle Sørum rådhus øst. Tråkket gjennom parken kan indikere at det er behov for en bedre tilrettelagt GS-forbindelse her. Denne kan også tenkes tilknyttet Kuskerudveien ved endringer av området ved rådhuset.

Figurene indikerer at de fleste myke trafikantene beveger seg vest-øst gjennom sentrum, mens det er relativt få som beveger (nord-sør) i sentrum. En ev. ny gang-/sykkelkryssing av Kongsvingerbanen i sentrum kan øke dette volumet.



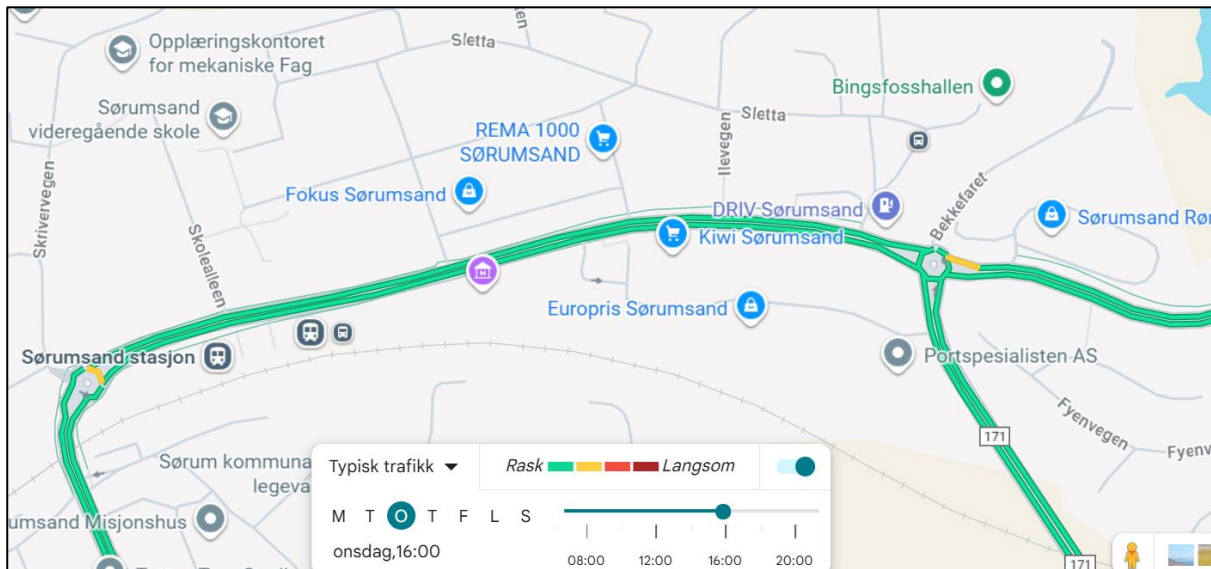
Figur 2-17 Strava Heatmap for alle registrerte turer til fots, som løpe- og gåturer, det siste året (kilde: Strava)



Figur 2-18 Strava Heatmap for alle registrerte sykkelturet det siste året (kilde: Strava)

2.9 Trafikkavvikling

De registrerte trafikkmengdene i kryssene i Sørumsand sentrum tilsier ingen større avviklingsproblemer i dagens situasjon. Det er gjennomført kapasitetsberegninger av rundkjøringene, noe som bekrefter god trafikkavvikling langs hovedveinettet i sentrum.



Figur 2-19 Typisk trafikkflyt hentet fra onsdag kl.16:00 fra Google Maps. Grønn streker indikerer rask og meget god avvikling.

De største forsinkelsene i sentrum oppstår i sideveiene til T-kryssene langs fv.172 Sørumsandveien som må vike for den gjennomgående trafikken langs hovedveien. Spesielt venstresving ut kan være en utfordring da man må vike for begge kjøreretninger.

Spesielt ut fra Sørumsand stasjon er dette et problem etter ankomst av tog fra Oslo om ettermiddagen. Da er det mange som kjører ut fra innfartsparkeringen samtidig. Ved et tilfelle tok gikk det ca. 8 minutter fra toget ankom stasjonen til bilkøen ut fra stasjonen var ferdig avviklet. Dette er også et problem for busstrafikken ut fra bussterminalen, som forsinkes av biltrafikken. I tillegg har gangfeltene over fv.172 Sørumsandveien mye gangtrafikk i en kort periode etter ankomst av tog, noe som stopper den gjennomgående trafikken langs fv.172 Sørumsandveien. Utenom Sørumsand er det trafikale utfordringer bl.a. knyttet til rv.22 over Glomma ved Fetsund og langs E6 mot Oslo som kan ha betydning for valg av kjøreruter til/fra Sørumsand.

2.10 Trafikkulykker

Kartlegging av trafikkulykker i området er gjort ved innhenting av ulykkesdata for 10-årsperioden fra og med 2015 til og med 2024 fra NVDB. De registrerte trafikkulykkene er politirapporterte ulykker med personskade. Ulykkene må ha inntruffet på offentlig- eller privat vei, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk. Ulykkesdataene inneholder informasjon om sted, tid, type ulykke, involverte, forhold (vær, føre etc.) og liknende.

I 10-årsperioden har det skjedd to politiregistrerte ulykker med personskade innenfor reguleringsområdet. Plassering av ulykkene er vist i figur 2-20. Detaljer er oppgitt i tabell 2-5.



Figur 2-20 Oversikt over plassering av trafikkulykker innenfor reguleringsområdet i perioden 2015-2024 (Kilde: NVDB; Bakgrunnskart: Norkart)

Tabell 2-5 Detaljer for ulykkene vist i figur 2-20 (Kilde: NVDB)

Nr.	Dato	Involverte enheter	Ulykkeskode	Skadeomfang
1	07.12.2017	1 personbil 1 varebil	Møting under forbikjøring på rett veistrekning	Alvorlig skadd
2	07.12.2017	1 personbil 1 fotgjenger	Fotgjenger krysset veibanen i gangfelt utenfor kryss	Lettere skadd

Lenger tilbake i tid er det registrert noen flere ulykker som involverte myke trafikanter. I 2010 og 2011 ble det registrert lignende ulykker mellom et kjøretøy og en fotgjenger som krysser Sørumsandsveien. Det er også registrert en ulykke i 2012 hvor en syklist ble påkjørt av en buss i et gangfelt. Kjøretøy har vikeplikt for gående i gangfelt, mens syklist har vikeplikt for kjørende i gangfelt.

Det er ikke tilstrekkelig antall ulykker for at det i reguleringsområdet kan klassifiseres noen steder som *ulykkespunkt* (minimum 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av fem år innenfor en strekning på 100 m) eller *ulykkesstrekning* (minimum 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av fem år innenfor en strekning på én km).

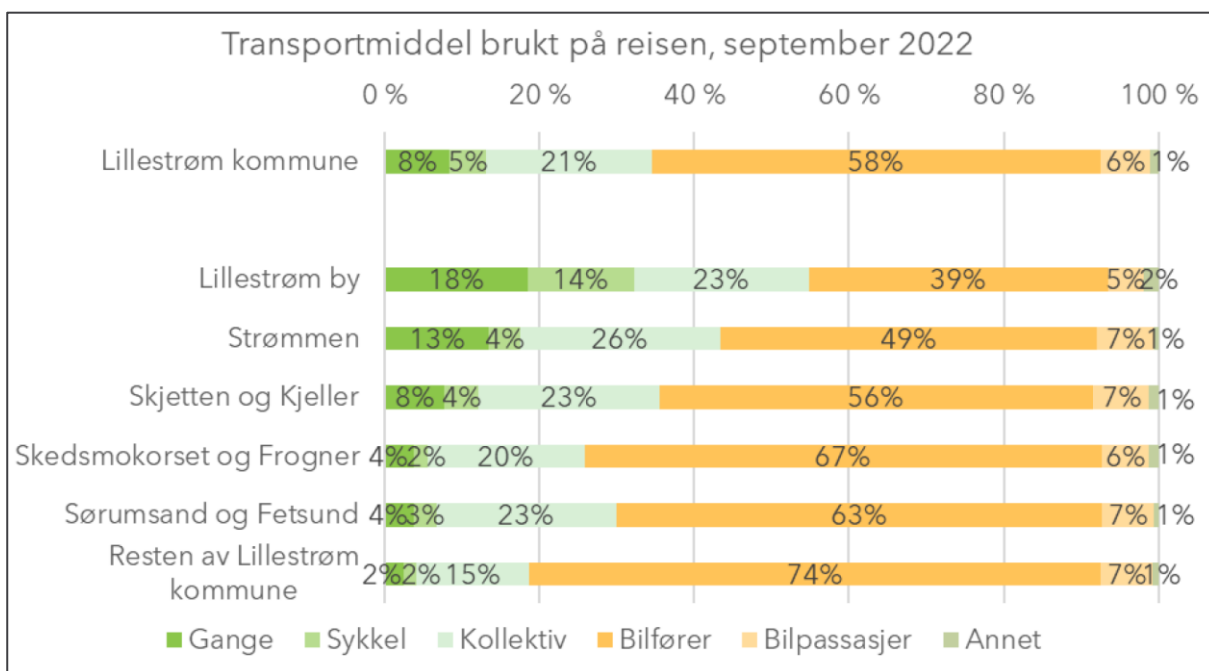
Tidligere erfaringer viser at det på et generelt grunnlag er noe underrapportering av ulykker, spesielt for fotgjenger- og sykkelulykker. Dette gjelder imidlertid generelt, og ikke spesielt for veinettet ved reguleringsområdet.

Tidligere trafikkisikkerhetsplan for Sørumsand kommune har for øvrig pekt på kryssing over fv.172 Sørumsandveien ved Bekkedroga (het tidligere Industriveien) og Skoleveien på sørsiden av Kongsvingerbanen som et utrygghetsproblem for skolebarn noe som kunne tilsi et behov for å gjøre noe i dette X-krysset.

2.11 Reisevaner

I 2022 ble det gjennomført en spørreundersøkelse i Lillestrøm kommune over valg av transportmiddel i områdene i kommunen. Tettstedene Sørumsand og Fetsund er sammenslått, men regnes å ha lignende transportmiddelfordeling. Figur 2-21 viser oversikten. Spørreundersøkelsen er gjort i september, som må tas hensyn til ved vurdering av sykkelandel ettersom dette har en betydelig sesongvariasjon.

