

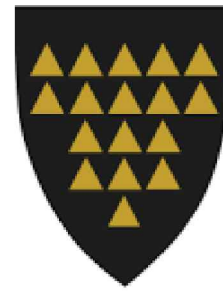
«STORE TANKER PÅ LITEN Plass»

SKISSEPROSJEKT FOR KOLBOTN STASJON
MARS 2018



Prosjektet "Store tanker på liten plass" er utført med støtte fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Akershus Fylkeskommune.

ARKITEMA
ARCHITECTS



Oppegård
kommune

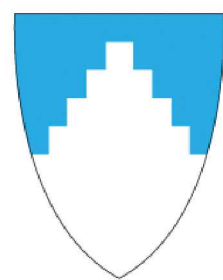
Structor

BANE NOR

Ruter#



Statens vegvesen



AKERSHUS
fylkeskommune



Kommunal- og
moderniseringsdepartementet

INNHOOLD

BAKGRUNN	4	SITUASJONSPLAN	17
KOLBOTN STASJON	6	PERSPEKTIVER	18
STEDSANALYSE	8	Perspektiv fra vestsiden og Nedre torg	19
Eksisterende bebyggelse	8	SNITT A - UNDERGANGEN	20
Plattformer, ramper og trapper	8	SNITT B - RAMPESYSTEM VEST	22
Bevegelsesmønstre og barrierer	8	SNITT C - RAMPESYSTEM ØST	24
MEDVIRKNING	10	SNITT D - PLATTFORMENE	26
HOVEDGREP - STASJONSOMRÅDET	12	VEGETASJONSVALG	28
Nye spor og plattformer	12	KOLBOTNVEIEN - TEKNISKE TEGNINGER	30
Flytting av undergangen	13		
Flytting av bussholdeplasser	13		
Nye rampe- og trappesystemer	14		
Integrering med sentrum - nye bevegelsesmønstre	14		
Perspektiv fra stasjonsbygningen og Kolbotnveien	15		
Sykkelparkering og ny bebyggelse	16		
Park- og grøntarealer	16		

BAKGRUNN

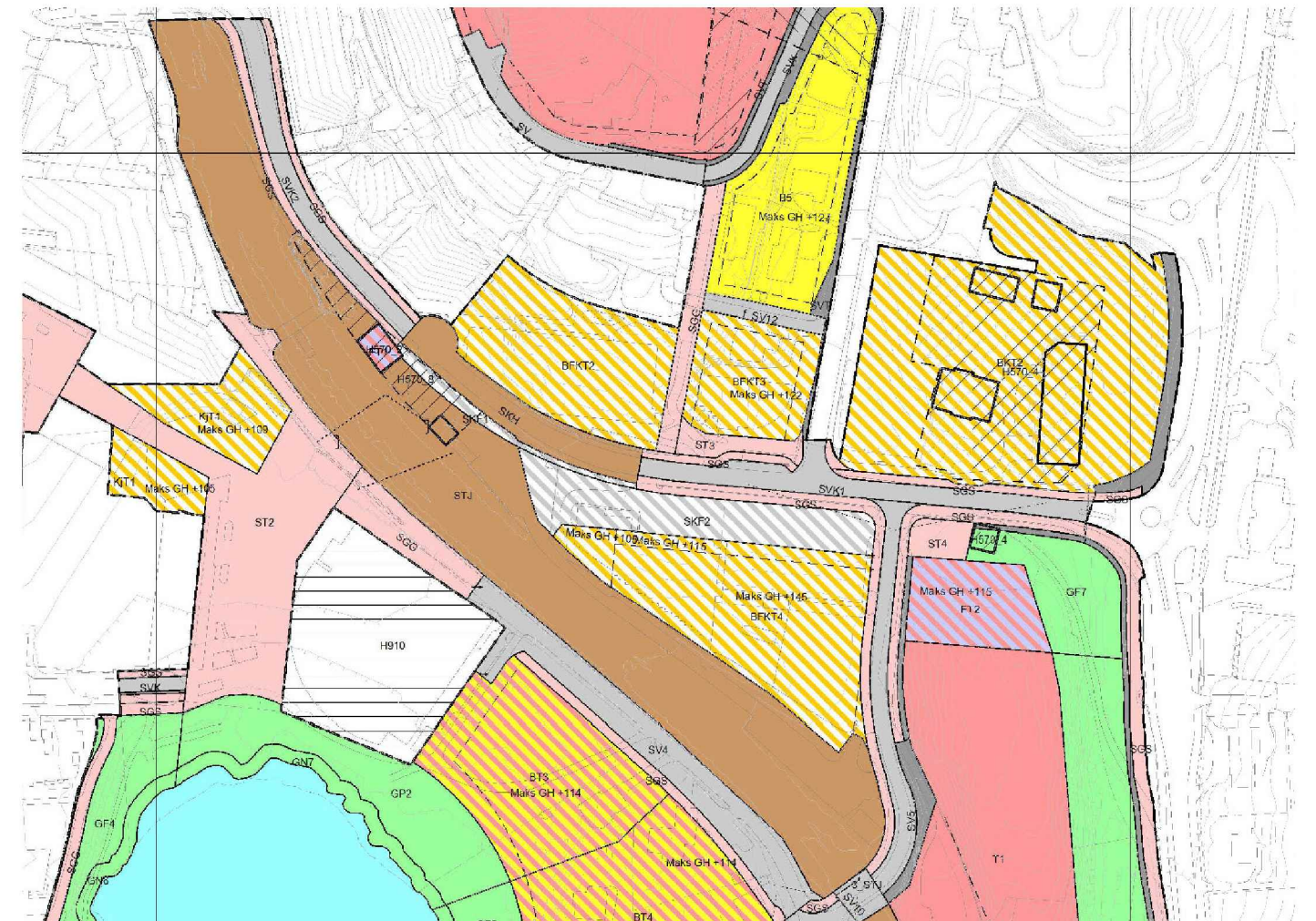
I mange år var det usikkerhet omkring den fremtidige utviklingen av Kolbotn stasjon. På midten av 1990-tallet ble det utarbeidet planer for en ny felles stasjon for Østfoldbanen og Follobanen på Kolbotn. Planene skapte stor entusiasme lokalt, da Oppegård kommune så planene som en mulighet for å utvikle Kolbotn til et viktig knutepunkt i Osloregionen. I 2009 ble det imidlertid vedtatt at Follobanen skal legges i tunnel til Ski, og at det dermed ikke skal etableres ett nytt dobbeltspor til Kolbotn stasjon. Samtidig ble det vedtatt at Kolbotn stasjon etter utbyggingen av Follobanen skal oppgraderes og tilpasses fremtidens bruk. Det er besluttet at stasjonens tre spor vil bli redusert til to, og at det vil komme en ny undergang med tilhørende universelt utformete ramper samt nye trappesystemer.

Kolbotn stasjon er en del av den nylig vedtatte områderegeringsplan for Kolbotn sentrum. Sentrumsplanen for Kolbotn legger opp til sterk fortetting innenfor dagens tettsted, med gode grønnstrukturer, et attraktivt stasjonsområde og nye offentlige funksjoner i sentrum.

Ved sluttbehandling av sentrumsplanen fremmet både Statens vegvesen og Bane NOR innsigelse til planen. Innsigelsene omhandlet bruken av et mindre areal i tilknytning til stasjonsområdet. Innsigelsene ble trukket ved at det omstridte arealet ble regulert til kombinert samferdselsformål, og det ble lagt inn i bestemmelsene at det skal utarbeides teknisk plan for arealet.

Det er hensikten at det nye stasjonsområdet skal integreres på en bedre måte i dagens- og fremtidens Kolbotn sentrum, enn det er tilfellet i dag. Viktige temaer i prosjektet er; utforming av bussholdeplasser med god overgang til tog, økt tilgjengelighet for reisende, gode forbindelser mellom østsiden og vestsiden av stasjonen samt integrering av Kolbotn torg med stasjonen.

Arkitema Architects og Structor er engasjert av Oppegård kommune til å utarbeide et skisseprosjekt for stasjonsområdet på Kolbotn. Skisseprosjektet skal vise et forslag til ny utforming av stasjonen som kan danne bakgrunn for etterfølgende detaljregulering.



Utsnitt av områderegeringsplanen for Kolbotn sentrum. Området som det er knyttet innsigelser til er benevnt SKF1.

Kolbotn stasjon ligger sentralt i Kolbotn sentrum



KOLBOTN STASJON

Stasjonen ble åpnet i 1895 som Kullebunden stoppested. I 1912 ble stoppestedet oppgradert til stasjon, og i 1922 fikk den navnet Kolbotn stasjon.

Kolbotn stasjon ligger i dag sentralt i Kolbotn sentrum. Stasjonen er Kolbotns viktigste kollektivknutepunkt med togforbindelser til Oslo S/Skøyen og Ski/Mysen.

Det er i dag tre spor på Kolbotn stasjon. En rampe og trapp leder fra østsiden av stasjonen (spor 1) til vestsiden. Vestlige plattform er opparbeidet som en midtplattform med spor på begge sider. Vestlige plattform har bare trappeadkomst fra undergangen, hvilket betyr at spor 2 og 3 ikke er tilgjengelig for rullestolbrukere og med barnevogn.

Ved spor 1 ligger stasjonsbygningen. Stasjonsbygningen ble oppført i forbindelse med oppgraderingen fra stoppested til stasjon i 1912, og er tegnet av arkitekt Harald Kaas. Stasjonsbygningen og pakkhuset er regulert til bevaring i områdereguleringsplanen for Kolbotn sentrum. Pakkhuset tillates flyttet innenfor avsatte hensynssone. Stasjonsbygningen har i dag et ventrom samt to spisesteder. Syd for stasjonsbygningen ligger pakkhuset. Pakkhuset ble opprinnelig etablert samtidig med stasjonsbygningen i 1912, men det originale pakkhuset brant og ble gjenoppført i 1960-årene i opprinnelig stil.

Stasjonsområdet grenser til Kolbotnveien mot øst. Omkring stasjonen fremstår Kolbotnveien i dag delvis som en byggate med noen butikker og serveringssteder. Mot syd og nord er bygningene imidlertid trukket noe tilbake fra gaten, og det er etablert parkeringsarealer ut mot fortauet. Kolbotnveien er en sentral bussgate i Kolbotn sentrum med holdeplasser i umiddelbar tilknytning til stasjonen. Syd for stasjonsbygningen - mellom Kolbotnveien og stasjonen - ligger Sentrumsgården som planlegges revet og erstattet med en ny bygning for handel, service og bolig.

Stasjonsområdet avgrenses mot vest av Solbråtanveien og Kolbotns sentrale torg. Solbråtanveien ligger lavere i terrenget enn både stasjonens plattformer og torget. Veien er i dag stengt for gjennomkjøring og har bare funksjon som «servicevei» for utrykningskjøretøyer og lignende. Fra dagens undergang ledes gående over Solbråtanveien og opp til torget. Kolben Kulturhus og kjøpesenteret Kolbotn Torg har innganger fra torgets nedre del. En eksisterende rampe og trapp leder opp til torgets øvre del hvorfra det er inngang til boligbygg, Kolbotn Torg og serveringsstedet Gamle Tårnhuset. Langs Kolben Kulturhus og parallelt med Solbråtanveien går det i dag en adkomstvei til torget.



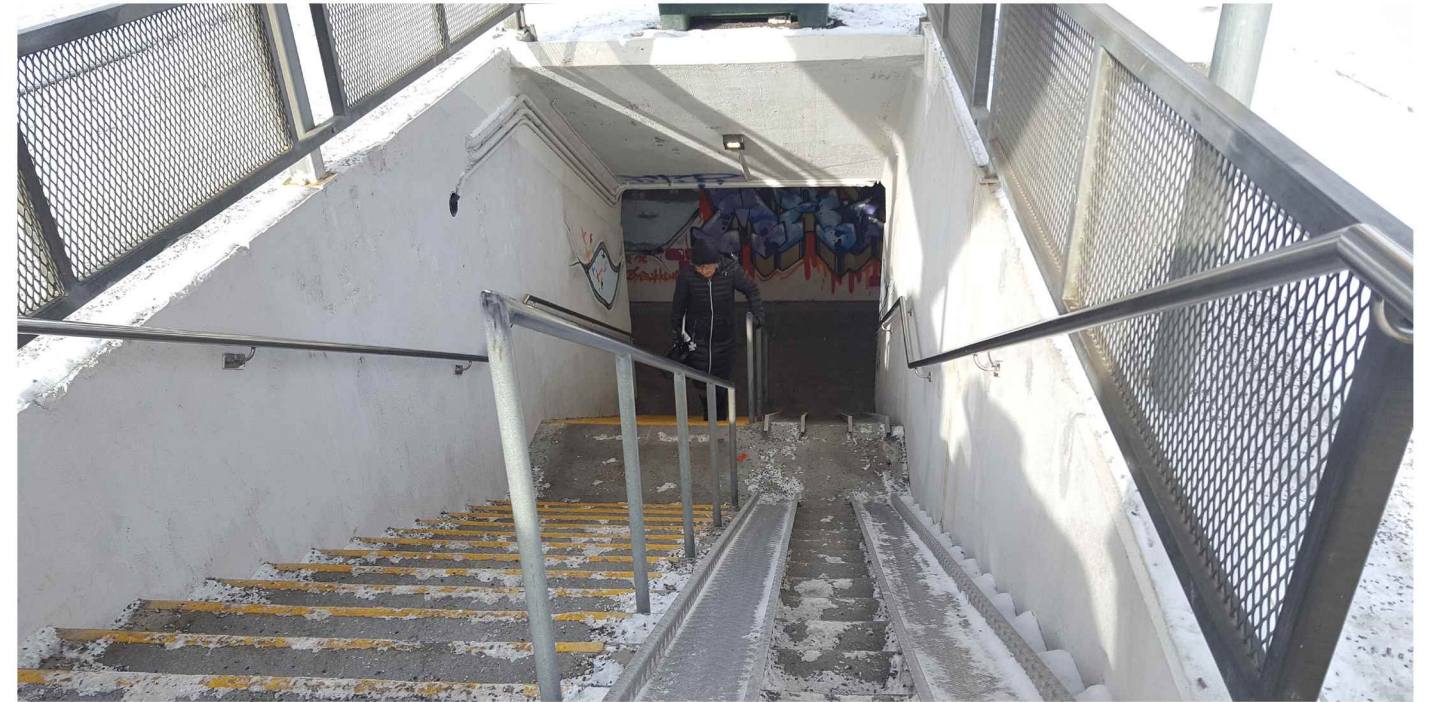
Stasjonsbygningen og pakkhuset sett fra midtplattformen ved spor 2 og 3.



