

# Ski sentrum

## Stedsanalyse og mulighetsstudie

**BANE NOR**  
EIENDOM



# Innhold

Introduksjon .....	3
Ski .....	4
Avgrensning .....	5
Overordnede føringer .....	6
Utvikling i Ski .....	7
Landskap .....	8
Hovedveinett .....	9
Typologi og funksjoner .....	10
Målpunkter og gangavstand .....	12
Sykkelnettverk .....	13
Avstander og ruter .....	14
Utbyggingsrekkefølge .....	16
Støy .....	17
Hotell ved Ski stasjon .....	18
Mulighetsstudie .....	19

**Forside:** Forsidebilde av Placebo Effects/Ruter, hentet 21.01.2020. Bildet er kun ment som en illustrasjon, og viser ikke et konkret prosjekt.

**Stedsanalysen** er utarbeidet av Bane NOR Eiendom, ved landskapsarkitekt Emma Mikaelsen

**Mulighetsstudien** er utarbeidet av Ghilardi + Hellsten arkitekter

# Introduksjon

Denne stedsanalysen er utarbeidet av Bane NOR Eiendom, i forbindelse med planlegging av prosjekt på arealer ved Ski stasjon. Stedsanalysen legger grunnlaget for en mulighetsstudie for utvikling av eiendommene rundt stasjonen. Disse vil igjen være grunnlag for Bane NOR Eiendom sin videre prosjektutvikling og detaljregulering. Mulighetsstudien presenteres til slutt i denne stedsanalysen.

Ski kommune vedtok i 2016 områderegulering for Ski sentrum, og innførte stedsanalyse og mulighetsstudie som et virkemiddel for å oppnå en god byutvikling. Stedsanalyse og mulighetsstudie skal utarbeides for alle reguleringsplaner, samt byggesaker over 200m<sup>2</sup> som søkes unntatt fra plankrav.

En stedsanalyse er et viktig virkemiddel for å oppnå bedre sammenheng mellom byens strukturerende elementer, byutviklingsintensjoner og reguleringsplaner. Ved å utarbeide en stedsanalyse og påfølgende mulighetsstudie, får man en analytisk vurdering og faglig drøfting av prosjektområdet som kan bidra til mer helhetlig utvikling. Nordre Follo kommune ønsker ved denne metoden å sikre de viktigste plangrepene på et tidlig stadium i en planprosess. Stedsanalysen tar for seg ulike kontekster i by, slik som landskap, bystruktur, mobilitet og målpunkter.

En stedsanalyse kan også vurdere og drøfte nytten av krav som er stilt i forbindelse med områdereguleringen ut fra ny kunnskap som tilegnes gjennom analysen.

En stedsanalyse og mulighetsstudie som grunnlag ved fortetting og transformasjon, er et hensiktsmessig verktøy både for å oppnå god dialog mellom alle involverte parter, og for å få faglig avklaring på et tidlig stadium av planprosessen.



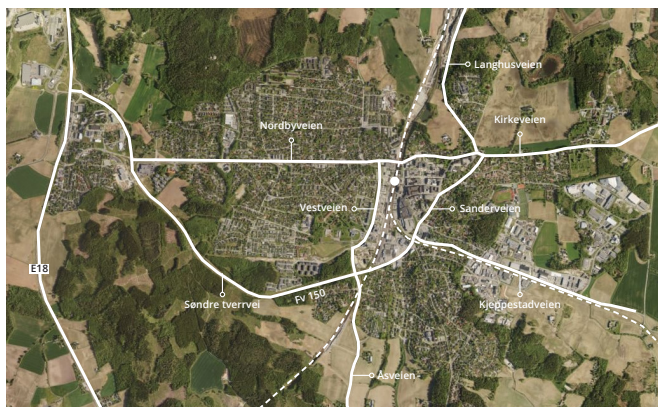
# Ski

Denne stedsanalysen omhandler Ski sentrum. Ski er en by i nyopprettede (01.01.2020) Nordre Follo kommune og Viken fylke. Nordre Follo kommune består av de tidligere kommunene Ski og Oppegård. Det er flere dokumenter som har vært relevante for denne stedsanalysen som er utarbeidet av Ski kommune, og derfor vil det tidvis henvises til Ski kommune.

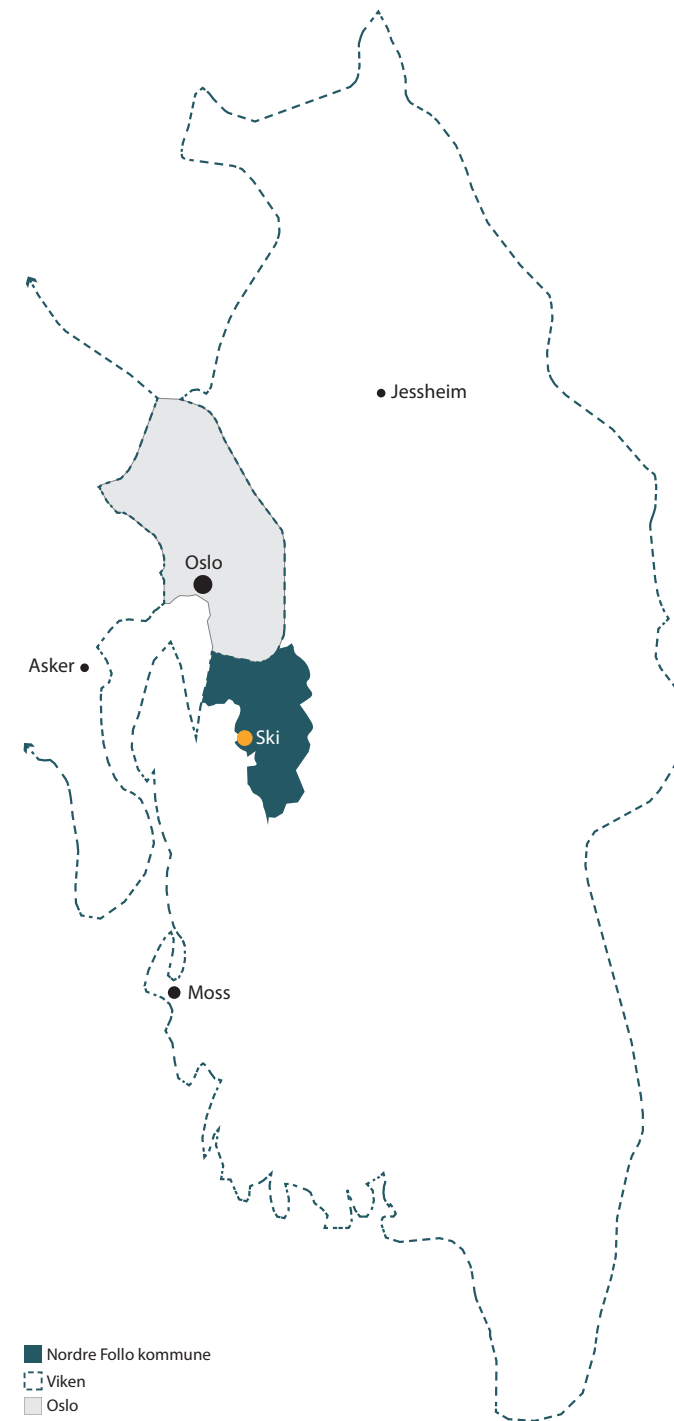
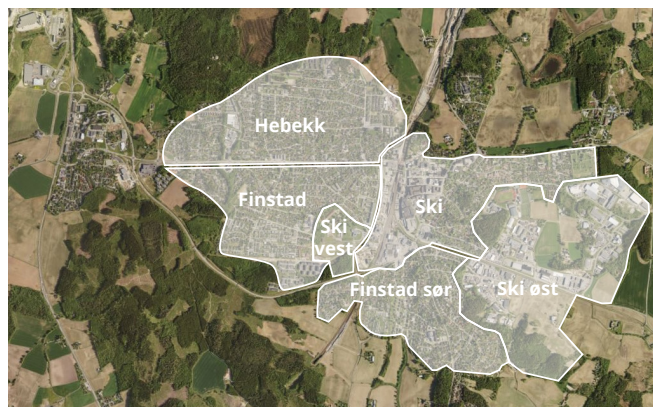
Ski ligger snaue 30 km sør for Oslo og er regionscenter i Follo. Jernbanestasjonen i Ski er lokalisert sentralt i Ski sentrum. De største innfartsårene til Ski er via Søndre Tverrvei (til/fra E18), Langhusveien (til/fra E6) og Åsveien (til/fra Ås). Hovedveinettet strekker seg rundt sentrumskjernen, med veiene Vestveien, Åsveien/Sanderveien og Kirkeveien/Nordbyveien.

Toget bruker i dag ca. 22 minutter til Oslo fra Ski. Ski er del av InterCity-satsningen og Follobaneprosjektet. Med ny jernbanestasjon og større sporkapasitet inn til Oslo vil reisetiden reduseres til 11 minutter.

Ski har bystatus, og Ski tettsted (Ski by, samt den delen av Ås som grenser til Ski by) huser i underkant av 20.000 innbyggere. Ca. 6300 av disse tilhører Ås kommune. Ski består av «bydelene» Hebekk, Finstad, Finstad sør, Ski vest, Ski øst og Ski. Ski vest og Ski øst er begge utviklingsområder i Ski.