I Sørumsand og Fetsund er det regnet ut at kun 4 % av reiser blir gjort til fots, 3 % av reiser blir gjort med sykkel og 23 % blir gjort med kollektivtransport. Dette utgjør at 30 % av reisene blir gjort med «grønn» mobilitet. Dette er 4 prosentpoeng mindre sammenlignet med totalt for Lillestrøm kommune.



Figur 2-21 Transportmiddelfordeling for reiser i Lillestrøm kommune i september 2022 (N=2693) (Kilde: Reisevaner i Lillestrøm kommune 2022, Asplan Viak)

Totalt utgjør bilandelen i denne undersøkelsen 63 % for Sørumsand/Fetsund, hvilket er høyere enn for Lillestrøm kommune som helhet. Dette er ikke så overraskende da bilholdet i gamle Sørums og Fet kommuner i 2019 var begge over 550 personbiler per 1000 innbyggere, mens innbyggerne i Skedsmo kommune hadde 463 personbiler per 1000 innbyggere.

Bilholdet i Lillestrøm kommune som helhet har sunket fra 495 i 2019 til 469 personbiler per 1000 innbyggere for i 2024 (-5 %). Det er usikkert i hvilken grad denne reduksjonen også gjelder i Sørumsand.

3. Framtidig situasjon

3.1 Befolkningsutvikling

Prognosene i kommuneplanen til Lillestrøm kommune (2023-2035) viser at det forventes en befolkningsvekst på nesten 50 % i skolekretsen til Sørumsand skole fra 01.01.2021 til 01.01.2035. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst på omtrent 2,9 %. Mesteparten av denne veksten vil sannsynligvis skje i og rundt sentrum i Sørumsand.

Lillestrøm kommune har laget en oversikt over planlagte boligprosjekter for perioden 2025-2044 i Sørumsand. Denne viser at planlegges ca. 1350 nye boliger, hvorav ca. 560 er innenfor planområdet. Oversikten inkluderer ikke nye boliger i utviklingsområder som tidligere Sørums rådhus, Sørums verksted, renseanleggstomt samt ev. eplehagefortetting. De fleste av de nye boligene vil være leiligheter eller bofelleskap, mens under 40 av boligene vil være småhus som eneboliger, rekkehus eller tomannsboliger (boligtype 1, 2 og 3).

Tabell 3-1 Oversikt over boligprognose for Sørumsand fra 2025-2044 (kilde: Lillestrøm kommune).

Områdeutbygninger	Grunnkrets	Boligprosjekt-navn	Adresse	Boligtype	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	Sum
Områdeplan Sørumsand sentrum	32051403	Bakseter gård	Turbinveien 9 A	4						45	40														85
Områdeplan Sørumsand sentrum	32051403	Kommunens driftsentral i Turbinveien	Turbinveien 30, 32	4										20											20 tatt ut
Områdeplan Sørumsand sentrum	32051403	Sørumsand næringspark	Bekkedroga 16	4	32																				32
Områdeplan Sørumsand sentrum	32051404	Nedlagt renseanlegg og parkering (246/2)	Vestbyveien 5	4											20	20									40 tatt ut
Områdeplan Sørumsand sentrum	32051405	Bankgården	Sørumsandveien 67	5									40	40											80
Områdeplan Sørumsand sentrum	32051405	Fokusgården	Sørumsandveien 61	5							30	25	25												80
Områdeplan Sørumsand sentrum	32051405	Kuskerudveien 4	Kuskerudveien 4	5						32	32														64
Områdeplan Sørumsand sentrum	32051405	Noractor og nord for Noractor	Blåkerveien 3 og 9	4					60	50	50	58													218
Sørumsand sør via Sørumsandveien	32051403	Sennerudtoppen, trinn II	Sørumsandveien 138-140	5						35	35														70
Sørumsand sør via Bekkedroga	32051403		Langryggen 32	1		1																			1
Sørumsand sør via Bekkedroga	32051403		Langryggen 34	2		1																			1
Sørumsand sør via Bekkedroga	32051403		Langryggen 36	2		1																			1
Sørumsand sør via Nordlibakken (eller S)	32051403		Nordlibakken 17 A	2	1																				1
Sørumsand sør via Nordlibakken (eller S)	32051403		Nordlibakken 17 B	2	1																				1
Sørumsand sør via Odinveien	32051403		Odinveien 11	2		1																			1
Sørumsand sør via Odinveien	32051403		Odinveien 9	2		1																			1
Sørumsand vest via Vestbyveien	32051404	KP Felt B77	Vestbyveien 53 og 55	2					4																4
Sørumsand vest via Vestbyveien	32051404	Gårds- og bruksnr 246/38-176	Skrivervikveien 22	4						10	10														20
Sørumsand vest via Vestbyveien	32051404		Vestbyveien 14 A	1	1																				1
Sørumsand vest via Vestbyveien	32051404		Vestbyveien 14 B	1	1																				1
Sørumsand vest via Vestbyveien	32051404		Vestbyveien 51 A	1	1																				1
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet	Fossumsvingen 167	2	1																				1
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet	Fossumsvingen 169	2	1																				1
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet	Fossumsvingen 171	2	1																				1
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet	Fossumsvingen 173	2	1																				1
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet	Fossumsvingen 175	2	1																				1
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet	Fossumsvingen 177	2	1																				1
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet	Fossumsvingen 179	2	1																				1
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet	Fossumsvingen 181	2	1																				1
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet	Fossumsvingen 78	4	20																				20
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet (RP felt BBB1)	Fossumsvingen 18	4					23																23
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet (RP felt BBB1)	Fossumsvingen 18	4					36																36
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet (RP felt BBB1)	Fossumsvingen 20	4						30															30
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet (RP felt BBB1)	Fossumsvingen 22	4						29															29
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet (RP felt BBB1)	Fossumsvingen 24	4							12														12
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet (RP felt BBB1)	Fossumsvingen 26	4							12														12
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet (RP felt BBB4) (Gårds- og bruksnr 324/236)		4						50															50
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet (RP felt BBB4) (Gårds- og bruksnr 324/240)		4							40														40
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet (RP felt BBB4)	Fossumsvingen 66	4			22																		44
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet (RP felt BBB4)	Fossumsvingen 68	4			13	10																	23
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet (RP felt BKS1)		2																					2
Fossumjordet	32051406	Fossumjordet (RP felt BKS2)		3				12																	12
Orderjordet	32051406	Orderjordet	Orderudveien 28-32	4						70	70	70	70												350
Sum					65	5	35	46	193	351	331	153	135	60	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	1354

Utenfor planområdet planlegges det ca. 80 boliger sør for sentrum (noen med adkomst via Bekkedroga i planområdet), ca. 30 boliger vest for sentrum (med adkomst via Skriverveien i planområdet) og ca. 660 boliger øst for planområdet (på Fossumjordet og Orderudjordet). Planene innenfor planområdet gir rom for ca. 830 nye bosatte. Ifølge Lillestrøm kommunen tilsvarer den skisserte utbyggingen en overdekning – så det er ikke gitt at alt blir bygd ut innenfor den angitte tiden.

Basert på forutsetning at det vil være 2,6 bosatte per boenhet i småhus, 1,6 bosatte per boenhet i blokk og 1,3 bosatte per boenhet i bofelleskap (tall basert på SSBs Folke- og bolig telling fra 2011), gir dette bosted for ca. 2120 personer. Dette stemmer godt med prognosen fra kommuneplanen som viser til ca. 8300 bosatte i Sørumsand skolekrets per 01.01.2035, noe som utgjør en vekst på 2100 bosatte fra 2025. I tillegg kommer bosatte i utviklingsområdene som ikke er fastsatt.

3.2 Annen arealbruk

Sørumsand er utpekt som et prioritert tettsted som skal være sentrum for et større geografisk område. Opptaksområdet til Bingsfoss ungdomsskole har omtrent 11 000 innbyggere per 01.01.2025. Hvis sentrumsfunksjonene dekker et område utover dette, i retning mot Auli, Aursmoen, Fetsund og Lunderåsen, kan Sørumsand dekke et område på nærmere 20 000 personer.

Tettstedet skal utvikles konsentrert med gode lokale tilbud og et kollektivtilbud som gir enkel tilgang til regionale byer som Oslo, Lillestrøm og Jessheim. I sentrum planlegges det næringsarealer og butikker, helst med virksomheter ut mot gaten.

3.3 Trafikkvekst og trafikale konsekvenser av planene

De trafikale konsekvensene, herunder trafikkvekst, vil bli utredet nærmere i konsekvensutredningen (KU). Hovedfokus i denne mobilitetsanalysen er å peke på problemstillinger og mulige fysiske tiltak som kan tas med inn i videre planlegging.

Boligprognosen angitt i tabell 3-1 kan alene gi ca. 2100 bosatte. Basert på erfaringstall fra Prosam, forventes det at hver ny innbygger vil generere en ÅDT på ca. 1,35 og YDT på 1,5 bilturer per døgn. Forutsatt en vekst på ca. 2100 nye bosatte fram til 2035 kan dette isolert sett gi en trafikkøkning på ca. ÅDT 2800-2900 i Sørumsand. I tillegg kommer trafikkveksten til/fra ev. næring og de øvrige utviklingsområdene. Det kan også skje endringer av gjennomkjøringstrafikken gjennom Sørumsand uavhengig av planområdet.

Trafikkøkningen vil kunne øke belastningen i veisystemet i Sørumsand. Reservekapasiteten i rundkjøringene i Sørumsand er relativt god og kan håndtere en større trafikkvekst. De største forsinkelsene vil bli for sideveiene til hovedveinettet (f.eks. venstresving ut i T-kryssene og X-kryss i planområdet).

Utbyggingen med adkomst via X-kryss Bekkedroga X fv.172 Sørumsandveien kan skape nye utfordringer avhengig av størrelsen på planene på sørsiden av Kongsvingerbanen. Venstresving ut fra Bekkedroga kan også gjøres ved å kjøre til høyre og snu i den nærliggende rundkjøringen med Skriverveien (en omvei på ca. 200 m). Trafikktellingen viser at 3 biler allerede foretar U-sving i makstimen i dagens situasjon (totalt 7 biler kl.15-17). Etablering av en gjennomgående avlastningsvei sør for Kongsvingerbanen mellom fv.172 Sørumsandveien og fv.171 Blakerveien kan muligens avlaste X-krysset med noe trafikk.

