

## SAMLET SAKSFRAMSTILLING

Arkivsak: 15/313

### Områderegulering for Kolbotn sentrum 2. gangs behandling

---

Saksbehandler: Anne Holten Arkiv: 140

---

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
15/17	Utvalg for miljø og plan	21.03.2017
17/17	Formannskapet	22.03.2017
16/17	Kommunestyret	27.03.2017

#### Vedlegg som følger saken

- 1) Forslag til reguleringsplan med:
  - plankart datert: 01.03.2017
  - reguleringsbestemmelser datert: 01.03.2017
  - planbeskrivelse med konsekvensutredning datert: 04.11.2016
  - ROS-analyse datert: 01.03.2017
- 2) Sammendrag av høringsuttalelser med rådmannens kommentarer datert: 01.03.2017
- 3) Innkomne høringsuttalelser
- 4) Justerte vegtegninger + beregninger datert: 01.03.2017
- 5) Illustrasjonsplan datert: 01.03.2017
- 6) Plan og snitt over stasjonsområdet og torget 1:1000 datert: 01.03.2017
- 7) Brev fra Bane NOR SF datert: 28.02.2017

#### Vedlegg som ligger saksmappen

Dokumenter som fulgte saken ved 1. gangs behandling

#### Behandling/vedtak i Kommunestyret den 27.03.2017 sak 16/17

##### Behandling:

Repr. Nordahl (MDG) fremmet følgende endringsforslag:

§ 4.7 Det kan etableres inntil **10** parkeringsplasser til bilpoolordning....

§ 4.7 Parkeringsnorm, bolig, blokkbebyggelse min: **0,5**; maks **1**

§ 4.7 Parkeringsnorm, bolig rekkehus, min: **0,5**, max: **1**

§ 4.11 Nytt kulepunkt: **det skal undersøkes og vises hvordan grønne tak og annen beplantning kan benyttes for å minske sannsynligheten for og effekten av overvannsflo**

§ 9.2 ...**klimatevennlig** signaturbygg.... (kulepunkt 4)

*Votering:*

*Forslagene § 4.7- 4.11 fikk 6 stemmer og falt (MDG, V, SV)*

*§ 9.2 fikk 5 stemmer og falt (MDG, V)*

Repr. Bjørnstad (V) tok opp et av Venstres endringsforslag til planbestemmelsene fra FSK:

2/3 av BT3 tas ut, resten legges til BT4

*Votering: Fikk 6 stemmer og falt (MDG, V, SV)*

Repr. Thuestad (V) tok opp følgende forslag fra UMP:

1. Rådhuset endres fra BT til T

*Votering: Fikk 6 stemmer og falt (MDG, V, SV)*

2. Et mindre grøntareal (f.eks. GF1 eller GN3) vurderes avsatt til hundepark.

*Votering: Fikk 4 stemmer og falt (MDG, 1V)*

Thuestad (V) og Snyen (SV) fremmet følgende fellesforslag:

Sentrumsbygget vurderes vernet. Administrasjonen bes komme med tilbake med en plan for dette.

*Votering: Fikk 2 stemmer og falt (1 V, SV)*

Repr. Snyen (SV) fremmet følgende endringsforslag:

1. Det legges opp til at deler av utbygging og finansiering av boligfelt gjøres gjennom boligbyggelag. Det skal legges opp til borettslagsmodellen og husbankfinansiering.

2. Administrasjonen vurderer med utgangspunkt i Sandnes-modellen hvordan det kan sikres salg av boliger til førstegangsetablerere.

3. Det skal tilstrebes at på områder kommunen ikke eier skal det stilles krav til utbyggere om 5% av boligene skal selges til førstegangsetablerere.

4. Generasjonsparken på felt BT3 skal bevares.

5. Det er en ambisjon om å få et klimanøytralt sentrum. Det skal legges fram en sak for UMP om hvordan dette målet kan imøtekommes.

6. Nær1 blir en del av GN11.

*Votering:*

*Pkt 1- 2 fikk 1 stemme og falt (SV)*

*Pkt 3 fikk 4 stemmer og falt (MDG, SV)*

*Pkt 4 fikk 6 stemmer og falt (MDG, SV, V)*

*Pkt 5 fikk 4 stemmer og falt (MDG, SV)*

*Pkt 6 fikk 5 stemmer og falt (MDG, SV, 1V)*

Repr. Pettersen (H) fremmet følgende endringsforslag på vegne av Høyre, Krf, Uavhengige og Ap:

**1. Felt B3 og B4**

Plankartet

Felt B3 og B4 endres slik mot Kolbotnvannet:

Fra maks GH 116m endres til 113m

GH 113m endres til 110m

GH 110m endres til 108m

GH 109m endres til 107m

Planbestemmelsene

I § 5.2 gjøres følgende endringer:

BRA endres for felt B3 fra 12 000m<sup>2</sup> til 10 500m<sup>2</sup> med tilsvarende MUA fra 3 600m<sup>2</sup> til 3 100m<sup>2</sup>.

BRA endres for felt B4 fra 7 700m<sup>2</sup> til 6 500m<sup>2</sup> med tilsvarende MUA fra 2 300m<sup>2</sup> til 2 000m<sup>2</sup>.

§ 5.3 får følgende tillegg:

Følgende elementer skal vektlegges i detaljreguleringen:

- Vertikaldeling av bebyggelsen, type townhouse.
- Elementene skal framkomme i fasadeuttrykket som god arkitektur med variasjon.

*Votering: enstemmig vedtatt*

## **2. Felt BT2 og GP1**

Plankartet

Felt GP1 utvides mot sør inn i felt BT2. Ny feltavgrensningen for BT2 følger feltavgrensningen for rådhuset mot øst.

Planbestemmelsene

I § 11.1 endres BRA fra 12 000m<sup>2</sup> til 9 000m<sup>2</sup>. Maks boligandel endres fra 7 000m<sup>2</sup> til 3 000m<sup>2</sup>.

Parkering for felt BT1 og BT2 skal samordnes.

*Votering: forslaget er vedtatt med 27 stemmer mot 4 (MDG, SV)*

Fellesforslag mellom Høyre, Krf, Uavhengige, Ap og MDG:

### **Elbillading**

Planbestemmelsene

§ 4.7 Parkeringsplass for bil:

Det legges til et nytt kulepunkt tre som lyder:

- For bolig, blokkbebyggelse og bolig, rekkehus skal 100% av plassene tilrettelegges med fordelingskap for inntak av strøm, og det skal sikres at det er tilstrekkelig effekt. Det skal etableres styringssystem som sikrer god utnyttelse av kapasiteten i nettet.

Tidligere kulepunkt tre, blir kulepunkt fire og lyder:

- For de øvrige formålene skal 50% av plassene tilrettelegges for lading av elbil

*Votering: enstemmig vedtatt*

Repr. Sjøvold (H) fremmet følgende tilleggsforslag:

### **1. Teknisk justering av bestemmelse undergang Th Hansens vei**

I planbestemmelsene tilføyes felt 3\_STJ i §1, §2 og §15.9:

§ 1 Plankart og planavgrensning

Reguleringsplanen omfatter følgende plankart:

0217-2014004\_og1 over grunnen

0217-2014004 på grunnen/vannoverflate

§ 2 Arealformål

2021 Trasé for jernbane Felt STJ, 3\_STJ

§ 15.9 Trase for jernbane (Felt STJ, 3\_STJ)

*Votering: enstemmig vedtatt*

## **2. Endring i bestemmelser om turvei**

Planbestemmelsene

§ 16 Grønnstruktur

§ 16.1 Naturområde

Innenfor felt, GN1, GN2, GN11 og GN13 skal det anlegges turvei som del av byparksystemet med følgende utforming:

*Votering: enstemmig vedtatt*

## **3. Endring i felt KJT1**

Plankartet

Feltavgrensningen for felt KJT1 justeres i tråd med vedlagte skisse. Maks gesimshøyde for feltet skal være maks GH + 109.

Planbestemmelsene

*§13.2 kombinert formål kjøpesenter/tjenesteyting (felt KJT1), kulepunkt 3.*

- Det skal anlegges et offentlig amfi som forbinder felt KJT1 med ramper og trapper mellom nedre torg og nye jernbaneplasser i felt ST2. Nytt amfi tillates bygget over Solbråtanveien som lokk. I felt KJT1 skal det anlegges en offentlig passasje og rampe som forbinder nedre- og øvre torg.

*Votering: vedtatt med 27 stemmer mot 4 (MDG, SV)*

Fellesforslag mellom Høyre, Krf, Uavhengige og Ap:

### **Krysset Kolbotnveien/Skiveien**

Det vedtas følgende tillegg til formannskapets innstilling pkt 2:

Det legges til grunn for planarbeidet at krysset Skiveien/Kolbotnveien skal planlegges med rundkjøring.

Votering:

Innstillingens pkt 1 vedtatt med de endringer som fremgår av voteringen ovenfor

Innstillingens pkt 2 enstemmig vedtatt

Endringer til innstillingens pkt 2 vedtatt mot 1 stemme (1V)

### **Vedtak:**

1. Forslag til områderegulering for Kolbotn sentrum, planident 0217-2014004, datert 01.03.2017, vedtas med de endringer som framgår av saksframlegget. Vedtaket er fattet i medhold av plan- og bygningsloven § 12-12. Følgende endringer gjøres i planbestemmelsene §§ 15.6, 15.10 og 15.11.:

§ 15.6 Kommunal vei (Felt SVK1 – SVK2, Kolbotnveien)

Kolbotnveien skal opparbeides med nye kjørefelt med minimum 6,5 meter bredde, som sikrer god framkommelighet for busser og som ivaretar hensyn til myke trafikanter:

- Gaten skal utformes med kantstein, gatetrær og belysning.
- Mot jernbanen skal gaten opparbeides med 5m bred gang - sykkelvei. Fortau mot nord skal minimum ha 3m bredde inkl. kantstein. Bredde på fortau kan tilpasses inn mot fjellskråning og eksisterende bebyggelse.
- Belegg skal være av god kvalitet, sklisikkert og med jevn overflate som ivaretar hensynet til orienterings - bevegelseshemmede og syklistene.
- Mot ST3 skal det anlegges 3 kiss & ride parkeringsplasser.

#### § 15.10 Kollektivholdeplass (Felt SKH)

- Kollektivholdeplass i Kolbotnveien skal opparbeides som offentlig bussholdeplass med leskur, egen belysning og maks kantsteinhøyde 0,18m.
- Det skal utarbeides en teknisk plan som spesifiserer arealbruken for felt SKH og SKF1. Planen skal godkjennes av Bane NOR og Statens Vegvesen før detaljreguleringsplaner som berører veien fremmes til politisk behandling. Veibanen skal være minimum 6,5 meter 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.

