

## Ski stasjonsområde, planinitiativ.

Bane NOR Eiendom ber i forbindelse med oppstart av ny detaljregulering for utviklingsområdene ved Ski stasjon, om tillatelse til å utvide formålene og redusere krav til innfartsparkering, i forhold til det som er fastsatt i «Sentrumsplanen».



Illustrasjon: Mulig fremtidig situasjon ved Ski stasjon. Perspektiv fra reisetorg vest mot Ski storsenter og ny bebyggelse langs Jernbanesvingen. Til høyre mulig ny boligbebyggelse langs Vestveien med næring i 1. etasje mot reisetorg vest.

## Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn .....	3
1.1 Prosess.....	4
1.2 Grunnlag for endring .....	4
2. Et attraktivt sentrum .....	4
3. Marked for kontorer ved Ski stasjon.....	6
3.1 Vista analyse:.....	6
3.2 Akershus Eiendom .....	6
3.3 Konklusjon marked for kontorer .....	7
4. Kommuneplan Nordre Follo 2019-2013, høringsutgave.....	7
4.1 BNEs vurdering og konklusjon.....	8
5. Mulighet for bygge hotell ved Ski stasjon .....	8
6. Mobilitet Ski stasjon .....	8
6.1 Introduksjon .....	8
6.2 Dagens situasjon.....	9
6.3 Nasjonale, regionale og lokale føringer.....	10
6.4 Utredning om mobilitet for Ski.....	11
6.4.1 Mobilitetsløsninger for reiser til og fra Ski stasjon (Insam) .....	11
6.4.2 Innfartsparkering ved Ski stasjon, effekter av avgift og redusert tilbud (TØI).....	12
7. Samarbeid mellom Ruter, Entur og Bane NOR Eiendom .....	12
8. Forslag til justering av formål og innfartsparkeringskrav for utbyggingsarealene ved Ski stasjon	13
8.1 Mulighetsstudie med boliger. ....	14
8.2 Positive konsekvenser av justeringen .....	16
9. Vedlegg.....	17

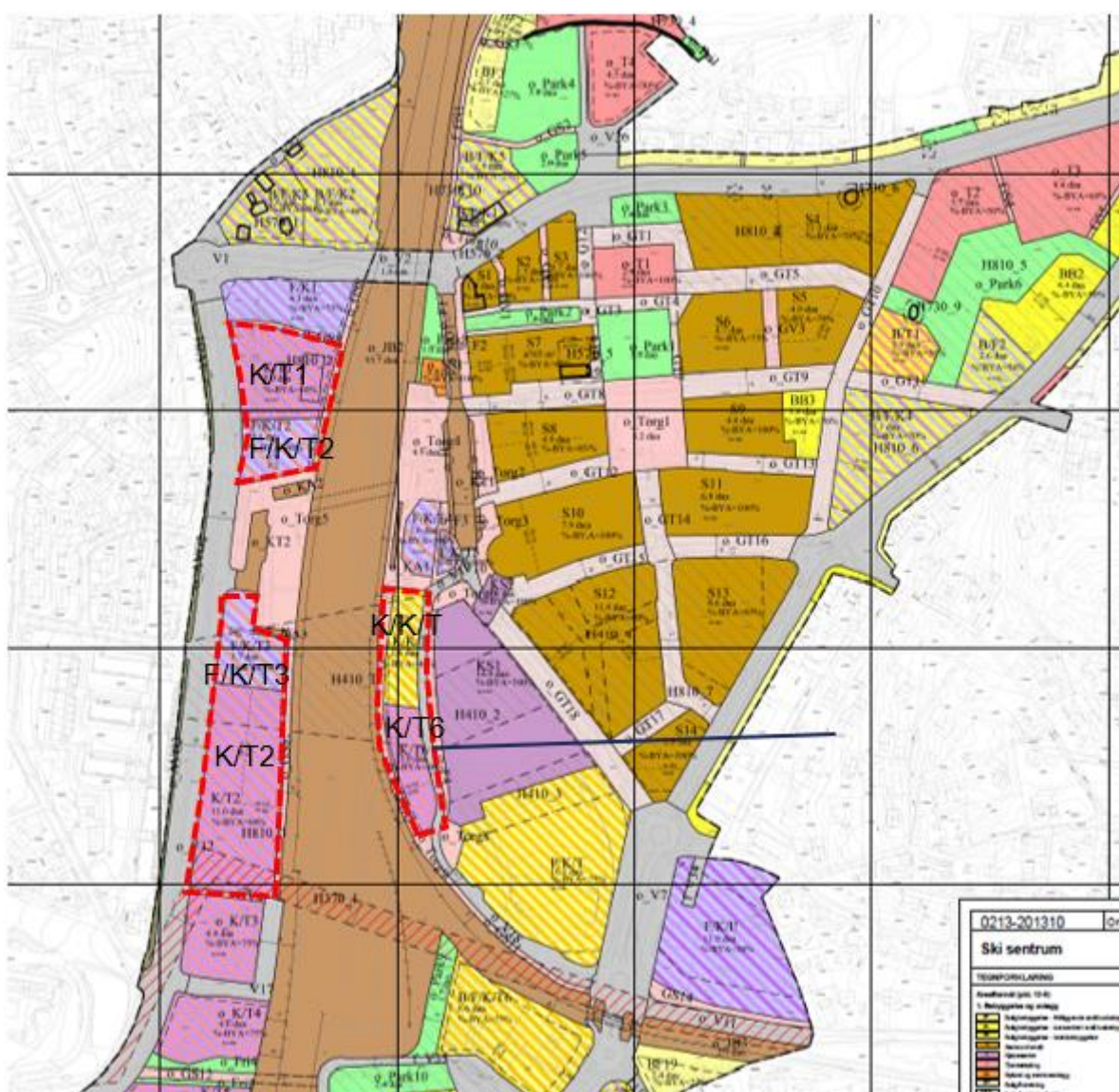
## 1. Bakgrunn

Bane NOR Eiendom (BNE) er grunneier av sentrale arealer ved Ski stasjon. I områdereguleringsplan for Ski sentrum (sentrumsplanen) vedtatt i 2016, er våre eiendommer bla. regulert til byggeområde, torg og jernbane.

