

Ny KOLBOTN STASJON

DETALJREGULERINGSPLAN

Planbeskrivelse

☐	Akseptert
☐	Akseptert m/kommentarer
☐	Ikke akseptert / kommentert Revider og send inn på nytt
☒	Kun for informasjon
Sign:	

02A	Oppdatert etter ønske om grenseendring fra kommunen	09.05.2018	ALAD	HMØ	ALAD
01A	Oppdatert etter kommentar fra Bane NOR	08.09.2017	HMØ	ALAD	ALAD
00A	Første utgave	28.03.2017	ELUN/HMØ	ALAD	ALAD
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
ØSTFOLDBANEN VESTRE LINJE (OSLO S) – SKI, NY KOLBOTN STASJON Detaljreguleringsplan		Sider:			
		49			
		Produsert av:			
		Prod.dok.nr.:		Rev:	
		Erstatter:			
		Erstattet av:			
Prosjekt: 224278 Parsell: Generelt		Dokumentnummer: MIP-00-A-00247		Revisjon: 02A	
		Drift dokumentnummer:		Drift rev.:	

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	BAKGRUNN	4
1.1	GRUNNLAG FOR PLANARBEIDET	4
1.2	FORMÅL MED REGULERINGSPLANEN	4
1.3	PLANOMRÅDET	5
2	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	6
2.1	TERRENG OG JORD	6
2.2	VANNMILJØ OG VASSDRAG	7
2.3	NATURMILJØ OG BIOLOGISK MANGFOLD	7
2.4	GRØNNSTRUKTUR OG LANDSKAP	9
2.5	HELSE- OG MILJØFORHOLD	9
2.6	LOKALKLIMA	10
2.7	EIERFORHOLD	11
2.8	EKSISTERENDE BEBYGGELSE OG ANLEGG	11
2.9	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	11
2.10	TRAFIKKFORHOLD	12
2.11	KOMMUNALTEKNISK INFRASTRUKTUR	13
2.12	BEFOLKNING OG SOSIAL INFRASTRUKTUR	14
2.13	SENTERSTRUKTUR OG HANDELSTILBUD	15
2.14	IDRETT OG FRILUFTSLIV	15
2.15	BARNETRÅKK OG HJERTESTEDER	15
2.16	UNIVERSELL UTFORMING	15
2.17	SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP	15
2.18	SIKKERHET MOT KRIMINALITET	15
2.19	KRAV OM KONSEKVENsutREDNING OG PLANPROGRAM	15
3	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	16
3.1	UTVIKLINGSKONSEPT	16
3.2	AREALOVERSIKT	17
3.3	TERRENG OG JORD	18
3.4	VANNMILJØ OG VASSDRAG	18
3.5	NATURMILJØ OG BIOLOGISK MANGFOLD	18
3.6	GRØNNSTRUKTUR OG LANDSKAP	18
3.7	BEBYGGELSE OG ANLEGG	18
3.8	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	19
3.9	TRAFIKKLØSNINGER	19
3.10	KOMMUNALTEKNISK INFRASTRUKTUR	20
3.11	BEFOLKNING OG SOSIAL INFRASTRUKTUR	23
3.12	SENTERSTRUKTUR OG HANDELSTILBUD	23
3.13	IDRETT OG FRILUFTSLIV	23
3.14	GJENNOMFØRINGSREKKEFØLGE	23
4	PLANENS VIRKNINGER	24
4.1	ESTETIKK	24
4.2	TERRENG OG JORD	24
4.3	VANNMILJØ OG VASSDRAG	25
4.4	NATURMILJØ OG BIOLOGISK MANGFOLD	25
4.5	GRØNNSTRUKTUR OG LANDSKAP	25
4.6	HELSE- OG MILJØFORHOLD	26
4.7	LOKALKLIMA	28

4.8	EIERFORHOLD	28
4.9	EKSISTERENDE BEBYGGELSE OG ANLEGG	28
4.10	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	29
4.11	TRAFIKKFORHOLD	29
4.12	KOMMUNALTEKNISK INFRASTRUKTUR	31
4.13	BEFOLKNING OG SOSIAL INFRASTRUKTUR	36
4.14	SENTERSTRUKTUR OG HANDELSTILBUD	36
4.15	IDRETT OG FRILUFTSLIV	36
4.16	BARN- OG UNGES OPPVEKSTVILKÅR	36
4.17	SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP	36
4.18	SIKKERHET MOT KRIMINALITET	37
4.19	KOMMUNAL ØKONOMI	37
5	FORHOLD TIL RAMMER, RETNINGSLINJER OG ANDRE PLANER	38
5.1	NASJONALE FØRINGER	38
5.2	REGIONALE FØRINGER OG RETNINGSLINJER	38
5.3	KOMMUNALE FØRINGER OG VEDTAK	40
6	PLANPROSESS	44
6.1	PLANPROSESS OG VIDERE FRAMDRIFT	44
6.2	INFORMASJON	44
7	VEDLEGG	45

1 BAKGRUNN

Kolbotn stasjon på Østfoldbanen ble åpnet i 1879 og tilfredsstiller ikke lenger dagens krav til utforming. Under planlegging av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski – på 2000-tallet - lå det en periode inne et stopp på Kolbotn, som da skulle få en ny stasjon. I 2009 bestemte imidlertid Bane NOR at Follobanen skulle bygges som direktelinje, uten stopp på Kolbotn.

Kolbotn stasjon har etter dette vært et eget utviklingsprosjekt. I en utredning av alternativ stasjonslokalisering (2014) har Bane NOR vurdert fire mulige konsepter. Konsept 1 ble valgt, både av Bane NOR og Oppegård kommunestyre, og skulle legges til grunn for videre planlegging. Løsningen innebærer at dagens stasjon beholdes og oppgraderes.

1.1 Grunnlag for planarbeidet

1.1.1 Kommuneplan 2011-2022

Kommuneplanen legger følgende føringer for utvikling av Kolbotn sentrum:

- Ny jernbanestasjon skal være en integrert del av sentrumsstrukturen
- Det skal etableres stoppested for buss ved stasjonen
- Det skal ikke etableres innfartsparkering ved stasjonen
- Sentrum skal etableres med en bilfri kjerne
- Det skal legges til rette for sykling og sykkelparkering

Planforslaget er i tråd med disse føringene.

1.1.2 Områderegulering for Kolbotn sentrum (Sentrumsplanen)

Oppegård kommune vedtok områdereguleringsplan for Kolbotn sentrum 27. mars 2017.

Formålet med planen er å utvikle Kolbotn til et bymessig sentrum med gode bomiljøer, handel, service og en tilgjengelig stasjon. Jernbane- og stasjonsområdet er regulert til jernbaneformål i Sentrumsplanen. Planen legger opp til at det skal etableres en ny undergang for gående og syklende mellom Nedre torg (Jan Baalsruds plass) og jernbanestasjonen. I tillegg skal vestre perrong ha direkte adkomst fra Nedre torg via bru. Det skal etableres heis og ramper til hver plattform og det er stilt krav om sykkelhotell for minimum 100 sykler og minimum 100 sykkelparkeringsplasser under åpent tak. I tillegg er det stilt krav om 2 HC-parkeringsplasser nær innkjøring til stasjonsbygningen.

Planforslaget er i henhold til Sentrumsplanen, med unntak av følgende:

- Krav om kunstnerisk utsmykking er ikke tatt stilling til ennå.
- Det etableres ikke støyskjerm langs jernbanen, på begge sider av sporene, da støyskjerming langs jernbane der boligene ligger høyere enn jernbanen vil ha liten effekt. Men en støyskjerm langs vestsiden av jernbanen, sør for stasjonen, kan være et aktuelt tiltak, som kan vurderes i forbindelse med videre detaljering av tiltaket.
- Det etableres ikke heis til plattform. Plattformene får adkomst via universelt utformede ramper og trapper.

1.2 Formål med reguleringsplanen

Formålet med detaljreguleringsplanen er å følge opp konsept 1 fra utredningsfasen. Planforslaget innebærer følgende endringer og oppgraderinger av Kolbotn stasjon:

- Ombygging fra tre til to spor
- Plattformene trekkes noe mot sør
- Stasjonen skal ha tilstrekkelig plattformlengde for doble «Flirttog» eller tilsvarende
- Generell opprusting til universell standard

- Tydelig forbindelse mellom øst- og vestsiden av Kolbotn.

1.3 Planområdet

Planområdet måler ca. 21,7 daa fordelt på 13 eiendommer (40/5, 40/985, 40/984, 140/6, 40/146, 40/733, 40/368, 40/354, 40/908, 40/384, 40/445, 40/157 og 40/975, jf. kapittel 2.7 Eierforhold.

Planområdet omfatter stasjonsområdet med plattformer, spor, parkeringsplasser, samt stasjonsbygning, kjørevei, gang-/sykkelvei og gatetun/torg.

2 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

2.1 Terreng og jord

2.1.1 Topografi

Planområdet heller svakt mot sørøst, ned mot Kolbotnvannet.

2.1.2 Geologi

Grunnforhold og setninger

Resultater fra grunnundersøkelsene er gitt i geoteknisk datarapport og geotekniske vurderinger er presentert i geoteknisk fagrapport. Det vises til vedlegg: «MIP-00-V-00020 Geoteknisk datarapport, Ny Kolbotn stasjon» og «MIP-00-V-00028 Geoteknisk fagrapport, Ny Kolbotn stasjon».

Resultater fra grunnundersøkelsene viser noe varierende grunnforhold innenfor planområdet. Undersøkelsene viser at det går et skille omtrent nord og sør for jernbanen. Langs Solbråtanveien og ned mot Kolbotnvannet viser grunnundersøkelser i stor grad løsmasser bestående av et tynt lag fyllmasser over omvandlet torv/gytje, over meget bløt/ bløt leire til berg.

Undersøkelsene utført på nordsiden av jernbanen viser fastere masser og generelt kortere løsmassemekthet over berg. Omtrentlig skille er vist på Figur 1.

Løsmassemektheten på planområdet varierer mellom berg i dagen (området rundt undergang ved Theodor Hansens vei), og omlag 17 m til antatt berg mellom jernbanen og Kolbotnvannet.



Figur 1 Omtrentlig skille mellom fast (grønn) og bløt grunn (rød)

Grunnen på sørsiden av jernbanen er generelt meget setningsgivende, og det må forventes at all tilleggsbelastning på terreng vil medføre setninger, og i ytterste konsekvens grunnbrudd.

Områdestabilitet

Det er kartlagt sprøbruddmateriale på området, i all hovedsak i borpunkt ned mot Kolbotnvannet. Området er ikke faregradsevaluert tidligere. Dette må gjennomføres i forbindelse med videre detaljering av prosjektet.

Tidligere rashendelser i jernbanefyllingen tyder på nøytrale brudd. Det er ingen høyereliggende fareområder med utløp mot planområdet, og terrenget i planområdet er tilnærmet horisontalt, svakt fall ned mot Kolbotnvannet.

Basert på ovenstående antas det at det ikke vil være nødvendig med omfattende sikringstiltak for å etterleve NVEs retningslinjer.

2.2 Vannmiljø og vassdrag

Planområdet ligger i nærheten av Kolbotnvannet, men det er ikke vannmiljø eller vassdrag innenfor planområdet.

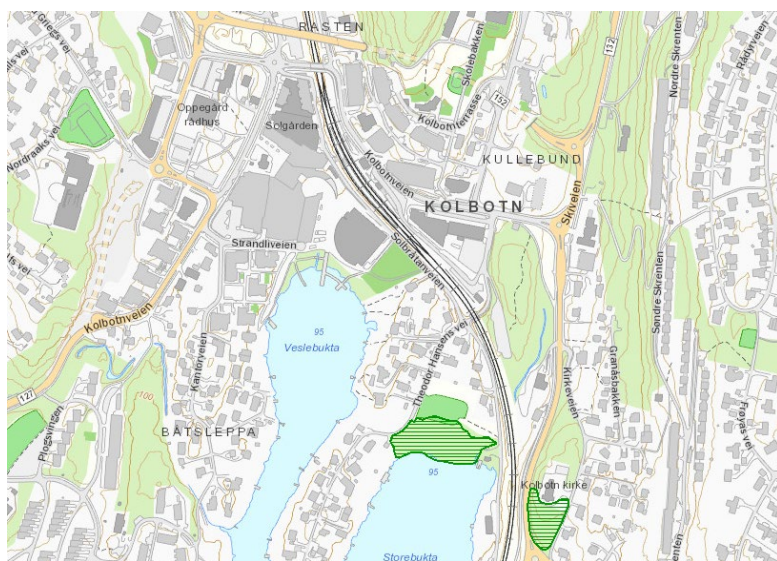
2.3 Naturmiljø og biologisk mangfold

Det er gjennomført en utredning av naturmiljø og biologisk mangfold i planområdet. Utredningen er gjort i henhold til Naturmangfoldloven § 8-12. Det vises til vedlegg «MIP-00-A-00251 Naturmiljø og biologisk mangfold, ny Kolbotn stasjon».

Resultatene fra utredningen er oppsummert i avsnittene nedenfor.

2.3.1 Særlig verdifulle naturtyper

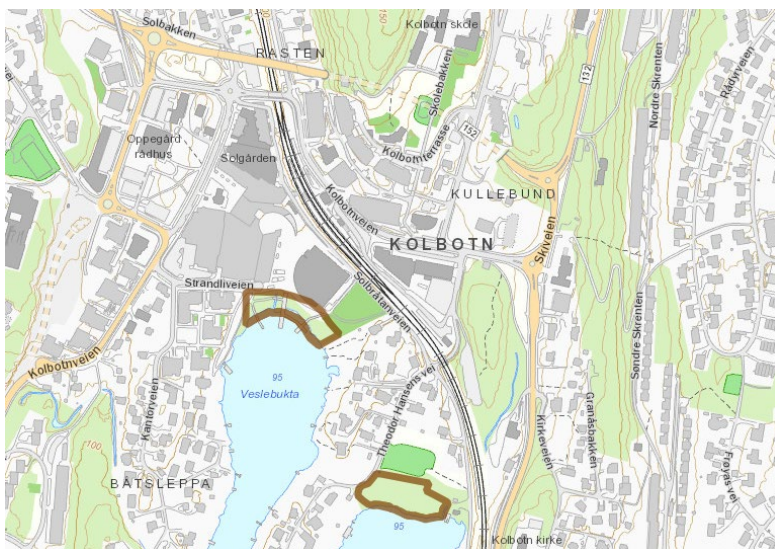
Det er ikke registrert naturtypelokaliteter (særlige verdifulle naturtyper) i planområdet. Det er registrert to lokaliteter sør for stasjonen (Figur 2). Det er snakk om en lokalitet med rik sump- og kildeskog (B-verdi) innerst i Storebukta, og en lokalitet med «Småbiotoper» (B-verdi) ved Kolbotn kirke. Ingen av lokalitetene vil bli berørt av de planlagte endringene ved Kolbotn stasjon.



Figur 2: Utsnitt fra naturbase.no med registrerte naturtypelokaliteter.

2.3.2 Vegetasjonstyper

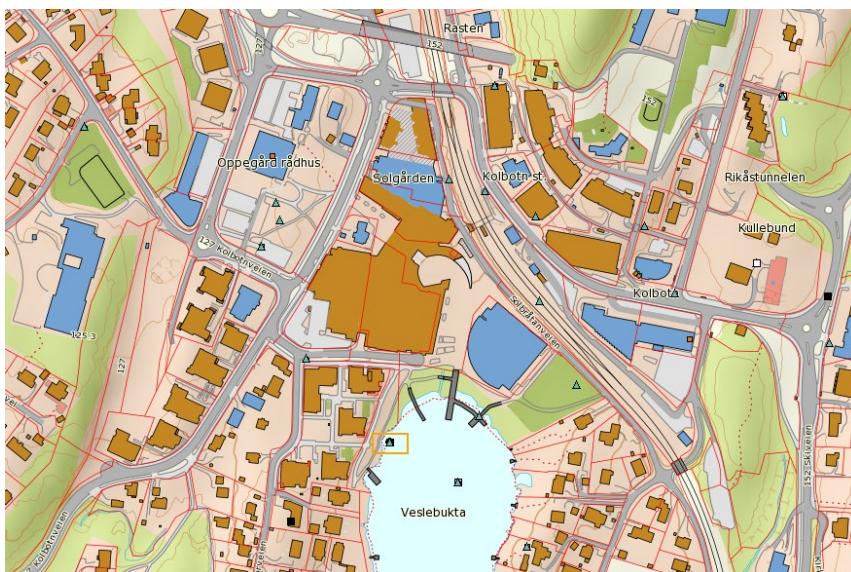
Det er registrert to MiS-lokaliteter (miljøregistrering i skog) med rik bakkevegetasjon i nærområdet til ny Kolbotn stasjon (Figur 3).



