

Oppegård 29.01.2019

Oppegård kommune  
Rådhuset  
1410 Kolbotn

## Utviklingen av Oppegård stasjonsområde – innspill til kommuneplanen

### Først en begrepsavklaring:

Lokalt defineres Oppegård som området øst og vest for Oppegård stasjon, mellom Greverudbekken og Tussebekken. Vi håper den nye kommunen blir klarere på begrepsbruken enn hva kommunen har vært før. Oppegård stasjonsområde er det nærmeste området omkring Oppegård stasjon ofte betegnet som fortettingsområde, men grensene for dette har vært flytende.

### Generelt:

I høringsutkastet til kommuneplan heter det: «*Ski skal utvikles som en regional by, være regionalt område for arbeidsplassintensive virksomheter, og et innsatsområde for by- og næringsutvikling. Kolbotn er i den regionale planen definert som prioritert lokal by/tettsted.*» Kolbotn skal m.a.o. prioriteres foran alle andre deler av kommunen, med unntak av Ski sentrum.

All erfaring fra kommuner med flere sentre viser at det er vanskelig å få til en god sentrumsutvikling, når flere sentre konkurrerer om oppmerksomhet, oppgaver og funksjoner. Tragisk sett kan dette føre til at Kolbotn kan utvikle seg mot å bli en bydel i Oslo, mens resten av kommunen taper på at Ski svekkes.

I de seneste 10-15 årene har både private og Oppegård Vel tatt en rekke initiativ til fortetting rundt Oppegård stasjon, uten at kommunen har vist mer enn nødvendig interesse for å få lagt saken bort. Oppegård Vel er opptatt av at en moderat fortetting i de kommende 10-15 årene vil kunne sikre de kvalitetene stedet har. Vellet er bekymret for at en utsettelse av en fortetting vil ha som konsekvens at utbyggingen senere, vil bli massiv og ødelegge stedet.

### Fortettingsområdet og Grendehuset

Oppegård kommune har registrert og verdivurdert eldre kulturminner i kommunens boligområder i forbindelse med forslaget til ny kommuneplan. Flere av husene/hagene langs Sætreskogveiens østside mellom jernbanebroa og Grendehuset ønsker kommunen nå å verne som kulturminner. Som en konsekvens av endrede planer/forutsetninger og kommunens krav til utbyggere, har deler av bygningsmassen rundt stasjonen forfalt, noe som trekker uønskede elementer til området og gir utrygghet. Det er vanskelig å se kommunens argumentasjon for bevaring på Oppegård, når argumentasjonen for utbygging på Kolbotn, Myrvoll og Greverud er statens krav om fortetting rundt trafikknutepunkter med god offentlig transport. Kommunens planer for Oppegård er ikke i tråd med statlige retningslinjer for utbygging rundt trafikknutepunkter og er ødeleggende for eksisterende bebyggelse. Hele dette området ligger mindre enn 150m fra perrongen på Oppegård stasjon!

Oppegård Vel gjorde en grundig analyse av Grendehusets oppgraderingsbehov i 2017. Kostnadene for innvendig oppgradering beløp seg til 5,- mill. kr. Dette dekker kun kostnadene til å sette huset innvendig i den stand som forventes av et utleielokale i dag. Utleien har de siste par årene falt drastisk. Det er ingen som er villig til å gjøre en nødvendig investering og investeringen vil ikke kunne tilbakebetales gjennom utleie. Dersom Grendehuset skal bevares, har det som konsekvens at eiendommen må kjøpes opp av kommunen. For en frivillig forening som Oppegård Vel, vil alternativet ellers være å la huset stå til nedfalls.

## **Broa over jernbanen**

I høringsutkast til Kommuneplan Nordre Follo 2019 – 2030 Arealdel heter det: *"I sentrums og fortetningsområder i Oppegård syd skal utbygging ikke finne sted før ny adkomst til fylkesvei 152 fra område øst for jernbanen er etablert."* Broa over jernbanen ved Oppegård stasjon ble bygget midt på 1930-tallet og har vært et konstant problem i mange tiår. Sammen med nivået på anleggsbidraget fra enkeltutbyggere, hindrer dette standpunktet enhver utvikling i området.

Broa over jernbanen har begrenset bæreevne. Varetransport til KIWI-butikken (som ligger ca. 100 meter fra jernbanebrua), må skje gjennom kulverten der Kongeveien starter og kjøre mer enn en km gjennom Sætreskogen, på smale lokalveier/skoleveier. Denne varetransporten skjer i stor grad til samme tid som når barna skal til skolen.

