

Rapport

2025

# Gatebruksplan for Kolbotn sentrum



Skrevet av Bokemo, Stener Sørensen m.fl.

Høringsutkast

05.02.2025



---

Prosjekt	<b>Gatebruksplan for Kolbotn sentrum</b>	Dato 05.02.2025
Oppdragsgiver	<b>Nordre Follo kommune</b>	
Skrevet av	<b>Bokemo, Stener Sørensen m.fl.</b>	

## Innhold

1.	Innledning .....	3
1.1	Sammendrag.....	3
1.2	Formål med gatebruksplanen .....	3
1.3	Tidsplan.....	5
1.4	Metodikk og prosess.....	5
2.	Visjon og målsettinger .....	6
2.1	Visjon for Kolbotn sentrum .....	6
2.2	Mål for gatebruksplanen .....	6
3.	Bakgrunn og forankring .....	7
3.1	Historisk utvikling .....	7
3.2	Sammenheng med andre planer og strategier .....	8
3.3	Medvirkningsprosess .....	11
3.4	Reisemiddelfordeling.....	11
4.	Geografisk avgrensning av planområdet.....	13
4.1	Beskrivelse av planområdet .....	13
4.2	Kart over området .....	13
5.	Overordnede prinsipper for gatebruk .....	14
5.1	Hovedprinsipper for gatebruk .....	14
5.2	Prioritering av trafikantgrupper .....	15
6.	Analyse og vurdering av eksisterende situasjon .....	16
6.1	Fotgjengere og byliv .....	16
6.2	Syklister.....	18
6.3	Kollektivtrafikk (buss og tog) .....	19
6.4	Varelevering og renovasjon .....	20
6.5	Drosjer .....	21
6.6	Skole- og barnehagetrafikk.....	22



6.7 Personbiltrafikk og parkering .....	23
6.8 Gatevarme .....	23
6.9 Universell utforming .....	23
6.10 Park og grønnstruktur.....	24
7. Forslag til tiltak / anbefalinger.....	26
7.1 Fotgjengere og byliv .....	26
7.2 Syklister.....	27
7.3 Kollektivtrafikk (buss og tog) .....	28
7.4 Varelevering og renovasjon.....	29
7.5 Drosjer .....	29
7.6 Skole og barnehage trafikk .....	30
7.7 Personbiltrafikk og parkering .....	31
7.8 Gatevarme .....	32
7.9 Universell utforming.....	34
7.10 Park og grønnstruktur.....	35
8. Alternativstudier.....	37
8.1 Tre ulike trafikkløsninger for Kolbotnveien øst.....	37
8.2 Toveiskjøring for buss med 6,5 m kjørebane (alt. 1) .....	40
8.3 Enveiskjøring for buss med 5 m kjørebane (alt. 2) .....	41
8.4 Sykkelgate med 5 m sykkel-/kjørebane (alt. 3) .....	42
8.5 Fordeler og ulemper ved alternativene.....	43
9. Gjennomføring og oppfølging .....	44
9.1 Handlingsplan og finansiering .....	44
10. Vedlegg .....	45
Referanser .....	46

## 1. INNLEDNING

### 1.1 Sammendrag

**Gatebruksplan for Kolbotn sentrum** er utarbeidet for å styrke Kolbotn som en levende og tilgjengelig småby, med et attraktivt og funksjonelt sentrum. Planen legger til rette for bærekraftig mobilitet, trygg ferdsel og økt byliv. Hovedmålene inkluderer å redusere biltrafikk, prioritere gående, syklist og kollektivtransport, samt skape universelt utformede byrom.

Gatebruksplanen består av kapitler som omhandler målsettinger, analyser av dagens situasjon og konkrete tiltak. Kapittel 7 presenterer anbefalinger til tiltak som skal sikre en god utvikling av sentrum. Blant de viktigste anbefalingene er:

- **Fotgjengere og byliv:** Østre del av Kolbotnveien foreslås som en miljøgate med prioritet for gående og syklende. Brede fortau, grønne lunger og offentlige møteplasser skal skape et trivelig og trygt bymiljø.
- **Syklister:** Sykkeltrafikk gis høy prioritet gjennom etablering av en sammenhengende gå- og sykkelgate i Kolbotnveien øst.
- **Kollektivtrafikk:** Forslagene inkluderer justering av bussrutene, med fokus på god tilknytning til den nye togstasjonen og universelt utformede forbindelser. Bussholdeplassen ved Kolbotn Torg foreslås som hovedstopp i sentrum.
- **Varelevering og renovasjon:** Arealer for disse funksjonene skal i størst mulig grad avgrenses til private områder for å frigjøre offentlige rom til byliv.
- **Grønnstruktur:** Kolbotnveien skal bli en grønn "ringgate" som binder sammen byens parker og rekreasjonsområder. Eksisterende trær bevares og suppleres, og overvann håndteres gjennom grønne løsninger.
- **Personbiltrafikk og parkering:** Gjennomkjøring av privatbiler i Kolbotn sentrum begrenses til «nødvendig» kjøring. Antall parkeringsplasser reduseres noe, for å frigjøre arealer til gående og syklende.

Gatebruksplanen er forankret i nullvekstmålet for personbiltrafikk og nasjonale klimamålsettinger, og danner grunnlag for detaljregulering og finansiering gjennom «Byveksttalen for Oslo-området».

### 1.2 Formål med gatebruksplanen

*Målet med gatebruksplanen er å finne gode løsninger for temaer som: kollektivtransport, syklende, gående, taxi, varetransport, renovasjon, trafikk og universell utforming.*

Områderegulering for Kolbotn sentrum ble vedtatt i 2017. I etterkant av vedtaket har det vært stor byggeaktivitet i sentrum. Mange av utbyggingsområdene er realisert, og det tegner seg nå et tydeligere bilde av hvilke utfordringer økt trafikk og endrede ferdselslinjer gir. Gjenstående utbyggingsfelt har tiltak i Kolbotnveien som rekkefølgekrav i områdereguleringen og det er derfor nødvendig for kommunen å få sikret

gjennomføring av disse gjennom en detaljreguleringsplan. Gatebruksplanen vil svare på denne nye situasjonen.

Ny Kolbotn togstasjon er under arbeid nå og skal stå ferdig i 2026/27. Den vil henvende seg til omgivelsene på en helt annen måte enn dagens stasjon. Målpunktene vil endres med den nye stasjonen, og gatebruksplanen skal sikre prinsippene for at de nye ferdselslinjene skal fungere best mulig. Perrongene skal forlenges, og passasjen under sporene flyttes. I gatebruksplanen har vi sett nærmere på endringer i alt fra fotgjengerfelt til plassering av bussholdeplasser og utforming av gatene. Kolbotn sentrum er trangt, og nå snart ferdig utbygget. Med ny stasjon er nesten alle de store fysiske tiltakene i områdereguleringen for Kolbotn sentrum bygget eller under detaljregulering.

De siste brikkene på østsiden av jernbanen legges nå: Sentrumsbygget (nå Perronggården) og Kolbotnveien 16. På vestsiden er Ingierveien 2-6 i gang med detaljregulering, og det utarbeides et planinitiativ for utbygging av de ubebygde arealene rundt Oppegård gamle rådhus.

I 2018 utarbeidet kommunen i samarbeid med Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen, Bane NOR og Ruter prosjektet «Store tanker på liten plass». Prinsippene fra dette prosjektet skal ligge til grunn for videre utvikling av Kolbotn stasjon. Etter at dette prosjektet ble utarbeidet, har Ruter utvidet rutetilbudet sitt. Flere busser er planlagt å gå gjennom sentrum. Ny Kolbotn skole med flerbrukshall er tatt i bruk. Skolen er bygget med 5 parkeringsplasser og av- og påsetting i Kolbotnveien. Det er etablert en større dagligvarebutikk i Skolebakken med behov for varelevering. Det er også ferdigstilt ca. 400 nye leiligheter siden områdereguleringen ble vedtatt i 2017. Før vi transformerer de siste utbyggingsfeltene i sentrum, ønsker vi å sikre at vi får et sentrum som oppleves trygt, er funksjonelt og logisk for alle som ferdes der.

Gatebruksplanen er en prinsipplan som synliggjør hvilken rolle de ulike gatene i Kolbotn sentrum skal spille for byliv og trafikk. Planen viser blant annet hvilke trafikantgrupper som prioriteres i ulike gater, hvilke kjøremønstre som anbefales, og planen skal være grunnlag for reguleringsplan.

I gjeldende Nasjonal transportplan (NTP 2025-2036) er nullvekstmålet et viktig punkt i forhold til planlegging og utvikling i fremtiden. Nullvekstmålet skal legges til grunn i arbeid med byvekstavtaler, som innebærer at all vekst i persontransport i byområder skal tas med sykkel, gange eller kollektivt. Dette gjøres for å redusere personbiltrafikk, og samtidig arbeide for å nå målet med å redusere klimagassutslippene kraftig. I kommuneplanen for Nordre Follo slås det fast at man skal redusere det direkte klimagassutslippet med 55 % innen 2030 (referanseåret er 1990), samt at Nordre Follo skal være klimanøytralt.

Ett tiltak for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk er å tilrettelegge for bedre løsninger for fremkommeligheten for gående, syklende, kollektivreisende og vare- og servicetransport i Kolbotn sentrum. Det er viktig å legge frem attraktive alternativer til personbiltrafikk.

Gatebruksplanen skal bidra til:

- Prioritere ulike trafikantgrupper i gatenettet
- Kartlegge behov for tiltak i gatenettet

- Foreslå tiltak og utforming av disse
- Være grunnlag for reguleringsplan

### 1.3 Tidsplan

Tidsplanen for arbeidet med gatebruksplanen er presentert i tabellen nedenfor.

Aktivitet	Q2 2024	Q3 2024	Q4 2024	Q1 2025	Q2 2025
Oppstart gatebruksplan					
Intern høring av gatebruksplan					
Mål om offentlig høring					
Mål om at gatebruksplan vedtas					

### 1.4 Metodikk og prosess

Gatebruksplanen er utviklet basert på tidligere utredninger og relevante planer. Som grunnlag for gatebruksplanen er det gjennomført analyser, tellinger/registreringer og utredninger av relevante tema. Vi har kartlagt dagens situasjon, behov og utfordringer for alle trafikantergruppene. Det er gjennomført en prosess med involvering av aktuelle ressurser internt i kommunen og med øvrige aktører i Kolbotn sentrum, blant annet Ruter, Bane NOR og Follo Ren. Det har også vært arrangert et åpent møte i starten av september 2024.

Det er utført trafikktegninger i Kolbotnveien, med registrering av både kjøretøy, gående og syklende på/ved veien. Trafikktegningene har vært nødvendige for å få et klart bilde av trafikksituasjonen i dag og for å kunne prioritere de viktigste trafikantergruppene. Denne registreringen vil være en del av grunnlaget for utformingen av Kolbotnveien.

## 2. VISJON OG MÅLSETTINGER

### 2.1 Visjon for Kolbotn sentrum

Visjonen for Nordre Follo kommune er «**Nær og nyskapende**». Kommunen har som mål å utvikle trygge og grønne nærmiljøer med gode kommunale tjenester som skal oppleves som lett tilgjengelige. Det legges vekt på at innbyggere i alle aldrer skal kunne delta i og føle tilhørighet til kommunen. Prinsippene fra prosjektet «Store tanker på liten plass» skal ligge til grunn for videre utvikling av Kolbotn stasjon.