Resterende del av § 15.11 beholdes uendret.

#### **Felt B3 og B4**

Plankartet

Felt B3 og B4 endres slik mot Kolbotnvannet:

Fra maks GH 116m endres til 113m

GH 113m endres til 110m

GH 110m endres til 108m

GH 109m endres til 107m

Planbestemmelsene

I § 5.2 gjøres følgende endringer:

BRA endres for felt B3 fra 12 000m<sup>2</sup> til 10 500m<sup>2</sup> med tilsvarende MUA fra 3 600m<sup>2</sup> til 3 100m<sup>2</sup>.

BRA endres for felt B4 fra 7 700m<sup>2</sup> til 6 500m<sup>2</sup> med tilsvarende MUA fra 2 300m<sup>2</sup> til 2 000m<sup>2</sup>.

§ 5.3 får følgende tillegg:

Følgende elementer skal vektlegges i detaljreguleringen:

- Vertikaldeling av bebyggelsen, type townhouse.
- Elementene skal framkomme i fasadeuttrykket som god arkitektur med variasjon.

#### **Felt BT2 og GP1**

Plankartet

Felt GP1 utvides mot sør inn i felt BT2. Ny feltavgrensningen for BT2 følger feltavgrensningen for rådhuset mot øst.

Planbestemmelsene

I § 11.1 endres BRA fra 12 000m<sup>2</sup> til 9 000m<sup>2</sup>. Maks boligandel endres fra 7 000m<sup>2</sup> til 3 000m<sup>2</sup>.

Parkering for felt BT1 og BT2 skal samordnes.

### **Elbillading**

Planbestemmelsene

#### § 4.7 Parkeringsplass for bil:

Det legges til et nytt kulepunkt tre som lyder:

- For bolig, blokkbebyggelse og bolig, rekkehus skal 100% av plassene tilrettelegges med fordelingskap for inntak av strøm, og det skal sikres at det er tilstrekkelig effekt. Det skal etableres styringssystem som sikrer god utnyttelse av kapasiteten i nettet.

Tidligere kulepunkt tre, blir kulepunkt fire og lyder:

- For de øvrige formålene skal 50% av plassene tilrettelegges for lading av elbil

### **Teknisk justering av bestemmelse undergang Th Hansens vei**

I planbestemmelsene tilføyes felt 3\_STJ i §1, §2 og §15.9:

#### § 1 Plankart og planavgrensning

Reguleringsplanen omfatter følgende plankart:

0217-2014004\_og1 over grunnen

0217-2014004 på grunnen/vannoverflate

#### § 2 Arealformål

2021 Trasé for jernbane Felt STJ, 3\_STJ

#### § 15.9 Trase for jernbane (Felt STJ, 3\_STJ)

### **Endring i bestemmelser om turvei**

Planbestemmelsene

#### § 16 Grønnstruktur

##### § 16.1 Naturområde

Innenfor felt, GN1, GN2, GN11 og GN13 skal det anlegges turvei som del av byparksystemet med følgende utforming:

### **Endring i felt KJT1**

Plankartet

Feltavgrensningen for felt KJT1 justeres i tråd med vedlagte skisse. Maks gesimshøyde for feltet skal være maks GH + 109.

Planbestemmelsene

*§13.2 kombinert formål kjøpesenter/tjenesteyting (felt KJT1), kulepunkt 3.*



**Rådmannen la fram forslag til endret innstilling:**

Rådmannen anbefaler at innstillingen vedtas med følgende endringer i planbestemmelsene §§ 15.6, 15.10 og 15.11:

§ 15.6 Kommunal vei (F elt SVK1 – SVK2, Kolbotnveien )

Kolbotnveien skal opparbeides med nye kjørefelt med minimum 6,5 meter bredde, som sikrer god framkommelighet for busser og som ivaretar hensyn til myke trafikanter:

- Gaten skal utformes med kantstein, gatetrær og belysning.
- Mot jernbanen skal gaten opparbeides med 5m bred gang - sykkelvei. Fortau mot nord skal minimum ha 3m bredde inkl. kantstein. Bredde på fortau kan tilpasses inn mot fjellskråning og eksisterende bebyggelse.
- Belegg skal være av god kvalitet, sklisikkert og med jevn overflate som ivaretar hensynet til orienterings - bevegelseshemmede og syklist.
- Mot ST3 skal det anlegges 3 kiss & ride parkeringsplasser.

§ 15.10 Kollektivholdeplass (Felt SKH)

- Kollektivholdeplass i Kolbotnveien skal opparbeides som offentlig bussholdeplass med leskur, egen belysning og maks kantsteinhøyde 0,18m.
- Det skal utarbeides en teknisk plan som spesifiserer arealbruken for felt SKH og SKF1. Planen skal godkjennes av Bane NOR og Statens Vegvesen før detaljreguleringsplaner som berører veien fremmes til politisk behandling. Veibanen skal være minimum 6,5 meter 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.

Resterende del av § 15.11 beholdes uendret.

Repr. Bjørnstad (V) tok opp deler av endringsforslaget til planbestemmelsene i UMP:

1. BT2 tas ut og legges til GP1
2. Rådhuset endres fra BT til T
3. 2/3 av BT3 tas ut, resten legges til BT4
4. § 5.3 tas ut av planen

Votering:

Bjørnstads forslag til pkt 1, 2 og 4 fikk en stemme og falt (V)

Bjørnstads forslag pkt 3 fikk 3 stemmer og falt (V, MDG)

Innstillingen med rådmannens endringsforslag ble enstemmig vedtatt

**Vedtak:**

1. Forslag til områderegulering for Kolbotn sentrum, planident 0217-2014004, datert 01.03.2017, vedtas med de endringer som framgår av saksframlegget. Vedtaket er fattet i medhold av plan- og bygningsloven § 12-12. Følgende endringer gjøres i planbestemmelsene §§ 15.6, 15.10 og 15.11.:



#### § 15.6 Kommunal vei (F elt SVK1 – SVK2, Kolbotnveien )

Kolbotnveien skal opparbeides med nye kjørefelt med minimum 6,5 meter bredde, som sikrer god framkommelighet for busser og som ivaretar hensyn til myke trafikanter:

- Gaten skal utformes med kantstein, gatetrær og belysning.
- Mot jernbanen skal gaten opparbeides med 5m bred gang - sykkelvei. Fortau mot nord skal minimum ha 3m bredde inkl. kantstein. Bredde på fortau kan tilpasses inn mot fjellskråning og eksisterende bebyggelse.
- Belegg skal være av god kvalitet, sklissikkert og med jevn overflate som ivaretar hensynet til orienterings - bevegelseshemmede og syklister.
- Mot ST3 skal det anlegges 3 kiss & ride parkeringsplasser.

#### § 15.10 Kollektivholdeplass (Felt SKH)

- Kollektivholdeplass i Kolbotnveien skal opparbeides som offentlig bussholdeplass med leskur, egen belysning og maks kantsteinhøyde 0,18m.
- Det skal utarbeides en teknisk plan som spesifiserer arealbruken for felt SKH og SKF1. Planen skal godkjennes av Bane NOR og Statens Vegvesen før detaljreguleringsplaner som berører veien fremmes til politisk behandling. Veibanen skal være minimum 6,5 meter 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.

Resterende del av § 15.11 beholdes uendret.

2. Skiveien og området øst for Skiveien, som var del av planområdet til offentlig ettersyn, tas ut av områdereguleringen. Skiveien og området øst for Skiveien legges fram til ny 1. gangs behandling og offentlig ettersyn etter at nødvendige endringer er gjort.

#### **Rådmannens innstilling**

1. Forslag til områderegulering for Kolbotn sentrum, planident 0217-2014004, datert 01.03.2017, vedtas med de endringer som framgår av saksframlegget. Vedtaket er fattet i medhold av plan- og bygningsloven § 12-12.
2. Skiveien og området øst for Skiveien, som var del av planområdet til offentlig ettersyn, tas ut av områdereguleringen. Skiveien og området øst for Skiveien legges fram til ny 1. gangs behandling og offentlig ettersyn etter at nødvendige endringer er gjort.

#### **Saksutredning**

##### **1. Sammendrag**

Områderegulering for Kolbotn sentrum ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn i formannskapetets møte 16.11.2016 med frist for uttalelse 5.1.2017.

Det har kommet inn i alt 82 uttalelser til planen, herunder innsigelser til planforslaget fra Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus og Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE). Rådmannen har kommet til enighet med Statens vegvesen om hvordan innsigelsen knyttet til utforming og utredning av fylkesveinettet (Skiveien) kan imøtekommes. Løsningen innebærer endringer av arealformål som utløser nytt offentlig ettersyn. For at dette ikke skal føre til utsettelse for hele planområdet, anbefaler rådmannen at Skiveien og områdene øst for Skiveien tas ut av planen og behandles separat.

Øvrige innsigelser omhandler områdestabilitet, parkeringsdekning for kontor og forretning og riving av sentrumsbygget. En administrativt varslet innsigelse fra fylkeskommunen knyttet til bevaring av Sentrumsbygget ble ikke vedtatt i Fylkesutvalget. Rådmannen anbefaler å etterkomme øvrige innsigelse. Forslag til planbestemmelser er justert i tråd med anbefalingen.

I høringsperioden er det gjort mindre endringer som berører jernbane- og vei/kollektivtransport i Kolbotnveien. Disse endringene er forelagt Statens Vegvesen og Jernbaneverket/Bane Nor. Bane Nor hadde ikke innsigelse til høringsforslaget, men har i brev av 28.2.2017 varslet innsigelse til endringsforslaget.

De viktigste endringer som rådmannen foreslår etter gjennomgang av merknader og innsigelser er:

- Skiveien og området øst for Skrenten inkludert Skrenten tas ut av planen og behandles separat.
- Torget, stasjonsområdet, nytt busstopp i Kolbotnveien og nytt torg inngår som del av et sammenhengende bygulv med terrasserte amfi med beplantning, trapper, ramper og belysning. Vedlegg 6, plan og snitt over stasjonsområdet og torget viser endringene.
- Boligblokken på torget tas ut.
- Theodor Hansens vei og Solbråtanveien justeres. Rekkefølgebestemmelser endres. Felt BT3 og BT4 knyttes fortsatt til utbedring av undergang under jernbanen, mens felt B6 og B7 bidrar til bro over Veslebukta.