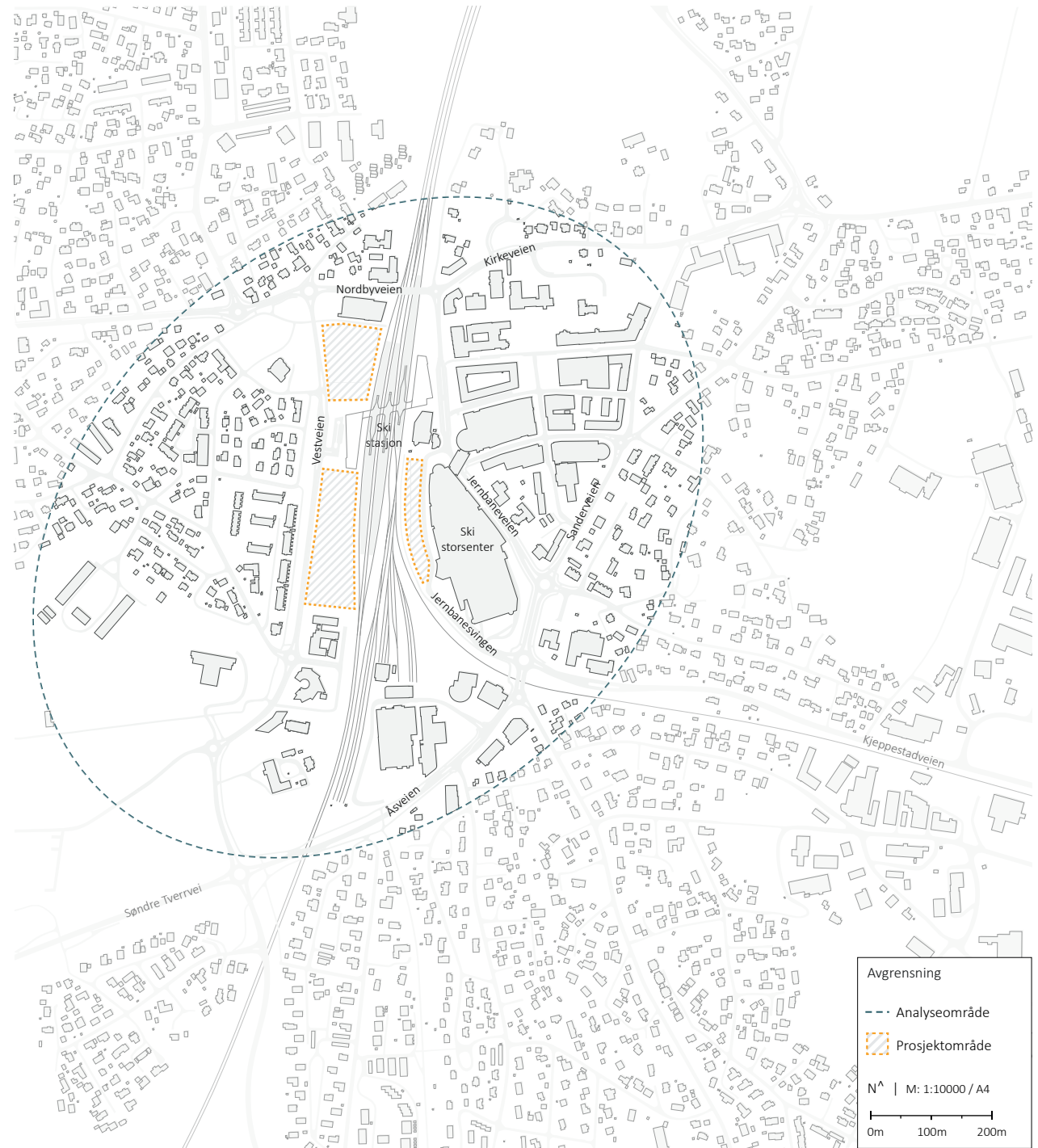
— Vei    - - - - Jernbane    ● Ski stasjon



■ Nordre Follo kommune  
■ Viken  
■ Oslo

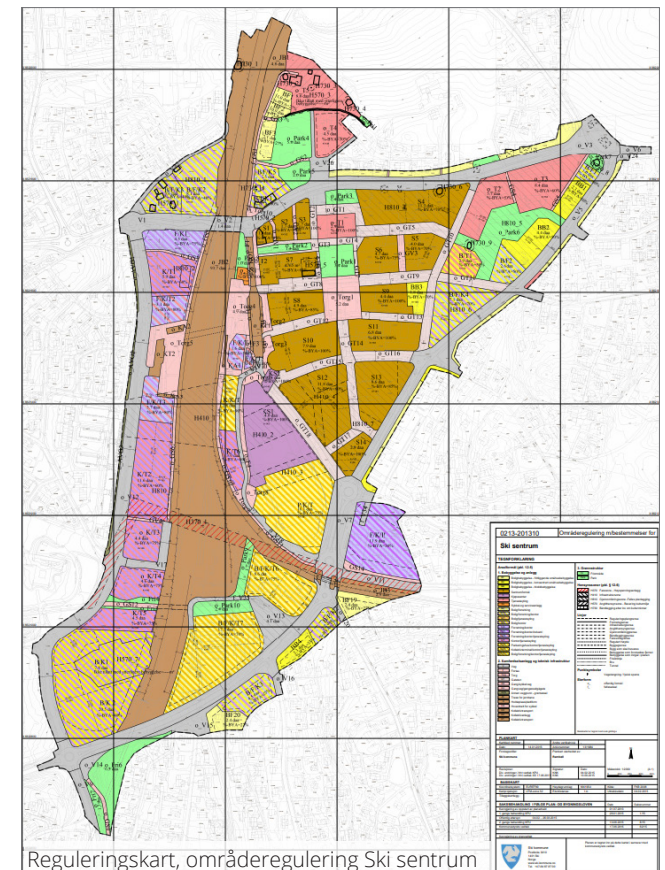
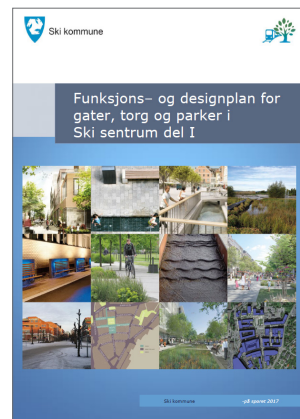
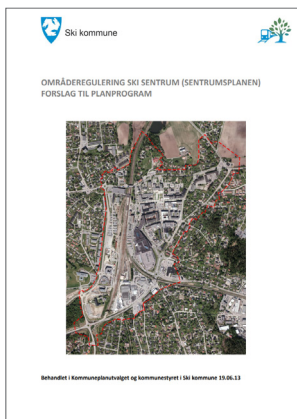
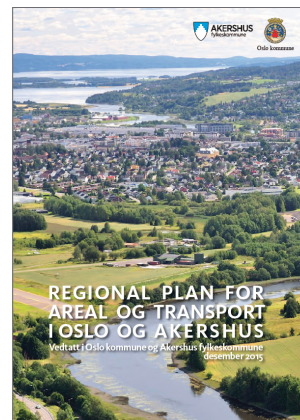
# Avgrensning

Prosjektområdet ligger i tilknytning til Ski stasjon og er markert i gul stiplet linje. Prosjektområdet består av tre ulike arealer. En stedsanalyse bør ta for seg et område som er større enn planområdet, for å kunne analysere hvordan planområdet vil påvirke omkringliggende areal og motsatt. Denne stedsanalysen omhandler derfor Ski sentrum med omkringliggende områder. Analysen har fokus på områdene innenfor den blå stiplede linjen, som vi har kalt analyseområde. For noen tema har det likevel vært relevant å gå utenfor denne avgrensningen.



# Overordnede føringer

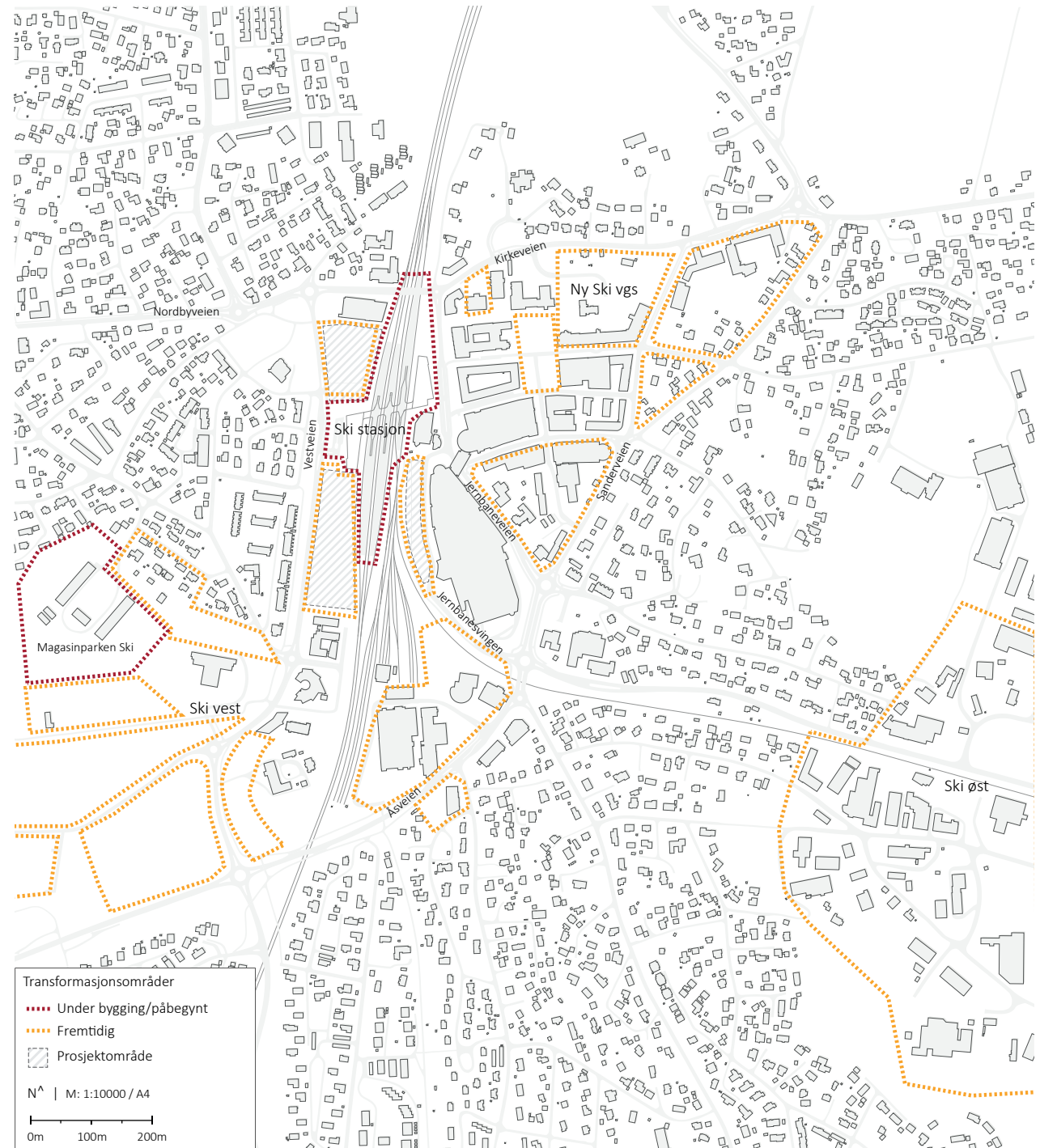
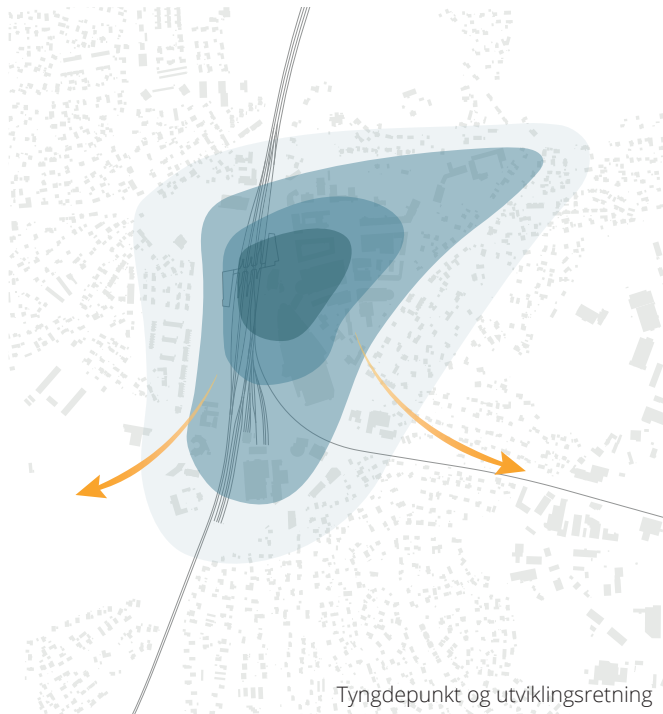
Et hvert prosjekt vil måtte forholde seg til overordnede føringer, både statlige, regionale og kommunale. De relevante for denne stedsanalysen er vist under. Prosjektområdet ligger innenfor områdereguleringen av Ski sentrum, også kalt sentrumsplanen. I utarbeidelsen av analysekart har det vært spesielt relevant å se på «Sykkelstrategi for Ski kommune» og Funksjons- og designplanen (...) for Ski sentrum. I tillegg til disse overordnede føringene, har det i forbindelse med et planinitiativ Bane NOR Eiendom fremmet i 2018 vært utført markedsundersøkelser for behovet for kontorarealer i Ski sentrum.