Utrygghet ved gangkryssing av fv.172 Sørumsandveien ved X-krysset Bekkedroga kan være et problem for skolebarn jfr. tidligere trafikk sikkerhetsplan for Sørums kommun. Utbyggingsplanene kan både øke antall skolebarn som ønsker å krysse og biltrafikken disse må forholde seg til i X-krysset.

3.4 Utfordringer og muligheter

Arealbruk

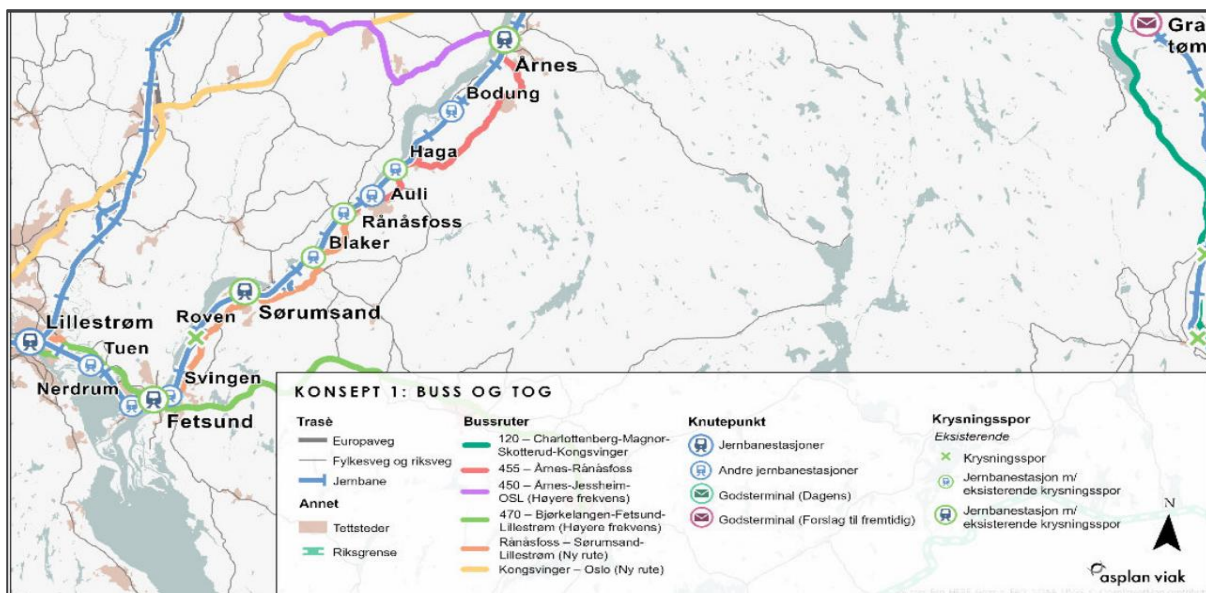
Dagens utvikling i arealbruken i Sørumsand med fortetting tilsier et godt grunnlag for bærekraftig mobilitetsløsninger. Fortettingen gir grunnlag for et bedre og bredere lokalt servicetilbud med mindre behov for å reise ut av Sørumsand. Fortettingen kan også medføre at flere reisemål vil bli tilgjengelig innenfor gang- og sykkelavstand. Veksten kan gi grunnlag for et bedre kollektivtilbud, med høyere frekvens og dermed kortere kollektiv reisetid til/fra Sørumsand.

Et tiltak kan være å etablere flere arbeidsplasser i Sørumsand for å redusere noe av skjevheten i pendlingsmønsteret. Skjevheten oppstår fordi det er færre arbeidsplasser enn antall sysselsatte bosatt i Sørumsand. Dette gir en skjevhet i reisemønsteret ved at mange ønsker å reise fra Sørumsand i morgenrush, men langt færre til Sørumsand på morgenen.

Dette er et lite effektivt og kostnadsdrivende i forhold til kollektivbetjening, med f.eks. fulle tog fra Sørumsand, mens i motsatt retning er det godt med plass på togene. Sørumsand videregående skole bidrar i dagens situasjon med å redusere noe av skjevheten i reisemønsteret pga. mange kollektivreiser til Sørumsand om morgenen. På ettermiddagen er reisemønsteret i prinsippet motsatt rettet.

Kollektivtrafikk

Vurderingen om tilgang til kollektivtransport gjort ut ifra tabell 2-3 på side 10 må sees på som varierende ut ifra hvilken strekning og hvilken tjeneste som skal brukes. Skal man f.eks. reise fra Sørumsand til Oslo eller Lillestrøm på dagtid må man vente på den ene togavgangen i timen. Om man skal til Oslo lufthavn må man også reise via Lillestrøm via det samme togtilbudet for å bytte tog der.



Figur 3-1 Konsept buss som supplement til tog fra KVV Kongsvingerbanen (Asplan Viak, 2020).

På kort og mellomlang sikt er det begrenset mulighet for betydelig bedring av togtilbudet langs Kongsvingerbanen. En mulig forbedring på kort sikt er økt bruk av doble togsett med flere plasser per

togavgang. I KVV for Kongsvingerbanen er det også vurdert forbedringer av busstilbudet langs Kongsvingerbanen bl.a. gjennom Sørumsand på kort og mellomlang sikt.

Et slikt tiltak kan forbedre kollektivtilbudet mellom togavgangene og øke kollektivtilgjengeligheten mellom Sørumsand og Fetsund/Lillestrøm mot sørvest og Auli/Årnes mot nordøst. Indirekte kan kollektivforbindelsene til Aurskog-Høland forbedres pga. at det er bedre omstigningsmulighet til buss ved Fetsund. Forbedringer av busstilbudet på tvers av jernbanen kan være nyttig bl.a. for å forbedre forbindelsene til bl.a. Ullensaker/Oslo lufthavn som er en stor arbeidsplass på Romerike (f.eks. ved å koble sammen busslinje 365 og 366 for å unngå byttebehov for gjennomgående reiser).

En bedring av busstilbudet kan tilsi et behov for å bedre holdeplasskapasiteten ved Sørumsand stasjon. Dagens bussterminal er tilpasset mating av tog med endepunkt for alle busslinjene på stasjonen. Nye stoppesteder langs fv.172 Sørumsandveien ved Sørumsand stasjon for gjennomgående busslinjer, kan gi bedre framkommelighet og kapasitet for gjennomgående busslinjer som da slipper å kjøre innom stasjonen.

Utkjøring fra bussterminalen hindres i dag av utkjørende biler fra innfartsparkeringen i forbindelse med ankomst av tog (i retning fra Oslo) i ettermiddagsrush. Flytting av deler av innfartsparkeringen til andre steder i Sørumsand kan redusere noe av avviklingsproblemet for bussterminalen.

Trafikksikkerhet

Ulykkesstatistikken viser at det har skjedd enkelte ulykker i gangfeltene over fv.172 Sørumsandveien uten at dette nødvendigvis er signifikant ulykkesutsatt. En ev. oppheving av gangfeltene kan være et tiltak for å bedre trafikksikkerheten i kryssingspunktene. Det kan også være et tiltak for å redusere kjørehastigheten langs fv.172 Sørumsandveien.

Det kan også vurderes å fjerne gangfeltet over fv.172 Sørumsandveien i forlengelsen av Skolealléen. Årsaken er den korte avstanden til det nærliggende gangfeltet ved stasjonen, som er langt under den anbefalte minimumsavstanden på 50 m mellom gangfelt på veistreknings og derfor kan være en trafikksikkerhetsrisiko. Erfaringsmessig er en avstand på ca. 100 m mellom hvert fartshinder en optimal avstand ved 40 km/t fartsgrense. Fjerning av gangfeltet bør følges opp med fysiske tiltak for å forhindre «villkryssinger» her.

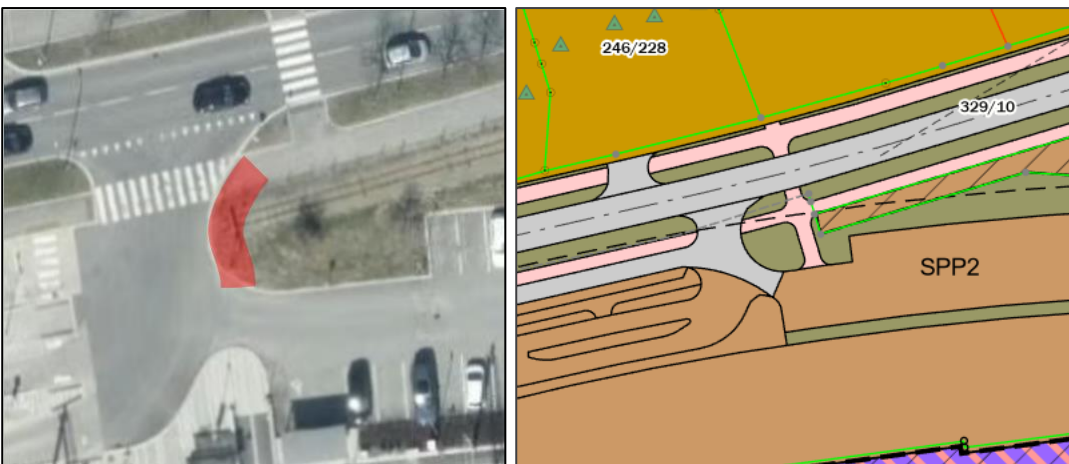


Figur 3-2 Gangfelt over fv.172 Sørumsandveien som kan vurderes fjernet og vegvesenets anbefaling av avstand mellom gangfelt på veistreknings (flyfoto: Finn kart).



Figur 3-3 Observasjon som viser fotgjenger i veibanen (rød strek) samtidig som buss er på vei ut (foto: Sweco Norge AS).