## **2. Bakgrunn for saken**

Oppstart av planarbeidet ble varslet 12.2.2015, og fornyet oppstartvarsel med planprogram ble sendt på høring i juni 2015. Planprogrammet ble vedtatt av formannskapet 7.10.2015. Våren 2015 ble det gjennomført parallelloppdrag der tre arkitektkontorer laget forslag til utforming av nye Kolbotn sentrum.

I tråd med kommuneplanen skal Kolbotn sentrum utvikles som et attraktivt tettsted med et tett, intimt bypreg. Kommuneplanen legger føringer om at det skal avsettes en tomt til en kultur- eller utdanningsinstitusjon i sentrum. Sentrum skal ha varierte boligstørrelser og ny stasjon på Kolbotn skal være en sentral del av sentrumsstrukturen.

Kommuneplanen legger til grunn at videre utvikling av Kolbotn sentrum settes i gang når lokalisering av ny jernbanestasjon er avklart. Jernbaneverket vedtok lokalisering av ny stasjon i februar 2015. Jernbaneverket (nå Bane NOR) varslet oppstart av detaljregulering av Kolbotn stasjon i mai 2016.

Bane NOR har signalisert at byggestart for ny Kolbotn stasjon kan skje etter at Follobanen er ferdigstilt i 2021. Finansiering av Kolbotn stasjon avklares gjennom Nasjonal Transportplan (NTP). En forutsetning for å sikre finansiering i NTP har vært et kommunalt planvedtak innen utgangen av 2016. Kommunen fikk avklart med Samferdselsdepartementet at vedtak før årsskiftet 2016/2017 ikke var kritisk med hensyn til å få prioritet i NTP som behandles våren 2017. Departementet har bekreftet at Kolbotns stasjon ligger inne i grunnlagsmaterialet til NTP. Fokuset på å sikre finansiering

av Kolbotn stasjon gjennom NTP er bakgrunnen for en stram framdrift for arbeidet med områderegulering for Kolbotn sentrum.

Områderegulering for Kolbotn sentrum ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn i formannskapets møte 16. november 2016 med frist for uttalelse 5. januar 2017.

Det har kommet inne i alt 82 uttalelser til planen, herunder innsigelser til planforslaget fra Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og Bane NOR. Merknader og innsigelser er presentert og kommentert nedenfor. Rådmannen har kommet til enighet med Statens vegvesen om hvordan innsigelsen knyttet til utforming og utredning av fylkesveinettet (Skiveien) kan imøtekommes. Løsningen innebærer endringer av arealformål som utløser nytt offentlig ettersyn. For at dette ikke skal føre til utsettelse for hele planområdet, anbefaler rådmannen at Skiveien og områdene øst for Skiveien tar ut av planen og behandles separat.

Rådmannen har gitt sin anbefaling for hvordan øvrige innsigelser kan imøtekommes. På denne bakgrunn fremmer rådmannen områderegulering for Kolbotn sentrum til 2. gangs behandling.

### **3. Planområdet**

Prinsippet for planavgrensningen er at hovedvekten av planområdet er innenfor en 500 meter radius fra stasjonsområdet. Dette betyr at nye fortetningsområder er innenfor gangavstand til offentlig kommunikasjon, handels- og tjenestetilbud og skole/barnehage. Planavgrensningen er tilpasset landskapsform og eksisterende grønnstruktur.

Planområdet er redusert mot Skiveien som følge av at rådmannen anbefaler å behandle Skiveien og områdene øst for Skiveien i en egen prosess.

### **4. Planforslaget**

Tre overordnede mål har vært styrende for planarbeidet:

1. Bymessig sentrum med mangfold av funksjoner
2. Fremtidsrettet og klimanøytralt sentrum
3. Prioritet for gange, sykkel og kollektivtransport

Områdereguleringen har følgende føringer knyttet til de 3 overordnede målene:

- Bygge opp om særtrekkene i planområdet; Kolbotnvannet med grønn omramming og jernbanestasjonen som naturlig midtpunkt i sentrum.
- Binde sammen øst- og vestsiden med trapper, ramper, broer og ny undergang sentralt plassert mellom nedre torg og nytt handelstorg i Kolbotnveien.
- Tilrettelegge for at Kolbotn blir et kollektivknutepunkt hvor busser og tog stopper i samme punkt, og hvor busser har god framkommelighet til togstasjonen slik at tog og busser korresponderer.
- Konsentrere og tilrettelegge for et bærekraftig handelssentrum mellom Kolbotn Torg, stasjonsbygningen og krysset Skiveien x Kolbotnveien.
- Integrere Kolbotnvannet ved å etablere en bypark med sammenhengende turveier langs vann og bekker, med bruer over Kolbotnvannet og oppholdssoner langs turveinettet.
- Etablere og utvide en permanent park med aktiviteter for alle aldersgrupper som del av byparken.
- Bygge en variert boligstruktur med god bokvalitet og felles skjermede utearealer på bakkeplan.

- Ivareta landskapsformene og oppføre bebyggelse med god terrengtilpasning, særlig i bratt terreng.

Rådmannen viser for øvrig til planbeskrivelsen som fulgte planforslaget til førstegangs behandling. Rådmannen gjør oppmerksom på at planbeskrivelsen ikke er endret etter offentlig ettersyn. Dette følger samme praksis som private reguleringsforslag.

## 5. Innkomne merknader og innsigelser

Områderegulering for Kolbotn sentrum ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn i formannskapetets møte 16.11.2016 med frist for uttalelse 5.1.2017.

Ved høringsfrist var det kommet inn 82 merknader inkludert tre uttalelser fra kommunale råd, fire uttalelser som kom inn umiddelbart etter fristen, samt fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus og NVE som var innvilget en formell forlengelse av fristen.

Uttalelsene i sin helhet følger som vedlegg 3 til saken. Sammendrag av samtlige høringsuttalelser og rådmannens kommentar til disse følger i vedlegg 2.

Statlige og regionale myndigheter kan fremme innsigelse til reguleringsplaner. Dersom kommunen og aktuell myndighet ikke kommer til enighet i spørsmål det er reist innsigelse til, vil ikke kommunestyret kunne fatte endelig vedtak om planen. Uløste innsigelser går videre til mekling hos Fylkesmannen og dersom det ikke oppnås enighet, videre til endelig vedtak i departementet.

Det er fremmet innsigelser til forslag til områderegulering for Kolbotn sentrum fra Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, NVE og Bane NOR. Nedenfor følger en gjennomgang av innsigelsene med rådmannens anbefaling til håndtering av disse. Det er redegjort for dialogen mellom administrasjonen og ulike instanser for å komme fram til løsninger.

Statens vegvesen har innsigelse til planen begrunnet i at utforming av fylkesveinettet ikke er tilstrekkelig utredet og dokumentert, og at fylkesveinettet ikke er utformet i henhold til veinormalens krav. Videre krever Statens vegvesen at det utarbeides detaljregulering av fylkesveiene før tilstøtende byggeområder detaljreguleres. Tekniske planer for fylkesveinettet skal godkjennes før igangsettingstillatelse kan gis for disse områdene.

Administrasjonen har hatt tett dialog med Statens vegvesen knyttet til innsigelsen. Nye utredninger, tegninger og planbestemmelser er drøftet med vegvesenet og man har kommet fram til løsninger som imøtekommer innsigelsen. Det settes av større areal til rundkjøringer med diameter i henhold til veinormalen (45m). Areal avsatt til veiformål skal sikre prioritet for kollektivtrafikk og gange/sykkel inn mot sentrum. Total bredde på Skiveien vil være som før, mens total bredde på Kolbotnveien er utvidet. Planområdet utvides nordover for å ta med krysset Augestadveien/Skiveien med siktlinjer.

*Rådmannen anbefaler å imøtekomme vegvesenets innsigelse knyttet til arealer til veiformål og krav til rekkefølgebestemmelser. Endringene knyttet til Skiveien medfører nytt offentlig ettersyn. For at*

*dette ikke skal forsinke vedtak av den delen av planen som omfatter stasjonen – og sentrale utbyggingsområder i sentrum – anbefaler rådmannen å ta ut Skiveien og områdene øst for Skiveien og behandle disse i en egen prosess. Denne prosessen kan starte umiddelbart etter kommunestyrets vedtak. Vegvesenet krever detaljregulering av Skiveien før tilstøtende arealer kan detaljreguleres. Utviklingen i Skrenten må ses i sammenheng med planleggingen av Skiveien.*

Akershus fylkeskommune slutter seg til vurderinger og konklusjon fra Statens vegvesen. Fylkesutvalget er positiv til den konstruktive dialogen mellom kommunen og Statens vegvesen og frafaller innsigelse til trafikkkløsningsene, forutsatt at endringene følges opp i kommunestyrets endelige vedtak av områdereguleringen. En administrativt varslet innsigelse knyttet til bevaring av Sentrumsbygget ble ikke vedtatt i Fylkesutvalget.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus har innsigelse til planens parkeringsnorm for kontor og forretning. Fylkesmannen viser til parkeringsnorm for Ski sentrum og mener at maksimumsnorm må justeres ned fra 1,5 til 1 per 100m<sup>2</sup> for forretning og fra 1 til 0,7 per 100m<sup>2</sup> for kontor for å fremme mål om økt andel av kollektivtransport og sykkel/gange.

*Rådmannen vurderer at kollektivtilgjengelighet og gangavstand for nye utbyggingsområder gjør at en mer restriktiv parkeringsnorm for kontor og forretning vil kunne fungere godt i Kolbotn sentrum. Rådmannen anbefaler derfor å imøtekomme innsigelsen fra Fylkesmannen.*

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har innsigelse til planen knyttet til at fare for kvikkleireskred ikke er tilstrekkelig avklart. For at innsigelsen skal bortfalle må det dokumenteres at sikkerheten mot kvikkleireskred er tilstrekkelig ivaretatt for hele planområdet, eller at det settes bestemmelser som sikrer at dette blir ivaretatt ved detaljregulering.

*Rådmannen anbefaler å imøtekomme innsigelsen fra NVE ved å legge inn krav i planbestemmelsene om utredning av områdestabilitet i forbindelse med detaljregulering.*

Bane NOR I høringsperioden er det gjort mindre endringer som berører jernbane- og vei/kollektivtransport i Kolbotnveien. Disse endringene er forelagt Statens Vegvesen og Jernbaneverket/Bane Nor. Bane Nor hadde ikke innsigelse til høringsforslaget, men har i brev av 28.2.2017 varslet innsigelse til endringsforslaget.