— — — — — Avgrensning av skisseprosjektet



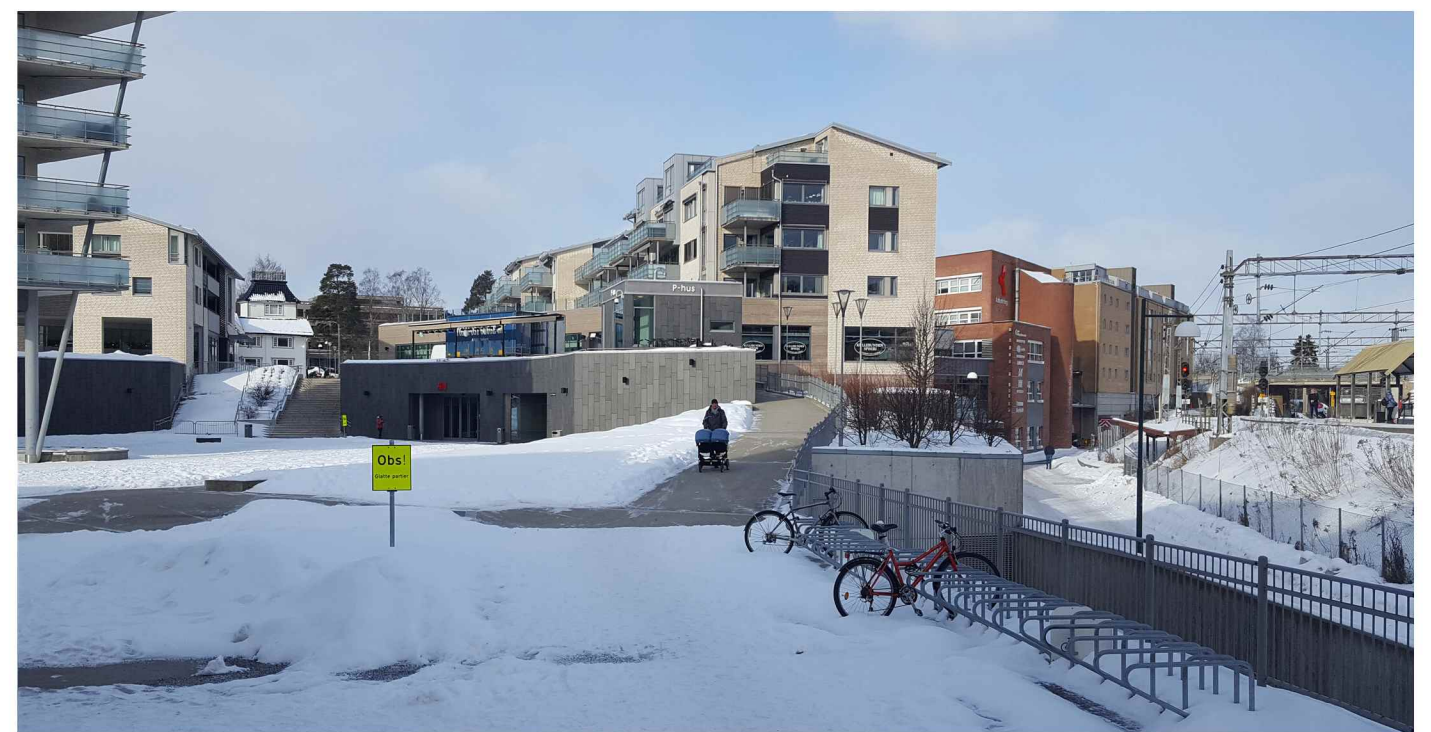
Solbråtanveien ligger i dag lavere i terrenget enn både stasjonen og torget. Veien skaper dermed en barriere mellom Kolbotn sentrum og stasjonsområdet.



Adkomsten til spor 2 og 3 er ikke universelt utformet, og trappen er smal og bratt.



Dagens undergang er smal og mørk.



En rampe fører i dag fra Nedre- til Øvre torg. Nedre torg er stort og omkranset av gjerder. Eneste adkomst til stasjonen går under rampen via inngangen til høyre for H&M.

MEDVIRKNING

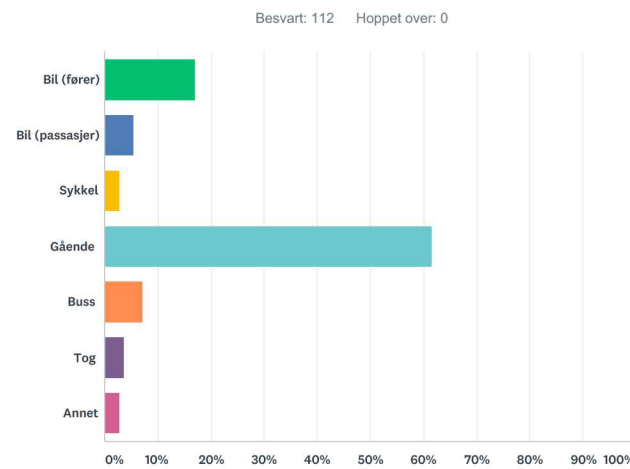
For å få til en best mulig løsning for den nye stasjonen har Oppegård kommune ønsket at Kolbotns innbyggere og brukere av stasjonen blir tatt med på råd om hvilke ønsker og forbedringsforslag som er aktuelle. For å få involvert brukere og innbyggere gjennomførte Oppegård kommune og Arkitema Architects den 20.12.2017 en «stasjonsdag» for å samle inn innspill til arbeidet med skisseprosjektet. Innspillene ble innsamlet via et spørreskjema som kunne utfylles for hånd eller elektronisk.

De fleste brukere av dagens Kolbotn stasjon pendler inn til Oslo med morgentogene. Oppegård kommune og Arkitema Architects var derfor på stasjonen fra klokken 7.00-10.00. Det ble delt ut spørreskjemaer, servert kaffe og boller og informert om det pågående arbeidet. I venterommet i stasjonshuset var det hengt opp foreløpige skisseutkast.

Det elektroniske spørreskjemaet var åpent for besvarelser fra den 20.12.2017 til den 5.1.2018. Det kom inn totalt 112 svar. 79 av disse besvarelsene ble innhentet elektronisk mens 33 besvarelser ble utfylt for hånd på stasjonen.

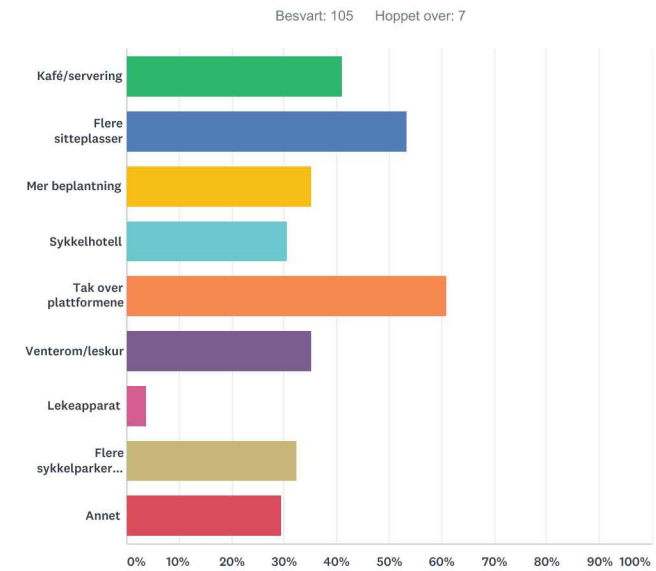
Spørreskjemaet omfattet fem korte spørsmål. Spørsmålene omhandlet en vurdering av dagens situasjonsområde samt ønsker til den fremtidige stasjonsutformingen.

Hvordan kom du deg til Kolbotn stasjon i dag?



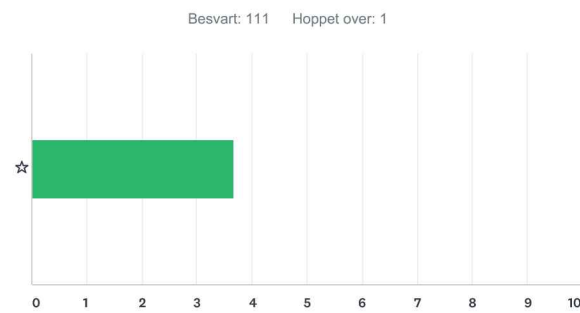
SVARVALG	SVAR
Bil (fører)	19
Bil (passasjer)	6
Sykkel	3
Gående	69
Buss	8
Tog	4
Annet	3
TOTALT	112

Er det noe du savner på stasjonen?

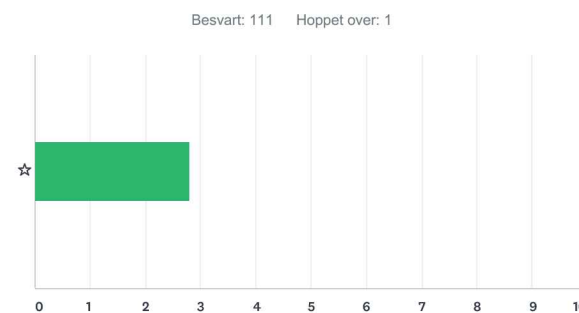


SVARVALG	SVAR
Kafé/servering	43
Flere sitteplasser	56
Mer beplantning	37
Sykkelhotell	32
Tak over plattformene	64
Venterom/leskur	37
Lekeapparat	4
Flere sykkelparkeringsplasser	34
Annet	31
Totalt antall respondenter: 105	

Hvordan vil du vurdere byttet til/fra tog?



Hvordan vil du vurdere dagens stasjonsområde?



SVÆRT DÅRLIG	(INGEN ETIKETT)	(INGEN ETIKETT)	(INGEN ETIKETT)	VELDIG BRA	TOTALT	VEKTET GJENNOMSNITT
7,21%	9,01%	24,32%	28,83%	30,63%	111	3,67
8	10	27	32	34		

SVÆRT DÅRLIG	(INGEN ETIKETT)	(INGEN ETIKETT)	(INGEN ETIKETT)	VELDIG BRA	TOTALT	VEKTET GJENNOMSNITT
12,61%	26,13%	36,04%	18,02%	7,21%	111	2,81
14	29	40	20	8		

Er det noe annet du kommer på som kunne ha gjort stasjonsområdet på Kolbotn bedre?

Bevare Stasjonsbygget Ute Universell Utforming
 Pendlerparkering Heis Bakken Venterom Funksjonshemmede
 Spor Umulig Stasjonen Koselig Kafe
 Bedre Gjennom Plattform Parkeringsplasser Mer
 Leskur Stasjonsbygningen Tilgjengelighet Veldig
 Viktig

OPPSUMMERING

Av de 112 respondenter som besvarte undersøkelsen gikk mer enn 60 % denne dagen til stasjonen. Gange var således den desidert største «reiseformen» til stasjonen denne dagen. Bil (fører og passasjer) stod for cirka 22 % av de togreisende, mens bare 7 % reiste med buss til stasjonen. Sykkel og tog stod for hhv.: cirka 3 og 4 % av de tilreisende. Det er imidlertid sannsynlig å anta at sykkelandelen er noe høyere i sommerhalvåret.

Brukerne av stasjonen ønsker seg først og fremst «tak over hodet» mens de venter på toget. Nesten 2/3 av respondene har således svart at de ønsker «Tak over plattformene» mens mer enn 1/3 ønsker seg «Venterom/leskur». Også flere sitteplasser, flere sykkelparkeringsplasser, kafé/servering og mer beplantning er ønsket av en stor del av respondentene.

Byttet til/fra tog vurderes av de 112 respondenter som overveiende positivt, med nesten 60 % som mener at dette i dag er «bra» eller «veldig bra».

Stasjonsområdet som helhet vurderes i dag som «middels» med nesten 80 % som rangerer stasjonen innenfor de tre midtkategoriene. Bare 8 % synes at dagens stasjonsområde er «veldig bra».

Til det avsluttende åpne spørsmålet om hva brukerne mener kan gjøre stasjonsområdet bedre er det flest som ønsker seg bedre tilgang til plattformene, at stasjonsbygningen beholdes og pusses opp samt at det etableres bedre ventemuligheter under tak.

HOVEDGREP - STASJONSOMRÅDET

Kolbotn stasjon blir det naturlige origo i nye Kolbotn sentrum. Stasjonsområdet utvikles til et attraktivt byrom med kafeer, butikker og møteplasser. Nye forbindelser til eksisterende sentrum skaper et tilgjengelig stasjonsområde. Lette overganger mellom sykkel, gange, buss og tog gjør det attraktivt å reise «grønt» til og fra stasjonen.

