



Samlet saksframstilling

Arkivsak: 18/6016-5
Arknr.: PLA 0

Saksbehandler: Ozrenko Gacic

BEHANDLING:

Plan- og byggesaksutvalget

SAKNR.

11/19

DATO

13.03.2019

PLANINITIATIV- DETALJREGULERING FOR VESTVEIEN - FELT F/K/T3 OG K/T2

Forslag til vedtak:

Ski kommune er positiv til at det settes i gang en detaljregulering på følgende premisser:

- Innenfor felt K/T2 kan det vurderes en middels økning av boligandel, men ikke mer enn 60 % BRA.
- Hotell tillates enten i felt F/K/T3 på vestsiden eller i ett av feltene K/K/T eller K/T6 på østside av jernbanen. I detaljregulering skal plassering av gang- og sykkelbro fastsettes. Eventuelt krav om opparbeidelse av gang- og sykkelbroen blir nærmere vurdert i planprosessen.
- Øvrige felter skal opprettholde reguleringsformål avsatt i sentrumsplanen.
- Det tillates et redusert innfartsparkeringskrav fra min 475 plasser til min 300. Avstand fra et fremtidig parkeringsanlegg til politihuset skal vurderes nøye i forbindelse med detaljreguleringen. Det samme gjelder funksjon/formål samt spesielle krav til plassering og utforming av nabobygg til politihuset.
- Ved videre planutredning skal det vurderes behov for utvidelse av byggeforbudsgrense, eller eventuell nedgraving av høyspentlinje i felt K/T2, samt avklares planmessige og økonomiske konsekvenser av hvert enkelt alternative tiltak.
- Det må sikres tilstrekkelig innfartsparkering i hele utbyggingsperioden.
- Det må utarbeides en enkel stedsanalyse med mulighetsstudie som skal brukes som utgangspunkt og grunnlag for reguleringsarbeid samt for en eventuell arkitektkonkurranse.

Ingress/hovedbudskap:

Bane NOR Eiendom (BNE) er grunneier av sentrale arealer ved Ski stasjon, og ønsker nå å komme i gang med planarbeidet. Før BNE igangsetter arbeidet med grunnlaget for detaljreguleringsforslaget (f.eks. arkitektkonkurranse), foreslår BNE gjennom dette planinitiativet en justering av gjeldende formål ved å utvide sentrumsformålet i området rundt stasjonen, eventuelt supplere med hotell og øke boligandelen betydelig i forhold til det som er fastsatt i sentrumsplanen som ble vedtatt i mai 2016. I tillegg ønsker BNE å utfordre sentrumsplanen med en reduksjon av innfartsparkeringskravet fra min. 475 plasser til min. 300 plasser.

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

BNE kommer med et eget forslag til vedtak om justering av formål og innfartsparkeringskrav for utbyggingsarealene ved Ski stasjon. Forslaget er formulert i to alternativer, og de ber Ski kommune vurdere og eventuelt fatte ett av to alternative vedtak:

Alternativ 1: (størst fleksibilitet)

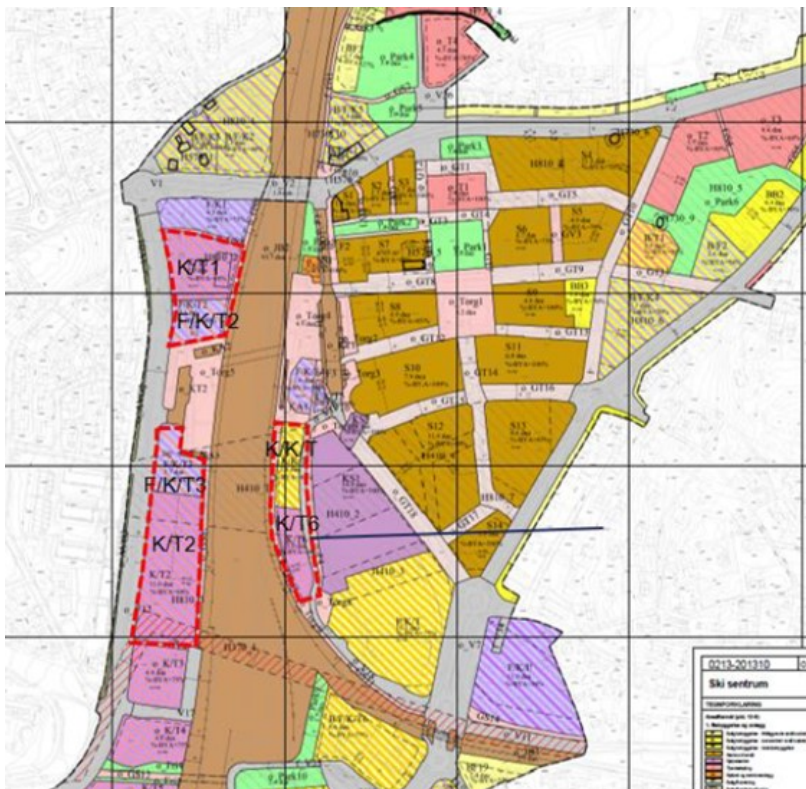
- Felt angitt som K/T1, F/K/T2, F/K/T3 og K/T2, K/K/T og K/T6 i Sentrumsplanen tillates bygget ut på lik linje med «sentrumsformål» som områdene øst for Jernbaneveien, angitt med brun farge i reguleringskartet.
- Parkeringskravet for innfartsparkering reduseres fra min 475 plasser til min 300 plasser.

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 m² 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 for at hele feltet bygges ut med boliger, med unntak av næring i 1. etasje mot trafikkorg 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.

Saksopplysninger:

BNE sine eiendommer 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.



Figur 1: Sentrumsplanen med angivelse av arealene som inngår i planinitiativet.

I sentrumsplanen er aktuelle eiendommer regulert til byggeområde (kontor, tjenesteyting, forretning og kollektivterminal), torg og jernbane. Innenfor felt K/T2 på vestsiden er det mulighet for å bygge inntil 30 % boliger. Områdene må detaljreguleres før byggesak kan innsendes. Sentrumsplanen angir at det skal etableres 475 innfartsparkeringsplasser ved Ski stasjon.