Figur 3: MiS-registreringer i nærheten av Kolbotn stasjon.

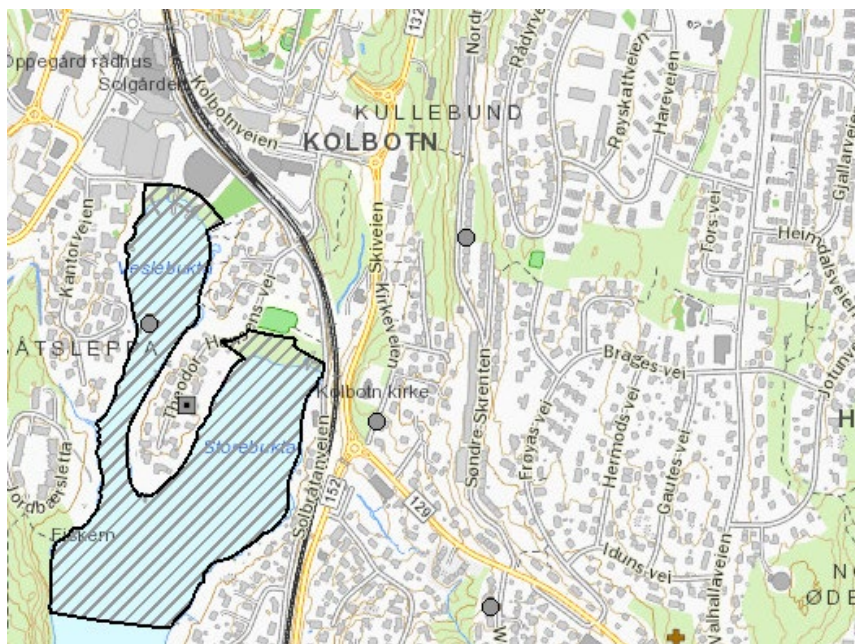
2.3.3 Arter

Det er ikke registrert rødlistearter innenfor planområdet for ny Kolbotn stasjon (Figur 4). Den «vanlige»/«livskraftige» plantearten sneglbelg og fugleartene svarttrost, blåmeis, kjøttmeis, spettmeis, rødstrupe og skjære er registrert i området.



Figur 4: Utsnitt fra Artsdatabankens artskart.

Nordenden av Kolbotnvannet er registrert som område for arter av nasjonal forvaltningsinteresse (yngleområde for hettemåke og fiskemåke), (Figur 5). Det er generelt rikt fugleliv i og ved Kolbotnvannet.



Figur 5: Registrert yngleområde for hettemåke og fiskemåke.

2.4 Grønnstruktur og landskap

2.4.1 Grønnstruktur

Planområdet er i hovedsak et urbant område med lite sammenhengende grønnstruktur. Det er noe spredt vegetasjon på og rundt stasjonen. Det er mest vegetasjon lengst sør i planområdet, rundt Theodor Hansens vei der det er noe skog innenfor plangrensen.

2.4.2 Landskap

Stasjonsområdet er omkranset av store bygningsvolum som ligger tett på sporene og skaper et langstrakt uterom. Vest for jernbanesporet ligger terrenget lavere enn plattformene, noe som reduserer visuell kontakt på tvers mellom Kolbotn torg og stasjonsområdet.

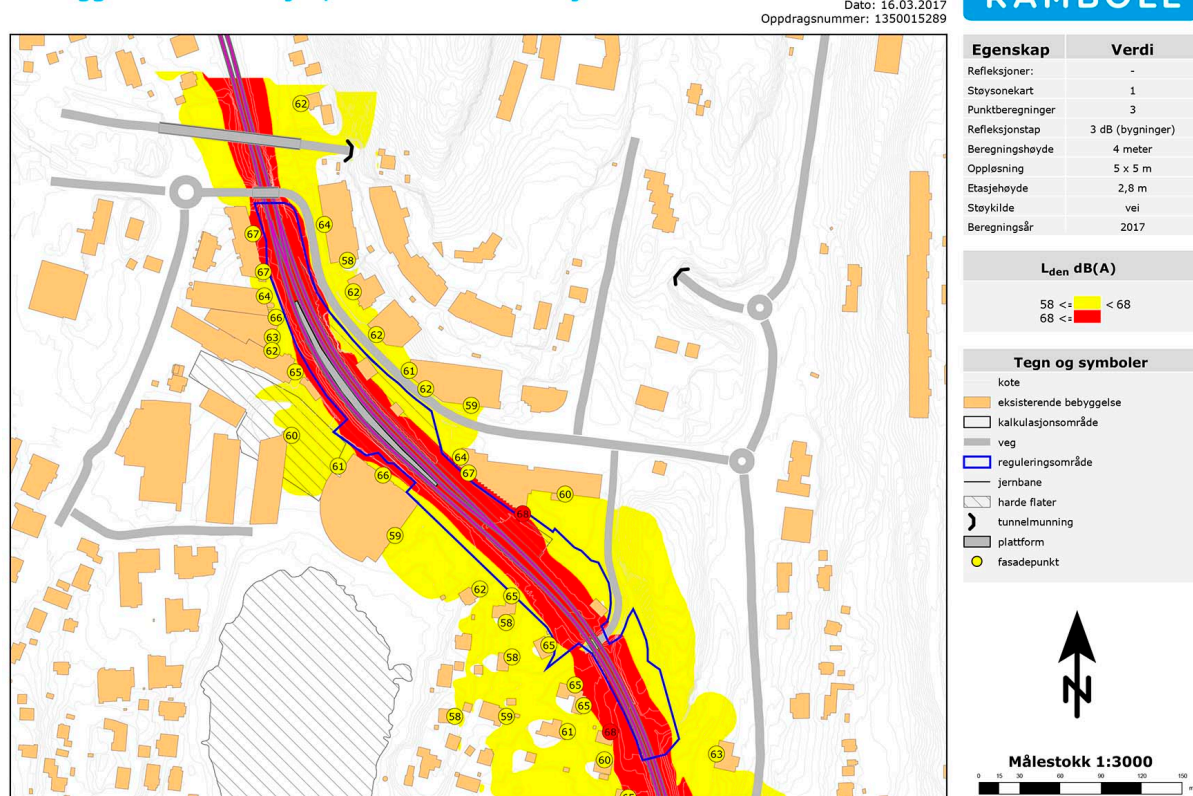
2.5 Helse- og miljøforhold

2.5.1 Støy

Som en del av planarbeidet er det utarbeidet en støyutredning. Støyutredningen er gjort for dagens situasjon og framtidig situasjon i år 2035. Utredningen er gjort på grunnlag av veitrafikktall fra trafikkanalyse utført av Rambøll og togtrafikktall fra Bane Nor. Det vises til vedlagte støyutredning: «MIP-00-A-00252 Støyutredning, ny Kolbotn stasjon».

Figur 6 nedenfor viser eksisterende støysituasjon ved Kolbotn stasjon. Kolbotn stasjon er et kollektivknutepunkt preget av støy, både veitrafikk og jernbanetraffikk. Det er boliger i gul og rød støysone langs Kolbotnveien og sør for stasjonen ved Solbråtanveien, som i dag har avvik på gjeldende grenseverdi på fasade og uteoppholdsplass. Rambøll er ikke kjent med om det tidligere er utført fasadetiltak eller lokale tiltak på nærliggende boliger. Dette må avdekkes ved bygningsbesiktigelse i neste planfase.

Vedlegg 1 Kolbotn stasjon, eksisterende situasjon



Figur 6: Støy fra jernbane, eksisterende situasjon

2.5.2 Luftkvalitet

Det vises til kapittel 4.6.2 under «Planens virkninger».

2.5.3 Klimagassutslipp

Det vises til kapittel 4.6.3 under «Planens virkninger».

2.5.4 Vannkvalitet

Det vises til kapittel 4.6.4 under «Planens virkninger».

2.5.5 Jordforurensning

Det vises til kapittel 4.6.5 under «Planens virkninger».

2.5.6 Elektromagnetisk stråling

Det vises til kapittel 4.6.6 under «Planens virkninger».

2.6 Lokalklima

Klima med hensyn til vind, temperatur, nedbør og luftfuktighet er som normalt i Oppegård kommune.

2.6.1 Sol-/skyggeforhold

Planområdet ligger i et forholdsvis flatt, noe sørvendt terreng og har derfor gode solforhold.

2.7 Eierforhold

Bane NOR eier grunnen ved Kolbotn stasjon og størstedelen av arealet som inngår i planområdet.

Listen nedenfor viser eiendommer som ligger helt eller delvis innenfor planområdet og hvem som eier disse:

Eiendom gnr/bnr	Eier
40/5	Bane NOR
40/985	Bane NOR
40/984	Oppegård kommune
140/6	Citycon Kolbotn Torg
40/146	Eva Margrethe Sundt
40/733	Kolbotnveien 5 AS
40/368	Oppegård kommune
40/354	Oppegård kommune
40/908	Guttorm Edvardsen
40/384	Tori Helene Lundebø
40/445	Oppegård kommune
40/157	Oppegård kommune
40/975	Oppegård kommune, Citycon Kolbotn Torg, Samfunnshuset Kolbotn SA

2.8 Eksisterende bebyggelse og anlegg

2.8.1 Bygninger, bygningsmiljø og utearealer

Det er to bygg innenfor planområdet i dag: Stasjonsbygningen og pakkhuset.



Figur 7: Stasjonsbygget og pakkhuset på dagens Kolbotn stasjon

Det er ute/oppholdsarealer på plattformene og rundt bygningene på stasjonen.

2.9 Kulturminner og kulturmiljø

2.9.1 Stedshistorie, Automatisk fredete kulturminner, Nyere tids kulturminner og kulturmiljø

Kolbotn stasjon åpnet som Kuldebunden stoppested i 1895. Stoppestedet ble omgjort til stasjon i 1910. Stasjonsbygningen er tegnet i 1911 og er antakelig bygd rundt 1912. Tegningene omfattet også et pakkhus (godshus) i samme stil. Pakkhuset må enten ha blitt bygd i dobbelt lengde av tegningene allerede ved åpning, eller tidlig blitt bygd ut til dobbel lengde. I tillegg har pakkhuset blitt bygd videre ut, og mesteparten av den eldre delen ble revet i 1993. Dagens pakkhus har takform og volum

omtrent som det opprinnelige, men lite av dette er originalt. Plassering er trukket litt vekk fra opprinnelig plassering, og symmetrien som er gjennomført i de opprinnelige bygningene er tapt.

Det er laget en landsverneplan for jernbanen der det gis en systematisk gjennomgang av anlegg, enkeltbygninger og strekninger og deres verneverdi. Kolbotn stasjon er ikke nevnt. Verneverdien av stasjonen med bygninger anses derfor kun å være lokal. Siden Kolbotn på mange måter har vokst fram rundt stasjonen og stasjonsbygningen er det den som er viktigst for lokalmiljøet. Pakkhuset ansees å ha svært begrenset verneverdi.



Figur 8: Bildet viser pakkhuset slik det så ut fram til begynnelsen av 1990-tallet.

Bildet viser pakkhuset slik det så ut fram til begynnelsen av 1990-tallet. Strektegningen som er lagt over, er fasadeoppriss for pakkehus fra NSBs bygningsarkiv (1911). Den delen som ligger til venstre for fasadeopprisset er fra tiden rundt første verdens krig, og er kanskje opprinnelig. Påbygget til høyre er yngre. I dag står den yngste delen igjen sammen med deler av det eldste pakkhuset.

Stasjonsbygningen er SEFRAK-registrert med status «annen SEFRAK-bygning».

I sentrumsplan for Kolbotn er stasjonsbygningen markert med hensynssone for bevaring. Pakkhuset er tillatt flyttet for å gi plass til nye ramper og undergang under sporene.

2.10 Trafikkforhold

2.10.1 Trafikkavvikling

For å komme til Kolbotn stasjon med bil må man kjøre via Kolbotnveien. Fra Kolbotnveien er det direkte adkomst til stasjonsbygget og parkeringsplasser.

Det er også noe biltrafikk i Solbråtanveien, men dette er primært trafikk til og fra parkeringshus for Kolben og Kolbotn torg.

2.10.2 Kollektivtrafikk

I dag går det på det meste sju persontog per time, i hver retning, forbi Kolbotn stasjon. Fire av avgangene er innsatstog i rushtidene, som går lokalt mellom Kolbotn og Oslo. Godstog kommer i tillegg.

To avganger fra Kolbotn stasjon, i hver retning, er lokaltog (L2) mellom Oslo og Ski stasjon. Lokaltogene med endestasjon på Mysen (L22) stopper på Kolbotn stasjon med en avgang i timen, i hver retning.

Lokaltogene med endestasjon i Moss (L21) og regiontogene stopper ikke på Kolbotn stasjon.

Det er bussholdeplass ved stasjonen i Kolbotnveien. Busslinjene 83 og 86 stopper her.

Ombygging av Kolbotn stasjon skjer først etter at Follobanen er åpnet. Rutemodell 2027 legger opp til timinuttersintervall for lokaltog rundt Oslo, blant annet Kolbotn. I tillegg diskuteres mulighet for opptil tre innsatstog i rush. Dette betyr at det vil stoppe tog ni tog i timen på Kolbotn s

2.10.3 Parkering

Det er parkeringsplass for 258 biler på stasjonen. I tillegg til 2 plasser for bevegelseshemmede, HC-plasser. Det er også mulig å benytte gateparkering eller parkeringshus i nærheten av stasjonen.

Det er sykkelparkering under tak på stasjonen.

2.10.4 Trafikksikkerhet

Det er tatt ut informasjon om trafikkulykker nærmest stasjonen, de siste 10 årene (2005 – 2014), fra Statens Vegvesens trafikkdatabase (NVDB). Det er registrert tre ulykker i Kolbotnveien og en i Ormerudsveien, som alle førte til lettere personskader. De to ulykkene i Kolbotnveien, nærmest krysset med Ormerudveien, involverte fotgjengere. Ulykken i Ormerudveien og lenger nord i Kolbotnveien involverte syklist. Det er altså kun ulykker med myke trafikanter som er registrert i området.

Kolbotnveien, Solbråtanveien og Ormerudsveien ligger alle i 30-sone.

2.10.5 Skolevei

Kolbotn stasjon ligger på grensen mellom skolekretsene til Kolbotn og Vassbonn skole. Planlagt utbygging, i henhold til Sentrumsplanen sør for jernbanesporret, vil medføre at flere barn vil krysse jernbanen på vei til Kolbotn skole (barneskole).

2.11 Kommunalteknisk infrastruktur

2.11.1 Vannforsyning

Det er generelt god kapasitet på vannforsyningen i kommunen. Gjersjøen er drikkevannskilde.

2.11.2 Avløpshåndtering og overvannshåndtering

Det finnes en 500 mm overvannsledning som krysser under jernbanen nordøst for Kolben. I Theodor Hansens vei ligger det en 230 mm spillvannsledning og 100 mm vannledning.

På vann- og avløpsunderlag fra Oppegård kommune er det vist sluk i Solbråtanveien, men det er ikke vist ledninger. Siden det finnes sluk der, antas det at det finnes overvannsledning der også.

I den videre detaljeringen av prosjektet må det avklares om det er flere ledningseiere innenfor planområdet.



Figur 9: Eksisterende VA-anlegg

2.11.3 Energiforsyning

Det vises til kapittel 4.12.4 under «Planens virkninger».

2.11.4 Renovasjon

Det vises til kapittel 4.12.5 under «Planens virkninger».

2.12 Befolkning og sosial infrastruktur

2.12.1 Demografi

Total befolkning i Oppegård kommune var 26 792 per 1. januar 2016. I Kolbotn sentrum (innenfor sentrumsplanens avgrensning) bor det ca 2 060 personer.

