



SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 20/05571-23
Saksbehandler Anna Lina Toverud

Detaljregulering av Kolbotn stasjon, 2.gangs behandling

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Utvalg for areal, klima og byggesak	15.12.2020	98/20
2 Kommunestyret	16.12.2020	194/20

Utvalg for areal, klima og byggesak har behandlet saken i møte 15.12.2020 sak 98/20

Behandling:

Tone Manum fra BaneNor hadde en kort presentasjon til saken

Utvalget fremmet følgende forslag, alternativ til innstillingen:

1. Detaljregulering for Kolbotn stasjon vedtas med følgende endringer i reguleringsbestemmelsene:

§ 3.1 Estetikk og utforming

- Eksisterende pakkhus skal gjenreises nord for hovedbygningen og forlenges jfr. § 5.3

Endres til

- Eksisterende pakkhus skal gjenreises nord for hovedbygningen og om mulig forlenges jfr. § 5.3

§ 3.3. Riving av bygg

Demontering av bygget som forutsettes fjernet skal foregå slik at opprinnelige bygningsdeler som kan antas å være fra 1927 eller tidligere, kan gjenbrukes ved bygging av sykkelhotell nord for stasjonsbygningen.

Før demontering skal pakkhuset registreres og opptegnes slik at det dannes et godt kunnskapsgrunnlag for en senere rekonstruksjon.

Endres til

§ 3.3 Flytting av bygg

Pakkhuset skal bevares, men kan flyttes innenfor hensynssonen. En eventuell demontering av pakkhuset skal foregå slik at opprinnelig(e) bygningsdeler/bygningsdeler som kan antas å være fra 1927 eller tidligere bevares. Bygningsdelene skal gjenbrukes ved gjenreising. Før demontering skal pakkhuset registreres og opptegnes slik at det dannes et godt kunnskapsgrunnlag for rekonstruksjonen.

§ 3.9 Parkering

Nytt kulepunkt:

- *En andel av sykkelparkeringskravet kan løses utenfor planområdet, innenfor 50 meters gange fra plattform.*

Ny bestemmelse § 3.15 Universell utforming

Det skal sikres god tilgjengelighet i planområdet, både innendørs og utendørs, ihht prinsipper om universell utforming for alle brukere, herunder bevegelses-, orienterings- og miljøhemmede. Bygg og utearealer skal plasseres og utformes slik at behovet for avbøtende tiltak og spesialløsninger for å ivareta universell utforming blir minst mulig. Ved nyplanting skal det ikke benyttes allergifremkallende planter.

§ 5.3 Kollektivknutepunkt (felt o SKK4)

Innenfor feltet skal det etableres sykkelhotell for 100 sykler. I tillegg skal etableres ytterligere minimum 100 sykkelparkeringsplasser innenfor dette feltet fordelt på flere steder. Det skal etableres parkeringsplass for 8 motorsykler. Det skal legges til rette for varelevering til stasjonsbygningen. Det tillates servering, tjenesteyting, kontor og forretning i bygningen. Sykkelhotellet som oppføres nord for stasjonsbygningen skal oppføres tilnærmet likt pakkhuset som sto på Kolbotn stasjon i 1927, figur 1. Mindre avvik fra dette kan tillates så lenge disse bidrar til å gjøre bygningen bedre egnet som sykkelhotell og så lenge de er tilpasset til og underordner seg pakkhusets opprinnelige konstruksjon, materialbruk, utforming og stiluttrykk. Bygningsdeler fra dagens pakkehus skal gjenbrukes i oppbyggingen, jfr. § 3.3, men slik at bygget blir et funksjonelt sykkelhotell.

Endres til

Innenfor feltet skal det etableres sykkelhotell for sykler av *ulik art (lastesykler, el-sykler, sparkesykler m.fl.)*. I tillegg skal etableres ytterligere minimum 100 sykkelparkeringsplasser innenfor dette feltet fordelt på flere steder, *også de tilpasset ulike sykler.*

Det skal etableres parkeringsplass for 8 motorsykler. Det skal legges til rette for varelevering til stasjonsbygningen. Det tillates servering, tjenesteyting, kontor og forretning i bygningen.

Pakkhuset anno 2020 flyttes nord for stasjonsbygningen. Dersom det er hensiktsmessig kan det oppføres en bygning tilnærmet likt pakkhuset som sto på Kolbotn stasjon i 1927, figur 1. Avvik fra dette kan tillates så lenge disse bidrar til å gjøre bygningen bedre egnet som sykkelhotell eller å fylle andre behov knyttet til drift av jernbanen. Avvikene tillates så lenge de er tilpasset til og underordner seg pakkhusets opprinnelige konstruksjon, materialbruk, utforming og stiluttrykk. Bygningsdeler fra dagens pakkehus skal gjenbrukes i oppbyggingen, jfr. § 3.3. En eventuell gjenoppføring må godkjennes av kulturminnemyndigheten.

6.1 Bevaring av kulturmiljø (H570)

Eksisterende bygning innenfor hensynssonen tillates ikke revet, fjernet eller flyttet.

Endres til:

Eksisterende *stasjonsbygning* innenfor hensynssonen tillates ikke revet, fjernet eller flyttet.

Tillegg:

Pakkhuset skal gjenoppføres innenfor hensynssonen.

Ny bestemmelse § 8.8. Faseplaner

Dersom anleggsarbeidene strekker seg over mer enn ett år skal det utarbeides faseplaner som viser hvordan hensynet til estetikk blir ivaretatt og hvordan fremkommelighet for gående og syklende vil være i mellomperiodene.

§ 9 Rekkefølgebestemmelser

Nytt kulepunkt under *Før rammetillatelse*

Før rammetillatelse til utbyggingstiltak skal det utarbeides:

- faseplan, dersom anleggsarbeidet strekker seg over flere år

For alle andre arbeider skal det før igangsetting legges frem *faseplan* og miljøoppfølgingsplan jfr. § 8.4.

Faseplanen skal redegjøre for midlertidige løsninger dersom anleggsarbeidet strekker seg over flere år.

2. Vedtaket fattes med forbehold om at fylkeskommunen frafaller sin innsigelse. Vedtaket er fattet i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-12.

Utvalgets tilleggsforslag, nytt pkt 3:

Nordre Follo kommune oppfordrer utbygger til fossilfri byggeplass.

Votering:

Utvalgets fellesforslag med pkt 3 støttes enstemmig

Utvalg for areal, klima og byggesaks innstilling 15.12.2020:

1. Detaljregulering for Kolbotn stasjon vedtas med følgende endringer i reguleringsbestemmelsene:

§ 3.1 Estetikk og utforming

- Eksisterende pakkhus skal gjenreises nord for hovedbygningen og forlenges jfr. § 5.3

Endres til

- Eksisterende pakkhus skal gjenreises nord for hovedbygningen og om mulig forlenges jfr. § 5.3

§ 3.3. Riving av bygg

Demontering av bygget som forutsettes fjernet skal foregå slik at opprinnelige bygningsdeler som kan antas å være fra 1927 eller tidligere, kan gjenbrukes ved bygging av sykkelhotell nord for stasjonsbygningen.

Før demontering skal pakkhuset registreres og opptegnes slik at det dannes et godt kunnskapsgrunnlag for en senere rekonstruksjon.

Endres til

§ 3.3 Flytting av bygg

Pakkhuset skal bevares, men kan flyttes innenfor hensynssonen. En eventuell demontering av pakkhuset skal foregå slik at opprinnelig(e) bygningsdeler/bygningsdeler som kan antas å være fra 1927 eller tidligere bevares. Bygningsdelene skal gjenbrukes ved gjenreising. Før demontering skal pakkhuset registreres og opptegnes slik at det dannes et godt kunnskapsgrunnlag for rekonstruksjonen.