# Utvikling i Ski

Ski er i transformasjon og det er mange spennende prosjekter i området. Det er forespeilet en stor befolkningsvekst i området, som er med på å generere større utviklingsområder. Nye Ski stasjon er under utbygging, og er planlagt ferdig i 2022.

Figuren under viser hvordan Ski sentrum har et tyngdepunkt, som strekker seg utover mot nord-øst og sør. Utbyggingsområdene Ski vest og Ski øst bidrar til at den urbane strukturen strekker seg mer mot sør-vest og sør-øst. Et delområde i den nye bydelen Ski vest er påbegynt: Magasinparken Ski.



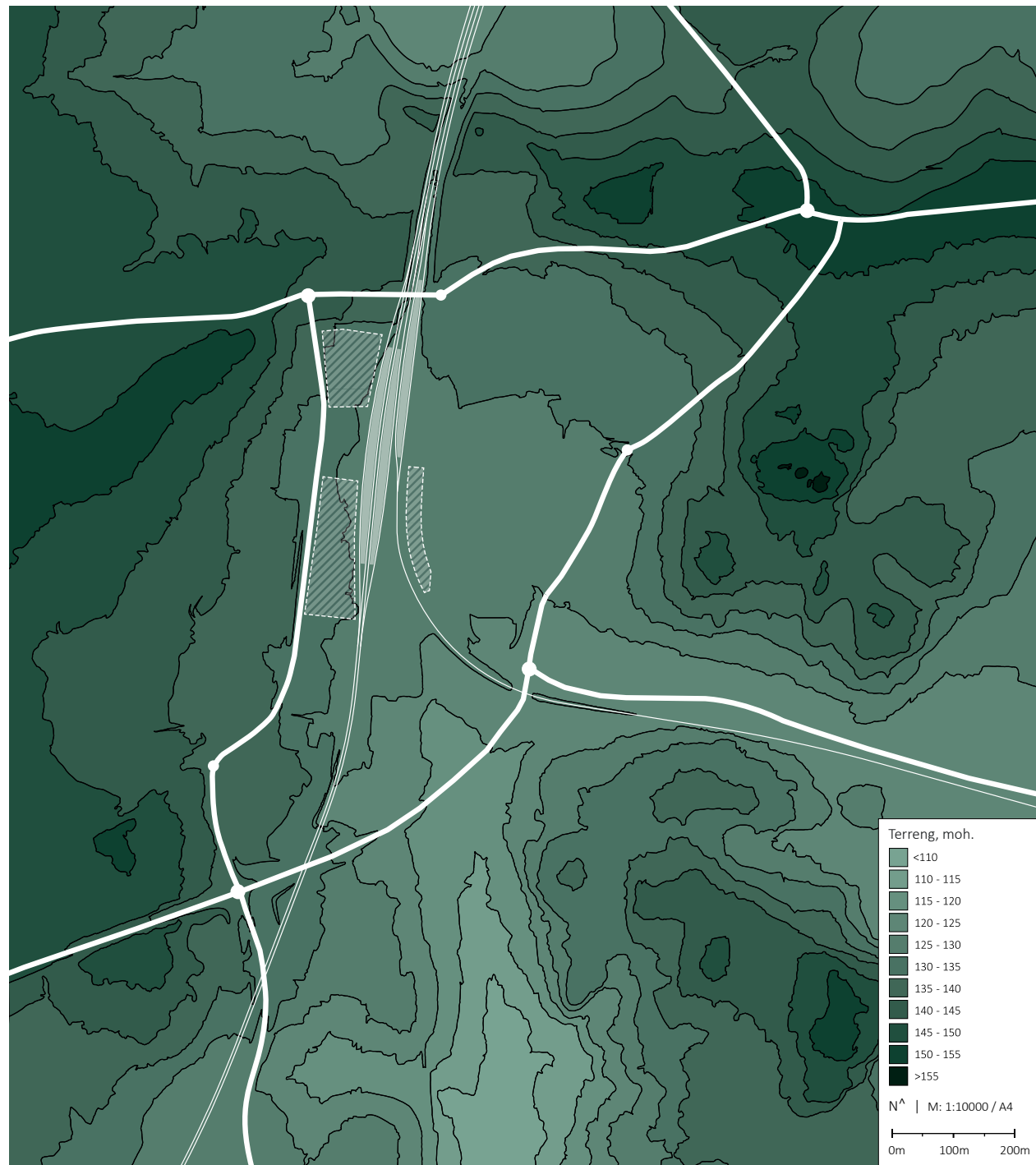
# Landskap

Landskapet i Ski er nok så flatt. Sentrum ligger i stor grad på en flate omringet av slake små åser. Terrenget heller slakt mot sør. Åsene rundt sentrum gjør at sentrum får en slags skål-form i det store perspektivet. Det er stort sett ca. 30 m høydeforskjell fra flaten i sentrum til de omkringliggende høydene. Høydeforskjellen er gradvis og terrenget kan stort sett beskrives som slakt, lett kupert.

Det moderate terrenget gjør at de aller fleste vil oppleve det som overkommelig å bevege seg rundt både til fots og på sykkel, mellom boligområdene og sentrum. Terrenget utgjør svært lite hindring i sentrum.

Ved at Ski sentrum ligger i nederst i denne skålformen, vil høydene (opp til 10-12 etasjer) som er forutsatt i områdereguleringen ha mindre konsekvenser for omkringliggende områder enn om terrenget har vært helt flatt.