2.12.2 Barnehagekapasitet

Det er flere barnehager i og rundt Kolbotn sentrum. Kolbotn barnehage Skoleveien ligger ca. 120 meter fra jernbanestasjonen, mens de øvrige – Ormerudveien, Kapellveien og Liaveien – ligger lenger unna.

2.12.3 Skolekapasitet

Både Kolbotn barneskole og Ingieråsen ungdomsskole ligger mindre enn 500 meter fra jernbanestasjonen.

2.13 Senterstruktur og handelstilbud

Kolbotn stasjon ligger sentralt plassert i Kolbotn sentrum. Sørvest for stasjonsområdet ligger Kolbotn kino og kjøpesenteret Kolbotn torg som består av 55 butikker.

Også øst for stasjonen er det noe handels- og servicetilbud. I næringsbebyggelsen i Kolbotnveien 3-9 ligger bl.a. matbutikk, apotek og jernvarehandel.

Øvrig sentrumsbebyggelse og handelstilbud i Kolbotn sentrum ligger også i nærheten av stasjonen.

2.14 Idrett og friluftsliv

Ikke aktuelt

2.15 Barnetråkk og hjertesteder

Oppegård kommune gjennomførte barnetråkkregistreringer i 2015. Registreringene viste at blant annet Kolben kulturhus og Kolbotn torg var steder som var mye besøkt av barn og unge.

2.16 Universell utforming

Kolbotn stasjon er ikke universelt utformet. Plattformen for spor 2 og 3 er ikke tilgjengelig for rullestolbrukere. Rullestolbrukere som skal til Kolbotn fra Oslo må derfor ta toget i retning Ski og deretter ta nordgående tog tilbake til Kolbotn.

Det er ramper i trappa slik at personer med barnevogner kan ankomme plattformen, men disse utgjør en lang og bratt adkomst.

2.17 Samfunnssikkerhet og beredskap

Som en del av planarbeidet er det utarbeidet en Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Det vises til vedlegg: «MIP-00-Q-00182 Risiko- og sårbarhetsanalyse, ny Kolbotn stasjon».

Analysen er gjennomført med utgangspunkt i rundskriv fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og kommunens mal for ROS-analyser. Analysen er basert på foreliggende forslag til reguleringsplan og tilhørende illustrasjoner. I risikovurderingene er det tatt utgangspunkt i relevante kravdokumenter.

Det vises til kapittel 4.18 under «Planens virkninger» som beskriver nærmere uønskede hendelser, risikoer og tiltak for planforslaget.

2.18 Sikkerhet mot kriminalitet

Det vises til kapittel 4.18 under «Planens virkninger».

2.19 Krav om konsekvensutredning og planprogram

Planforslaget er vurdert i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrift. Planforslaget faller ikke inn under forskriftens virkeområde og skal derfor ikke konsekvensutredes.

3 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Figuren nedenfor viser planområdet.



Figur 10: Planområde, rød stiplet linje viser plangrensen

Planforslaget ble utviklet på bakgrunn av en teknisk hovedplan for hele stasjonsområdet. Parallelt med dette arbeidet, laget kommunen en områdeplan for Kolbotn sentrum som også omfattet stasjonsområdet.

I slutten av prosessen med detaljreguleringsplanen for Kolbotn stasjon, ba kommunen om endringer på denne planen for å oppnå en bedre koordinering med sentrumsplanen. I samråd med Bane Nor, er endringene fra kommunen medtatt på reguleringskartet, men ikke oppdatert i den tekniske hovedplanen. Den tekniske planen må derfor oppdateres på et senere tidspunkt for å sikre bebyggbarheten av de siste endringene. Det er lagt inn et punkt i bestemmelsene som sikrer at dette skjer i forbindelse med rammesøknad.

De endringene som har konsekvenser for teknisk hovedplan omfatter arealene på østsiden av stasjonen og selve undergangen. Undergangen er utvidet i bredde for å gi en større fleksibilitet. Arealet der de tekniske endringene skjer er regulert til kollektivknutepunkt og ivaretar omtalte og eventuelle fremtidige tilpasninger, frem til realisering.

3.1 Utviklingskonsept

Jernbane/ny stasjon

Kolbotn stasjon bygges om. Plattformene trekkes mot sør og plattformlengden økes slik at stasjonen kan betjene doble «Flirtog» eller tilsvarende. Antall spor reduseres fra tre til to spor.

Tilgjengelighet

Det er planlagt god tilgjengelighet for alle grupper til stasjon og plattformer og for ferdsel på tvers av jernbanesporene.

Det foreslås en ny undergang under sporene, som plasseres noe lenger sør enn dagens undergang. Den nye undergangen gir en direkte forbindelse mellom Kolbotnveien og Kolbotn torg, og gir tilgjengelighet på tvers av jernbanesporene.

Den nye undergangen får adkomst direkte fra Kolbotn torg via trapp og ramper. På østsiden etableres det også trapp og ramper opp fra undergangen til dagens stasjonsområde og Kolbotnveien.

Bane NORs tekniske hovedplan er illustrert med en stasjonsutforming som avviker noe fra løsningene i «Store tanker på liten plass». Det vises derfor til det siste prosjektet for illustrasjoner av hvordan stasjonen kan utformes.

3.2 Arealoversikt

Tabell 1: Arealtabell

Arealtabell	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m ²)
Barnehage	1 886,2
Kombinert bebyggelse og anleggsformål (2)	821,3
Sum areal denne kategori:	2 707,5
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m ²)
Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål	141,4
Gangveg/gangareal	598,4
Gatetun/gågate	893,4
Kollektivknutepunkt (4)	5160,7
Torg	968,8
Trasé for jernbane	9721,6
Veg (2)	1 551,7
Sum areal denne kategori:	19 036,1
Totalt alle kategorier: 22 642,0	

Tabell 2: Hensynsonetabell

Hensynsonetabell	
C særlige hensyn til landskap og grannstruktur samt bevaring av natur- eller kulturmiljø	Areal (m ²)
Bevaring kulturmiljø	141,4
Sum areal denne kategori:	141,4
Totalt alle kategorier: 141,4	

Tabell 3: Bestemmelsesområder

Bestemmelsesområder	
Bestemmelsesområde	Areal (m ²)

Anlegg- og riggområde (4)	6731,1
Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg	287,6
Sum areal denne kategori:	7018,8
Totalt alle kategorier: 7145,4	

3.3 Terreng og jord

3.3.1 Grunnforhold

Det vises til kapittel 4.2.1 under «Planens virkninger».

3.4 Vannmiljø og vassdrag

Det vises til kapittel 4.3 under «Planens virkninger».

3.5 Naturmiljø og biologisk mangfold

Det vises til kapittel 4.4 under «Planens virkninger».

3.6 Grønnstruktur og landskap

Samme type belegg, for eksempel natursteinsdekket i polygoner, er foreslått videreført i hele stasjonsanlegget slik at det langstrakte området framstår som en helhet (se illustrasjonsplan **Feil! Fant ikke referanse kilden.**). Beplantning skal supplere det urbane stasjonsgulvet. Det karakteristiske terrenget vil skape opplevelse av sammenheng mellom de to sidene av sporet.

3.7 Bebyggelse og anlegg

3.7.1 Konstruksjoner

Ny undergang

Den nye undergangen fra Kolbotnveien til Kolbotn torg foreslås med et tverrsnitt på 6 x 3,7 meter. Det vil si at den minste frihøyden vil bli på 3,5 meter. På grunn av høy grunnvannstand og de stedlige grunnforhold utføres konstruksjonen i plasstøpt og vanntett betong. Bunnplaten fundamenteres på stålkjernepeler som forankres til fjell. Det plasseres vannledere og pumper for å lede bort vann i undergangen.

Mot Solbråtanveien etableres det en trapp i forlengelse av undergangen slik at man får direkte adkomst til torget. I tillegg etableres en rampe langs Solbråtanveien, som gir universelt utformet adkomst til og fra undergangen.

På østsiden av undergangen bygges det en trapp for å komme opp på terrengnivå. I tillegg bygges en flerløpet rampe langs plattformen for universelt utformet adkomst til undergang og plattform.

Adkomst fra Kolbotn torg til plattform muliggjøres med et lokk, jf. områderegulering. Bane NOR vil realisere den delen av lokket som ligger nærmest Kolben, og dette vil gis en utforming som kan fungere uavhengig av om hele lokket realiseres. Dersom illustrasjonene i «Store tanker på liten plass» skal realiseres fullt ut, forutsetter dette ombygging av kjøpesenter og parkeringskjeller i et omfang som faller utenfor denne planen. Planen er allikevel tilpasset illustrasjonene. Dersom kommunen, eller grunneiere ønsker å forlenge lokket i samsvar med illustrasjonen fra Arkitema, kan det la seg gjøre. Lokket er en plasstøpt betongplate som plasseres på eksisterende vegg og en ny plasstøpt støttemur.

Eksisterende undergang

Undergangen mellom stasjonen og Solbråtanveien forutsettes nedlagt. Den nye rampen vil lage en «tettevegg» slik at man stenger adkomst til kulverten. Dagens oppgang til plattform (mellom sporene) foreslås fylt igjen og eksisterende takoverbygg rives. Ved utgang i øst blir undergangen stengt med en ny plasstøpt vegg.

3.7.2 Arealbruk

Tiltaket omfatter ny Kolbotn stasjon med tilhørende ramper, trapper og plattformer. Planområdet omfatter stort sett områder avsatt til jernbaneformål (trasè for jernbane og kollektivknutepunkt).

3.8 Kulturminner og kulturmiljø

3.8.1 Automatisk fredete kulturminner

Tiltaket berører ingen registrerte automatisk fredede kulturminner.

3.8.2 Nyere tids kulturminner og kulturmiljø

Stasjonsbygget foreslås regulert til bevaring.

Pakkhusets plassering er til hinder for bygging av planlagt undergang og ramper og foreslås revet.

3.9 Trafikkløsninger

3.9.1 Vei og trafikkavvikling

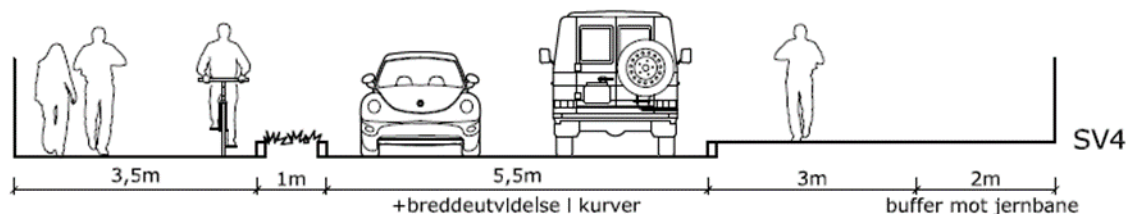
Kolbotnveien

I følge Sentrumsplanen skal Kolbotn oppgraderes som et kollektivknutepunkt ved at forbindelsen og overgangen mellom buss og tog i Kolbotnveien styrkes. Kolbotnveien skal opparbeides med nye kjørefelt, som sikrer god framkommelighet for busser, og som ivaretar hensynet til myke trafikanter. Det etableres bussholdeplasser i Kolbotnveien i tilknytning til den nye stasjonen. Disse tiltakene sammen med den planlagte undergangen, gir tilgjengelig og synlige bevegelseslinjer for reisene med tog/buss til torg/Kolbotn sentrum.

Solbråtanveien

Mellom Theodor Hansens vei og Kolben må Solbråtanveien legges om, da den eksisterende linjeføringen kommer i direkte konflikt med planlagte plattformer og ramper. Foreslått veibredde samsvarer med det som er vist i Sentrumsplanen. En veibredde på 8,5 m, som omfatter 5,5 m kjørebane og 3 m fortau mot jernbanen, er inkludert i dette planforslaget. Buffersonen på 2 m mellom vei/fortau og jernbane omfattes av arealet regulert til jernbaneformål.

Planlagt fortau/sykkelvei langs vestsiden, mot bebyggelsen (jf. Sentrumsplanen), er ikke en del av denne reguleringsplanen. Evt. opparbeidelse av rabatt og fortau må reguleres i egen plan, jfr. veisnitt som er vist i Sentrumsplanen.



Figur 11: Tverrsnitt for Solbråtanveien, jf. krav i Sentrumsplanen

Sentrumsplanen legger opp til at Solbråtanveien kan stenges mellom vareleveringen til Kolben og utkjøring fra P-hus, nord for eksisterende undergang. Murer på denne strekningen må bygges om og adkomst til P-huset her må stenges.

Theodor Hansens vei

Sentrumsplanen legger opp til at det fremdeles skal være biltrafikk i Theodor Hansens vei, der denne krysser under jernbanen. Siktforholdene fra plattformrampene ut i veien, ved undergangen, vil være utilfredsstillende, jf. kap. 4.11.4 som beskriver trafiksikkerhet. Sentrumsplanen legger til grunn at undergangen under jernbanen skal bygges om. En evt. ombygging av undergangen er ikke en del av denne reguleringsplanen. I følge Sentrumsplanen kan veibredden på Theodor Hansens vei, i kulverten under jernbanen, reduseres til 5 m kjørebredde med 3 m ensidig fortau mot nordvest.

Foreslått løsning gir god fordeling av passasjerer på plattformen, og sørger for lett tilgang for passasjerer fra de nye utbyggingsområdene ned mot Kolbotnvannet. Undergangen vil også fungere som forbindelse for drift og vedlikehold av begge plattformene.

3.9.2 Trafikkavvikling

Det vises til kapittel 4.11.1 under «Planens virkninger».

3.9.3 Kollektivtrafikk

Sentrumsplanen legger opp til at det skal etableres bussholdeplass og kollektivfelt i Kolbotnveien. Bussholdeplassen skal etableres i tilknytning til ny Kolbotn stasjon. Dette ligger utenfor planområdet.

3.9.4 Parkering

Det foreslås etablert Kiss & ride og to HC-plasser sør på stasjonsområdet, mot Theodor Hansens vei. I tillegg er det foreslått to parkeringsplasser ved stasjonsbygget for å betjene tilbudet der.

Det foreslås etablert 200 sykkelparkeringsplasser på stasjonen. 100 av disse skal etableres ved stasjonsbygget, og 100 skal etableres i et sykkelhotell lenger sør på stasjonsområdet.

3.9.5 Trafiksikkerhet

Det vises til kapittel 4.11.4 under «Planens virkninger».

3.9.6 Skolevei

Det vises til kapittel 4.11.5 under «Planens virkninger».

3.10 Kommunalteknisk infrastruktur

3.10.1 Vann og avløp

I detaljfasen må eksisterende ledninger innmåles for å avklare om fallforhold er slik at nytt system kan tilkobles med selvfall. Det må også kontrolleres om eksisterende ledninger har kapasitet til at nye ledninger kan tilknyttes i forhold til dagens krav.

Det må i forbindelse med videre detaljering av tiltaket avklares om det er flere ledningseiere i området. Eksisterende ledninger som krysser under jernbanen bør vurderes utskiftet i forbindelse med arbeidene med ny stasjon.

Overvannsledningen, som krysser under jernbanen nordøst for Kolben, kan komme i konflikt med arbeidene med ny stasjon og bør vurderes utskiftet. I Theodor Hansens vei kan spillvannsledning og en vannledning komme i konflikt med planlagte tiltak.

3.10.2 Vannforsyning

Det vises til kapittel 4.12.1 under «Planens virkninger».

3.10.3 Avløpshåndtering

Det vises til kapittel 4.12.2 under «Planens virkninger».

3.10.4 Overvannshåndtering

Stasjonsområdet

Overflatevann fra stasjonsområdet skal samles opp, ledes via sandfang og videre til kommunalt overvannssystem.

Det foreslås nye sluk i lavpunkter samt linjedrenering vest for reisetorget mot Kolben. Videre foreslås sluk i lavpunkt ved Kiss & Ride og ved sykkelparkeringen ved reisetorg øst. Det foreslås drenering nordøst for sykkelparkering fra Kiss & Ride og nordover til trapper ved undergang. Det må kontrolleres at eksisterende ledninger har kapasitet for at nye ledninger kan tilknyttes i forhold til dagens krav.

Der foreslås drens- og oppsamlingsledninger for overvann langs sporet ved stasjonen.