*Rådmannen anbefaler at Oppegård kommune fortsetter dialogen med de to øvrige sektormyndighetene med sikte på å komme fram til en enighet, om nødvendig ved hjelp av meglings hos Fylkesmannen.*

## **6. Rådmannens vurdering**

Noen tema går igjen i flere uttalelser. Disse er kommentert temavis nedenfor. Det henvises for øvrig til rådmannens kommentarer til hver enkelt høringsuttalelse, vedlegg 2.

## 6.1. Transport

Uttalelser og etterfølgende dialog med overordnede myndigheter viser at det er bred enighet rundt prinsippene for områdereguleringens transportsystem. Samtidig har vegvesenet innsigelse til utforming av Skiveien og Kolbotnveien inkludert atkomstveier til disse på et mer detaljert nivå. På bakgrunn av innsigelsen har rådmannen valgt å:

1. Utarbeide justert tegningsgrunnlag for Skiveien og Kolbotnveien
2. Gjennomføre nye trafikkberegninger
3. Gjennomgå og justere rekkefølgebestemmelser

Tegningsgrunnlag og beregninger støtter konklusjonen om at tiltakene i Skiveien og Kolbotnveien er viktige og riktige, men at det er behov for justeringer. Forslag til justeringer i Skiveien er av et omfang som medfører behov for nytt offentlig ettersyn. Rådmannen anbefaler å ta Skiveien og området øst for Skiveien ut av planen og sende denne på ny høring våren 2017.

### 6.1.1 Nye beregninger

Bakgrunnen for nye trafikkberegninger er vegvesenets innsigelse: *”Metodikken som er benyttet i beregningen av trafikkprognosene for framtidig situasjon er basert på en oppskalering av dagens trafikk med utgangspunkt i trafikkprognoser for Akershus. Disse prognosene tar ikke spesielt hensyn til målsetting om nullvekst i personbiltransporten, strengere parkeringspolitikk, bedre kollektivtilbud etc. Trafikkanalysen gir derfor ikke et godt nok beslutningsgrunnlag for valg av utforming av vegnettet inn mot Kolbotn sentrum. Analysen gir f.eks ikke et entydig svar på hvilken løsning (spesielt i kryssene) som gir best framkommelighet for bussen til/fra overgang sentrum/tog.”*

De nye beregningene er basert på justerte vegtegninger (Asplan Viak). Beregningene er justert som følge av målsetting om nullvekst og det forhold at Kolbotn er et kollektivknutepunkt, hvor mest mulig av transportbehovet skal dekkes gjennom gange, sykkel eller med kollektivtransport. I beregningene framkommer det tydelig at det ikke er behov for Kolbotnringen i nær framtid. Det er bare krysset Kolbotnveien/Skiveien som har behov for tiltak. Selv med full utbygging i tråd med forslag til områdereguleringen og forslag til utbygging i Skrenten, vil dagens rundkjøring Skiveien/Rikeåstunnelen og dagens rundkjøring Skiveien/Sønsterudveien har god nok kapasitet.

To ulike alternative løsninger for krysset Kolbotnveien x Skiveien er tegnet opp; lyskryss eller rundkjøring i tråd med Vegnormalen (diameter = 45m). Lyskryss gir noe lavere framkommelighet. Rundkjøring gir god framkommelighet for biler og busser, men lavere trafiksikkerhet for gående og syklende. I lyskryss er det mulig å innføre tiltak som sikrer god framkommelighet for buss inn og ut fra stasjonen. Det samme er ikke mulig i løsningen med rundkjøring. Rådmannen vil i oppfølgende planprosesser for Skiveien og området øst for Skiveien jobbe videre med de to alternative løsningene.

Skiveien og dagens rundkjøring Kolbotnveien x Skiveien er sentrale elementer i transportsystemet for Kolbotn. Disse skal sikre god framkommelighet for buss til stasjonen. Rådmannen har i dialog med vegvesenet kommet fram til at Skiveien og dagens rundkjøring Kolbotnveien x Skiveien kan tas ut av områdereguleringen, dersom man knytter rekkefølgekrav til feltene BFKT3, BFKT4, BT3 og BT4. Før det kan godkjennes igangsettingstillatelse for disse feltene skal områderegulering for Skiveien inkludert krysset Skiveien x Kolbotnveien være vedtatt. Det er derfor viktig med god framdrift på

reguleringen av Skiveien. Rene boligfelt nær krysset, som felt B5 – B7 er ikke i en størrelsesorden der rådmannen anbefaler tilsvarende rekkefølgekrav.

### **6.1.2 Kolbotnveien**

I høringsutkastet er veibanen 6m, mens fortau er 3m + 2m med noe innsnevring enkelte steder. For å sikre god framkommelighet for buss og tilstrekkelig areal til fortau/holdeplasser i Kolbotnveien har vegvesenet i sin innsigelse fremmet krav om 6,5m veibane og anbefalt at det avsettes minimum 3m fortau på begge sider av veibanen. I tillegg har Vegvesenet bedt om at det avsettes 2m ekstra areal, slik at fortau ut mot Kolbotn stasjon blir 5m, tilsvarende høystandard gang-sykkelvei (ekspressrute Oslo – Ski).

Utvidelser i Kolbotnveien berører areal innenfor Jernbaneverkets eiendom. Jernbaneverket er bekymret for at det ikke skal være tilstrekkelig areal til ramper og trapper og ny undergang på stasjonen. Det er usikkert om transportvei for sykkel mellom Ski og Oslo sentrum skal gå gjennom Kolbotnveien. Rådmannen anser det som svært viktig at det avsettes tilstrekkelig areal til et funksjonelt og effektivt kollektivstopp tett på Kolbotn stasjon. Det er derfor utarbeidet et justert forslag til utforming av ny jernbanestasjon, Kolbotnveien, torg og nytt sentrumsbygg. Rådmannen mener det er mulig å få til en løsning hvor stasjonsområdet med ramper og trapper ses i sammenheng med utforming av busstopp i Kolbotnveien og nytt sentrumsbygg inkl forplass.

Rådmannen foreslår å endre planen, slik at det arealet en er uenige om avsettes til kombinert formål jernbane/kollektivholdeplass, felt SKF1.

Rådmannen har forelagt dette endringsforslaget for Bane Nor. I brev av 28.2.2017, vedlegg 7, skriver Bane Nor at de anser endringene som så store at de burde vært konsekvensutredet og varsler innsigelse til planforslaget. Rådmannen stiller seg uforstående til dette. Endringen innebærer at en utvider reguleringsformålet for et mindre areal, slik at nødvendige avklaringer kan finne sted i detaljregulering, slik også Bane Nor ønsker. Rådmannen mener at de to statlige virksomhetene Bane Nor og Statens Vegvesen sammen med Oppegård kommune må klare å finne fram til en løsning som ivaretar hensynene til både jernbane og stoppested for buss. Rådmannen vil fortsette dialogen med de to overordnede sektormyndighetene med sikte på å finne fram til enighet før planforslaget behandles i kommunestyret. Skulle man ikke komme fram til en slik enighet, vil det være riktig å la Fylkesmannen mekle.

Rådmannen anbefaler også å se ny stasjon i sammenheng med nytt sentrumsbygg inkl. forplass mot Kolbotnveien og foreslår derfor å avsette forplassen til kombinert formål samferdselsanlegg torg/jernbane/parkering.

### **6.1.3 Theodor Hansens vei**

Theodor Hansens vei i undergang under jernbanen kan tidligst utbedres i 2022, etter at Follobanen er ferdigstilt. Samtidig er det behov for å utbedre kommunens avløpsledninger i Theodor Hansens vei. Spesielt ledningsstrekket under Veslebukta har kapasitetsproblemer og må skiftes ut. Med tanke på vannkvaliteten i Kolbotnvannet er det svært viktig å få satt i gang dette arbeidet.

Rådmannen ser en stor fordel i å se gangbro og ny VA-ledning i sammenheng. VA-ledning kan festes til ny brokonstruksjon. Rådmannen har derfor sett behovet for å se på rekkefølgekrav til overnevnte infrastrukturtiltak og utbygging i Tangen- området. Dette for å hindre at store deler av områdereguleringen blir liggende brakk i påvente av Follobanen eller som følge av manglende kapasitet på VA-ledningsnettet.

Rådmannen har gjort en vurdering av kapasitet på undergangen og VA-anlegg. Konklusjonen er at felt B6 og B7, som er rene boligområder kan bygges ut før utbedringer av undergangen. Øvrige felt BT3 og BT4, som kan inneholde publikumsrettet virksomhet, må avvete nærmere trafikkvurderinger før man evt. kan tillate utbygging. Alle felt, inkludert B6 og B7 må bidra til utbedring av VA-ledning.

Rådmannen anbefaler å knytte rekkefølgebestemmelser til undergangen til felt BT3 og BT4, mens rekkefølgekrav til felt B6 og B7 endres slik at det sikres bidrag til utbygging av ny VA-ledning i Theodor Hansensvei fra undergang under jernbanen til Båtsleppa, samt ny gangbro over Veslebukta.

## 6.2. Områdeutnyttelse

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus gir føringer for effektiv arealutnyttelse i prioriterte vekstområder. I flere høringsuttalelser hevdes det at områdeutnyttelsen i forslag til områderegulering for Kolbotn er for lav. Det anføres:

1. Områdeutnyttelse på 80% som redegjort for i saksframlegget er feil
2. Områdeutnyttelsen må økes for å være i tråd med føringer i regional plan
3. Utnyttelsen er ikke markedsmessig forsvarlig, dvs. så lav at det ikke er økonomisk bærekraftig å bygge ut

Petter Bogen arkitektkontor har lagt ved egen utregning i sin uttalelse som viser at områdeutnyttelsen er på 70%, betydelig lavere enn det rådmannen har opplyst i saksframlegget på 80%. Rådmannen har kontrollert sin beregning, og fastholder at denne er korrekt.

Merknader fra beboere i felt B3 og B4, der Bogen arkitektkontor har varslet oppstart av planarbeid, går i flere retninger. Det henvises derfor til vedlegg 2.

Regional plan for areal og transport fastslår at arealutnyttelsen i bybåndet skal ligge mellom 80 og 100%. Forslag til områderegulering for Kolbotn viser en arealutnyttelse på ca 80%. Rådmannen har valgt å utelate allerede utbygde områder som ligger utenfor planavgrensningen i beregning av områdeutnyttelse. Dersom beregningene hadde tatt med allerede utbygde områder i Kolbotn sentrum ville områdeutnyttelsen ligget høyere.