BNE som forslagstiller mener at sentrumsplanen gir for liten fleksibilitet til å utvikle arealene rundt Ski stasjon og etablere et attraktivt sentrum. BNE hevder, med utgangspunkt i rapportene og markedsanalysene utarbeidet av **Akershus eiendom** (se vedlegg 2) og **Vista analyse** (se vedlegg 1) at antall m² kontor i sentrumsplanen er betydelig overdimensjonert i forhold til markedsbehov. Samtidig ønsker forslagstilleren å redusere innfartsparkeringskravet basert på anbefalinger fra rapport 1409/2015 «**Innfartsparkeringer ved Ski stasjon, - effekter av avgift og redusert tilbud**» utarbeidet av **TØI** (se vedlegg 3). BNE baserer også sitt forslag om redusert innfartsparkeringskrav på bruk av framtidrelaterte, moderne og teknisk sofistikerte mobilitetsløsninger, vist i analyser og anbefalinger i «**Mobilitetsløsninger for reiser til og fra Ski stasjon**», utarbeidet av **INSAM**, mai 2018 (se vedlegg 4). BNE mener at de foreslåtte løsningene/tiltakene, som følge av ovennevnte analyser og rapporter, vil ha en positiv effekt på videre byutvikling.

BNE ønsker å fremme et planinitiativ nå, for i en tidlig fase å avklare om Ski kommune er positive til hovedtrekkene i dette, og på hvilke premisser en eventuell detaljregulering kan settes i gang. I planinitiativet er fremmet to alternative forslag til vedtak som avviker fra vedtatt sentrumsplan, jf. ovenfor.

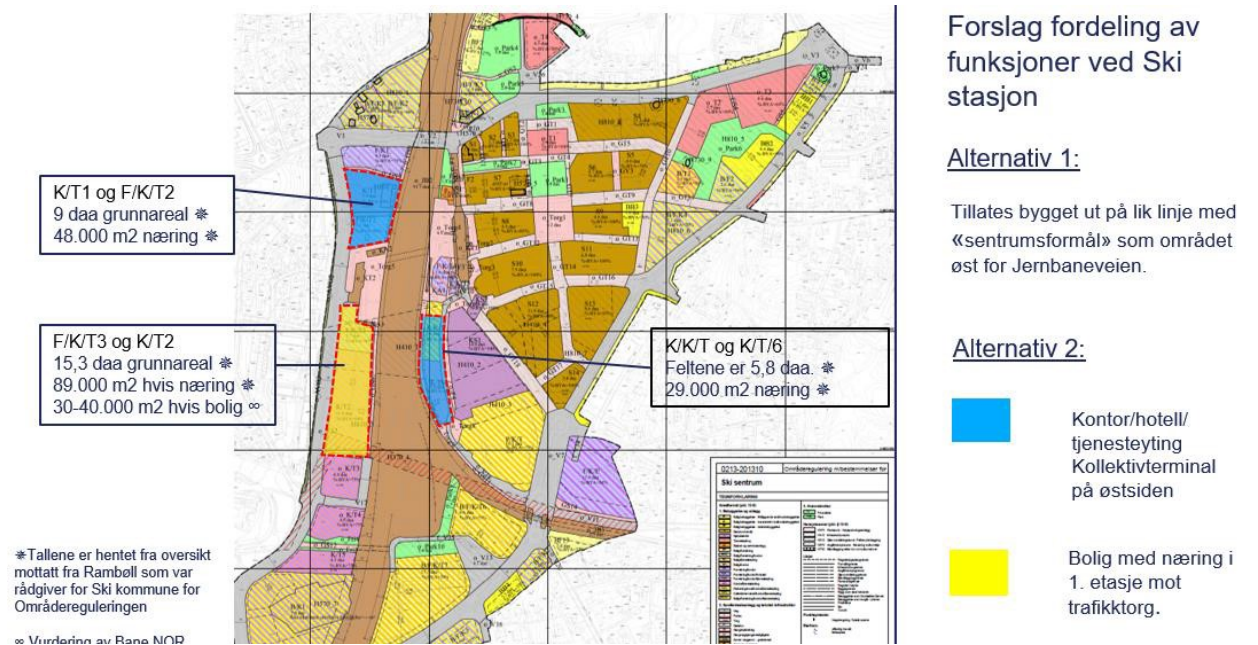
Planinitiativ

Forslagstilleren skriver følgende i sin vurdering:

- *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 m² 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.

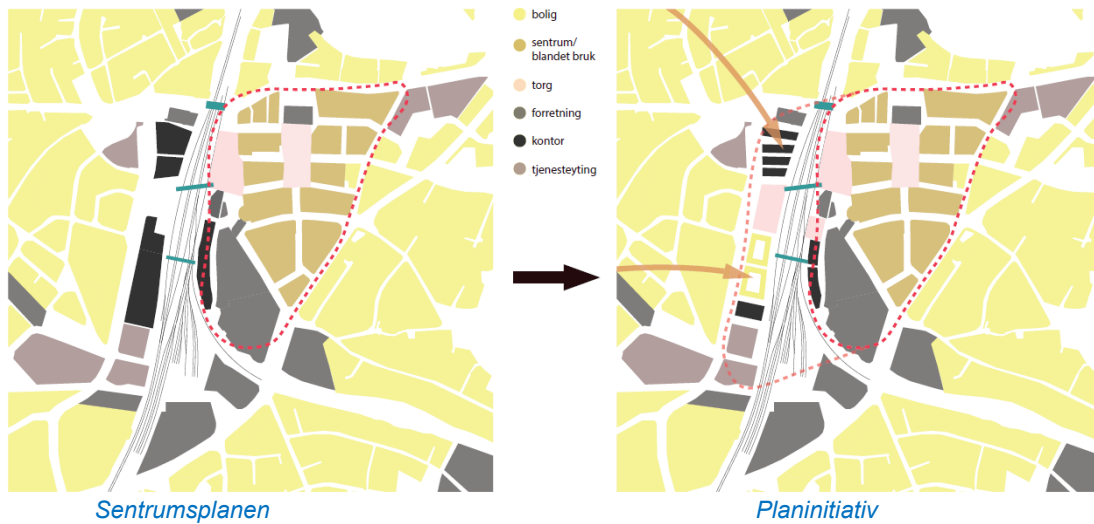
- En økning av boligandelen, med dertil bedre blanding av funksjonene, vil bidra til økt byliv i Ski sentrum.
- Foreslått justering gjør at det er mulig å komme i gang med utvikling av arealene rundt Ski stasjon så raskt som mulig etter at Follobanen er ferdigstilt mot slutten av 2022. Det gjør også at prinsippene som er beskrevet i ny kommuneplan for Nordre Follo, om å bygge sentrum innenfra og ut, lar seg realisere.