#### **Trafikksikkerhet, nullvisjon og nullvekst**

Ifølge nullvekstmålet skal trafikkveksten i byer og tettsteder skje gjennom at flere sykler, går eller velger kollektivtransport. Nullvekstmålet har vært et av hovedmålene i norsk transportpolitikk i mange år, og er også videreført i sist vedtatte Nasjonal transportplan 2025–2036. Samtidig legges det opp til en nullvisjon for antall drepte og hardt skadde i trafikken. Gatebruksplanen skal bidra til at flere hverdagsreiser kan tas med gåing, sykling og kollektivtransport. Kolbotn sentrum skal oppleves attraktiv, levende og tilgjengelig for alle trafikantgrupper.

#### **«Fra tettsted til stasjonsby»**

Alle tiltak skal være med å forsterke Kolbotn som stasjonsby gjennom et sett med tiltak, som sammen med den nye stasjonen og generell fortetting, gjør at tettstedet vokser én størrelse til en liten småby langs Østfoldbanen.

#### **«Storgata på Kolbotn»**

Nye Kolbotnveien skal utformes som en moderne miljøgate, basert på stedets karakter og tilpasset fotgjengere, syklister og kollektivreisende.

### 2.2 Mål for gatebruksplanen

- Å prioritere ulike trafikantgrupper i gatenettet.
- Å kartlegge behov for tiltak i gatenettet.
- Å danne grunnlag for tiltak og anbefalinger for hvilken rekkefølge tiltak kan gjennomføres i.

Gater og byer utformet for de gående er en del av demokratiseringen av det offentlige byrommet. En levende fortauskultur er viktig for bykultur og handel/næring, og gir både økt trygghetsfølelse og økonomisk vekst. Åpne fasader ut mot gater og plasser skaper opplevelsesrikdom og byliv.

#### **Stasjonen som origo**

Stasjonen er origo i stasjonsbyen Kolbotn. Når nye plattformer bygges, vil dette få konsekvenser for ganglinjer og plassering og oppstilling av bussene. Suksessfaktoren er at ganglinjene mellom målpunktene er så hensiktsmessige og rasjonelle som mulig for å skape sømløse overganger. Gatebruksplanen er optimalisert for den nye stasjonen. Planen skal treffe godt på nye plattformer og den nye undergangen med trapper og ramper. Prosjektet skal bidra til sikker ferdsel og god orientering.

### 3. BAKGRUNN OG FORANKRING

#### 3.1 Historisk utvikling

Kolbotn er et tettsted i Nordre Follo kommune i Akershus fylke, omtrent trettien kilometer sør for Oslo sentrum. Kolbotns særpreg er knyttet til beliggenheten ved nordenden av Kolbotntjernet, omgitt av tydelige grønne koller og åsrygger. Utviklingen på Kolbotn er tett koblet til jernbanen både historisk og i dag. Kolbotn stasjon på Østfoldbanen ble åpnet i 1895. Det er i dag 16 minutter med lokaltog fra Oslo S til Kolbotn stasjon, og det er også bussforbindelse til Oslo sentrum (via Mosseveien).

Kolbotn har sitt navn fra Kullebund gård, som er en av de 17 middelaldergårdene i tidligere Oppegård kommune. Sentrumsbebyggelsen på Kolbotn oppsto rundt stasjonen. Det første forretningsbygget var det tidstypiske Sentrumsbygget fra 1968 (arkitekt Ole Mohagen). En av de mest markante bygningene er Gamle Oppegård rådhus fra 1979 (arkitekt Bjart Faye Mohr). I sentrum av Kolbotn ligger også Kolben kulturhus, samt Kolbotn torg, som er en del av nye Kolbotn sentrum på vestsiden av jernbanesporene. Dessuten finnes flere forretningsbygg, bensinstasjon, skoler og mye boligbebyggelse. Kolbotn kirke litt utenfor sentrum er fra 1932.



*Kolbotnveien og Kolbotn stasjon i 1925*



*Sentrumsbygget fra 1968*

I 2020 ble Oppegård og Ski kommuner slått sammen til Nordre Follo kommune, som en del av kommunereformen i Norge. Kolbotn har rundt 6000 innbyggere, mens den 200 km<sup>2</sup> store kommunen Nordre Follo har 58.000 innbyggere.

Områderegulering for Kolbotn sentrum ble vedtatt i 2017, og det har vært stor byggeaktivitet i sentrum etter dette. Som følge av denne utbyggingen har det blitt klarere hvilke utfordringer økt trafikk og endrede ferdselslinjer gir i sentrumsområdet. Gjenstående utbyggingsfelt har tiltak i Kolbotnveien som rekkefølgegrav i områdereguleringen. Ny Kolbotn stasjon skal stå ferdig i 2026/27, og vil henvende seg til sentrum på en annen måte enn dagens situasjon. Blant annet vil målpunktene endres, perrongene skal forlenges og passasjen under sporene flyttes.

Det skal brukes store ressurser på ny stasjon, infrastruktur og bygningsprosjekter i Kolbotn sentrum, noe som vil endre Kolbotn fra en stille stasjonsby til en mer levende, utadvendt småby med flere servicepunkter. Den nye stasjonen vil gjøre det mer attraktivt å ta toget. Dagens kjøpesenter er innadvendt, men mange innbyggere ønsker at det etableres servicetilbud og aktiviteter i sentrumskjernen.



Modellbilde over Nye Kolbotn stasjon med bedre tilknytning til sentrum på begge sider av sporet (Bane NOR)

### 3.2 Sammenheng med andre planer og strategier

#### Kommuneplanens samfunnsdel 2019-2030

Målsettinger som er aktuelle for Kolbotn sentrum er blant annet:

- Bysentrum i Nordre Follo skal ha urbane kvaliteter, grønne lunger og god balanse og samspill mellom ulike funksjoner og tilbud til ulike aldersgrupper.
- Virksomheter med mange arbeidsplasser, detaljhandel og publikumsvirksomheter lokaliseres i sentrum eller så nært at det er naturlig å bevege seg til fots mellom funksjonene og sentrum.
- Fortettingsprosjekter skal ha høy kvalitet på arkitektur, møteplasser og uterom og vektlegge universell utforming.

#### Kommuneplan for Nordre Follo kommune 2023-2034

For å nå målet om å redusere klimagassutslippene, skal forventet vekst i persontransport tas med kollektiv, gange og sykkel. Dette forutsetter at det er enkelt å velge miljøvennlige reisemåter til daglige gjøremål. Kommunen har som mål:

- Å øke andelen kollektivreiser. En forholdsvis høy andel av innbyggerne bor i områder med god kollektivdekning.
- Å utvikle gode gangsystemer og sykkelveinett. Alle ønsker ikke, eller har ikke anledning til, å eie egen bil. Flere blir avhengig av gode, trygge og universelt utformede gangforbindelser. Sykkel og gange er ikke bare bra for miljøet, men bidrar også til økt fysisk aktivitet og bedre folkehelse.
- Å begrense areal til parkering. Dette vil gi mer areal til by- og tettstedsliv. Det vil igjen bidra til å vitalisere offentlige rom, begrense bilbruken, og skape trygge omgivelser for alle.
- Å tilrettelegge for teknologisk utvikling av transportområdet. Elektrifisering, digitalisering, smarte transportsystemer og deleøkonomi gir muligheter for mer bærekraftig mobilitet.
- Å utvikle Kolbotn som et grønt kommunedelsenter. Det må legges vekt på grønne kvaliteter ved utforming av torg og møteplasser. Tilbud rettet mot barn og unge er viktig for å trekke barnefamilier til sentrum både som beboere og brukere av sentrumstilbudene.

#### Områderegulering for Kolbotn sentrum (Sentrumsplanen) 2017

Målet for områdeplanene er å utvikle Kolbotn som et kompakt sentrum og tilrettelegge for god tilgjengelighet for gange og sykkel. Kolbotn skal bli til et bymessig sentrum med gode bomiljøer, handel, service og en tilgjengelig stasjon.

### **Ny Kolbotn stasjon – detaljreguleringsplan 2020**

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

- Ombygging fra tre til to spor
- Plattformene trekkes noe mot sør
- Stasjonen skal ha tilstrekkelig plattformlengde for doble «Flirttog» eller tilsvarende
- Generell opprusting til universell utforming
- Tydelig forbindelse mellom øst- og vestsiden av Kolbotn

### **Temaplan trafiksikkerhet 2025-2028**

Temaplanen legges til grunn for kommunens trafiksikkerhetsarbeid og prioritering av tiltak. Hovedmålene i planen er:

- 0 drepte og hardt skadde i trafikken (Nullvisjonen)
- Å arbeide for færrest mulig lettere skadet i trafikken
- Myke trafikanter skal oppleve det som trygt å ferdes i trafikken, uavhengig av funksjonsnivå
- Trafiksikkerhetsarbeidet skal bygge opp under strategien om å legge til rette for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange

Hovedmålene med planen er ingen drepte eller alvorlig skadde på det kommunale veinettet i kommunen, samt å redusere antall ulykker i kommunen. Et viktig delmål er å få flere til å gå eller sykle framfor å bruke privatbil. I tillegg skal kommunen arbeide med å gjennomføre sikringstiltak, særlig i boligområder og langs definerte skoleveier

### **Tiltaksplan trafiksikkerhet 2025-2028**

Tiltak ved skoler og langs skoleveier er gitt høyeste prioritet i denne tiltaksplanen, med særlig vekt på å beskytte de mest sårbare trafikantene, som barn. Prioriteringen gjenspeiler både nasjonale og internasjonale mål for trafiksikkerhet, og er i tråd med FNs bærekraftsmål om trygge og bærekraftige transportsystemer for alle.

Fysiske tiltak rettet mot veisystemet innebærer ulike forbedringer av dagens situasjon, ofte basert på innspill fra lokalsamfunnet. Slike tiltak kan inkludere:

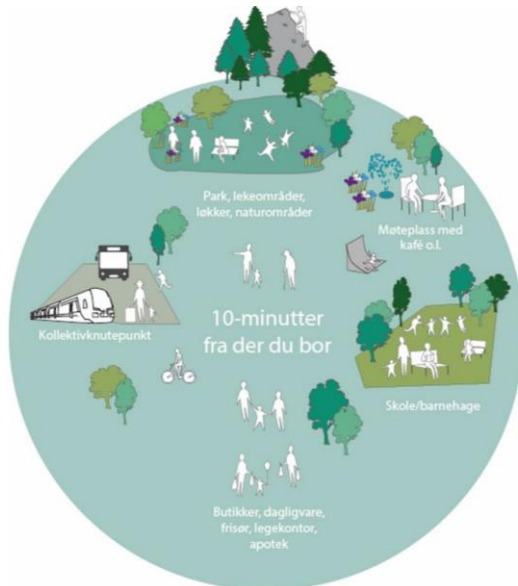
- Veiutbedring
- Etablering av anlegg for gående og syklende
- Endring av kjøremønster

### **Temaplan for mobilitet 2023 –2034**

Temaplan for mobilitet har fokus på hvordan man kan sikre trygg, effektiv og klimavennlig transport. Planen følger de overordnede føringene om en klimavennlig transportutvikling hvor veksten i persontransporten skal tas gjennom økt sykkel, gange og kollektivtrafikk. Forutsetningen for å kunne oppnå de overordnede målene er gode i kommunen, da mange av lokalsentrene er kompakte med korte avstander, samt et godt utarbeidet kollektivtilbud med hele 11 jernbanestasjoner og høyfrekvente busslinjer.