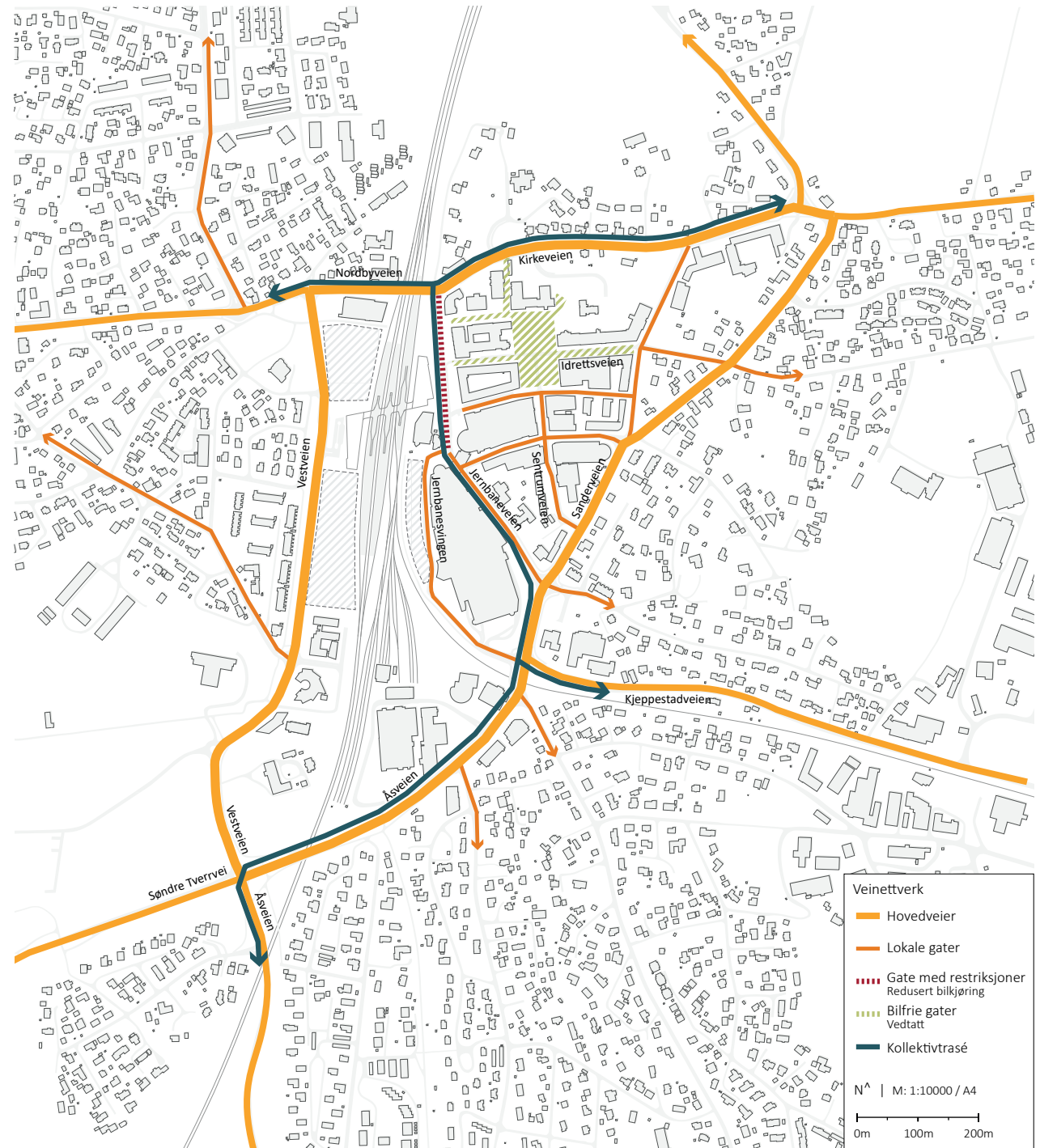
Høydekurvene på kartet har en ekvidistanse på 5 m.



# Hovedveinett

Analysekartet til høyre er utarbeidet fritt etter informasjon fra funksjons- og designplanen til Ski kommune, og er en blanding av faktiske forhold og ønsker/vedtatte planer. Gatene i Ski er pr. i dag ofte dominert av bilen, men målet er å endre dette slik at gående og syklende prioriteres. Strekingen fra storsenteret til Nordbyveien/Kirkeveien har allerede fått restriksjoner for biltrafikken og det bygges i dag en ny gateterminal for buss. Torget og en del av gatene rundt blir bilfrie.

I tilknytning til prosjektområdet finner vi Vestveien og Jernbanesvingen. Vestveien får mer trafikk ettersom gjennomfart via Jernbaneveien har opphørt. Dagens utforming av Vestveien gjør at den oppleves som en barriere mellom Finstad og stasjonen. Gang- og sykkelvei ligger separat på vestsiden, adskilt med en voll. Langs østsiden er det et enkelt fortau. For å redusere barriereeffekten er det en forutsetning at Vestveien opparbeides med mer gate-preg.



# Typologi og funksjoner

Ski har en liten sentrumskerne, og er en by med mye eneboliger som ligger tett på sentrum. Det er lite blokkbebyggelse, men dette er i ferd med å endre seg noe. Ski stasjon ligger knyttet til sentrumskjernen. Her finnes også Ski Storsenter som dominerer sentrum på flere måter. Storsenteret er med på å generere mye biltrafikk, er lite utadventt mot gateplan og stenger på den måten bylivet inne. Sentrumskjernen har en god blanding av ulike funksjoner, både av handel, kontor, offentlige funksjoner og noe bolig. Det er korte avstander og man når det meste ved 5-10 minutters gange. Ski har sentrale skoler i alle trinn, og i 2023 planlegges det at en ny videregående skole skal stå ferdig ved siden av rådhuset.

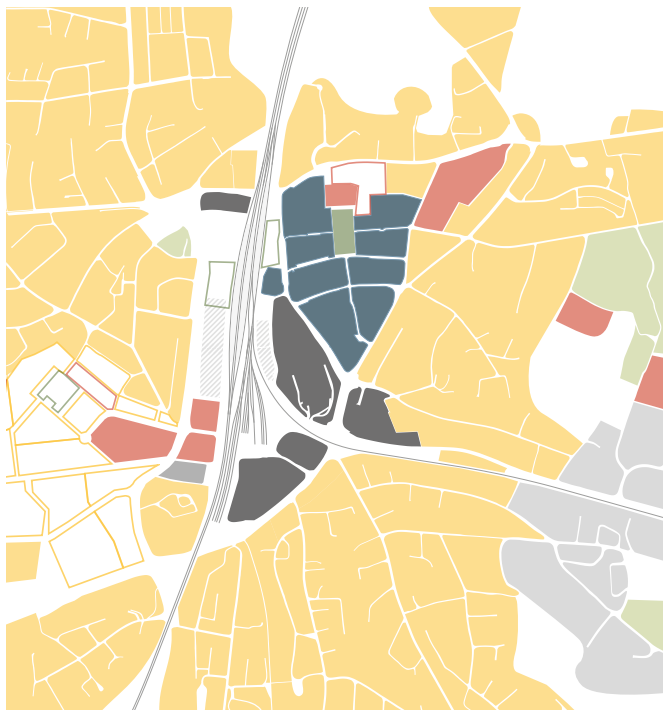
Analysekartet til høyre viser tydelig hvordan de fleste funksjoner er samlet i sentrum, med noe spredning langs Nordbyveien, samt det større næringsområdet i sør-øst.

Ski er har i hovedsak en organisk organisering, som vil si at bystrukturen har få rette lange akser og tydelige kvartaler. Et unntak er deler av sentrumskjernen, der det er et lite område som har kvartalsstruktur. I dette området finner vi Idrettsveien, også kalt «gågata». Denne gata har en tydelig siktakse mot Ski nye kirke. I områdereguleringen er det forutsatt at denne siktaksen opprettholdes. Dette vil påvirke hvordan man organiserer bygg, samt hvor høye de kan være, innenfor siktaksen.

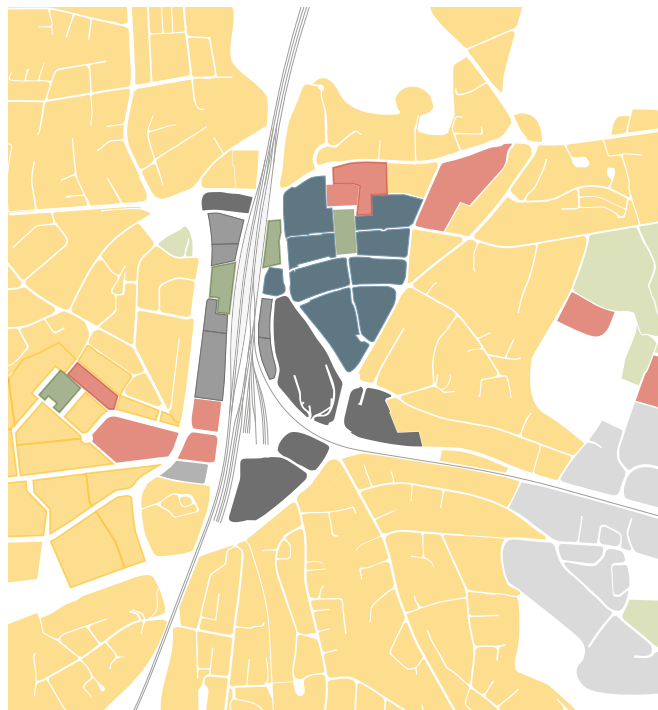
Utover dette er det lite av bystrukturen i området som legger premisser for hvordan bygninger bør organiseres i prosjektområdet. Boligområdet vest for prosjektområdet har en organisk struktur, mens det i øst er jernbanen og storsenteret som er de mest strukturgivende elementene. Sammen er det ingen tydelig bystruktur å spille videre på.



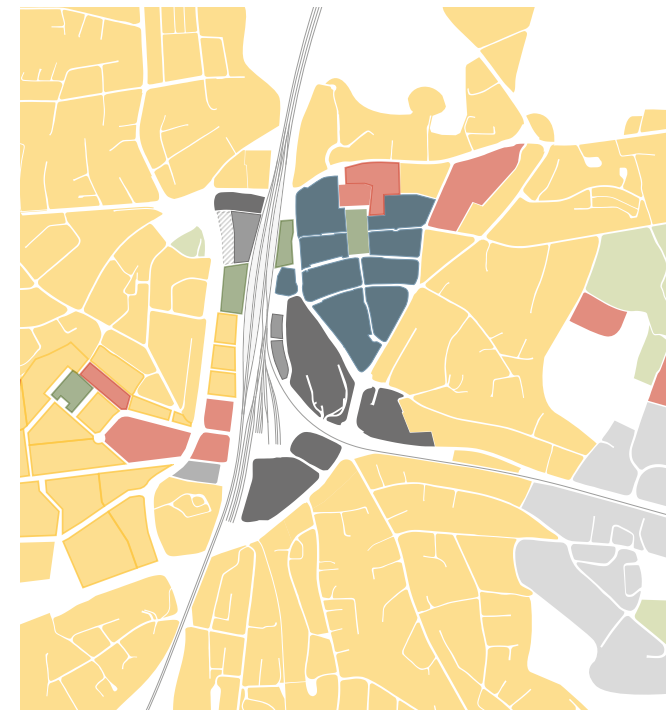
# Typologi og funksjoner



Eksisterende situasjon



Reguleringsplan/Sentrumsplanen



Anbefalt typologi

Prosjektområdet er i dag ikke bygget ut, men huser formålene parkering og innfartsparkering. Ny jernbanestasjon vil skape nye torg på hver sin side av jernbanen og er et positivt tilskudd for å få en bedre kontakt mellom øst og vest.