BNE sine eiendommer som er regulert til byggeområde inngår i arealene mellom Vestveien og jernbanesporene (vestsiden) definert som felt K/T1, F/K/T2, F/K/T3 og K/T2 og arealet mellom jernbanesporene og Ski storsenter (Østsiden) definert som felt K/K/T og K/T6.

Arealene er regulert til kontor, tjenesteyting, forretning og kollektivterminal. Innenfor felt K/T2 på vestsiden er det mulighet for å bygge inntil 30% boliger. Områdene må detaljreguleres før byggesak kan innsendes. Arealene på vestsiden må planlegges under ett.

Sentrumsplanen angir at det skal etableres 475 innfartsparkeringsplasser ved Ski stasjon.



Figur: Sentrumsplan med angivelse av arealene som inngår i planinitiativet.

## 1.1 Prosess

BNE ønsker nå å komme i gang med planarbeidet for ovenfor nevnte arealer. Før BNE igangsetter med å utarbeide grunnlaget for detaljreguleringforslaget (eks arkitektkonkurranse), ønsker vi gjennom dette planinitiativet å avklare mulighet for komplettering av arealformålene, samt reduksjon av innfartsparkeringskravet.

Høyder og volum på selve bebyggelsen er ikke tema for dette planinitiativet. Dette må vi komme tilbake til senere i planprosessen (eventuelt som et eget planinitiativ).

Det er ikke tilknyttet fagkyndig til dette planinitiativet siden det kun er formål som skal avklares i denne omgang. Forslagstiller står selv for utarbeidelsen av beskrivelsen. Illustrasjonsplan, diagrammer og perspektiv som følger planinitiativet er utarbeidet av Ghilardi og Hellsten Arkitekter.

## 1.2 Grunnlag for endring

Gjennom detaljregulering åpner Plan- og bygningsloven for at det kan vedtas endringer ut over rammeverket i en områderegulering. Under vil vi gjennomgå og argumentere for justeringer som vi ber Ski kommune ta stilling til, som et viktig grunnlag for videre detaljregulering for arealene rundt Ski stasjon.

Kort oppsummert mener BNE:

- 1) At sentrumsplanen gir for liten fleksibilitet med hensyn til å utvikle arealene rundt Ski stasjon som en del av et attraktivt sentrum.
- 2) Markedet for kontorer i Ski er slik at det ikke er mulig å utvikle arealene etter prinsippene om innefra og ut, som ny kommuneplan for Nordre Follo legger opp til. Antall m<sup>2</sup> kontor i sentrumsplanen er etter vår vurdering overdimensjonert.
- 3) Det er grunnlag for å redusere krav til innfartsparkering som angitt i sentrumsplanen.

## 2. Et attraktivt sentrum

Hva skal til for å skape et attraktivt sentrum?

Sentrumsplanen legger opp til en fortetting i Ski sentrum ved at områder som i dag brukes til eks flateparkering kan utvikles med nye sentrumsfunksjoner som kontor, boliger, skole, forretning etc. Det legges også opp til en kvalitetshevning av dagens gater og plasser, samt nye offentlige forbindelser. Dette vil bidra til å fylle sentrum med flere mennesker, som igjen gjør sentrum mer trygt og attraktivt. Store deler av sentrum er gjennom sentrumsplanen angitt som sentrumsformål (angitt som brunt i reguleringskartet) og gir stor fleksibilitet for hvilke formål som kan bygges.

Gehl Architects i Danmark anses som en av de fremste byplanleggerne i Norden. Firmaet og firmaets grunnlegger (Jan Gehl) har forsket mye på hva som skal til for å skape en god by og et godt byliv.

I boken «Byer for mennesker» av Jan Gehl beskrives blant annet følgende om hva som skal til for å få til en god by for menneskene:

- Menneskene må ha lyst til å bruke byen.
- En blanding av byens funksjoner som handel, kontor, bolig bidrar til en variert brukergruppe gjennom døgnet.
- Ikke bygg rene næringsområder som står tomme på ettermiddag og kveldstid.
- Kompakte byrom som gjør at menneskene som bruker byen klarer å fylle byrommene.
- Transportform har betydning for byliv.

Gehl har også utarbeidet 8 prinsipper for å redusere utslipp og forbedre livskvalitet. Her fremheves bla. at en blanding av funksjoner er viktig for bylivet. Høy tetthet, kompakte byer og tiltak for å få flere til å gå og reise kollektivt trekkes også frem som viktige faktorer.

Our Cities Ourselves – Principles for Transport in Urban Life



Figur: Gehl sine prinsipper for å redusere utslipp og forbedre livskvalitet.

Sentrumsplanen legger til grunn at det i hovedsak kun kan bygges kontorer i arealene rundt Ski stasjon. Etter vår oppfatning er dette uheldig med tanke på å få til et attraktivt sentrum. Man risikerer her å få et homogent område som utgjør en stor del av Ski sentrum, som ligger dødt etter kl 16.

Hvilke funksjoner som etableres på vestsiden har også mye å si hvordan sentrum kobler seg til områdene vest for Vestveien. I vedtatt områderegulering for Ski vest legges det opp til bygging av nye boligområder og ny ungdomsskole for Finstad og Hebekk. Å etablere et tilnærmet rent kontorareal mellom Ski sentrum og de eksisterende - og de nye boligområdene på Finstad og Ski vest, mener vi er uheldig med tanke på å knytte områdene bedre sammen.