Theodor Hansens vei

I Theodor Hansens vei er det planer om å evt. senke terrenget ca. 0,5 meter. Ut fra underlag fra kommunen finnes det sluk der og det antas at det finnes en overvannsledning der. Det foreslås at eksisterende sluk byttes ut med nye sluk.

Ny undergang

Nye drens- og overvannsledninger må bygges for nye ramper, plattformer og undergang. Det foreslås linjedrenering i lavpunkt på begge sider av den nye undergangen og ved rampene. Det foreslås regnbedd ovenfor ramper mot Kolbotnveien.

I forbindelse med den nye undergangen er det antatt at det vil være behov for en pumpestasjon da nivået i undergangen ligger lavere enn eksisterende overvannsledninger. Det er foreslått at pumpeledningen tilknyttes eksisterende overvannsledning ved Kolbotn torg. Det må kontrolleres om eksisterende overvannsledning har tilstrekkelig kapasitet for at pumpeledning kan tilknyttes.

Planlagt undergang er flomutsatt og det bør gjøres en flomanalyse med vannlinjeberegning for undergangen i forbindelse med videre detaljering av tiltaket.

Solbråtanveien

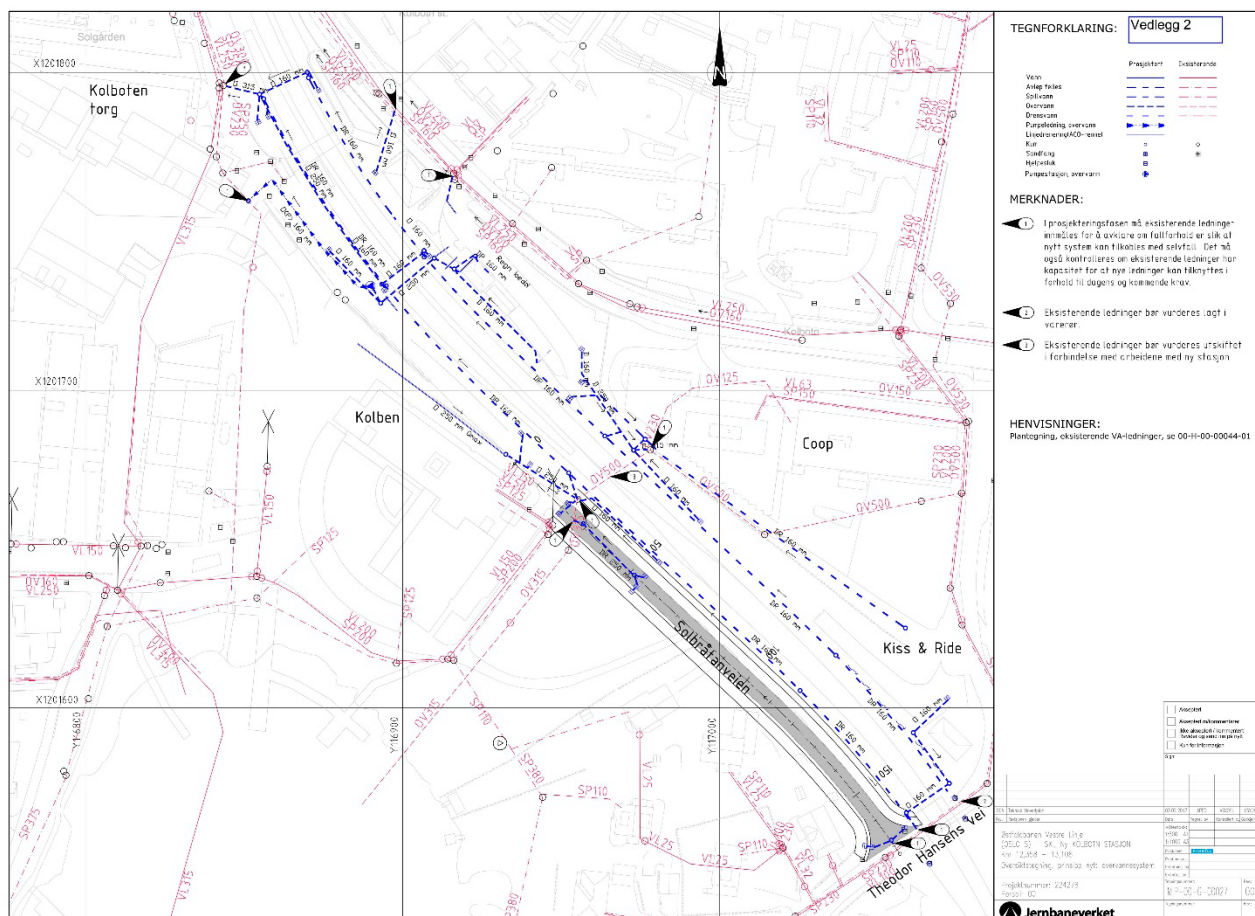
Solbråtanveien, som ligger vest for reisetorg – langs Kolben mot Theodor Hansens vei, skal rustes opp. Det foreslås sandfang på begge sider av veien med langsgående overvannsledning.

Kapasitet overvann – avklaring mot kommunen

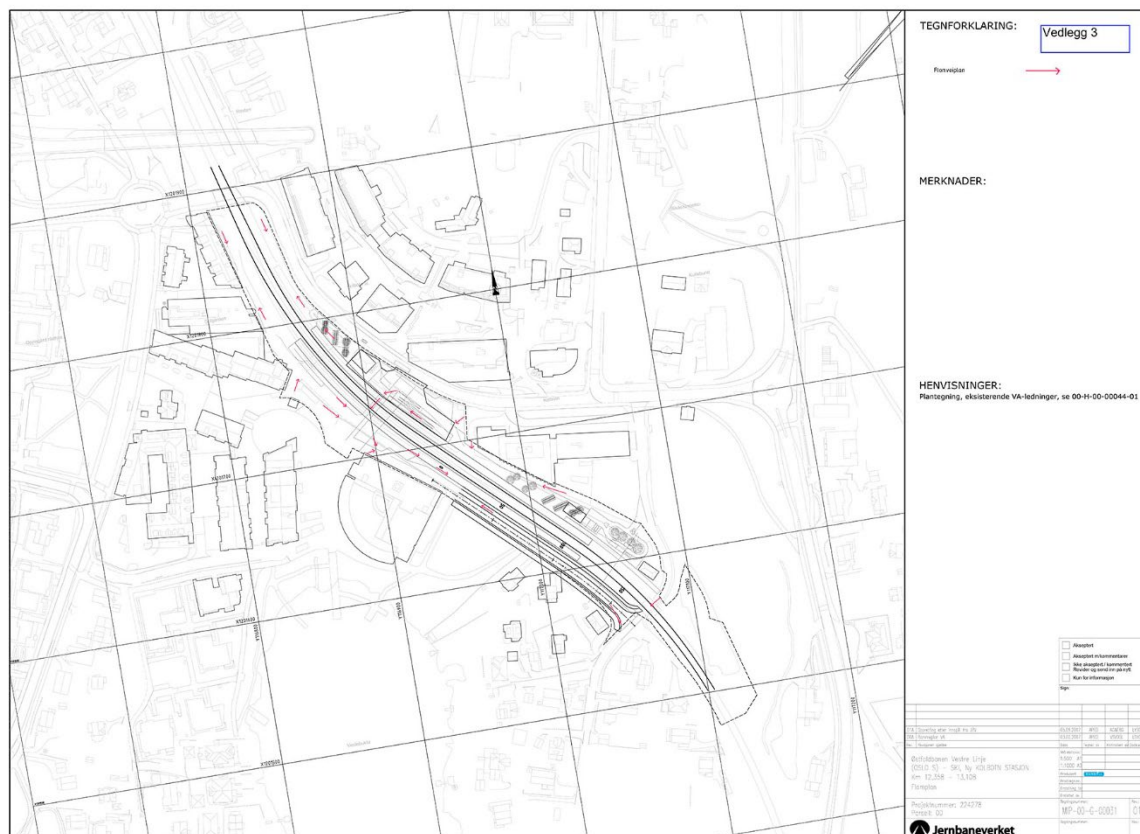
Det er ikke avklart om eksisterende ledningsnett har kapasitet til å håndtere ny avrenningssituasjon. Det må avklares med kommunen om overvann må fordrøyes. Alternativt kan det være behov av å etablere en ny utslippsledning for overvann til Kolbotntjernet.

Det er ikke avklart med kommunen om de behøver oppgradering av sitt overvannssystem. Det presiseres at høyder på ledningsnett er ukjent og innmålingen av ledningsnett vil kunne medføre en omprosjektering.

I forbindelse med planarbeidet er det utført overvannsberegning for Kolbotn stasjon. Det vises til vedlegg: MIP-00-A- 00618 Overvannsberegning, ny Kolbotn stasjon». Sammenstilling av overvannsberegningene finnes under «Planens virkninger», kapittel 4.12.3 Overvannshåndtering.



Figur 12: Planlagt nytt overvannssystem



Figur 13: Flomveiplan

3.10.5 Energiforsyning

Det vises til kapittel 4.12.4 under «Planens virkninger».

3.10.6 Renovasjon

Det vises til kapittel 4.12.5 under «Planens virkninger».

3.11 Befolkning og sosial infrastruktur

Ikke aktuelt.

3.12 Senterstruktur og handelstilbud

Det vises til kapittel 4.14 under «Planens virkninger».

3.13 Idrett og friluftsliv

Ikke aktuelt.

3.14 Gjennomføringsrekkefølge

Det er ikke stilt krav til noen spesiell gjennomføringsrekkefølge i planen.

4 PLANENS VIRKNINGER

4.1 Estetikk

Stasjonsområdet utformes slik at det framstår som en visuell helhet. Jernbanesporet skaper en barriere gjennom Kolbotn, og visuell forbindelse kan dempe opplevelsen av en delt stasjon og et delt sentrum. Stasjonsområdet har en langstrakt og smal form. De ulike publikumsfunksjonene som Kiss & ride, sykkelparkering, og undergang er fordelt over en ca. 200 meter lang strekning og avstanden og funksjonsplasseringene kan være en utfordring for orienteringen. Designet og materialbruken som er foreslått på stasjonstorgene gir sammenheng og underbygge ganglinjer og funksjonalitet.

Å skape en direkte forbindelse under sporet mellom eksisterende stasjonsområde og Kolbotn torg, har vært en sentral målsetning for planforslaget. Undergangen vil skape store høydeforskjeller midt i Kolbotn sentrum. Ramper og trapper er i hovedsak gitt en kompakt utforming, for å minimere det nedsenkede arealet.

Reisetorgene på øst- og vestsiden av jernbanesporene skal ha samme uttrykk i utforming og materialbruk. Det inkluderer helhetlig møblering, med benker, sykkelparkering, gjerder ved terrengmurer og lysarmaturer. Bevegelses- og ledelinjer skal integreres og gjøre det enkelt å orientere seg. Belysning skal gi trygg og behagelig opplevelse på kveldstid.

Stasjonsområdet er omkranset av store bygningsvolum som ligger tett på sporene og skaper et langstrakt uterom. På østsiden ligger sentrumsbygget og på vestsiden ligger Kolben og Kolbotn torg med kjøpesenter. Stasjonen vil få høyere estetisk og funksjonell kvalitet om tiliggende bebyggelse forholder seg til de nye reisetorgene med åpne fasader og adkomster direkte mot reisetorgene.

4.2 Terreng og jord

Terrengtet på hver side av den nye stasjonen/sporene bearbeides og høydeforskjeller tas opp med skrånende terreng og gir tilgjengelighet til plattformene.

Planforslaget berører ikke dyrket og dyrkbar jord eller produktiv skog.

4.2.1 Grunnforhold

Det vises til vedlegg: «MIP-00-V-00020 Geoteknisk datarapport, ny Kolbotn stasjon» og «MIP-00-V-00028 Geoteknisk fagrapport, ny Kolbotn stasjon».

Stabilitet

Det har tidligere vært store problemer med lokale stabilitetsforhold i forbindelse med utlegging av eksisterende jernbanefylling. Spesielt i forbindelse med fyllingsarbeidet for spor 3. Foreslått løsning innebærer fjerning av spor 3 og etablering av plattform langs vestsiden av jernbanen. Dette vil i utgangspunktet bedre stabilitetsforholdene noe, men overslagsberegninger viser at det vil være nødvendig med geotekniske tiltak for å oppnå tilstrekkelig stabilitet av jernbanefyllingen. Det forutsettes kalksementstabilisering langs Solbråtanveien mot jernbanefyllingen. Dette er mer detaljert beskrevet i geoteknisk fagrapport.

Setninger

Planlagte tiltak som kan medføre setninger på terreng omfatter i all hovedsak etablering av ny plattform langs vestsiden av jernbanen, samt fylling på terreng for rampe mellom ny plattform og Kolbotn torg.

Tiltak for å redusere eventuelle setninger er bruk av lett fylling, EPS, ved etablering av rampe og plattform langs Solbråtanveien. I tillegg vil kalk-/sementstabilisering langs Solbråtanveien øke grunnens stivhet, og redusere eventuelle deformasjoner.

Fundamenteringsforhold

Fundamenteringsforholdene er noe varierende innenfor planområdet.

Undergangen under jernbanen forutsettes fundamentert på stålkjernepeler til berg. Mindre konstruksjoner, som etableres i forbindelse med ramper, antas fundamentert direkte på løsmasser. Det forutsettes at humusholdige masser i underkant av såle skiftes ut med kvalitetsmasser av knust stein.

På vestsiden av jernbanen anbefales all direktefundamentering utført kompensert, dvs. at tilførte laster ikke skal overstige tidligere laster på terreng. Dette gjelder i all hovedsak konstruksjon for rampe mot Solbråtanveien på vestsiden av jernbanen, mellom ny og gammel kulvert.

Sikring av byggegrop

Byggegropsikring for anleggsarbeidene ved stasjonsområdet antas utført som en kombinasjon mellom åpne graveskråninger og spunt med og uten avstivning. Det må etableres både midlertidige og permanente spuntkonstruksjoner.

Det forutsettes at jernbanen ikke er i drift under anleggsarbeidene, og at midlertidige støttekonstruksjoner ikke skal ta opp laster fra jernbanetrafikk.

Det forutsettes bruk av tradisjonelle spuntløsninger, Z/U- spunt, og at stein/pukk i spuntlinjen kan skiftes ut med spuntbare masser.

Spunt for kulvert antas etablert med innvendig avstivning i toppen. Deler av traubunn i spuntgrop for kulvert må kalk-/sementstabiliseres. I traubunn kan spunt stives av innvendig ved å etablere et armert sjikt med magerbetong. For å redusere jordtrykk på spunt kan masser på utsiden graves bort.

Ved installering av spunt for kulvert må steinmasser i spuntlinja fjernes før ramming.

Supplerende geotekniske undersøkelser og videre arbeid

I forbindelse med videre detaljering av prosjektet må det gjennomføres grunnundersøkelser i eksisterende jernbanefylling for å kartlegge løsmasseforhold og dybder til fjell. Dette er nødvendig for å få et bedre grunnlag for vurdering av stabilitet mot Solbråtanveien og behovet for grunnforsterkning, samt byggegropsikring for planlagt undergang.

4.3 Vannmiljø og vassdrag

Planforslaget berører ikke vannmiljø eller vassdrag.

4.4 Naturmiljø og biologisk mangfold

Det er ingen naturtypelokaliteter, MiS-lokaliteter eller rødlistede arter som er registrert innenfor planområdet, jfr. Utredning i henhold til Naturmangfoldloven §§ 8-12. Planforslaget har derfor ingen negative konsekvenser i forhold til naturmiljø og biologisk mangfold.

4.5 Grønnstruktur og landskap

4.5.1 Grønnstruktur og landskap

Natursteinsdekket i polygoner eller tilsvarende er foreslått videreført i hele stasjonsanlegget slik at det langstrakte området framstår som en helhet (se illustrasjonsplan Figur 11). Beplantning skal supplere det urbane stasjonsgulvet. Det karakteristiske terrenget vil skape opplevelse av sammenheng mellom de to sidene av sporet.