Figur 2



Figur 3: Illustrasjonsplan som viser mulig boligutvikling på felt F/K/T3 og K/T2, kontorer, innfartsparking i p-hus samt hotell enten på østsiden eller vestsiden.



- 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. TØI's 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.

Planstatus

- **Kommuneplanens arealdel**

Planområdet er avsatt til sentrumsformål.



- **Kommuneplan for Nordre Follo 2019-2030, delplan Ski (høringsforslag)**

Relevante hovedtrekk i kommuneplan for Nordre Follo 2019-2030, delplan Ski

Mobilitet

For å nå nasjonale og regionale mål om å redusere klimagassutslippene skal all forventet vekst i persontransport tas med kollektiv, gange og sykkel.

Sykkel og gange

Gang- og sykkelinfrastruktur, kollektivknutepunkt og «10-minuttersbyen» skal prioriteres slik at også fritidsreisene kan foregå til fots, på sykkel eller ved bruk av kollektivtransport. Kommunen har et stort potensiale for økt sykkelbruk. Sykkelveier skal være sammenhengende, med få systemskifter og gi den korteste avstand mellom viktige funksjoner i hverdagen som for eksempel hjem, arbeid, butikker og offentlige tjenestetilbud som skole og barnehage. Gode kryssninger av barrierer som jernbane og hovedveier vil bidra til å gjøre sykkelen til et mer effektivt fremkomstmiddel enn bilen.

Kryssningspunkt med store infrastrukturårer som jernbane, fylkesveier og større kommunale veier må utformes på syklisters og fotgjengernes premisser.

Gang- og sykkelforbindelser som ligger attraktivt plassert oppleves som kortere enn andre transportformer.

Bygging og vedlikehold av gang- og sykkelveier inn mot kollektivknutepunkt skal prioriteres.

Parkering

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.

Næringsutvikling

Follo inngår i Stor-Oslo som arbeidsmarkedsregion. Regionen knyttes stadig tettere sammen, og det blir viktig for alle at regionen framstår som attraktiv for verdiskapende virksomheter som gir grunnlag for både inntekt og sysselsetting.

Attraktive bo- og tettsteder er en viktig forutsetning for å lykkes med næringsutvikling. En god balanse mellom bolig, næring, kultur og tjenesteyting vil bidra til liv i bysentrum gjennom døgnet. Attraktive steder tiltrekker seg aktivitet. Kollektivnære arbeidsplasser øker muligheten for at flest arbeidstakere kan velge grønne transportløsninger til og fra arbeid.

Kommunen vil legge til grunn ABC-prinsippet for næringslokalisering. Dette innebærer at det skal tilrettelegges for arbeidsplassintensive virksomheter i Ski og Kolbotn sentrum.

Detaljhandel skal lokaliseres i sentrumsområder.

By og tettstedsutvikling

Ski skal utvikles som en regional by, være regionalt område for arbeidsplassintensive virksomheter, og et innsatsområde for by- og næringsutvikling.

Prioriterte utbyggingsområder

- 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.

Ski som regional by

Nordre Follo kommune skal i kommende kommuneplanperiode forvalte vedtatte planer slik at målet om en forsterket bymessig utvikling av Ski fortsetter. Skis attraktivitet vil være avhengig av gode fysiske bykvaliteter, arbeidsplasser, infrastruktur, kulturliv, åpenhet, trygghet og mangfold. Bymiljøet skapes av livet som leves i og mellom bygningene. Det er konsentrasjonen av mange ulike funksjoner som gir byene og tettstedene vekstkraft og gjør dem attraktive.

De prioriterte utbyggingsområdene i Ski ligger innenfor 10 minutters gangavstand til Ski stasjon. Samtidig er disse arealene de mest komplekse og krevende å utvikle. Strategien krever store investeringer, godt samarbeid mellom private og offentlige aktører og stor vilje fra de ulike partene til å holde fast ved målet. Kommunen ser at bygging innenfra og ut kan bli utfordret av utviklingen som foregår i Ås kommune, i randsonen til Ski. For å bygge opp under 0-vekstmålet må det etableres gode og sømløse gang- og sykkelveier fra utviklingsområdene i Ås til Ski sentrum.

- **Områderegeringsplan for Ski sentrum, vedtatt 17.06.2015**

Relevante hovedtrekk i sentrumsplanen

Planbeskrivelse med konsekvensutredning

- *Kommuneplanen har følgende mål for overordnet byutvikling:*
 - Ski skal være en attraktiv og levende by i et vakkert kulturlandskap.
 - Ski skal styrke sin rolle som regionsenter og kollektivknutepunkt, og være et utstillingsvindu for framtidens utbyggingsmønster, næringsstruktur og transportsystem.
- *Sentrumsplanen skal bidra til langsiktighet og forutsigbarhet i sentrumsutviklingen, og være et godt grunnlag for offentlige private initiativer og gjennomføring.*
- *Sentrumsplanen skal være overordnet og prinsipiell og ha hovedfokus på byens funksjoner og strukturer:*
 - *Byens funksjoner (den komplette byen) – potensialet for bymessig utvikling med mangfold av urbane funksjoner*
 - *Byens strukturer (nærhetsbyen) - et gatenett som prioriterer gåing, sykling og kollektivtransport*
 - *Ski som «framtidensby» (den grønne byen)*

Boliger

Befolkningen i Ski kommune skal vokse med opp mot 17 000 personer de neste 15 årene, og mye av befolkningsveksten skal skje i og rundt Ski sentrum. For å møte den store økningen er det nødvendig å bygge en stor mengde boliger i og rundt Ski sentrum. Bolig- og befolkningsvekst i sentrum, i nærheten av kollektivknutepunktet er positivt fordi det bidrar til økt aktivitet på gateplan og reduserer transportbehovet. Det er utarbeidet boligbyggeprogram med tilhørende befolkningsprognoser for Ski kommune (Rambøll 2014). Boligbyggeprogrammet legger opp til mye og variert boligbygging i Ski sentrum.