Konklusjon: bygging av flere boliger ved Ski stasjon vil bidra til et mer attraktivt sentrum

### 3. Marked for kontorer ved Ski stasjon.

BNE har fått utarbeidet 2 vurderinger av fremtidens marked for å etablere nye kontorer ved Ski stasjon.

Den ene vurderingen er utarbeidet av Vista Analyse som er et samfunnsfaglig analyseselskap. Den andre vurderingen er utført av Akershus Eiendom som er en av Oslos største næringsmeglere. Begge vurderingene er vedlagt. Under gis et resyme av vurderingene som disse selskapene har utført.

#### 3.1 Vista analyse:

Få bedrifter flytter langt fra der de er i dag.	▶	Det er få kunnskapsbedrifter i Ski i dag som har behov for så store arealer med denne plasseringen. Hovedtyngden har behov lokaler med kombinasjon lager/produksjonslokale/kontor. Gjelder også bedrifter med utspring fra Ås.
Oslo sentrum er attraktiv for arbeidsintensive-bedrifter	▶	Konkurransen mot andre områder utenfor Oslo sentrum er stor. (i dag høy ledighet + at det planlegges nye store områder).
Follobanen gjør Oslo sentrum enda mer attraktiv for næringsetablering	▶	Oslo er origo i jernbanesystemet på <u>østlandet</u> og man når mange potensielle ansatte. Kortere reiseavstand til Oslo gjør at Oslo sentrum blir enda mer attraktiv for næringsetablering. Kortere reisetid trekker virksomhet ut fra randsonene og inn til Oslo.
Det er mange faktorer som er avgjørende når en bedrift skal flytte.	▶	Kommunikasjon er kun en av flere faktorer.

#### 3.2 Akershus Eiendom

Ski har ikke en historisk rolle som senter for bransjer eller grupper av typiske kontorleietakere som kan vokse inn i et større kontorvolum i ski sentrum.

Ski har ikke i dag signifikante «organiske» muligheter til å trekke et stort volum av nye leietakere fra de etablerte kontordistriktene i Stor-Oslo de nærmeste 10-15 årene.

Lillestrøm har opplevd en situasjon der kontormarkedet har vokst mye de siste årene. I forhold til andre kontorområder innenfor Oslo kommune er ikke veksten stor i absolutte tall, men prosentvis er det signifikant. Dette er ikke en modell som lar seg replisere lett i Ski sentrum de nærmeste 10-15 årene. Blant annet fordi Lillestrøm ligger i aksen Oslo - Oslo lufthavn.

Akershus Eiendom tror at et nytt kontor-prosjekt på stasjonsområdet kan trekke noen aktører fra næringsparker innenfor kommunen og muligens fra Frogn/ Vestby, men de fleste av disse har behov for nærliggende lager/ transport/ industri/ verksted-areal, og vil ikke være ideelle leietakere. Det er likevel sannsynlig at dette, samt øvrig organisk vekst i kommunen samt potensielle leietakere andre steder i Ski sentrum, kan gi grunnlag for noe kontorareal, men neppe mer enn rundt 1.000 m2 per år, basert på dagens kontorvolum i kommunen samt forventet konkurranse fra nærliggende næringsparker.

### 3.3 Konklusjon marked for kontorer

Konklusjonen fra disse analysene er at det ikke er grunnlag for å bygge så mye kontorer ved Ski stasjon som Sentrumsplanen legger opp til.

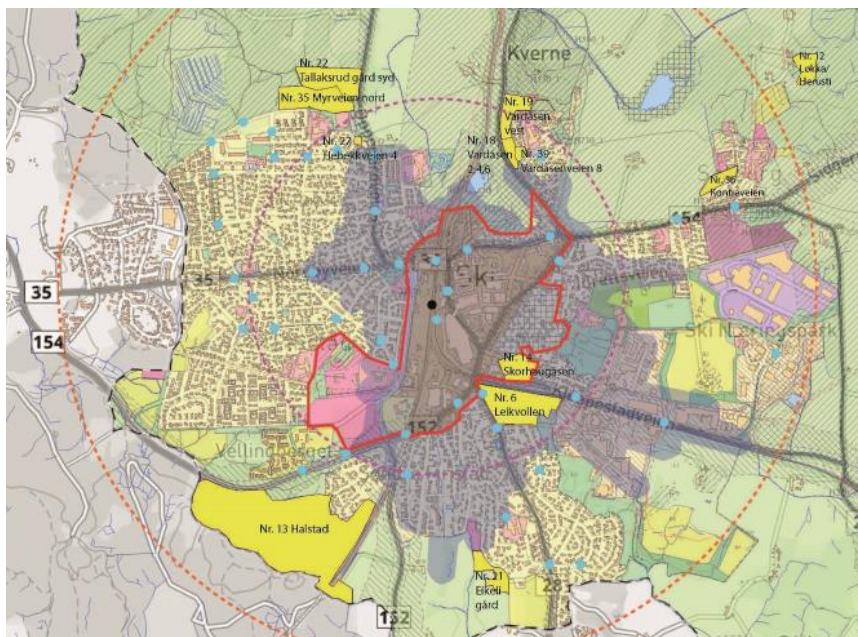
## 4. Kommuneplan Nordre Follo 2019-2013, høringsutgave

I forslag til ny kommuneplan beskrives bla følgende om prioriterte utbyggingsområder:

*«De prioriterte utbyggingsområdene fastsetter hvor det er ønskelig at utbygging kommer i kommuneplanperioden og at det i disse områdene er en høy arealutnyttelse. Et viktig kriterium for utbyggingsområdene er inntil 10 minutters gangavstand fra jernbane eller busstilbud. Dette sammen med å tilrettelegge for viktige daglige funksjoner på veien til og fra et kollektivpunkt vil bidra til at ere velger å la bilen stå. Det er naturlig å ta utgangspunkt i jernbanestasjoner i bybåndet for avgrensning av prioriterte utbyggingsområder i Nordre Follo. Dette er områder som i stor grad allerede er regulert for høy arealutnyttelse.»*