De overordnede målene for temaplanen for mobilitet er at innbyggerne i skal oppleve:

- Å ha god mobilitet i sine daglige gjøremål gjennom et godt, trafiksikkert og effektivt transportsystem
- Å ha god mobilitet, uavhengig av alder, kjønn, økonomi eller funksjonsnedsettelse
- At det er enkelt og naturlig å velge miljøvennlige reisemåter, som bidrar til å nå kommunens og Norges klimamål og som har god effekt på folkehelsen



*Viktige elementer i 10-minutters byen (Illustrasjon: Annette Mohr / Nordre Follo kommune)*

Mobilitetsplanen peker på «10-minuttersbyen» og utbygging i prioriterte utbyggingsområder som tiltak for å redusere transportbehovet. I de prioriterte utbyggingsområdene og lokalsentrene skal det være enkelt og trygt å nå de fleste daglige funksjoner med sykkel og gange. 10-minuttersbyen markerer et skifte innen byutvikling. Tanken er å kunne ta seg til dit du skal i hverdagen på 10 minutter; til fots, på sykkel, ved hjelp av kollektivtrafikk eller ved bruk av en delt mikromobilitetstjeneste. Ved å gjøre byenes innbyggere mindre avhengige av bilen, kan områder omfordes og heller brukes til sosiale møteplasser, urbane grøntområder, lokale bedrifter og andre tilbud som skaper mer liv i byen. Alle nye tiltak skal forsterke bykulturen.

### **Temaplan for klima og energi 2021-2030**

Klimaplanen beskriver dagens klimagassutslipp og setter mål for klima, både for direkte utslipp (innenfor kommunen) og for indirekte utslipp. Målet er å redusere 55 % av de direkte klimagassutslippene innen 2030, sammenlignet med 2009. Indirekte utslipp skal ned med 20%.

Temaplanen beskriver status, tiltak og oppdrag innenfor følgende innsatsområder:

- mobilitet og arealbruk
- bygg, anlegg og energi
- forbruk, gjenbruk og gjenvinning
- landbruk
- klimakommunikasjon og samskaping

### 3.3 Medvirkningsprosess

Flere interessentgrupper/aktører kan bli påvirket av gatebruksplanen. Disse gruppene skal ivaretas i medvirkningsprosessen. Gatebruksplanen skal ta imot innspill og ideer.

Det har vært gjennomført møter med Ruter, Bane NOR, Kolbotn skole og Follo Ren. Det vil holdes ytterligere dialog med Ruter og Bane NOR i videre prosess. Det har også blitt avholdt møter med Lie Øyen arkitekter (Kolbotnveien 16) og Vignæs Kosberg Arkitekter (Perronggården).

Det ble varslet oppstart av reguleringsplan for Sentrumsbygget/Perronggården og Kolbotnveien sommeren 2024. Merknadsfrist var 20. august. Det kom inn totalt 43 innspill. Innspillene som gjelder Kolbotnveien skal oppsummeres og kommenteres i reguleringsplanarbeidet.

Nordre Follo har en digital kartløsning for å motta innspill. Medio september hadde det kommet inn ca. 30 innspill til kartløsningen.

Den 3. september 2024 hadde vi et åpent møte med presentasjon av prosessen og prosjektet i Kolben kulturhus. Det var i rundt 55 personer til stede. Tematiske spørsmål ble stilt og diskutert i mindre grupper. Innspillene ble deretter samlet inn, og møtet ble avsluttet med diskusjon i plenum.

I etterkant av det åpne møtet har innspillene blitt oppsummert. Litt forenklet kan man si at mange mener at det er en uoversiktlig trafikksituasjon i sentrum og for smale fortau. Det oppleves også utrygt for syklistene. Vinterstid er det ofte dårlig fremkommelighet, og det er ønske om varmekabler i gatene. Det er viktig med et grønt sentrum med vegetasjon og trær. Det er også ønske om benker, lekeplasser og gjerne en kaffebar. Under broen ved Kapellveien kan det gjerne etableres et aktivitetsområde eller en plass til fleksibel bruk. Noen ønsker også at dagens bruk til parkering opprettholdes.



*Folkemøte i Kolben den 3. september 2024*

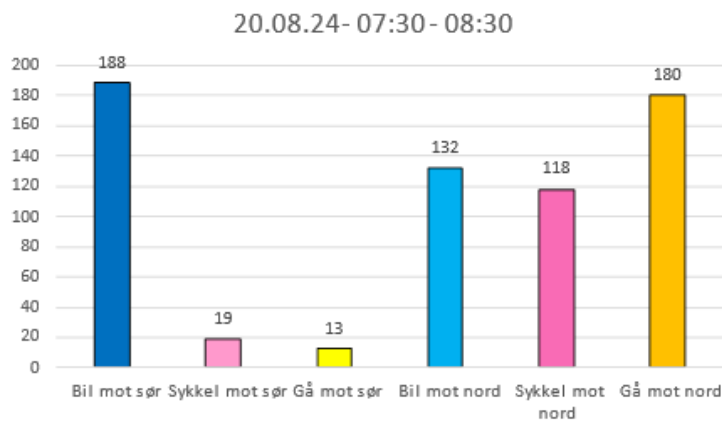
### 3.4 Reisemiddelfordeling

Reisevaneundersøkelser (RVU) viser at bilen er det dominerende transportmiddelet i Follo. Ifølge reisevaneundersøkelsen fra 2018/2019 blir omtrent 60 % av de daglige reisene gjort med bil, enten som bilfører eller

som passasjer, tall hentet fra Prosam rapport 242 for Follo. Det har blitt gjennomført et tilleggsutvalg for Nordre Follo kommune i 2024. Når den er klar, vil man få statistisk signifikante tall for Nordre Follo. Tallene blir klare i mars 2025.

RVU 2018/2019	Follo
Til fots	19 %
Sykkel	3 %
Kollektiv	17 %
Bilfører	49 %
Bilpassasjer	10 %
Annet	2 %

Fordelingen mellom transportmidlene er annerledes i Kolbotn sentrum enn i Follo som helhet. I august 2024 ble det gjort trafikkteLLinger i sentrum. Et eksempel fra trafikkteLLingen ved krysset ved Ormerudveien viser f.eks. en større fotgjengerandel (ca. 30 %) og en sykkelandel på ca. 21 %. Bilandelen ligger i underkant av 50 %. Antall togreiser er av praktiske årsaker ikke inkludert i denne teLLingen.



*Eksempel fra trafikkteLLingen tatt i rushtiden på morgenen den 20. august.*

## 4. GEOGRAFISK AVGRENSNING AV PLANOMRÅDET

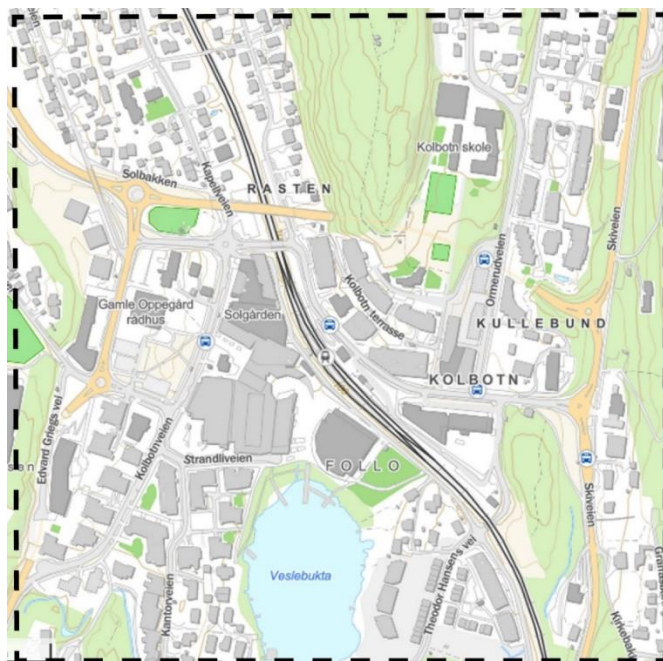
### 4.1 Beskrivelse av planområdet

Gatebruksplanens geografiske utstrekning utgjør Kolbotn sentrum, og består av det som i dag er regulert til nåværende sentrumsformål i kommuneplanens arealdel. Kolbotnveien øst ved stasjonsbygningen og Sentrumsbygget (Perronggården) er den delen av sentrum der det vil bli størst endringer. I gatebruksplanen er det imidlertid behov for å se på hele sentrum, for å forstå sammenhenger og bevegelsesmønstre for de ulike trafikantgruppene, derfor omfatter planområdet også øvrige deler av sentrum.

Følgende veier defineres som viktige hovedferdselsåre til Kolbotn sentrum:

- Kolbotnveien
- Theodor Hansens vei
- FV152 Mastemyrveien
- FV152 Skiveien
- FV1422 Skiveien
- FV1418 Taraldrudveien
- FV1418 Sønsterudveien
- Ingierveien
- E18 (vest)
- E6 (øst)

### 4.2 Kart over området



Planavgrensning for gatebruksplan for Kolbotn sentrum.

## 5. OVERORDNEDE PRINSIPPER FOR GATEBRUK

### 5.1 Hovedprinsipper for gatebruk

Redusert biltrafikk er avgjørende for en bærekraftig by. Mindre trafikk i og rundt sentrum betyr lavere ressursbruk og miljøskade ved transport. Det vil samtidig frigis plass til annen bruk. Det handler om å redusere bilbruk i byen og lede gjennomgangstrafikk utenom de viktigste sentrumsgatene. En trygg og attraktiv by for fotgjengere krever både god planlegging og mange små forbedringer i det fysiske miljøet:

- Kolbotnveien skal prioritere gående, syklende og kollektivtransport, i tråd med overordnede planer (kommuneplan, områderegeringsplan m.m.).
- Av det følger at Kolbotnveien bør utformes som en ordentlig bygate på stedets og fotgjengernes premisser, med et sammenhengende fortausnett prioritert for de gående.
- Offentlig transport er prioritert foran privatbilisme til og fra stasjonen, med sømløse overganger mellom tog, buss og drosje.
- Gata med fortausarealer skal legge til rette for næringsutvikling og opplevelser, spesielt i utadvendte førsteetasjer.
- Vannbåren varme bør anlegges på sentrale fortau og sykkelveier. Vannbåren varme oppfordrer til helårsbruk og gir universell utforming om vinteren. Vannbåren varme i kjørebane gjør sykling mer relevant på vinteren.
- Det bør være høy kvalitet på materialene, med naturstein på gater og fortau.
- Det bør plantes én- eller tosidig rekke med gatetrær, med undervegetasjon der det er plass, tilpasset omgivelser og trafikkmønster.
- Overvann fordrøyes til åpne bed i forbindelse med gateplantingen av hydrologiske, praktiske og miljømessige årsaker i tillegg til det estetiske.
- Det bør utformes en helhetlig lysplan, der målet er trygg ferdsel med riktig belysning.
- Det bør settes opp benker for minst hver 50. meter.
- Innkjøring til parkeringskjellere og varelevering bør sikres i planen gjennom skilting.