I felt B7 planlegger utbygger rekkehus og boligblokker. Utbygger mener i tråd med flere lokale meglere at det er marked og behov for flere rekkehus sentralt i Oppegård og Ski. Rådmannen er også kjent med et prosjekt i sentrum av Jessheim hvor utvikler i felt B7 omregulerte fra 6 etasjes blokker til rekkehus tilsvarende de som planlegges i felt B7. Jessheim er på mange måter sammenlignbart med Kolbotn, som stasjonsby nær Oslo sentrum. Rådmannen er uenig i at påstanden om at områdereguleringen legger føringer som ikke er økonomisk bærekraftige og som derfor vil hindre en utvikling.



### 6.3. Boligtyper og variert boligsammensetning

Flere har uttalt seg til føringer om boligtyper i områdereguleringen. Argumentasjonen er tre-delt:

1. Områdereguleringen er for detaljert, særlig boligtyper bør avklares på detaljreguleringsnivå
2. Det er ikke behov for rekkehus men store leiligheter, samme type som allerede er bygget i Kolbotn sentrum senere år
3. Barnefamilier vil uansett føringer om boligtyper ikke bosette seg i Kolbotn

Tett dialog med flere utbyggere og arkitekter gjennom planprosessen har gjort rådmannen trygg på at det er behov for å sikre en variasjon i boligtyper i Kolbotn. For å oppfylle kommuneplanens mål om en variert boligsammensetning i Kolbotn er det rådmannens vurdering og klare anbefaling at dette best sikres gjennom bestemmelser i områdereguleringen.

Rådmannen støtter seg for øvrig til regjeringens boligstrategi. I boligstrategien omtales kommunens samfunnsansvar for å sikre god og helhetlig boligplanlegging. Områderegulering framheves som virkemiddel *”til å bestemme sammensetning og fordeling av boligtyper i et større område. Man kan også legge inn andre hensyn som f.eks en sammenhengende grøntstruktur, lokalisering av barnehager og skoler, samt andre kvaliteter som er viktige for gode boliger og bomiljø.”*

Prognosesenteret har på oppdrag fra Petter Bogen arkitektkontor utarbeidet statistikk, basert på siste års salg av boliger, som viser at andelen eldre i sentrum er økende, og at etterspørsel etter boliger blant denne gruppen har vært stor siste år. Statistikken brukes som argument for at Kolbotn trenger flere store leiligheter egnet for eldre.

Rådmannen mener Prognosesenterets statistikk synliggjør utviklingstrekk i Kolbotn som er godt kjent. Det er viktig å tilrettelegge for en variert boligsammensetning som kan gi en robust og bærekraftig utvikling av et tettsted over tid. Dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Den fysiske boligpolitikken har betydning for fordeling av levekår. Ulike bygningstyper og områdekvaliteter tiltrekker seg husstander av forskjellig størrelse og med ulik sosioøkonomisk bakgrunn. En mer variert boligsammensetning vil appellere til ulike grupper, noe som skaper et mangfold i nærmiljøet og i bybildet. Bredden gir muligheter for å hindre ustabile forhold, høy flyttefrekvens og uheldige konsekvenser av lav tilhørighet.

Det er flere virkemidler kommunen kan ta i bruk for å sikre en bærekraftig og robust sentrumsutvikling med en variert bolig- og befolkningssammensetning. Planverktøyet er et sentralt styringsredskap i denne sammenheng. Andre virkemidler er kommunens eiendomspolitikk, husbankens låne- og støtteordninger og kommunale tjenester og støtteordninger.

### 6.4. Minste felles uteoppholdsareal (MUA)

De merknader som omtaler krav om minste felles uteoppholdsareal (MUA) har følgende innvendinger:

1. Krav til MUA bør avklares på detaljreguleringsnivå
2. MUA bør være en %-andel av maks BRA og ikke en fast størrelse
3. Takterrasser, balkonger og terrasser bør inngå i MUA
4. Føringer i kommuneplanen for Oppegård bør opprettholdes

Krav til MUA har vært gjenstand for en grundig planprosess og føringene som ligger til grunn for områdereguleringen er gjennomarbeidet og tydelige.

For å sikre likebehandling og tydelige føringer for et så viktig tema som uteoppholdsareal, er det vesentlig at denne type føringer nedfelles på områdereguleringivå. Rådmannen anbefaler ikke å utsette dette til detaljregulering. Av hensyn til utbyggere og eksisterende beboere i tilstøtende områder bør denne type føringer avklares tidlig i prosessen. Det sikrer god og forutsigbar oppfølging i den videre realiseringen av utbyggingsprosjekter i Kolbotn sentrum.

I veileder til plan- og bygningsloven er det klare føringer om at bestemmelser om MUA ikke skal være en %-andel av BRA.

Rådmannen anser det som svært viktig å opprettholde krav om at terrasser og balkonger ikke skal inngå i MUA. Som redegjort for i planbeskrivelsen er føringene for MUA laget for å sikre gode og skjermede felles utearealer for alle beboere i et felles boligfelt. Dersom man tillater at balkonger og terrasser kan medregnes, mister man kontrollen på det arealet som faktisk skal avsettes til felles oppholdsareal på bakkeplan. Uteoppholdsarealer på bakkeplan, egnet for samvær, lek og opphold er særlig viktig for barnefamilier og eldre. Bestemmelsene er ikke til hinder for gode terrasse- og balkongløsninger som viktig supplement til oppholdsarealer på bakkeplan.

Rådmannen ser at det i noen sammenhenger kan være vanskelig å skille mellom uteoppholdsareal på lokk og takterrasse. Det vesentlige i den videre oppfølgingen av områdereguleringen i detaljreguleringer er at areal som inkluderes i MUA må oppfylle kvalitetskravene satt i §§ 4.2, 4.3 og 4.4 og i de tilfeller der det er relevant § 4.13.

Krav til MUA i kommuneplanen har gjennom erfaring vist seg å medføre noen uønskede konsekvenser i sentrumsområder. Føringer i kommuneplanen er omfattende og detaljerte. Rådmannen mener områdereguleringens føringer innebærer en forenkling og tydeliggjøring som sikrer at sentrumsnære boliger har tilstrekkelige felles uteoppholdsarealer som er skjermet og fremstår som private.

Kommuneplanens bestemmelser om at balkonger, terrasser og en omfordeling av areal utenfor byggefeltet tillates som del av MUA har vist seg vanskelig å følge opp i byggeprosessen og i senere driftsfase. Rådmannen ser et klart behov for å skille mellom felles offentlige oppholdsarealer i sentrum og private fellesarealer avsatt for hvert enkelt boligfelt. Dette sikres i forslag til bestemmelser for MUA i områdereguleringen.

Kommuneplanens bestemmelser legger føringer for et hierarki av lekeplasser og detaljerte krav til plassering av disse. Når byggefeltene er av en vis størrelse medfører kommuneplanens bestemmelser et rikt antall mindre lekeplasser spredt i byggefeltet, se illustrasjon under. Eksempelvis ville kommuneplanens krav føre til 31 mindre lekeplasser og 10 større lekeplasser i felt B1 – B4. Rådmannen mener det er bedre å sikre store sammenhengende fellesområder med større lekeplasser og aktivitetssoner.



Illustrasjonen til venstre viser kommuneplanens krav til opparbeidelse av MUA i felt B3 og B4. Røde felt viser lekeplasser som skal ligge ved inngang-/oppgang. Orange felt viser nærlekeplasser. Disse skal være tilgjengelig for alle og er derfor vist langs offentlig vei.

Illustrasjonen til høyre viser forslag til områderegulering med store felles uteoppholdsarealer samlet for hvert felt. Røde felt viser krav til opparbeidede lekeplasser.



Illustrasjonen til venstre viser kommuneplanens bestemmelser til byggegrenser som skal være 15m fra nærmeste vei, fortau eller gang- sykkelvei (rød strek). Bebyggelsen som er tegnet inn viser hva som kan realiseres med områdereguleringens bestemmelser. Illustrasjonen til høyre er hentet fra Asker kommune og illustrerer hvorfor byggegrenser er viktige for å sikre store felles skjermede utearealer i sentrumsområder.

### 6.5. Byggegrenser

Flere har uttalt seg til at områdereguleringen er for detaljert og at spesielt byggegrenser bør avklares i detaljreguleringer. Det har vært viktig av tre årsaker å innføre byggegrenser i områdereguleringen:

1. Tilrettelegge for bymessig bebyggelse
2. Sikre hensiktsmessige utbyggingsfelt
3. Sikre store felles uteoppholdsarealer

Dersom det ikke legges inn byggegrenser i reguleringsplanen vil det være kommuneplanens (KP) byggegrenser som gjelder. KPs krav til minsteavstand til vei, fortau og gangveier på 15m, vil medføre at bebyggelse i sentrum ikke ligger mot gate og torg og danner gode byrom. Byggefelt som ligger mellom gate og gangveier vil ikke kunne bygges ut på en hensiktsmessig måte. Under punkt 6.4 illustreres denne problemstillingen for felt B1 og B2.

Rådmannen henviser til illustrasjon under punkt 6.4 som viser at byggegrenser er et viktig virkemiddel i områdereguleringen for å sikre store felles private oppholdsarealer innenfor hvert byggefelt. Det er også et viktig grep for å skjerme uteområdene mot støy.

### 6.6. Grønnstruktur, bekkeåpning og naturmangfold

Flere har uttalt seg til føringer om grønnstruktur, bekkeåpning og naturmangfold i områdereguleringen. Argumentasjonen kan oppsummeres i fire punkter:

1. Store deler av grønnstrukturen er bratt, utilgjengelig og ubrukelig
2. Vern og skjøtsel av kantsone når bruken øker
3. Manglende bestemmelser som sikrer bevaring og reetablering av stedegen grønnstruktur inkl trær i byggeområder og på Kollen
4. Jungelløypa i Storebukta er i strid med ivaretagelse av naturverdier og bør fjernes

Grønnstruktur er et viktig element i sentrum selv om ikke alle områder kan tas i bruk. Et av hovedgrepene i planen er å gjøre store sammenhengende grøntarealer i sentrum tilgjengelige. Det gjelder bekkedragene langs Kantorbekken, Augestadbekken og kantsonen langs Kolbotnvannet. Det anlegges turveier i områdene med soner for lek og opphold langs turveinettet. Turveier og oppholdssoner er tydelig opparbeidet for formålene, slik at sårbar og verdifull vegetasjon ivaretas.

Kommuneplanen har bestemmelser om vern av kantsonen. Det er behov for å konkretisere disse, slik at både kommunen og eiendomsbesittere i kantsonen har klare føringer for skjøtsel, reetablering og bruk. Forslag til nye føringer i områdereguleringen er en tydeliggjøring som sikrer vern i kombinasjon med varsom skjøtsel og bruk.

