



KOLBOTN STASJON - SYKKELHOTELL

Flytting og tilbakeføring av eksisterende historisk pakkhus og transformasjon til sykkelhotell for Kolbotn stasjon.

Mulighetsstudie utført for Oppegård kommune mars 2019.

Arkitema Architects AS - Oppegård kommune

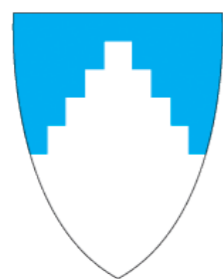


Prosjektet "Store tanker på liten plass" er utført med støtte fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Akershus Fylkeskommune.

ARKITEMA
ARCHITECTS



Oppegård
kommune



AKERSHUS
fylkeskommune



Kommunal- og
moderniseringsdepartementet

Arkitema Architects AS har, i forbindelse med prosjektet «Store tanker på liten plass» utarbeidet et forslag til utforming av stasjonsområdet i Kolbotn sentrum.

Av de tre opprinnelige bygningene som utgjorde Kolbotn stasjon er stasjonsbygningen og pakkhuset bevart, og utgjør i dag det verneverdige historiske stasjonsmiljøet. Pakkhuset må flyttes for å gi plass til en ny gangforbindelse ved bygging av nye Kolbotn stasjon. Stasjonsbygningen og pakkhuset ligger innenfor hensynsone bevaring av kulturmiljø, og det er en forutsetning av pakkhuset skal flyttes innenfor denne hensynssonen.

Utredninger i forbindelse med «Store tanker på liten plass» har vist at det er trangt med plass rundt kollektivknutepunktet Kolbotn stasjon. Prosjektpartnere mener at dersom pakkhuset flyttes og bevares, bør det få en ny funksjon relatert til de reisendes behov. Arkitema Architects AS fikk derfor i desember 2018 i oppdrag av Oppegård kommune å se nærmere på en mulig bruk og/eller ombygging av pakkhuset til sykkelhotell, som en fortsettelse av «Store tanker på liten plass»-prosjektet.

Det er sett på tre ulike måter å plassere og bygge videre på pakkhuset - slik at det kan brukes som et sykkelhotell til rundt 100 sykler:

- utnyttelse av eksisterende pakkhus uten utvidelse eller tilbygg - dette gir ikke tilfredsstillende kapasitet
- utvidelse som en tilbakeføring til tidligere utvidelser
- tilbygg til eksisterende pakkhus

Sykelhotellet skal tilfredsstillende standardene for sykkelhotell som Bane NOR benytter.

Denne mulighetsstudien konkluderer med at en tilbakeføring til det opprinnelige pakkhuset i kombinasjon med et nytt tilbygg gir den beste løsningen både for funksjonen sykkelhotell, logistikken knyttet til Kolbotn stasjon og ivaretagelse av det historiske stasjonsmiljøet.



HISTORISK BAKGRUNN - PAKKHUSET PÅ KOLBOTN STASJON - Oppegård kommune v/ Jon Fjellstad

Pakkhuset på Kolbotn stasjon

Utviklingen av jernbanen spiller en sentral rolle i historien om hvordan lokalsamfunnene i Oppegård har vokst fram. Oppegård stasjon ble bygget i 1879, og Kolbotn stasjon kom etter i 1895 som stoppested og i 1910 som fullverdig stasjon. Rundt stasjonene ble det utparsellert tomter og boligbebyggelsen skjøt fart på begynnelsen av 1900-tallet. Kommunens boligområder har fortsatt å vokse, men mange av de gamle husene i kommunen er fra denne tidlige utbyggingen. Det har imidlertid vært en rivende utvikling, og i dag er det relativt få fysiske spor igjen.