*Avgrensningen av prioriterte utbyggingsområder tar utgangspunkt i arealstrategiene i kommuneplanens samfunnsdel, med særlig vekt på disse strategiene:*

- *Hovedtyngden av veksten skjer i Ski og på Kolbotn, rundt kollektivpunkter langs jernbanen og i utvalgte områder med høyfrekvente bussruter.*
- *Veksten skjer innenfra og ut, med høyest arealutnyttelse nær jernbanestasjoner på Ski og Kolbotn.*
- *Virksomheter med mange arbeidsplasser innen detaljhandel og publikumsvirksomheter lokaliseres i sentrum eller så nært at det er naturlig å bevege seg til fots mellom funksjonene og sentrum».*



Figur: Angivelse av prioritert utbyggingsområde i Ski sentrum

## 4.1 BNEs vurdering og konklusjon

BNE sine utviklingsområder på øst- og vestsiden av Ski stasjon ligger i origo av dette prioriterte utbyggingsområdet. BNE støtter opp om Ski kommunes prioriteringer ved at områdene som ligger tett på viktige knutepunkt bygges ut først. En forutsetning for å kunne realisere denne strategien er at formålene i reguleringsplanene innenfor de prioriterte utbyggingsområde er tilpasset det markedet etterspør. Hvis ikke risikerer man at ønskede områder ikke blir bygget ut, men at man istedenfor bygger ut områder utenfor dette området først. Det må være sammenheng mellom føringene i kommuneplanen og reguleringsplanene innenfor de prioriterte utbyggingsområdene for å få dette til.

Konklusjon: Det må legges til rette for større fleksibilitet og markedstilpasset formål i detaljregulering for arealene rundt Ski stasjon, for å kunne realisere kommuneplanens strategi om bygging innefra og ut.

## 5. Mulighet for bygge hotell ved Ski stasjon

Folloregionen er i vekst og det er forespeilet en stor befolkningsøkning i regionen og Ski spesielt. En type næring som kan være mulig å etablere som følge av denne utviklingen og etableringen av Follobanen, er et nytt hotell ved Ski stasjon. Dagens hoteller bygges normalt med utadrettede funksjoner som cafe/restaurant i 1. etasje og vil bidra til aktivisering av gaten/torget ved hotellet. Imidlertid åpner ikke sentrumsplanen for etablering av hotell ved Ski stasjon, da mulig næring å etablere er begrenset til kontor og noe utadrettede funksjoner mot torget på vestsiden. Bygging av hotell vil være i samsvar med kommuneplanens ønske om å tilrettelegge for arbeidsplasser og publikumsvirksomheter i sentrum.

Konklusjon: Det bør åpnes for å etablere hotell i detaljreguleringsplan for arealene rundt Ski stasjon

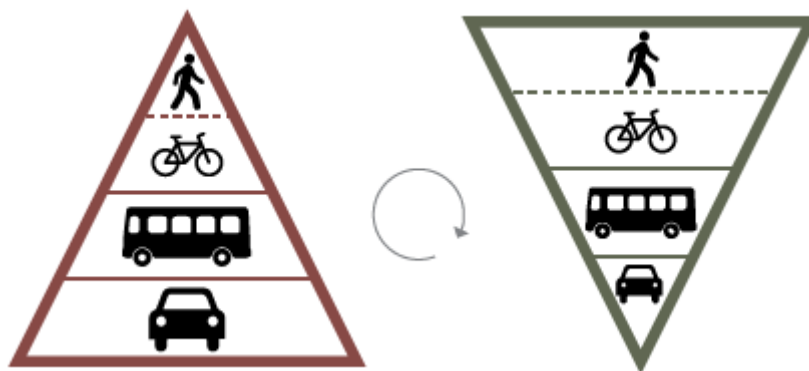
## 6. Mobilitet Ski stasjon

### 6.1 Introduksjon

For å nå nasjonale og regionale mål om å redusere klima - gassutslippene skal all forventet vekst i persontransport tas med kollektiv, gange og sykkel. Follobanen vil påvirke transportsystemet i hele Follo, og spesielt i og rundt Ski stasjon, med økt innpendling til Ski stasjon fra omkringliggende byer og tettsteder.

For å unngå at veiene inn til Ski sentrum belastes enda mer enn i dag, med konsekvens av enda mere køer, må det gjøres tiltak. Det må tilrettelegges for at flere kan gå eller sykle til og fra Ski sentrum/Ski stasjon. Et annet tiltak er å redusere parkeringsmulighetene i Ski sentrum, samtidig som kollektivtrafikken forbedres. Økt prising av bilparkeringen vil også bidra til reduksjon av bilbruken.

Det er i dag en rask utvikling av nye mobilitetsløsninger. Mye tyder på at det framover vil bli økt fokus på løsninger som både gir transporttjenester med økt kvalitet, og mer effektiv utnyttelse av både infrastruktur og transportmidler. Dette betyr at man kan stå foran et skifte i mobilitetsløsninger som ikke først og fremst er drevet fram av behov og ønsker om mer miljøvennlige løsninger, men av at det tilbys funksjonelle og totalt sett mer attraktive alternativer til bruk av privatbil. Dette er løsninger som også vil kunne være prismessig meget konkurransedyktige. En slik utvikling bør få stor betydning for hvordan bilparkering framover bør planlegges, bygges og driftes. I dette perspektivet bør det også være grunnlag for å endre dagens føringer når det gjelder innfartsparkering.