§ 4.4 om blågrønn faktor og § 4.5 om terrenntilpasning legger føringer for bevaring og reetablering av stedegen grønnstruktur inkludert trær. Rådmannen mener føringene på områdereguleringnivå er godt egnet til å følge opp grønnstruktur i byggesonen. Når det gjelder Kollen er store deler av denne avsatt til grønnstruktur. I byggeområder er det satt høye krav til blågrønn faktor 0,8 og føringer om tilpasning til eksisterende terreng. Rådmannen merker seg bekymringen for utbygging på Kollen og vil følge opp stedegen grønnstruktur inkludert trær i detaljregulering.

Jungelløypa er et lite tiltak i sumpskogen i Storebukta. Målet er at denne skal gjøre området tilgjengelig uten at verdifull sumpvegetasjon skades. Storebukta kan tas forsiktig i bruk og vil forhåpentligvis være et bidrag til å hindre den forsøpling, som området er utsatt for i dag.

Rådmannen vil følge opp jungelløypa i detaljregulering for felt B7, som skal opparbeide denne som del av rekkefølgekravene.

### **6.7. Turveisystem, bypark og aktivitetssoner**

Flere har uttalt seg til forslag om turveisystem, bypark og aktivitetssoner i områdereguleringen. Argumentasjonen kan oppsummeres i fire punkter:

1. Utforming og etablering av bruer og turveier, tilgjengelighet og lav bebyggelse langs vannet
2. Aktivitetssoner og sitteplasser langs vannet
3. Generasjonsparken bør ligge der den er i dag
4. Svømmehall i sentrum

Rådmannen vil framheve de mange positive uttalelser til park- og turveisystemet langs Kolbotnvannet og bekkedrag, samt aktiviteter og oppholdssoner som en del av dette systemet.

Planen er at broer, turveier og aktivitetssoner realiseres som del av rekkefølgekravene til byggefeltene som ligger langs vann og bekkedrag. I tillegg vil det søkes statlige midler. Foreløpig plan er å realisere bro mellom Båtsleppa og felt Nær 1 tidligst mulig. Broen er viktig for å knytte delområdene langs vannet bedre sammen og sikre god tilgjengelighet til aktivitetsparken i feltene Nær 1 og 2. Nedsenket avløpsledning i Veslebukta i samme område må skiftes ut. Dette haster og er et av de viktigste enkelttiltakene for å bedre vannkvaliteten i Kolbotnvannet. Planen er å etablere ledningen som del av brokonstruksjonen.

I forslag til områderegulering er bredde på broer satt til 2,5m i tråd med anbefalinger fra Miljødirektoratet. For å sikre at broene kan måkes for snø om vinteren anbefaler rådmannen å øke bredden til 2,75m. For å sikre at kano, små båter og skøyteløpere om vinteren kan bevege seg fritt under broene, foreslår rådmannen justering av bestemmelser som sikrer dette.

Rådmannen merker seg at flere mener at bebyggelsen langs vannet blir for høy og vil danne en sammenhengende mur mot vannet. Rådmannen viser til at høydene er noe lavere enn øvrig bebyggelse i sentrum, og avtrappes langs vannet.

Det hevdes at større avstand mellom bebyggelsen og siktlinjer vil være viktig for å sikre gode offentlige oppholdsarealer langs vannet. I områdereguleringen har det vært viktig å sikre at kantsonen med turvei og oppholdssoner langs vannet skal oppleves som offentlig areal som alle kan bruke. Fysisk tilgjengelighet og tydelig offentlighet er faktorer som i større grad påvirker hvordan det vil være å oppholde seg langs vannet. Siktlinjer vil ha betydning for dem som bor bak nærmeste bebyggelse.

I eneboligområdene er kantsonen i dag privatisert. Det er noen steder mulig å komme fram langs vannet, men mange vil oppleve det som ubehagelig.

Dersom man viderefører dagens blokkbebyggelse med stor avstand mellom blokkene og åpne felles utearealer uten en tydelig overgang til byparken, kan det være vanskelig å vite om arealene er offentlige eller private. Rådmannen mener at byparken trenger en tydelig overgang mellom bypark

og privat boligbebyggelse. Det gir gode byboliger at beboerne vet hva som er deres private uteoppholdsarealer. Samtidig skal alle innbyggere som ønsker å bevege seg langs kantsonen vite hva som er offentlig tilgjengelig areal.

Rådmannen har fått mange gode forslag til den videre utformingen av byparksystemet. Planen er at byparksystemet skal ha gode møteplasser for alle som bor og bruker Kolbotn sentrum. Forslag om skilting vil bli fulgt opp videre.

Generasjonsparken ble etablert som en midlertidig park med aktiviteter spesielt rettet mot barn og ungdom. I områdereguleringen for Kolbotn sentrum er området avsatt til park, rekreasjon og grøntdrag betydelig utvidet. Når planene realiseres vil det bli et sammenhengende parkdrag rundt Veslebukta, mellom Veslebukta og Storebukta og rundt stor deler av Storebukta. Aktivitetene i Generasjonsparken vil da bli plassert rundt i det nye parkanlegget, slik at hver enkelt aktivitet får bedre plass og er med å bidra til aktivitet i stor deler av den grønne sonen.

Områderegulering legger til rette for mulig lokalisering av ny svømmehall i Kolbotn sentrum.

## **6.8. Delområder**

Nedenfor gir rådmannen en samlet vurdering av de ulike delområdene der det er kommet uttalelser. Det vises for øvrig til rådmannens kommentarer til høringsuttalelser i vedlegg 2.

### **6.8.1. Torget, jernbanestasjonen, sentrumsutvikling i Kolbotnveien**

Flere har uttalt seg til planer for torget, stasjonsområdet og sentrumsutvikling i Kolbotnveien. Argumentasjonen er tredelt:

- planlagt boligblokk på torget bør tas ut
- planlagt utvikling på torget svekker de kvalitetene som ligger på torget i dag,
- nytt sentrumsbygg

Flere beboere har uttalt at foreslått boligblokk på torget er mangelfullt uredet og derfor bør tas ut av planen. Byggegrenser er feil i plankartet og konsekvenser for berørte parter er ikke omhandlet i konsekvensutredningen. Bakgrunnen for at rådmannen ikke har nevnt boligblokken i konsekvensutredningen er at boligblokken ble tatt inn i forslag til områderegulering ved politisk behandling. Rådmannen understreker at denne ikke nødvendigvis må bygges sammen med eksisterende boligblokk, men ser at det uansett løsning vil bli utfordrende å få til gode byboliger, og at boligene vil få konsekvenser for eksisterende boliger.

I mellomtiden er ny undergang og utviklingen av stasjonsområdet blitt noe tydeligere fra Bane NORs side. Rådmannen har derfor kunnet se nærmere på utforming av torg med foreslått bebyggelse og stasjonsutforming i sammenheng. Rådmannen mener at foreslått løsning presentert i vedlegg 6 uten boligblokk kan bli en svært god løsning, og anbefaler på det grunnlag å ta boligblokken ut av planen.

Vedlagte illustrasjoner og forslag til justeringer vil gi utvidede muligheter for dagens aktiviteter på torget. Mot vannet tilrettelegges det for leke- og klatreaktiteter som supplement til dagens kuler på torget. Mot jernbanen stiger torget med et kombinert amfi med trapper og ramper som binder sammen torg og ny plattform til togene, samt ny trapp, rampe og undergang til stasjonen. På de ulike nivåene planlegges uteservering, beplantning og andre torgfunksjoner. Torgplassen vil bli betydelig større enn før. Bakgrunnen for dette er delvis at nytt amfi bygges som lokk over

Solbråtanveien. Det innebærer at de som kommer med toget i framtiden vil komme rett ut på torget med flott utsikt utover Kolbotnvannet.

Rådmannen har som følge av merknader foretatt ny vurdering av stasjonsområdet, og valgt å se stasjonen i sammenheng med Kolbotnveien og ny utforming av torgdannelse foran Sentrumsbygget. Utvidelse av Kolbotnveien til et velfungerende kollektivknutepunkt med busstopp ved stasjonen er sentralt i planen. Høydeforskjellene er utfordrende, men gir også noen muligheter. Dersom man bygger ramper og trapper fra stasjonsområdet opp til Kolbotnveien, vil den som går av og på bussen kunne gå rett ut i rampe og trapper ned til toget. Trappene danner samtidig et flott solvendt amfi som reisende med buss og tog kan benytte mens de venter. Løsningen er vist i vedlegg 6.

Nytt torg foran Sentrumsbygget integreres med ramper og trapper ned mot stasjonen. Her kan det også anlegges uteservering og grønn beplantning i terrassene. I tråd med Rom Eiendoms uttalelse foreslår rådmannen at det tillates bevertning i stasjonsområdet.

Torg foran sentrumsbygget foreslås regulert til kombinert formål samferdselsanlegg slik at det både kan brukes til Kiss&Ride for stasjonen, taxi, korttidsparkering, fortau og torg.

Rådmannen tar uttalelser om høyder i nytt sentrumsbygg til etterretning. Rådmannen mener forslag til føringer om høyder og arkitektonisk kvalitet og vindsimulering er tilstrekkelig ivaretatt i områdereguleringen til å kunne jobbe videre med i detaljreguleringer.

Bane NOR har i brev av 28.02.2017 fremmet innsigelse til endringene i Kolbotnveien som ligger innenfor Bane NOR sin eiendom. Se omtale under pkt. 5.

### **6.8.2. Rådhusområdet**

Flere har uttalt seg til planer for rådhusområdet. Argumentasjonen kan deles i to forhold:

- rådhusparken
- etasjehøyder, utnyttelse og byggegrenser

Området har høy utnyttelse med tradisjonelle sentrumsformål inkl. boliger. Byggehøyder tilsvarer ca 5 etasjer for samtlige byggefelt. Rådmannen fraråder å øke utnyttelse, høyder eller fjerne byggefelt, slik at Rådhusparken blir større. I all hovedsak er arealet som i dag fungerer som parkareal avsatt til bypark i planen. Dagens bilparkering og noe eksisterende bebyggelse erstattes av ny bebyggelse, som vil gi en fin omramming til parken og understreke byrommet på en tydeligere måte.

Felt BKT1 har noe lavere utnyttelse og lavere tillatt andel boligutvikling enn øvrige felt i rådhusområdet. Bakgrunnen for dette er at feltet henvender seg mot og med atkomst direkte fra Fylkesvei 127. Hele eiendommen er støyuksatt, både fra Fylkesvei 127 og tunnelåpningen til Ingiertunnelen. Rådmannen opprettholder tidligere betraktninger om at det er vanskelig å bygge gode boliger i dette feltet.