§ 3.9 Parkering

Nytt kulepunkt:

- *En andel av sykkelparkeringskravet kan løses utenfor planområdet, innenfor 50 meters gange fra plattform.*

Ny bestemmelse § 3.15 Universell utforming

Det skal sikres god tilgjengelighet i planområdet, både innendørs og utendørs, ihht prinsipper om universell utforming for alle brukere, herunder bevegelses-, orienterings- og miljøhemmede. Bygg og utearealer skal plasseres og utformes slik at behovet for avbøtende tiltak og spesialløsninger for å ivareta universell utforming blir minst mulig. Ved nyplanting skal det ikke benyttes allergifremkallende planter.

§ 5.3 Kollektivknutepunkt (felt o. SKK4)

Innenfor feltet skal det etableres sykkelhotell for 100 sykler. I tillegg skal etableres ytterligere minimum 100 sykkelparkeringsplasser innenfor dette feltet fordelt på flere steder. Det skal etableres parkeringsplass for 8 motorsykler. Det skal legges til rette for varelevering til stasjonsbygningen. Det tillates servering, tjenesteyting, kontor og forretning i bygningen. Sykkelhotellet som oppføres nord for stasjonsbygningen skal oppføres tilnærmet likt pakkhuset som sto på Kolbotn stasjon i 1927, figur 1. Mindre avvik fra dette kan tillates så lenge disse bidrar til å gjøre bygningen bedre egnet som sykkelhotell og så lenge de er tilpasset til og underordner seg pakkhusets opprinnelige konstruksjon, materialbruk, utforming og stiluttrykk. Bygningsdeler fra dagens pakkehus skal gjenbrukes i oppbyggingen, jfr. § 3.3, men slik at bygget blir et funksjonelt sykkelhotell.

Endres til

Innenfor feltet skal det etableres sykkelhotell for sykler av *ulik art (lastesykler, el-sykler, sparkesykler m.fl.)*. I tillegg skal etableres ytterligere minimum 100 sykkelparkeringsplasser innenfor dette feltet fordelt på flere steder, *også de tilpasset ulike sykler*.

Det skal etableres parkeringsplass for 8 motorsykler. Det skal legges til rette for varelevering til stasjonsbygningen. Det tillates servering, tjenesteyting, kontor og forretning i bygningen.

Pakkhuset anno 2020 flyttes nord for stasjonsbygningen. Dersom det er hensiktsmessig kan det oppføres en bygning tilnærmet likt pakkhuset som sto på Kolbotn stasjon i 1927, figur 1. Avvik fra dette kan tillates så lenge disse bidrar til å gjøre bygningen bedre egnet som sykkelhotell eller å fylle andre behov knyttet til drift av jernbanen. Avvikene tillates så lenge de er tilpasset til og underordner seg pakkhusets opprinnelige konstruksjon, materialbruk, utforming og stiluttrykk. Bygningsdeler fra dagens pakkehus skal gjenbrukes i oppbyggingen, jfr. § 3.3. En eventuell gjenoppføring må godkjennes av kulturminnemyndigheten.

6.1 Bevaring av kulturmiljø (H570)

Eksisterende bygning innenfor hensynssonen tillates ikke revet, fjernet eller flyttet.

Endres til:

Eksisterende *stasjonsbygning* innenfor hensynssonen tillates ikke revet, fjernet eller flyttet.

Tillegg:

Pakkhuset skal gjenoppføres innenfor hensynssonen.

Ny bestemmelse § 8.8. Faseplaner

Dersom anleggsarbeidene strekker seg over mer enn ett år skal det utarbeides faseplaner som viser hvordan hensynet til estetikk blir ivaretatt og hvordan fremkommelighet for gående og syklende vil være i mellomperiodene.

§ 9 Rekkefølgebestemmelser

Nytt kulepunkt under *Før rammetillatelse*

Før rammetillatelse til utbyggingstiltak skal det utarbeides:

- faseplan, dersom anleggsarbeidet strekker seg over flere år

For alle andre arbeider skal det før igangsetting legges frem *faseplan* og miljøoppfølgingsplan jfr. § 8.4.

Faseplanen skal redegjøre for midlertidige løsninger dersom anleggsarbeidet strekker seg over flere år.

2. Vedtaket fattes med forbehold om at fylkeskommunen frafaller sin innsigelse. Vedtaket er fattet i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-12.
3. Nordre Follo kommune oppfordrer utbygger til fossilfri byggeplass.

Vedtaket er fattet i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-12.

Kommunestyret har behandlet saken i møte 16.12.2020 sak 194/20

Behandling/votering:

Utvalg for areal, klima og byggesaks innstilling enstemmig vedtatt

Kommunestyrets vedtak 16.12.2020:

1. Detaljregulering for Kolbotn stasjon vedtas med følgende endringer i reguleringsbestemmelsene:

§ 3.1 Estetikk og utforming

- Eksisterende pakkhus skal gjenreises nord for hovedbygningen og forlenges jfr. § 5.3

Endres til

- Eksisterende pakkhus skal gjenreises nord for hovedbygningen og om mulig forlenges jfr. § 5.3

§ 3.3. Riving av bygg

Demontering av bygget som forutsettes fjernet skal foregå slik at opprinnelige bygningsdeler som kan antas å være fra 1927 eller tidligere, kan gjenbrukes ved bygging av sykkelhotell nord for stasjonsbygningen.

Før demontering skal pakkhuset registreres og opptegnes slik at det dannes et godt kunnskapsgrunnlag for en senere rekonstruksjon.

Endres til

§ 3.3 Flytting av bygg

Pakkhuset skal bevares, men kan flyttes innenfor hensynssonen. En eventuell demontering av pakkhuset skal foregå slik at opprinnelig(e) bygningsdeler/bygningsdeler som kan antas å være fra 1927 eller tidligere bevares. Bygningsdelene skal gjenbrukes ved gjenreising.

Før demontering skal pakkhuset registreres og opptegnes slik at det dannes et godt kunnskapsgrunnlag for rekonstruksjonen.

§ 3.9 Parkering

Nytt kulepunkt:

- *En andel av sykkelparkeringskravet kan løses utenfor planområdet, innenfor 50 meters gange fra plattform.*

Ny bestemmelse § 3.15 Universell utforming

Det skal sikres god tilgjengelighet i planområdet, både innendørs og utendørs, ihht prinsipper om universell utforming for alle brukere, herunder bevegelses-, orienterings- og miljøhemmede. Bygg og utearealer skal plasseres og utformes slik at behovet for avbøtende tiltak og spesielløsninger for å ivareta universell utforming blir minst mulig. Ved nyplanting skal det ikke benyttes allergifremkallende planter.

§ 5.3 Kollektivknutepunkt (felt o. SKK4)

Innenfor feltet skal det etableres sykkelhotell for 100 sykler. I tillegg skal etableres ytterligere minimum 100 sykkelparkeringsplasser innenfor dette feltet fordelt på flere steder. Det skal etableres parkeringsplass for 8 motorsykler. Det skal legges til rette for varelevering til stasjonsbygningen. Det tillates servering, tjenesteyting, kontor og forretning i bygningen. Sykkelhotellet som oppføres nord for stasjonsbygningen skal oppføres tilnærmet likt pakkhuset som sto på Kolbotn stasjon i 1927, figur 1. Mindre avvik fra dette kan tillates så lenge disse bidrar til å gjøre bygningen bedre egnet som sykkelhotell og så lenge de er tilpasset til og underordner seg pakkhusets opprinnelige konstruksjon, materialbruk, utforming og stiluttrykk. Bygningsdeler fra dagens pakkehus skal gjenbrukes i oppbyggingen, jfr. § 3.3, men slik at bygget blir et funksjonelt sykkelhotell.

Endres til

Innenfor feltet skal det etableres sykkelhotell for sykler av *ulik art (lastesykler, el-sykler, sparkesykler m.fl.)*. I tillegg skal etableres ytterligere minimum 100 sykkelparkeringsplasser innenfor dette feltet fordelt på flere steder, *også de tilpasset ulike sykler*.

Det skal etableres parkeringsplass for 8 motorsykler. Det skal legges til rette for varelevering til stasjonsbygningen. Det tillates servering, tjenesteyting, kontor og forretning i bygningen.