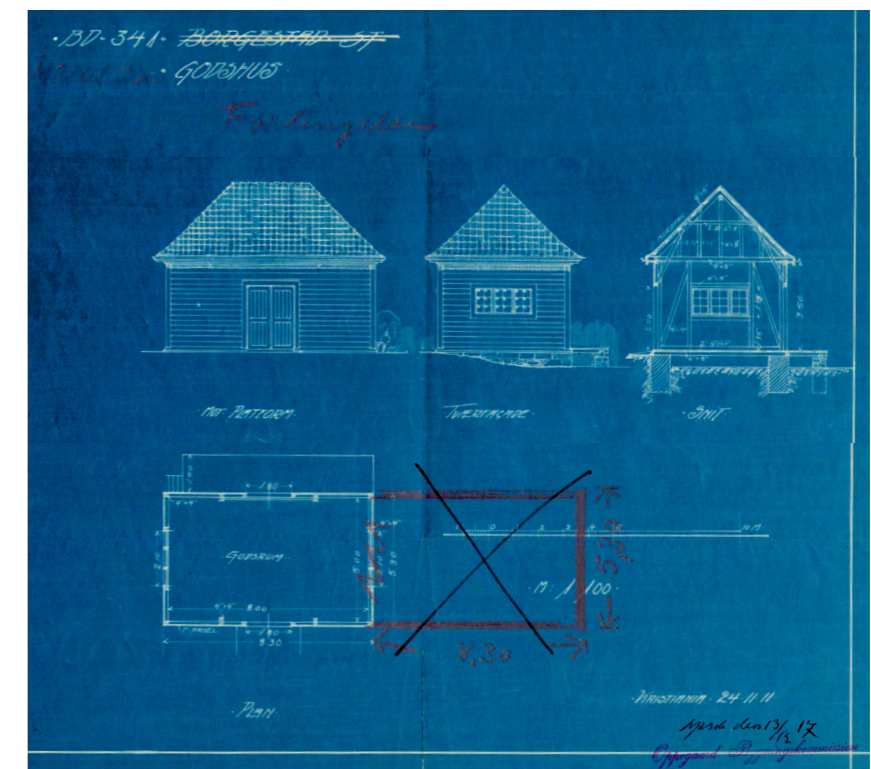
Da Kullebunden stoppested åpnet i 1895 var det kun bygget en enkel bilettkiosk. Toget passerte fire ganger daglig og stoppet kun på signal. Stedet og trafikken vokste, og i 1910 fikk stoppestedet status som stasjon, i 1922 fikk stasjonen dagens navn - *Kolbotn Stasjon*.

Stasjonsbygningen og godshuset ble bygget i 1912. Stasjonsbygningen ble tegnet av arkitekten Harald Kaas, trolig står han også bak pakkhuset. Pakkhuset beskrives på en tegning fra 1911 som godshus med godsrom. Det er en enkel konstruksjon i bindingsverk kledd med liggende trepanel med høvlet kantprofil. Taket er helvalmet og fremstår med svai på originaltegningen. Taket var tekket med samme takstein som stasjonsbygningen, en flat falsset teglstein.

Pakkhuset har gjennomgått flere endringer gjennom tidene, og bygningen som står der i dag er sammensatt av rester fra forskjellige faser. Det er usikkert når det ble utvidet første gang, men originaltegningen fra 1911 er påtegnet et forslag til forlengelse mot sør fra 1917. Trolig er deler av panelet, bindingsverkskonstruksjonen og døren ut mot jernbanepattformen fra denne første utvidelsen. Pakkhuset ble forlenget ytterligere mot sør omkring 1970, og trolig er det hevede gulvet i sørenden og skyvedøren mot øst fra denne tiden. I 1993 ble nordre del av pakkhuset fjernet for å gi plass til en snuplass. Takvalmen og endeveggen ble bevart og skjøtet sammen med søndre del. I 2010/2011 ble taksteinen byttet, og panelet på nord, øst og sørveggen ble skiftet i 2018.



Bildet er fra før 1922, da byttet stasjonen navn fra *Kullebunden* til dagens *Kolbotn*