I planavklaring områderegulering Oppegård lokalsenter estimeres kostnadene med en ny kjørebri til mellom 32 mill. og 44 mill. Kommunen foreslår at kostnadene i sin helhet dekkes av noen få fremtidige utbyggingsprosjekter. Det eneste prosjektet som det på nåværende tidspunkt foreligger konkrete planer for, er Durendalsveien 1. Det kan reises spørsmål ved om kommunen har hjemmel til å kreve anleggsbidrag til broa fra dette prosjektet, da beboerne der vil ha minimalt behov for å krysse broa. De vil få det aller meste av sine behov for varer, tjenester og transport dekker på vestsiden av jernbanen, når ny dagligvareforretning er etablert mellom jernbanen og Fv 152.

Oppegård kommune forsøker å skyve ansvaret for broa over på BaneNor. Så lenge broa ikke er til hinder for togtrafikken har ikke BaneNor behov for å gjøre noe med broa. Slik vellet har forstått, vil planleggingen av oppgraderinger på dagens jernbanestrekning gjennom Oppegård tidligst starte i 2023, etter at Follobanen er i drift.

## **Økonomisk bidrag til ny brosløsning**

Som ved tidligere forslag til fortetting ved Oppegård stasjon stiller Oppegård kommune urealistiske krav når det gjelder utbyggers bidrag til bro og kryssløsning. Det gjelder også Durendalsveien 1. Eiendommen er på 3,8 da og det er planlagt 50 senior boligenheter, med til sammen 4400 m<sup>2</sup> BRA. Det synes klart at kommunen legger seg på et anleggsbidrag som har som konsekvens at all utbygging stoppes. Fra Durendalsveien 1 utgjør anleggsbidraget ca. 20 % av de beregnede brokostnadene.

Oppegård kommune foreslår at området mellom jernbanen og Sætreskogveien fortettes. Her er kapasiteten høyest, fordi både arealer (ca. 20.500 m<sup>2</sup>) og muligheten til å bygge i høyden er størst. Området har kapasitet til ca. 25.000 m<sup>2</sup> BRA, opp til 5 etasjer høyde.

I forrige planperiode omfattet fortetningsområde også arealet mellom Sætreskogveien og Bergstien. Oppegård Vel foreslår at fortetningsområdet øst for jernbanen, omfatter begge

sider av Sætreskogveien fra jernbanebroa til Grendehuset, jf. vedlagte kartskisse (vedlegg 1). Dette fortetningsområdet er mindre enn det kommunen foreslo i siste planperiode, da eiendommene med adkomst fra Bergstien ikke er med i forslaget. Her er kapasiteten lavere, fordi arealer (ca. 10.800 m<sup>2</sup>) og høyde er mer begrenset. Vellet mener taket på ny bebyggelse bør være under kote 116/117, som i store trekk vil være under 1.etg. i bakenforliggende boliger i Bergstien. Området vil da ha en kapasitet på ca. 10.000 m<sup>2</sup> BRA, med opp til 4 etasjer høyde.

Dersom hele fortetningsområdet blir bygget ut med samme tetthet som Durendalveien 1, innebærer det anslagsvis 350 nye boligenheter i det fortetningsområdet vellet har foreslått øst for jernbanen. Dette vil redusere anleggsbidraget til 1/7 av dagens kommunale krav pr. m<sup>2</sup> BRA, for å få dekket brokostnadene. Da er ikke anleggsbidrag fra Durendalveien 1 og prosjektet i Tjernsliveien regnet med.

Kommunen burde derfor se på hvor stor utnyttelse det vil være naturlig å akseptere i hele fortettingssonen og fordele kostnaden på det antall m<sup>2</sup> BRA en kan forvente/ønsker i området.

Oppegård Vel forutsetter også at Oppegård kommune tar ansvar for sin del av kostnadene ved ny bro og veitilknytting.

**Oppegård Vel foreslår en fortettingssone ved Oppegård stasjon, på begge sider av Sætreskogveien, jf. vedlagte kartskisse (se vedlegg 1). Oppegård Vel foreslår også at utbygging av bro og vegkryss forskutteres av Oppegård kommune og kreves inn fra utbyggere i fortettingssonen, etter hvert som disse kommer i gang. Oppegård Vel forventer også at kommunen tar sin del av kostnadene – minimum 25% av kostnadene.**

Oppegård 27. januar 2019.

for styret i Oppegård Vel

Mikael Bergqvist

styreleder

Vedlegg 1: Skisse som viser Oppegård Vels forslag til fortetningsområde rundt Oppegård stasjon.

Kopi: De politiske partiene i Oppegård.



Vedlegg 1. Skisse som viser Oppegård Vels forslag til fortettningsområde rundt Oppegård stasjon.