Pakkhuset anno 2020 flyttes nord for stasjonsbygningen. Dersom det er hensiktsmessig kan det oppføres en bygning tilnærmet likt pakkhuset som sto på Kolbotn stasjon i 1927, figur 1. Avvik fra dette kan tillates så lenge disse bidrar til å gjøre bygningen bedre egnet som sykkelhotell eller å fylle andre behov knyttet til drift av jernbanen. Avvikene tillates så lenge de er tilpasset til og underordner seg pakkhusets opprinnelige konstruksjon, materialbruk, utforming og stiluttrykk. Bygningsdeler fra dagens pakkehus skal gjenbrukes i oppbyggingen, jfr. § 3.3. En eventuell gjenoppføring må godkjennes av kulturminnemyndigheten.

6.1 Bevaring av kulturmiljø (H570)

Eksisterende bygning innenfor hensynssonen tillates ikke revet, fjernet eller flyttet.

Endres til:

Eksisterende *stasjonsbygning* innenfor hensynssonen tillates ikke revet, fjernet eller flyttet.

Tillegg:

Pakkhuset skal gjenoppføres innenfor hensynssonen.

Ny bestemmelse § 8.8. Faseplaner

Dersom anleggsarbeidene strekker seg over mer enn ett år skal det utarbeides faseplaner som viser hvordan hensynet til estetikk blir ivaretatt og hvordan fremkommelighet for gående og syklende vil være i mellomperiodene.

§ 9 Rekkefølgebestemmelser

Nytt kulepunkt under *Før rammetillatelse*

Før rammetillatelse til utbyggingstiltak skal det utarbeides:

- faseplan, dersom anleggsarbeidet strekker seg over flere år

For alle andre arbeider skal det før igangsetting legges frem *faseplan* og miljøoppfølgingsplan jfr. § 8.4.

Faseplanen skal redegjøre for midlertidige løsninger dersom anleggsarbeidet strekker seg over flere år.

2. Vedtaket fattes med forbehold om at fylkeskommunen frafaller sin innsigelse. Vedtaket er fattet i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-12.
3. Nordre Follo kommune oppfordrer utbygger til fossilfri byggeplass.

Vedtaket er fattet i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-12.

Saksfremlegg

Detaljregulering av Kolbotn stasjon, 2. gangs behandling

Rådmannens forslag til vedtak:

4. Detaljregulering for Kolbotn stasjon vedtas med følgende endringer i reguleringsbestemmelsene:

§ 3.1 Estetikk og utforming

- Eksisterende pakkhus skal gjenreises nord for hovedbygningen og forlenges jfr. § 5.3.

endres til

- Eksisterende pakkhus skal gjenreises nord for hovedbygningen *og om mulig* forlenges jfr. § 5.3.

§ 3.3 Riving av bygg

Demontering av bygget som forutsettes fjernet skal foregå slik at opprinnelige bygningsdeler/bygningsdeler som kan antas å være fra 1927 eller tidligere, kan gjenbrukes ved bygging av sykkelhotell nord for stasjonsbygningen.

Før demontering skal pakkhuset registreres og opptegnes slik at det dannes et godt kunnskapsgrunnlag for en senere rekonstruksjon.

Endres til

Demontering av bygget som forutsettes fjernet skal foregå slik at opprinnelige bygningsdeler / bygningsdeler som kan antas å være fra 1927 *eller tidligere blir tatt vare på. Bygningsdelene skal gjenbrukes ved gjenreising.*

Før demontering skal pakkhuset registreres og opptegnes slik at det dannes et godt kunnskapsgrunnlag *for rekonstruksjonen.*

§ 3.9 Parkering

Nytt kulepunkt:

- *En andel av sykkelparkeringskravet kan løses utenfor planområdet, innenfor 50 meters gange fra plattform.*

Ny bestemmelse § 3.15 Universell utforming

Det skal sikres god tilgjengelighet i planområdet, både innendørs og utendørs, ihht prinsipper om universell utforming for alle brukere, herunder bevegelses-, orienterings- og miljøhemmede. Bygg og utearealer skal plasseres og utformes slik at behovet for avbøtende tiltak og spesialløsninger for å ivareta universell utforming blir minst mulig. Ved nyplanting skal det ikke benyttes allergifremkallende planter.

§ 5.3 Kollektivknutepunkt (felt o. SKK4)

Innenfor feltet skal det etableres sykkelhotell for 100 sykler. I tillegg skal etableres ytterligere minimum 100 sykkelparkeringsplasser innenfor dette feltet fordelt på flere steder.

Det skal etableres parkeringsplass for 8 motorsykler.

Det skal legges til rette for varelevering til stasjonsbygningen. Det tillates servering, tjenesteyting, kontor og forretning i bygningen.

Sykelhotellet som oppføres nord for stasjonsbygningen skal oppføres tilnærmet likt pakkhuset som sto på Kolbotn stasjon i 1927, figur 1. Mindre avvik fra dette kan tillates så lenge disse bidrar til å gjøre bygningen bedre egnet som sykkelhotell og så lenge de er tilpasset til og underordner seg pakkhusets opprinnelige konstruksjon, materialbruk, utforming og stiluttrykk. Bygningsdeler fra dagens pakkhus skal gjenbrukes i oppbyggingen, jfr. § 3.3, men slik at bygget blir et funksjonelt sykkelhotell.

Endres til

Innenfor feltet skal det etableres sykkelhotell for sykler *av ulik art (lastesykler, el-sykler, sparkesykler m.fl.)*. I tillegg skal etableres ytterligere minimum 100 sykkelparkeringsplasser innenfor dette feltet fordelt på flere steder, *også de tilpasset ulike sykler*.

Det skal etableres parkeringsplass for 8 motorsykler.

Det skal legges til rette for varelevering til stasjonsbygningen. Det tillates servering, tjenesteyting, kontor og forretning i bygningen.

Nord for stasjonsbygningen skal pakkhuset anno 2020 gjenoppføres. Dersom det er hensiktsmessig kan det oppføres en bygning tilnærmet lik pakkhuset som sto på Kolbotn stasjon i 1927, figur 1. Avvik fra dette kan tillates så lenge disse bidrar til å gjøre bygningen bedre egnet som sykkelhotell eller å fylle andre behov knyttet til drift av jernbanen. Avvikene tillates så lenge de er tilpasset til og underordner seg pakkhusets opprinnelige konstruksjon, materialbruk, utforming og stiluttrykk. Bygningsdeler fra dagens pakkhus skal gjenbrukes i oppbyggingen, jfr. § 3.3. En eventuell gjenoppføring må godkjennes av kulturminnemyndigheten.

6.1 Bevaring av kulturmiljø (H570)

Tillegg:

Pakkhuset skal gjenoppføres innenfor hensynssonen.

Ny bestemmelse § 8.8. Faseplaner

Dersom anleggsarbeidene strekker seg over mer enn ett år skal det utarbeides faseplaner som viser hvordan hensynet til estetikk blir ivaretatt og hvordan fremkommelighet for gående og syklende vil være i mellomperiodene.

§ 9 Rekkefølgebestemmelser

Nytt kulepunkt under *Før rammetillatelse*

Før rammetillatelse til utbyggingstiltak skal:

- *faseplan, dersom anleggsarbeidet strekker seg over flere år*

For alle andre arbeider skal det før igangsetting legges frem *faseplan* og miljøoppfølgingsplan jfr. § 8.4. *Faseplanen skal redegjøre for midlertidige løsninger dersom anleggsarbeidet strekker seg over flere år.*

2. Vedtaket fattes med forbehold om at fylkeskommunen frafaller sin innsigelse.

Vedtaket er fattet i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-12.