Nye Kolbotn stasjon vil få to spor med sideplattformer. Sideplattformene gjør at stasjonen kan integreres direkte med torget mot vest og bygaten Kolbotnveien mot øst. Eksisterende pendlerparkeringsplass fjernes fra spor 1, og det opparbeides en ny stasjonsplass med grøntarealer, benker og sykkelparkeringsplasser.

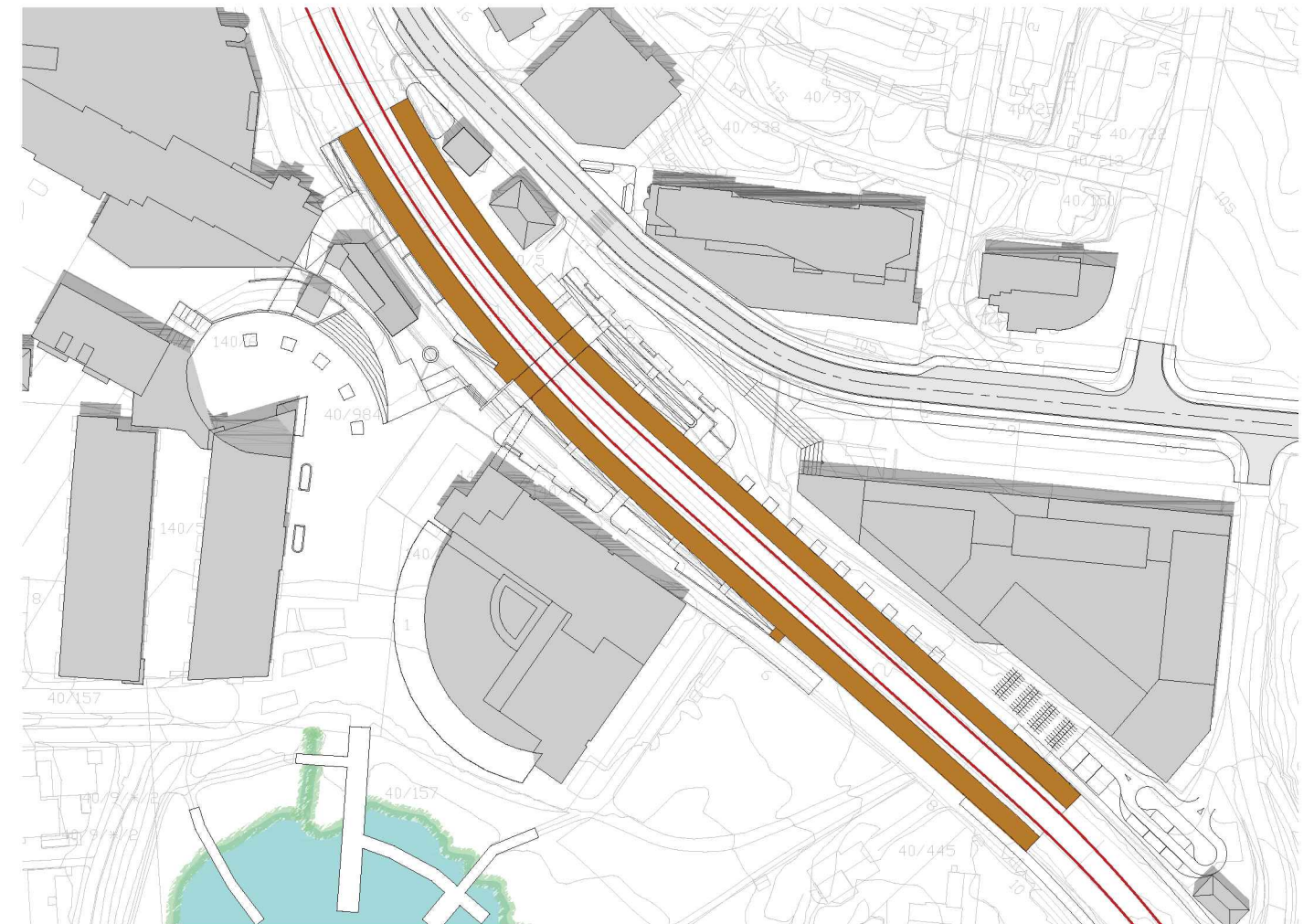
En ny bred undergang med romslige trappe- og rampesystemer gir enkel tilgang til begge sporene. Med nye ramper blir det universelt utformet adkomst til begge spor slik at kjørestolbrukere enkelt kan komme til plattformene og barnevogn og sykler kan bringes med ombord på toget.

Den nye undergangen flyttes mot syd slik at stasjonen kan integreres bedre med eksisterende torg, samt for å gi mulighet for opparbeidelse av en ny stasjonsplass på østsiden av stasjonen. Samtidig bidrar nye adkomstmuligheter fra nordvest, syd, øst og vest til å åpne stasjonsområdet opp.

Kolbotnveiens kurvatur justeres og gaten åpnes opp mot stasjonen. Bussholdeplassene flyttes syd for dagens plassering, og forskyves for å gi bedre sikt og fremkommelighet. Brede fortau med en sentralt plassert overgang for gående gir god integrasjon mellom buss og tog.

Innfartsparkering med sykkelparkering flyttes til den sydøstlige delen av stasjonsområdet. Eksisterende tekniske bygg syd for innfartsparkeringsplassen bevares. Også tekniske bygg på vestsiden bevares. Dette tekniske bygget integreres i et nytt «servicebygg» hvor det kan etableres en ny café eller et venterom. Mellom stasjonen og dagens torg opparbeides det flere mindre nye møteplasser med amfier og benker som bidrar til å gjøre stasjonsområdet til et nytt attraktivt byrom i sentrum.

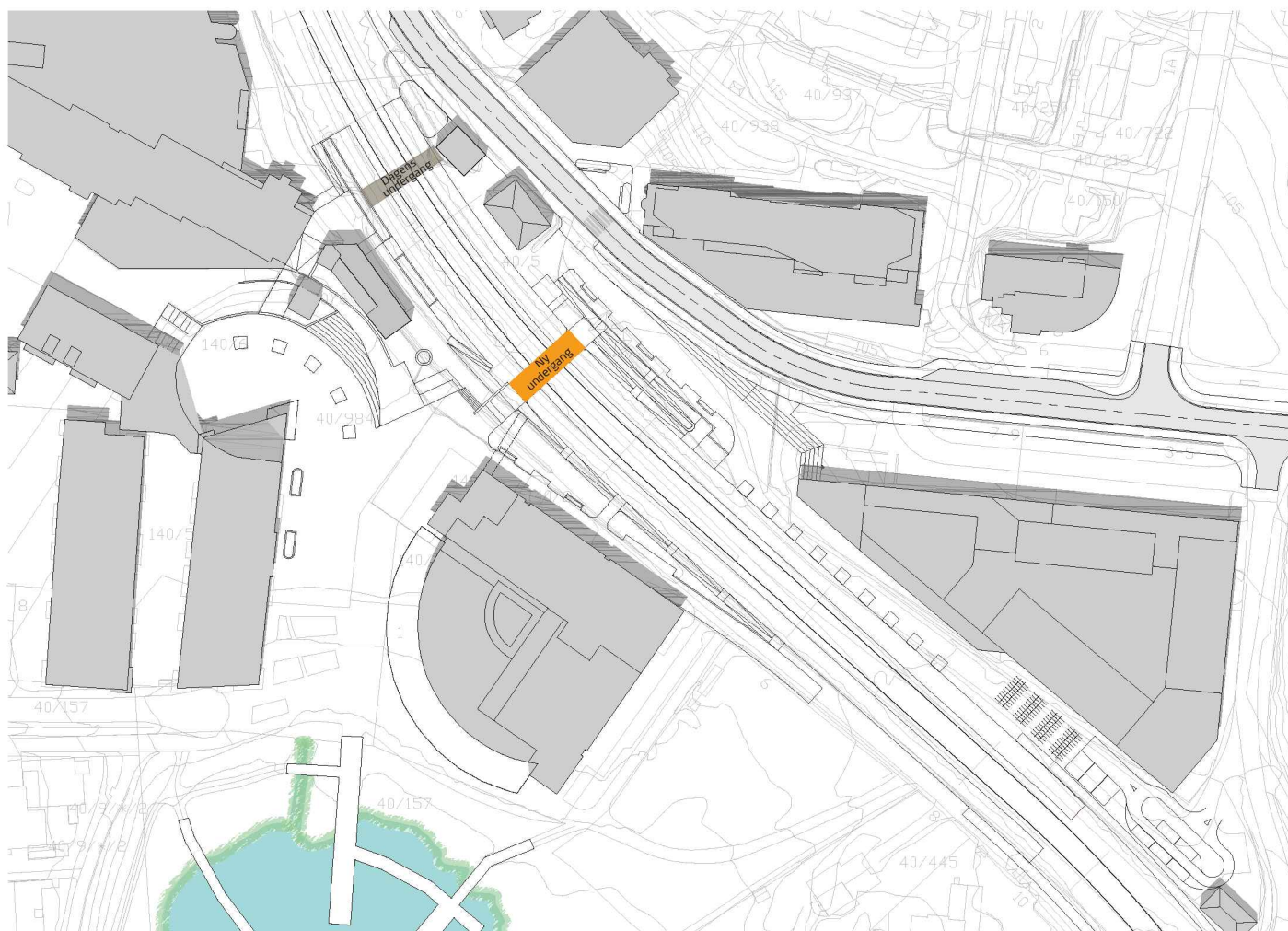
Et romslig grøntareal på vestsiden av stasjonen samt beplantning langs trapper, ramper og plattformene bidrar til et grønt stasjonsområde, samtidig som det skapes flere mindre og intime plasser. Grøntarealene vil også kunne fungere som overvannshåndtering i sentrum.



NYE SPOR OG PLATTFORMER

Kolbotn stasjon vil i fremtiden bli redusert fra 3 til 2 spor. Dette gir mulighet for at stasjonsområdet kan opparbeides med gjennomgående spor og sideplattformer. Sideplattformer vil gi økt tilgjengelighet og gir mulighet for god integrering med omkringliggende sentrumsområde samt enklere adkomst til sporene.

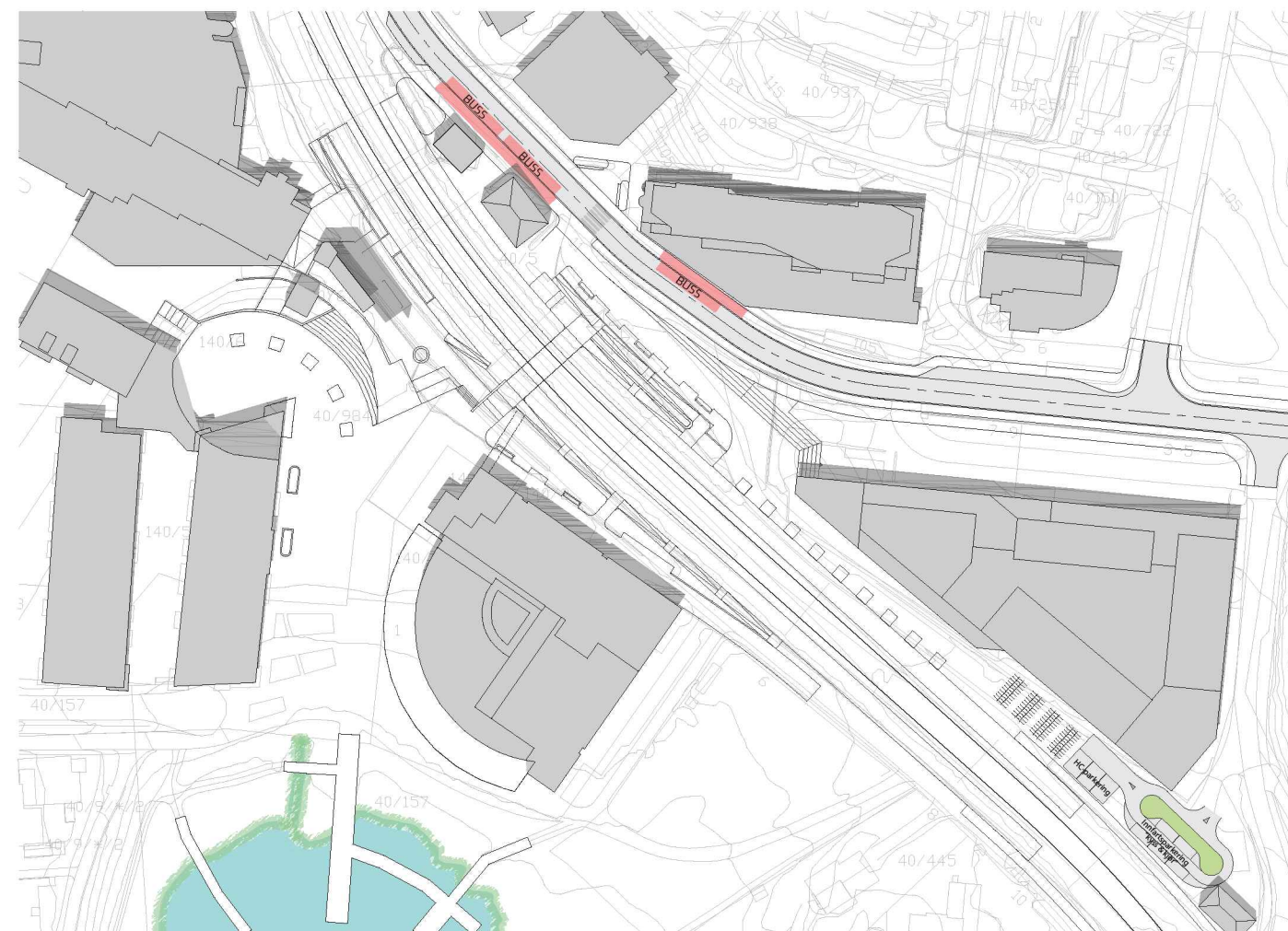
Kolbotn stasjon vil også i fremtiden ligge i en kurve, men denne rettes noe ut. Plattformene får en lengde på 250 meter og en bredde på 5 meter.