I dagens situasjon er det et manglende separat gangtilbud bl.a. rett på østsiden av bussterminalen. Mange av de gående til bussterminalen eller til jernbaneplattformen må derfor gå ut i veibanen ved utkjøringen fra bussterminalen. Et tiltak for å bøte på dette er å flytte enden av uttrekkssporet (forkorte) for Urskog-Hølandsbanen (Tertitten) 2-3 meter østover. Dette vil gi rom for et fortau mellom gangvei og terminalen. Denne delen av sporet ligger utenfor området som er avsatt til hensynssone 570 «Bevaring kulturmiljø» i gjeldende Områdeplan for Sørumsand sentrum (PlanID0226_226).

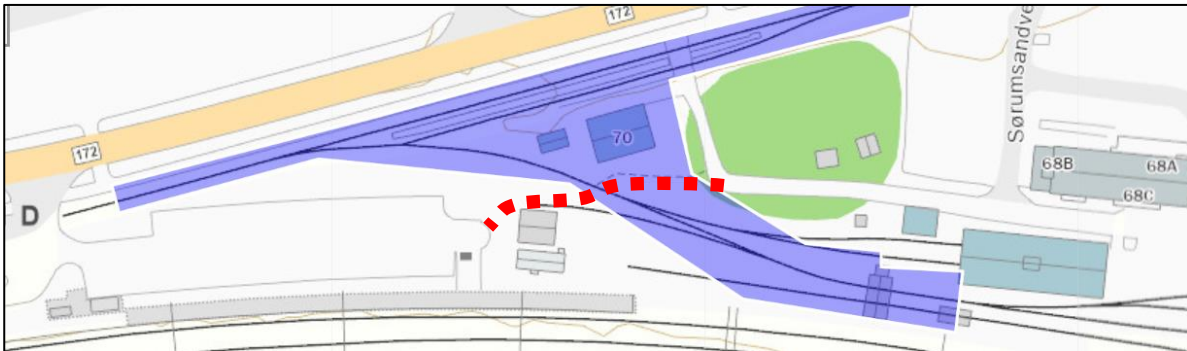


Figur 3-4 Prinsippskisse for nytt fortau mellom gangvei og bussterminal (flyfoto: Finn kart) og utklipp fra Lillestrøm kommune sin kartportal.

Nye gangforbindelser

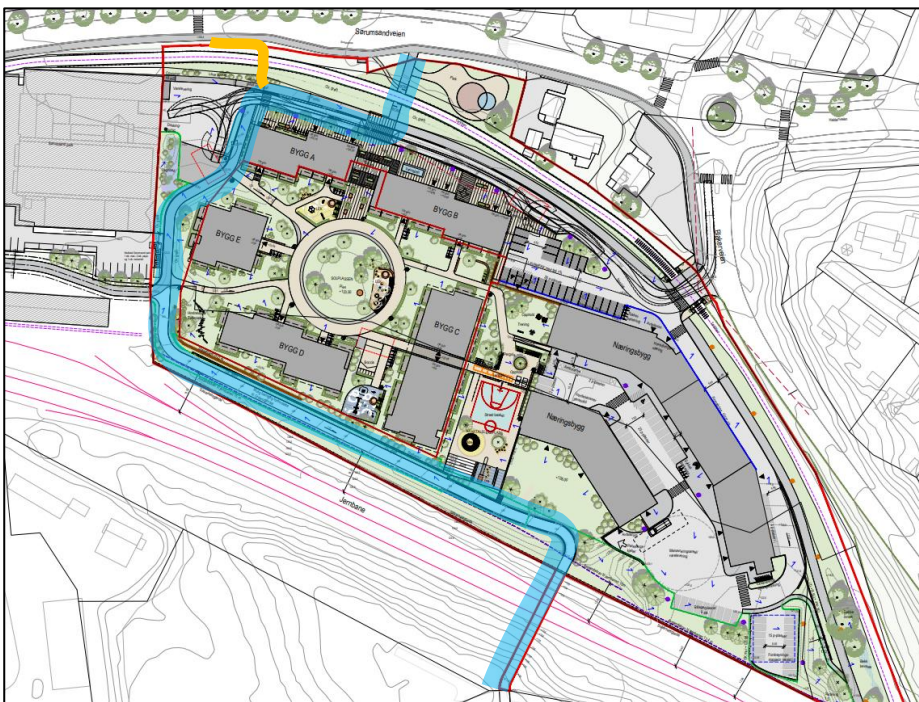
I dagens situasjon er bl.a. Glomma, Sørumsandveien, Kongsvingerbanen, Tertitten mm. og Orderudjordet barrierer i Sørumsand. Det foreligger ingen planer for nye kryssinger over Glomma ved Sørumsand på kort sikt.

Området for Tertitten er, som nevnt over, avsatt til bevaring kulturmiljø i gjeldende områdeplan og det vil kunne være begrensninger i forhold til tiltak innenfor dette området. En mulighet er å lage en snarvei mellom Sørumsand stasjon og Sørumsand park for å bedre gangforbindelsene i dette området.



Figur 3-5 Sørumsandveien (stiplet med rød farge) gjennom det fredede området for Tertitten (lilla farge) (Kartkilde: Kulturminnesøk).

Utbygging av områdene på sørsiden av Kongsvingerbanen kan øke kryssingsbehovet på tvers av jernbanen for myke trafikanter. Det undersøkes nærmere i egen utredning hvilke muligheter som foreligger for en slik ny GS-forbindelse. Slike forbindelser vil være aller viktigst for gangtrafikken. Jo lengre fra eksisterende forbindelser de legges, jo større effekt kan en ny kryssing ha.



Figur 3-6 Utdrag fra Landscapsplan, Detaljregulering for Blakerveien 3,9 og Noractorgården, Bjørbeek og Lindheim 28.08.2025. Gang-/sykkelforbindelsen mellom Orderudjordet og Sørumsandveien er markert med lyseblå strek av Sweco for å synliggjøre hvor denne går.

Detaljregulering for Blakerveien 3,9 og Noractorgården viser en ny gangkryssing over Urskog-Hølandsbanen. Det vil være fordelaktig om den foreslåtte gangkryssingen kunne bli flyttet nærmere dagens gangfelt over Sørumsandveien (illustrert med oransje linje i figur 3-6 over). Dette for å redusere antall trafikkfarlige gangkryssinger ved busslommene. Dette vil også korte inn gangavstandene til områdene lenger vest.

Orderudjordet er en barriere øst-vest i Sørumsand sør for Kongsvingerbanen. Utbyggingen av Orderudjordet og det tidligere Sørumsand verksted kan åpne for nye gang-/sykkelforbindelser øst-vest gjennom dette området. Dette kan bl.a. være ønskelig med tanke på skolevei til Sørumsand skole som ligger sørvest for sentrum.

Fordi mye av gang-/sykkeltrafikken kanaliseres til Bekkedroga kan kryssingen videre av fv.172 Sørumsandveien ved Skoleveien være en ekstra utfordring. I tidligere trafiksikkerhetsplaner har en utbedring av X-krysset mellom fv.172 Sørumsandveien X Bekkedroga (Industriveien) vært nevnt som tiltak pga. at mange skolebarn krysser veien og de har høy grad av opplevd utrygghet. Bekkedroga mangler for øvrig tosidig fortau på strekningen nærmest fv.172 Sørumsandveien (fra Verkstedhagen).

Parkering

I planprogrammet for Områderegulering Sørumsand er det påpekt at Sørumsand domineres av store parkeringsflater, og at dette ikke bidrar til et vakkert, attraktivt eller levende sentrum for menneskene som ferdes der. Å legge bilparkering under terreng kan være et tiltak for å kamuflere slik parkering. Planene for sentrumskvartalene på nordsiden av fv.172 Sørumsandveien ser ut til å basere seg på en slik løsning.

Planalternativet skal legge til rette for grønn mobilitet med et utbyggingsmønster og forbindelser som styrker bruk av kollektive transportmidler, sykkel og gange. Dette kan igjen danne grunnlag for å redusere parkeringsdekningen og derfor bygge opp om nullvekstmålet.

Parkeringsplasser under terreng eller i parkeringshus, er kostbare å etablere og det kan være en fordel å begrense antallet også for utbyggere. Deleordninger for bil med egne parkeringsplasser kan være et tiltak som bygger opp om redusert bilhold og bilbruk.

I dagens situasjon har Sørumsand mange mindre private parkeringsplasser som er spredd rundt omkring. Strukturen med mange små p-plasser sikrer i mindre grad sambruk, og utformingen er ikke arealeffektiv. Mange av disse har etter hvert fått ulike parkeringsreguleringer i form av begrensninger i parkeringstid, avgiftsparkering over en viss tid osv. for å bl.a. sikre en utskifting av disse p-plassene. Registreringene av parkeringsbelegget av mange av p-plassene i Sørumsand indikerer at utnyttelsen av parkeringsplassene ikke er like høy.

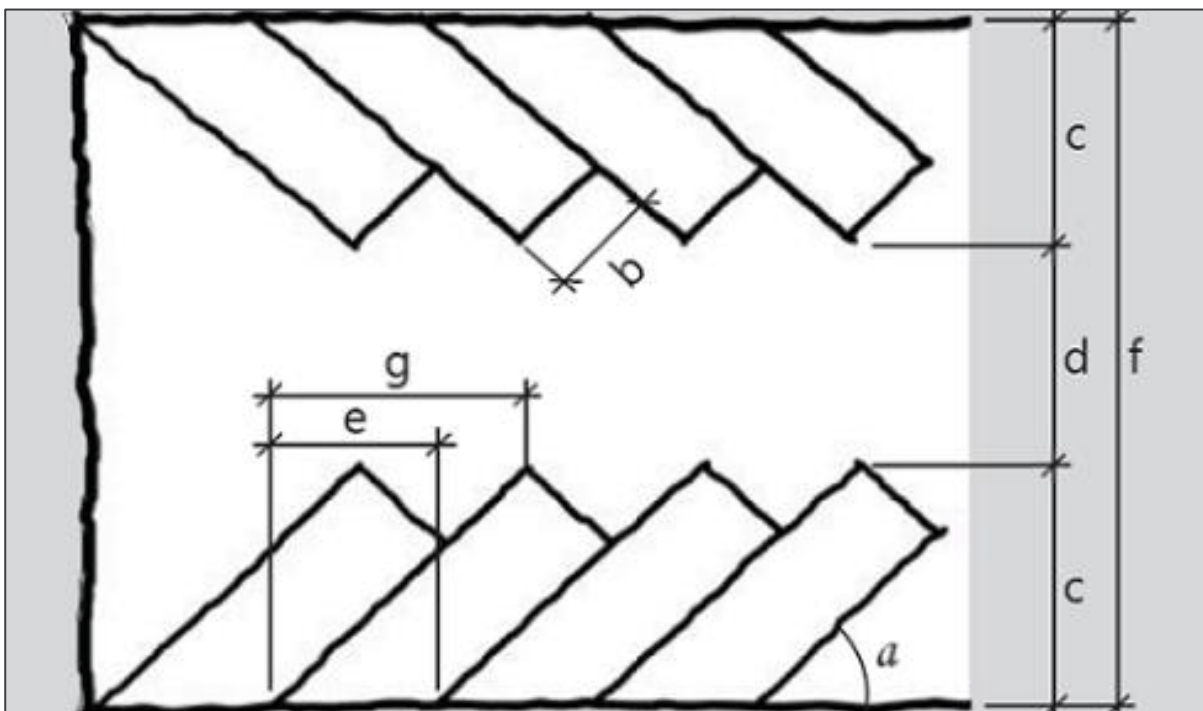


Figur 3-7 Flyfoto av parkeringsområdet mellom Fru Natvigs vei i vest og Tverrveien nord for fv.172 Sørumsandveien (Finn kart).