Kort oppsummert

Detaljregulering for Kolbotn stasjon fremmes nå for sluttbehandling. Forslagstiller er Bane Nor, og forslaget legger til rette for utbygging og opprusting av dagens jernbanestasjon, fjerning av ett togspor, ny undergang og bedre forbindelser mellom stasjonen og Kolbotn sentrum. Målet er en ny moderne stasjon som er universelt utformet og som bidrar positivt til utviklingen av Kolbotn. Etter offentlig ettersyn foreslår rådmannen endringer i bestemmelsene som omhandler pakkhuset, sykkelparkering og en bestemmelse om krav til universell utforming. Planforslaget anbefales vedtatt.

Faktaopplysninger

Jernbane- og stasjonsområdet på Kolbotn er regulert til jernbaneformål i Områderegulering for Kolbotn sentrum. Bakgrunnen for ny stasjon er primært behovet for å tilpasse stasjonsområdet til fremtidige togsett og oppgradere stasjonen til å imøtekomme dagens krav til universell utforming. Ved ombygging av stasjonen vil skinnegangen bli rettet ut og antall spor forbi Kolbotn stasjon reduseres fra tre til to. Planforslaget legger opp til at det skal bygges en ny undergang for myke trafikanter mellom Jan Baalsruds plass og jernbanestasjonen/Kolbotnveien. Undergangen skal være 6 meter bred, mot dagens ca. 2,5 meter. Undergangen kobles til plattformnivå med trapper og ramper. Det vil ikke bli bygget heis. Vestre perrong vil få direkte adkomst til nedre torg. Planforslaget viderefører krav om sykkelhotell for minimum 100 sykler og minimum 100 sykkelparkeringsplasser under tak. I tillegg settes det krav om et minimum av HC- bilparkeringsplasser og hente- og bringefunksjon for personbiler. Dagens tilbud om pendlerparkering avvikles.

Bakgrunn

Forslaget til detaljregulering er en del av Områderegulering for Kolbotn sentrum, vedtatt 27.3.2017. Planprosesser og vedtak som ledet frem til planforslaget er redegjort for i saksfremlegget til første gangs behandling, se vedlegg.

Ved første gangs behandling 9.6.2020 fattet Utvalg for areal, klima og byggesak følgende vedtak:

Innen annengangsbehandling av reguleringsplanen må Bane NOR:

- *beskrive hvordan de vil håndtere riggområdet før og etter bruk.*
- *beskrive hvordan de vil håndtere anleggstrafikk i byggeperioden.*
- *dokumentere hvordan universell utforming ivaretas under anleggsperioden og permanent drift.*
- *redegjøre for videre arbeid med kunstnerisk utsmykking av undergangen.*

Bane NORs redegjørelse er lagt ved. Rådmannen kommenterer redegjørelsen i sin samlede vurdering.

Høringsuttalelser etter offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 24.6 til 16.9.2020. Det kom 11 uttalelser. Et sammendrag av disse, med rådmannens kommentar gjengis nedenfor. Merknadene i fulltekst er vedlagt saksfremlegget.

1. Viken fylkeskommune

Fylkeskommunen mener planforslaget legger til rette for utviklingen av et flerfunksjonelt kollektivknutepunkt som vil bidra til økt kollektivtransport, sykkel og gange. Fylkesrådet fremmer imidlertid innsigelse til planforslaget på grunn av det de mener er manglende ivaretagelse av kulturminneverdier. Planforslaget bør endres i tråd med områdereguleringen for Kolbotn sentrum, der stasjonsområdet er regulert til bevaring både på kart og i bestemmelser.

Fylkeskommunen synes planbeskrivelsen er uklar i omtalen av dagens parkeringsplasser – skal de opprettholdes eller flyttes? Det anbefales at planbestemmelsene fastsetter antall parkeringsplasser innenfor formålene.

Fylkeskommunen støtter kommunens vurdering av behovet for støyskjerming av utbyggingsområdene sør for stasjonen. I tillegg bør det inn bestemmelser som bedre sikrer barnehagen på Kollen.

Planbestemmelsene kan med fordel sikre universell utforming ut over rampesystemet til undergangen.

Kommunens vedtak om at det må følge en beskrivelse av anleggstrafikk i byggefasen til andre gangs behandling, støttes.

Rådmannens kommentar

Fra kommunen side har det vært intensjonen å tilbakeføre pakkhuset til den størrelse og det utseende det hadde i 1927, som er den tidligste dokumenterte utgaven av pakkhuset. Bygningen har vært endret flere ganger opp gjennom årene. Rådmannen ser at formuleringen «(...) bygningsdeler som kan antas å være fra 1927 eller tidligere, kan gjenbrukes ved bygging (...)» kan forstås som at det åpnes for at materialer fra dagens pakkhus ikke behøver å brukes ved flytting. Det har aldri vært rådmannens mening å åpne for at gamle materialer i god stand ikke skal gjenbrukes. Det er derfor gjort endringer i bestemmelsene som bedre sikrer at formuleringer ikke kan mistolkes.

Det er også lagt inn en bestemmelse som åpner for at deler av kravet til sykkelparkering kan løses utenfor planområdet. Fra kommunen side var det tenkt at pakkhuset skulle kunne romme kravet til sykkelhotell, men det viser seg at dette kan ha vært noe optimistisk når Bane NORs behov for teknisk infrastruktur skal ha plass i samme område. For bedre å sikre videreføring av pakkhuset åpnes det derfor for at en andel av sykkelparkeringen kan løses utenfor planområdet, i forbindelse med Sentrumsgården eller i feltene BT3 og BT4 på vestsiden av sporene. Dette kan sikres i kommende detaljreguleringsplaner for disse feltene.

Forslaget til endringer ble oversendt fylkeskommunen 20.11.2020. De foreslåtte endringene i reguleringsbestemmelsene skal nå være i tråd med det fylkeskommunen har bedt om i sin uttalelse, og i den påfølgende dialogen med administrasjonen i Viken om hvordan innsigelsen kan løses. Innsigelsen må formelt frafalles gjennom politisk vedtak i Viken.

Planbeskrivelsen er forslagsstillers dokument. Rådmannen har vært opptatt av å sikre at de juridisk bindende dokumentene som planbestemmelser og plankart, har et akseptabelt nivå.

Det vil ikke være parkeringsplasser på stasjonsområdet ut over de to parkeringsplassene for næringsvirksomhet i stasjonsbygget i felt SKK4, 3 HC-parkeringsplasser og 5 av- og påstigningsplasser for personbil innenfor planområdet. Rådmannen ser ikke at det er behov for å presisere hvor disse siste 8 skal ligge. Planområdet er trangt, og det er nokså åpenbart at de må ligge med innkjøring fra Theodor Hansens vei.

Rådmannen mener universell utforming av de formålene denne planen dekker, i utgangspunktet er godt sikret gjennom kravene i TEK 17 § 8-2 *Uteareal med krav om universell utforming*. I tillegg har Bane Nor, som offentlig byggherre, egen veileder for universell utforming som skal ligge til grunn for detaljutforming og drift av stasjonen. Veilederen går langt i detaljeringsnivå, siden universell utforming på et stasjonsområde også gjelder skriftstørrelser på informasjonsskilt og krav til lyd kvalitet, for å nevne noe.

Det er viktig at universell utforming blir flagget høyt gjennom hele prosessen, fra plan til realisering. En ny togstasjon må ha god tilgjengelighet for alle brukergrupper, og omgivelsene må være enkle å ta seg fram i og lette å forstå. Det må være et høyt fokus på å unngå å skape unødvendige barrierer og hindringer. Erfaring tilsier at det siste ofte glipper i gjennomføringen selv om plangrunnlaget er godt. Flere av høringsinstansene har også vært opptatt av universell utforming. Rådmannen foreslår å styrke fokuset på universell utforming ved å tilføre en ny reguleringsbestemmelse.

2. Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE)

NVE fremmer innsigelse til planforslaget på bakgrunn av manglende avklaring av områdestabilitet.

Rådmannens kommentar

Bane NOR har utarbeidet nye utredninger, oversendt NVE 26.10.2020. NVE frafalt innsigelsen i brev av 11.11.2020.