BT1 og BT2 grenser i hovedsak til mindre trafikkerte veier og parkarealer, med gode muligheter for å etablere skjermede utearealer. Atkomst kan dessuten løses utenom Fylkesvei 127. Basert på høringsuttalelser har rådmannen foretatt en ny vurdering av boligandelen i felt BKT1. Rådmannen ser at det vil være mulig å få til akseptable boliger fra 3. etasje og oppover dersom alle boenhetene er gjennomgående. I tillegg kan man få til et skjermet uteareal inn mot fjellskrenten. Rådmannen mener ut fra en samlet vurdering at det vil være tilrådelig å øke maks boligandel fra 1000m<sup>2</sup> til 3000m<sup>2</sup>.

Rådmannen vil ikke anbefale å tillate forretningsformål i felt BKT1. Forretningsformål vil åpne for dagligvarehandel her, med tilhørende økt trafikk direkte ut på fylkesvei 127.

### **6.8.3. Kantorveien og Båtsleppa**

Flere har uttalt seg til planene for felt B1 – B4 i Kantorveien og Båtsleppa. Argumentasjonen kan deles i tre:

- høyder generelt og mot kolbotnvannet spesielt
- siktlinjer og bebyggelsesstruktur
- gode sol og lysforhold for nye og eksisterende boliger

Petter Bogen arkitektkontor som står bak leilighetsblokkene i Kantorveien 1 – 3, har levert inn planinitiativ for felt B1 – B4, hvor dagens blokkbebyggelse foreslås videreført. Planinitiativet er ikke i tråd med områdereguleringen. Som argument for blokkbebyggelsen hevdes at større avstand mellom bebyggelsen og siktlinjer vil være viktig for å sikre gode offentlige oppholdsarealer langs vannet. Rådmannen mener at fysisk tilgjengelighet og tydelig offentlighet er faktorer som i større grad påvirker hvordan det vil være å oppholde seg langs vannet. Problemstillingene er drøftet i kap. 7. Turveisystem, bypark og aktivitetssoner.

Siktlinjer vil ha betydning for dem som bor bak nærmeste bebyggelse. I felt B3 som flere har uttalt seg om, vil terrengforskjeller og høydebegrensninger i områdereguleringen sikre at flest mulig vil ha noe utsyn mot vannet. Bebyggelsen som vender mot Kantorveien ligger vesentlig høyere enn bebyggelsen mot vannet. Høydeforskjellen i terreng er ca 10m. For å sikre at alle beboere og felles uteoppholdsareal har gode lys- og solforhold, har det vært viktig å begrense høyden på bebyggelsen mot Kantorveien, både i felt B2 og felt B3. I all hovedsak er denne tilsvarende høyde som dagens bebyggelse.

### **6.8.4. Skrenten**

For å imøtekomme Statens vegvesens innsigelse har det vært nødvendig å foreta endringer. Forslag til endringer i Skiveien medfører nytt offentlig ettersyn. For at dette ikke skal forsinke vedtak av den delen av planen som omfatter stasjonen – og sentrale utbyggingsområder i sentrum – anbefaler rådmannen å ta ut Skiveien og områdene øst for Skiveien og behandle disse i en egen prosess.

Rådmannen har merket seg uttalelser som omhandler byggeområder i Skrenten. Tema som vil tas opp i påfølgende prosess for Skiveien og området øst for Skiveien, inkludert Skrenten er listet opp nedenfor.

- atkomstveier
- atkomst og parkering til kirken
- vurdering om felt B13 skal tas ut av planen
- vurdering om felt B8 skal tas ut av planen
- endring av byggegrenser for B10
- slå sammen felt BFKT5 og BFKT6
- ny vurdering av gangveier i tillegg til trapper



Rådmannen henviser i tillegg til forslag til tegninger for Skiveien og atkomstveier til Skrenten som følger vedlagt (vedlegg 4).

### **7. Finansierings- og gjennomføringsmodell for infrastrukturtiltak**

Områdereguleringen for Kolbotn sentrum legger til rette for høy utnyttelse av kommunale og private eiendommer. Planen forutsetter at det må gjennomføres en rekke offentlige infrastrukturtiltak. Tiltakene omfatter blå/grønn og teknisk infrastruktur som bekkeåpninger, turveier, grøntområder, torg, vann og avløp og vei. Fordi Kolbotn skal utvikles som et bymessig tettsted, forsterkes behovet for å investere i byparkstrukturer og offentlige møteplasser.

En del av tiltakene vil være knyttet til de enkelte utbyggingsområdene, mens andre tiltak som følger av planen vil være nødvendig og felles for flere utbyggingsområder. Felles offentlig infrastruktur kommer inn under § 17-3 i bestemmelsene om utbyggingsavtaler i plan- og bygningsloven. Gjennom utbyggingsavtale kan det avtales at utbyggere skal bekoste sin forholdsmessige andel av disse tiltakene. Adgangen til å inngå utbyggingsavtaler mellom kommunen og utbygger er hjemlet i plan- og bygningslovens kapittel 17 og i forutsigbarhetsvedtak i kommuneplan for Oppegård 2011-2022(planbestemmelsene § 2).

Det er lagt inn rekkefølgebestemmelser knyttet til offentlig infrastruktur i § 21 i planbestemmelsene for områderegulering Kolbotn sentrum. Områdereguleringen stiller krav om detaljregulering for delfelt (§ 20 i planbestemmelsene). Det er forutsatt bruk av utbyggingsavtaler for gjennomføring av detaljreguleringer.

#### *Finansierings- og gjennomføringsmodell for felles offentlig infrastruktur*

For å sikre en forutsigbar gjennomføring av utbygging i Kolbotn sentrum vil det bli utviklet en finansierings- og gjennomføringsmodell for utbygging av felles offentlig infrastruktur. Grunnlaget for modellen vil være vedtatt områderegulering for Kolbotn sentrum med rekkefølgekrav og øvrige planbestemmelser. I modellen vil felles offentlig infrastruktur bli definert, kostnader vil bli beregnet, og det vil bli utviklet prinsipper for kostnadsfordeling.

Finansierings- og gjennomføringsmodellen vil omfatte følgende hovedelementer:

- *Tiltak i områdereguleringen* som er felles offentlig infrastruktur det vil si nødvendig for alle utbyggingsområdene innenfor områdereguleringen. Offentlig infrastruktur som bare er nødvendig for enkeltområder, må i utgangspunktet finansieres av de enkelte utbyggingsområdene. Disse skal ikke inn i finansieringsmodellen.
- *Fastsettelse av kvalitet og kostnadsberegning* av tiltakene.
- *Prinsipp for kostnadsfordeling.* Områderegulering for Kolbotn sentrum legger til rette for bygging av boliger tilsvarende ca. 57 100 m<sup>2</sup> BRA, og kombinert formål som inkluderer bolig på 113 700 m<sup>2</sup> BRA. Det er lagt til grunn at det mest hensiktsmessige er å legge m<sup>2</sup> BRA til grunn for en fordelingsnøkkel.

For å regne ut hvor stort infrastrukturbidraget blir pr m<sup>2</sup> BRA må det tas hensyn til hvor mye som blir bygget ut i løpet av en 10 års horisont, og i hvilken grad kommunen forskutterer infrastruktur og tar forskutteringsrisiko. Det kan også være andre forhold som gjør at utbyggingsvolumet blir mindre enn hva områdereguleringen legger til rette for. Kostnadene

til felles offentlig infrastruktur kan følgelig ikke fordeles på totalt antall m<sup>2</sup> BRA områdereguleringen åpner for.

- *Bidrag fra utbyggere* forhandles fram i utbyggingsavtale knyttet til detaljregulering av delfelt. Bidrag kan være kontantbidrag eller realytelser i form av at utbygger gjennomfører tiltak.
- *Kommunens tilretteleggingsrolle*, det vil si hvilken rolle kommunen skal ha i å administrere finansieringsmodellen og gjennomføringen, og om det er nødvendig med kommunal forskuttering av enkelte deler av den felles offentlige infrastrukturen.

*Forankring av finansierings- og gjennomføringsmodellen.* Modellen kan forankres som et eget § 17-2 vedtak (forutsigbarhetsvedtak) for de områdene som omfattes av områdereguleringen for Kolbotn sentrum.

Rådmannen vil komme tilbake med en sak om finansierings- og gjennomføringsmodellen, der det legges til rette for nødvendig medvirkning fra berørte aktører.

### **8. Endringer i planen etter førstegangs behandling og offentlig ettersyn**

Med bakgrunn i høringsuttalelser og rådmannens vurdering foreslås følgende endringer i plankartet og reguleringsbestemmelsene:

#### Endringer i plankartet

1. Skiveien foreslås tatt ut, mens ny høystandard gang- sykkelvei legges inn.
2. Byggefelt øst for Skiveien inkl. Skrenten foreslås tatt ut.
3. Kolbotnveien foreslås utvidet i tråd med vegvesenets innsigelse.
4. Kollektivholdeplass felt SKH i Kolbotnveien utvides mot øst og sentrumsbygget.
5. Mellom Kolbotnveien felt SKH avsatt til kollektivholdeplass foreslås et areal avsatt til kombinert formål jernbane/kollektivholdeplass slik at jernbanen og kollektivholdeplassen kan ses i sammenheng.
6. ST4, forplass til nytt sentrumsbygg, foreslås endret til kombinert samferdselsformål (SKF2) torg/jernbane/parkering slik at dette kan ses i sammenheng med utviklingen av ny stasjon.
7. Formålsgrensene for kjøpesenter på nedre torg, felt BKJT2, foreslås endret slik at det kan bygges et sammenhengende torg, amfi, ny jernbanepattform og ny undergang. Boligformål foreslås fjernet. Feltet får nytt navn KJT1.
8. Felt BT1, rådhuset mangler hensynsone. Dette foreslås rettet opp.
9. SV13, undergang under Theodor Hansens vei foreslås justert og endret til SV10 (fordi SV10 tidligere atkomstvei i Skrenten er foreslått fjernet i denne planen).
10. Krysset Solbråtanveien x Theodor Hansens vei foreslås at blir eget felt SV11 (fordi SV11, tidligere atkomstvei i Skrenten foreslås fjernet i denne planen).
11. Solbråtanveien og Theodor Hansens vei, felt SV4 – SV8, foreslås justert noe i veigeometrien.
12. Feltavgrensning mellom SV6 og SV7 foreslås justert, til grense B6/Nær1 og Nær2.
13. Garasjeanlegget i felt GN2 foreslås tatt ut.