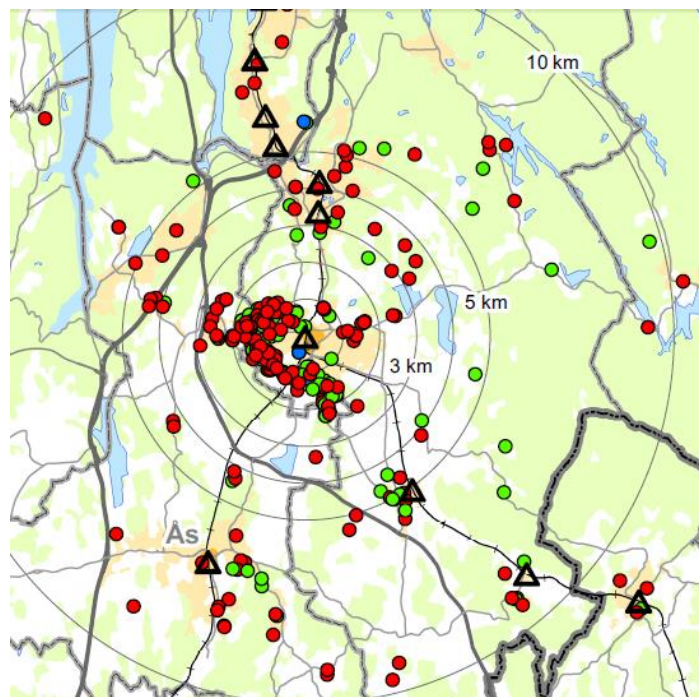


Figur: Nødvendig endring i transporthierarki for Ski sentrum for å oppnå overordnede føringer.

## 6.2 Dagens situasjon

I 2013 gjennomførte Transport økonomisk institutt en skiltregistrering av parkerte biler ved Ski stasjon. Nær halvparten av de parkerte bilene har en eier med bosted innenfor en radius på 3 km (luftlinje). Når vi beregner avstandene langs vei finner vi at 25 % har en reiselengde på under 2 km, og 45 % har en reise på mindre enn 3 km til stasjonen. Registreringen viser at det er en konsentrasjon av brukere med bosted i Ski tettsted. Bosettingsmønsteret gir grunn til å tro at parkeringsplassen også brukes av personer med arbeid eller ærend i Ski. Det er rimeligere å kjøpe periodekort på toget og en olat enn det er å betale direkte for denne sentralt lokaliserte parkeringen.

Etter denne registreringen har parkeringsavgiften ved Ski stasjon økt fra 50 kr måneden til 250 kr mnd, og det kan være et noe annet bilde på situasjonen i 2018. Men det er fortsatt billigere å kjøpe en periodebillett på toget enn å betale full pris for parkering uten billett.



Figur: Bosted for eiere av biler parkert på plasser for innfartsparkering ved Ski stasjon (kilde: TØI rapport 1367/2013). Grønn prikk er bil med barnesete. Rød prikk er bil uten barnesete.

### 6.3 Nasjonale, regionale og lokale føringer

#### Nasjonal transportplan 2018-2029:

Under et utdrag fra teksten som omhandler mobilitet i NTP:

*«Det skal være godt å bo og arbeide i byområdene. Vi skal kunne reise enkelt og sikkert, unngå å bli utsatt for mye støy og forurensning, og kunne oppholde oss i trivelige sentrumsområder og bomiljøer. Disse målsettingene er mulig å oppnå ved gi folk alternativer i hverdagen, ta i bruk ny teknologi og fortsette å utvikle de elektroniske kommunikasjonsnettene som åpner for helt nye kombinasjoner av transportløsningene og gjør det enklere å planlegge reisehverdagen. Ny teknologi og bedre mobilnett gir bedre utnyttelse av transportinfrastrukturen, mer forutsigbarhet som følge av økt tilgang til informasjon, og tiden vi bruker med kollektive reisemidler blir mer verdifull ved at den kan utnyttes til både jobb og fritidsformål.*

*I areal- og transportplanleggingen må det legges til grunn et utbyggingsmønster og transportsystem som fremmer utvikling av attraktive byer og tettsteder, øker mobiliteten, reduserer transportbehovet og legger til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Areal- og transportplanleggingen bør støtte opp under potensialet for boligbygging.*

*I planperioden vil det imidlertid fortsatt være viktig å arbeide for nullvekst i persontransport med bil for å legge til rette for god framkommelighet og effektiv utnyttelse av transportkapasiteten, samt redusere klimagassutslipp, NOx-utslipp og partikkelforurensning. Målet om at persontransportveksten i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange («nullvekstmålet for persontransport med bil»), videreføres derfor i transportplanen.»*

#### Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RP ATP)

Planen legger opp til et mer konsentrert utbyggingsmønster og en større satsing på kollektivtransport, sykkel og gange. Ski er definert som regional by og det er her den største veksten skal skje i Folloområdet.

#### Revidert kommuneplan for Nordre Follo 2019-, høringsutgave

Under et utdrag fra teksten som omhandler mobilitet i kommuneplanen:

*«For å nå nasjonale og regionale mål om å redusere klima - gassutslippene skal all forventet vekst i persontransport tas med kollektiv, gange og sykkel. Nordre Folloas arealstrategier legger opp til at det skal bygges boliger, arbeidsplasser og sosial infrastruktur i gang- og sykkelavstand til kollektivknutepunktene. Innenfor de prioriterte utbyggingsområdene skal det være enkelt å nå alle daglige funksjoner med sykkel og gange.*

*En biltur starter og avslutter på en parkeringsplass. Å begrense areal til parkering vil gi mer areal til by- og tettstedsliv. Det vil igjen bidra til å vitalisere offentlige rom, begrense bilbruken, trygge omgivelser for barn og unge og legge til rette for god folkehelse. Parkeringsbestemmelser sammen med parkeringsavgifter er et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet i personbiltransporten. Krav til antall parkeringsplasser skal sees i sammenheng med alternativer til bilbruk, dvs. kollektivtilbud, nærhet til stasjonene, og forhold for gående og syklende.»*

## Overordnet kvalitetsprogram for klima- og miljøvennlig byutvikling i Ski kommune

Under et utdrag fra teksten som omhandler mobilitet i kvalitetsprogrammet:

*«Arealplanleggingen er det viktigste verktøyet når det kommer til å redusere miljøbelastningen fra trafikk og å øke andelen gående og syklende og brukere av kollektivtransporten. Med en økende befolkning og med bilfokuset infrastruktur er det viktig å planlegge for et trendsifte fra bil til mer miljøvennlig transport. Ski kommune har en egen Vei- og gateplan som gir strategier og løsninger for utforming av veg- og gatenettet i Ski. Bilen skal ha sin plass i bybildet, men på gående og syklendes premisser.*

*Mål:*

- *Fremtidig transportvekst tas med kollektivtransport, sykkel og til fots.*
- *Parkeringsløsningene skal bidra til økt bruk av kollektive reisemidler.*
- *Korte og trygge gå- og sykkelavstander mellom dagliglivets funksjoner (nærhetsbyen).*
- *Bedre gang- og sykkelforbindelser til rekreasjonsområder utenfor sentrum.*
- *God tilrettelegging for bruk av el-kjøretøy.»*

### 6.4 Utredning om mobilitet for Ski

BNE har fått utarbeidet 2 ulike utredninger innenfor mobilitetsfeltet som konkret omhandler innfartsparkering ved Ski stasjon. Dette er «Mobilitetsløsninger for reiser til og fra Ski stasjon» av Insam og «Innfartsparkering ved Ski stasjon. Effekter av avgift og redusert tilbud» av Transportøkonomisk Institutt (TØI). Under gjengis et resyme av utredningene. Utredningen vedlegges også i sin helhet.

En viktig opplysning i den sammenheng er at staten ikke gir tilskudd til bygging av parkeringshus for innfartsparkering. Parkeringshuset må derfor bygges på kommersielle vilkår og det må antas at prisen for å parkere i et nytt parkeringshus ved Ski stasjon blir minst like høyst som for de øvrige parkeringsplassene i Ski sentrum.

#### 6.4.1 Mobilitetsløsninger for reiser til og fra Ski stasjon (Insam)

##### *Vurderinger*

Det er i dag en sterk utvikling innen mobilitetsfeltet. Dette vurderes som meget relevant for Ski kommune, og kan ha et betydelig potensial når det gjelder å realisere de omforente målene om utvikling av Ski som en attraktiv og bærekraftig regionby. Dette bygger særlig på følgende vurderinger:

- Samsvar mellom utviklingstrekk og politiske mål.
- Redusert etterspørsel etter transport gjennom tilrettelegging for enklere og kortere reisekjeder.
- Nye mobilitetsløsninger for reiser til og fra Ski sentrum gir attraktive alternativer til bruk av privatbil for å komme til og fra Ski stasjon og sentrum.
- Konkurransedyktig kombinert mobilitetstilbud som de reisende oppfatter som mer attraktivt enn bruk av privatbil.
- Bilparkeringstilbudet ved Ski stasjon bør være integrert i et helhetlig mobilitetstilbud for Ski sentrum.
- Krav om antall parkeringsplasser bør reduseres.
- Det er behov for koordinering av prosesser og prosjekter for å utløse potensial for bærekraftig mobilitet og byutvikling i Ski sentrum.

### Anbefalinger

For å kunne legge til rette for gode mobilitetsløsninger, og sikre hensiktsmessige og oppdaterte føringer for bilparkering, knyttet til reiser til og fra Ski stasjon, anbefales det at Bane NOR Eiendom legger følgende til grunn for videre arbeid:

- Etablering av et mest mulig helhetlig og omforent mobilitetstilbud for reisende til og fra Ski sentrum. Det legges vekt på økt tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende samt etablering av deleløsninger for bil og sykkel.
- Bilparkeringstilbudet for togreisende integreres i det samlede parkeringstilbudet for Ski sentrum.
- Minst 50 % reduksjon av antall bilparkeringsplasser i tilknytning til Ski stasjon.
- Gjennomføring av en innovasjonsprosess for å etablere nye, gode mobilitetsløsninger i Ski.
- Utviklingen av nye mobilitetsløsninger i Ski bør sees som en integrert del av utviklingen av et attraktivt sentrum.

#### 6.4.2 Innfartsparkering ved Ski stasjon, effekter av avgift og redusert tilbud (TØI)

I sentrumsplanen er det definert at det skal etableres 475 plasser avsatt til innfartsparkering. Behovet for innfartsparkering er imidlertid ikke utredet i sentrumsplan som omfatter arealene på begge sider av jernbanesporene. Fordi det forutsettes at langtidsparkering på sikt ikke skal beslaglegge eget areal i sentrum, må denne parkeringen samles i større anlegg og samordnes med annen utbygging. På grunnlag av kunnskap fra litteratur og tidligere undersøkelser, vurderes her mulig etterspørsel etter plasser for dem som ønsker å benytte bil for tilbringertransporten til stasjonen. Hvis brukerne i større grad enn i dag må betale for hele eller deler av kostnaden forbundet med øremerkede parkeringsplasser til dette formålet vil etterspørselen reduseres betydelig og at samlet antall parkeringsplasser i Ski sentrum kan reduseres i forhold til i dag. En avgift på 75 kr per dag kan etter TØIs vurdering redusere etterspørselen etter innfartsparkering med 40 %.

Konklusjon: En prisøkning på parkering ved Ski stasjon (som er nødvendig for å kunne realisere ønsket utvikling) vil i seg selv redusere etterspørselen betydelig.