4.6 Helse- og miljøforhold

4.6.1 Støy

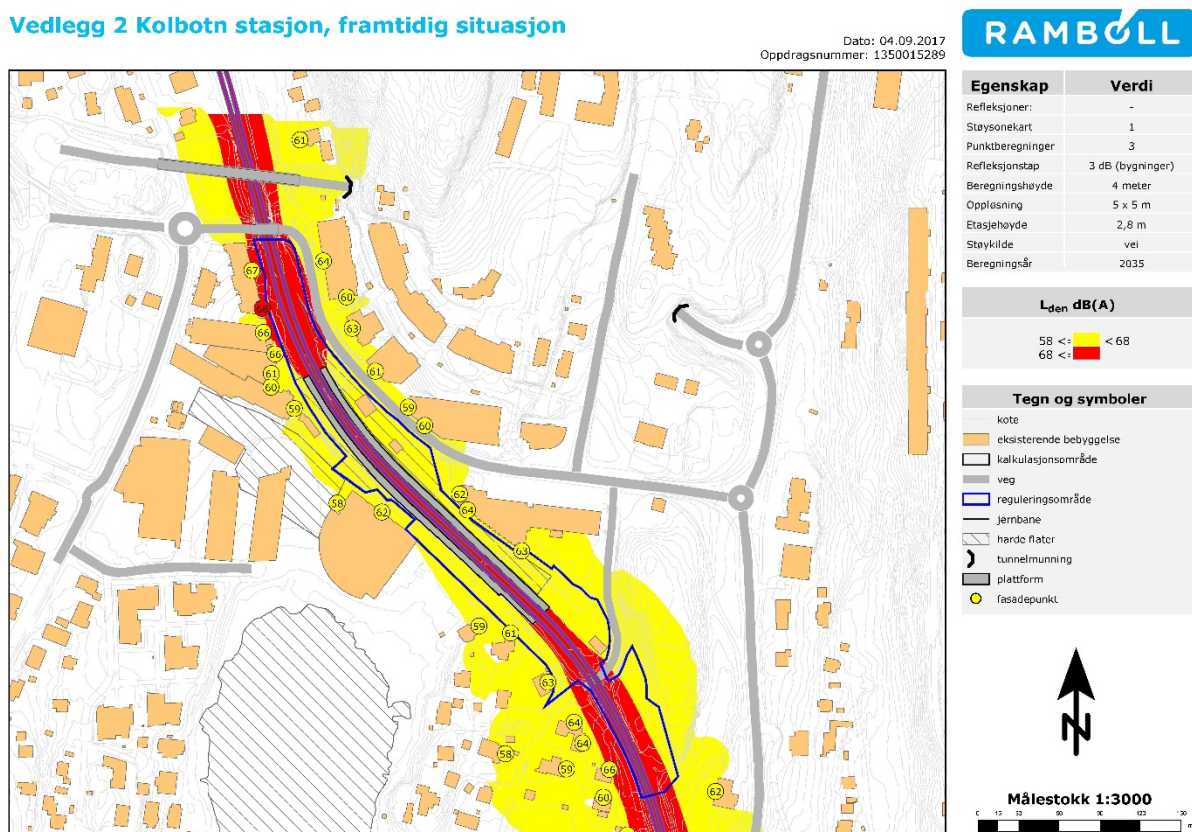
Det vises til vedlagte støyutredning: «MIP-00-A-00252 Støyutredning Ny Kolbotn stasjon». Støyberegningene er gjort for nåværende situasjon og framtidig situasjon. Framtidig situasjon er satt til år 2035, da det foreligger beregninger for togtrafikk for dette året.

Veitrafikktall for 2017 er hentet fra trafikkanalyse utarbeidet av Rambøll i forbindelse med prosjektet. Trafikkdata for togtrafikk for år 2035 er hentet fra Bane NOR.

Driftsfasen

Støy fra jernbane vil minke, som følge av færre togpasseringer og mindre støyende togtyper. Kun én boligeiendom er i rød sone, men 15 boligeiendommer vil være i gul sone. Se Figur 14 nedenfor som viser beregnet støy fra jernbane i år 2035.

Vedlegg 2 Kolbotn stasjon, framtidig situasjon



Figur 14: Støy fra jernbane, framtidig sitasjon år 2035

Sumstøy

Det er gjort beregninger av veitrafikkstøy. Disse er ikke vist i støyrapporten, men danner grunnlag for sumstøyyvurdering. Følgende boliger vil være berørt av støy fra både veitrafikk og jernbane over grenseverdiene: Kolbotnveien 8-12, 14, 16, 18-22 og 19. I henhold til Sentrumsplanen må grensen settes til 55 dB for boliger i disse bygningene. Dette vil være gjeldende grense når det skal gjøres tiltak.

Utbygging

Det må gjennomføres en detaljert støyutredning for framtidig planlagte boliger i nærhet til Kolbotn stasjon. Boliger bør være gjennomgående for å oppnå stille side, fordi skjerming langs jernbanen ved stasjonen ikke er mulig å gjennomføre på en effektiv måte.

Avbøtende tiltak

Forutenom tiltak ved selve kilden, vil det beste tiltaket for å skjerme for støy fra jernbane være en støyskjerm langs jernbanen. Figur 15 viser effekt av en støyskjerm, langs jernbanen, sør for

stasjonen. Skjermen må være 3 meter høy. Effekten av skjermen innebærer at 7 boliger i Theodor Hansens vei og Solbråtanveien får tilfredsstillende støyforhold iht. T-1442. For øvrig vil støyforholdene forbedres for hele området vest for stasjonen, som vil komme ut av gul sone. Solbråtanveien 16A og Theodor Hansens vei 6A vil også få henholdsvis 4 dB og 5 dB forbedring på fasade, og dessuten få stille side.

Andre tiltak

Langs Kolbotnveien og for blokkene på Jaan Baalsruds plass 1-5 vil støyskjerming langs banen ha liten effekt, fordi boligene ligger høyere enn jernbanen. I forbindelse med videre detaljering av prosjektet anbefales det derfor at det for disse boligene gjøres detaljerte utredninger. Dette for å sikre at boligene får tilfredsstillende innendørs lydnivå, skjermet uteplass og stille side.

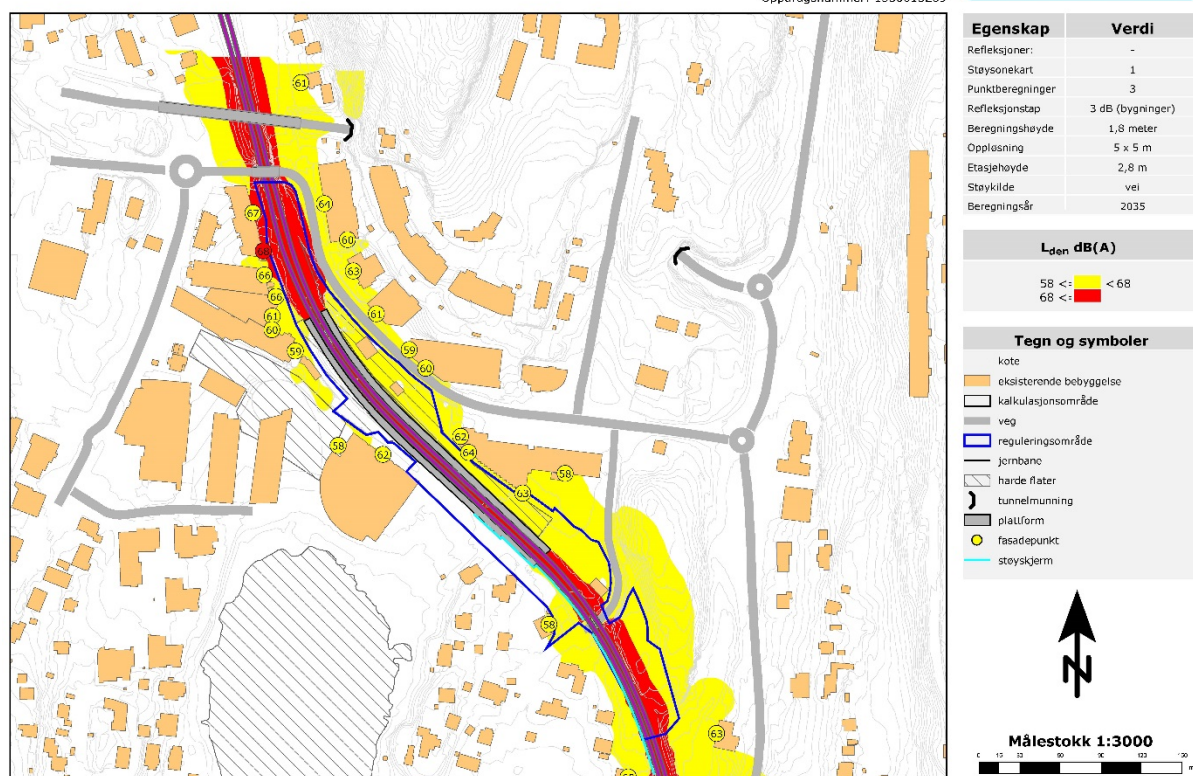
Terminaler

En jernbanestasjon er definert som en terminal. Støy fra terminaler skal tilfredsstille krav for havner og terminaler. Dette omfatter kilder som høytaleranlegg, påstigning, tomgang, støy fra hensettingsspor og lignende. I prosjekteringen av stasjonsområdet må disse grenseverdiene legges til grunn.

Vedlegg 3 Kolbotn stasjon, framtidig situasjon skjermet

Dato: 04.09.2017
Oppdragsnummer: 1350015289

RAMBOLL



Figur 15: Støy fra jernbane, framtidig situasjon år 2035, med 3 m støyskjerm

Konklusjon

Resultatene fra støyutredningen viser at 15 boligeiendommer vil ha støynivåer som overskrider grenseverdiene i T-1442. Det må gjennomføres skjermingstiltak for disse boligene slik at bestemmelser i T-1442 og kommuneplanen blir innfridd. Beregningene viser effekten av en støyskjerm langs vestsiden av jernbanesporet, fra plattformens sørlig ende til ytterkanten av planområdet. For boliger ved stasjonen og nord for stasjonen vil støyskjerming langs jernbanen være lite effektivt og det anbefales derfor lokale tiltak.

I forbindelse med videre detaljering av tiltaket må det gjennomføres detaljert kartlegging og lokalisering av eksisterende uteoppholdsarealer. Forventet maksimalt og ekvivalent fasadenivå etter

lokale skjermingstiltak må også beregnes. Skjerping av grenseverdi for jernbanestøy vil da være 3 dB for boliger som er utsatt for veitrafikkstøy over 55 dB.

Støygrenser for terminaler vil være gjeldende for støy fra stasjonsområdet. Disse må ivaretas i prosjektering av stasjonsområdet.

Anleggsfasen

Før anleggsarbeidene kan igangsettes må det utarbeides en plan for anleggsgjennomføring, med tilhørende støyutredning. Støydempende og andre avbøtende tiltak må vurderes. Aktuelle grenseverdier er gitt i T-1442 og kommuneplanen.

4.6.2 Luftkvalitet

Tiltaket vil ikke genere luftforurensning, da tiltaket omfatter etablering av en ny og bedre togstasjon på Kolbotn.

4.6.3 Klimagassutslipp

Planforslaget innebærer en tilrettelegging for et framtidig kompakt og godt kollektivknutepunkt på Kolbotn. Jernbanetiltak er i seg selv en bærekraftig energiløsning, som ikke øker klimautslippene.

4.6.4 Vannkvalitet

Planområdet ligger ikke i nærheten av drikkevannskilder.

4.6.5 Jordforurensning

Det vises til vedlegg: «MIP-00-A-00527 Miljøprogram med miljøkonsekvensvurdering, ny Kolbotn stasjon».

Det kan forventes å finne forurensede masser i grunnen. Dette gjelder også eksisterende jernbanefylling. Prøvetaking for å avdekke forurensningsgrad i massene er foreløpig ikke gjennomført. Årsaken er at prøvetaking vil kreve stopp i togtrafikken. Miljøteknisk grunnundersøkelse vil bli gjennomført senere i forbindelse med byggeplan eller i starten av anleggsperioden. Det vil bli anbefalt tiltak for forsvarlig håndtering av massene.

4.6.6 Elektromagnetisk stråling

Tiltaket innebærer ikke etablering av områder for varig opphold og blir derfor ikke påvirket av evt. elektromagnetisk stråling.

4.7 Lokalklima

Planområdet skal ikke benyttes til varig opphold og det vurderes at konsekvensene for stasjonsområdet i forhold til vind, temperatur, sol-/skyggeforhold, nedbør og luftfuktighet er ubetydelige.

4.8 Eierforhold

Planområdet berører i hovedsak eiendommer tilhørende Bane NOR og Oppegård kommune. I tillegg berøres 5 eiendommer i privat eie. Det vises til kapittel 2.7 Eierforhold.

4.9 Eksisterende bebyggelse og anlegg

4.9.1 Bygninger og bygningsmiljø

Se kapittel 4.10.2 nedenfor.

4.9.2 Utearealer

Se kapittel 4.1 Estetikk.

4.10 Kulturminner og kulturmiljø

4.10.1 Automatisk fredete kulturminner

Tiltaket berører ingen registrerte automatisk fredede kulturminner.

4.10.2 Nyere tids kulturminner og kulturmiljø

Stasjonsbygningen foreslås regulert til bevaring i henhold til krav i Sentrumsplanen.

Pakkhuset foreslås revet da plasseringen er til hinder for bygging av den planlagte undergangen. Bevaringsverdien av pakkhuset anses liten, både fordi den i liten grad er opprinnelig og fordi bygningen i seg selv ikke er spesielt original eller sjelden. Pakkhus på andre stasjoner er gitt ny bruk, for eksempel sykkelhotell. Dette har vært undersøkt, men det er ikke funnet aktuelle funksjoner som kan etableres i bygningen. Det er i tillegg vanskelig å finne en egnet ny plassering av pakkhuset, som gjør at det ikke står i veien for funksjoner som i dag er viktigere. Sentrumsplanens forslag om flytting av pakkhuset synes derfor lite gjennomførbart. Tilstanden til bygningen er ikke spesielt god, og bevaringsverdien synes ikke spesielt høy. Bevaring innenfor den sonen som er satt av i Sentrumsplanen, vil måtte gå på bekostning av en funksjonell sykkelparkering. Det foreslås derfor å rive pakkhuset.

4.11 Trafikkforhold

4.11.1 Trafikkavvikling

Det vises til vedlegg: «MIP-00-A-00250 Trafikkanalyse, Ny Kolbotn stasjon».

Det forventes en trafikkvekst i området, både med bakgrunn i forventet generell trafikkvekst og endringer i det omkringliggende veinettet. Stenging av Kolbotnveien for gjennomkjøring vil imidlertid føre til mindre trafikk og en roligere trafikksituasjon lokalt. Dette vil være positivt for myke trafikanter som beveger og oppholder seg på østsiden av den nye stasjonen.

4.11.2 Kollektivtrafikk

Planforslaget innebærer en oppgradering av Kolbotn stasjon med universell standard og god tilgjengelighet for alle grupper til stasjonen og plattformene. Det etableres en lys og åpen undergang under jernbanesporene som sikrer tilgjengelighet på tvers av sporene og mellom Kolbotnveien og Kolbotn torg. Dette er positivt for kollektivtrafikken.

I tråd med Sentrumsplanen planlegges Kolbotnveien opparbeidet med kollektivfelt og bussholdeplass i tilknytning til den nye stasjonen. Det gir god tilgjengelighet mellom buss og tog.

Ovennevnte tiltak er til sammen svært positive for utviklingen av et velfungerende kollektivknutepunkt på Kolbotn.

4.11.3 Parkering

Det er foreslått 2 HC-parkeringsplasser og 200 sykkelparkeringsplasser i tilknytning til stasjonen. Sykkelparkering fordeles på 100 plasser i sykkelhotell og ytterligere 100 plasser i stativ, jf. planbestemmelsene § 8.2. Dette er i henhold til krav stilt i Sentrumsplanen.

4.11.4 Trafikksikkerhet

Det vises til vedlegg: «MIP-00-A-00250 Trafikkanalyse, Ny Kolbotn stasjon».

Det er gjort en vurdering av trafikksikkerheten i forbindelse med foreslått utforming av det nye stasjonsområdet. Det er sett på punkter hvor det er konflikter mellom myke trafikanter og biltrafikk, eller mellom gående og syklende, og det er foreslått avbøtende tiltak.