Ett av planens hovedgrep er boligdrevet sentrumsutvikling. Flere boliger og beboere i sentrum skal bidra til bedre handels- og næringsgrunnlag, samt skape mer aktivitet i sentrum. Det er også et mål å tiltrekke en variert beboermasse, inkludert barnefamilier, til Ski sentrum. Planen legger opp til at det skal bygges boliger i nærheten av skoler, barnehager og grøntområder.

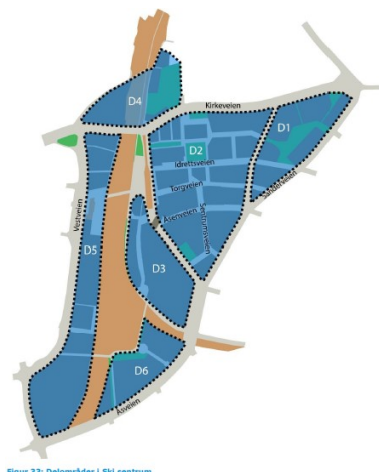
Næring

I kommuneplanen for Ski er det et mål om å følge opp de regionale strategiene for næringsutvikling.

I Ski sentrum har kommuneplanen et mål om et variert tilbud av arbeidsplasser, med hovedvekt på utvikling av arbeidsplassintensive virksomheter i gangavstand fra Ski stasjon.

Ski kommune har et spesielt ansvar for å tilrettelegge for arbeidsplasser som er lett tilgjengelige med kollektivtransport. Ferdigstillelsen av Follobanen i 2021 vil bringe Ski nærmere hovedstaden og knytte stedet tettere mot et stort regionalt arbeidsmarked. Ski vil da ha en sentralitet som kan sammenliknes med steder som Nydalen, Lillestrøm, Lysaker og Sandvika.

Store deler av arealene rundt Ski stasjon bør forbeholdes arbeidsplasser med mange ansatte og/eller mange besøkende. Området vest for stasjonen er de mest strategiske arealene i Ski sentrum i så måte. Her er det viktig å få til etablering av større, profilerte selskaper som kan gi Ski sentrum økt oppmerksomhet og status.



Figur 33: Delområder i Ski sentrum

Vestsiden (delområde 5)

Området mellom jernbanen og Vestveien egner seg godt til kontorarbeidsplasser, da de er kortavstand til jernbanestasjonen, og derfra videre til sentrumskjernen. Store deler av området er avsatt til kontor og tjenesteyting i planen. Det legges opp til en kompakt byutvikling med hovedvekt på arbeidsplassintensive virksomheter. På delfelt K/T2 tillates det i tillegg boliger, så lenge boligandelen ikke utgjør mer enn 30 % av totalt bruksareal. Det stilles krav om felles detaljreguleringsplan på to deler av området, nord og sør for kollektivtorget (Torg5). Planene skal blant annet bidra til at det utredes og avklares lokalisering av ny videregående skole. Lokaliseringen nærme Ski stasjon er positiv da det gir god tilgjengelighet for elever og ansatte, og muligheter for bedre samhandling med andre videregående skoler langs jernbanen. Planleggingen skal også avklare behov og mulighet for innpassing av pendlerparkeringsplasser i området.

Ved jernbanestasjonen skal det opparbeides et kollektivtorget (Torg5) med sykkelparkeringsplasser, buss- og taxiholdes plasser og gangkulvert under jernbaneskinnene. Langs jernbanen skal det opparbeides en gang- og sykkelforbindelse mellom Nordbyveien i nord og delfelt K/T3 i sør. I tillegg skal det etableres en ny gang- og sykkelveibro over jernbanesporene sør for Ski stasjon. Broen er viktig for å gi de mange gående og syklende et effektivt alternativ til gangkulverten som bygges på Ski stasjon. Gangkulverten vil ha mange kollektivreisende i kryssende fotgjengerstrømmer, noe som vanskeliggjør sykling. En ny gang- og sykkelveibro sør for kulverten, vil lede store deler av sykkeltrafikken som skal over sporene utenom kulverten, slik at denne i størst mulig grad betjener de kollektivreisende.

Aktuelle arealer som inngår i planinitiativet er i Sentrumsplanen regulert til:

FELT	FORMÅL	VIKTIGE FAKTA
K/T1	Kontor/Tjenesteyting	%BYA=60.
K/T2	Kontor/Tjenesteyting	%BYA=60. Tillates bolig i tillegg til hovedformålene. Boligandelen kan maksimalt utgjøre 30% av totalt bruksareal.
K/T6	Kontor/Tjenesteyting	%BYA=80. Innenfor felt K/T6 skal det etableres en offentlig gate, med bredde på minst 6 meter, mellom Jernbanesvingen og gang- og sykkelvei langs jernbanen. Det skal i tillegg sikres gode forhold for gående langs Jernbanesvingens vestsida. Innfartsparkering til Ski stasjon, som følger av bestemmelsenes punkt 3.10, skal ivaretas både under og etter utbygging av kvartalet. Bestemmelser som følger av hensynssone H410_1 skal ivaretas ved detaljregulering.
F/K/T2	Forretning/Kontor/Tjenesteyting	%BYA= 80. Forretning inntil 1500 m2 BRA er tillatt.
F/K/T3	Forretning/Kontor/Tjenesteyting	%BYA= 80. Forretning inntil 1500 m2 BRA er tillatt.
K/K/T	Kollektivterminal/Kontor/ Tjenesteyting	%BYA=90. Innenfor kvartal K/K/T tillates kollektivterminal, kontor og offentlig eller

		privat tjenesteyting. Innfartsparkering for Ski stasjon skal ivaretas ved en eventuell utbygging på parkeringsarealet, iht. bestemmelsenes punkt 3.10. Bestemmelser som følger av hensynssone H410_1 skal ivaretas ved detaljregulering.
Hensynsone H410_1	Gang- og sykkelveibro over jernbanen	- Innenfor hensynssone H410_1 skal det etableres ny gang- og sykkelveibro over jernbanen. Ved planlegging av broen skal følgende forhold sikres: -Separat gangveiareal og sykkelveiareal, til sammen minimum 6 meter bredde. -Minimum 7,5 meter frihøyde over sporene. -Tilkobling mot kollektivtorget og Ski storsenter i øst, og mot Vestveien i vest. -Mulighet for å integrere ramper som del av den arkitektoniske utformingen av ny bebyggelse ved broen. -Mulighet for å videreføre gang- og sykkelveibroen over Vestveien med kobling til Bjerkelundveien.
Hensynsone H370_1	Faresone, høyspentlinje	Byggegrense langs hovednett for el. forsyning er innarbeidet som hensynsone i arealplanen. Byggegrensen skal måles 10,5 meter fra masterekkenes senterlinje.