## 7. Samarbeid mellom Ruter, Entur og Bane NOR Eiendom

Partene har inngått en samarbeidsavtale om utvikling av mobilitetsløsning for Ski stasjon. Hensikten med arbeidet er å:

- Skape en fremtidsrettet, attraktiv og effektiv mobilitetsløsning for transport til og fra Ski stasjon, som gir gode alternativer til bruk av privatbilen.
- Bidra til at den fremtidige utviklingen av arealene rundt knutepunktet Ski stasjon ivaretar behovene og forventinger for morgendagens mobilitetsløsninger.
- Sikre at arbeidet med Ski stasjon blir en arena for utvikling som gir overføringsverdi til andre knutepunkt

Arbeidet skal i første omgang kunne ut i at ulike løsninger for kombinert mobilitet skal testes ut ved Ski stasjon. Dette er planlagt å igangsettes sommeren 2019 når vestre del av Ski stasjon åpnes.

En fremtidsrettet mobilitetsløsning ved Ski stasjon/Ski sentrum vil bidra til å redusere behovet for innfartsparkering.

## 8. Forslag til justering av formål og innfartsparkeringskrav for utbyggingsarealene ved Ski stasjon

Basert på vurderinger beskrevet i dette notatet ber vi Ski kommune fatte ett av de to alternative vedtak:

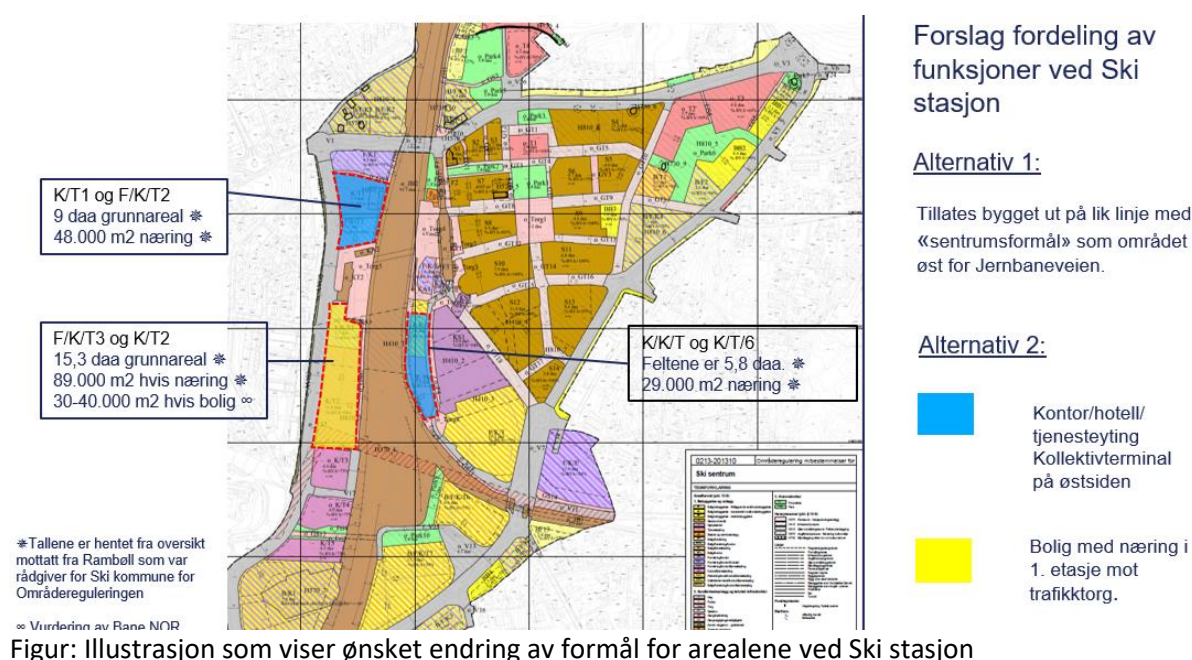
### Vedtak Alternativ 1: (størst fleksibilitet)

- Felt angitt som K/T1, F/K/T2, F/K/T3 og K/T2, K/K/T og K/T6 i Sentrumsplanen tillates bygget ut på lik linje med «sentrumsformål» som områdene øst for Jernbaneveien, angitt med brun farge i reguleringskartet.
- Parkeringskravet for innfartsparkering reduseres fra min 475 plasser til min 300 plasser.

### Vedtak Alternativ 2: (begrenset fleksibilitet)

- Felt K/T1, F/K/T2 på vestsiden opprettholdes som næringsareal i samsvar med sentrumsplanen (Her kan det bygges inntil 48.000 m<sup>2</sup> jfr Sentrumsplanen)
- Innenfor felt K/T2 gir sentrumsplanen allerede mulighet for å bygge inntil 30 % bolig. Det tillates at det innenfor F/K/T3 og K/T2 på vestsiden åpnes det for at hele feltet bygges ut med boliger, med unntak av næring i 1. etasje mot trafikktorg og innfartsparkering hvis dette legges i disse feltene.
- Hotell tillates i alle felt.
- Parkeringskravet for innfartsparkering reduseres fra min 475 plasser til min 300 plasser.

Det tas forbehold om at det kan komme ytterligere forslag om endringer i forbindelse med utarbeidelsen av detaljreguleringen. Eksempelvis har vi ikke avklart behov for eventuelle justeringer av høyder og fotavtrykk for bebyggelsen. Dette må vi komme tilbake til når arkitektkonkurranse er gjennomført og kvalitetssikret.



## 8.1 Mulighetsstudie med boliger.

I forbindelse med planinitiativet er det utarbeidet en enkel mulighetsstudie for å synliggjøre at boliger kan innpasses i felt F/K/T3 og K/T2 på vestsiden. Det er lagt til grunn en byggeavstand til spor på 20 meter i samsvar med sentrumsplanen (næring/kontor har 15 meter). Dette gjør at det blir mer plass til gangforbindelse/kjøreareal mellom bygningsvolumet og jernbanen.

Volumene må kun ses som veiledende og ikke en del av forholdet som ønskes behandlet i denne omgang.