3. Fylkesmannen i Oslo og Viken

Fylkesmannen støtter NVEs innsigelse til planforslaget. De er positive til at stasjonen moderniseres og tilgjengeligheten for gående og syklende forbedres med blant annet etablering av 200 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen. Kommunen roses for å prioritere miljø- og klimavennlige transportformer. Fylkesmannen savner bestemmelser om universell utforming, og anbefaler at slike bestemmelser tilføyes før endelig vedtak treffes.

Rådmannens kommentar

NVE har frafalt innsigelsen. For å imøtekomme innsigelsen fra Viken fylkeskommune er det åpnet for at sykkelparkeringsplassen også kan løses utenfor planområdet for i større grad sikre at pakkhuset kan tilbakeføres til 1927-versjonen eller bevares slik det står i dag. Kravet om at det skulle kunne romme 100 sykler vil komme i konflikt med vernehensynet. Det er tatt inn en bestemmelse om universell utforming i bestemmelsene, se rådmannens kommentar til merknaden fra fylkeskommunen.

4. Bane NOR

Bane NOR redegjør i sitt brev for de forholdene som omtales i vedtaket fra AKB 9.6.2020, herunder hvordan anleggs- og riggplanene skal håndteres videre. Det er også utarbeidet et notat som omhandler pakkhuset (vedlegg). Bane NOR mener det vil være utfordrende å tilbakeføre pakkhuset til 1927-utgaven samtidig som det settes krav til at det skal være et sykkelhotell for 100 sykler. Bane NOR har også sine krav til sikkerhet som gjør kravene i forslaget til detaljregulering vanskelig å løse. De foreslår som en løsning at det settes krav til at eksisterende pakkhus flyttes, men at det åpnes for å kunne bygge et pakkhus likt det som sto på stasjonen i 1927 og være mer fleksibel i hvordan sykkelparkeringsbehovet løses. De har et konkret forslag til endring av bestemmelsene for å ivareta de ulike hensynene, og at kulturminnemyndighetene får et ord med i laget i byggesaken som vil gjelde pakkhuset.

Rådmannens kommentar

Bane NOR har siden utarbeidelsen av områdereguleringen vært tydelige på at de mener pakkhuset utelukkende er av lokal verneverdi. Holdningen har vært at dette er kommunens ansvar.

Administrasjonen har derfor selv brukt ressurser på å se på hvordan pakkhuset kan inngå i den nye stasjonssituasjonen, og på bakgrunn av dette foreslått bestemmelser som ivaretar bestilling om tilbakeføring til 1927-utgaven fra formannskapet i Opepgård. Dette har vært kjent for Bane NOR og forslag til bestemmelser ble også oversendt for gjennomsyn før den politiske behandlingen, uten at dette da ble kommentert. Bane NOR har nå kommet lenger i sin prosjektering av stasjonen, og rådmannen forstår det slik at det også er avdekket behov for et teknisk bygg nord i stasjonsområdet. Det kan også gjøre det utfordrende å få plass til 1927-utgaven samtidig som kravet til sykkelparkering i hotell oppfylles. Rådmannen foreslår derfor at det gis et handlingsrom. Å flytte dagens pakkhus settes som et minimumskrav, og at dersom det lar seg gjøre å tilbakeføre pakkhuset til 1927-utgaven, med tilpasninger til tekniske og sikkerhetsmessige krav, kan dette gjøres. Hva som er mulig må sees på i den videre prosjekteringen. Pakkhuset skal, i motsetning til andre deler av stasjonsanlegget, byggesaksbehandles i kommunen, og kommunen har i den prosessen myndighet til å påvirke prosjektet.

Rådmannen foreslår en endring i bestemmelsene som tar høyde for at det nå er flere som bruker lastesykler, elsykler og sparkesykler. Dette er sykler som krever andre type stativer og mer/mindre plass enn vanlige tråsykler. Siden stasjonsområdet er trangt, bør det sees på om det kan samarbeides med andre grunneiere om å løse sykkelparkeringsbehovet, da dette jo vil være et tilbud til alle som bruker sentrum. For eksempel eier Nordre Follo kommune sykkelhotellet på Rosenholm stasjon og dette driftes av Bane NOR.

Bane NOR tar i sitt brev opp at de formelt sett ikke har mottatt reguleringsplanen, og at planforslaget slik det forelå ved offentlig ettersyn hadde noen elementer som etter deres syn gjør planen ugjennomførbar. Bane Nor ber kommunen om å redegjøre dette for dem. Dette forholdet er nå avklart med Bane Nor i møter og i tett dialog, både før og etter høringsperioden. Rådmannen vil også understreke at det er Bane Nor selv som er forslagsstiller i denne planen. Det er naturlig at kommunen og forslagsstiller samarbeider om høringen, noe som også er tilfelle i denne planen.

5. Ruter AS

Ruter mener det er uheldig at planområdet ikke også omfatter Kolbotnveien og bussholdeplassene. En samtidig planlegging av stasjonen og bussholdeplassene i Kolbotnveien ville i større grad sikre god fremkommelighet inn til knutepunktet og at overgangen mellom buss og tog fungerer godt.

Rådmannens kommentar

Her vil rådmannen vise til prosjektet «Store tanker på liten plass». I dette prosjektet deltok Statens vegvesen, Ruter og Bane NOR sammen med kommunen. Prosjektet ble igangsatt for å ivareta alle samferdselsaktørenes interesser og sikre god fremkommelighet for de reisende.

Kolbotnveien er en kommunal vei. Bane NOR har vært svært tydelige på at de ikke bygger og bidrar til mer enn akkurat det som er nødvendig for å få stasjonen til å fungere for togreisende. For å gjennomføre den nødvendige utbedringen av Kolbotnveien er kommunen avhengig av eksterne finansieringsbidrag. Siden Bane NOR ikke vil være med på dette er utbyggingen av Kolbotnveien derfor knyttet opp til private detaljreguleringsplaner i området. Blant andre er utvikling av Sentrumsgården viktig for å få løsningene på plass i sentrum. De er i gang med planlegging av sitt område og skal fremme en planavklaringssak nå i desember for å få avklaringer før regulering. Det vises til LPO arkitekters høringsbrev til denne saken der de på vegne av Sentrumsgården inviterer til videre samarbeid.

6. Fortum

Fortum opplyser om at planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, og anbefaler at det stilles krav til at nye bygg over 1000 m² bygges med vannbåren varme. De opplyser videre om at eventuell omlegging av fjernvarmerør kun kan utføres i sommerhalvåret. Merknadshaver anbefaler også at det blir stilt krav om fossilfri byggvarme, og opplyser om at de også kan levere komfortkjøling, dersom det er aktuelt.

Rådmannens kommentar

Merknaden er oversendt Bane NOR. Det skal ikke bygges nye bygg over 1000 m² i planen, og det er dermed heller ikke aktuelt å sette krav til byggvarme. Rådmannen forutsetter at Bane NOR tar hensyn til fjernvarmerør i sin prosjektering og anleggsgjennomføring.

7. LPO arkitekter, på vegne av Kullebund eiendom as og Sentrumsbygget Kolbotn as

Merknadshaver påpeker viktigheten av god koordinering av detaljering av stasjonsområdet med de planer Kullebund eiendom og Sentrumsbygget Kolbotn har for sine eiendommer som er nærmeste nabo til stasjonen. I merknaden listes det opp konkrete forhold som må løses for å få en god overgang mot stasjonen.

Rådmannens kommentar

Dette området må utvikles i god dialog mellom partene slik at begge prosjektene fungerer godt i den nye byveven. Ny Kolbotn stasjon er et prosjekt Kolbotn har ventet på lenge, og rådmannen finner det derfor ikke tilrådelig å legge inn rekkefølgebestemmelser som f.eks. krever at rammesøknader skal foreligge til samme tid for å sikre gode tilpassinger. Det er for stor risiko å kreve at ny stasjon skal vente på et privat prosjekt som ennå ikke er detaljregulert. «Store tanker på liten plass» skal ligge til grunn for utformingen av stasjonen, og dette prosjektet gir retningslinjer også for hvordan merknadshaver skal utforme sitt prosjekt. Eventuelle rekkefølgekrav om tilpassing til stasjonsområdet kan vurderes når det foreligger et forslag til detaljregulering for BFKT4. Rådmannen foreslår å tillate at en andel av sykkelparkeringsplasser for stasjonen kan løses utenfor planområdet, og vil oppfordre Bane NOR og Sentrumsgården om å se på felles løsninger av dette behovet.