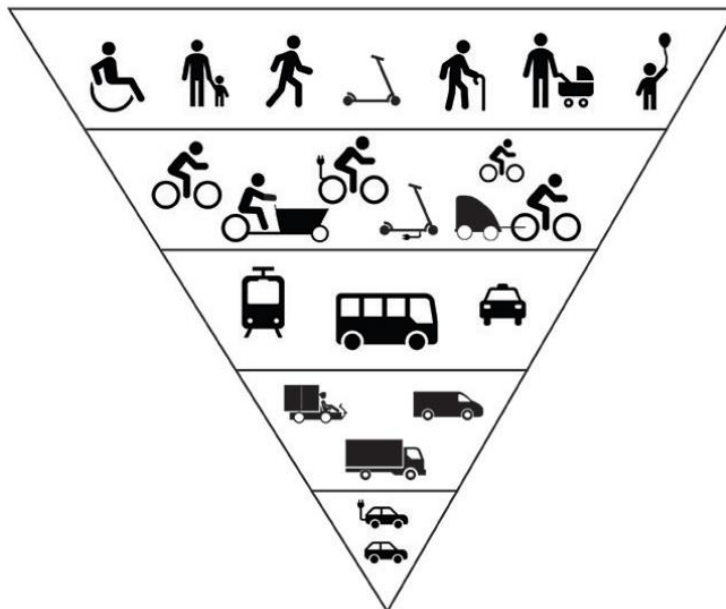


*Storgata i Tromsø er bygd om til en gate på stedets, fotgjengernes og syklistenes premisser*

## 5.2 Prioritering av trafikantgrupper

Prioriteringspyramiden fra Statens vegvesen sin veileder N-V125 viser i hvilke rekkefølger man skal prioritere de ulike trafikantgruppene ved planlegging av gater. De gående skal prioritere med brede, beplantede fortau. Gjennomgangstrafikk for privatbilen er ikke prioritert.

*Den omvendte transportpyramiden*



## 6. ANALYSE OG VURDERING AV EKSISTERENDE SITUASJON

### 6.1 Fotgjengere og byliv

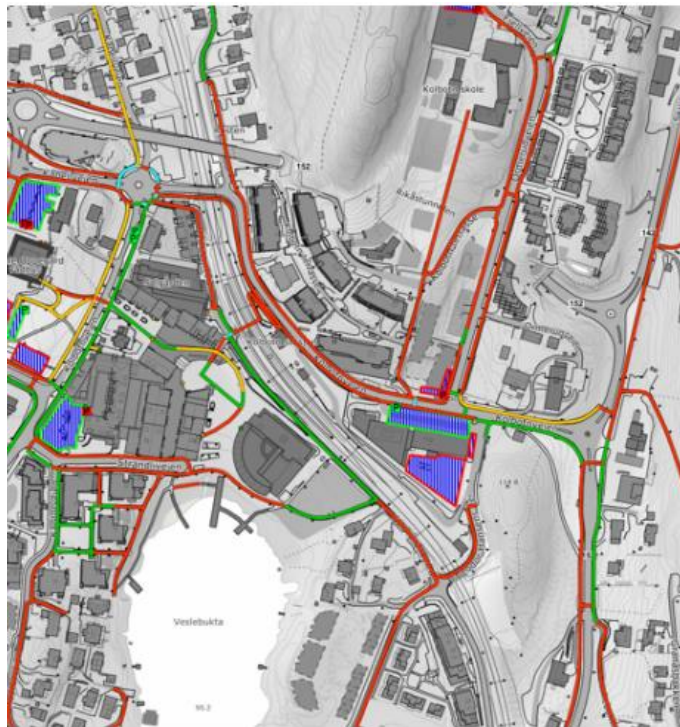
På midten av 1990-tallet ble den østre delen av Kolbotnveien opparbeidet som miljøgate med fortau. Den vestre delen av Kolbotnveien, ved Gamle Opegård rådhus, ble oppgradert for rundt femten år siden. En "miljøgate" er en gate utformet med tanke på å prioritere fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikk fremfor privatbiler. Målet med en miljøgate er å skape et trygt, trivelig og tilgjengelig byrom som fremmer bærekraftige transportformer, reduserer støy og forurensning, og legger til rette for opphold og sosialt liv i gata. Typiske kjennetegn inkluderer bredere fortau, sykkelstier, grønne områder, benker og redusert fartsgrense for biler.

I Kolbotnveien er fortauene smale. Foran stasjonen er det gatestein i kjørebanelen og betongheller på fortauet. På enkelte steder er smågatesteinen løsnet, noe som kan gjøre bruken av arealene utfordrende for trafikantgrupper med funksjonsnedsettning. Det er også en trerekke med rødlistede lindetrær i god utvikling på deler av fortausstrekningen mot stasjonssiden. Passasjen mellom trærne og rekkverket er smal og oppfyller ikke kravene til universell utforming (minimum to meter fri passasje på fortau). Bygningsmassen ligger i hovedsak på østsiden, og enkelte fasader henvender seg med vinduer/dører mot fortauene, mens andre fasader er lukkede og lite inviterende.



*Miljøgata på Kolbotn ferdigstilt i 1997*

Norgeskart har laget et kart over tilgjengeligheten for rullestolbrukere, elektriske rullestoler og mennesker med nedsatt syn, og som det kommer frem av figuren under er store deler av Kolbotnveien øst ikke tilrettelagt for noen av disse brukergruppene.



Kart over tilgjengelighet for rullestolbrukere i Kolbotn sentrum (norgeskart.no)



Parkeringsområde	Vei	HC-parkering	Inngang bygg
Tilgjengelig	Tilgjengelig	Tilgjengelig	Tilgjengelig
Delvis Tilgjengelig	Delvis Tilgjengelig	Delvis Tilgjengelig	Delvis tilgjengelig
Ikke Tilgjengelig	Ikke Tilgjengelig	Ikke Tilgjengelig	Ikke Tilgjengelig
Ikke Vurdert	Ikke Vurdert	Ikke Vurdert	Ikke vurdert

Kart over tilgjengelighet for synshemmede i Kolbotn sentrum (norgeskart.no)

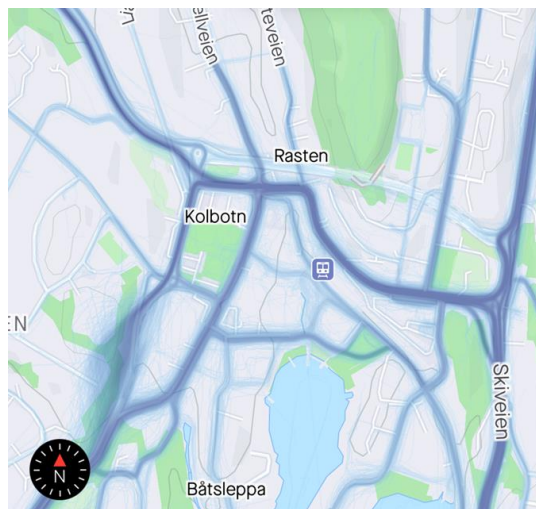
## 6.2 Syklister



Sykling i Theodor Hansens vei

Kolbotn sentrum mangler i dag et sammenhengende og trygt sykkelveinett. Syklister må ofte navigere i blandingstrafikk eller på trange fortau. Noen strekninger har egne sykkelanlegg med separat sykkelvei og fortau (fra Fv. 152 ved Trollåsveien og helt opp til Kapellveien er eksempel på dette), sykkelrute 152 og 124.

Gatebruksplanen identifiserer problemet og foreslår tiltak for å forbedre situasjonen for syklister. Kolbotn sentrum skal bli et bedre sted for syklister, og planen legger vekt på hvordan det kan gjøres både tryggere og mer behagelig å sykle i sentrum. For å nå dette målet, må det investere i et sammenhengende nettverk av sykkelveier som gjør det trygt og enkelt å sykle fra A til B. Gode sykkelparkeringsplasser og regelmessig vedlikehold sommer og vinter er også avgjørende for å øke sykkelandelen.



Varmekart fra Strava som viser mye brukte sykkeltrasser i Kolbotn sentrum. Strava-appen er mest brukt av sports- og treningsentusiaster.

Ved krysset Kolbotnveien/Ormerudveien er det satt opp et 527.3-skilt «blindvei, skiltet viser at vegen er stengt for biltrafikk, men åpen for gående og syklende.» I hver ende av dagens bussholdeplass ved Kolbotnveien 16 er det satt opp 306.1-skilt «Forbudt for motorvogn» med underskilt «Gjelder

*ikke buss og taxi*». Det betyr at sykkeltrafikk deler dette strekket med buss og taxi. På resten av Kolbotnveien må syklister dele veien med biler.

### 6.3 Kollektivtrafikk (buss og tog)

Det er to bussholdeplasser i Kolbotnveien øst; *Kolbotn sentrum* ved krysset Ormerudveien/Theodor Hansens vei og *Kolbotn stasjon* ved stasjonsbygningen. På vestsiden er bussholdeplassen *Kolbotn torg*. På begge sidene av sentrum, og spesielt ved Kolbotn stasjon, er det utfordringer for drift av busstrafikken vinterstid pga. at det er for smal kjørebane og trangt om plassen.