Parkeringsplassen mellom Fru Natvigs vei i vest og Tverrveien i øst dekker et areal på rundt 3550 m² (se figuren over). Samtidig er det merket opp ca. 122 p-plasser, dvs. ca. 29 m² per p-plass. Til sammenligning opererer håndbok N100 (se tabellen under) ned mot 20 m² per p-plass ved 90 graders parkering på tvers.

Arealeffektiviteten er størst ved større p-anlegg med tosidig parkering på tvers slik Figur 3-8indikerer, fordi løsningen medfører at mindre areal går tapt til kjøreveier osv. i p-anlegget. Dette innebærer at størrelsen og formen på parkeringsarealet har betydning for arealeffektiviteten. For parkeringshus og parkeringskjellere har disse forholdene betydning for investeringskostnaden for hver enkelt parkeringsplass.

a (°)	b (m)	c (m)	d (m)	e (m)	f (m)	g (m)	Areal per plass når 10 plasser anlegges (m ²)	Areal per plass når 100 plasser anlegges (m ²)
45	2,5	5,3	2,8	3,5	13,4	5,3	30,6	24,3
60	2,5	5,6	3,5	2,9	14,7	3,2	25,8	21,6
90	2,5	5,0	6,0	2,5	16,0	2,5	20,0	20,0



Figur 3-8 Dimensjoner for tverrstilt parkering ved ulike vinkler. Kilde: Gjeldende vegnormal håndbok N100. Statens vegvesen 2023.

Riktig lokalisering av parkering er også viktig. For å styrke sykkelbruken bør sykkelparkering lokaliseres nærmere inngangene enn bilparkeringen og at de ikke plasseres slik at de som sykler må ta omveier.

Det kan også med fordel etableres flere sykkelparkeringsplasser under tak nær personundergangen på nordsiden av stasjonen. For innfartsparkering er det ønskelig med nærhet til plattform i retning Oslo (toget venter ikke, men det gjør den parkerte bilen ved stasjonen). Stasjonshåndboken til Bane Nor angir at lokalisering bør skje inntil 300 m langs hinderfri gangvei fra plattform (universelt utformet). HC-parkering bør plasseres nærmest plattform. Et eventuelt sykkelhotell bør plasseres maksimum 50 m fra plattform ifølge den samme stasjonshåndboken.

Avlastende veiforbindelse øst-vest

Veinettet øst-vest gjennom sentrum er sårbart fordi det mangler attraktive alternative veiforbindelser gjennom sentrum. Nærmeste mulige omkjøringsvei er via den private adkomsten til Orderud gård sør for sentrum eller via bl.a. fv. 170, fv. 1475 sør for Sørumsand.

Fordi Sørumsand mangler alternative veiforbindelser øst-vest gjennom sentrum, kan man også vurdere om det skulle være mulig å kjøre mellom fv.172 Sørumsandveien og fv.171 Blakerveien via området ved Sørumsand verksted på sørsiden av Kongsvingerbanen.

For X-krysset Bekkedroga X fv.172 Sørumsandveien vil antagelig en slik veiforbindelse kunne avlaste krysset for trafikk østover. Alternative veiforbindelser i sentrum på nordsiden av fv.172 Sørumsandveien, synes vanskelig å få til bl.a. pga. parken ved Sørumsand vgs. og det gamle rådhuset.

Snumulighet for tunge kjøretøy i Kuskerudveien vest

I dagens situasjon ender Kuskerudveien blindt i vest ved gamle Sørums rådhus. Avstanden fra X-krysset med Kuskerudveien X Fru Natvigs vei, som gir en naturlig snumulighet for tunge kjøretøy, er ca. 150 m. Det vurderes å være for langt for transport av tyngre varer og ved henting av avfall.

Bransjestandard for varelevering (LUKS mars 2018) har en sjekklister som inneholder spørsmålet: *Overstiger avstand fra biloppstillingsplass til vareplass/lager 50 meter?* Det kan gi en indikasjon på at dette vurderes som akseptabel maksavstand.

Eventuell rygging i 150 m med tunge kjøretøy vurderes også å være trafiksikkerhetsmessig problematisk, særlig hvis det ferdes myke trafikanter langs veien. På strekningen mellom rådhuset og Fru Natvigs vei ligger blant annet butikken Bunnpris som også vurderes å ha relativt hyppige vareleveranser.

Den ideelle løsningen er at det etableres en snuplass i vestenden av den kommunale delen av Kuskerudveien. Myke trafikanter må naturlig ledes rundt snuplassen da tunge kjøretøyer har store blindsoner og tekniske løsninger som ikke alltid er nok for å manøvrere trafiksikkert. I enkelte tilfeller kan en ev. hjelpemann være nødvendig for å sikre trygg rygging. Det antas at det er mindre aktuelt å etablere en gjennomgående veiforbindelse fra enden av Kuskerudveien, f.eks. rundt rådhuset.

Løsningen for Bunnpris kan være på egen tomt eller en vareleveringslomme langs Kuskerudveien. Hvis snuplassen for Kuskerudveien etableres ved Bunnpris må de samme forholdene sjekkes i forhold til sporing og ev. konflikter med myke trafikanter.

Varelevering, renovasjon og tilgang for brannbil vurderes i hvert enkelt utbyggingsprosjekt.

Vurdering av kjørømønster i Fru Natvigs vei, Kuskerudveien og Tverrveien

Sweco har tidligere i *Trafikkanalyse Fru Natvigs vei 1 for Urbanium Eiendom AS* i 2020 vurdert endringer i dagens kjørømønster bl.a. enveisregulering av Fru Natvigs vei i nordgående retning og toveistrafikk i Tverrveien, enveisregulering av Fru Natvigs vei i sørgående retning og toveistrafikk i Tverrveien. Vurderingene under er hentet fra trafikkanalysen. Det er både fordeler og ulemper ved en enveisregulering av Fru Natvigs vei:

Fordeler:

- Kan redusere nødvendig veibredde som vil krysse torget/gågaten.
- Reduserer antallet konfliktpunkter i krysset mellom Sørumsandveien og Fru Natvigs vei, noe som vil bedre trafiksikkerheten i T-krysset.

Ulemper:

- Gir høyere belastningsgrad og dårligere trafikkavvikling i T-krysset mellom Sørumsandveien og Tverrveien, noe som kan bidra til å øke ulykkesrisikoen i dette krysset.
- Gir økt kjørelengder (trafikkarbeid), som blant annet innebærer økte miljøulemper. Dette er uheldig i Kuskerudveien, som i større grad er avsatt til boligformål.
- Det er et tilnærmet proporsjonalt forhold mellom trafikkarbeidet og ulykkesrisiko. Øker trafikkarbeidet, øker ulykkesrisikoen tilnærmet like mye. Enveisreguleringer gir ikke statistisk pålitelige endringer i antall personskadeulykker. Mulig forklaring på dette er at enveisregulering kan føre til økt fart og økt trafikkmengde (*TØI Trafikksikkerhets-håndboken, rev. 2011*). Dette innebærer at sannsynligheten for at det vil inntreffe en ulykke i området kan øke dersom Fru Natvigs vei enveisreguleres.
- Det er tenkt at renovasjon tilknyttet Fru Natvigs vei 1 skal gjennomføres fra Kuskerudveien. Ved å enveisregulere Fru Natvigs vei i sørgående retning, kan dette medføre at renovasjonsbilene må krysse kjørebane og stille seg opp i motgående kjørefelt eller finne egnede plasser for å snu for å betjene søppelanlegget. Hvordan ruten er lagt opp i dag, og hvor omfattende en eventuell ruteomlegging blir, er ikke kjent. Det er imidlertid ventet at en tilpasning til endret kjøremønster i Sørumsand sentrum vil bidra til økt kjørelengde eller flere konfliktpunkter for renovasjonshåndteringen.

Konklusjon

Etter Sweco's vurdering er det ingen kapasitet- eller trafikksikkerhetsmessige grunner til at Fru Natvigs vei bør enveisreguleres. Trafikkmengden er lav og T-krysset fremstår ikke som trafikkfarlig. Dette gjelder både med og uten inkludering av de øvrige planlagte utbyggingene. Eventuelle argument for enveisregulering av Fru Natvigs vei anses imidlertid til å bli redusert ved en reduksjon av fremtidige trafikkmengder.

4. Tiltak i planområdet

4.1 Tiltak for grønn mobilitet

4.1.1 Bedre gang- og sykkelnettverk

Lillestrøm kommune er i ferd med å lage en mobilitetsstrategi (ikke vedtatt) der det er et mål at omfanget av grønn mobilitet i Sørumsand skal øke. Et bedre gang- og sykkelnettverk er i så måte et viktig tiltak.

For å forbedre gang- og sykkelnettverket i Sørumsand er det viktig å knytte sammen de viktigste målpunktene, som togstasjonen/bussterminalen, butikkene og skolene. Disse stedene er sentrale fordi de utgjør de vanligste reisemålene for innbyggere, både til skole, arbeid og handel. Gode forbindelser til slike destinasjoner gjør det enklere å velge gange eller sykkel fremfor bil, og vil spesielt være viktig for barn, ungdom, eldre og andre uten tilgang til bil.