8. Lars Magnus Leiren

Leiren reagerer på at naturressurser, nærmiljø og friluftsliv ikke ansees som relevant for planforslaget. Han mener også at blågrønn faktor er satt for lavt med faktor 0,3. Byutviklingsprosjekter som dette skal bidra til å styrke økologiske funksjoner. Augestadbekken burde vært vurdert gjenåpnet.

Rådmannens kommentar

Det er ikke registrerte naturressurser innenfor planområdet. Naturmiljø er utredet og omtalt. Stasjonsområdet har heller ikke områder der det er registrert friluftsliv, selv om stasjonen kanskje er utgangspunkt for turer og slik har betydning for friluftslivet. Men dette er nok å strekke betydningen litt langt i denne sammenhengen. Nærmiljøet i plansammenheng er forstått som oppholdsarealer og leke/aktivitetsarealer, og slike areal er ikke direkte berørt i planen. Stasjonen inngår for så vidt i nærmiljøet for beboere i Kolbotn sentrum, men er ikke en ny funksjon. Nærmiljøet er indirekte ivarettatt i støyutredninger og bestemmelser knyttet til støy, selv om nærmiljø ikke er spesifikt omtalt. Blå-grønn faktor er satt i henhold til anbefalinger fra veilederen «Blågrønn faktor». Der anbefales 0,3 for offentlige gater og plasser.

Bane NOR bygger stasjonen etter egne standarder. Kommunen følger den nylig vedtatte kommuneplanens mål og visjoner. Augestadbekken ligger utenfor planområdet, men er forutsatt åpnet ved utbygging av Skrenten og den delen av bekken som ligger vest for jernbanen vil bli åpnet i forbindelse med ferdigstilling av den pågående utbyggingen ved Storebukta. Dette er ivarettatt i reguleringsplaner for de aktuelle områdene.

9. Stein Eiklo

Eiklo mener løsningen som er foreslått i planen for å knytte østsiden og vestsiden er kostbar uten at den vil ha en tilsiktet virkning. Han har i sitt høringssvar konkrete forslag til forenkling, med bl.a. utbedring av dagens kulvert, bro over Solbråtanveien fra et nivå mellom øvre og nedre torg inn på sørgående perrong. Dette vil bære både rimeligere, raskere å gjennomføre og forstyrre togdriften i gjennomføringen minimalt.

Rådmannens kommentar

Rådmannen takker for innspill til hvordan prosjektet kan løses på en enklere måte. Detaljregulering for Kolbotn stasjon bygger på en egen konseptvalgutredning og på områderegulering for Kolbotn sentrum. Flytting av fotgjengerundergangen sørover slik at den blir enklere å finne bygger på disse planene. Det er også av stor betydning for Bane NOR å spre passasjermengden mest mulig utover langs plattformene slik at hele togsettet blir benyttet. Bedre og bredere adkomster til sydgående plattform er også et sterkt ønske for å unngå situasjoner vi opplever i dag, med trengsel til plattform 2 og 3 i rushtiden. Rådmannen anbefaler derfor å holde på den utformingen som nå ligger til grunn for detaljreguleringen.

10. Tori Helene Lundebø

Lundebø etterlyser bedre opplysninger om konsekvenser for sin eiendom ved utbygging av stasjonen.

Rådmannens kommentar

Planforslaget bygger på de arealene som er avsatt til jernbaneformål i områdereguleringen for Kolbotn stasjon. Det er nå regulert inn et mulig og midlertidig anleggsområde langs jernbanen som går inn på Lundebøys eiendom. Dersom det skulle bli aktuelt å bruke dette i forbindelse med byggingen, må det skje etter en avtale mellom grunneier og Bane NOR. Arealet vil bli satt i stand etter bruk. For øvrig er det i områdereguleringen forutsatt at Solbråtanveien skal legges om i forbindelse med utbygging av feltene BT3 og BT4. Lundebøys eiendom inngår i felt BT4.

Rådmannen vil understreke at utbygging av Kolbotn stasjon ikke røkkes ved de opprinnelige planene for Solbråtanveien, og at videre utvikling av feltene BT3 og BT4, som den aktuelle eiendommen tilhører også vil bli nærmere avklart i en egen planavklaringssak jfr vedtak i kommunestyret 17.6.2020.

11. Gunnar Sveen og Tore Holm

Sveen og Holm mener at planforslaget legger opp til en stasjon som er en klar forbedring i forhold til dagens situasjon. De kunne imidlertid tenke seg:

- En annen trasé for godstrafikken
- En forsterket og forbedret jernbanebro
- Beskrivelse av hvordan transportsystemet løses i anleggsperioden
- Flytting av jernbanestasjonen mot sør for å gi en bredere busstrase i Kolbotnveien.

De er av den oppfatning at Kolbotn ikke er egnet som knutepunkt for fremtidig utbygging av Gjersrud-Stensrud. Hauketo er bedre egnet. Langtidsparkering for biler bør også innarbeides i planen for Kolbotn stasjon. Koronasituasjonen viser at kollektivsystemet kan være risikoutsatt, og at langtidsparkering av biler derfor bør innarbeides i planen for Kolbotn stasjon.

Rådmannens kommentar

Nordre Follo kommune ønsker, i likhet med merknadshaver, at godstrafikken skal bort fra Østfoldbanen. Dette er imidlertid ikke tema for detaljreguleringen av Kolbotn stasjon. Fortetting ved knutepunktene er utfordrende med tanke på støy, og godstrafikken bør over på andre traseer som ikke berører boligbebyggelsen.

Ny jernbanebro har ikke vært et tema i planprosessen, men rådmannen er enig i at dagens bro ikke er gunstig for myke trafikanter. Å bygge ny bro vil være en stor kostnad, og en kompliserende prosess med tanke på at det også er nye og andre krav som vil tre i kraft ved et nytt prosjekt, som for eksempel krav til fri høyde under brua.

En overordnet beskrivelse av hvordan transportsystemet løses i anleggsperioden ligger som vedlegg. Plassering av stasjonen har vært gjenstand for mange og lange utredninger, og detaljreguleringsplanen er et resultat av dette arbeidet. Rådmannen forholder seg til at diskusjonen om stasjonens plassering er landet gjennom tidligere vedtak. Dette er sluttbehandlingen av en detaljregulering og slutten på en svært lang planprosess.

Kolbotn er et lite og kompakt sentrum. Parkeringsarealer til langtidsparkering for pendlere er det ikke plass til i dette området og det er heller ikke ansett som effektiv arealbruk i byutviklingssammenheng. Det vil fortsatt være parkeringsmuligheter i private parkeringshus i sentrum. Planforslagets løsninger prioriterer menneskene i sentrum, gjennom fokus på gode møteplasser og god tilrettelegging for gående og syklende.

Rådmannen er enig med merknadshaver i at Kolbotn ikke er egnet som knutepunkt for en fremtidig utbygging på Åsland og Gjersrud/Stensrud. Etter det rådmannen kjenner til planlegges kollektivtrafikken på overordnet nivå i dette området opp mot Hauketo stasjon, som er et større knutepunkt enn Kolbotn.

Covid-19 har vist at hele samfunnet er sårbart. Ny Kolbotn stasjon planlegges for at reisende skal kunne få bedre plass langs perrongen og at togene kan være lengre enn dagens tog. Teoretisk vil det da være mulig for dem som må reise å holde bedre avstand til andre. Hyppigere avganger for toget, som vi er blitt lovet, vil igjen følges opp med utvikling av et bedre busstilbud. Dette vil kunne bidra til å spre reisende slik at tettheten minsker.