Følgende punkter er vurdert:

- Kryssingspunkter mellom Theodor Hansens vei og ramper til plattformene på hver side av jernbanesporene

- Kryssingspunkter mellom ramper og trapper ved den nye undergangen

I det første tilfelle kan det oppstå konflikter mellom myke trafikanter og biltrafikk. I det andre tilfelle kan det oppstå konflikter mellom gående og syklende.

Kryssingspunkt	Tiltak
Theodor Hansens vei x sørlig rampe  Undergang og fortau langs Theodor Hansens vei	Theodor Hansens vei inngår ikke i planområdet. Veien går under jernbanen i en smal undergang. Det er et smalt fortau langs sørøstsiden av veien. Det er planlagt ramper til plattformene også fra Theodor Hansens vei. Siktforholdene fra rampene ut i veien, ved undergangen, vil være utilfredsstillende. I følge Sentrumsplanen kan veibredden på Theodor Hansens vei, i kulverten under jernbanen, reduseres til 5m kjørebredde og det kan etableres et 3m ensidig fortau mot nordvest. Et bredere fortau langs nordvestsiden av veien vil forbedre forholdene for gående og syklende og gi direkte tilknytning til de planlagte rampene og plattformene.
Theodor Hansens vei x nordlig rampe Sørlig kryssingspunkt mellom trapp og rampe	Tilsvarende tiltak som for sørlig rampe. Det antas at syklister vil bruke rampene til/fra undergangen. Dette fører til at det er risiko for konflikter mellom gående som kommer fra undergangen og syklende fra rampen. For å minske risikoen for kollisjoner mellom disse to gruppene, må det være tilfredsstillende sikt i åpningen til undergangen. Sikt kan oppnås ved å bygge avrundede eller vinklede hjørner i åpningen. Se eksempel på utforming fra gang- og sykkelkulvert i Smestad
Nordlig kryssingspunkt mellom trapp og rampe  Eksempel Smestad	Her er siktforholdene noe bedre enn i sørlig kryssingspunkt, da rampen her ikke ender helt ved åpningen til undergangen, men et lite stykke unna. Det anbefales å vurdere behov for utvidelse av åpningen til undergangen også her.

Planlagt utforming av Kolbotn stasjon innebærer noen konfliktpunkter mellom biltrafikk og myke trafikanter samt mellom gående og syklende. Ved å tilrettelegge for gode siktforhold vil risikoen for ulykker minske og forholdene for myke trafikanter vil bli forbedret.

4.11.5 Skolevei

Det er lite sannsynlig at det er mange som har sin skolevei forbi stasjonen. Tiltaket er også positivt for barn og unge, da det legges til rette for en god, tilgjengelig og trafikksikker kryssingsmulighet under jernbanesporene.

4.12 Kommunalteknisk infrastruktur

4.12.1 Vannforsyning

Tiltaket omfatter ikke etablering av bebyggelse.

4.12.2 Avløpshåndtering

Tiltaket omfatter ikke etablering av bebyggelse.

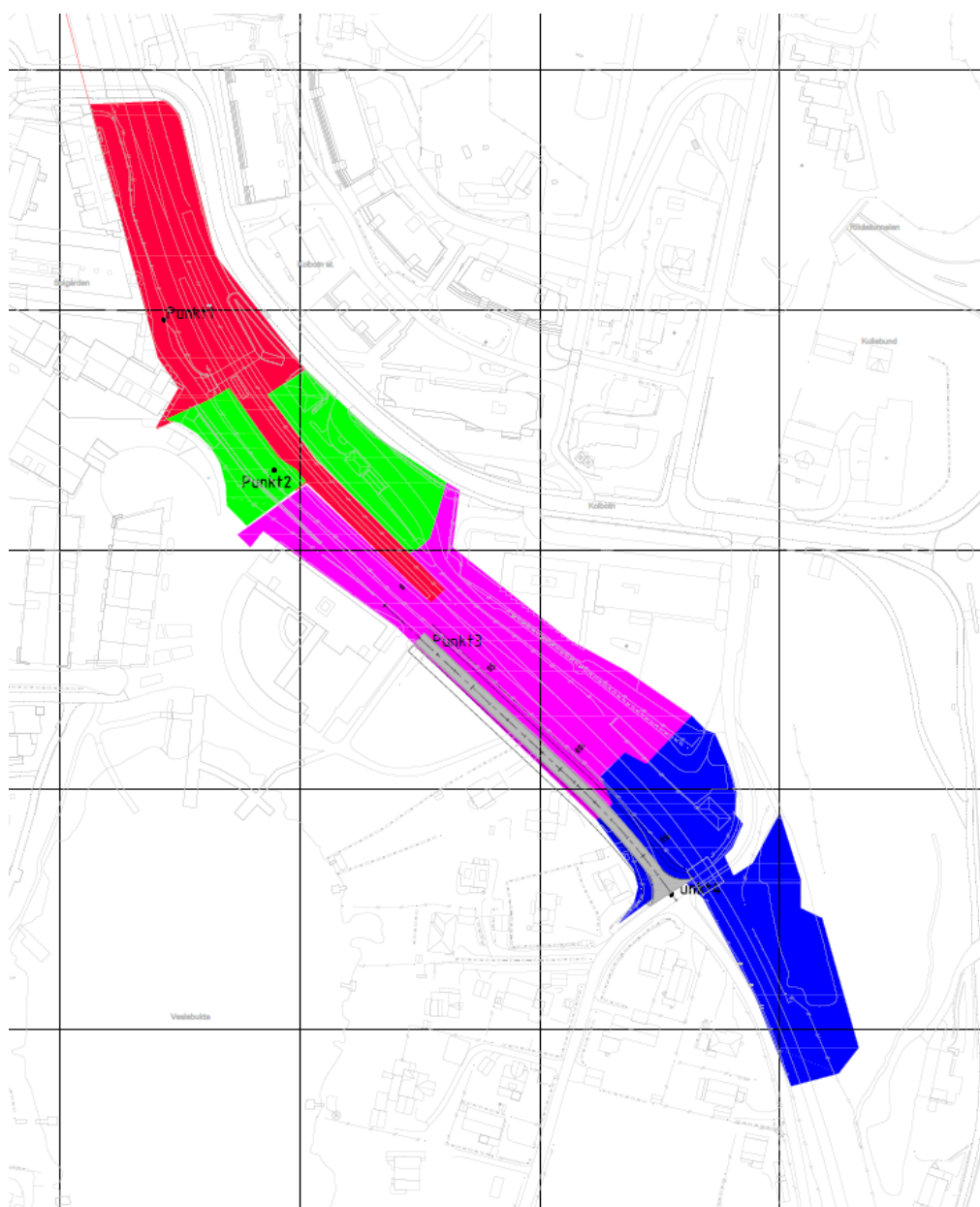
4.12.3 Overvannshåndtering

Det vises til vedlegg: MIP-00-A-00618 Overvannsberegning, ny Kolbotn stasjon».

I forbindelse med planarbeidet er det utført overvannsberegninger for Kolbotn stasjon. I tillegg er det utarbeidet en flomveiplan, se kapittel 3.10.4 Overvannshåndtering.

Planområdet har avrenning til 4 lavpunkt. Nedslagsfelt til de ulike lavpunktene er vist på figuren nedenfor.

Overvann fra rødt område tilkobles overvannsledning OV230 ved Kolbotn torg. Grønt område viser det areal som dreneres til planlagt pumpestasjon ved planlagt jernbaneundergang. Overvann fra lilla område har avrenning til eksisterende OV500/OV315 som krysser jernbanen. Blått område viser nedslagsfelt som har avrenning mot Theodor Hansens vei. I underlaget fra Bane NOR og Oppegård kommune er det ikke vist overvannssystem der.



Figur 16: Tegningen viser de 4 avrenningsområdene

Totalt er arealet for planområdet på ca. 23900 m². I dag består området av ca. 10800 m² harde overflater og ca. 13100 m² permeable områder.



Figur 17: Tegningen viser eksisterende situasjon. Turkis viser antatte permeable overflater (grus og grønne områder) og grå områder er harde overflater (asfalt, betong og hustak).

Det planlegges ca 11900 m² permeable områder og 12000 m² harde overflater innenfor planområdet. Det utgjør ca. 1200 m² med ytterligere harde overflater i forhold til eksisterende situasjon.



Figur 18: Tegningen viser planlagt situasjon. Turkis viser antatte permeable overflater (grus og grønne områder) og grå områder er harde overflater (asfalt, betong og hustak).

I figuren under er de 4 hovedavrenningsområdene innenfor planområdet sammenstilt. Tabellen gir en oversikt over eksisterende og planlagt situasjon med hensyn på tette overflater, permeable overflater, vannmengder og evt. økning i vannmengde.

	Tette overflater(da)	Permeable overflater (da)	Vannmengde m/sikkerhetsfaktor (l/s)	Økning i vannmengde (l/s)
OV230 Kolbotn senter				
Eksisterende situasjon	2.1	4.5	87.5	
Planlagt situasjon	2.4	4.2	90.6	3.1
Planlagt undergang, pumpestasjon				
Eksisterende situasjon	3.2	0.3	74.4	
Planlagt situasjon	3.2	0.1	72.9	-1.5
OV500/OV315				
Eksisterende situasjon	4.7	2.7	102.6	
Planlagt situasjon	5.3	2.2	136.8	34.2
Theodor Hansens vei				
Eksisterende situasjon	0.8	5.6	76.4	
Planlagt situasjon	1.1	5.4	80.2	3.8

Figur 19: Tabellen viser en sammenstilling av eksisterende situasjon og planlagt situasjon for de 4 hovedavrenningsområdene.

Hovedsakelig blir situasjonen etter tiltaket som situasjonen var før med hensyn til overvannsmengder. Ut ifra beregningene vises en liten økning i området med avrenning til OV500/OV315. Tette flater øker med ca. 1200 m² som ved 200 års regn gir ca. 34 l/s.

For alle beregningene er det lagt til grunn et regn med returperiode på 200 år inkludert klimafaktor.

Theodor Hansens vei

I Theodor Hansens vei genereres det 108 l/s overvann.

I dag er det sluk i Theodor Hansens vei, men det er ikke vist overvannsledninger eller AF-ledning på ledningskartet fra kommunen. Det må kontrolleres hvordan overvannssystemet er der i dag.

Eksisterende OV500/OV315

Avrenning til overvannsledning OV500/OV315 fra planområdet utgjør 80 l/s.

I nedslagsfeltet til OV500/315 bør det ved detaljprosjektering vurderes om noen enkle tiltak for overvann bør gjøres, eksempelvis infiltrasjonssandfang.

Planlagt undergang, pumpestasjon

I forbindelse med ny undergang må det etableres en pumpestasjon. Avrenningen til pumpestasjonen fra planområdet er beregnet til 73 l/s. Evt. innlekkasje av grunnvann er ikke tatt med i beregningen.

Ved detaljprosjektering av området bør det vurderes om sekundære flomveier kan komme til å lede ytterligere overvann fra områdene oppstrøms til stasjonen.

Eksisterende OV230

Til overvannsledning OV230 ved Kolbotn torg genereres det 90,6 l/s overvann fra planområdet.

Oppsummering

Planforslaget innebærer ingen større endring i forhold til eksisterende situasjon.

Det må kontrolleres om det er et ledningsanlegg i Theodor Hansens vei og evt. om tiltak er nødvendig.

I nedslagsfeltet til OV500/315 bør det i detaljprosjekteringen vurderes fordrøyningsiltak. Mer detaljerte beregninger og inndelinger av områdene må ses på i detaljfasen.

4.12.4 Energiforsyning

Tiltaket omfatter ikke etablering av bebyggelse, men det vil være aktuelt med varmekabler i trapper, ramper og plattformer.

Økt effektbehov på ca. 500 kW vil ifølge Hafslund nett kreve en ny nettstasjon. Et alternativ kan være fjernvarme.

4.12.5 Renovasjon

Tiltaket omfatter ikke etablering av bebyggelse.

4.13 Befolkning og sosial infrastruktur

Ikke aktuelt.

4.14 Senterstruktur og handelstilbud

Oppgradering av Kolbotn stasjon med ny undergang med trapper og universelt utformede ramper, som gir direkte tilknytning mellom Kolbotnveien og Kolbotn torg, er positivt også for bruken av Kolbotn sentrum.

4.15 Idrett og friluftsliv

Ikke aktuelt.

4.16 Barn- og unges oppvekstvilkår

Planforslaget innebærer ingen spesielle tiltak for barn- og unges oppvekstvilkår. Etablering av ny undergang vil gi direkte tilknytning mellom Kolbotnveien og Kolbotn torg. Dette vil være positivt også for barn- og unge.

4.17 Samfunnssikkerhet og beredskap

Det vises til vedlegg: «MIP-00-Q-00182 Risiko- og sårbarhetsanalyse, ny Kolbotn stasjon».

Følgende 3 temaer er vurdert til å ligge i rød sone (Det vises til sjekklister i ROS-analysen):

- Kvikkleireskred og geoteknisk ustabilitet
- Forurensset grunn
- Forurensing av grunn

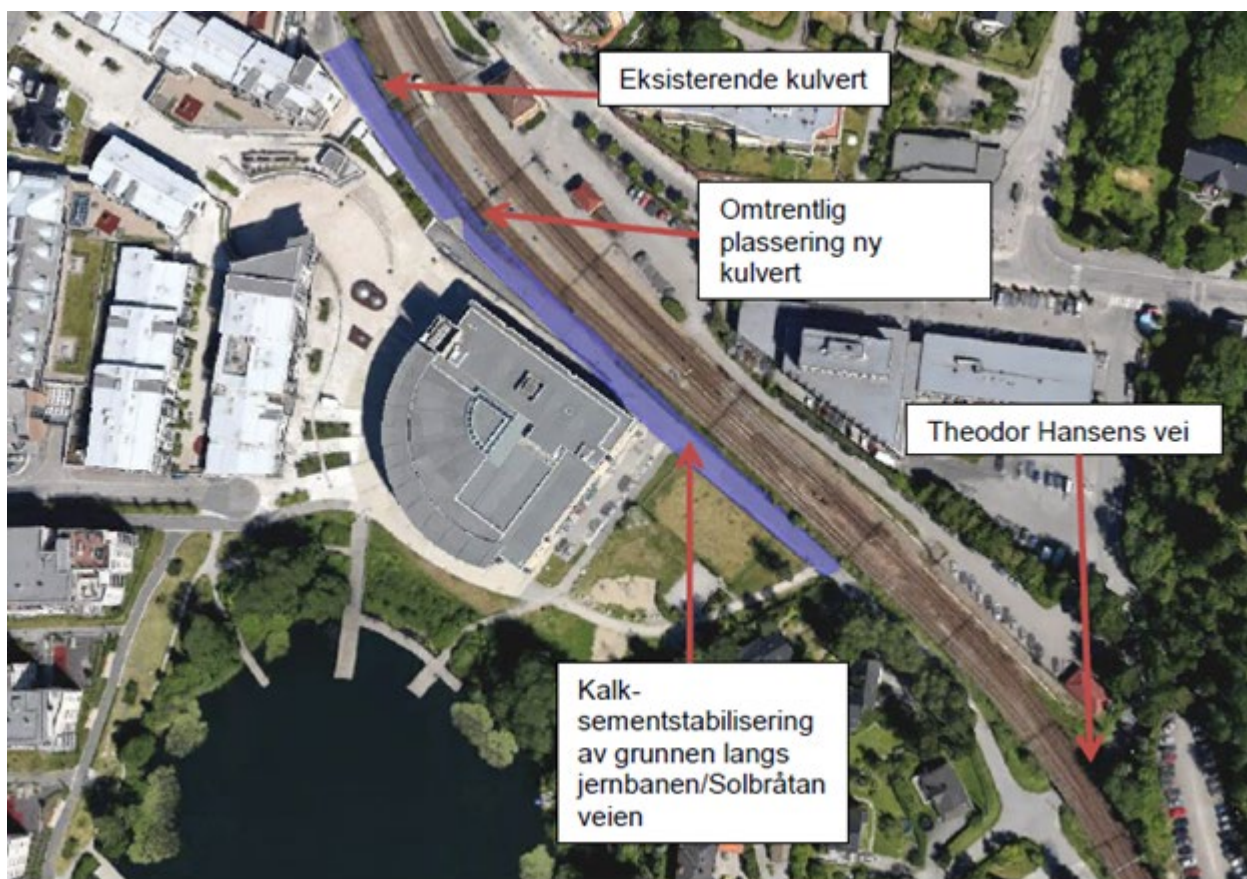
For temaer som ligger i rød sone, kreves det at det iverksettes tiltak for å redusere risikoen for hendelser. Tiltakene beskrives nedenfor.