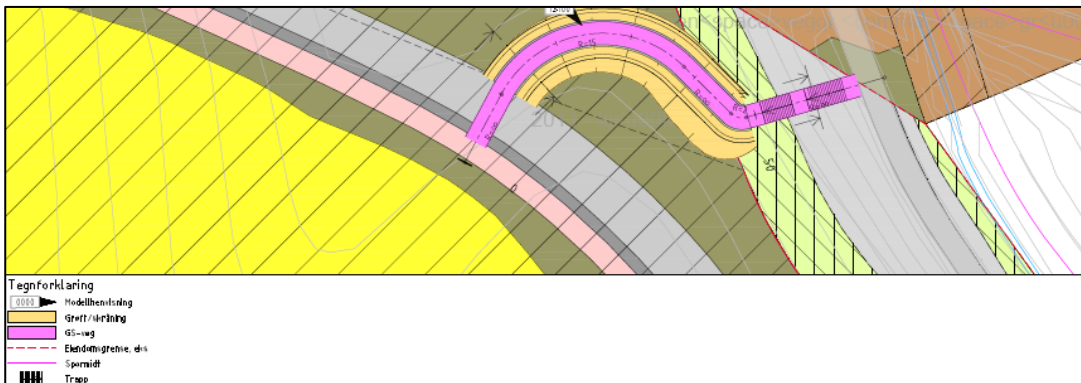
Etablering av sikre og godt merkede ruter vil fremme trygghet og øke bruken av sykkel og gange, noe som også støttes av både nasjonale og kommunale mål om å øke andelen myke trafikanter. Dette kan inkludere å bygge nye forbindelser og snarveier bl.a. over jernbanen og Sørumsandveien, samt å forbedre eksisterende tilbud. Erfaringer fra andre byer viser at god belysning og tydelig skilting er avgjørende for å skape trygge og intuitive gang- og sykkelveier, og dermed øke bruken, særlig etter solnedgang.

4.1.2 Nye gang- og sykkelforbindelser

Gangs-/sykkelkryssing av Kongsvingerbanen

Etablering av nye snarveier over eller under jernbanen vil gjøre det enklere og mer trafiksikkert for myke trafikanter og ferdes mellom de nye byutviklingsområdene på sørsiden av Kongsvingerbanen (Orderudjordet og området ved Sørumsand verksted) og sentrum. Dagens tre krysningspunkter, sør for rundkjøringene i vest og øst samt en undergang for gående ved stasjonen, vurderes å være tilstrekkelig for nåværende trafikk, men med den planlagte utbyggingen på sørsiden av Kongsvingerbanen vil antallet myke trafikanter som ønsker å krysse Kongsvingerbanen øke.

Det er tidligere skissert en gang- og sykkelforbindelse mellom Orderudjordet og området Noractorgården som kan være en mulighet (se figur 3-6 på side 29). Behovet kan være begrunnet i utbyggingen av Orderudjordet, mens også deler av området ved Sørumsand verksted kan ha nytte av en slik GS-forbindelse. En enklere og billigere løsning for gangtrafikk kan være en snarvei i form av en trapp fra Orderudjordet (og ev. rampe) og ned til gang-/sykkelveien som krysser under Kongsvingerbanen.



Figur 4-1 Skisse til trapp mellom Orderudjordet og gang-/sykkelveien som krysser under Kongsvingerbanen ved Blakerveien (kilde: Sweco Norge AS).

En alternativ kryssingsløsning kan også ligge øst for jernbaneplattformene og gå under sporområdet. En slik forbindelse kan også korte ned på gangavstandene til togstasjonen/bussterminalen i tillegg til å betjene utbyggingsområdene. Museumsområdet for Tertitten som legger begrensninger på nordsiden av Kongsvingerbanen i forhold til hvilke løsninger som er mulige her.

Det gjennomføres en egen utredning av kryssinger av Kongsvingerbanen i forbindelse med områdereguleringen.

Gang-/sykkelforbindelse øst-vest sør for Kongsvingerbanen

En slik GS-forbindelse er viktig i samspillet med kryssingene av Kongsvingerbanen. I tillegg vil GS-forbindelsen kunne inngå skoleveien mellom Orderudjordet og Sørumsand skole. Forbindelsen er også pekt på i sykkelstrategien for Lillestrøm.

Gang-/sykkelforbindelse over fv.172 Sørumsandveien ved Bekkedroga

Dette punktet er tidligere pekt ut som utrygt i trafikk sikkerhetsplanen for Sørumsand kommune. Her krysser mange skolebarn og andre gående en trafikkert vei. Dette punktet er tidligere pekt på som et opplevd utrygt punkt i barnetråkk. Gangfelt, lysregulering, rundkjøring eller ev. gangbru kan være tiltak som kan gi større sikkerhet og redusere antall konflikter mellom myke trafikanter og biler. Dette vil særlig være aktuelt om trafikkmengdene øker som følge av utbyggingen. Løsninger kan vurderes i videre planlegging.

Planovergang over Urskog-Hølandsbanen ved Noractor

I planforslaget for bl.a. Noractor-området er det foreslått en ny planovergang (plo) omtrent midt i planområdet (se figur 3-6 på side 29). Vi foreslår at man vurderer om det er mulig å flytte planovergangen lenger vest nærmere eksisterende gangfelt over fv. 172 Sørumsandveien, hvor det er en gangsykkelvei på nordsiden (Ileveien). Dette for å lede gangtrafikken til et tryggere krysningspunkt samtidig som gangavstandene til sentrum forkortes noe. Det passer også bedre i forhold til skissert gangbro.

Gangforbindelser til plattformene fra fv.172 Sørumsandveien ved veiundergang under Kongsvingebanen

Gjeldende områdereguleringsplan viser gangforbindelser i retning mot bl.a. den søndre plattformen (se figur 4-2 under). Det er usikkert om denne bør videreføres dersom den ikke kobles helt fram til plattformen som ble etablert i 2020. Det er skissert en lignende gangforbindelse til den nordlige plattformen.



utkjøringen fra bussterminalen (ved forbindelse til enden av ny gågate). Her har det oppstått personskadeulykker tidligere. Ulempene for bussene vurderes å være begrenset pga. de allerede har lav fart.

Snarvei mellom Sørumsand stasjon og Kiwi

Det kan vurderes å gruse opp dette tråkket noe bedre. Snarveien går gjennom et fredet område, slik at det vil kunne være begrenset hva det er mulig å få til av ytterligere utbedringer. I tillegg til virksomheten ved Sørumsand Park (Kiwi, Sørumsand bibliotek mm.) kan gangforbindelsen være nyttig for deler av Noractor-området og områdene på sørsiden av Kongsvingerbanen om det etableres nye planskilte GS-kryssinger.



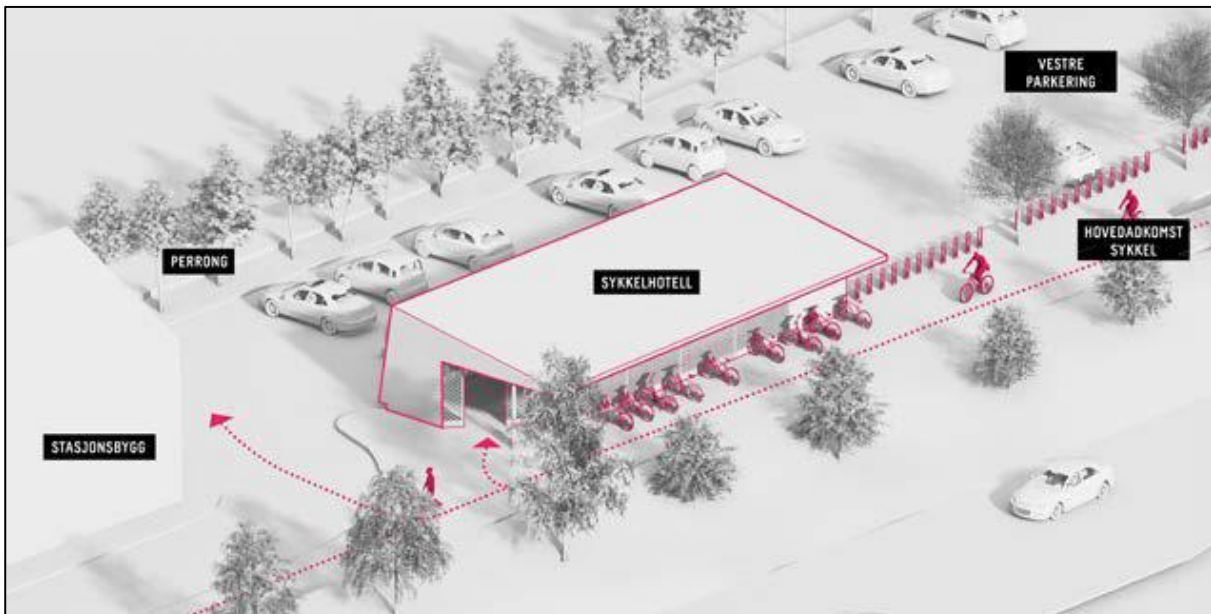
Figur 4-3 Snarvei som kan vurderes utbedret (stiplet rød strek). Flyfoto: Finn kart.

4.1.4 Bedre sykkelparkering

Det er begrenset med sykkelparkering på nærmeste stativ til personundergangen ved stasjonen. Det er ca. 70 m til resterende sykkelparkeringsplasser som ikke er under tak. Det kan vurderes å etablere flere p-plasser under tak nærmere stasjonen (f.eks. nær taxilommen).

Ved de ulike næringsbyggene i sentrum og i den nye gågata kan det vurderes å etablere flere sykkelparkeringsplasser ved inngangene, under tak og for trygg parkering. Det kan settes opp flere sykkelparkeringsplasser og servicesteder flere steder i Sørumsand. Dette kan inkludere fasiliteter som sykkelhotell i sentrum eller ved togstasjonen.

Sweco har tidligere utredet et ev. sykkelhotell ved Sørumsand stasjon i 2020 for Lillestrøm kommune. Ut fra vurderingene ble det anbefalt å gå videre med en plassering som vist i alternativet på parkeringsplassen vest for stasjonsbygget, ved gang- og sykkelveien (figur 4-4 under). Pga. kostnadene har ingen hittil vært villige til å finansiere et slikt bygg.