Andre bestemmelser i Sentrumsplanen relevante for planområdet- og planinitiativet:

§ 3. FELLESBESTEMMELSER

3.1 Forhold som skal redegjøres for i detaljreguleringsplan

Ved innsending av forslag til detaljreguleringsplan skal det være utarbeidet illustrasjonsplan som minimum viser bebyggelsens plassering og fotavtrykk, felles uteoppholdsarealer, plassering av adkomst, renovasjon og parkering. Bakgrunnskart skal inkludere naboeiendommer.

Foruten illustrasjonsplan skal det utarbeides kartillustrasjoner, snitt, fotomontasjer eller 3D-perspektiver som redegjør for tiltakets omfang og påvirkning.

Ved byggetiltak som overskrider 5000 m² BRA skal det utarbeides en enkel steds- og mulighetsanalyse som redegjør for:

- muligheter for å innpasse offentlige byrom/forbindelser i/gjennom området
- muligheter for publikumsrettede funksjoner mot gater og byrom
- muligheter for å styrke grønnstruktur, landskap, gate- og bebyggelsesstruktur
- muligheter for bilparkering i eksisterende parkeringsanlegg i nærområdet, og fjerning av eventuell overflateparkering i planområdet og tilstøtende gater.

§3.10 Innfartsparkering for bil og sykkel ved Ski stasjon

Ved Ski stasjon skal minimum 475 biloppstillingsplasser være reservert for togreisende. Av disse skal minimum 2/3 (dvs. 317) av biloppstillingsplassene lokaliseres på vestsiden av jernbanestasjon.

Ved Ski stasjon skal det etableres minimum 1000 sykkelparkeringsplasser, hvorav halvparten skal være overdekket. Antall plasser skal fordeles omtrent likt mellom øst- og vestsiden av stasjonen. Det skal i forbindelse med sykkelparkeringen etableres minimum ett serviceanlegg for reparasjon og vedlikehold av sykler.

§ 7. HENSYNSSONE PBL § 12-6

7.1 Faresone, høyspentlinje, H370_1

Byggegrense langs hovednett for el. forsyning er innarbeidet som hensynssone i arealplanen. Byggegrensen skal måles 10,5 meter fra masterekkenes senterlinje.

7.2 Krav til infrastruktur, H 410_1-4

I områder som omfattes av hensynssone H410_1-4 skal det gjennomføres infrastrukturtiltak i forbindelse med ombygning/nybygg. Tiltak som ikke faller inn under kravet om detaljreguleringsplan, kan gjennomføres dersom tiltaket ikke vanskeliggjør senere gjennomføring av infrastrukturtiltaket. Fri høyde under bruer over jernbanespor skal være minst 7,7 meter.

Gang- og sykkelveibro over jernbanen, H410_1

Innenfor hensynssone H410_1 skal det etableres ny gang- og sykkelveibro over jernbanen. Ved planlegging av broen skal følgende forhold sikres:

- Separat gangveiareal og sykkelveiareal, til sammen minimum 6 meter bredde.
- Minimum 7,5 meter frihøyde over sporene.
- Tilkobling mot kollektivtorget og Ski storsenter i øst, og mot Vestveien i vest.
- Mulighet for å integrere ramper som del av den arkitektoniske utformingen av ny bebyggelse ved broen.
- Mulighet for å videreføre gang- og sykkelveibroen over Vestveien med kobling til Bjerkelundveien.

Rådmannens vurdering

Viktige vurderingsmomenter i saken er hvordan en eventuell senterutvidelse (vedtak alt. 1) eller en kraftig økning av boligandel med hotell (vedtak alt. 2), samt redusering av innfartsparkeringskravet (alt. 1 og 2), vil påvirke videre byutvikling generelt, herunder hvilken strategisk effekt dette avviker vil ha. Dette må sees i sammenheng med intensjoner og mål angitt i overordnede planer, dvs. kommuneplanen (samfunnsdelen og arealdelen), sentrumsplanen (herunder planbeskrivelsen) samt andre viktige strategidokumenter. Det er også viktig å ta med i vurderingen «Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus», hvor Ski sammen med Sandvika, Asker, Lillestrøm, Jessheim og Ås er pekt ut som en av seks regionale byer. Planinitiativet må altså vurderes både ut fra en regional areal- og samfunnsmessig kontekst og ut fra overordnede byutviklingsprinsipper (den komplette byen, byens funksjoner struktur og Ski som fremtidig grønn by). Videre må det vurderes hvilken effekt en forandring/fragmentering av enkelte elementer kan ha på byutviklingen generelt.

Byutvikling

Ski kommune følger opp planene med å utvikle Ski til en moderne, attraktiv og kompakt by – særlig etter at Follobanen blir ferdig utbygd i 2022. Viktig i den sammenheng er potensialet for aktivisering og vitalisering av sentrumsområder med høye bymessige og urbane kvaliteter, bo- og bykvalitet, byrom/grønnstruktur og ny bebyggelse med høy estetikk. Videre legges det vekt på etablering av arbeidsplassintensive og kunnskapsbaserte næringer i de mest sentrale områdene (ABC-prinsippet), sosial (skole og barnehage) og teknisk infrastruktur (byrom, torg, park, gang- og sykkelveier, overgangsbros), osv. Det er viktig at alle som skal bygge i Ski bidrar til å få realisert planene og utviklet Ski slik det er forventet.

Ski er en kommune i vekst og står overfor store endringer og utfordringer de neste årene. Med dobbeltspor på Follobanen vil reisetiden med tog mellom Oslo og Ski bli redusert til 11 minutter, og etter omleggingen skal Østfoldbanen trafikkeres med 10-minutters frekvens. Kirkeveien, Jernbaneveien, Åsveien og Sanderveien vil bli viktige kollektivtraséer for mating til Follobanen og Ski sentrum. Dette vil vesentlig styrke Skis rolle som et regionalt knutepunkt og status som regional by, samt som innsatsområde for økt by- og næringsutvikling. Disse store statlige og regionale prosjektene og investeringene forplikter Ski kommune til å følge opp med en byutvikling i tråd med det potensiale og de muligheter som fremgår av sentrumsplanen.