FLYTTING AV UNDERGANGEN

Det opparbeides en ny undergang under jernbanesporene. Undergangen flyttes noe mot syd slik at dette viktige krysningspunktet integreres bedre med overgang til buss og sentrumsområdet for øvrig.

Flytting av undergangen muliggjør i tillegg at det kan opparbeides nye universelt utformede rampesystemer på begge sider av jernbanen.

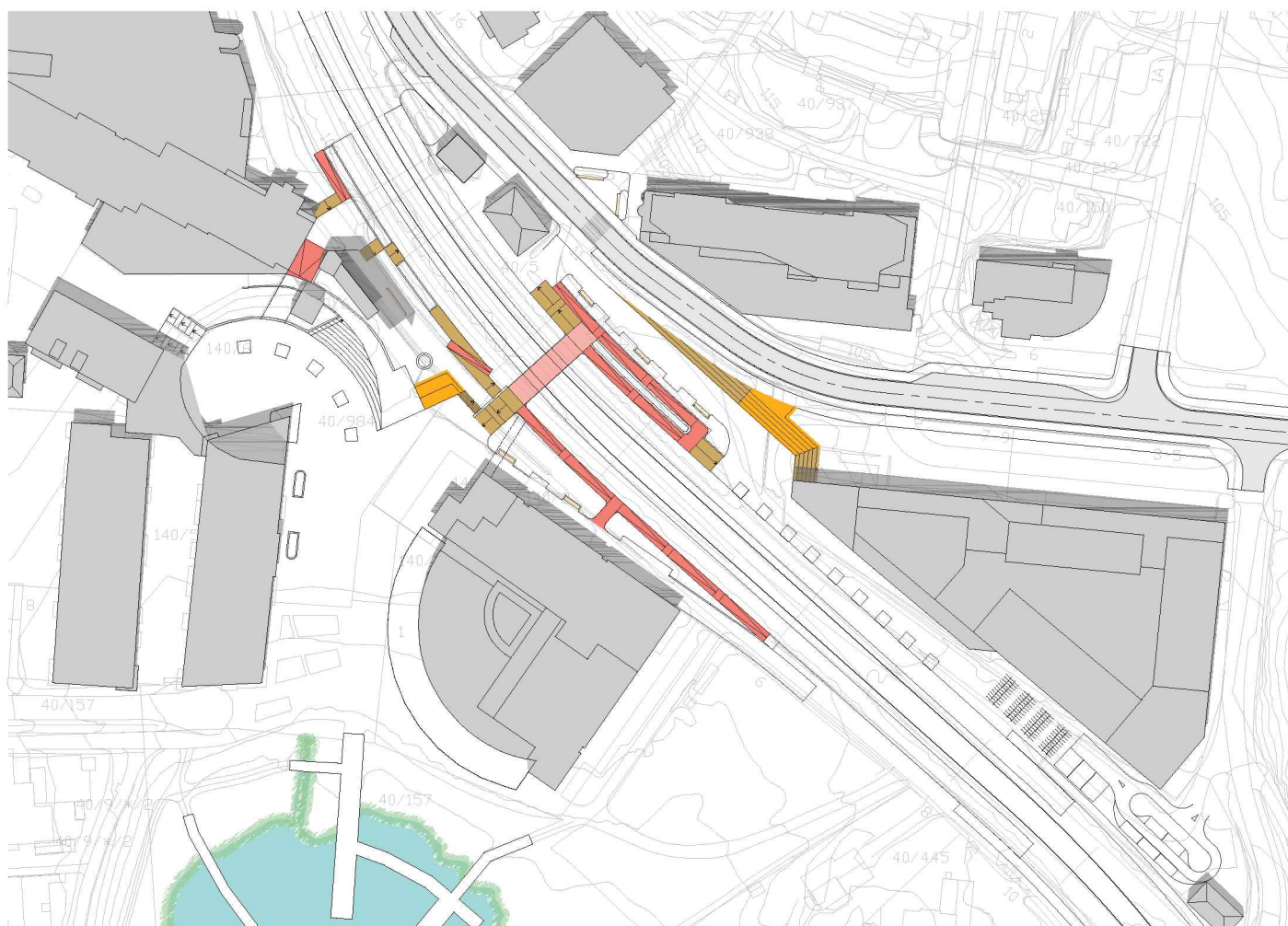


FLYTTING AV BUSSHOLDEPLASSER

Kolbotnveien er en viktig buss- og sentrumsgate i Kolbotn. Kolbotnveiens kurvatur justeres slik at det kan etableres nye og forbedrete bussholdeplasser. Bussholdeplassene flyttes noe mot syd og forskyves i forhold til hverandre. Dette vil gi bedre sikt og fremkommelighet samt skape bedre overganger mellom buss og tog.

Kolbotnveiens vestlige fortau opparbeides med bredde på fem meter og beplantning, og det etableres en bred overgang for gående på fem meter, som leder direkte inn på den nye stasjonsplassen foran stasjonsbygningen.

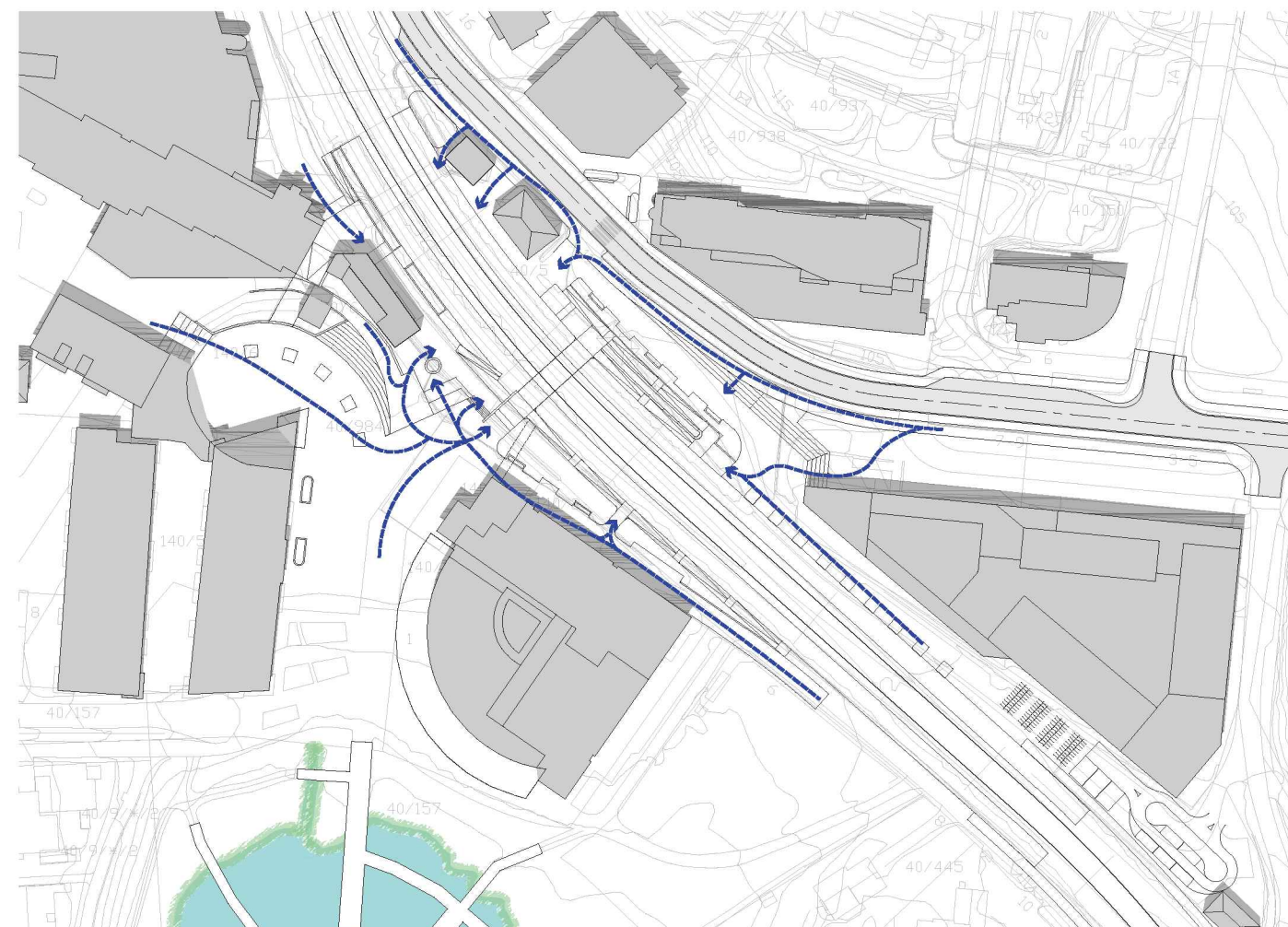
Innfartsparkeringsplassene flyttes til den sydøstlige delen av stasjonsområdet. Innfartsparkeringen opparbeides med mulighet for «kiss n' ride» samt med mulighet for HC-parkering.



NYE TRAPPER OG RAMPER

Østlige trappe- og rampesystem opparbeides cirka 9 meter syd for stasjonsbygningen. Trapp og rampe begynner samme sted. Trappen opparbeides med en bredde på 6 meter mens rampen får en bredde på 2,5 meter. Rampen får universell utforming med helning på 1:15 og med repos for hver 15. meter. Østlige rampe opparbeides med en «knekk» og med et beplantningsareal mellom de to delene av rampen. En bred trapp i syd fører opp til en ny stasjonsplass. Fra denne plassen leder et nytt trappesystem med integrert amfi opp til Kolbotnveien og den nye sentrumsgården.

Vestlige rampesystem opparbeides med universell utforming og legges langsmed plattformen mot syd. Eksisterende «servicevei» langsmed Kolben Kulturhus omgjøres til en flerbruksgate som gir kjøremulighet til torget, samtidig som denne inngår i rampesystemet til spor 2 og undergangen. Vestlige stasjonsområde åpnes opp mot nord, med en ny rampe og trapp ned til Solbråtanveien. Eksisterende adkomst gjennom rampen fra Øvre- til Nedre torg opprettholdes.



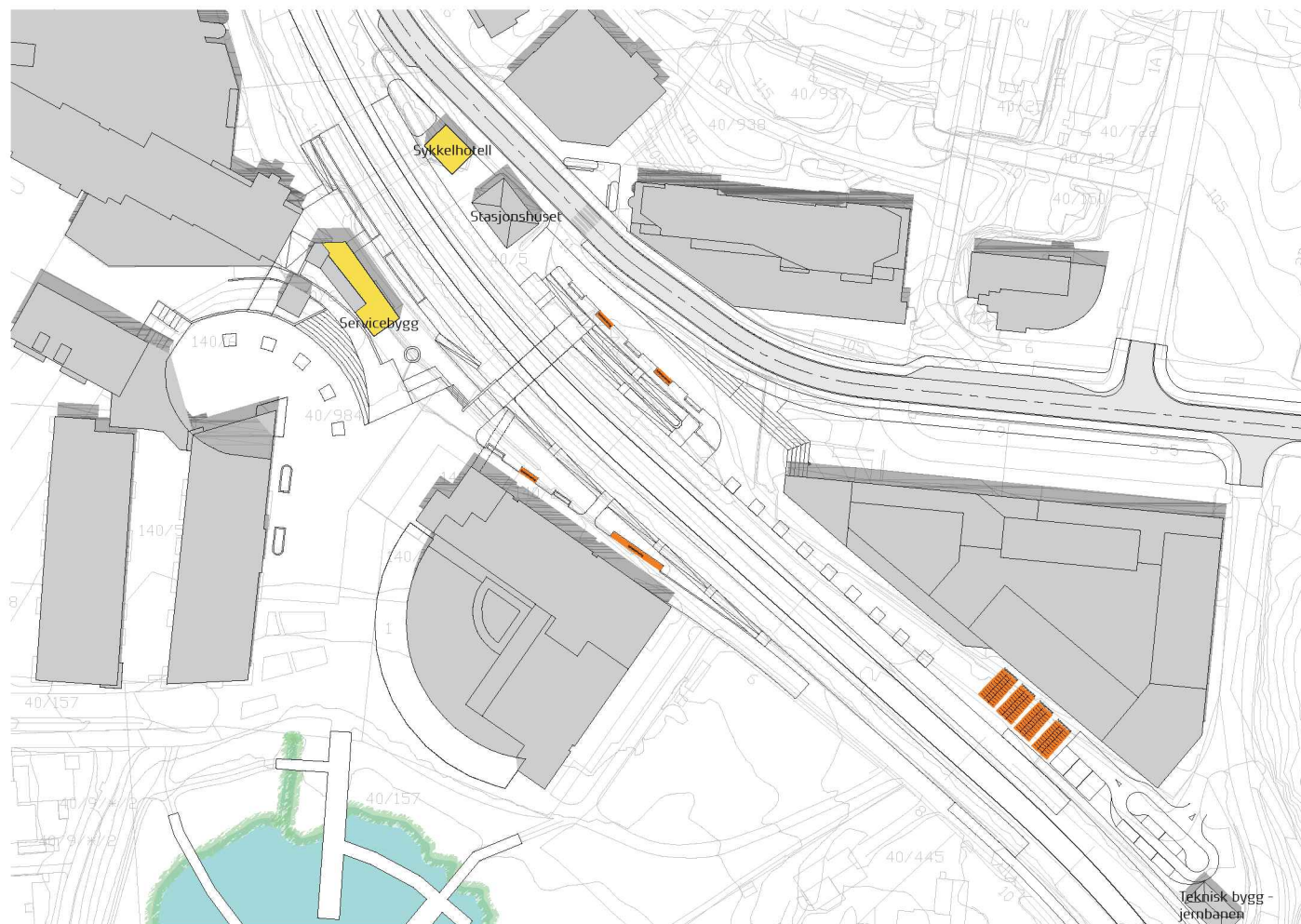
INTEGRERING MED SENTRUM - NYE BEVEGELSEMØNSTRER

Solbråtanveien går i dag mellom Kolbotns sentrale torg og jernbanestasjonen. Solbråtanveien foreslås bygget igjen, slik at torget kan utvides og nye trapper- og ramper kan etableres. Langs Kolbotnveien opparbeides det trapper og et amfi slik at det østlige stasjonsområdet åpnes opp.