Figur 4-4 Oversiktsillustrasjon over anbefalt løsning for et ev. sykkelhotell vest for stasjonsbygningen på Sørumsand stasjon (kilde: Sweco Norge AS for Lillestrøm kommune i 2020).

4.1.5 Bedre kollektivdekning

For å sikre alternative reisetilbud over lengre reiseavstand (spesielt om vinteren da omfanget sykkelbruk er mindre) kan det være ønskelig å styrke busstilbudet og togtilbudet til og fra Sørumsand (spesielt langs Kongsvingerbanen). Videre kan etablering av busslommer langs begge sider av fv.172 Sørumsandveien ved Sørumsand stasjon øke holdeplasskapasiteten og redusere reisetidsulempen for gjennomgående busslinjer langs fv.172 Sørumsandveien. Tiltak langs fylkesveinettet og økt frekvens på kollektivtilbudet er ikke opp til Lillestrøm kommune å beslutte, men anbefalingene medtas likevel her for å synliggjøre potensialet og gi grunnlag for å løfte utfordringene i møte med partene som har beslutningsmyndighet.

4.1.6 Mobilitetshus

Lillestrøm kommune vurderer å etablere et mobilitetshus i Sørumsand. Et mobilitetshus er et bygg som samler flere mobilitetstjenester på ett sted, som parkering for ulike kjøretøy, lading av elbiler, logistikk/varelevering, sykkelverksteder, tilbud av tjenester som garderober og dusjer, utleie av delebiler og sambruk. Målet er å redusere behovet for privatbil ved å tilby en sentralisert og integrert løsning for transportmåter i en by.

Mobilitetshus er ofte designet for å støtte grønn mobilitet, for eksempel med et stort antall ladepunkter for elbiler og fasiliteter for sykler. De kombinerer ulike funksjoner som parkering, vask av kjøretøy, og vedlikehold av sykler, og legger til rette for bruk av delebiler som et alternativ til privateide biler, noe som kan føre til redusert biltrafikk i byområder. Til tross for at mobilitetshus ofte er parkeringsanlegg, kan de ha en mer aktiv rolle i bybildet ved å tilby tjenester og fasiliteter som er attraktive for innbyggerne.

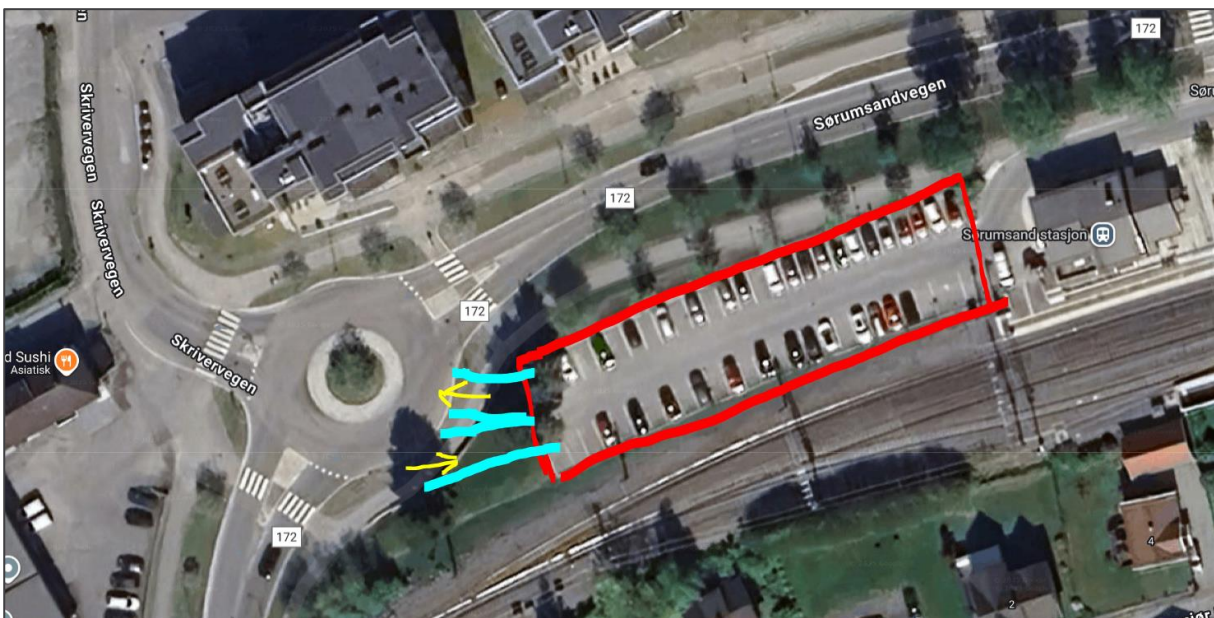
Det finnes mange måter å utforme et mobilitetshus, men en rektangulær form med tilstrekkelig bredde er lettere å utforme arealeffektivt. Det må avklares hvor mange parkeringsplasser som skal etableres og om det f.eks. skal legges opp til en trinnvis utbygging. Kostnaden og finansiering vil være sentralt å klarlegge.



Figur 4-5 Eksempel på en arealeffektiv parkeringsløsning med separat toveis spiralrampe utenfor parkeringsradene (flyfoto: Finn kart)

Sweco har gjort en overordnet vurdering av aktuelle tomter med tilstrekkelig areal og med passende form for parkering som ligger relativt nær kollektivknutepunktet i sentrum. Om det ikke holder med et fåtall parkeringsplasser er Sweco sin vurdering at Sørumsand verksted kan være en riktig plassering for et ev. mobilitetshus. Tiltaket kan etableres i kombinasjon med en ny GS-forbindelse under sporene nær stasjonen. Mobilitetshuset kan dekke p-behov for utbyggingen av Sørumsand verksted, ev. innfartsparkering og kommunale p-plasser for hjemmetjeneste.

Plassering av et nytt mobilitetshus under eksisterende innfartsparkering med adkomst via en ny fjerde arm i rundkjøringen øst for sentrum (foreslått av Lillestrøm parkering) kan også være en mulighet som kan vurderes videre. Tilsvarende plassering på motsatt side av Kongsvingerbanen kan også være et alternativ.



Figur 4-6 Prinsippskisse for plassering av nytt mobilitetshus (forslag: Lillestrøm parkering i møte 1. oktober 2025)

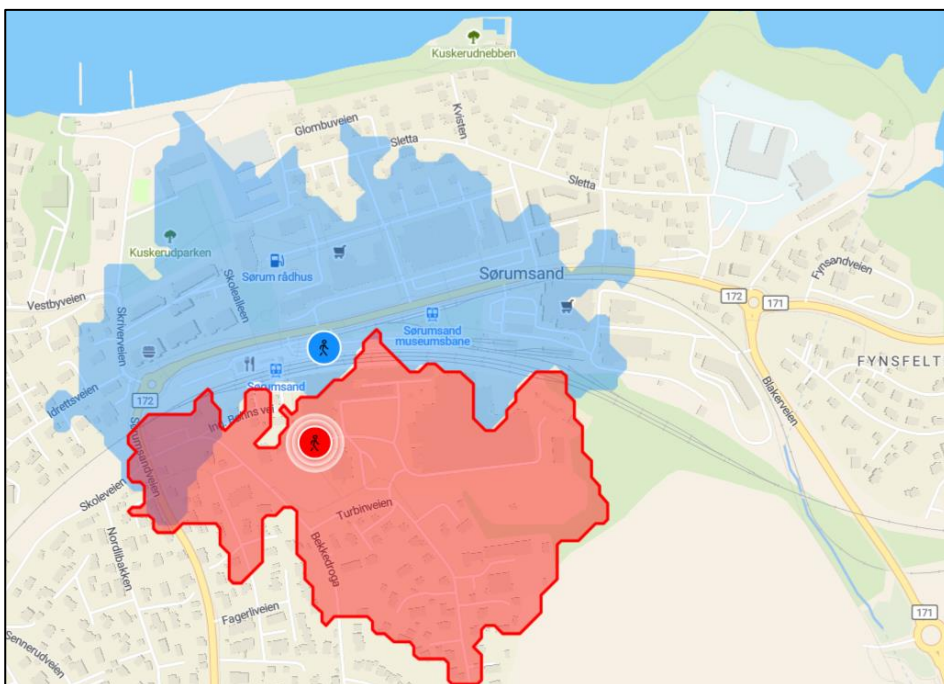
4.2 Bilparkering

Parkering kan spille en viktig rolle i å legge til rette for grønn mobilitet i Sørumsand. På lang sikt, med innføring av selvkjørende biler, kan parkeringsbehovet teoretisk sett bli redusert pga. mer bildeling (færre biler som kjøres mer rundt og er mer i bevegelse, i stedet for å være parkert store deler av dagen).

I dagens situasjon har Sørumsand sentrum stedvis mye overflateparkering. Samtidig viser en registrering over to ulike dager i september 2025 at det er mye ledig parkeringskapasitet. Totalt sett er det registrert 50-60 % belegg på dagtid i Sørumsand. Dette indikerer at det kan være rom for å stramme inn kravene til antall parkeringsplasser for nye prosjekt.

Det er allerede gjort endringer av parkeringsnormen for leiligheter i blokkbebyggelse. Dette er viktig fordi planlagt utbygging i Sørumsand i stor grad er boligbebyggelse. Kommuneplanens parkeringskrav har blitt satt ned fra minimum/maksimum 1,2 for boenheter i sentrumsformål til maksimum 0,8 parkeringsplass per boenhet. For blokkbebyggelse (ikke sentrumsformål) var kravet tidligere minimum/maksimum 1,5 parkeringsplass i p-kjeller og maksimum 0,2 p-plass for gjester per boenhet (ev. på bakkeplan).

I tillegg til maksimum 0,8 parkeringsplass per boenhet kan kommunen kreve at det etableres parkering reservert og tilgjengelige for besøkende, eller offentlige parkeringsplasser, og kommunens krav er et absolutt antall. Kommunen kan kreve at minst én av p-plassene er reservert og tilgjengelig for besøkende for korttidsparkering. Parkeringsplassene for besøkende inngår ikke som en del av det beregnede maksimale antallet plasser i henhold til parkeringsnormen. Kommunen kan kreve parkering reservert og tilgjengelig for besøkende eller offentlige parkeringsplasser uavhengig av om det er krav til parkeringsplasser.