Kvikkleireskred og geoteknisk ustabilitet

Det er sprøbruddsmateriale og kvikkleire i nærheten av stasjonen, hovedsakelig ned mot Kolbotnvannet. Dette må håndteres i henhold til anbefalingene i geoteknisk fagrapport (MIP-00-V-00028).

Figur 20 under viser omtrentlig areal hvor det anbefales geotekniske tiltak i grunnen for å bedre stabiliteten mot jernbanen (figuren er hentet fra geoteknisk fagrapport, MIP-00-V-00028).

Det vises til planbestemmelse § 5.12 «Stabilisering av grunn», som sikrer at nødvendige tiltak gjennomføres i tråd med geoteknisk fagrapport.



Figur 20: Omtrentlig areal hvor det anbefales geotekniske tiltak i grunnen for å bedre stabiliteten mot jernbanen

Forurenset grunn og forurensning av grunn

Det forventes at det finnes forurensede masser i grunnen i området. Dette gjelder også eksisterende jernbanefylling. Miljøteknisk grunnundersøkelse må gjennomføres før arbeidene igangsettes, og det må utarbeides en tiltaksplan for håndtering av de forurensede massene.

I tillegg må miljøoppfølgingsplanen beskrive tiltak/rutiner for å unngå at anleggsarbeidene medfører forurensning til områdene rundt, inkludert Kolbotnvannet.

Det vises til planbestemmelsene § 5.1 «Miljøoppfølgingsplan», § 5.9 «Overskuddsmasser» samt § 5.10 «Forurensede masser», som sikrer at ovennevnte ivaretas.

4.18 Sikkerhet mot kriminalitet

Stasjonsområdet skal ha god belysning slik at det er trygt å oppholde seg der på kveldstid, jf. krav i planbestemmelse § 5.7, og gangundergangen under jernbanen skal ha en direkte, bred og åpen utforming. Dette vil være positivt for trygghetsfølelsen samt for å forebygge kriminalitet.

4.19 Kommunal økonomi

4.19.1 Investeringsbehov

Planforslaget vil ikke medføre direkte kommunale investeringer i ny teknisk eller sosial infrastruktur. I forbindelse med drift av stasjonsområdet, kan det være behov for et samarbeidsavtale mellom Bane NOR og kommunen for en koordinert drift av de offentlige arealene.

5 FORHOLD TIL RAMMER, RETNINGSLINJER OG ANDRE PLANER

5.1 Nasjonale føringer

5.1.1 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging

Fastsatt av Miljøverndepartementet 20. september 1995.

Viktige nasjonale mål er å sikre trygge oppvekstmiljø for barn og unge, samt å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst.

Formålet med retningslinjene er å synliggjøre og ivareta barn og unges interesser i planlegging, og å gi et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser.

Planforslaget er ikke i konflikt med ovennevnte føringer.

5.1.2 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Fastsatt ved kgl. res. av 26.09.2014, jf. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008, § 6-2.

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planforslaget er kollektivtiltak og er positivt i forhold til å oppnå målet om bedre samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

5.1.3 Landsverneplanen for Jernbanes kulturminner, del 1 «Fortid på skinner»

Landsverneplanen omtaler ikke Kolbotn stasjon. Det er derfor ingen kulturminner i tilknytning til Kolbotn stasjon som oppfattes som nasjonalt interessante for Jernbanen, heller ikke stasjonsbygget. Det anbefales allikevel bevaring av stasjonsbygget, sett ut fra lokal betydning og kommunale ønsker.

5.2 Regionale føringer og retningslinjer

5.2.1 Regional plan for vannforvaltning for Glomma vannregion 2016-2021

Planen er vedtatt i fylkestingene 20.12.2015.

Oppegård kommune ligger innenfor vannområdet PURA som er en del av Glomma vannregion.

Planen fastsetter miljømål for alt vann, både elver, innsjøer, kystvann og grunnvann. Miljømålene skal legges til grunn for kommunal, regional og statlig planlegging for å sikre en helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannet.

Planforslaget berører ikke vann, elver eller innsjøer og er ikke i konflikt med plan for vannforvaltning for Glomma vannregion.

5.2.2 Klima- og energiplan Akershus 2011-2014

Ambisjonen med planen er at Akershus skal redusere sine klimagassutslipp med 50 prosent sammenlignet med 1991 innen 2030. Det er satt tre delmål for dette arbeidet:

- Utslipp fra transportsektoren skal reduseres med 20 prosent innen 2030
- Utslipp fra sektorene stasjonær forbrenning og avfallshåndtering skal hver reduseres med 80 prosent innen 2030.

Et viktig satsningsområde i planen er i transportsektoren. Det skal satses på omlegging av drivstoff til hydrogen, el og biogass. I tillegg til tiltak for å redusere bilbruk.

Klima- og energiplanen skal oppdateres i 2017. Planprogram for den nye planen (2018-2030) ble vedtatt av fylkesutvalget 6. juni 2016 og planen skal vedtas innen desember 2017.

Planforslaget er kollektivtiltak og er positivt i forhold til å oppnå målet om reduksjon av klimautslipp.

5.2.3 Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus 2015-2030

Planen ble vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i desember 2015.

Det er definert tre felles mål for regionen:

- Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernete regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Planen er en videreutvikling av dagens senterstruktur i regionen. En viktig forskjell fra dagens utvikling er en sterkere konsentrasjon av bolig- og arbeidsplassveksten til noen *prioriterte vekstområder* (80-90 %), og en tilsvarende klar begrensning på vekst utenfor disse områdene (*vedlikeholdsvekst* på 10-20 %). Kolbotn sentrum er i så måte definert som et prioritert tettsted og ligger innenfor bybåndet mellom Oslo og Ski.

Planforslaget innebærer en oppgradering av Kolbotn stasjon, noe som er positivt for utviklingen av Kolbotn tettsted.

5.2.4 Fylkesdelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus 2007-2018

Vedtatt av fylkestinget 14.06.2007.

Hovedmålet i planen er å ta vare på og bruke kulturminner og kulturmiljøer som en positiv ressurs i Akershus, og derigjennom bidra til økt kulturforståelse, identitet og tilhørighet, trivsel og verdiskapning.

Planen består av fire innsatsområder med egne delmål:

- *Bevaring:* Bevare et utvalg av kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap som gjenspeilser mangfoldet og særpreget ved kulturhistorien i Akershus.
- *Forvaltning:* Forvalte kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap som en integrert del av en helhetlig miljø- og ressursforvaltning.
- *Formidling:* Innhente, skape og formidle kunnskap om kulturarven og gjennom dette øke forståelsen for dens betydning i samfunnet.
- *Verdiskapning:* Ta i bruk kulturarven som grunnlag for bærekraftig verdiskapning og utvikling av lokalsamfunn og næringsliv.

Planforslaget innebærer at den gamle stasjonsbygningen på Kolbotn stasjon reguleres til bevaring.

5.2.5 Samferdselsplan for Akershus 2016-2025

Vedtatt av fylkestinget 23.03.2015.

Hovedambisjonen med planen er å synliggjøre hvordan fylkeskommunen skal følge opp Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (Regional ATP). Planen inneholder flere strategier, der enkelte av disse er hentet fra Regional ATP.

Strategiene handler blant annet om å utvikle kapasitetssterk kollektivtransport, fremme sykling og gange, flytte mer gods over på sjø og bane, og å utvikle transportløsninger i de prioriterte vekstområdene.

Planforslaget innebærer en oppgradering av Kolbotn stasjon, noe som er positivt i forhold til målet om å utvikle en kapasitetssterk kollektivtransport.

5.2.6 Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur 2001

Planen ble vedtatt av fylkestinget 20.02.2001.

Hovedmålet med planen er å utvikle en bærekraftig senterstruktur, der utbyggingsmønster, areal- og transportplanlegging i Akershus er samfunns- og arealøkonomisk og bidrar til redusert transportomfang og økt kollektivandel. Handel- og servicefunksjoner bør lett kunne nås med offentlige kommunikasjonsmidler.

Akershus fylkeskommune har startet arbeidet med en regional plan for handel, service og senterstruktur, som skal erstatte fylkesdelplanen fra 2001. Planprogrammet for regional plan ble vedtatt av fylkesutvalget 10.02.2013.

Planforslaget innebærer en oppgradering av Kolbotn stasjon, noe som er positivt for utviklingen av Kolbotn sentrum.

5.3 Kommunale føringer og vedtak

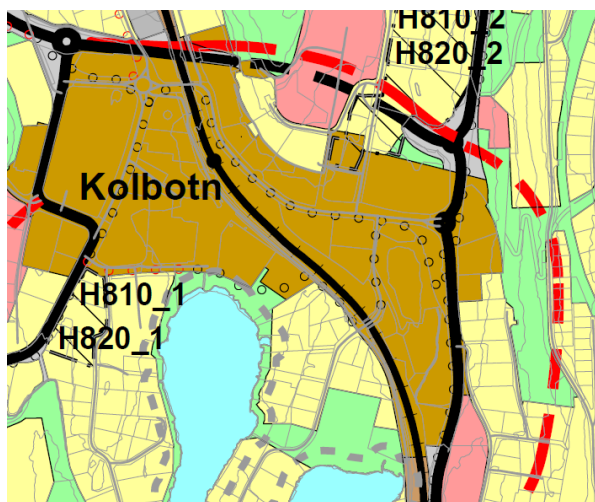
5.3.1 Kommuneplan 2011-2022

Planen ble vedtatt av kommunestyret 25.05.2011.

Kommuneplanen setter mål og strategier for utvikling av lokalsamfunnet Oppegård. Den skal gi føringer for utformning av tjenester, samhandling med andre myndigheter og lokalsamfunnet.

Planen legger noen føringer for utvikling av Kolbotn sentrum: Ny jernbanestasjon skal være en integrert del av sentrumsstrukturen, det skal etableres stoppested for buss ved stasjonen, det skal ikke etableres innfartsparkering ved stasjonen. Sentrum skal etableres med en bilfri kjerne, og det skal legges til rette for sykling og sykkelparkering.

I plankartet er Kolbotn sentrum og stasjonen regulert til sentrumsformål:



Figur 21: Utsnitt av kommuneplankartet

Planforslaget er i tråd med målene i kommuneplanen.

5.3.2 Reguleringsplaner

Planområdet ligger innenfor områderegulering for Kolbotn sentrum, Sentrumsplanen, vedtatt 27.03.2017.

Formålet med Sentrumsplanen er å utvikle Kolbotn til et bymessig sentrum med gode bomiljøer, handel, service og en tilgjengelig stasjon. Jernbane- og stasjonsområdet er regulert til jernbaneformål i sentrumsplanen.

Planen legger opp til det skal etableres en undergang for gående og syklende mellom Nedre torg (Jan Baalsruds plass) og jernbanestasjonen. I tillegg skal vestre perrong ha direkte adkomst fra nedre torg via bru.

Innenfor jernbaneformålet skal det også etableres støyskjerming, venteskur på plattformer, heis og ramper til hver plattform. Det er også krav om sykkelhotell for min. 100 sykler og min. 100 sykkelparkeringsplasser under åpent tak, samt 2 HC-parkeringsplasser nær innkjøring til stasjonsbygningen.

Det er knyttet rekkefølgekrav til Theodor Hansens vei:

§ 22.1: «Før rammetillatelse til tiltak etter pbl. §§ 20-1 a) i det berørte feltet gis, skal transportinfrastrukturtiltak iht. tabell 3 være sikret opparbeidet gjennom avtale. Tidspunkt for gjennomføring kan justeres ved detaljregulering.

Følgende bestemmelser omhandler tilknytning av sentrumskvartalet til stasjonsområdet:

§ 15.9 Trasee for jernbane (Felt STJ, 3_STJ)

... Felt STJ skal ses i sammenheng med felt ST2 (nedre torg), SKH (kollektivholdeplass), SKF1 (Kolbotnveien) og SKF2 (forplass sentrumsbygget). Stasjonsområdet inkludert undergang skal inngå som del av et sammenhengende bygulv med terrasserte amfi med beplantning, trapper, ramper og belysning. Vestre perrong skal ha direkte adkomst fra Nedre torg. Minste avstand skal være min. 6 m bred.

§ 15.11 Kombinert samferdselsformål (Felt SKF1 - SKF2)

For SKF1 gjelder § 15.10 annet kulepunkt, som omhandler en teknisk plan som spesifiserer arealbruken og veibredde for feltene SKH og SKF1.

For felt SKF2 gjelder krav nedfelt i § 15.6.

For felt SKF2 gjelder i tillegg:

Forplass til sentrumsbygget, avsatt til kombinert samferdselsanlegg skal ses i sammenheng med felt STJ, og inngå som del av et sammenhengende bygulv med terrasserte amfi med beplantning, trapper, ramper og belysning.

Det vises til kapittel 1.1.2 som beskriver forholdet mellom planforslaget og Sentrumsplanen.

5.3.3 Klima- og energiplan 2011-2015

Planen ble vedtatt av kommunestyret 21.09.2001

Planens hovedmål er at Oppegård kommune skal bidra til å nå nasjonale og regionale klimamål gjennom å redusere klimagassutslitt og energiforbruk i egen virksomhet, og i kommunen som helhet.

Planen inneholder også noen delmål, blant annet at klimagassutslipp fra veitrafikk skal reduseres med 10 % innen 2020 i forhold til 2008-nivå.

Følgende tiltak er foreslått for å nå målene innen transportsektoren:

- Redusere transportbehovet gjennom arealstrategi som legger til rette for fortetting rundt kollektivknutepunkt og senterområder.
- Bedre kollektivtilbud i Oppegård kommune.
- Utvikle ny Kolbotn stasjon og de øvrige jernbanestasjonene basert på gode miljømessige løsninger og universell utforming, slik at den oppleves som attraktiv og lett tilgjengelig.

Planforslaget innebærer en oppgradering av Kolbotn stasjon, noe som er positivt i forhold til å nå nasjonale og regionale klimamål.

5.3.4 Plan for forvaltning og vern av kulturminner og kulturmiljøer i Oppegård (1998)

Kommunens arbeid med kulturminnevern har som hovedmålsetning at: «*Kulturminner som viser kommunens historie og særpreg skal sikres for framtidige generasjoner og anvendes som et aktivt redskap i arbeidet med å bevare og videreutvikle lokal identitet*».

Kommunen har flere delmål for kulturminnevernet, blant annet følgende:

- Alle som eier verneverdige områder, bygninger eller anlegg skal kunne få veiledning om hvordan disse best forvaltes
- Kommunen skal aktivt synliggjøre lokalhistorien gjennom sin profil utad
- Områder med stort kulturhistorisk innhold skal ha en planstatus som sikrer vern

Formålet med kulturminnevernplanen er å bidra til at det bevares et utvalg av kulturminner, kulturlandskap og andre områder med stort kulturhistorisk innhold fra ulike tidsepoker, befolkningsgrupper og samfunnsområder som er representative eller særlig verdifulle for kommunens innbyggere, samt velegnet til forskning, undervisning og kunnskapsformidling.

Planforslaget innebærer at den gamle stasjonsbygningen på Kolbotn stasjon reguleres til bevaring.

5.3.5 Sykkelstrategi for Oppegård 2010-2019

Strategien ble vedtatt i 2010. Målet med strategien er å doble sykkelandelen av alle reiser fra 4 % til 8 % i perioden. Tiltak og virkemiddel for å nå dette målet er blant annet trygge og transporteffektive sykkelveier, og sikker sykkelparkering.

Planforslaget legger til rette for sykkel og gange gjennom etablering av ny undergang under jernbanen samt etablering av 200 sykkelparkeringsplasser i tilknytning til stasjonen.

5.3.6 Temaplan for trafikksikkerhet 2011-2014

Hovedmålene med planen er ingen drepte eller alvorlig skadde på det kommunale veinettet i kommunen, samt å redusere antall ulykker i kommunen til under 18 per år innen 2014.