Grepene bidrar til at eksisterende barrierer bygges ned, og at stasjonsområdet integreres med sentrum. Dette skaper nye bevegelseslinjer med flere adkomstmuligheter til stasjonen. Nye bevegelseslinjer vil bidra til at togreisende spres mer ut langs plattformene samt at det blir kortere til omkringliggende målpunkter.



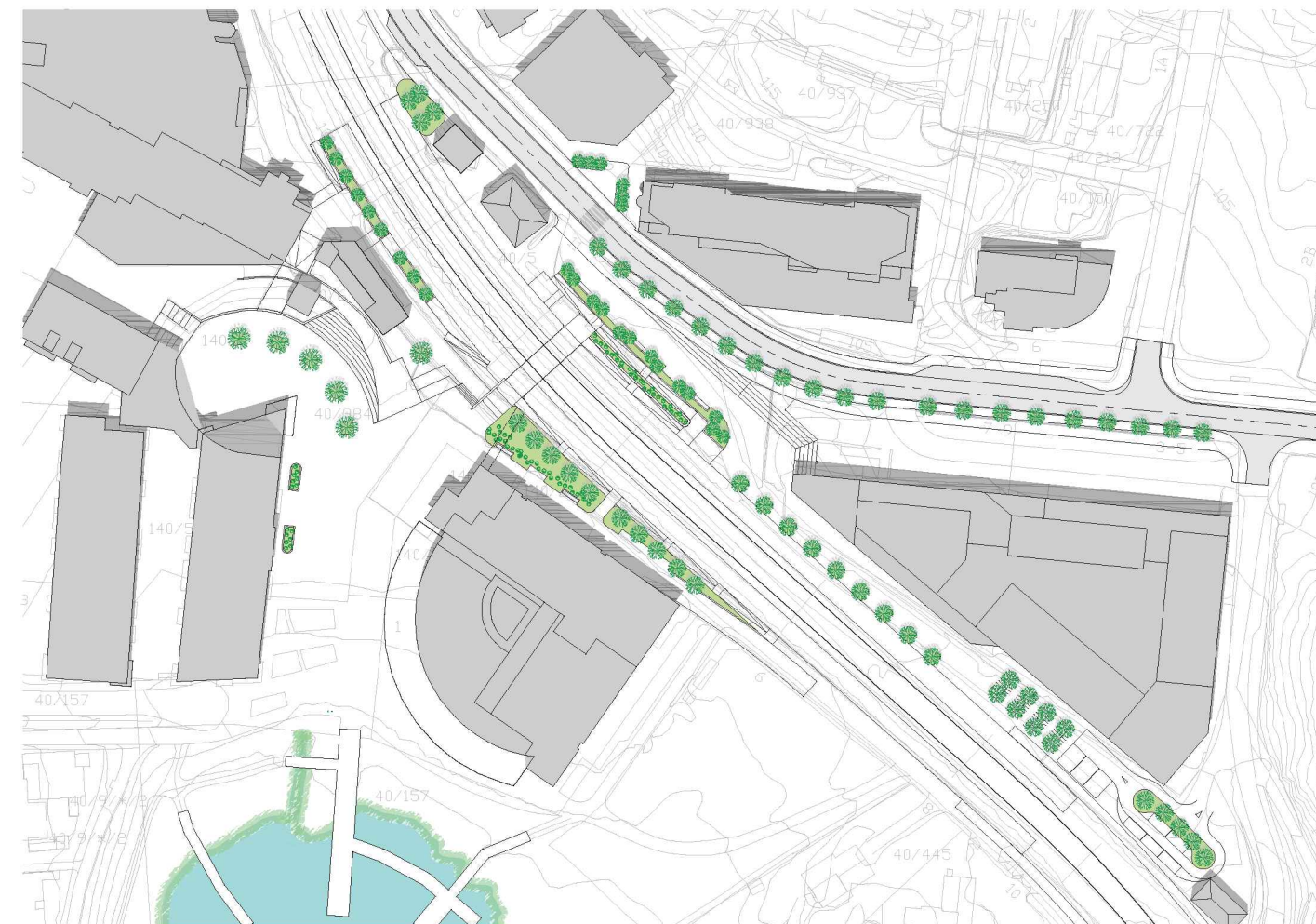
Perspektiv fra stasjonsbygningen mot østre plattform, stasjonsplassen med trapp og beplantet rampe, og busstoppen ved Kolbotnveien.



SYKKELPARKERING OG NY BEBYGGELSE

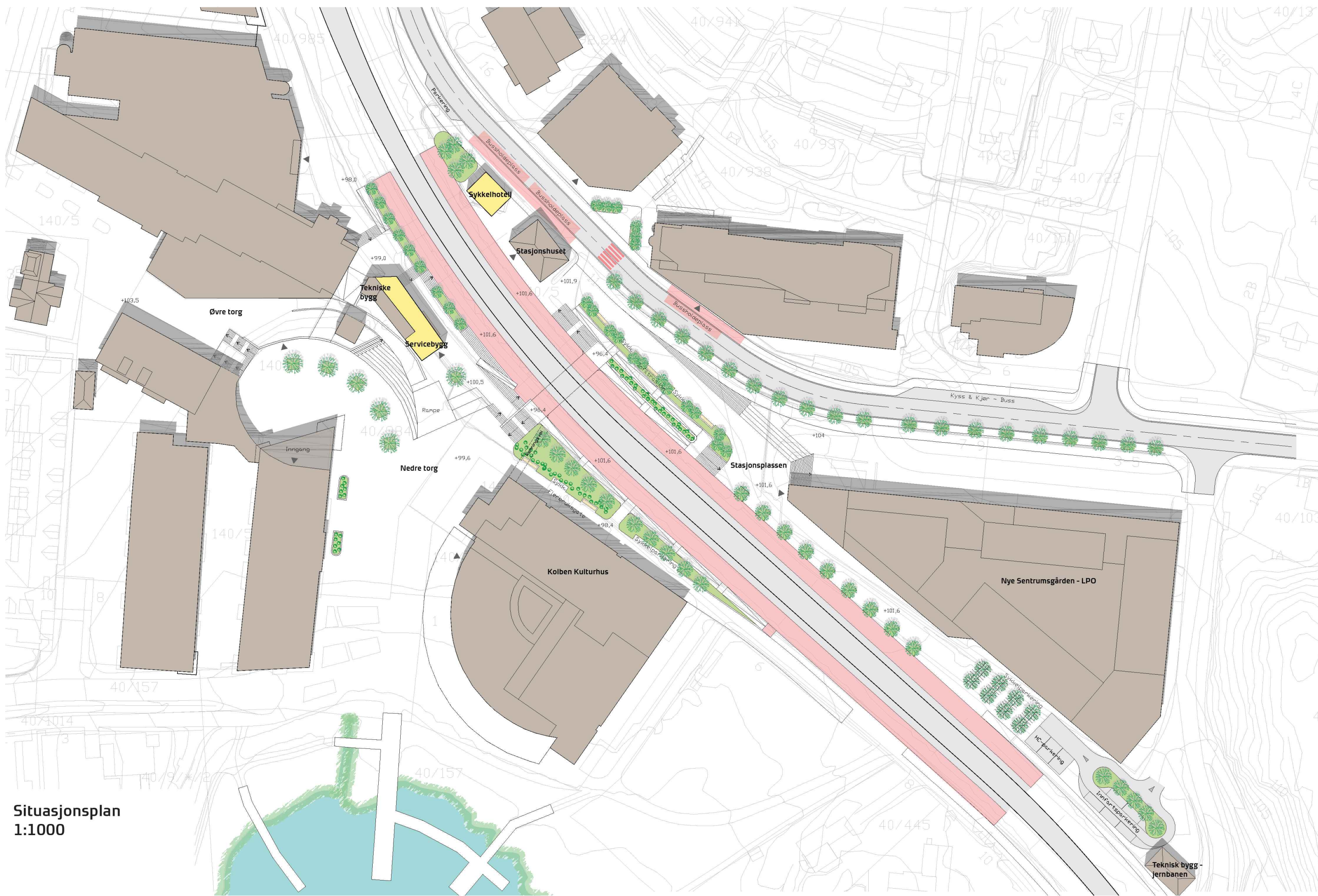
Stasjonsbygningen og tekniske bygg i syd bevares. Nord for stasjonsbygningen etableres et sykkelhotell med plass til 100 sykler. Mot syd ved innfartsparkeringsplassen etableres det et større anlegg for sykkelparkering med plass til 88 sykler. I tillegg opparbeides det flere mindre sykkelparkeringsplasser tett ved plattformene både på vest- og østsiden av stasjonen.

For å bygge igjen eksisterende tekniske bygg ved rampen til øvre torg, samt for å skape et bedre tilbud for reisende til og fra Kolbotn stasjon, foreslås det opparbeidet et «servicebygg». I bygget kan det etableres kafé eller et venterom. Foran dette bygget er det foreslått opparbeidet et amfi samt en beplantet plass med benker og gode solforhold.



PARK- OG GRØNTAREALER

Torget og stasjonsområdet er i dag preget av mye betong og mange tette flater. Langs nye ramper, trapper og plasser er det lagt inn romslige grøntarealer, og foran Kolben Kulturhuset anlegges det et større beplantningsfelt. Ny beplantning vil gi et grønt stasjonsområde og vil kunne fungere som overvannshåndtering. Forslag til vegetasjonsvalg angir arter som skal være tilpasset lokalklimaet med gode årstidsvariasjoner.



Situasjonsplan
1:1000

PERSPEKTIVER



Kolbotn stasjon blir mer tilgjengelig og det opparbeides nye møteplasser og grøntarealer.



Mellom torget og vestlige plattform opparbeides en ny solfylt plass. Nye ramper og trapper leder opp til spor 2.



Sentrumsgården integreres med den nye stasjonsplassen.

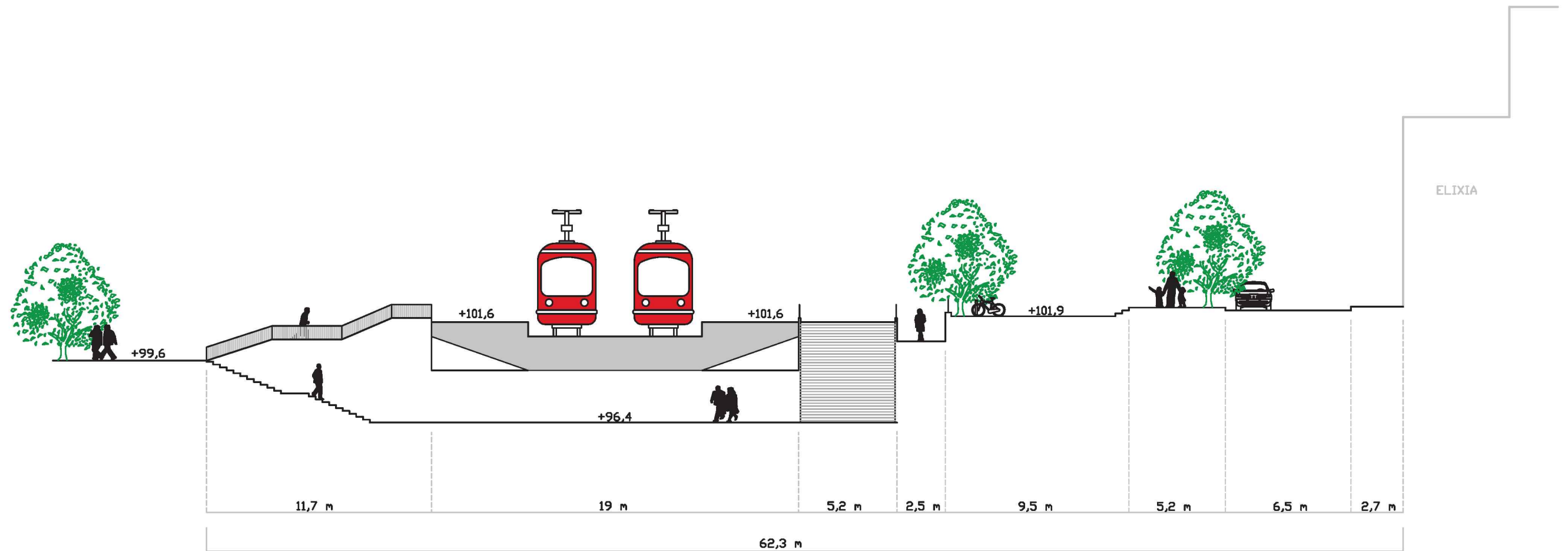


Nye trapper gir adgang til torget og vestlige spor fra den nordlige delen av Solbråtanveien. Eksisterende tekniske bygninger bygges inn i ny kafé/venterom.