Originaltegning fra 1911 påtegnet forslag til forlengelse fra 1917

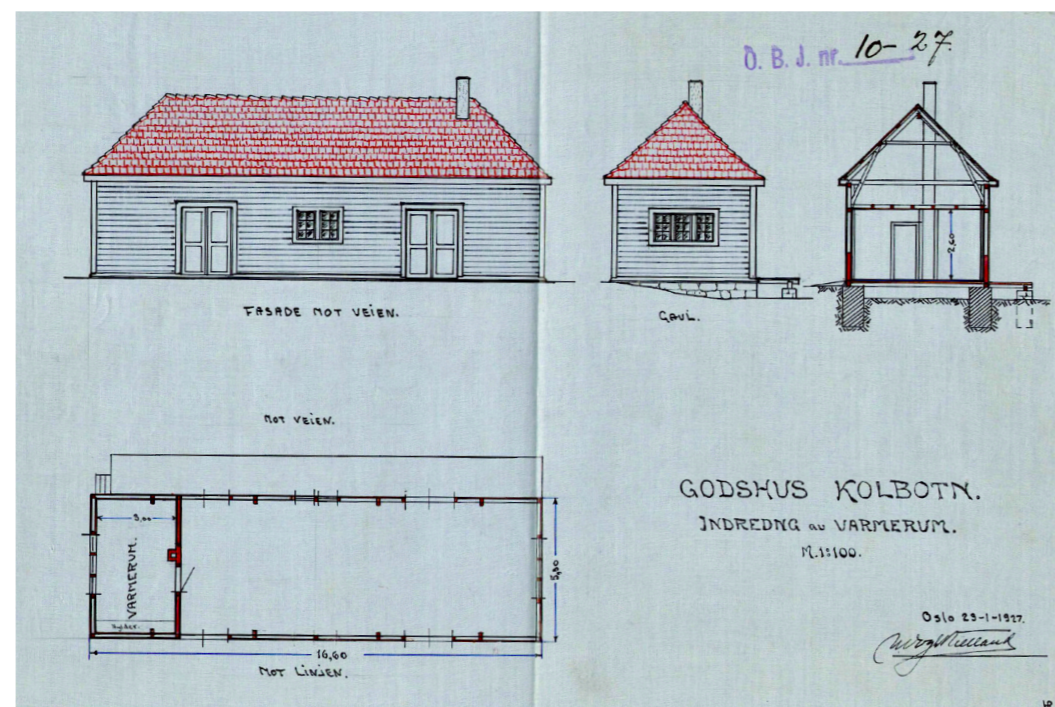


Selv om pakkehuset har gjennomgått mange endringer har det beholdt en gjenkjennbar hovedform opp gjennom årene. Takformen er den samme som stasjonsbygningen, og det er et tydelig slektskap mellom de to bygningene selv i dag. Sammen danner de et bygningsmiljø som gir identitet og karakter til Kolbotn stasjon. Dette stasjonsmiljøet er en viktig og bevaringsverdig del av lokalhistorien i Oppegård.

Da man i 2016 jobbet med områdeplanen for Kolbotn sentrum så man at en ny undergang under stasjonen vil måtte komme opp der pakkehuset står. Derfor ble det i reguleringsplanen bestemt at pakkehuset skal bevares, men at det kan flyttes til et annet sted på stasjonen. På denne måten vil man kunne ivareta stasjonsmiljøet og slektskapet mellom de to bygningene samtidig som det legges til rette for en ny og bedre passasje under sporene.



Jenbanestrekningen ble elektrifisert i 1930-årene, da kom også dobbeltspor. Bildet er fra omkring 1940.



Søknad om innredning med varmerom i nordenden, 1927



Fra kappingen av pakkehuset i 1993



Pakkhusets endringshistorie



1912: Kolbotn stasjon bygget, til venstre ses den gamle bilettkiosken, til høyre pakkhuset.