I Sentrumsplanen er prosjektområdet regulert til kontor/næring noe som skaper et homogent område som har minimalt med aktivitet etter kl 16. I et planinitiativ fra 2018 fremmet Bane NOR Eiendom et forslag der formålene i prosjektområdet endres til mer blandete funksjoner. Det er flere årsaker til at området burde ha mer blandet bruk. Det ensformige formålet i sentrumsplanen skaper et hardt skille mellom boligområde og sentrum, dette er igjen med på å styrke skillet mellom øst-siden og vest-siden av jernbanen heller enn å skape en god overgang.

Ved å etablere boliger på vestsiden av prosjektområdet vil Finstad kunne koble seg bedre til byen. Plasserer man i tillegg boligene på det sør-vestlige feltet i prosjektområdet vil dette kunne bidra til en bedre kobling mot utviklingsområdet Ski Vest.

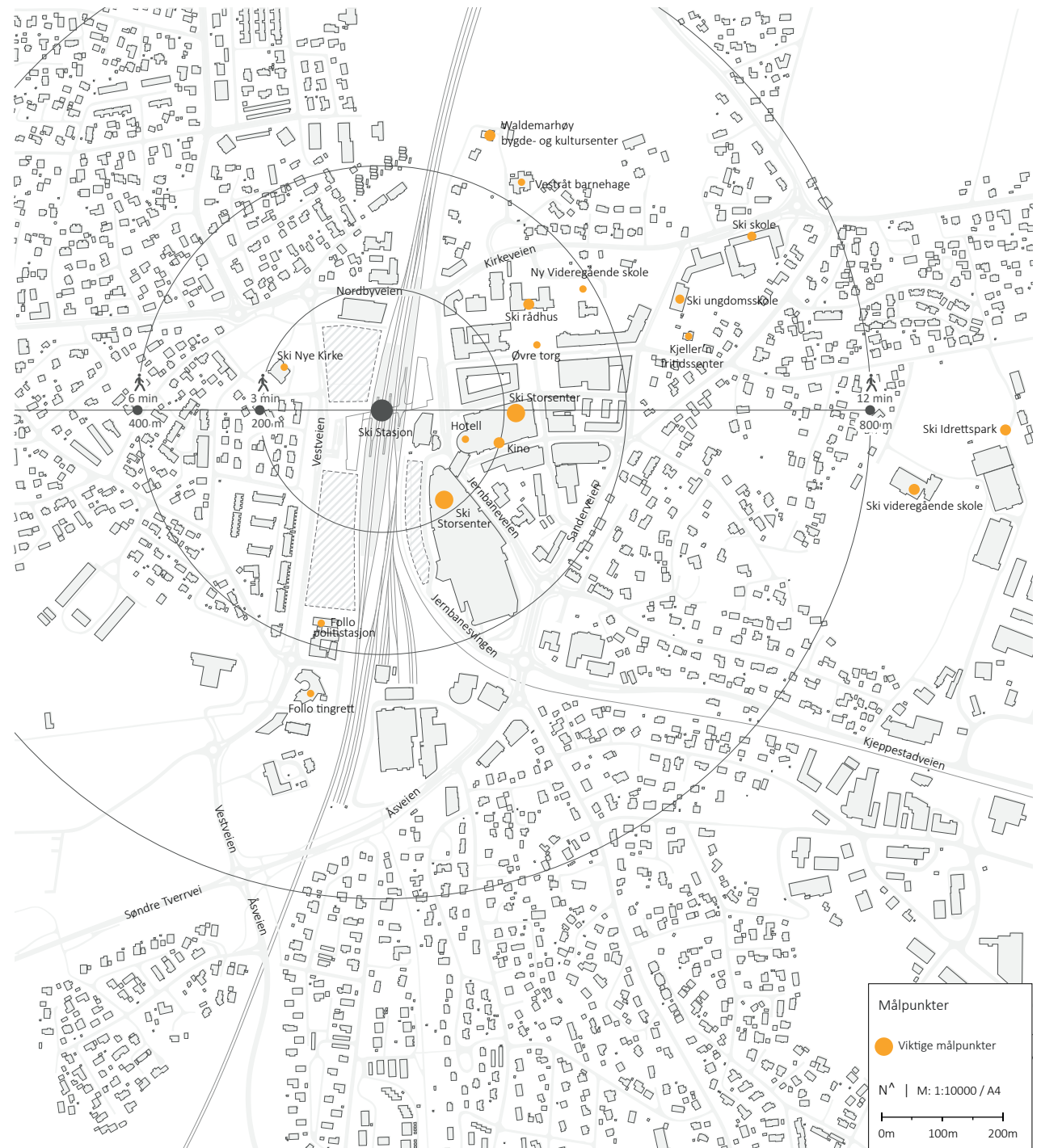
Det er ventet en stor befolkningsvekst da Follobane-prosjektet gjør Ski attraktivt, men markedsundersøkelser viser at behovet for kontor-bygg trolig vil få motsatt effekt ved etablering av Follobanen. Oslo blir mer attraktivt for bedriftene og færre velger å etableres utenfor Oslo. Den foreslåtte endringen i planinitiativet vil fortsatt romme mulighet for å etablere flere kontorbygg ved Ski stasjon.

Typologi	
	Eksisterende / fremtidig
	Boligområde
	Offentlige funksjoner
	Kultur / idrett / religion
	Torg
	Sentrumsformål, blandet bruk
	Kjøpesenter/handel
	Kontor
	Næring
	Innfartsparkering

# Målpunkter og gangavstand

Analysekartet til høyre viser de viktigste målpunktene i Ski sentrum. Stasjonen og storsenteret er de som generer mest trafikk. Stasjonen er et naturlig origo for å måle gangavstand til de viktigste lokasjonene. I luftlinje ser man at størstedelen av sentrum ligger innenfor en radius på 400 m eller ca. 6 min gange. Store deler av tettstedet Ski nås ved 15-20 minutters gange fra stasjonen.

Distansene er korte, men det er likevel et element i byen som har en avgrensende effekt: Jernbanen. Jernbanen er viktig infrastruktur og et positivt element i byutviklingen, men den krever sterk avgrensning pga. sikkerhet. Ny jernbanestasjon i Ski bidrar stort til at denne avgrensningen blir redusert ettersom det etableres en gjennomgående kulvert. Likevel er de resterende sporområdene avgrensende for krysning mellom øst og vest. I Områdereguleringen er det forutsatt to nye krysninger sør for stasjonen for myke trafikanter, men de er ikke «rett fram» å etablere, noe som kommer fram tydeligere i analyse av sykkelnettverk. Nordbyveien krysser jernbanen i nord, og dette er en god forbindelse øst-vest. I sør går jernbanen inn i en kort tunnel og Åsveien krysser her jernbanen. Det er ca. 1000 meter mellom Åsveien og Nordbyveien.



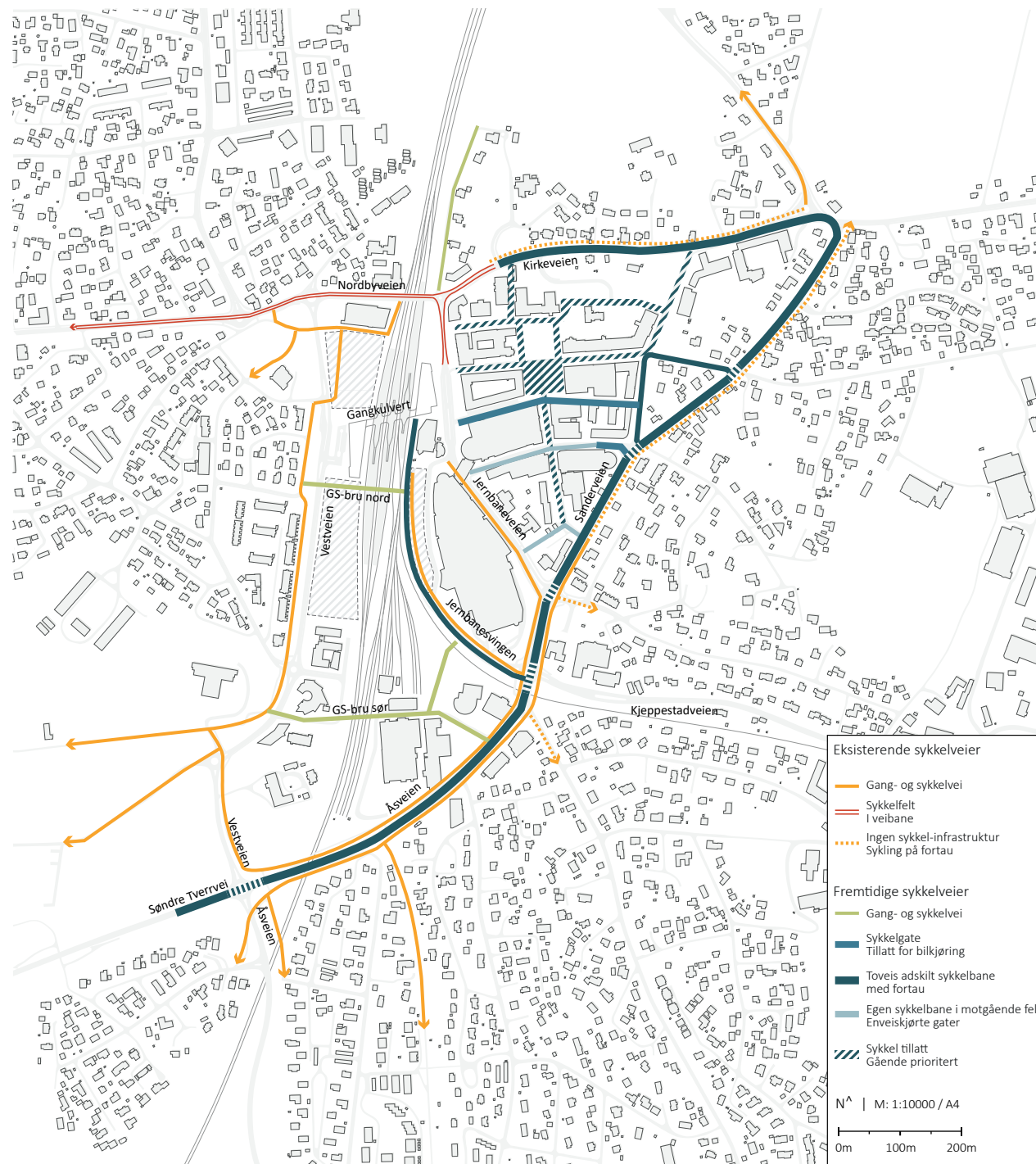
# Sykkelnettverk

Analysen til høyre beskriver sykkelnettverket i Ski, både eksisterende og ønsket/fremtidig. Analysen er utarbeidet fritt etter analyser i «Sykkelstrategi for Ski kommune». I dag er nettverket fragmentert og lite sammenhengende. Bilen dominerer sentrum og det er få egne sykkeltraseer. I nyere tid er det etablert sykkelfelt i veibanen langs Nordbyveien. Dette bidrar til et bedre koblet nettverk, men området har stort forbedringspotensial.