Perspektiv fra Nedre torg med rampe og ny plassdannelse mot vestre plattform, og trapp ned til undergangen.

UNDERGANGEN

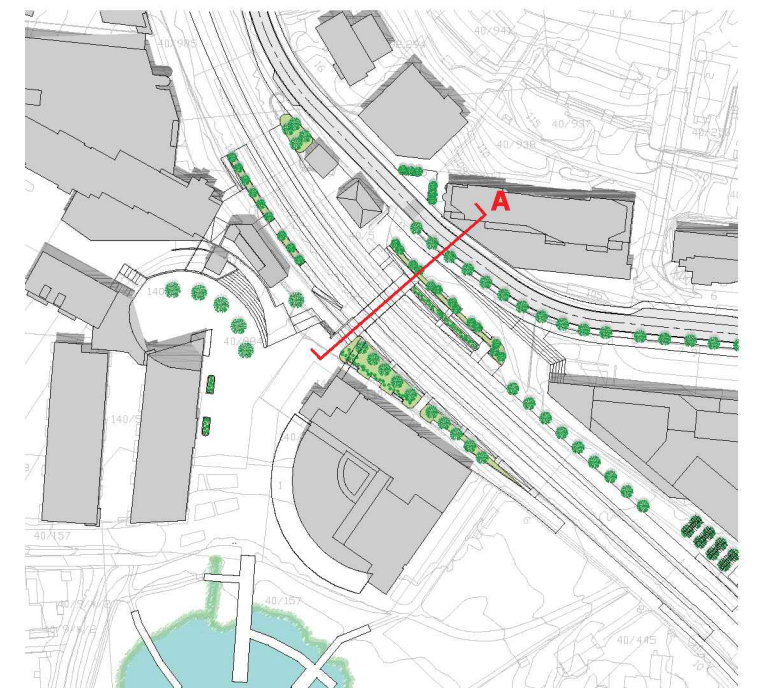


SNITT A - UNDERGANGEN 1:250

Snittet viser undergangen under jernbanesporene. «Nedre torg» (vest for jernbanen) er i dag opparbeidet på kote +99,6. Fra torget fører nye trapper ned til undergangen på kote +96,4 eller opp til den vestlige plattformen på kote +101,6 (via en ny plass på kote +100,5). Trappene er planlagt med minimum 5 meters bredde som gir romslige trappeløp for gående til og fra undergangen. Trappetrinnene er tegnet med 15x35 cm, og det er lagt inn reposer midtveis, noe som sikrer passende stigning og komfortable trapper. Undergangen opparbeides med cirka 3 meters høyde slik at denne føles åpen og lys.

Trappe- og rampesystemet øst for jernbanen er lagt langsmed jernbanesporene. Rampene er tegnet med 2,5 meters bredde, og som på østsiden får trappen en bredde på 5 meter. Plasseringen muliggjør at det kan opparbeides en fin plass mellom jernbanen og Kolbotnveien. På denne plassen vil det være mulighet for beplantning, sykkelparkering og sitteplasser for ventende.

Kolbotnveien stiger fra cirka kote +101,9 til kote +104 ved Sentrumsgården. Stigningen tas opp av et enkelt trappesystem med amfi, slik at fortauet langs Kolbotnveien integreres med stasjonen. Kolbotnveien opparbeides med vestlig fortau på 5 meter. Dette gir plass til både syklende og gående samt etablering av et beplantningsfelt med trær langs gaten. Kjørebanelen opparbeides med 6,5 meters bredde. Østlige fortau får en bredde på 2,5 meter.



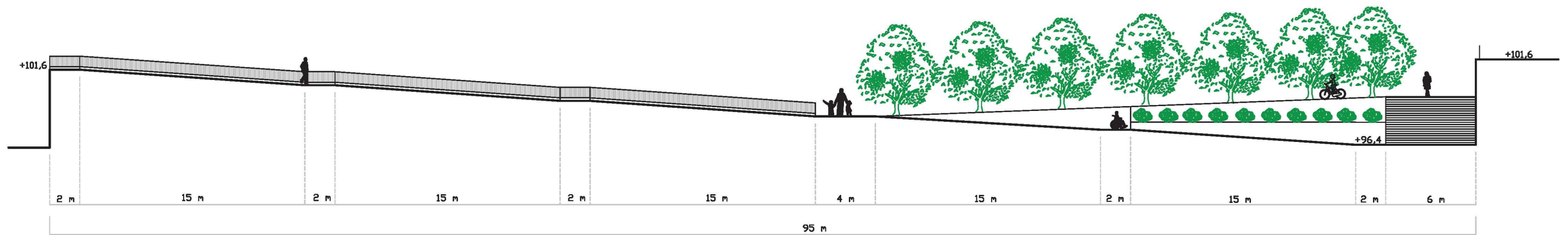


En 6 meter bred trapp leder ned til undergangen øst for jernbanesporene. Undergangen opparbeides med et høyt inngangsparti og cirka 3 meters fri høyde under jernbanesporene.



Trappen vest for undergangen leder direkte ut til torget.

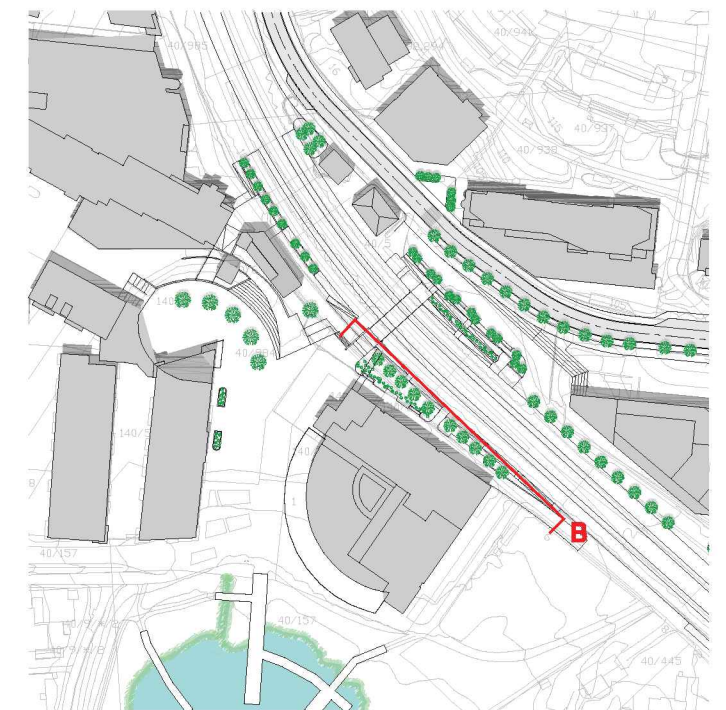
RAMPESYSTEM VEST



SNITT B - RAMPESYSTEM VEST 1:250

Snittet viser rampesystemet vest for jernbanesporene. Nye ramper er lagt langsmed plattformen. Eksisterende vei langs Kolben Kulturhus opprettholdes som en flerbruksgate som knytter seg til nytt rampesystem. Mellom flerbruksgaten og nye ramper etableres det et bredt grøntbelte med beplantning, benker og sykkelparkering. Langs det laveste partiet i rampen er grøntbeltet trappet ned, for å skape en bred og lys rampe opp fra undergangen. Rampene er universelt utformet med helning 1:15, og for hver meter er det et repos på 2 meter.

Fra undergangen leder en 6 meter bred trapp opp til Nedre torg. Fra Nedre torg leder trapper videre opp til plattformen.



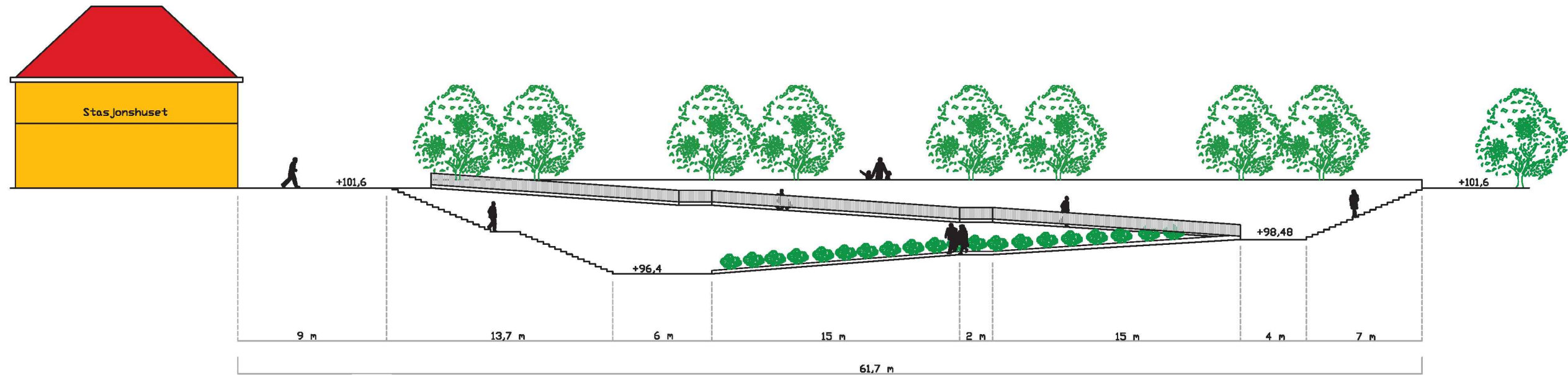


Vestlige rampe går langs med jernbansporene. Mellom rampen og Kolben Kulturhus opparbeides en grønn park som trappes ned mot rampen.



Eksisterende vei langs Kolben Kulturhus omgjøres til en flerbruksgate. Fra flerbruksgaten er det adgang til rampen. Langs gaten etableres det er grøntområde med benker og sykkelparkering.

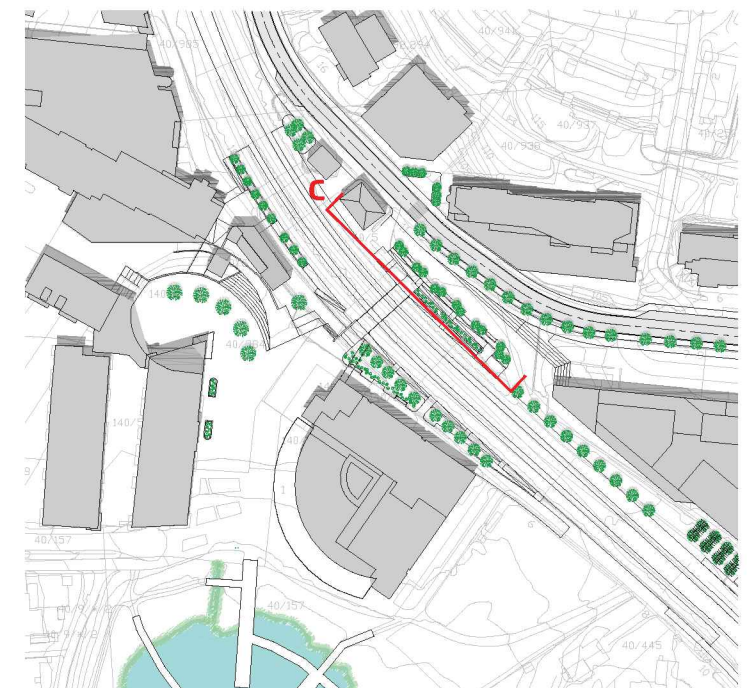
RAMPESYSTEM ØST



SNITT C - RAMPESYSTEM ØST 1:250

Snittet viser rampesystemet øst for jernbanesporene. Nye ramper og trapper er lagt langsmed plattformen for å få til et enkelt system hvor trapper og ramper begynner samme sted. Rampene er universelt utformet med helning 1:15, og for hver meter er det et repos på 2 meter. Mellom rampene er det etablert et bed, som skaper et åpent og grønt rampesystem. I den sydlige enden av rampen leder trapper opp til stasjonsplassen og stasjonens plattformer. Undergangen er planlagt med 6 meters bredde.

På østsiden av rampene er det lagt inn et grøntareal som skjuler murene og bidrar til en hyggelig plass mellom plattformene og Kolbotnveien. Fra stasjonshuset til trappenedgangen vil det være cirka 9 meter, hvilket gir god plass for gående til og fra undergangen og bussholdeplassene.