1927: Forlenget ca. 8m mot sør og innredet med varmerom i nordenden



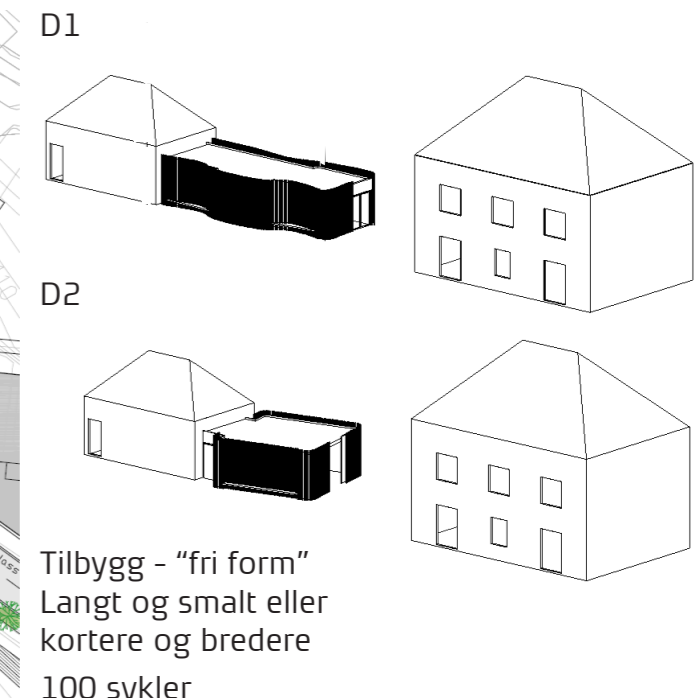
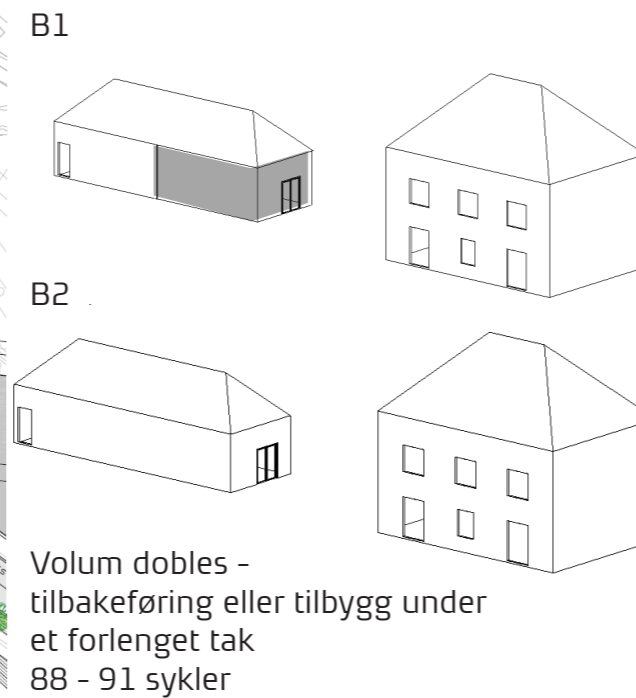
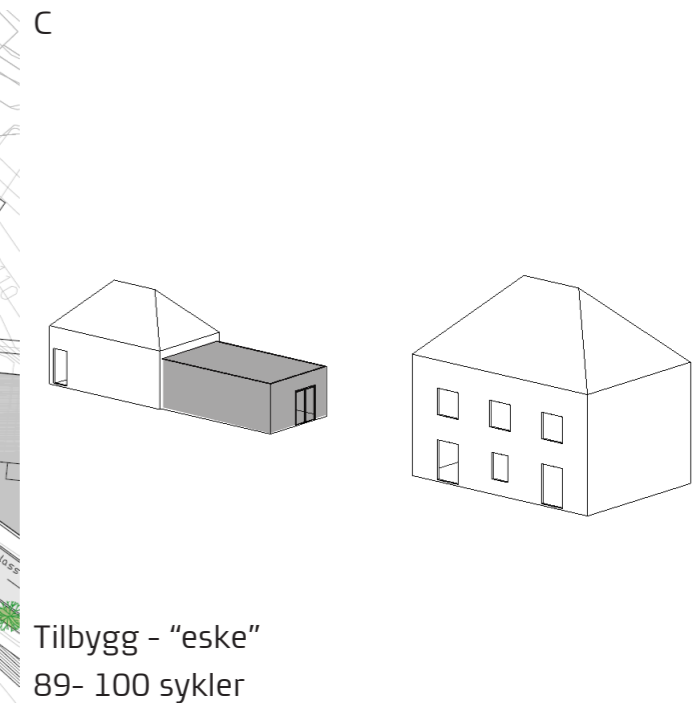
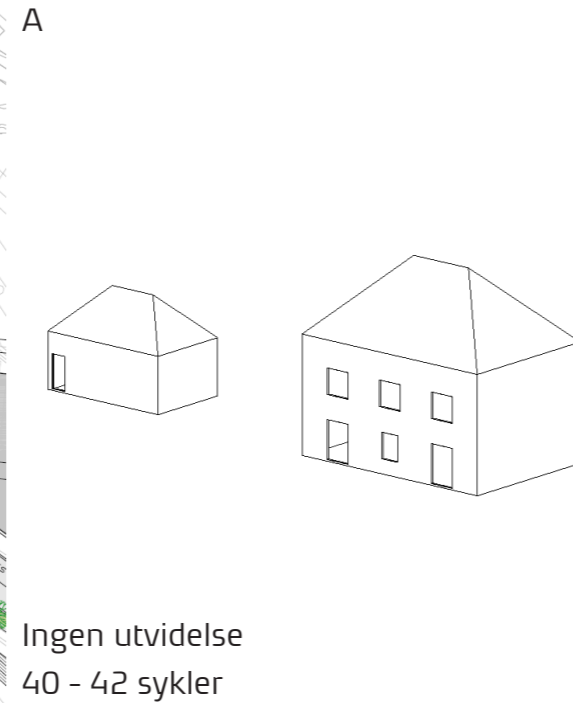
1970: Forlenget ytterligere tre meter mot sør



1993: Redusert lengde, nordre del kuttet med ca. 12 m, trolig ble vinduene i nordveggen byttet. Takvalmen ble bevart, men taket ble lagt på nytt ca. 2010



SKISSER 14. februar 2019 - fire alternativer til utnyttelse av pakkhuset



Det ble først utarbeidet seks alternativer til utnyttelse av pakkhuset. Etter en gjennomgang av disse alternativene ble det besluttet å arbeide videre med alternativ B2 og D2 - altså en tilbakeføring til et utvidet pakkhus slik som det var i 1927 (B2) og en utvidelse med et tilbygg som har en fri form, men som underordner seg det eksisterende pakkhuset. I denne versjonen skulle pakkhuset tilbakeføres til slik det var da det var nytt (D2).