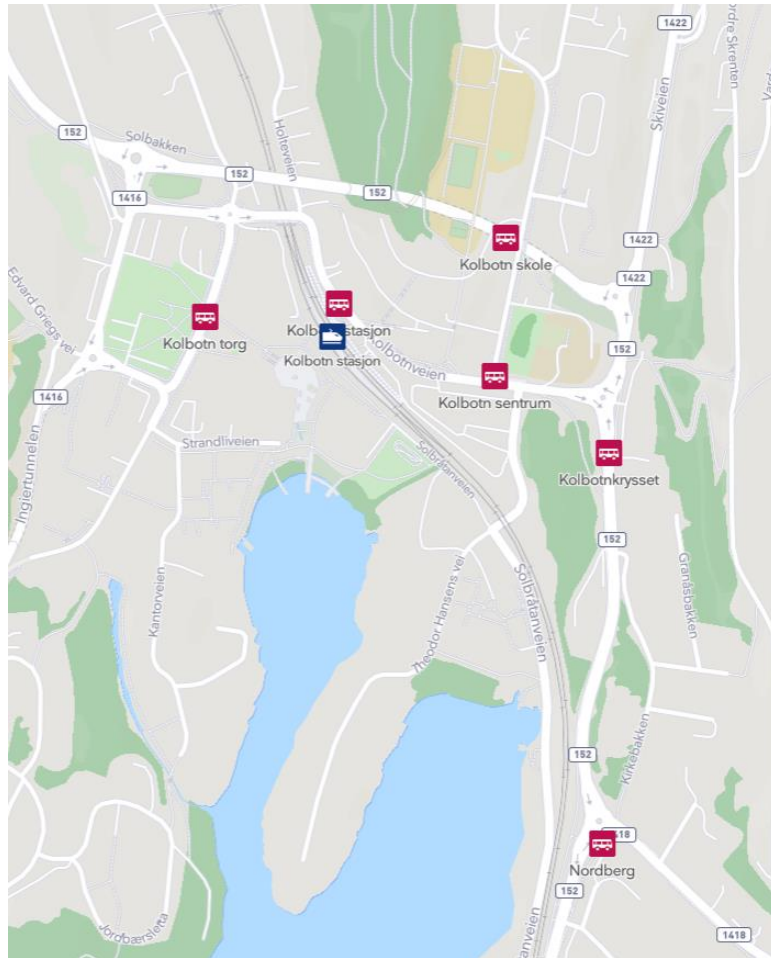
*Den ene av bussholdeplassene i Kolbotnveien øst: Kolbotn stasjon*

Kolbotn stasjon betjenes av disse busslinjene:

- 585 Kolbotn – Svartskog
- 580 Kolbotn – Ski stasjon
- 87 Kolbotn – Hauketo stasjon
- 83 Tårnåsen – Jernbanetorget
- 83N Fløysbonn – Nationaltheatret

Hypigheten til bussavganger fra bussholdeplassene er meget god. Detaljer for rutetider henvises til <https://ruter.no/reise/rutetabeller-og-linjekart/>. Man finner buss 80E-87 under «Bybuss i Oslo» og 580 og 585 under «Regionbuss i Akershus».

Bussholdeplassen Kolbotn sentrum betjenes kun av busslinje 585 Kolbotn – Ingierstrand – Svartskog (er primært skolebuss). På hverdager går bussen cirka én gang i timen mellom kl. 06:20 og 17:31, med et opphold på formiddagen.



Oversiktskart over bussholdeplasser og togstasjon i og i nærheten av Kolbotn sentrum

Kolbotn stasjon betjenes av Vys lokaltog på linje L2 (Stabekk–Ski), samt innsatstoget L2x i rushtiden. Dette er den eneste toglinjen som stopper på Kolbotn stasjon. Stasjonen ligger på Østfoldbanen. Den brukes hovedsakelig til lokaltogtrafikk og betjener et høyt antall togpassasjerer. Før pandemien lå passasjertallet på over 1,1 million reisende årlig (av- og påstigninger).

Linje L2 / L2x:

Retning nordover: Mot Oslo S og videre til Lysaker/Stabekk

Retning sørover: Mot Ski

For andre togforbindelser kan du bytte tog på Oslo S eller Ski stasjon for å nå steder lengre unna.

Reisetid til Oslo er fra 15-19 minutter. Det går tog hvert 15. minutt gjennom dagen (L2), i tillegg innsatstoget (L2x) som stopper kun på utvalgte stasjoner Ski – Oslo S i rushtiden. Dette gjør Kolbotn til et praktisk sted for pendlere som jobber i Oslo eller andre nærliggende områder.

## 6.4 Varelevering og renovasjon

I dag benyttes plassen utenfor KIWI-butikken i Kolbotnveien 6 til både renovasjon og varelevering. Samtidig benyttes plassen til av-/påstigning av skoleelever og ulovlig parkering, til hinder for de tiltenkte funksjonene. Det

blir begrenset plass til fotgjengere, møblering og beplantning i gatesnittet.

Det er planlagt varelevering og renovasjon i forbindelse med utvikling av Perronggården og Kolbotnveien 16. Det er en forutsetning at disse funksjonene løses på egen eiendom og ikke beslaglegger de begrensede arealene i det offentlige byrommet.

Det er varelevering til Kolbotn Torg fra både Solbråtanveien (Vinmonopolet) og Strandliveien på vestsiden av jernbanen.



*Varelevering og renovasjon ved plassen utenfor KIWI-butikken beslaglegger verdifullt offentlig areal*

## 6.5 Drosjer

Drosjene er plassert øverst i Theodor Hansens vei ved et meget smalt fortau langs Kollen. I dagens situasjon er dette en lite sentral plassering, som kan være vanskelig å finne for folk som ikke kjenner stedet.



*Dagens taxiplassering i Theodor Hansens vei*

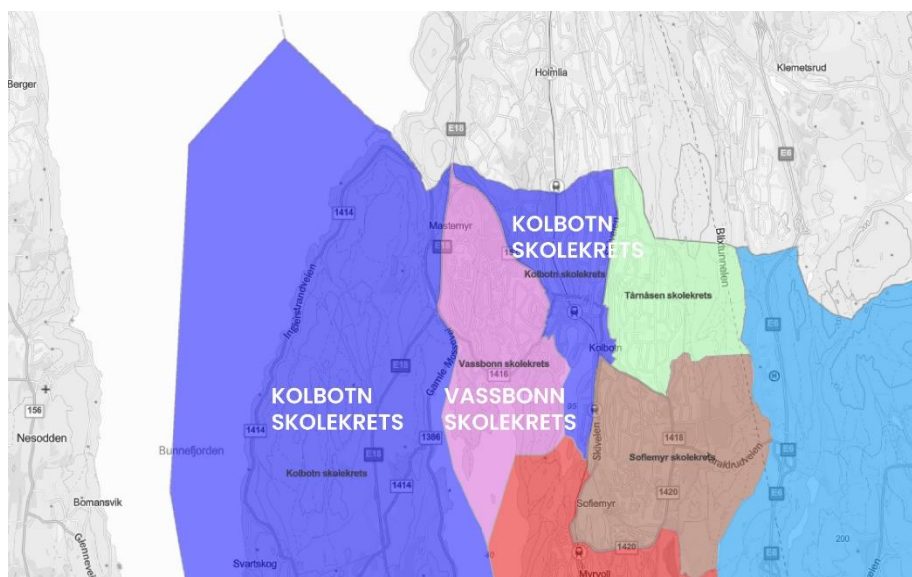
## 6.6 Skole- og barnehagetrafikk

Det er ingen tydelig transportløsning til og fra Kolbotn skole. Det er et lite parkeringsareal langs Kolbotn terrasse. Parkeringsarealet skal kun brukes av Kolbotn barnehage på grunn av kapasitet og for å forhindre kjøring forbi viktigste kryssingssted på skoleveien inn til skolegården. I Kolbotnveien (foran KIWI-butikken/Skolebakken) er det etablert en lang lomme som skal håndtere varelevering, renovasjon og busstransport for skolen. Det er anlagt et trappe- og rampeanlegg opp til Kolbotn skole, og mange foreldre bruker lommen som kyss & kjør-løsning til skolen. En eventuell etablering av en ny barnehage på Kollen kan også komme til å påvirke trafikkløsninger i Kolbotnveien.

Kolbotn barneskolekrets er todelt mellom Kolbotn sentrum og Svartskog-området mot Bunnefjorden. I dag transporteres elevene fra Svartskog til Kolbotn sentrum med buss.



*Det nye trappe- og rampeanlegget fra Kolbotnveien opp til Kolbotn skole*



*Kolbotn barneskolekrets er todelt mellom Svartskog-området i vest og Kolbotn sentrum.*

## 6.7 Personbiltrafikk og parkering

Det er kjøring til private parkeringskjellere i Kolbotnveien. I tillegg er det mange som snur foran Sentrumsbygget, og det er noen som bare kjører gjennom uten å respektere skilting. Det er også kjøring til private parkeringskjellere fra Solbråtanveien (nordre del) og Strandliveien.

Det skal utredes parkeringsdekning i sentrum. Dette gjelder totalt samlet mulighet for privat og offentlig parkering i dag og i fremtiden.



*Det er flere innkjøringer til parkeringskjellere fra Kolbotnveien*

## 6.8 Gatevarme

Det har vært lagt opp til gatevarme i den østre delen av Kolbotnveien tidligere. Gatevarmen er ikke i bruk i dag. Anlegget er kuttet ut av tekniske/økonomiske årsaker. Det er gjort en større reparasjon høsten 2024 av gatevarmen i Kolbotnveien, slik at gatevarmen er reetablert på et større felt ved bussholdeplassen (Kolbotn stasjon). Det er også planlagt å oppgradere sentralen i 2025.

Gatevarme er vurdert som en stor kilde til klimagassutslipp, og bør derfor kun vurderes for de viktigste arealene i sentrum. På den andre siden vil gatevarme føre til mindre salting, noe som er positivt for naturmangfold og redusert forurensning. Vi vet ennå ikke hvor stor andel av klimagassutslippet installasjon av gatevarme vil utgjøre, sammenlignet med andre materialer, energiforbruk m.m. for hele prosjektet. I den videre prosessen bør det lages et klima- og miljøregnskap for anleggsarbeidene for å finne de viktigste tiltakene.

## 6.9 Universell utforming

Universell utforming er et viktig mål i dagens Nasjonal transportplan (NTP) i Norge. Universell utforming har blitt en sentral del av transportpolitikken for å sikre at hele transportsystemet er tilgjengelig for alle, uavhengig av funksjonsevne. Dette gjelder både kollektivtransport, infrastruktur og knutepunkter som togstasjoner og bussholdeplasser.

På Kolbotn stasjon er det i dag er det en utfordring å bevege fra sentrum til plattformen i sørgående retning hvis man har nedsatt førlighet. Adkomsten

til plattformen er via en bratt trapp opp fra undergangen. Fortauene i Kolbotnveien er tidvis smale, med fri passasje mindre enn 2 meter. Det er også et problem med snø, is og dårlig fremkommelighet vinterstid.

Hovedmålene for universell utforming i Nasjonal transportplan inkluderer:

**1. Økt tilgjengelighet:**

Målet er å sikre at alle kan bruke transportsystemet, inkludert eldre, personer med nedsatt funksjonsevne og andre som kan ha utfordringer med tilgang.

**2. Inkluderende mobilitet:**

Hele befolkningen skal kunne reise og bruke offentlige rom uten hindringer. Dette innebærer tilrettelegging av infrastruktur som stasjoner, perronger, kjøretøy og digitale tjenester.

**3. Forbedret kollektivtransport:**

Planen prioriterer tiltak for å sikre at kollektivtransport er tilgjengelig og brukervennlig for personer med nedsatt funksjonsevne. Dette omfatter alt fra tilrettelagte innganger og plasser på transportmidler til tilgjengelige billettsystemer og sanntidssystemer.

**4. Sikkerhet og brukervennlighet:**

NTP understreker viktigheten av sikkerhet og komfort for alle brukere av transportsystemet, med spesielt fokus på personer med nedsatt mobilitet eller andre funksjonsutfordringer.

**5. Bærekraftig transport og sosial inkludering:**

Universell utforming bidrar til sosial inkludering ved å gjøre det mulig for alle å delta i samfunnslivet, noe som igjen støtter bærekraftig transport.

## 6.10 Park og grønnstruktur

Det er ikke kontinuerlig gateplanting i Kolbotnveien i dag. Beplantningen fremstår som litt vilkårlig, med lange «hull» uten noen form for vegetasjon. Kollen ligger helt sentralt på Kolbotn. Kollen var tidligere et park- og rekreasjonsområde, men er ikke lenger parkmessig skjøttet/vedlikeholdt.