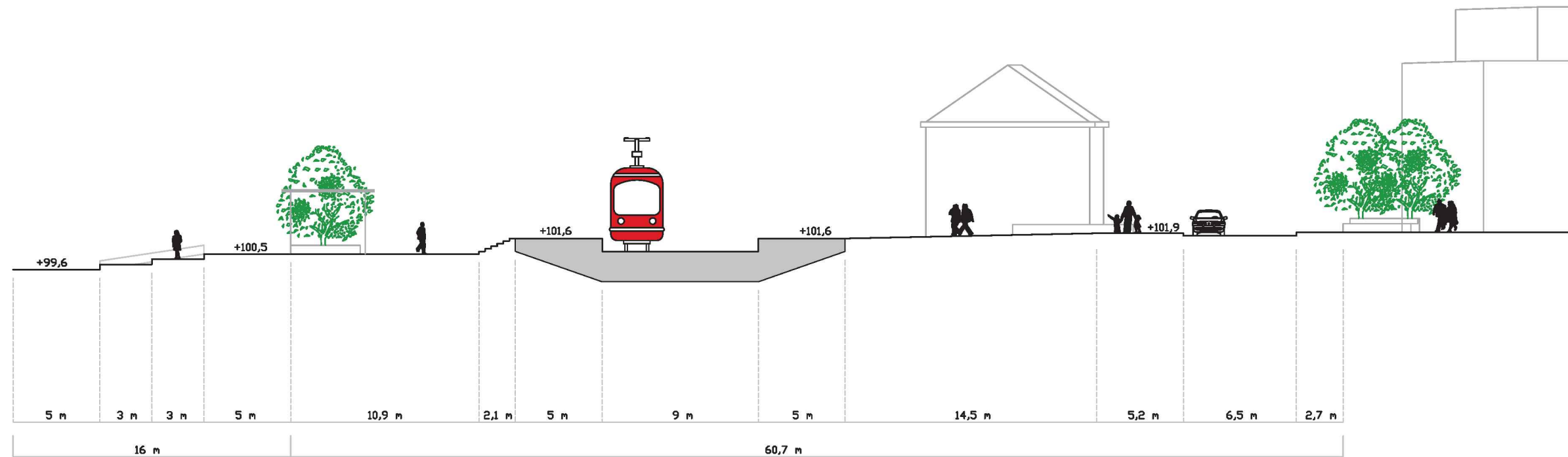


Østlige rampe er todelt. Rampen starter foran stasjonsbygningen, med en trappeadkomst i syd. Mellom rampens to deler opparbeides det et grønt beplantningsfelt.



Foran den østlige rampen etableres det et beplantnings- og møbleringsfelt. Her kan det plantes trær og blomstrende busker, og etableres sykkelparkering og benker. Kolbotnveien integreres i plassen ved at det opparbeides trapper og amfi mellom plassen og veien.

PLATTFORMENE

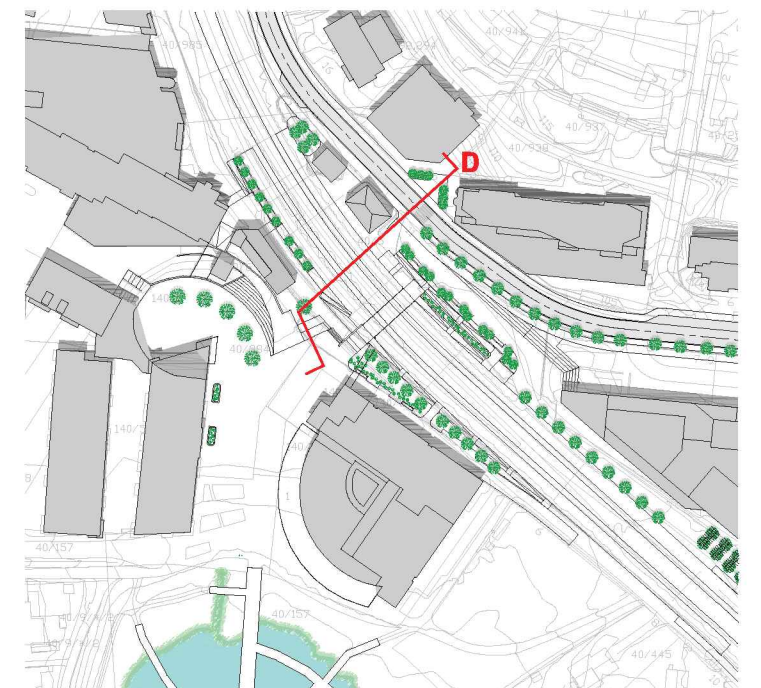


SNITT D - PLATTFORMENE 1:250

Snittet viser plattformene og ny plass mellom Øvre og Nedre torg. Ny plass opparbeides på kote +100,5. Fra Nedre torg til ny plass etableres det et amfi. Amfiet vil få gode solforhold og invitere til opphold. Langs amfiet går eksisterende rampe til Øvre torg. Rampen utvides slik at denne forbinder den nye plassen med Øvre- og Nedre torg.

På den nye plassen kan det etableres en kafé eller et venterom. Foran kafeen vil det være mulighet for uteservering mens reisende venter på toget. Den nye plassen forbindes til plattformen med trapper og ramper.

Fra Kolbotnveien tas nivåforskjellen opp på plassen foran Stasjonsbygningen. Plassen øst for Kolbotnveien oppgraderes med en mer ryddig innkjøring til parkeringshuset ved Elixia, og det etableres grøntarealer og benker for opphold.





Plassen foran ELIXIA gjøres mer grønn, og innkjøringen til parkeringshuset «strammes opp». En bred fotgjengerovergang leder gående over Kolbotnveien og inn til stasjonssområdet.



Eksisterende rampe på torget utvides og integreres i den nye plassen foran servicebygget. Solfylte amfier og trapper leder opp til plattformen.

Fra torget ses det nye sykkelhotellet nord for stasjonshuset.

VEGETASJONSVALG

I dag er stasjonsområdet dominert av asfalt og harde flater. En viktig målsetting er å utvikle et fremtidig stasjonsområde med et grønt preg og utstrakt bruk av trær og annen vegetasjon. Det er foreslått et foreløpig utvalg av planter, som kan suppleres i det videre arbeidet. Under følger en oversikt:

Spisslønn - *Acer platanoides* f.k. *Korsa* E

Spisslønn er et edelløvtré og det eneste viltvoksende lønnetreet i Norge. Det kjennetegnes av store blader med sterk gul, oransje eller rød høstfarge. Blomstringen foregår på bar kvist om våren. Spisslønn foreslås langs Kolbotnveien og ved torget i vest.

Søyleeik - *Quercus robur* - *Fastigata*

Søyleeik har en smal og kompakt form, som en slank søyleform av sommereik. Søyleeik kan bli 10-15 meter høyt. På grunn av den smale formen passer treet godt til å plantes langs infrastruktur anlegg som jernbane- og trikketraseer.

Rognasal - *Sorbus hybrida* f.k. *Nordfjord*

Et forholdsvis lite tre, som kan stammes opp til høystammede trær. Fruktsettingen er rikelig og årviss. Fruktene er runde og røde. På oversiden er bladene mørkegrønne og på undersiden er de gråfiltet. Kan plantes med bjørkebladspirea som undervegetasjon på østsiden av rampene.

Bjørkebladspirea - *Spirea betuifolia* "Tor" E

Bjørkebladspirea 'Tor' blir opp til 1 meter høy, med bred og kompakt vekst og svært god dekkevne. Den blomstrer meget rikt på forsommeren med hvite halvskjermer. Høstfargen går fra sterkt gult over i rustødt. Den har et frodig og friskt bladverk som kommer tidlig om våren.

Trollnyperose - *Rosa spinosissima* f.k. *Sauherad* E

Riktblomstrende busk med hvite velduftende enkle blomster. Hardfør og meget tett, rask etablering, burgunder-rød høstfarge. Busken får etter hvert en vid buskform. Tornene er fåtallige og relativt bløte. Nypene er mørk fiolette. Foreslås som undervegetasjon vest for plattformene.

Rådhusvillvin - *Parthenocissus tricuspidata*, alt. **Klatrevillvin** - *Parthenocissus quinquefolia*
Villvin er en klatrende plante. Bladene har en sterk, rød høstfarge. Villvin kan dekke murene langs- og mellom rampene i stasjonsanlegget. Rådhusvillvin vil dekke murene som et teppe med vakre tegninger. En alternativ klatreplante kan være klatrehortensia - *hydrangea petiolaris*.



Spisslønn - *Acer platanoides* korsa



Søyleeik - *Quercus robur* - *Fastigata*



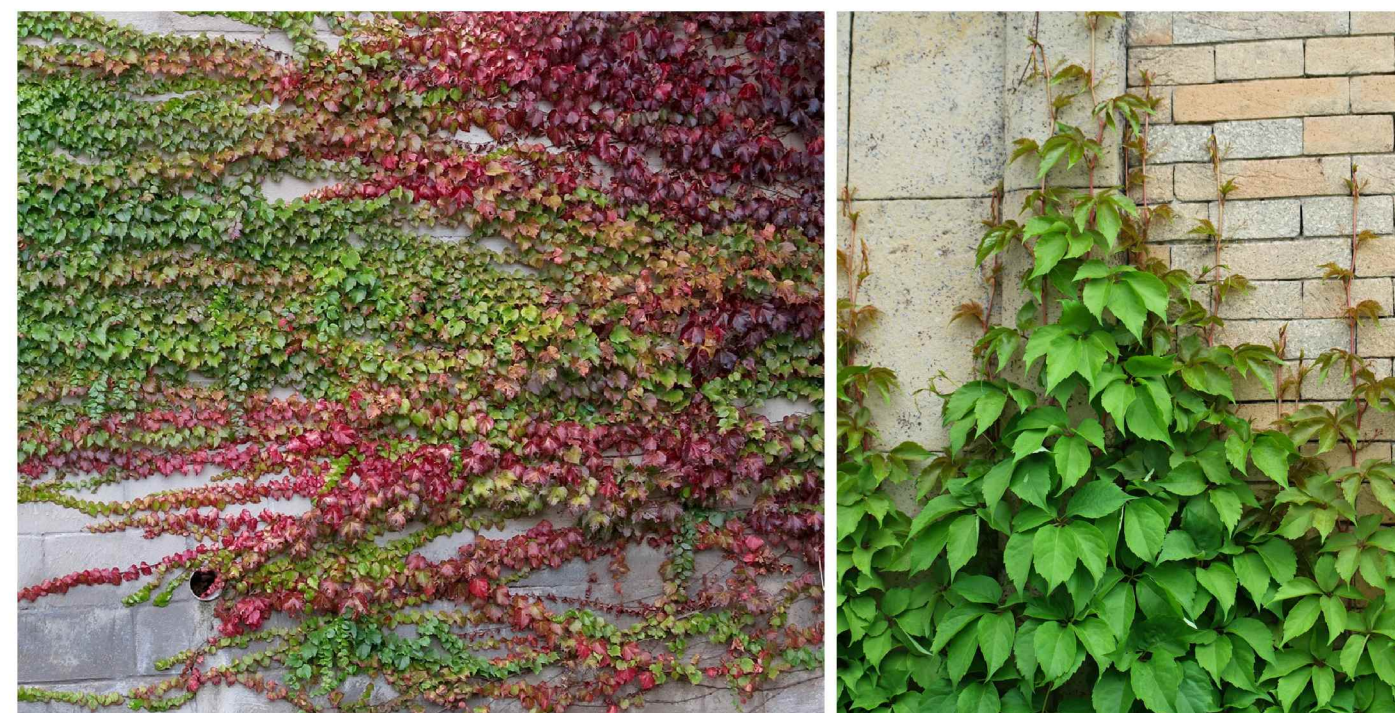
Rognasal - *Sorbus hybrida* fk. Nordfjord