Økonomiske konsekvenser

Økonomiske konsekvenser for Nordre Follo kommune er redegjort for i saksfremlegget til 1. gangs behandling. Bane NOR vil bygge og finansiere den delen av det nye anlegget som er nødvendig for å få stasjonen som stasjon til å fungere. Den bymessige tilkoblingen ønsker de ikke å bidra til. I prosjektet «Store tanker på liten plass» er grensesnittet mellom Bane NOR og Nordre Follo kommune lagt. Kommunens andel av disse kostnadene er innarbeidet i Gjennomføringsmodellen for Kolbotn som ble vedtatt av kommunestyret i Oppegård 23.09.2019. og ligger inne i investeringsmidler til Kolbotn sentrum i Strategi- og handlingsplan 2020-2023.

Bane NOR har nå lagt frem en skisse til fremdriftsplan. Den nye undergangen skal bygges i 2022, mens perrongene ikke skal bygges før 2025/2026. Kommunens bidrag er knyttet både til overgangen mellom perrong og undergang. Det bør derfor inngås en utbyggingsavtale mellom partene for å avtale det videre samarbeidet og gi forutsigbarhet i kommunens utgifter til prosjektet. Rådmannen vil ta initiativ til dette i forlengelsen av at det i disse dager innledes en dialog om projektering av de faktiske fysiske løsningene.

Bane NOR utreder fremdeles i hvilken grad de kan bidra økonomisk til flytting og tilbakeføring av pakkhuset. De har tidligere vært negative, da de har ansett ønsket om bevaring av pakkhuset til å være et rent lokalt ønske, og ikke en oppgave som skal finansieres over jernbanebudsjettet. Kommunen har ikke anledning til å bruke investeringsmidler på annen manns grunn, og det kan tenkes at kommunen derfor må akseptere at det «bare» er dagens pakkhus som flyttes og at det ikke vil bli bygget en rekonstruksjon av bygningen slik den var i 1927.

Bidrag til å nå kommunens mål

Kommunen har fire satsingsområder basert på FNs 17 bærekraftsmål:

1. Sammen for en ny kommune

Planforslaget legger til rette for bygging av en ny moderne og funksjonell togstasjon. God offentlig transport er vesentlig for videre utvikling av Kolbotn, både for å bli mer attraktiv for næringslivet og for å få flere yrkesaktive til å flytte til kommunen.

2. Trygg oppvekst

Planforslaget legger til rette for en mer sentralt plassert undergang som vil bedre fremkommeligheten også for barn og unge. Tilpasning slik at mest mulig ferdsel kan skje ved gange, sykkel og kollektivbruk styrker barn- og unges mulighet for deltagelse i samfunnet, da de blant annet vil kunne komme seg trygt og enkelt fram og delta i aktiviteter uten å bli kjørt av foreldrene. Stasjonsområdet vil bli mer oversiktlig, og skal kunne oppleves som tryggere.

3. Aktiv hele livet

Et godt kollektivtilbud vil gjøre det lettere å delta aktivt i arbeids- og samfunnsliv. Planforslaget legger til rette for universell utforming av stasjonsområdet og gode overgangsmuligheter til buss.

4. Byvekst med grønne kvaliteter

Kolbotn stasjon er navet i Kolbotn sentrum. Grunnlaget for fortettingen av Kolbotn sentrum, som områdereguleringen legger til rette for, er tuftet på nærheten til togstasjonen. En modernisert stasjon, som kan håndtere økning i passasjerantall, er dermed vesentlig for at fortettingsstrategien skal lykkes. Planforslaget innebærer en forbedring av støyforholdene nær stasjonen ved at en sporveksler fjernes, og at det foreslås relativt strenge støykrav i planforslaget, både i anleggsfasen og driftsfasen. En stasjon godt plassert i by-veven vil gjøre det enklere for innbyggerne å velge klima- og miljøvennlig transport. Planforslaget prioriterer gange, sykkel og kollektiv når overflateparkering fjernes for å gi rom for gode løsninger for myke trafikanter. Gjennom prosjektet «Store tanker på liten plass» og kommunens deltagelse i videre arbeid med utvikling av de stasjonsnære byrommene sikres god kvalitet på en av de sentrale møteplassene i Kolbotn sentrum.

Rådmannens vurdering

I sluttbehandling av reguleringsplanen har rådmannen gjennomgått alle innkomne høringsuttalelser og vurdert om temaene som tas opp i uttalelsene utløser behov for endringer i planen. Bane NOR har redegjort for vedtakspunktene fra 1. gangs behandling. Rådmannen er innforstått med at Bane NOR på nåværende tidspunkt ikke har kommet tilstrekkelig langt i planleggingen til å kunne angi i detalj hvordan anleggsperioden vil forløpe. Det er åpenbart at det vil bli en krevende situasjon. Det er derfor nødvendig å følge denne prosessen tett framover, for å sikre tilfredsstillende løsninger og god informasjon i forkant av anleggsoppstart.

Riggområde

Bane NOR er i dialog med Sentrumsgården for å se om det er mulig med sambruk av riggarealer. Sentrumsgården arbeider med en detaljregulering nå. De vil også ha behov for rigg, og det er positivt at det er dialog mellom partene om å samordne byggeaktiviteter og byggeplass. Begge skal bygge helt inn til felles eiendomsgrense. For andre riggområder som er regulert i planen er det satt krav til tilbakeføring, og Bane NOR tar dette kravet med inn i sin kontrakt med utførende entreprenør.

Anleggstrafikk

Rådmannen oppfordrer Bane NOR til også å involvere kommunen tidlig i planleggingen av anleggstrafikken som vil berøre kommunale veier for å sikre at det ikke planlegges andre anleggsarbeid i samme periode. F.eks. skal det gjøres tiltak i Kolbotnveien i forbindelse med Skolebakken-utbyggingen. Bane NOR viser til utbyggingen i Ski sentrum, der det er tatt inn i anleggskontrakten hvilke veier som kan brukes til anleggstrafikk og på hvilke tider av døgnet det ikke skal kjøres. Dette er aktuelt å gjøre også i Kolbotn, der deler av veinettet brukes av skolebarn på vei til Kolbotn skole. Dette er forhold som også må belyses i miljøoppfølgingsplanen. Kommunen skal høres om denne planen.

Universell utforming

Bane NOR opplyser at stasjonen vil bli universelt utformet og i tråd med deres stasjonshåndbok, som også vil sikre at møblering av perrongene gjøres på en god måte. Det er også dialog med Sentrumsgården for å sikre gode overganger mellom stasjonsområdet og det nye prosjektet som utvikles der. Det vil imidlertid være krevende å få til en fullgod situasjon i byggefasen. Eksisterende undergang vil måtte stenges når ny undergang etableres. I denne perioden vil eneste forbindelse mellom øst og vest være via Kolbotnveien og Theodor Hansensvei.

Rådmannen foreslår å sikre universell utforming i bestemmelsene, i tillegg til at det er et av de overordnede formålene med reguleringsplanen. Rådmannen vil ivareta universell utforming på de deler av planen kommunen skal være ansvarlig for, slik at det blir en helhetlig, entydig tilrettelegging. Dette følges opp i byggesakene.

Kunstnerisk utsmykning

Bane NOR skriver at kunstnerisk utsmykning vil være et tema i neste planfase, sett i sammenheng med detaljutforming og materialbruk. Rådmannen imøteser dette med spent forventning, og gleder seg til å se prosjektet ferdig bygget.

Videre fremdrift

Bane NOR vil bygge undergangen i 2022. Dette er siste planlagte periode for stenging av Østfoldbanen over lengre tid som gjør det mulig å gjennomføre dette tiltaket. Plattformene bygges i første halvdel av 2026. Avhengig av bevilgninger kan arbeidet med plattformene fremskyndes noe.