*Kollen øst for Theodor Hansens vei og Sentrumsbygget*



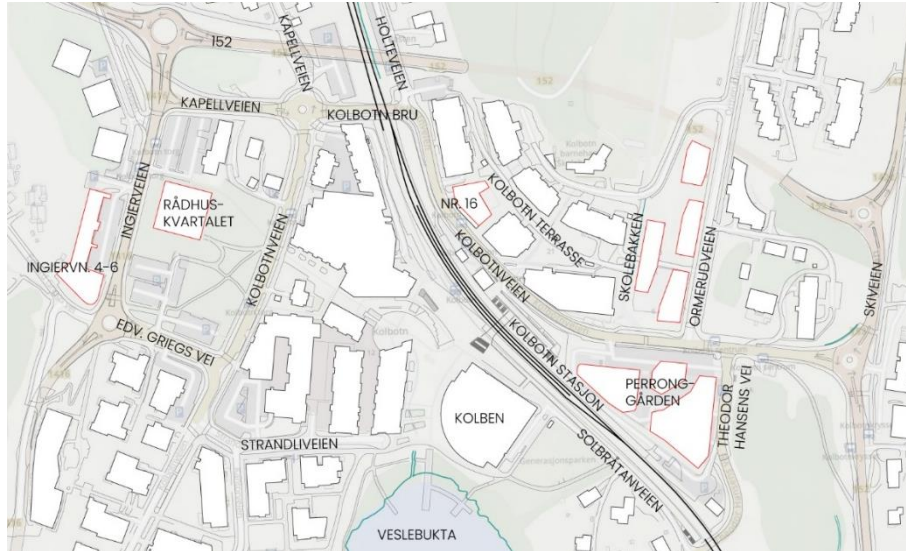
*Paviljongen på Kollen fotografert i 1921*



*Utsikt fra Kollen mot Kolbotn sentrum*

## 7. FORSLAG TIL TILTAK / ANBEFALINGER

### 7.1 Fotgjengere og byliv



Stedsnavn og aktuelle prosjekter i Kolbotn sentrum

Det er stor byggevirksomhet og næringsutvikling i Kolbotn sentrum, og bylivet kommer til å øke fremover. Planleggingen av Perronggården og Kolbotnveien 16 bidrar med knutepunktutvikling for bolig og næring, samtidig som det skapes nye offentlige byrom og gangakser. Andre utbyggingsprosjekter er Kolbotnveien 45-47, Skolebakken, Ingierveien 4-6 og Rådhuskvartalet. Prosjektene påvirker bybildet, og forholdet til Kolbotnveien blir viktig.



Kart over de viktigste rutene for fotgjengere gjennom Kolbotn sentrum

#### Anbefalinger:

- Videreutvikling av prinsippet med miljøgate med tilstrekkelig bredde på fortauene og prioritering av fotgjengere og syklist
- Kolbotnveien øst fra krysset Ormerudveien til Holteveien i nord opparbeides som gå-/sykkelgate med sammenhengende gateplanting og små grønne lunger

- Det etableres trivelige plasser i bybildet med offentlige sitteplasser, lek, kaffe m.m.
- Nye prosjekter må henvende seg mot Kolbotnveien på en måte som bidrar til en positiv opplevelse for brukerne av sentrum
- Det kan bygges en trapp fra Kolbotn bru i nord til Solbråtanveien, som en snarvei mot stasjonen
- Ny naturstein bør være kortreist skandinavisk stein av økologiske og narrative årsaker
- Eksisterende gatestein og kantstein tas opp og mellomagres for gjenbruk

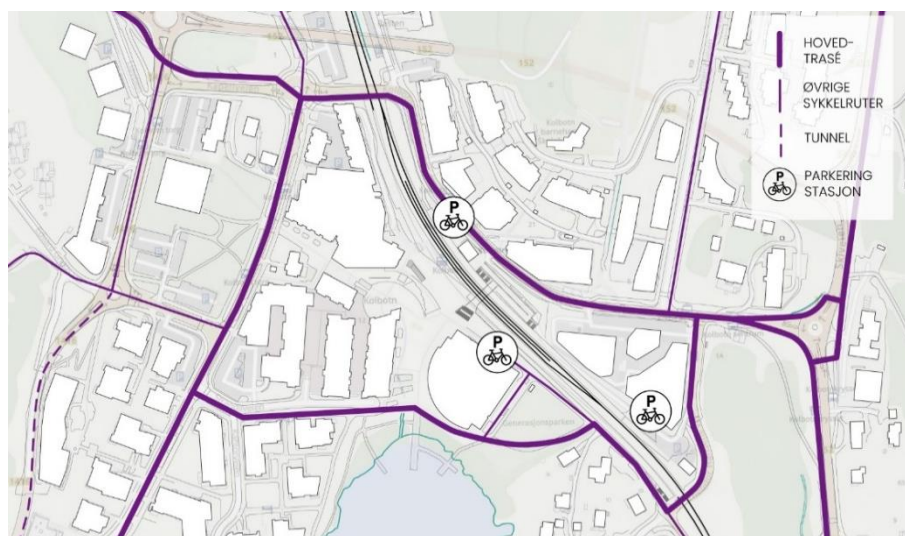
## 7.2 Syklister

Fotgjengerne og syklister skal ha høyest prioritet i sentrum. Dette er i tråd med overordnede føringer. Kolbotnveien skal tilrettelegges som sykkelgate, og vi har sett på alternativer med samkjøring av kollektivtransport og sykling på et strekke der det er smalt (fra Ormerudveien til Holteveien i nord). Mange syklister opplever denne delen av Kolbotnveien som utrygg, og vi har også sett på et alternativ med gå- og sykkelgate. Alternativene er nærmere omtalt i kapittel 8.

Sykkelparkering er en del av infrastrukturen for syklister. Det må legges godt til rette for sykkelparkering dersom man skal øke antallet syklister. De fleste ønsker å parkere sykkelen sin nærmest mulig det stedet de skal til.

### Anbefalinger:

- Kolbotnveien øst etableres som gå- og sykkelgate fra Ormerudveien til Holteveien, slik at syklister får en trygg trasé gjennom Kolbotn sentrum
- På denne strekningen vil det kun bli tillatt med kjøring til p-kjellere, renovasjon, utrykning og viktige leveranser ("nødvendig kjøring")
- Det etableres sykkelparkering i nær tilknytning til målpunkt (stasjonen, servicetilbud i sentrum m.m.)



Sykeltraseer gjennom Kolbotn sentrum og sykkelparkering ved stasjonen



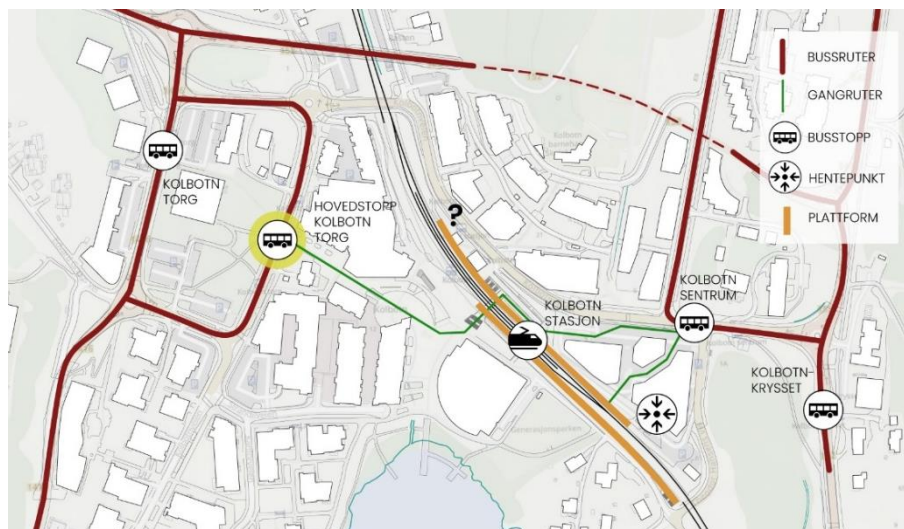
Modellbilde av mulig ny situasjon i Kolbotnveien

### 7.3 Kollektivtrafikk (buss og tog)

Med etablering av nytt stasjonsområde og hyppige avganger med både buss og tog i begge retninger, blir det viktig å samarbeide med bl.a. Bane NOR og Ruter for å finne de gode løsningene. Samarbeidet har startet, men løsningene er ikke landet. Vi må finne en hensiktsmessig løsning for bussene i god balanse med de andre prioriterte transportformene gange og sykling. Det vil også være behov for plass til terminering og regulering av bussene. Terminering/regulering er plasskrevende og anbefales anlagt i utkant av sentrum der det er mer tilgjengelig areal. Aktuelle plasseringer må utredes nærmere sammen med Ruter.

#### Anbefalinger:

- Vi foreslår å etablere Kolbotn torg i Kolbotnveien vest som hovedbusstoppet for hele sentrum med utvidet bredde på kjørebane (min. 0,5 meter). Avstand til vestre plattform på den nye stasjonen vil være ca. 160 meter.
- Dette følger naturlig av at deler av Kolbotnveien øst anbefales som gå- og sykkelgate, og at dagens busstopp Kolbotn stasjon i så fall legges ned
- Kolbotnveien mellom Edvard Griegs vei og Kapellveien bør kun tillates for buss, taxi, utrykning og varelevering
- Det tilrettelegges bedre for universell utforming fra bussholdeplassene Kolbotn torg og Kolbotn sentrum til plattformene
- I østre del av sentrum får stoppet Kolbotn sentrum god tilknytning til den nye stasjonen via passasjen i Perronggården (avstand ca. 100 meter)



*Bussruter og tilknytning mellom øvrige busstopp og stasjonen dersom busstoppet ved stasjonen nedlegges*

#### 7.4 Varelevering og renovasjon

Det er begrenset areal til offentlige rom og byliv i Kolbotnveien gjennom sentrum. Dagens løsning for varelevering og renovasjon er ikke gunstig, og det skal utvikles en strategi sammen med de næringsdrivende, vareleverings interesseorganisasjon og Follo Ren, slik at deres ønsker og behov fanges opp. Det gjelder blant annet de nye prosjektene som er under planlegging i sentrum, og plassen avsatt til renovasjon og varelevering foran KIWI-butikken i Kolbotnveien 6.

##### Anbefalinger:

- Det tilgjengelige offentlige arealet prioritert for fotgjengere og byliv benyttes i minst mulig grad til varelevering og renovasjon
- Det anbefales derfor løsninger som er på egen eiendom for næringsavfall og privat avfall (avfallsrom)
- Renovasjon for Kolbotnveien 16 bør vurderes løst fra Kolbotn terrasse på oversiden
- Perronggården løser funksjonene på egen grunn, men får innkjøring fra Theodor Hansens vei
- Gjennomkjøring i Solbråtanveien har ulovlig forekommet, men vil ved bygging av ny stasjon fysisk ikke lenger være mulig. Det undersøkes om varelevering med større kjøretøy til Vinmonopolet/Kolbotn Torg fra Solbråtanveien i nord fortsatt vil være mulig.