Det legges til grunn at Ski skal utvikles til en regional by med høye bymessige og urbane kvaliteter. I arealutviklingen skal det tas spesielt hensyn til menneskene som skal bo og leve i de urbane områdene. Bymessig fortetting kjennetegnes ved høye bo- og bykvaliteter, der byens gateplan er utformet som en attraktiv og urban arena med høye estetiske kvaliteter, tilpasset ulike typer av aktiviteter og med funksjon som møteplass for ulike målgrupper. Dette forutsetter at byen får et attraktivt, velorganisert og framfor alt sikkert byromsnett, beriket med mangfold av riktig plasserte urbane funksjoner og attraksjoner. I utgangspunktet er dette en boligdrevet sentrumsutvikling, med aktivt gateplan og pulserende byliv, samt at det legges til rette for skole- og barnehagedekning i sentrum.

Samtidig skal næringsutbygging etableres sentralt, nær kollektivknutepunkt og parkering, og i gangavstand til Ski sentrum. Dette er i samsvar med kjente utviklingstrekk som tilsier at bare de mest sentrale områdene vinner konkurransen om å tiltrekke seg de kreative, verdiskapende virksomhetene i Stor-Oslos arbeidsmarkedsregion.

En forutsetning for å etablere en slik bymessig og urban struktur er en konsekvent utbyggingsrekkefølge. Derfor er det viktig å bygge på prinsippet «innenfra og ut» og «rett virksomhet på rett sted».

Byutvikling er en langsiktig prosess. De mest utfordrende arealer for byutvikling er sentrumsområdene. Dette krever at arealplanleggingen både er konsistent og fleksibel. Det er viktig at hovedutviklingskonseptet er aktivt og styrende og bidrar til langsiktighet og forutsigbarhet i byutviklingen, samtidig som fleksibiliteten gjør at planen kan tilpasses endrede behov underveis. Ski kommune har i alle sine utarbeidete og vedtatte plandokumenter (Kommuneplanen, Områdeplanen for Ski sentrum, Funksjons- og designplan) definert hovedprinsippene for utviklingen, som skal videreføres på detaljreguleringsnivå. Dette er i hovedsak avspeilet og forankret i plassering av diverse formål/funksjoner i sentrumsplanen. Rådmannen mener at de foreslåtte forandringene med utvidelse av sentrumsformål og/eller betydelig økning av boligandel rundt stasjonen vil kunne svekke aktivisering av sentrumsområdene og dermed gjøre byutviklingen mer uforutsigbar. Samtidig kan en utvidelse av sentrumsplanens avsatte formål med et riktig plassert hotell og en middels økning av boligandel bidra til at planens fleksibilitet øker.

Byutvikling og boliger i sentrum

Lokalisering av sentrumsformål i sentrumstrekanten øst for stasjonen er kjernen i sentrumsutviklingen. En hovedvekt av boligformål med publikumsrettede funksjoner på bakkeplan og byromsnett skaper forutsetninger for et levende, attraktivt og pulserende bysentrum.

I områdeplanen for Ski sentrum er det et boligpotensiale på ca. 1900 boenheter. I Ski kommune er det tatt utgangspunkt i en befolkningsframskriving der det er lagt inn ca. 325 boenheter per år i perioden 2018-2031.

I BNE sitt alternativ 2 foreslås boliger i feltene F/K/T3 og K/T2, med ca. 35.000 m² boliger, eller 400–450 nye boenheter (*som utgjør ca. 20–24% av det totale boligpotensialet i Ski sentrum*). Boligpotensialet slik det er angitt i Sentrumsplanen gir grunnlag for ca. 150–170 boenheter i felt K/T2 (ca. 9% av totale boligpotensialet i Ski sentrum). Det er viktig å presisere at tallene er et grove estimat, som vil kunne endres gjennom ny kunnskap og informasjon. Antall boliger som bygges per år antas å kunne være ca. 60 i henhold til forslagstillers prognoser og planer. Dette vil gi en total byggetid på 7 år. En sentrumsutvidelse på vestsiden av Ski stasjon (alternativt vedtak 1) er enda mer «fleksibel» og åpner for enda mer BRA/m² for boliger.

Konsekvensen av en kraftig økning av boligandel slik som foreslått av forslagstiller (i begge alternativene), kan bli at aktiviteten innen boligutbygging flyttes fra sentrum til stasjonen over en periode på mange år. Begge alternativene gir andre forutsetninger for byutviklingen enn det som var lagt til grunn i sentrumsplanen. Dette vil svekke grunnlaget for aktivisering og vitalisering av sentrumstrekanten og flytte boligutbyggingstygndepunktet fra sentrumsområdet til stasjonsområdet. En slik utvikling er karakteristisk for en tettsteds-/stasjonsby, hvor hovedaktiviteter skjer rundt en jernbanestasjon og stedet vokser opp omkring denne. Ski har på sin side ambisjoner og potensiale til å utvikle seg til noe mer; en moderne by og urban arena.

Byutvikling og næringsetablering

Områdene vest for stasjonen er i sentrumsplanen hovedsakelig avsatt til forretning/kontor/ tjenesteyting. Boligandel er begrenset, og kun i felt K/T2. Hensikten med dette var en fremtidig etablering av arbeidsplassintensive næringer og kunnskapsbaserte virksomheter nær kollektivknutepunktet Ski stasjon. En begrenset boligandel kan bidra til større grad av aktivitet i området hele døgnet. Men hovedintensjonen for området er etablering av arbeidsplassintensive, kunnskapsbaserte, kreative og verdiskapende virksomheter. Kommunen ønsker etablering av minimum én regional eller nasjonal institusjon i kommunen i denne planperioden, og jobber strategisk for å synliggjøre fordelene ved en slik etablering i Nordre Follo/Ski. Områdene vest for stasjonen peker seg ut som en ideell og unik plass for akkurat dette. Dette grepet er svært viktig for gjennomføring av byutviklingskonseptet, som vist i kommuneplanen, sentrumsplanen og andre strategiske plandokumenter.