Valg av B2 og D2 som beste alternativ ble begrunnet som følger:

- alt. A gir ikke nok kapasitet
- alt. B1 gir en skjev fordeling mellom tilbakeføring og nybygg og et ubalansert arkitektonisk uttrykk
- alt. C gir ikke nok til situasjonen og stasjonsmiljøet
- alt. D1 er ikke like effektiv som D2 og er heller ikke helt balansert i forholdet mellom eksisterende pakkhus og tilbygg



SKISSER 5. mars 2019 - tre alternativer basert på B2 og D2



Alt. 1

Tilbakeføring til 1912 + tilbygg
Henvendes mot stasjonsbygningen

100 sykler



Alt. 2

Tilbakeføring til 1912 + tilbygg
Henvendes vekk fra stasjonsbygningen

100 sykler



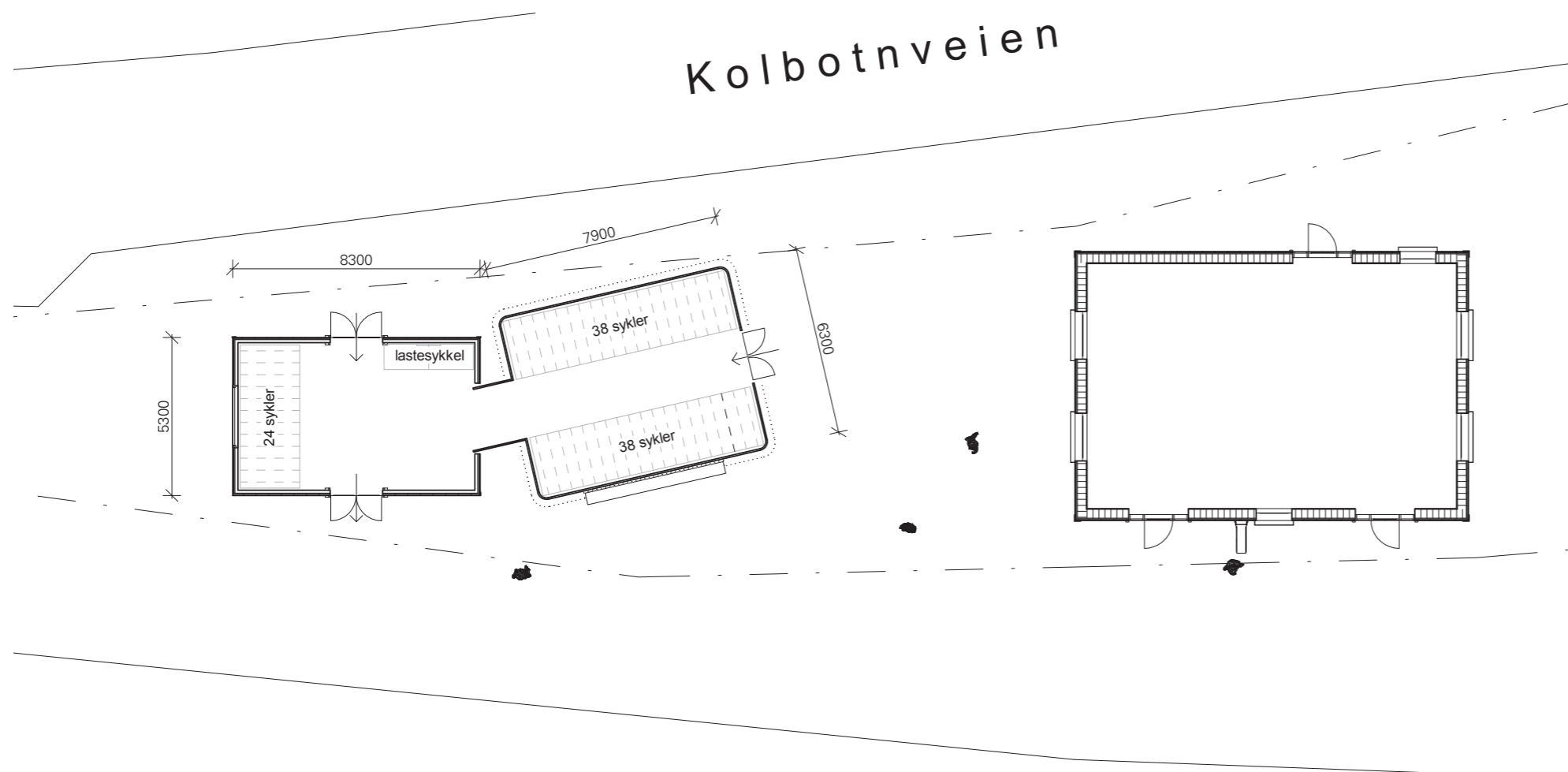
Alt. 3

Tilbakeføring til 1927 (1970)
Volum doubles

92 sykler



Alt. 1 - anbefalt løsning - plan og oppriss



Alternativ 1 utgjør en tilbakeføring av pakkhuset til slik det var i 1912, med opprinnelige dører og vinduer og et tilbygg som skånsomt knytter seg til pakkhuset på den ene kortsiden. Tilbygget er vendt mot stasjonsbygningen og skråstilt, slik at det skapes varierte plassdannelser som gir god oversikt og gode solforhold for passasjerer og ventende på stasjonsområdet.