*Aktuelle plasseringer av steder for varelevering og renovasjon i sentrum*

#### 7.5 Drosjer

De nye plattformene på Kolbotn stasjon vil strekke seg lenger mot sør enn i dag. Oppstilling av drosjer, av- og påstigningssted og sykkelparkering for stasjonen koordineres for å lage et velfungerende, moderne stasjonsområde. Det har også vært diskutert om det kan etableres en holdeplass for drosjer i vestre del av Kolbotnveien, men dette er foreløpig ikke tatt med i anbefalingene.

##### Anbefalinger:

- Taxiselskapene kan i fremtiden få holdeplass i søndre ende av østre plattform, i tilknytning til av- og påstigningspunktet
- Løsning for oppstillingsplasser bør samordnes med Bane NOR og Perronggården
- Det er aktuelt med maksimum 6 oppstillingsplasser for drosjer



*Taxiselskapene foreslås få ny holdeplass i søndre ende av plattformen ved Perronggården*

## 7.6 Skole og barnehagetrafikk

Prosjektet skal skape tryggere og bedre skolevei for barn og ungdom, som i størst mulig grad skal gå og sykle til skolen. En viktig anbefaling er derfor tilrettelegging for gående og syklende. Brede og sikre fortau med grønne rabatter, skaper en trygg og vakker skolevei.

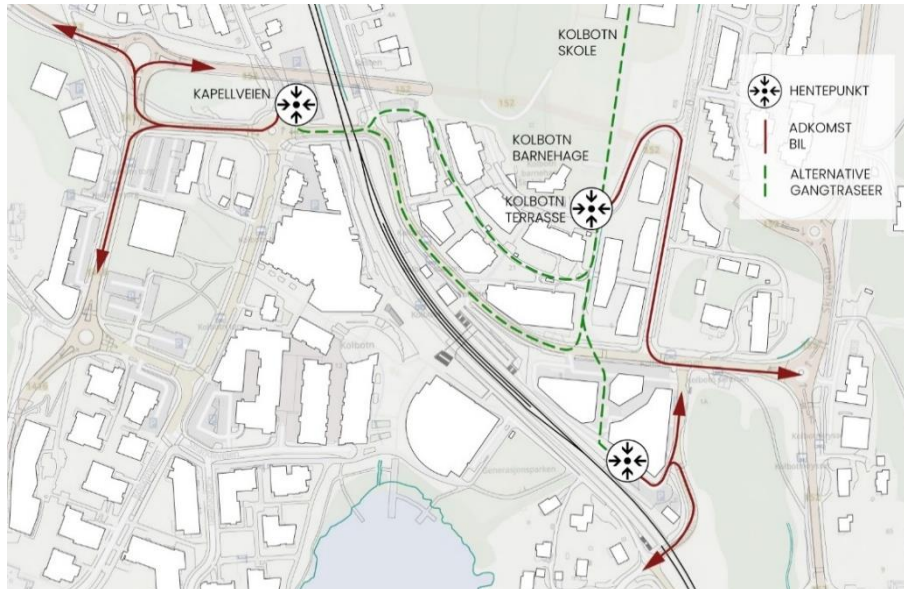
I 2019 ble det politisk vedtatt at det skal arbeides for å etablere bilfrie hjertesoner ved alle barneskoler i Nordre Follo kommune. Det er ønskelig å ha så lite bilkjøring som mulig i skolens nærområde. I dag er det mange som kjører opp til skoleporten ved Kolbotn terrasse for å levere barn til skole og barnehage, men dette kan skape farlige situasjoner når andre elever krysser veien. Trafikksituasjonen må i så fall løses på en ryddigere og sikrere måte. Det ville vært gunstig hvis kommunen kunne sikret en eiendom nord for Kolbotn skole ved Ormerudveien/Fjellveien til dette formålet. I dag kan det ikke anbefales å sette av barn i dette området.

En alternativ løsning kan være å benytte parkeringsplassen ved Kapellveien med gangforbindelse til skolen via Kolbotn terrasse (ca. 350 meter gangavstand). Skolene i kommunen har ulike utfordringer. Kolbotn skole er en sentrumsskole, og man må finne frem til best mulig løsninger for sentrum som helhet. Det kan medføre at elevene ikke kan kjøres til skoleporten i fremtiden.

### Anbefalinger:

- Det kan anlegges en løsning for avsetting av skoleelever ved dagens parkeringsplass under broen ved Kapellveien
- Det etableres en trygg gangvei fra Kapellveien via Kolbotn terrasse til skolen (350 meter gange), alternativt via gå-/sykkelgaten i Kolbotnveien

- Skoleelevene kan også avsettes ved kys & kjør punktet ved søndre ende av plattformen
- Løsningen ved Kapellveien er mindre aktuell for barnehagebarn, som bør få en ryddigere og sikrere løsning nær barnehagen



*Kyss & kjør-løsning ved Kapellveien er en mulig løsning for fremtiden*

## 7.7 Personbiltrafikk og parkering



*Kolbotn sentrumskerne kan få redusert trafikkbelastning hvis personbiltrafikk ledes i utkanten*

Ved å lede personbiltrafikken utenom sentrumskjernen, kan Kolbotn oppnå et indre sentrumsområde uten gjennomkjøring av personbiler og med redusert trafikkbelastning. Det vil gi bedre forhold for byliv og økt sikkerhet. I Kolbotnveiens østre del foreslås det delvis enveiskjøring kun for nødvendig trafikk til p-kjellere, varelevering, utrykning o.l.

Kolbotnveien har et smalt snitt, og det blir "kamp" om gatesnittet og sentrumsarealene. Det er et mål i kommuneplanen å begrense areal til overflateparkering i sentrumsområder. Nye Kolbotn stasjon, forbedret kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for gående og syklende, tilsier at

antall parkeringsplasser i sentrumskjernen reduseres i tråd med målsettingene.

I dag er totalt samlet mulighet for offentlig og privat (offentlig tilgjengelig) parkering i sentrum ca. 1200 plasser. Bane NORs parkeringsplasser på dagens stasjonsområde vil bli erstattet av de nye plattformene.

**Anbefalinger:**

- Kolbotnveien øst stenges for gjennomkjøring av personbiler, med unntak av kjøring til p-kjellere, utrykning og varelevering.
- Kolbotnveien vest, mellom Edvard Griegs vei og Kapellveien, bør kun tillates for buss, taxi, utrykning og varelevering
- Det etableres et indre sentrumsområde med redusert trafikkbelastning
- Det er ikke lagt opp til ytterligere gateparkering på grunn av nærhet til tog, buss og drosje



Det vil være ca. 1100 sentrumparkeringsplasser i fremtiden (offentlige og offentlig tilgjengelige)

### 7.8 Gatevarme

Enkelte vintre kan det være flere måneder med kuldegrader og snø. Vinterdrift byr alltid på store utfordringer. Sentrumsgater uten plass for snøopplag utføres enten ved bortkjøring av snø og tilføring av grus og salt eller ved gatevarme. Eldre og folk med funksjonsnedsetning vil periodevis oppleve store utfordringer ved tradisjonell vinterdrift. Det anbefales derfor å anlegge gatevarme i hovedgatene i sentrum, til tross for at gatevarme medfører klimagassutslipp.

**Anbefalinger:**

- Det anbefales gatevarme på de mest sentrale byrommene i sentrum
- For Kolbotnveiens vedkommende betyr det at spesielt fortausarealene blir viktig å holde snø- og isfrie
- Det bør legges gatevarme i kjørebanelen for at det skal være aktuelt med helårssykling



*Kart over gatevarme i dag og anbefalt fremtidig løsning*

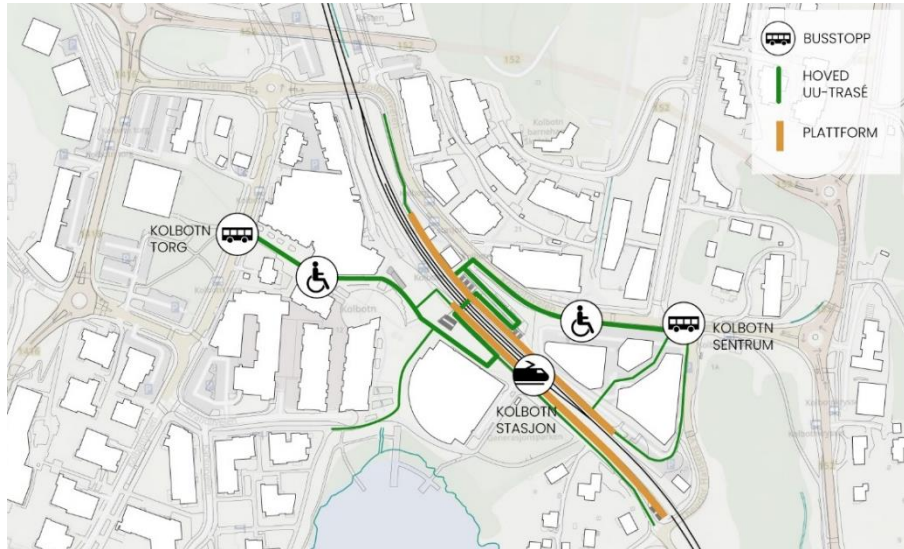


*I Storgata i Tromsø er det vannbåren varme både i fortauet og i gata*



*Etablering av gatevarme vil gi enklere vintervedlikehold (foto Østlandets blad)*

## 7.9 Universell utforming



*De viktigste traseene for universell utforming mellom busstoppene og togstasjonen*

Alle tiltak skal være universelt utformet, så langt det er fysisk/funksjonelt hensiktsmessig. Det skal være universell utforming fra bussholdeplassene til jernbaneplattformene. Hvis Kolbotn torg blir hovedbusstoppen i sentrum, blir tverrforbindelsen til undergangen under sporene spesielt viktig. Fortauene skal ha tilstrekkelig bredde og korrekte stigningsforhold. Fra Kolbotn sentrum på østsiden blir det kortere vei til de nye plattformene i fremtiden. Det bør vurderes om snarveien gjennom passasjen i Perronggården skal være universelt utformet.

### Anbefalinger:

- Fortauskanten kan være på 20 mm som et kompromiss, for at det blir en kant/markering for svaksynte samtidig som den kan passeres med små hjul
- Naturstein på fortau og i gata skal ha nok friksjon for ikke å være glatte, samtidig som gatesteinen ikke skal være for grov (løses ved at gatesteinen skjæres ut som firkanter fra steinplater av en viss tykkelse)
- Naturstein settes i betong/jordfuktig mørtel for å være kjøresterk og for å ligge stabilt i mange år
- Vannbåren varme ligger også godt beskyttet i jordfuktig, armert betong
- Naturlige ganglinjer kan være kantstein eller vannrenner i avvikende farge
- I trapper og ramper skal det anlegges farefelt, varselfelt og ledelinjer etter TEK-17
- Det anvendes vegetasjon som ikke er allergifremkallende
- Kommunen har en ressursgruppe for universell utforming som skal involveres i prosjektet



Fortaene på Langbryggen i Arendal er delt inn i henhold til naturlige ledelinjer

## 7.10 Park og grønnstruktur



En grønn ringgate knytter sammen Kolbotns parker og rekreasjonsområder

Det er et mål å utvikle sentrum med vegetasjon og økt naturmangfold, til gode for mennesker, dyr og planter. Treplanting i sentrumsgatene er viktig både av økologiske, helsemessige, estetiske og arkitektoniske årsaker. En sammenhengende grønnstruktur knytter sammen naturområdene ved Veslebukta, rådhuset og på Kollen. Kollen var tidligere en populær park med turveier, terrasser og paviljong à la St. Hanshaugen i Oslo.