Samtidig er et attraktivt sentrum for bosetting en viktig forutsetning for å lykkes med nærings- etablering og- utvikling, og omvendt. Kollektivnære arbeidsplasser øker muligheten for at flest mulig arbeidstakere kan bosette seg i nærheten, gjerne i Ski sentrum, og kan velge grønne transportløsninger. I tillegg vil en balanse mellom bolig, næring, kultur og tjenesteyting bidra til et aktivt og pulserende liv i bysentrum gjennom døgnet. Riktig funksjon på riktig plass med en balansert fordeling av arealene til ulike formål kan bli avgjørende for å etablere bysentrum slik kommunen ønsker. Sentrumsplanen er nøye gjennomarbeidet og svarer godt på disse utfordringene, med utvalgt plassering av ulike formål, i tråd med overordnede planmessige forventninger og det lokale arealpotensialet.

Hotell

Hotell som formål kan bidra til å aktivere og til og med akselerere den ønskede byutviklingen i Ski sentrum. Det kan også bidra til å markere Ski på et regionalt nivå. Et nytt hotell, med sine funksjoner, må supplere aktiviteter i bysentrum og ikke kolliderer med aktiviteter relatert til reisende i stasjonsområdet. Rådmannen ser positivt på et hotell i området avsatt til næringsetablering. Plassering av et hotell må nøye vurderes i en eventuell videre planprosess, og sees i sammenheng med både sentrumsutvikling og planlagt bro over jernbanen.



Erfaring fra Lillestrøm viser at et nytt hotell, både med sin funksjon og estetikk, og sammen med kontor bolig/handel definerer en karakteristisk bymessighet.

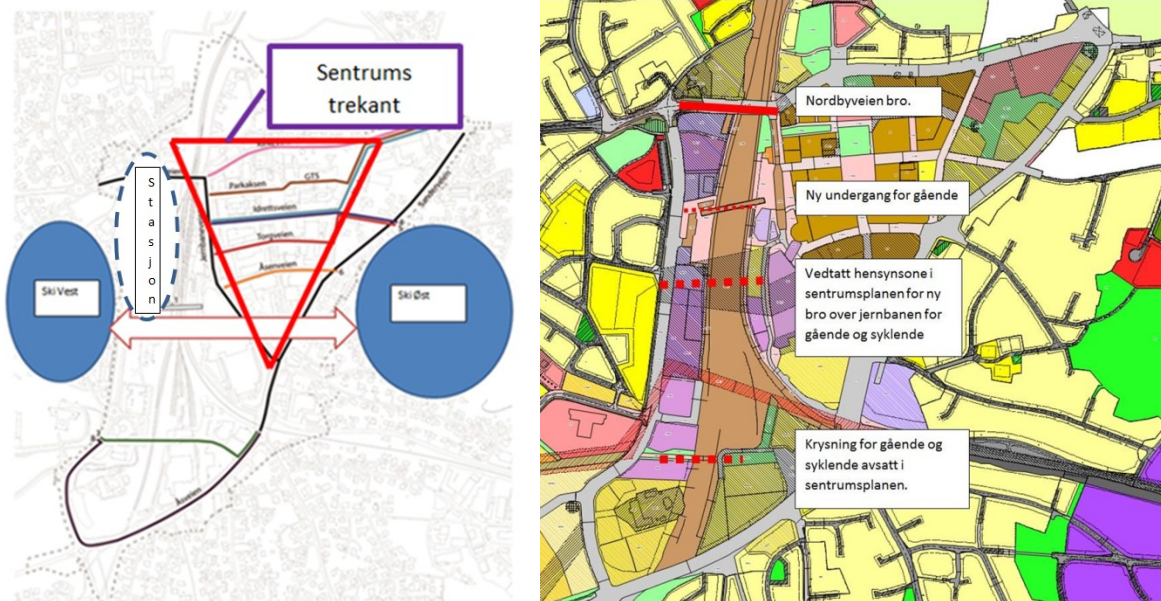
Byutvikling og teknisk infrastruktur – byrom, sykkelveinett og overgangsbru

Som nevnt ovenfor skal en bymessig fortetting kjennetegnes ved høy bo- og bykvalitet, der byens gateplan utvikles som en attraktivt urban arena. Det er svært viktig å planlegge og etablere et byromsnettverk med høye estetiske kvaliteter, tilpasset ulike typer aktiviteter som skal fungere som møteplasser for ulike målgrupper.

Ski sentrum er tenkt utviklet til å bli en urban arena for aktiviteter og opphold. Hovedforutsetning for dette er at «gateplanen» i sentrum primært blir tilpasset gående og syklende. Samtidig har kommunen et stort potensiale for økt sykkelbruk. Stort utbyggingspotensiale, næringsetablering vest for stasjonen, boligpotensialet i Ski sentrum, Langhus, Ski Vest og Ski Øst forsterker behovet for etablering av et sykkelveinett som samsvarer med kommunes byutvikling. Like viktig er det å koble sammen bysentrum med sine naturlige omgivelser gjennom et gang- og sykkelveinettverk.

Et godt sykkelveinett øker Ski sitt potensiale som «den framtidigrønne by». Sykkelveinettet skal bidra til å aktivisere arealene utenfor sentrumsområdet og legge til rette for at andre områder i 10

minutters avstand fra Ski stasjon og sentrum vil være tiltrekkelige for ulike grupper mennesker som vurderer å bosette seg i Ski.



Eksisterende og planlagte kryssingsmuligheter for syklende og gående. Selve jernbaneundergangen er 10 m. bred, mens rampene ned og opp er 3 m. Dette betyr at man må gå av sykkelen. Tidsmessig vil det derfor være mest effektivt for sykklistene å benytte nordbyveien bro. Dette påvirker også hvilken gate sykklistene velger inn mot sentrum.

Det er i dag kun mulig for sykklistere å krysse jernbanen på bro i Nordbyveien, eller på gang- og sykkelvei i Åsveien. Ny undergang på stasjonen blir i begrenset grad tilrettelagt for gående sykklistere. I praksis betyr det at det er én kryssingsmulighet mindre enn før gangbroen ved stasjonen ble revet.

En ny bro over jernbanen vil være et sterkt virkemiddel for å binde byenes øst- og vestsida sammen. En bro over jernbanen vil gjøre det tidsbesparende å sykle framfor å kjøre bil fra Finstad til sentrum. Det er også noen ulemper og utfordringer knyttet til denne løsningen. Det er fremfor alt uklart hvilke kostnader som er knyttet til en bygging av broen, og hvordan denne kan integreres i eksisterende eller framtidig bygningsmasse, som må være offentlig tilgjengelig, universelt utformet og åpen hele døgnet. Det er heller ikke etablert fundamenter for bro under utbygging av ny jernbanestasjon. Samtidig må broen ha et rasjonelt landingspunkt.