Tilbygget tenkes utført som en enkel tre- og stålkonstruksjon med integrert sittebenk i fasaden som skråner mot toglinjen, og med mulighet for å etablere klatreplanter som kan gi et variert uttrykk gjennom året og tilføre et grønt preg til stasjonen.

Adkomst skjer fra Kolbotnveien via dør til det opprinnelige pakkhuset og fra stasjonen via dør i kortenden av tilbygget. Herfra kan man gå direkte ut på stasjonen når sykkelen er plassert, eller man går samme vei tilbake når sykkelen er hentet. Eksisterende pakkhus og tilbygg kobles sammen slik at det kan benyttes ett felles lås- og alarmsystem på hele sykkelhotellet.

Med sykkelstativer i to høyder gir dette alternativet en kapasitet på minimum 100 sykler i sykkelhotell.

Vernehensyn

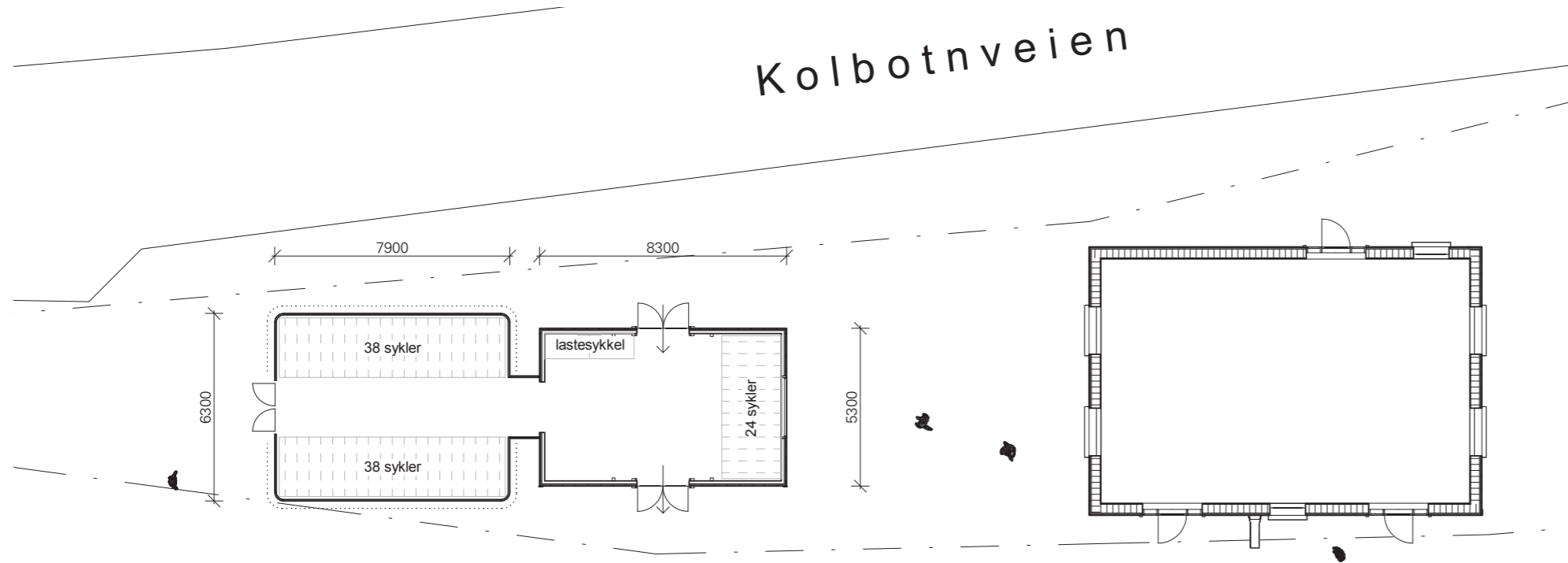
Alternativene 1, 2 og 3 innebærer alle en tilbakeføring av pakkhuset, med forankring i bilder og tegninger som dokumenterer de ulike fasene. Alternativ 1 og 2 tilbakefører pakkhuset til slik det var i 1912 - da det var nytt. Alternativ 3 tilbakefører pakkhuset til slik det var i 1927, men med grunnflate slik det var i 1970 da det ble forlenget med ca 3 meter. Av disse er det tilbakeføringen til 1912 som virker å være mest riktig for situasjonen.