Trollnyperose - *Rosa spinosissima* fk. Sauherad E



Bjørkebladspirea - *Spirea betufolia* "Tor" E



Rådhusvillvin - *Parthenocissus tricuspidata*

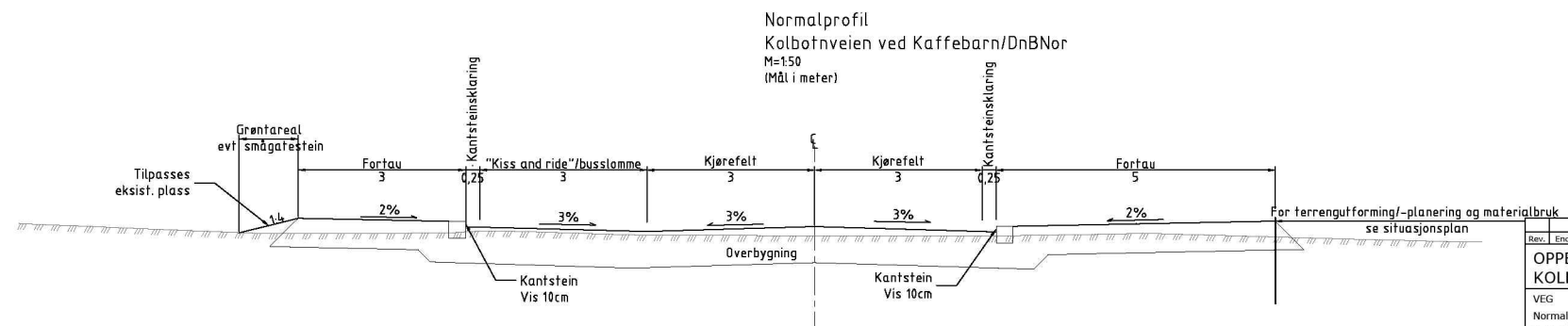
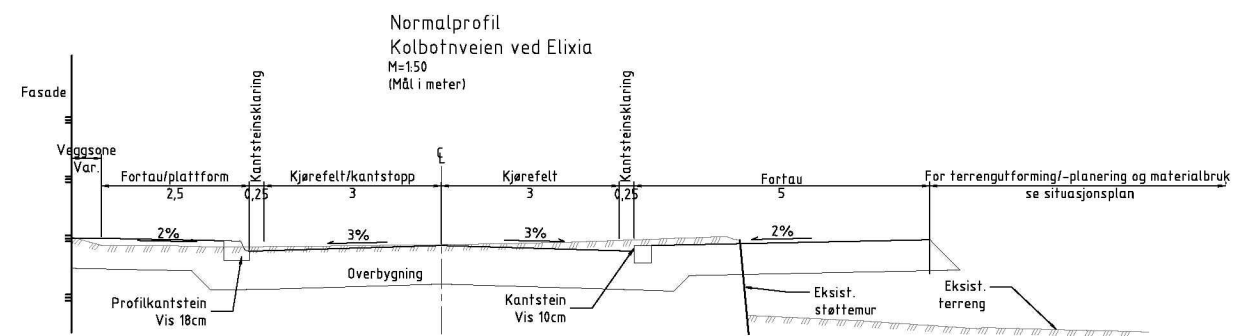
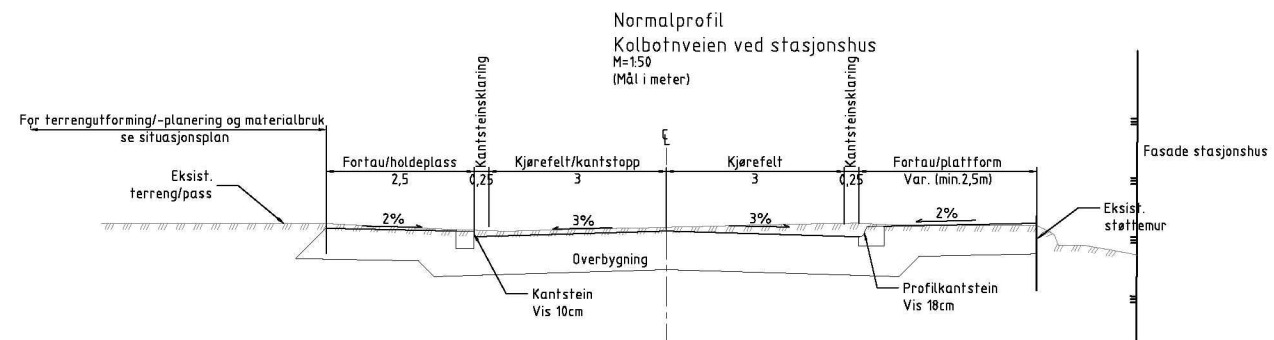
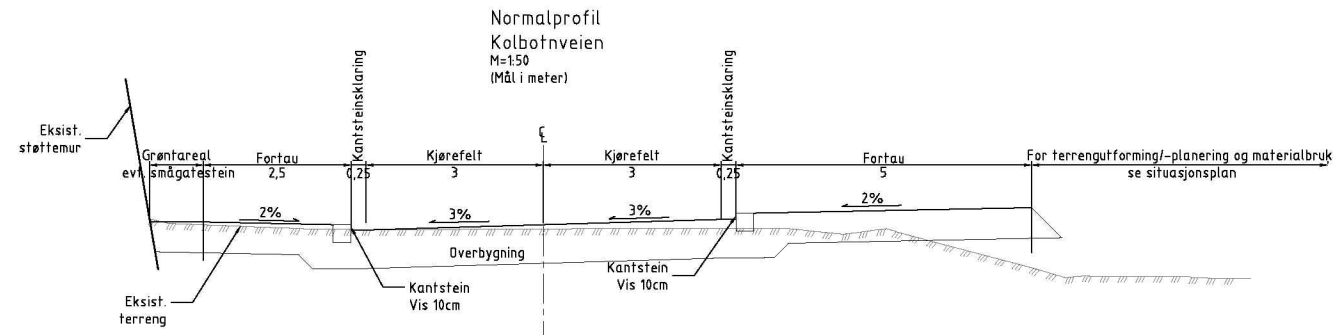
Klatrevillvin - *Parthenocissus quinquefolia*

KOLBOTNVEIEN - TEKNISKE TEGNINGER

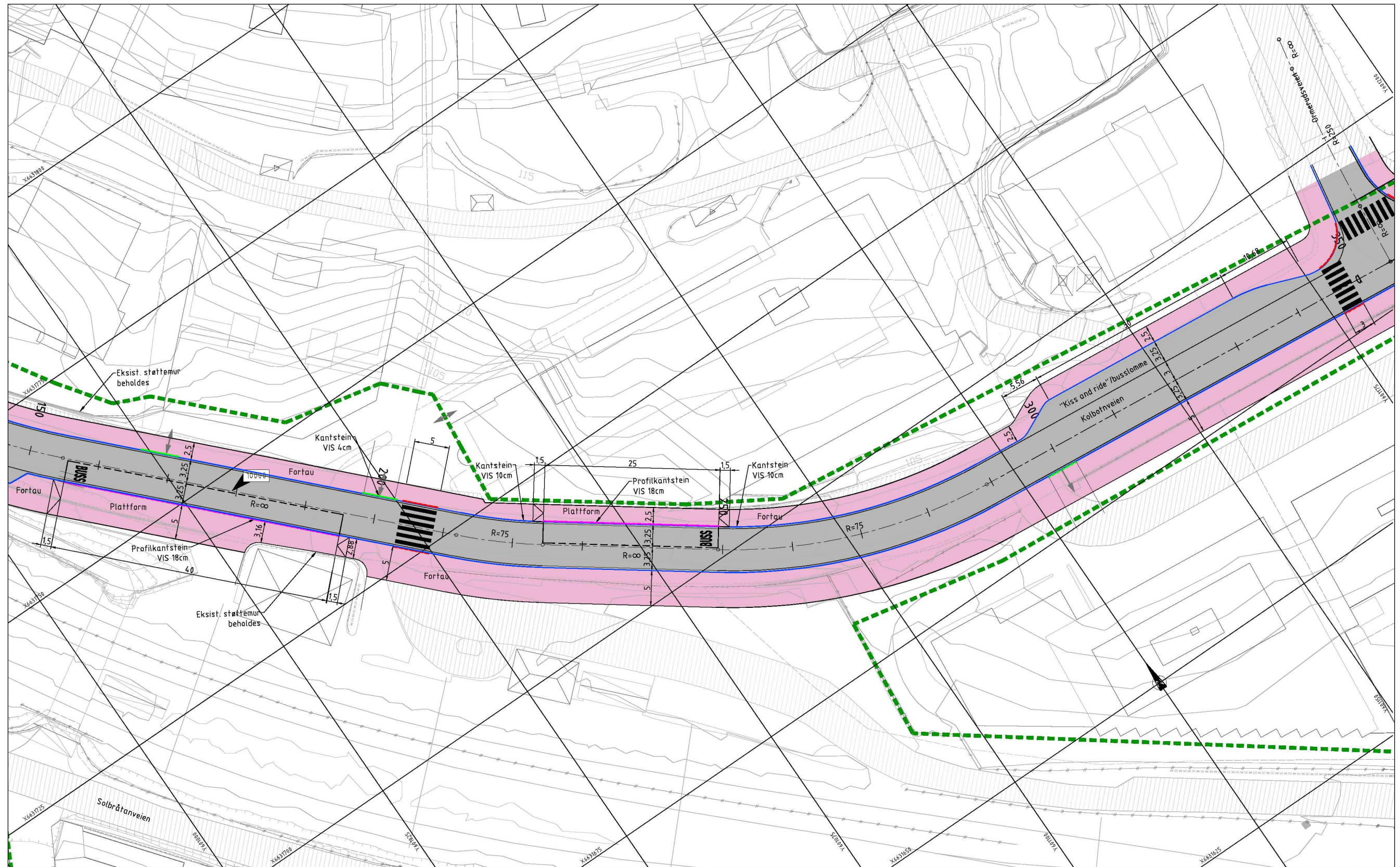
Det er som en del av skisseprosjektet utarbeidet tekniske tegninger for Kolbotnveien - herunder geometri-, plan- og profiltegninger, såkalte C-, D- og F-tegninger.

Utarbeidelse av tegningene er et krav i områderegulering-splanen på bakgrunn av innsigelsene som kom inn i forbindelse med behandlingen av planen. Tegningene er lagt til grunn for Kolbotnveien slik den er vist i situasjonsplanen og tegnet i 3d-modellen.

Kurvarturen for Kolbotnveien er justert noe for å få til de ønskete løsningene for bussholdeplasser samt opparbeidelse av fortau med fem meters bredde på vestsiden av veien.



Rev.	Endring/erstatning	Tegn.	Kontr.	Dato
OPPEGÅRD KOMMUNE KOLBOTN STASJON				
VEG	Normalprofil	Tegn.	Kontr.	Ansv.
	Kolbotnveien	HLE	BGP	BGP
	Alt-D	Date: 12.02.2018		
Oppdragsnr.: UTM32/NN2000				
Kart og høydereferanse: UTM32/NN2000				
Målestokk: 1:50 (A1)				
		Structor Oslo AS Hoffsvæien 23 0275 OSLO oslo@structor.no		Horisontal: Vertikal:



Tegnforklaring

Eksisterende

- Eiendomsgrense
- Mur
- Rekkverk
- Gjerd
- Eksist. veigate
- Eksist. fortau/gangvei

Prosjekterende

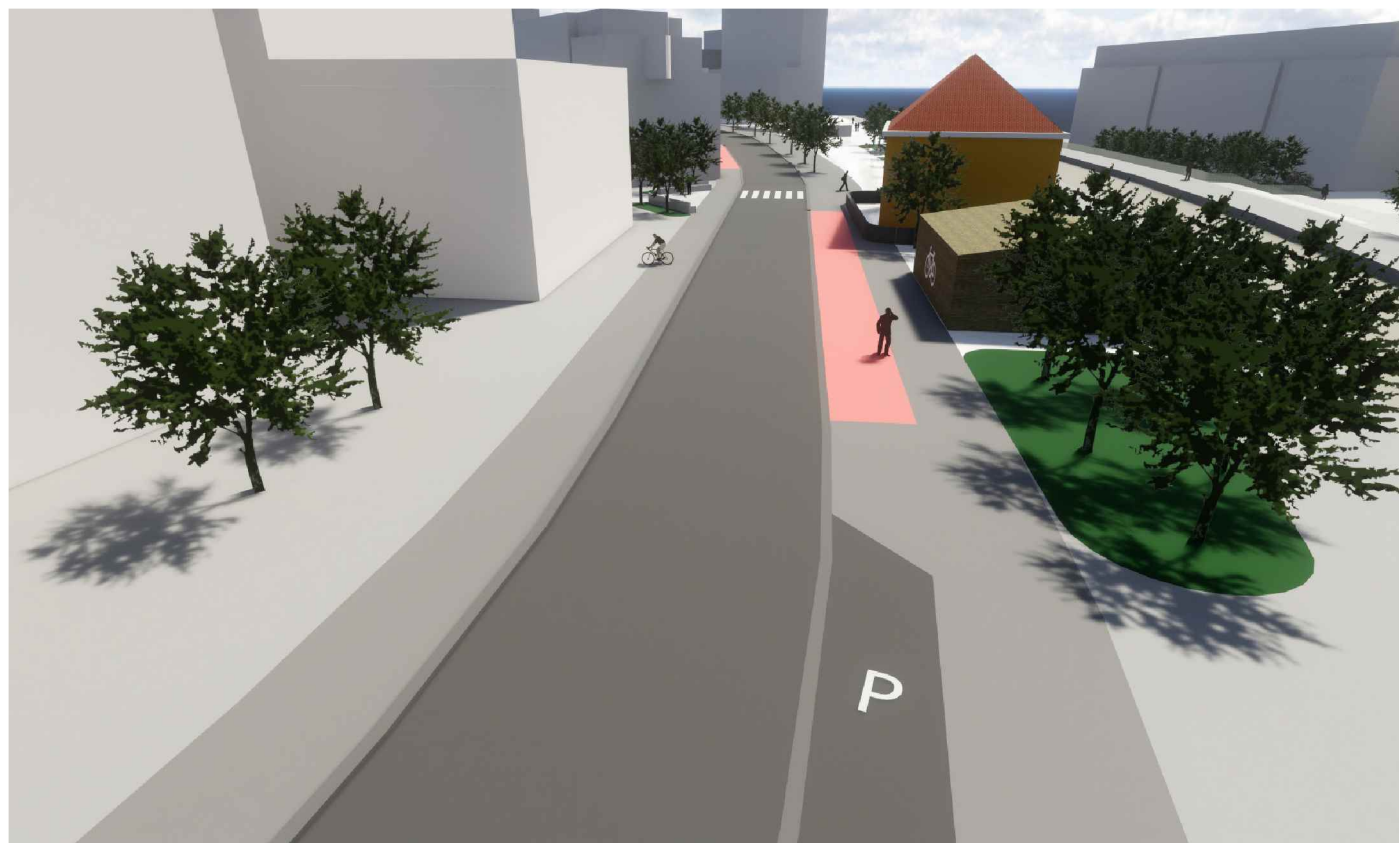
- Prosjektgrense
- Parsellgrense
- Kantstein, vis 2 cm
- Kantstein, vis 4 cm
- Kantstein, vis 10 cm
- Kantstein, vis 18 cm

- Inn-/utkjøring
- Henvisning til veimodell
- Gangfelt
- Overgangsrampekantstein Vis 10cm til 18cm

- Veigate
- Fortau/gangvei

Merknader

Rev. Endring/erstatning	Tegn.	Kontr.	Dato
OPPEGÅRD KOMMUNE KOLBOTN STASJON			
VEG	Tegn.	Kontr.	Ansv.
Geometri	HLE	BGP	BGP
Holdeplass	Dato: 12.02.2018		
Alt-ID	Oppdragsnr.:		
SKISSPROSJEKT	Kart og høydereferanse: UTM32/NN2000		
Målestokk:		Horisontal: 1:250 (A1)	
Structor		Vertikal:	
Structor Oslo AS Hoffveien 23 0275 OSLO oslo@structor.no			



Det etableres to parkeringsplasser før bussholdeplassen for busser i sydlig retning. Overgangen for gående etableres mellom de to bussholdeplassene.



Det etableres en ekstra busslomme på veiens østlige side. Vestlig side får et bredt fortau med beplantnings langs veien.



Kolbotnveien stiger fra stasjonsbygningen opp til Sentrumsgården.



Bussholdeplassene forskyves og legges på rette strekninger langs veien.