Et viktig delmål er å få flere til å gå eller sykle framfor å bruke privatbil. I tillegg skal kommunen arbeide med å gjennomføre sikringstiltak, særlig i boligområder og langs definerte skoleveier.

Se kapittel 5.3.5.

5.3.7 Hovedplan for vannforsyning, avløp og vannmiljø 2015-2021

Et av hovedmålene i planen er å oppnå en effektiv håndtering av spillvann og overvann som ikke skaper helse- og miljøproblemer, skader eiendom eller medfører ulemper for innbyggerne. Forventet befolkningsvekst og klimaendringer stiller strengere krav til vannforsyning og overvannshåndtering, og det er viktig at dette legges til grunn i alle faser av kommunale planprosesser.

Et viktig satsningsområde er å øke fokuset på lokal overvannshåndtering, flomveier og åpning av bekker.

Planforslaget tar hensyn, i sin utforming, til ovennevnte satsningsområde.

5.3.8 Temaplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2011-2022

Planens hovedmål er at kommunens befolkning skal være fysisk aktiv gjennom daglige gjøremål, egenorganisert aktivitet og deltakelse i idrett og friluftsliv.

Viktige strategier for å nå målet er å legge til rette for sykkel og gange ved å følge opp kommunens sykkelstrategi og å utarbeide en gå-strategi for kommunen. Videre skal det legges til rette for fysisk aktivitet på møteplasser i lokalmiljøet.

Se kapittel 5.3.5.

6 PLANPROSESS

6.1 Planprosess og videre framdrift

Planprosessen og videre fremdrift kan sammenfattes slik:

Behandlingstrinn	dato
Oppstart av planarbeid varsles	19.05.-17.06.2016
Åpnet møte	
Planforslag behandles i Utvalg for miljø og plan	Høst 2017
Planforslag legges ut til offentlig ettersyn i 6 uker	Vinter 2018
Åpent møte om planforslag	
Detaljregulering vedtas	Vår 2018
Planvedtaket kunngjøres	Vår 2018

*avhengig av innholdet i merknader og evt. innsigelser og klager

Etter det offentlige ettersynet vil innkomne merknader fra offentlige myndigheter, organisasjoner og private bli gjennomgått og vurdert. Merknadene vil bli behandlet politisk i saken om planvedtaket (2. gangs behandling av planforslaget). Etter at planen er vedtatt i kommunestyret, annonseres planvedtaket.

Planvedtaket kan påklages innen en gitt frist (minst 3 uker). Klage over reguleringsvedtak behandles i henhold til pbl. § 1-9. Det gjøres oppmerksom på at klagen kan gis utsettende virkning på iverksettingen av hele eller deler av planen.

I tilfelle overordnede myndigheter skulle fremme innsigelse mot planen vil det før 2. gangs behandlingen av planforslaget drøftes innsigelsespunktene med de berørte myndighetene for å løse saken i minnelighet. Fører ikke dette frem, bestilles mekling med de berørte myndighetene hos fylkesmannen i Oslo og Akershus. Planprosessen kan slik ta lengre tid enn forespeilet ovenfor.

6.2 Informasjon

Ytterligere informasjon om planarbeidet kan fås her:

- Oppegård kommune
Postboks 510
1411 Kolbotn
tlf. 66 81 90 90 | servicekontoret@oppegard.kommune.no
- www.oppegard.kommune.no
► Aktuelt ► ... ► ...

Ved det offentlige ettersynet vil papirutgave av planforslaget legges ut på servicekontoret i rådhuset og i biblioteket i Kolben. Det vil også bli invitert til åpent informasjonsmøte i høringsperioden.

7 VEDLEGG

- V.1 MIP-00-A-00252 Støyutredning, ny Kolbotn stasjon, datert 28.03.2017
- V.2 MIP-00-Q-00182 Risiko- og sårbarhetsanalyse, ny Kolbotn stasjon, datert 28.03.2017
- V.3 MIP-00-A-00251 Naturmiljø og biologisk mangfold, ny Kolbotn stasjon, datert 28.03.2017
- V.4 MIP-00-A-00527 Miljøprogram med Miljøkonsekvensvurdering, ny Kolbotn stasjon, datert 28.03.2017
- V.5 MIP-00-A-00250 Trafikkanalyse, ny Kolbotn stasjon, datert 28.03.2017
- V.6 MIP-00-A-00618 Overvannsberegning, ny Kolbotn stasjon, datert 28.03.2017
- V.7 MIP-00-V-00020 Geoteknisk datarapport, ny Kolbotn stasjon, datert 31.01.2017
- V.8 MIP-00-V-00028 Geoteknisk fagrapport, ny Kolbotn stasjon, datert 27.01.2017
- V.9 MIP-00-00-00007 Illustrasjonsplan av ny Kolbotn stasjon, 23.03.2017
- V.10 MIP-00-0-00006 Snitt av ny Kolbotn stasjon, datert 03.02.2017
- V.11 Sammen drag av merknader ved varsling av planoppstart med Bane NORs kommentarer (ligger ved dette dokumentet)

Vedlegg V.11

Sammendrag av merknader ved varsling av planoppstart (høringsfrist 19.05.2016 til 17.06.2016)

1. Akershus Fylkeskommune	10.06.2016
2. Fylkesmannen i Oslo og Akershus	09.06.2016
3. Statensvegvesen, Region øst	07.06.2016
4. Oppegård kommune, Miljørettet helsevern	06.06.2016
5. ROM Eiendom AS	09.06.2016
6. Follo Brannvesen IKS	13.06.2016
7. Kolbotn torg borettslag v/Dag Rune Sæthre	25.05.2016
8. BER v/Johan Berg-Svendsen	08.06.2016

1. Akershus Fylkeskommune

- a) *Samordnet areal- og transportplanlegging* – Det må være god tilgjengelighet til stasjonen for gående og syklende og legges til rette for overgang til buss og taxi.
- b) *Automatisk fredede kulturminner* – Det er ingen registrerte forminner innenfor planområdet.
- c) *Nyere tids kulturminner* – Kolbotn stasjon er avmerket med hensynssone bevaring i kommuneplanen. Stasjonsbygningen er SERAK-registret (0217-103-003). Fylkeskommunen anbefaler at stasjonsbygningen og tilhørende pakkhuset sikres gjennom hensynssone bevaring i reguleringsplanen. Fylkeskommunen anser også at Sentrumsbygget fra 1968 har en verneverdi siden det er et av de mest intakte forretningsbyggene fra denne perioden i regionen.

Dersom kulturminneverdiene ikke blir tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget, vil Fylkeskommunen vurdere å gi innsigelse til planen.

Bane NORs kommentarer

- a) *Samordnet areal- og transportplanlegging* - Stasjonen og plattformene får adkomst via trapper og universelt utformede ramper fra Nedre torg og Kolbotnveien. I tillegg etableres det universelt utformede ramper fra Theodor Hansens vei til sørvestlig ende av plattformene, jf. § 8.2 Kollektivknutepunkt og § 5.5 Universell utforming. Det er planlagt bussholdeplass i Kolbotnveien i tilknytning til stasjonen, jf. Områdereguleringsplanen Kolbotn sentrum.
- b) *Automatiske fredede kulturminner* – I varetatt gjennom planbestemmelsene, jf. § 5.6 Kulturminner.
- c) *Nyere tids kulturminner* - Kolbotn stasjon er sikret gjennom hensynssone bevaring i reguleringsplanen. Pakkhuset er foreslått revet for å gi plass til nye ramper og undergang under sporene.

Kolbotn stasjon åpnet som Kuldebunden stoppested i 1895. Stoppestedet ble omgjort til stasjon i 1910, og stasjonsbygningen er tegnet i 1911, antakelig bygd rundt 1912. Tegningene omfattet også et godshus/pakkhus i samme stil. Pakkhuset må enten ha blitt bygd i dobbelt lengde av det som tegningene viser allerede ved åpning, eller tidlig bygd ut til dobbel lengde. I tillegg ble pakkhuset bygd videre ut, og mesteparten av den eldre delen ble revet i 1993. Dagens pakkhus har takform og volum omtrent som det opprinnelige, men lite av dette er originalt. Plassering er trukket litt vekk fra opprinnelig plassering, og symmetrien som er gjennomført i de opprinnelige bygningene, er tapt. Bane NOR anser derfor at pakkhuset har svært begrenset verneverdi og at det viktigste for lokalmiljøet er at selve stasjonsbygningen bevares.

Ingen av bygningene på Kolbotn stasjon er omtalt i Landsverneplanen og de anses derfor ikke å ha nasjonal interesse. Det godshuset som nå står på stasjonen anses å ha så lav verdi at det foreslås revet til fordel for mer tidsmessig bruk av stasjonsområdet.

Sentrumsbygget ligger utenfor planområdet.

2. Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Basert på oversendt informasjon har Fylkesmannen ingen konkrete merknader.

3. Statens vegvesen

Det må være god tilgjengelighet til stasjonen for gående og syklende og legges til rette for overgang til buss og taxi. SVV forventer at det legges til rette for sykkelparkering av høy kvalitet ved stasjonen samt at det ved planlegging av midlertidig riggområde redegjøres for de trafikale konsekvensene i anleggsperioden.

Bane NORs kommentarer

Når det gjelder tilgjengelighet får gående og syklende vises det til Bane NORs kommentar til merknad 1. Det er stilt krav i planbestemmelsene om at det skal etableres minimum 200 sykkelparkeringsplasser i tilknytning til stasjonen. Minimum 100 av plassene skal være i sykkelhotell, jf. bestemmelse § 8.2. Det er satt av et riggområde sørøst for stasjonen, jf. plankart anlegg- og riggområde #1. Det er i planbestemmelsene stilt krav til at det skal utarbeides en plan for hvordan trafiksikkerheten ved anlegg og for anleggstrafikk ivaretas samt hvordan framkommeligheten for alle trafikantgrupper på veinettet sikres i anleggsperioden, jf. § 6.1.

4. Oppgård kommune, Miljørettet helsevern

- a) *Støy* – Det vises til egne planbestemmelser i kommuneplanen som tar utgangspunkt i Plan- og bygningslovens §11-9, pkt. 6 og Retningslinje for støy i arealplanlegging (T1442/2012). Det bør utarbeides støyprognoser for bygge- og anleggsvirksomheten. Disse må ligge til grunn for framdrift og planlegging av bygge- og anleggsarbeidene.
- b) *Luftforurensning, inkludert støv* - Bør sees i sammenheng med retningslinjen for støy (T1442), fordi samle effekter kan forsterke de helsemessige effektene.
- c) *Universell utforming* - Kravene til universell utforming, inkludert dokumentasjon av hvordan disse oppfylles, skal ivaretas.
- d) *Avrenning/vann* – Det henvises til kommuneplanen hvor det settes krav til at detaljreguleringsplaner skal inneholde nedbørsanslag og en plan som redegjør for hvordan overvann og flomvann håndteres på en miljøvennlig, effektiv og sikker måte.

Bane NORs kommentarer

- a) *Støy* - Det er stilt krav til at grenseverdiene for støy, vibrasjoner og strukturlyd skal ivaretas både i driftsfasen og anleggsfasen, jf. planbestemmelsene § 5.3.
- b) *Luftforurensning* – Tiltaket vil ikke generere luftforurensning, da tiltaket omfatter etablering av en ny og bedre togstasjon på Kolbotn.
- c) *Universell utforming* - Det vises til krav i planbestemmelsene, jf. § 5.5 Universell standard og § 8.2 Kollektivknutepunkt.
- d) *Avrenning/vann* - Det er stilt krav til utarbeidelse av plan for hvordan overvann skal håndteres og at lokalovervannshåndtering skal legges til grunn ved detaljutforming og prosjektering av tiltak, jf. § 5.8 Overvannshåndtering.

5. ROM Eiendom AS

Når stasjonens kapasitet reduseres fra 3 til 2 spor, bør det være en forutsetning at det etableres alternativ vendekapasitet samtidig (for eksempel på Rosenholm). Dette for å unngå at rushtidstilbudet på linje L2 må reduseres i forhold til i dag. Vendemulighet på eller i nærheten av Kolbotn vil gi mulighet til økt tilbud uavhengig av rutemodell.

Bane NORs kommentarer

Vendemulighet for tog har vært diskutert og bla. vært vurdert på Rosenholm, Myrvoll og Ski. Alle disse stedene ligger godt utenfor planområdet og har derfor ikke konsekvenser for utforming av Kolbotn stasjon. Spørsmålet om vending av tog må behandles i egen sak.

6. Follo Brannvesen IKS

- Tilgjengelighet* – Veileder «Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskaper» samt TEK og VTEK skal legges til grunn for det videre planarbeidet. Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy i planområdet må vektlegges. Det påpekes at adkomst til Theodor Hansens vei allerede i dag er en utfordring siden brannvesenets biler ikke kommer gjennom undergangen under jernbanelinjen. Adkomst skjer via Solbråtanveien fra sør eller gjennom Kolbotn sentrum. Brannvesenet motsetter seg en ytterligere forverring av adkomsten til Theodor Hansens vei og det må utarbeides en akseptabel veiløsning.
- Vannforsyning* – Brannvesenet forutsetter at brannvannsdekning er i henhold til gjeldende lover og forskrifter.
- ROS-analyse* – Det forutsettes at det utarbeides ROS-analyse for reguleringsplanen der brann- og redningsfaglige forhold utredes og ivaretas.

Bane NORs kommentarer

- Tilgjengelighet* – Bane NOR legger ikke opp til ombygging av Theodor Hansens vei i sin plan. Undergangen blir som i dag, og er ikke en del av planområdet. Rammene for ombygging styres av Områdereguleringsplanen for Kolbotn sentrum.
- Vannforsyning* – Brannvannsdeksning vil være i henhold til gjeldende lover og forskrifter, og sikres i den videre detaljeringen av planen.
- ROS-analyse* – Det er utarbeidet ROS-analyse som følger reguleringsplanen.

7. Kolbotn torg borettslag v/Styreleder Dag Rune Sæthre

Styreleder er uskikker på hva tiltaket innebærer og ønsker å vite mer om dette og hva de evt. kan uttale seg om.

Bane NORs kommentarer

Borettslaget får en ny mulighet til å uttale seg ved offentlig ettersyn av planen. Da er løsningen konkret beskrevet.

8. BER v/Johan Berg-Svendsen

Berg-Svendsen representerer Marianne Bonde-Hansen og merknaden gjelder eiendommen gnr. 40 og bnr. 733 som utgjør en del av Sentrumsgården på Kolbotn. Denne eiendommen ligger innenfor det varslede planområdet og benyttes i dag til parkering til Sentrumsgården. Dette arealet utgjør en vesentlig del av utviklingsarealet i tilknytning til Sentrumsgården. Oppegård kommune har i sine planer (områdereguleringsplan for Kolbotn sentrum) foreslått at de tre eiendommene, som utgjør Sentrumsgården, kan utvikles som et signalbygg med høy utnyttelse, spesiell arkitektonisk utforming – et nøkkelbygg i utviklingen av Kolbotn som by. Kommunen krever at de tre eiendommene utvikles samlet, noe som innebærer et tett samarbeid mellom de ulike eierne. Det er derfor nødvendig at denne eiendommen tas ut av planområdet til Jernbaneverket, slik at utviklingen av eiendommen kan fortsette. BER har igangsatt arbeid med å følge opp kommunens krav til utvikling av eiendommen og er avhengig av at dette ikke begrenses av Jernbaneverkets reguleringsplan for Kolbotn stasjon. Område for riggareal kan legges til kommunes parkeringstomt ca. 100 m lenger sørøst. BER har lagt ved en skisse hvor eiendommen gnr. 40 og bnr. 733 er tatt ut av planområdet.

Bane NORs kommentarer

Eiendommen med gnr./bnr. 40/733 er tatt ut av planområdet, med unntak av en liten stripe som reguleres til jernbaneformål i forbindelse med at det skal etableres et område for kiss&ride og HC-plasser i tilknytning til stasjonen. I tillegg vil det være behov for et midlertidig anleggsbelte langs eiendommen i forbindelse med bygging av stasjonen. For øvrig er der

foreslått et riggområde på eksisterende parkeringsplass sørøst i planområdet, som foreslått av BER. Bane NOR og Oppegård kommune er i dialog med eierne av Sentrumsgården for å diskutere grensesnitt mellom planene.