Alt. 1 - anbefalt løsning - perspektiv



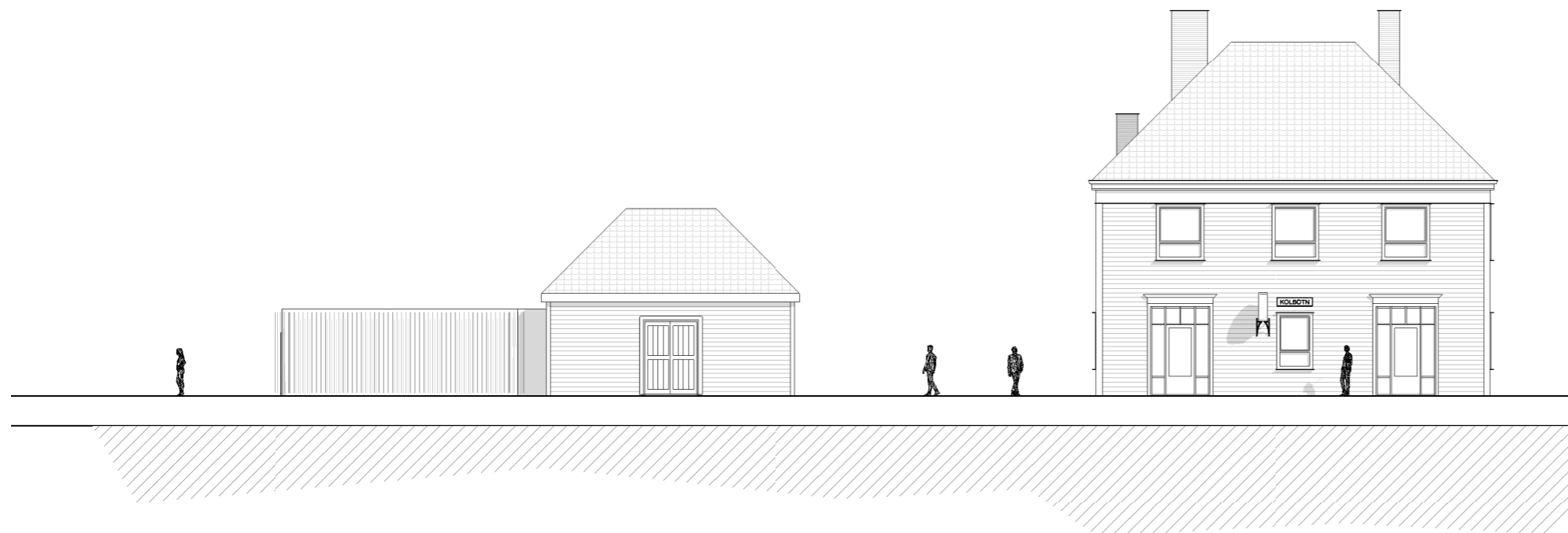
Alt. 2 - plan og oppriss



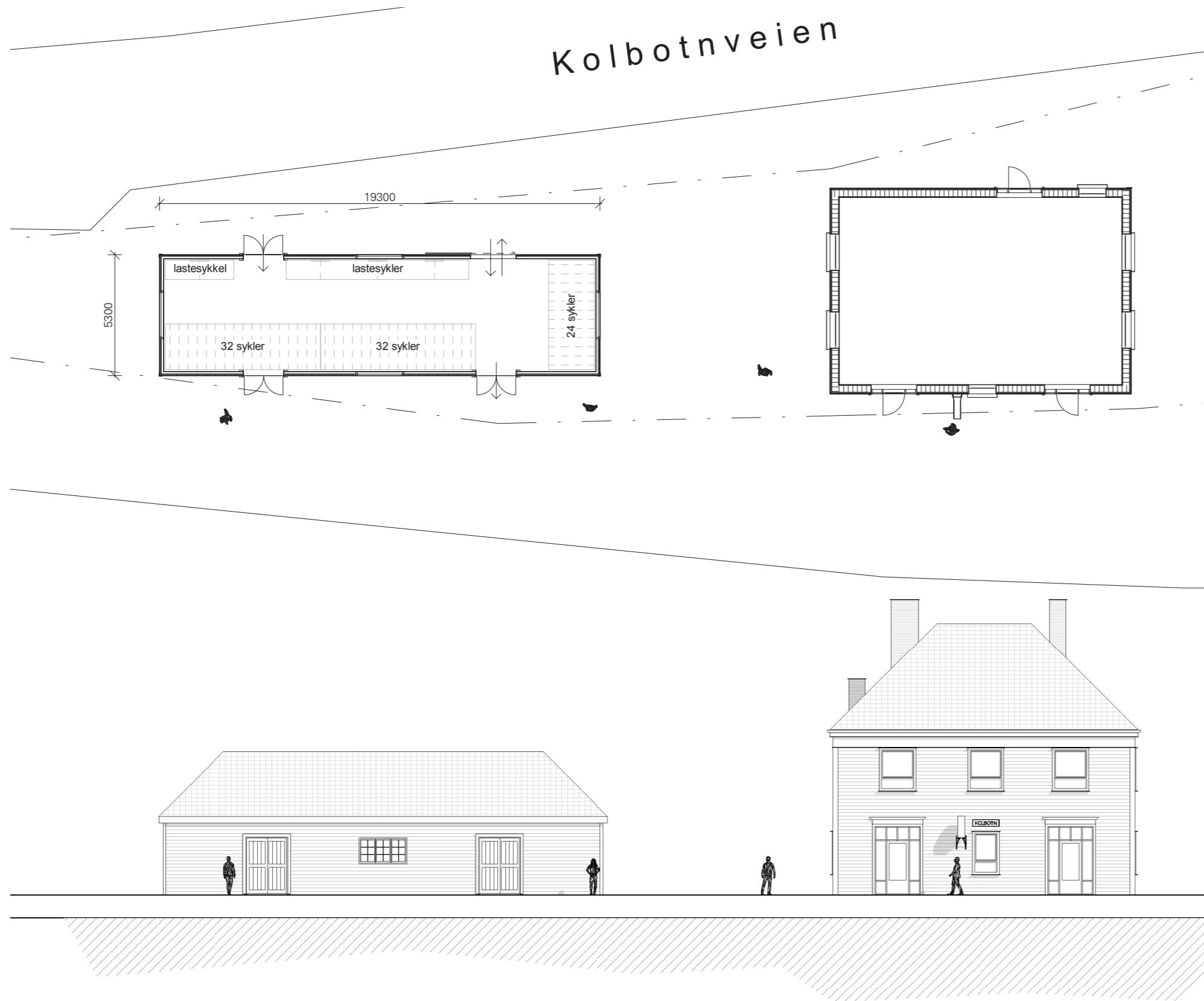
Alternativ 2 innebærer tilbakeføring av pakkhuset til 1912 og et tilbygg plassert på motsatt side i forhold til alternativ 1.

I dette alternativet får de to historiske bygningene stå tettere sammen, og tilbygget bryter opp situasjonen i utkanten. Med alternativ 1 danner stasjonsbygningen og pakkhuset rammen rundt sykkhotellet og stasjonsmiljøet - alternativ 2 kan derimot virke mer utflytende.

Alternativ 2 gir samme kapasitet som alternativ 1 for antall sykler.



Alt. 3 - plan og oppriss



Alternativ 3 innebærer en utvidelse av det eksisterende pakkhuset - som en tilbakeføring til slik det var i 1927 og i 1970 - da det ble ytterligere forlenget med ca 3 meter. En slik tilbakeføring vil bidra til å fortelle historien om stasjonsmiljøet, men dette alternativet fremstår som mye mer lukket, og vil derfor ikke gi så mye tilbake til stasjonsmiljøet og livet på perrongen. Alternativ 1 og 2 vil i denne sammenhengen tydeligere kommunisere at dette er et sykkelhotell.

Alternativ 3 vil gi en kapasitet på 92 sykler.



INSPIRASJON OG REFERANSER