### Anbefalinger:

- Kolbotnveien etableres som en "grønn ringgate" som knytter sammen sentrums parker og rekreasjonsområder
- Dagens lindetrær tas vare på, enten ved at de bevares der de står gjennom byggeprosessen, eller at tas opp, beskjæres, jordslås og gjenplantes i det nye prosjektet
- Det skal kun brukes vegetasjon fra vår plantegeografi, det vil si planter fra lavlandet på Østlandet, Sørlandet eller Vest-Sverige

- Det skal foretas økologisk kontroll i henhold til Artsdatabanken.
- Det skal opparbeides store, sammenhengende jordvolumer for planting, som skal tjene som resipient for overvann fra fortau og gate
- Gode overvannsløsninger krever en viss bredde på fortauene



*Lindetrærne plantet i miljøgata i 1997 er i god form og kan plantes om*



*Regnvann fra fortau og gate er ført til grønne rabatter (Langbryggen og Langkaia i Arendal)*



*Skogen er tynnet, granplantefeltene er fjernet og ny sti er anlagt i bøkeskogen STI FOR ØYE i Stokke*

## 8. ALTERNATIVSTUDIER

### 8.1 Tre ulike trafikkløsninger for Kolbotnveien øst

I forbindelse med arbeidet med forslag til tiltak og anbefalinger, har vi vurdert tre ulike gatesnitt for Kolbotnveien øst, og hvilke konsekvenser dette har for sentrum og de ulike trafikantgruppene:

1. Toveiskjøring for buss med 6,5 m kjørebane
2. Enveiskjøring for buss med 5m kjørebane
3. Sykkelgate med 5 m sykkel-/kjørebane

For å redusere total trafikkbelastning og av hensyn til best mulig tilrettelegging for fotgjengere, syklister og busstrafikk, vil Kolbotnveien ikke være åpen for gjennomkjøring av privatbiler i noen av alternativene. I alle alternativene vil det imidlertid være åpent for «nødvendig kjøring» til parkeringskjellere for eiendommene, utrykningskjøretøy og eventuell renovasjon/varelevering.

Det er flere mulige kjøremønstre. En fjerde variant kan være en kombinasjon av enveis- og toveiskjøring, der den nordre delen av Kolbotnveien fra Kolbotn bru til nr. 12 (innkjøring ved Sats) har toveis kjøring for adkomst til eiendommer. Den søndre og smaleste delen av Kolbotnveien fra nr. 12 til Skolebakken/Ormerudveien har ett kjørefelt (smalere kjørebane med enveiskjøring) kun for gående/syklende og varetransport. Bussene må kjøre en annen trasé gjennom sentrum, og konsekvensene for busstrafikken blir tilsvarende alternativ 3.



*Et alternativt kjøremønster med toveiskjøring i nordre del av Kolbotnveien*



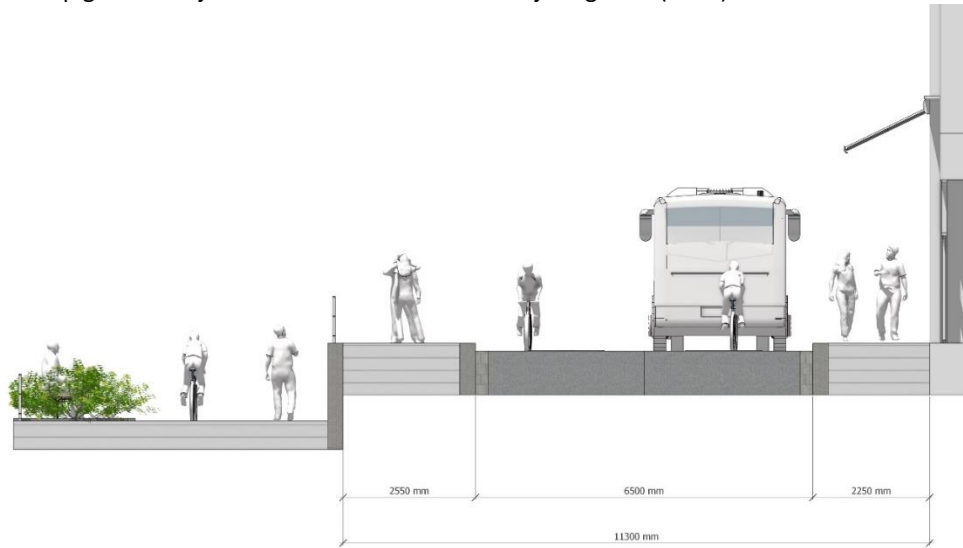
Modellbilde av alternativ med 5 m kjøre-/sykkelbane gjennom Kolbotnveien



Alternativ 3 med prioritering av fotgjengere og syklister i Kolbotnveien øst

## 8.2 Toveiskjøring for buss med 6,5 m kjørebane (alt. 1)

Foreløpige illustrasjoner av alternativ med toveiskjøring buss (alt. 1):



*Gatesnitt med 6,5 m bred kjørebane med toveiskjøring for busser*



*Toveiskjøring gir mindre plass til øvrige trafikanter og funksjoner i sentrum*

Fordeler og ulemper:

- + Bussene kjører samme trasé i begge retninger
- + Bussene kan stoppe nær den gamle stasjonsbygningen
- Tilsvarende i hovedtrekk dagens løsning
- Det blir mindre plass til gående
- Fortauene blir smale, og det blir lite plass til møblering og fortausliv
- Det kan oppleves utrygt for syklister å måtte dele kjørebane med bussene
- Det vil være strekk av Kolbotnveien uten plass til treplanting

### 8.3 Enveiskjøring for buss med 5 m kjørebane (alt. 2)

Foreløpige illustrasjoner av alternativ med enveiskjøring buss (alt. 2):



*Gatesnitt med 5 m bred kjørebane med enveiskjøring for busser*



*Enveiskjøring gir rom for beplantning og større bredde på fortauene også på de smaleste strekkene*

Fordeler og ulemper:

- + Smalere kjørebane gir økt plass til gående
- + Det blir mer plass til møblering og fortausliv
- + Det blir mulig med (smalkronet) treplanting også på de smaleste strekkene av Kolbotnveien
  
- Bussene må kjøre ulike traseer i de to retningene
- Busstilbudet blir mindre lesbart
- Det kan oppleves utrygt for syklister å måtte dele kjørebane med bussene



### 8.4 Sykkelgate med 5 m sykkel-/kjørebane (alt. 3)

Foreløpige illustrasjoner av alternativet med sykkelgate (alt. 3):



*Gatesnitt prioritert for gående og syklende med 5 m bred sykkelbane*



*Gå- og sykkelgate gir gode forhold for myke trafikanter, men krever omlegging av bussrutene*

Fordeler og ulemper:

- + Smalere kjørebane gir økt plass til gående
  - + Det blir mer plass til møblering og fortausliv
  - + Det blir mulig med treplanting også på de smaleste strekkene av Kolbotnveien
  - + Det blir gode og sikre forhold for syklistene
- Bussene må kjøre en annen trasé gjennom Kolbotn sentrum og blir mindre synlige fra stasjonen



## 8.5 Fordeler og ulemper ved alternativene

Tema	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
Bussløsning			
Gående			
Syklende			
Byliv og møblering			
Vegetasjonsbruk			

Tabell med vurdering av fordeler (grønn farge) og ulemper (rødt) ved de tre alternativene

## 9. GJENNOMFØRING OG OPPFØLGING

### 9.1 Handlingsplan og finansiering

Nordre Follo kommune er part i «Byvekstavtalen for Oslo-området». Avtalen trede i kraft i november 2020. Partene i avtalen er Nordre Follo kommune, Staten, Akershus fylkeskommune og kommunene Bærum, Lillestrøm og Oslo. Det overordnede målet med byvekstavtalen er å få til reduserte klimagassutslipp fra veitrafikken og nå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Det vil si å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre fremkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Med avtalen ønsker man å skape et forpliktende samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene om en mer samordnet areal- og transportutvikling i hovedstadsområdet. I Byvekstavtalen for Oslo og Akershus går staten inn med betydelige økonomiske midler til miljøvennlig samferdselsinfrastruktur. Kommunene på sin side forplikter seg til å følge opp sine arealforpliktelser gjennom den regionale planen for areal og transport, blant annet ved å fortette ved kollektivknutepunkt og praktisere en restriktiv parkeringspolitikk i sentrumsområder. Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen og bompenginntekter herfra er en viktig del av finansieringsgrunnlaget i avtalen, sammen med de statlige midlene.

Prosjekter og tiltak i byvekstavtalen prioriteres gjennom såkalt prosjektporteføljestyling. Dette innebærer en helhetlig vurdering, basert på måloppfyllelse av avtalens formål, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Arbeidet med gatebruksplanen er finansiert via byvekstmidler. I forbindelse med denne planen skal det også utarbeides en lysplan for deler av området. Gatebruksplanen vil danne grunnlaget for detaljreguleringen av Kolbotnveien og Theodor Hansens vei. Det ble varslet oppstart av detaljplanen i juni 2024.

Målet er å få søkt om planleggingsmidler gjennom byvekstavtalen for prosjektering av tiltakene i Kolbotnveien i 2026. Videre vil det bli søkt om midler til gjennomføring av tiltakene. Dette vil spilles inn til Handlingsprogrammet i byvekst for budsjettåret 2027. Det er imidlertid ingen garanti for at kommunen vil bli bevilget midler til verken planlegging eller gjennomføring. Finansiering vil også måtte inkludere utbyggerbidrag.

## 10. VEDLEGG

- Hefte med diagrammene fra kap. 7 Forslag til tiltak /anbefalinger
- Trafikknotat datert 11.11.2024



## REFERANSER

Kommuneplanens samfunnsdel 2019-2030  
[kommuneplan-nordre-follo-kommune-2019-2030-samfunnsdel.pdf](#)

Kommuneplan for Nordre Follo kommune 2023-2034  
[kommuneplanens-arealdel-2023-2034.pdf](#)

Områderegulering for Kolbotn sentrum (Sentrumsplanen) 2017  
[arealplaner.no](#)

Ny Kolbotn stasjon – detaljreguleringsplan 2020  
[Hovedplan](#)

Temaplan trafiksikkerhet 2025-2028  
[temaplan-trafiksikkerhet---2025-2028.pdf](#)

Tiltaksplan trafiksikkerhet 2025-2028  
[tiltaksplan-trafiksikkerhet---2025-2028.pdf](#)

Temaplan for mobilitet 2023 –2034  
[temaplan-for-mobilitet-endelig-versjon.pdf](#)

Temaplan for klima og energi 2021-2030  
[klimaplan\\_2021.pdf](#)