Endringer i reguleringsbestemmelsene§ 2 arealformål:

Alle arealformål i Skrenten foreslås tatt ut: dvs feltene BFKT5 – BFKT6, B8 – B13, SV10-SV12, SVK3, T3, GF8-9, GN14, SGS3 innledningsvis i bestemmelsene.

BKjT2 foreslås endret til kombinert formål kjøpesenter/tjenesteyting med ny benevnning Kjt1. Boligformål foreslås tatt ut.

Torget ST4 foran sentrumsbygget foreslås avsatt til kombinert formål samferdselsanlegg torg/jernbane/parkering og benevnes SKF2. En liten stripe langs Kolbotnveien foreslås avsatt til kombinert formål jernbane/kollektivholdeplass og benevnes SKF1. Begge endringer foreslås for at Kolbotnveien, torget og ny stasjon kan utformes i sammenheng.

§ 4.7 parkeringsplass for bil:

Parkeringsdekning for forretning og kontor foreslås endret i tråd med Fylkesmannens innsigelse:

formål	enhet	Bilparkering høringsforslag		Bilparkering endringsforslag	
		min	maks	min	maks
Forretning	100 m <sup>2</sup> BRA	0,5	1,5	-	<b>1,0</b>
Kontor	100 m <sup>2</sup> BRA	0,5	1	-	<b>0,7</b>

§ 4.9 energi, energisentraler og nettstasjoner:

I tråd med uttalelse fra Hafslund Nett foreslås krav om at energisentraler og nettstasjoner skal integreres i bygninger tatt ut.

§ 5.1 boligbebyggelse (B8 – B13):

Felt B8 – B13 foreslås tatt ut med tilhørende bestemmelser om bestemmelser for arealbruk, høyder og utnyttelse.

§ 8.2 kombinert formål bolig/kjøpesenter/tjenesteyting (BKjT1 – BKjT2):

Felt BKjT2 foreslås tatt ut med tilhørende bestemmelser om utnyttelse og utforming.

§ 9 kombinert formål bolig/forretning/kontor/tjenesteyting (BFKT1 – BFKT6):

Felt BFKT5 – BFKT6 foreslås tatt ut med tilhørende bestemmelser om utnyttelse, og utforming.

For felt BFKT4 foreslås bestemmelse om byggegrenser mot jernbanespor lagt inn i tråd med Jernbaneverkets uttalelse. Boliger tillates ikke etablert nærmere enn 20m fra nærmeste jernbanespor. Forretning/tjenesteyting tillates ikke etablert nærmere enn 15m fra nærmeste jernbanespor. Føringene var tidligere avsatt i plankartet.

§ 10 kombinert formål bolig/kontor/tjenesteyting (BKT1):

I felt BKT1 foreslås maks utnyttelse for bolig endret fra maks 1000m<sup>2</sup> til maks 3000m<sup>2</sup>. Minste uteoppholdsareal øker tilsvarende fra 300m<sup>2</sup> til 900m<sup>2</sup>.

For å sikre gode bokvaliteter foreslås ny bestemmelse om at alle leiligheter skal være gjennomgående. For å sikre en bymessig utforming foreslås ny bestemmelse om at bebyggelsen skal følge regulert byggegrense mot gate. Byggegrensen ligger i formåls grensen i forslag til områderegulering, men har vært vanskelig å se på plankartet. Rådmannen ser derfor et behov for å tydeliggjøre byggegrensen i bestemmelsen.

§ 11 kombinert formål bolig/tjenesteyting (BT1 – BT5):

Rådmannen foreslår en tilføyelse under § 11.2 om at brannbil skal sikres atkomst mellom felt GP2 og Solbråtanveien via felt BT3. Føringer innebærer at brannbil har tilgang rundt Kolben via BT3 og til alle felt langs Solbråtanveien og på Tangen. Dette er en viktig tilleggsrute for brannbil som ikke kommer gjennom undergangen under jernbanen i Theodor Hansens vei.

Ny § 13 kombinert formål kjøpesenter/tjenesteyting(tidligere BKJ2 – nå KJ1):

Rådmannen foreslår ny § 13 kombinert formål kjøpesenter/tjenesteyting som legger føringer for bebyggelsen på torget.

Ny § 15 samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

Feltene SV10, SV11, SV12 som er atkomstveier i Skrenten foreslås strøket.

Ny § 15.5 kommunal vei (ny SV10, tidligere SV13):

For nytt felt SV10 (tidligere SV13) foreslås tilføyelse i bestemmelsen om at kulvert under jernbanen i Theodor Hansens vei skal ha minimum fri høyde på 3.1m. Fri høyde er i dag 2,7m.

Ny § 15.6 kommunal vei, felt SVK1 – SVK2, Kolbotnveien:

I tråd med Vegvesenets innsigelse endres veibredde fra 3m til 5m mot jernbanen.

Tidligere § 14.8 fylkesvei, felt SVK3:

Skiveien foreslås strøket.

Ny § 15.7 torg (ST1 – ST5):

Felt ST4 foreslås avsatt til kombinert formål samferdselsanlegg med nytt feltnavn SKF2 (se ny § 15.11). Det innebærer at ST4 tas ut, ST5 blir ST4. Det foreslås at det tillates uteservering på alle torg.

Felt ST2, nedre torg foreslås sett i sammenheng med stasjonen (felt STJ) og undergang under stasjonen, og skal inngå som del av et sammenhengende bygulv med terrasserte amfi med beplantning, trapper, ramper og belysning. Amfiet skal ha rampeforbindelse til øvre torg (ST1),

Ny § 15.8 gang sykkelvei SGS, SGS1 – SGS3 endres til SGS2):

SGS3 i Skrenten foreslås tatt ut av planen.

Ny § 15.9 trasé for jernbane:

Jernbanestasjonen, felt STJ, skal ses i sammenheng med torget foran nytt sentrumsbygg, tidligere felt ST4, nedre torg og Kolbotnveien, felt SKH, og inngå som del av et sammenhengende bygulv med terrasserte amfi med beplantning, trapper, ramper og belysning.

Minimum bredde fra undergang er endret fra 8m til 6m. Det tillates bevertning i feltet.

Ny § 15.11 kombinert samferdselsformål jernbane/kollektivholdeplass SKF1 og torg/jernbane/parkering SKF2:

Arealet er uenige om med Bane NOR avsettes til kombinert formål jernbane/kollektivholdeplass, felt SKF1.

Torget foran nytt sentrumsbygg, tidligere felt ST4, nå SKF2 foreslås at skal ses i sammenheng med felt STJ (jernbanestasjonen), og inngå som del av et sammenhengende bygulv med terrasserte amfi med beplantning, trapper, ramper og belysning.

Det foreslås også å endre antall Kiss&Ride plasser for jernbanen fra 6 til 5, og at en plass avsettes som HC-plass.

Ny § 16 grønnstruktur:

Felt GN14, GF8 og GF9 i Skrenten foreslås tatt ut av planen.

For felt GP2 foreslås en ny bestemmelse som sikrer at brannbil har atkomst mellom Kolben og felt BT3 og til Solbråtanveien.

Ny § 17 friområde i vassdrag:

Bestemmelser for bruer foreslås justert. Bredde endres fra 2,5m til 2,75m. Lysåpning for fri passasje under bru endres til minimum 2m høyde og 2,5m bredde.

Ny § 18 offentlig formål:

Felt SV13, SGS3 og GN14 foreslås tatt ut.

Ny § 20 krav om detaljregulering:

Følgende endringer foreslås:

For alle fylkes- og kommunale veger og alle byggefelt utenom B14, T2,T3, BT5, BKT2 og FT1 kreves detaljregulering før søknadspliktige tiltak etter pbl. § 22 ~~20-1~~ kan finne sted. *Det kreves detaljregulering også for disse feltene dersom man ikke dokumenterer at områdestabiliteten er ivarettatt.* For feltene NÆR1 og B6, samt NÆR2 og B7 skal det utarbeides felles detaljregulering. *Hvert felt skal bygges ut samlet.* Følgende forhold skal løses i detaljreguleringen:

- *områdestabilitet, herunder fare for kvikkleireskred*

*For feltene BFKT1 – BFKT4, BT1 – BT4 skal fellesløsninger og fellesrom vurderes.*

§ 21.1 krav om nærmere undersøkelser:

Endres fra: ~~Alle delfelt avsatt til fremtidig bygging eller konstruksjoner skal utføre tilstrekkelig grunnundersøkelse og tilpasse arealbruk, byggemetoder og fundamentering til forholdene som avdekkes.~~

Endres til: *Før detaljregulering for felt avsatt til fremtidig bygging eller konstruksjoner kan godkjennes skal det utføres tilstrekkelig grunnundersøkelse. Arealbruk, byggemetoder og fundamentering skal tilpasses til forholdene som avdekkes*

Ny § 21.7 Kvalitetsprogram for opparbeiding av offentlige gater og byrom, naturområder langs bekker og vassdrag, parker og friområder

Dette lå tidligere under rekkefølgekrav § 22.6, men foreslås flyttet. Det er nå en opplysning og ikke et krav. Det er ikke tillatt å kreve kvalitetsprogram i rekkefølgebestemmelsene. Innholdet i § er ikke endret.

§ 22 rekkefølgekrav:

Rekkefølgekrav til felt B8 – B13, BFKT5 og BFKT6, byggeområder i Skrenten tas ut.

Rådmannen foreslår å innføre rekkefølgekrav til feltene BFKT3, BFKT4, BT3 og BT4 som sikrer at før det kan godkjennes igangsettingstillatelse for disse feltene skal områderegulering for Skiveien inkludert krysset Skiveien x Kolbotnveien være vedtatt.

Rekkefølgekrav til felt B6 og B7 foreslås endret slik at disse bidrar til bro over Veslebukta. Felt B7 bidrar til opparbeidelse av kryss Theodor Hansens vei x Solbråtanveien, men ikke undergang under jernbanen i Theodor Hansens vei.

Rekkefølgekrav til Theodor Hansens vei under jernbanen knyttes til felt BT3 og BT4.

## **9. Rådmannens anbefaling**

Med de endringer som er foreslått mener rådmannen at områderegulering for Kolbotn sentrum svarer godt på målene for planarbeidet.

Rådmannen anbefaler å vedta forslag til områderegulering for Kolbotn sentrum med de endringer som framgår av saksframlegget, planident 0217-20140004, datert 01.03.2017.

Lars Henrik Bøhler  
konst. rådmann

Ellen Wibe  
konst. kommunalsjef

Godkjent og ekspedert elektronisk.