Rådmannen er bekymret over at anleggsperioden vil strekke seg over flere år. Dette er svært uheldig for Kolbotn sentrum. Lokalsamfunnet må i det minste ha en forutsigbarhet for hvordan situasjonen vil bli i denne tiden. Rådmannen foreslår derfor en bestemmelse som setter krav om at det må leveres faseplaner som viser hvordan estetikk og forholdene for gående og syklende blir ivaretatt dersom anleggsfasen strekker seg over flere år.

Innsigelsen fra fylkeskommunen

Rådmannen foreslår endringer i planforslaget for å imøtekomme fylkeskommunens innsigelse. Det har etter høringen vært dialog med fagavdelingen i Viken for å imøtekomme deres krav. Forslag til endringer i reguleringsplanen skal ivareta hensyn til kulturminnevern, Bane NORs tekniske krav og kommunens ønske om å tilrettelegge for sykkelparkering. Tittelen på illustrasjonsprosjektet som følger planforslaget er «Store tanker på liten plass», og navnet er betegnende for hva man forsøker å

få til innenfor det relativt trange planområdet. Fylkeskommunen kan ikke lenger trekke innsigelser administrativt, og det kan gå noe tid før fylkesrådet behandler forslaget til endring. Rådmannen anbefaler derfor å vedta planforslaget under forutsetning av at fylkeskommunen trekker innsigelsen.

Rådmannens forslag til endringer i planforslaget

Med bakgrunn i merknadene foreslår rådmannen følgende endringer i forslaget til reguleringsplan:

§ 3.1 Estetikk og utforming

- Eksisterende pakkehus skal gjenreises nord for hovedbygningen og forlenges jfr. § 5.3.

endres til

- Eksisterende pakkehus skal gjenreises nord for hovedbygningen *og om mulig* forlenges jfr. § 5.3.

§ 3.3 Riving av bygg

Demontering av bygget som forutsettes fjernet skal foregå slik at opprinnelige bygningsdeler / bygningsdeler som kan antas å være fra 1927 eller tidligere, kan gjenbrukes ved bygging av sykkelhotell nord for stasjonsbygningen.

Før demontering skal pakkehuset registreres og opptegnes slik at det dannes et godt kunnskapsgrunnlag for en senere rekonstruksjon.

Endres til

Demontering av bygget som forutsettes fjernet skal foregå slik at opprinnelige bygningsdeler/bygningsdeler som kan antas å være fra 1927 eller tidligere *blir tatt vare på. Bygningsdelene skal gjenbrukes ved gjenreisning.*

Før demontering skal pakkehuset registreres og opptegnes slik at det dannes et godt kunnskapsgrunnlag *for rekonstruksjonen.*

§ 3.9 Parkering

Nytt kulepunkt:

- *En andel av sykkelparkeringskravet kan løses utenfor planområdet, innenfor 50 meters gange fra plattform.*

Ny bestemmelse § 3.15 Universell utforming

Det skal sikres god tilgjengelighet i planområdet, både innendørs og utendørs, ihht prinsipper om universell utforming for alle brukere, herunder bevegelses-, orienterings- og miljøhemmede. Bygg og utearealer skal plasseres og utformes slik at behovet for avbøtende tiltak og spesialløsninger for å ivareta universell utforming blir minst mulig. Ved nyplanting skal det ikke benyttes allergifremkallende planter.

§ 5.3 Kollektivknutepunkt (felt o. SKK4)

Innenfor feltet skal det etableres sykkelhotell for 100 sykler. I tillegg skal etableres ytterligere minimum 100 sykkelparkeringsplasser innenfor dette feltet fordelt på flere steder.

Det skal etableres parkeringsplass for 8 motorsykler.

Det skal legges til rette for varelevering til stasjonsbygningen. Det tillates servering, tjenesteyting, kontor og forretning i bygningen.

Sykkelhotellet som oppføres nord for stasjonsbygningen skal oppføres tilnærmet likt pakkhuset som sto på Kolbotn stasjon i 1927, figur 1. Mindre avvik fra dette kan tillates så lenge disse bidrar til å gjøre bygningen bedre egnet som sykkelhotell og så lenge de er tilpasset til og underordner seg pakkhusets opprinnelige konstruksjon, materialbruk, utforming og stiluttrykk. Bygningsdeler fra dagens pakkhus skal gjenbrukes i oppbyggingen, jfr. § 3.3, men slik at bygget blir et funksjonelt sykkelhotell.

Endres til

Innenfor feltet skal det etableres sykkelhotell for sykler *av ulik art (lastesykler, el-sykler, sparkesykler m.fl.)*. I tillegg skal etableres ytterligere minimum 100 sykkelparkeringsplasser innenfor dette feltet fordelt på flere steder, *også de tilpasset ulike sykler*.

Det skal etableres parkeringsplass for 8 motorsykler.

Det skal legges til rette for varelevering til stasjonsbygningen. Det tillates servering, tjenesteyting, kontor og forretning i bygningen.

Nord for stasjonsbygningen skal pakkhuset anno 2020 gjenoppføres. Dersom det er hensiktsmessig kan det oppføres en bygning tilnærmet lik pakkhuset som sto på Kolbotn stasjon i 1927, figur 1. Avvik fra dette kan tillates så lenge disse bidrar til å gjøre bygningen bedre egnet som sykkelhotell eller å fylle andre behov knyttet til drift av jernbanen. Avvikene tillates så lenge de er tilpasset til og underordner seg pakkhusets opprinnelige konstruksjon, materialbruk, utforming og stiluttrykk. Bygningsdeler fra dagens pakkhus skal gjenbrukes i oppbyggingen, jfr. § 3.3. En eventuell gjenoppføring må godkjennes av kulturminnemyndigheten.

6.1 Bevaring av kulturmiljø (H570)

Tillegg:

Pakkhuset skal gjenoppføres innenfor hensynssonen.

Ny bestemmelse § 8.8. Faseplaner

Dersom anleggsarbeidene strekker seg over mer enn ett år skal det utarbeides faseplaner som viser hvordan hensynet til estetikk blir ivaretatt og hvordan fremkommelighet for gående og syklende vil være i mellomperiodene.

§ 9 Rekkefølgebestemmelser

Nytt kulepunkt under *Før rammetillatelse*

Før rammetillatelse til utbyggingstiltak skal:

- *faseplan, dersom anleggsarbeidet strekker seg over flere år*

For alle andre arbeider skal det før igangsetting legges frem *faseplan* og miljøoppfølgingsplan jfr. § 8.4. *Faseplanen skal redegjøre for midlertidige løsninger dersom anleggsarbeidet strekker seg over flere år.*

Anbefaling

Det offentlige ettersynet viser at kommunes ønske om prioritet av gående, syklende og kollektiv i sentrum har støtte fra overordnede myndigheter. Lokale kulturminner står også sterkt hos fylkeskommunen, som i kommunen. Rådmannen forventer at Bane NOR tar dette til seg, og finner en god løsning som ivaretar kulturmiljøet og at de strekker seg langt slik at stasjonens historie også kan leses av fremtidige togreisende.

Med de endringer som nå er gjort i planforslaget anbefaler rådmannen å vedta forslag til detaljregulering for Kolbotn stasjon, plan-ID 3020-201601

Ski, 24.11.2020

Jane Short Aurlien
Konst rådmann

Monica Lysebo
kommunalsjef

Vedlegg

1. Saksprotokoll AKB, 09.06.2020, Sak 37_20, Detaljregulering Kolbotn stasjon 1 330359_2_1
2. Saksutskrift - Detaljregulering Kolbotn stasjon 1 330512_1_1
3. 2016001- Reguleringsbestemmelser 2.gangs behandling
4. 2016001- Plankart, 2.gangs behandling
5. Store tanker på liten plass
6. 2016001 Planbeskrivelse
7. 2016001- Merknader etter offentlig ettersyn
8. 2016001- Forslagstillers kommentarer til merknadene
9. 2016001- Notat pakkhus
10. 2016001- ROS-analyse
11. MIP-00-A-03785 Geoteknisk datarapport
12. MIP-00-A-03896 Geoteknisk fagrapport