I tillegg til dårlig sykkel-infrastruktur er det i dag kun mulig å krysse jernbanen i nord over Nordbyveien og i sør langs Åsveien. Den nordlige krysningen har god tilkobling til sentrum, mens den sørlige er en lang omvei dersom man skal fra øst til vest eller vice versa. Det foreligger to ønsker/forslag om nye kryssinger i form av gang- og sykkelbru over jernbanen på to steder. Den sørligste av disse (gs-bru sør) har både terreng og plass å spille på for å få til en god gang- og sykkelbru. Den som krysser ved storsenteret (gs-bru nord) har derimot lite terreng å spille på. Høydeforskjellen på 8 m over jernbanen vil medføre en plasskrevende rampeløsning.

Høydeforskjellen påvirker rampens lengde, og rampens lengde påvirker igjen utforming og funksjonaliteten til sykkelveien. Dette igjen vil påvirke den totale lengden på sykkelruta.

Som en del av Follobaneprosjektet, som forventes ferdigstilt i 2022, etableres det en ny kulvert for myke trafikanter. Kulverten blir 10 meter bred og får ramper, trapp og heis på begge sidene av sporområdet. Rampelengden til kulverten blir kortere enn ramper til en bru over sporområdet. Den nye kulverten med atkomsten er tegnet inn på analysekartet.

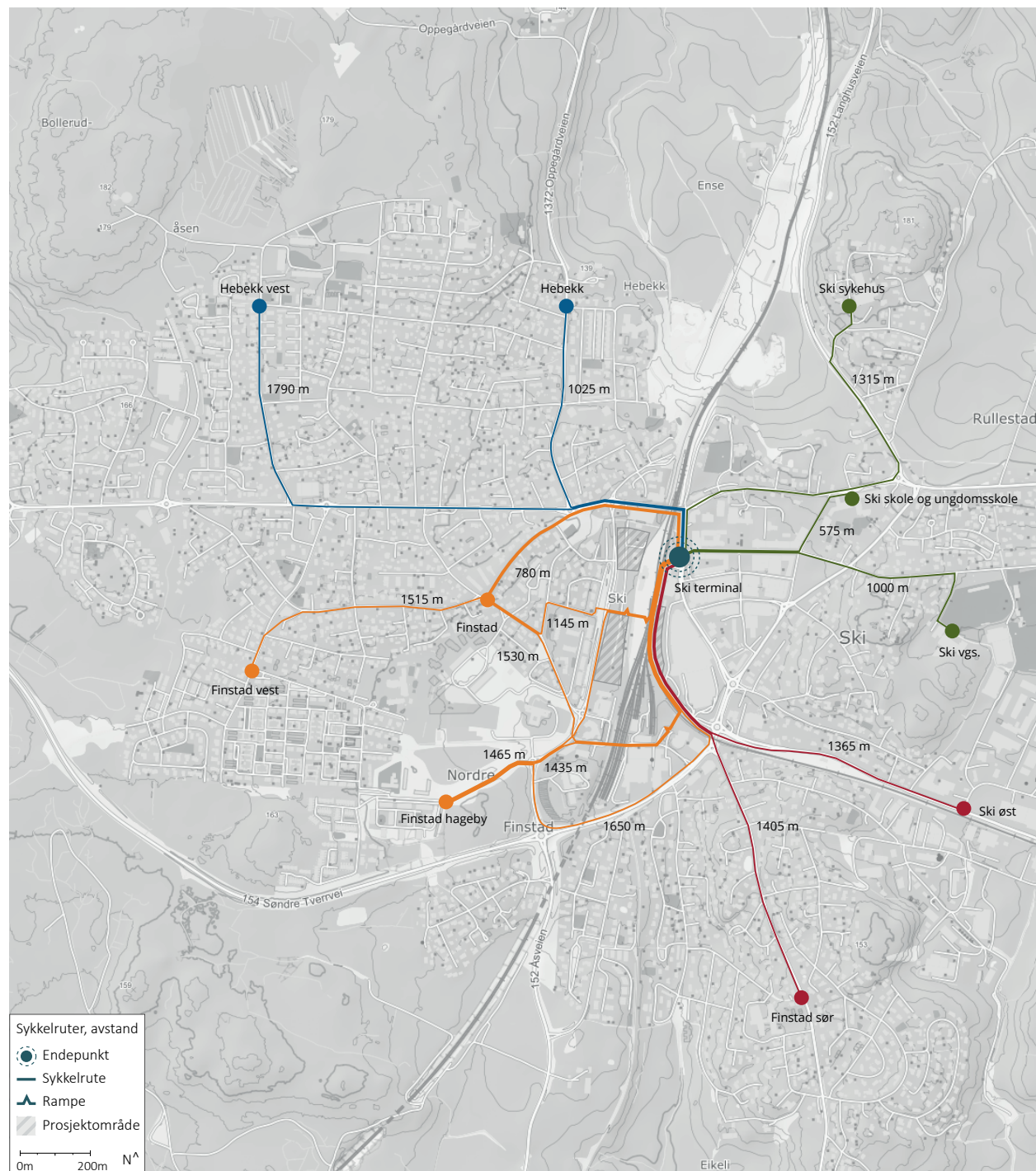


# Avstander og ruter

På kartet beskrives ulike sykkelruter mellom de ulike boligområdene og Ski sentrum. Hovedmålpointet i sentrum er satt til nye Ski terminal. Dette punkt er valgt fordi det representerer et kollektivknutepunkt, samtidig som det er i umiddelbar nærhet til sentrumsfunksjonene. Hensikten med denne analysen er å kunne vurdere hvor gunstige de planlagte gang- og sykkelbruene kan bli. I og med at sentrum ligger på østsiden av jernbanen, er det i størst grad utfordrende å få til gode løsninger mellom områdene i vest og sentrum. Hebekk har god forbindelse til sentrum over Nordbyveien, mens deler av Finstad tilsynelatende mangler gode forbindelser.

Beregningen av lengde på rutene er gjort ved oppmåling i norgeskart.no. I tillegg er lengden på rampe lagt til totalsummen på ruter via de planlagte gang- og sykkelbruene. Rampene til gs-bruene er beregnet til å være 160 m lange pr. strekning. Gs-bru nord vil ha rampe på begge sider (320 m), mens gs-bru sør kun vil ha rampe på én side (160 m). Rampene til gangkulverten er beregnet til å være 60 m lang på hver side. Rampeløsninger som dette kan være kronglete for syklister, som igjen kan redusere funksjonaliteten og verdien, avhengig av utforming og lengde. Gs-bru nord står spesielt i fare for å miste sin verdi fordi plassen er liten og rampene må være lange.

De planlagte gs-bruene er spesielt viktige for forbindelse mellom Finstad og sentrum, derfor ligger fokuset på dette området. Samtidig viser analysen at de aller fleste fra Finstad vest vil ha kortest rute ved å sykle via eksisterende Gamleveien og Nordbyveien, heller enn over de planlagte gs-bruene. Terrenget er moderat/flatt og vil sann sett være lite til hinder for å sykle denne ruten.