Figur 4-7 Beregning av 5 minutters gangavstand fra henholdsvis nordsiden (blå farge) og sørsiden (rød farge). Kartet er beregnet vha. <https://app.traveltime.com/>.

Forutsatt 1,6 bosatte per boenhet i blokker tilsvarer maksdekningen ca. 500 biler per 1000 innbygger, dvs. noe over bilholdnivået for kommunen som helhet. Den nye p-normen vurderes å være forholdsvis stramt for et område som Sørumsand hvor de kollektive reisealternativene er langt færre enn for eksempel i Oslo eller i

Lillestrøm. P-normen på 0,8 per boenhet tilsvarer nesten Oslo sin P-norm for den åpne byen (0,9 per 100 m² BRA). I Oslo er bilholdet er langt lavere enn på Sørumsand og kollektivtilbudet er mye bedre.

Det foreslås at P-normen på 0,8 per boenhet kan legges til grunn for blokkleiligheter i planområdet. Områdene som ligger litt lengre fra stasjonen f.eks. Noractor-området (ev. Orderudjordet) kan ev. ha noe høyere parkeringsdekning enn områdene som ligger nær stasjonen. Lokalisering av et mobilitetshus (med delebiler mm) kan også bidra til at områdene rundt dette kan ha en noe lavere parkeringsnorm. Figuren over indikerer hvilke områder som ligger innenfor ca. 5 minutters gangtid fra stasjonen henholdsvis på nordsiden (blå) og sørsiden (rød). Parkering for øvrige arealformål er ikke vurdert.

Delebiler er et tilbud som kan redusere parkeringsbehovet i sentrum. Ved strategisk plassering av delebiler, kan det gi lett tilgang til og fra målpunkter som togstasjonen, kjøpesenteret, skolene og kultur- og fritidsaktiviteter. Det kan bli avsatt parkeringsplasser som er reservert for delebiler. Erfaringer indikerer at hver delebil kan erstatte 5-15 biler, men at det foreløpig er begrensninger hvor store andel som er interessert å basere bilbruken sin på delebil.



Figur 4-8 Eksempel på oppmerking og skilting av 3 parkeringsplasser for delebiler (Hyre) langs Solbergliveien ved Oppsal kirke i Oslo (kilde: google streetview juli 2024).

4.3 Nye veiforbindelser øst-vest sør for Kongsvingerbanen

For å redusere sårbarheten i veinettet gjennom i Sørumsand sentrum, kan det vurderes å etablere en gjennomgående veiforbindelse via områdene sør for Kongsvingerbanen. Dette kan gjøres ved å koble sammen planlagte og eksisterende veier.

Forutsetningen for en slik veiforbindelse er at den ikke er for rask slik at den tiltrekker seg uønsket gjennomkjøringstrafikk mellom fv.172 i vest og fv.171 i øst. Det gjøres best ved at veiforbindelsen er omtrent like lang som veiforbindelsen via sentrum og at fartsnivået langs kjøreruta er betydelig lavere enn via sentrum. I dag tar det normalt ca. 2-3 minutter å kjøre mellom rundkjøringen ved Fossumsvingen i øst og X-krysset med Bekkedroga i vest via sentrum. En ny veiforbindelse bør minst ta like lang tid å kjøre.

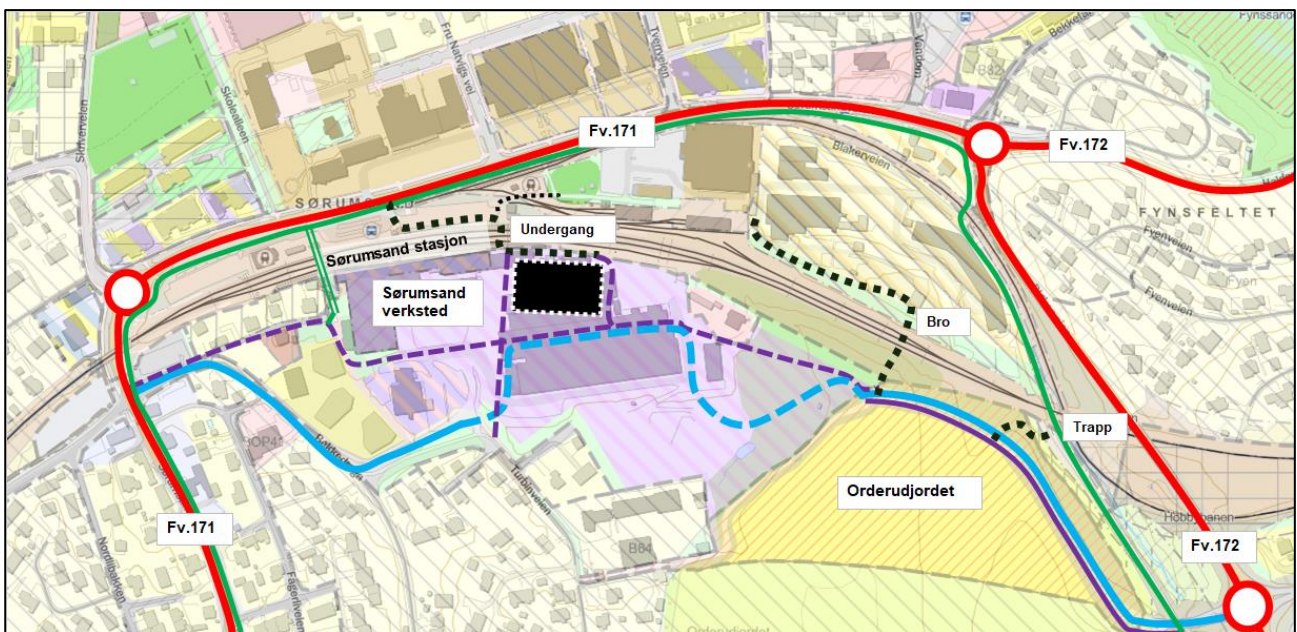
Dette vil være et alternativt veivalg til å kjøre igjennom sentrum dersom fv.172 Sørumsandveien av en eller annen grunn blir blokkert. En slik veiforbindelse kan også bedre forholdene for utrykningskjøretøyer.

Veiforbindelsene vil også kunne redusere kjøreavstandene i Sørumsand noe. En slik veiforbindelse vil også kunne sikre tilgang østfra til et ev. mobilitetshus lokalisert ved f.eks. Sørumsand verksted.

Samtidig bør det uansett etableres en gjennomgående gang-/sykkelveiforbindelse øst-vest. Denne bør i motsetning til veiforbindelsen for biltrafikk gjøres så rask som mulig. Samtidig må den gis en slik utforming at man unngår at den sørlige plattformen på Sørumsand stasjon fungerer som en gjennomgående gang-/sykkelveiforbindelse.

Figuren under viser en prinsipppløsning for hvordan slike veiforbindelser øst-vest prinsipielt kan se ut. De røde strekene viser dagens hovedveinett med fv.171 og fv.172 Sørumsandveien. De grønne strekene viser dagens parallelle gang-/sykkelveinett langs fv.171 og fv.172 nærmest Kongsvingerbanen. De blå heltrukne strekene viser Bekkedroga-Turbinveien i vest og planlagt vei ved Orderudjordet i øst (planlagt GS-vei er vist med lilla heltrukken strek her). Den blå stiplede streken viser prinsipielt en ny gjennomgående veiforbindelse (bil) mellom Turbinveien og Orderudjordet via området ved Sørumsand verksted. Den stiplede lilla streken viser prinsippet for en mulig ny gjennomgående gang-/sykkelvei via det samme området.

Samtidig er vurderte nye alternativer for kryssing av Kongsvingerbanen illustrert med svarte stiplede streker (henholdsvis undergang, bro og trapp). Disse GS-forbindelsene knytter seg til gang-/sykkelveinettet på begge sider av Kongsvingerbanen. Videre er det vist en mulig plassering av et ev. mobilitetshus (vist med en svart firkant). Denne plasseringen passer best med en undergang under Kongsvingerbanen ved stasjonen.



Figur 4-9 Illustrasjon av mulige nye veiforbindelser (for bil og GS-trafikk) sør for og GS-forbindelser over/under Kongsvingerbanen (kartkilde: <https://lillestroem.kommunegis.no/>).

Utformingen av trafikkløsningen for X-krysset Bekkedroga X fv.172 Sørumsandveien bør vurderes med tanke på flere gangkryssinger som følge av utbyggingsplanene, da dette vil være skoleveien for mange på barnetrinnet. Forutsatt at en ev. ny gjennomgående veiforbindelse utformes slik at den ikke tiltrekker seg gjennomkjøringstrafikk, vil ikke den øke behovet for å bygge en ev. rundkjøring i X-krysset Bekkedroga X fv.172 Sørumsandveien. Det er primært omfanget av utbyggingen på områdene rundt Sørumsand verksted som vil påvirke behovet her.

4.4 Usikkerhet

Det er usikkerhet knyttet til framtidig arealutvikling i Sørumsand. Sannsynligvis vil befolkningen øke, men hvor fort er usikkert. En befolkningsøkning kan øke trafikken i Sørumsand, men på lengre sikt er det mer usikkert hvordan dette vil slå ut. Dette bl.a. pga. teknologiutviklingen (f.eks. selvkjørende biler).

Tidligere trafikkberegninger av en ny Glommakryssing for rv.22 ved Fetsund har vist at trafikk kan flyttes fra andre tverrforbindelser over Glomma til ny rv.22. Eksakt hvordan dette vil slå ut for veinettet i Sørumsand er usikkert. En mulig effekt er at trafikk som dag kjører til/fra Aurskog-Høland via brua ved Bingsfoss, velger å kjøre via rv.22 i stedet. Det vil kunne avlaste fv.271 gjennom Sørumsand for noe trafikk.

En annen mulig effekt er at trafikk som oppstår i Sørumsand i stedet velger å benytte rv.22 framfor fv.171 som i dag. Om dette vil redusere eller øke trafikken i sentrum er vanskelig å si og det er derfor en usikkerhet som det er vanskelig å spå konsekvensene av i områderegeringsplanen.