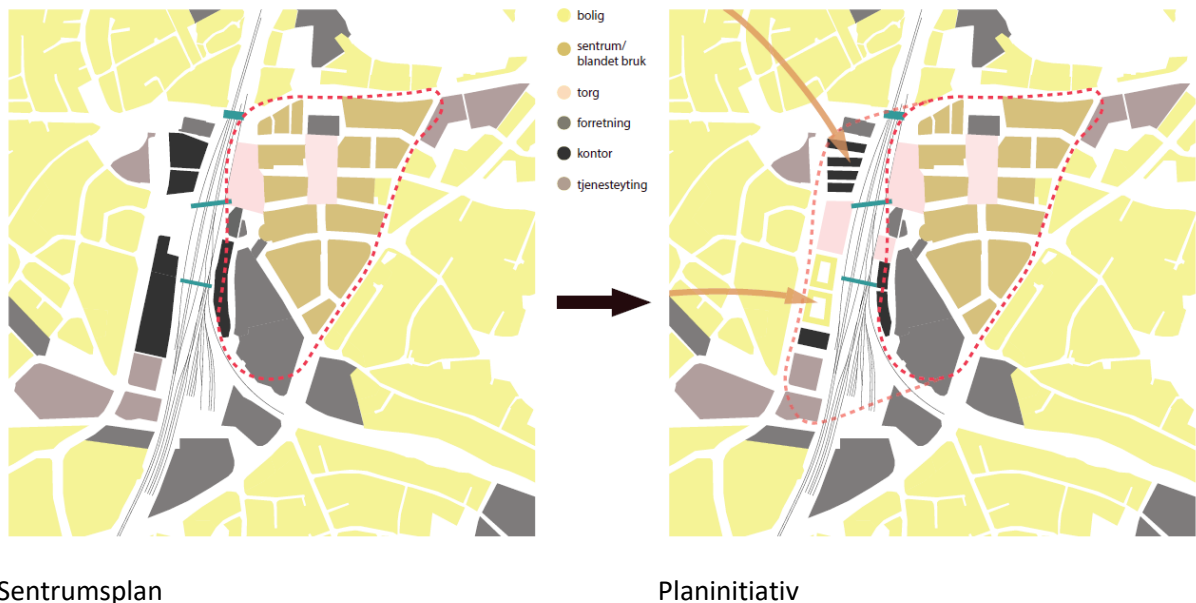


Figur: Illustrasjonsplan som viser mulig boligutvikling på felt F/K/T3 og K/T2, kontorer, innfartsparkering i p-hus, samt hotell enten på østsiden eller vestsiden.



Figur: Mulig fremtidig situasjon ved Ski stasjon. Perspektiv fra reisetorg vest mot Ski storsenter og ny bebyggelse langs Jernbanesvingen. Til høyre mulig ny boligbebyggelse langs Vestveien med næring i 1. etasje mot reisetorg vest.

## 8.2 Positive konsekvenser av justeringen



Figur: Diagram som viser at endret sammensetning mellom kontor og bolig gir bedre kontakt med arealene vest for Ski sentrum

Selv ved en økning av boligarealet som beskrevet i dette planinitiativet ved Ski stasjon, er det fortsatt en god arealreserve for kontorer/næring rundt Ski stasjon. Til sammen (på øst- og vestsiden) gis det fortsatt mulig å bygge ca 77.000 m<sup>2</sup> med kontor/næring innenfor angitte felt i sentrumsplanen.

En økning av boligandelen langs Vestveien gir en funksjonsmessig bedre kontakt med området vest for dette området. Økningen bidrar til å bryte opp et monotont stort kontorområde, som vil virke som en barriere mellom Finstad/Ski vest og Ski sentrum. Hvis man ser på området fra Holteveien i nord til Åsveien i sør gir boliger innenfor felt F/K/T3 og K/T2 en bedre blanding av funksjonene.

En økning av boligandelen, med dertil bedre blanding av funksjonene, vil bidra til økt byliv i Ski sentrum.

Foreslått justering gjør at det er mulig å komme i gang med utvikling av arealene rundt Ski stasjon så raskt som mulig etter at Follobanen er ferdigstilt mot slutten av 2021. Det gjør også at prinsippene som er beskrevet i ny kommuneplan for Nordre Follo, om å bygge sentrum innenfra og ut, lar seg realisere.

En reduksjon av parkeringskravet for innfartsparkering vil bidra til å oppnå målene som er definert i statlige og kommunale føringer. Endringen vil bidra til at flere går/sykler eller reiser kollektivt. Som igjen vil bidra til økt byliv. Erfaringer fra andre steder hvor avgiften ved innfartsparkeringen har økt er at fyllingsgraden på parkeringen har gått ned, mens andel biler med barneseter har gått opp. Dette indikerer at det er flere som faktisk har behovet som bruker parkeringen. Man unngår at innfartsparkeringen bare fylles opp av de som har mulighet til å kjøre tidlig til stasjonen.

Bygging av p-hus ved Ski stasjon må gjennomføres på markedsmessige vilkår, da staten ikke gir tilskudd til slike parkeringshus. Det betyr at prisen på å parkere ved Ski stasjon trolig må opp på tilsvarende nivå som parkeringen i Ski sentrum for øvrig. En konsekvens av dette er at etterspørselen

går ned jfr TØIs vurdering. En forutsetning for å realisere et p-hus ved Ski stasjon, som må til for å kunne frigjøre areal til byutvikling, er at parkeringshuset tilpasses den reelle markedssituasjonen.

## 9. Vedlegg

1. Vista Analyse. Marked for nye kontorarbeidsplasser, april 2018.
2. Akershus Eiendom. Kontoretterspørsel Ski sentrum, mars 2018
3. Transport økonomisk institutt. Innfartsparkering ved Ski stasjon, mars 2015
4. Insam. Mobilitetsløsninger for reiser til og fra Ski stasjon, mai 2018
5. Perspektiv mulig fremtidig situasjon ved Ski stasjon, des 2018
6. Illustrasjonsplan, planinitiativ, des 2018