# Avstander og ruter

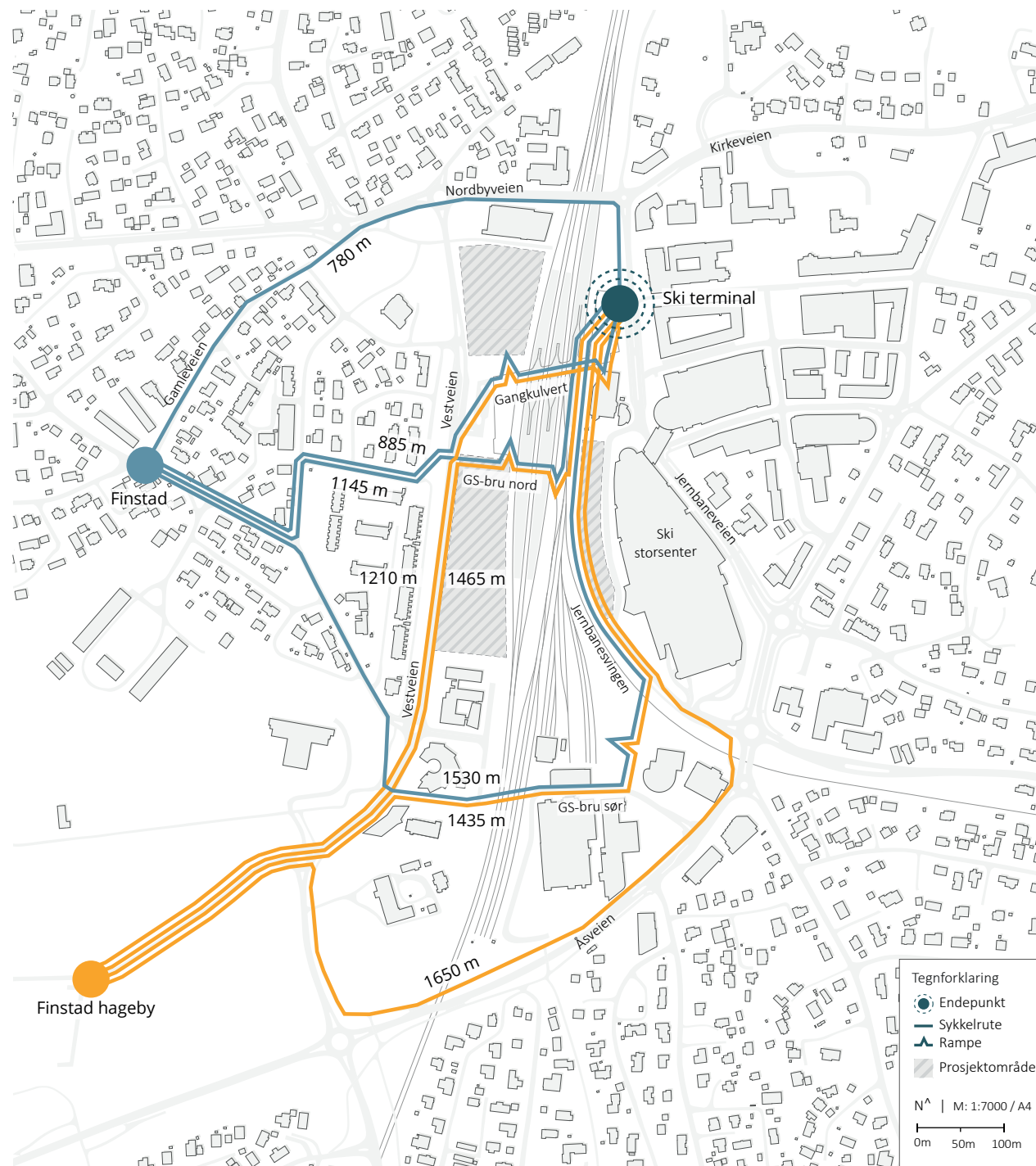
Analysekartet til høyre viser situasjonen med de to gang- og sykkelbruene, samt kulverten. Det er trukket ruter mellom sentrale punkter på Finstad og Ski terminal. «Finstad» (lyseblå) er et punkt som de fleste må passere dersom man kommer fra Finstad/Finstad vest og skal mot øst. Det gule punktet representerer Finstad hageby og de sør-vestlige strøkene på Finstad.

Beregningene viser at for syklister vil ruter via gs-bru nord være lenger enn de alternative rutene. Dette viser at de eksisterende veiene er kortere. Fra Finstad hageby vil det kun være ca. 30 m forskjell på rutene, der den korteste går over gs-bru sør. I hovedsak skyldes dette behovet for de lange rampene.

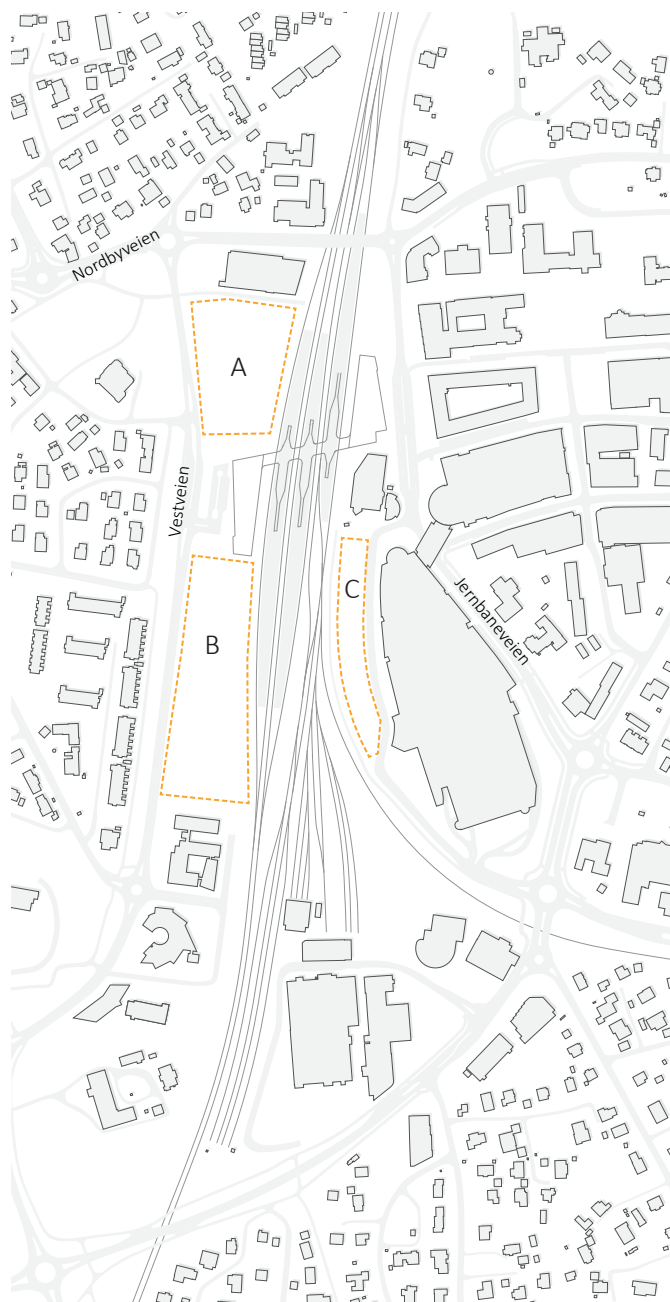
Gs-bru nord ser, ut fra disse analysene, ut til å være ugunstig for syklister. Rampene vil gjøre brua for lang til å gi et godt tilbud, spesielt siden andre nærliggende ruter er kortere for de fleste. Vi ser dermed ikke behov for å etablere dette som en sykkeltrase.

For gående vil også gs-bru nord ha liten effekt på å korte ned avstanden på forbindelser mellom øst og vest. Den nye kulverten under stasjonen gir kortere gangavstander mellom vest og øst enn en ny bro. Dette skyldes at ei bru må ligge ca. 8 meter over sporene, mens kulverten har ca. 3 meters høydeforskjell. Kulverten kan også benyttes av syklister, men de vil stort sett være nødt til å tre av sykkelen og trille grunnet funksjonsblanding med de reisende til jernbanestasjonen, og kan ikke regnes som en sykkelrute.

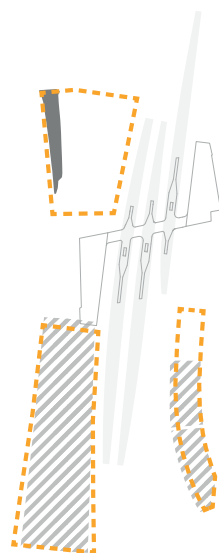
Ut fra våre vurderinger gir ikke etablering av ny gs-bru nord effekt i form av kortere avstander for mange trafikanter mellom vest og øst. Denne brua bør derfor ikke etableres slik Områdereguleringen har forutsatt. En ny gs-bru sør gir derimot effekt for Finstad hageby og de nye utbyggingsområdene i Ski vest.



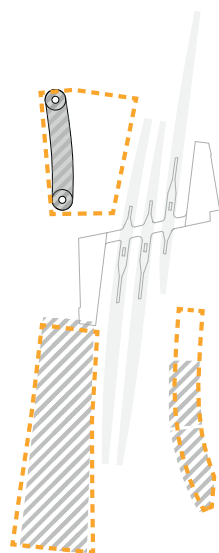
# Utbyggingsrekkefølge



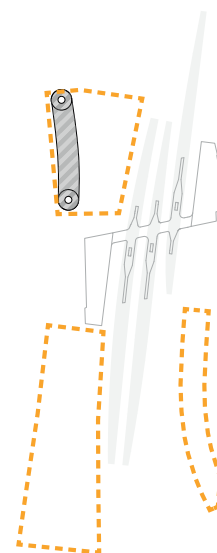
Prosjektområdet består av 3 arealer, her kalt A, B og C. I dag består området av store arealer med flate-parkering, der størsteparten er innfartsparkering. Utvikling av disse områdene kan ikke gå på bekostning av tilbudet til innfartsparkering. Det vil si at antall p-plasser må opprettholdes i utbyggingsperioden. Ved å etablere ny innfartsparkering i form av et p-hus på område A, hvor det ikke er innfartsparkering i dag, vil man kunne frigjøre område B og C for utbygging. Slik kan prosjektområdet utvikles i en rekkefølge som opprettholder behovet for innfartsparkering. Den videre utviklingen, av boliger, hotell og kontorbygg, er markedsavhengig og vil skje trinnvis.



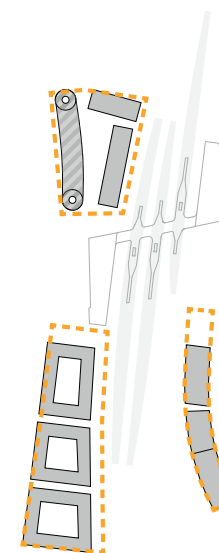
Dagens situasjon  
 ▨ Innfartsparkering  
 ■ Parkering



Bygging p-hus  
 ▨ Eks. innfartsparkering  
 ■ Ny innfartsparkering



Alle områder fristilt,  
 innfartsparkering  
 opprettholdt

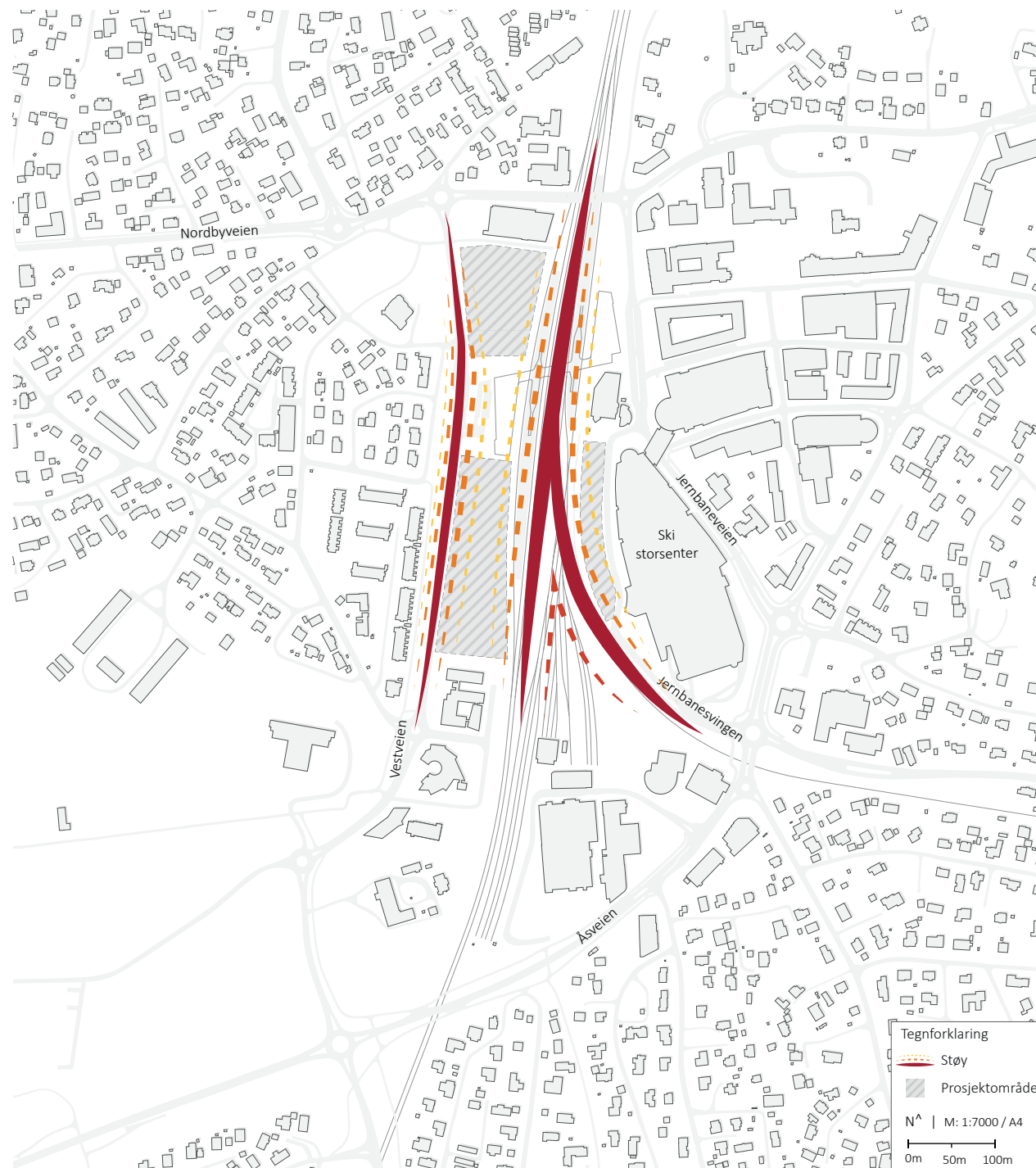


Utbygging mulighetsstudie  
 A: P-hus + kontor  
 B: Bolig  
 C: Hotell + kontor

# Støy

For å se hvilke muligheter til utvikling som finnes, er det viktig å ta hensyn til støy fra omkringliggende infrastruktur. Prosjektområdet er utsatt for støy både fra trafikken på Vestveien og jernbanen. Vestveien vil trolig også få mer trafikk ettersom Jernbaneveien stenges for gjennomkjøring. Ulike formål har ulike krav for hvor mye støy som tillates. Hotell, næring og kontor kan ha høyere nivåer enn støy enn f.eks. bolig. Samtidig kan grensene for støyforurensning justeres noe opp når det gjelder utvikling i sentrums-områder, så lenge det blir gjort avbøtende tiltak. For de aktuelle områdene er det angitt avvikssoner for støy i Områdereguleringen.

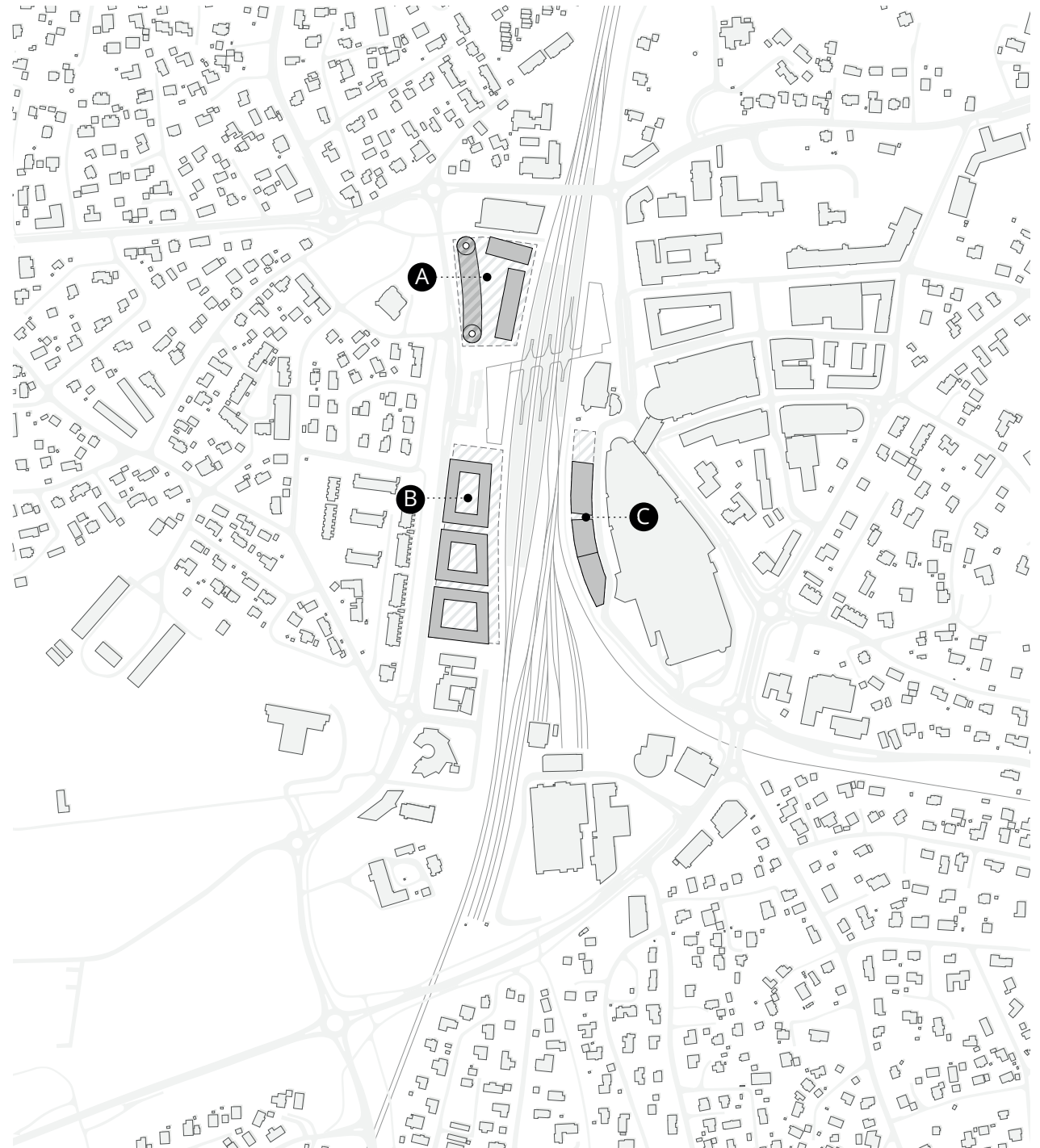
Funksjonsmessig vil det være fordelaktig å etablere boliger i prosjektområde, slik at det blir mer blandet bruk og bedre overgang mellom sentrumsstruktur og boligområdet i vest. Bane NOR Eiendom har i forbindelse med grunnlag for arkitektkonkurranse engasjert Multiconsult for å utføre en støyanalyse av området. I analysen fremkommer det at det er mulig å få til bolig-utvikling, så sant man klarer å oppnå en «stille side» og stille fellesarealer. Dette kan man oppnå i område B ved å etablere boligbebyggelse i karréstruktur, der det kan dannes et gårdsrom med tilfredsstillende støynivå. Gjennomgående leiligheter, med minimum ett soverom mot gårdsrommet gjør at alle leiligheter vil få en «stille side». På denne måten vil området kunne utvikles med variert bruk, som igjen kan bidra til bedre områdeutvikling.



# 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.

Prosjektområdene A og C vil være de aktuelle områdene å plassere et hotell, da disse områdene egner seg funksjonsmessig til å romme næring/ hotell/ kontorer. Samtidig er plassering av hotell noe som gjøres etter markedsmessige vurderinger. I denne aktuelle saken ønsker hotelldrivere å etablere seg nærmest mulig eksisterende sentrumsstruktur, og ikke i nyetablerte områder. Område C er det området som er nærmest eksisterende sentrumsstruktur og -funksjoner. C blir ut ifra dette det aktuelle området for plassering av et nytt hotell.



# Mulighetsstudie

Ghilardi+ Hellsten Arkitekter har utarbeidet en mulighetsstudie for området på oppdrag fra Bane NOR Eiendom. I denne mulighetsstudien legges det opp til at området utvikles med flere ulike funksjoner; bolig, næring, hotell, kontorer og innfartsparkering. Strukturene som er kommet frem til, forteller først og fremst noe om størrelser, strukturer og funksjoner.

Stedsanalysen støtter opp om løsningene som er vist i mulighetsstudien.

Unntak er:

- Forslag til ny gang og sykkelbro som er vist i mulighetsstudien (gs-bru nord).
- Nytt hotell er kun aktuelt på østsiden av stasjonen (opp mot eksisterende sentrum)

Mulighetsstudien og denne stedsanalysen vil følge med videre som grunnlagsmateriale for arkitektkonkurransen som BaneNOR vil utlyse.



< Reisetorg vest med mulighetsstudie, sett fra Vestveien mot storsenteret. Ghilardi + Hellsten arkitekter