Men for å gjøre sentrum tilgjengelig, blir den planlagte overgangsbroen en viktig faktor som kobler sentrum med de urbane omgivelsene og naturlandskapet.

Innfartsparkering, regional bystatus og knutepunktstrategi

I planbestemmelsene til sentrumsplanen er det stilt krav om etablering av 475 parkeringsplasser for å dekke nåværende kapasitet (estimering og anbefaling fra Jernbaneverket i 2012). Det øvrige behovet for offentlig parkering på vestsiden vil være svært avhengig av hva den endelige sammensetningen av bebyggelse/virksomheter blir, og må vurderes nærmere i forbindelse med detaljreguleringer. Generelt bør innfartsparkeringen etableres i nær tilknytning til stasjonsinngangen.

For å oppfordre til ytterligere bruk av «grønne» transportformer, bør der utarbeides en strategi for betalingsparkering i de sentrale områdene og i områder hvor en må forvente behov for parkering i kortere eller lengere perioder.

Nye vurderingsmomenter i saken baseres på en bymessig foretting rundt et regionalt kollektivtransportknutepunkt, med et forbylde i forettingen rundt Oslo sentralstasjon, men i en mindre målestokk tilpasset til Ski sin identitet, karakter og rolle. Rådmannen ser på dette som en byutviklingsutfordring. Et redusert innfartsparkeringskrav mot markedsbasert økning av avgiften, slik som foreslått av BNE, kan bidra til en dreining mot «grønne» transportformer. Da må alle de

andre bymessige elementer som er del av dette byutviklingskonseptet innarbeides i planforslaget og effekten av alternative mobilitetsløsninger må dokumenteres. Næringsetablering i den grad som sentrumsplanen foreslår, et godt plassert hotell, vitalisering av sentrum som urban arena og hovedområde for boligsatsing, etablering av et aktivt og attraktivt gateplan samt et velorganisert sykkelveinett inkludert sykkelforbindelser med overgangsbros må vurderes nærmere, inkorporeres og forankres i forbindelse med detaljreguleringen.

Rådmannen mener at all parkering i fremtiden, både innfartsparkering for kollektivreisende og privatparkering må etableres under bakken i den grad det er mulig. Frigjøring av innfartsparkeringsareal til byutvikling, bekreftet positiv effekt av alternative mobilitetsløsninger, sammen med satsing på og etablering av et effektivt sykkelveinett med gode overgangsmuligheter over barrierer (jernbanesporene), skaper forutsetninger for at innfartsparkeringskrav kan reduseres og tilpasses den reelle markedssituasjonen, slik forslagsstiller foreslår.

Av sikkerhetshensyn er det heller ikke ønskelig med parkering nær politihuset, som er nærmeste nabobygg til tomte som ble avsatt til innfartsparkeringsanlegg. Avstanden mellom dagens politihus og fremtidig nabobygg, inkl. innfartsparkeringsanlegg, må vurderes nøye i forbindelse med detaljreguleringen. Rådmannen påpeker at et eventuelt innfartsparkeringsanlegg/p-hus, som vist i illustrasjonene, er plassert i byggeforbuds Hensynsone H370_1 (faresone, høyspentlinje). Rådmannen anser det som viktig at det ved videre planutredning vurderes behov for utvidelse av byggeforbudsgrense grunnet utredningsgrense magnetfelt 0,4uT, eller eventuell nedgraving av høyspentlinje i felt K/T2, samt at planmessige og økonomiske konsekvenser av hvert enkelt alternativt tiltak avklares.

Konklusjon:

Rådmannen legger særlig vekt på at intensjonene i sentrumsplanene ivaretas. Derfor anbefaler rådmannen at arealene vest for jernbanesporene i hovedsak beholder avsatte reguleringsformål som i sentrumsplanen. Sentrumsutvidelsen som foreslått i vedtak alternativ 1, og kraftig økning av boligandel som foreslått i vedtak alternativ 2, er i strid med tidligere valgt utviklingskonsept. Begge alternativene vil svekke aktivisering av sentrumstrekanten som urban kjerne. Samtidig svekker de foreslåtte tiltakene mulighet for etablering av viktige virksomheter i Ski. Kommunen ser på disse arealene som reserveareal, som etter hvert vil bidra til å komplettere det utvalgte og vedtatte byutviklingskonseptet. Derfor er rådmannen skeptisk til begge de foreslåtte alternativene.

Samtidig er det noen nye momenter i saken som kan gi grunnlag for å revurdere den vedtatte sentrumsplanen. Rådmannen er positiv til en felles reguleringsplan for områdene på begge sider av stasjonen, selv om det ikke finnes krav om felles planlegging i sentrumsplanen. Dette vil bidra til å finne balansen mellom ulike interesser og danne et godt planmessig grunnlag samt økt gjennomføringskraft for planlegging og utbygging av overgangsbros.

En middels økning av boligandelen i felt K/T2 kan vurderes. En middels økning av boligandelen vil øke fleksibiliteten og dermed bidra til å øke gjennomføringskraften. Dette må vurderes nærmere i forbindelse med detaljreguleringen. Hotell som formål kan bidra til den valgte byutviklingen i Ski tettsted, samt fremheve Ski i regional sammenheng. Rådmannen ser positivt på en eventuell etablering av et nytt hotell i stasjonsområdet, og vurderer forslaget som et godt supplement til nærings- og kontoretablering. Konkret forslag til plassering av hotell må vurderes nøye i forbindelse med detaljreguleringen, og ses i sammenheng med både sentrumsutvikling og utvikling av det aktuelle planområdet inkl. den planlagte gangbroen over jernbanen i Hensynsone H410_1.

Rådmannen mener at et redusert innfartsparkeringskrav, som vil påskynde utvikling av «grønne» transportformer også sett i en større byutviklingssammenheng, kan gi en positiv effekt for gjennomføring av valgt byutviklingskonsept. Dette må vurderes nøye i forbindelse med detalj-

reguleringen. Et eventuelt innfartsparkeringsanlegg/p-hus må sees i sammenheng med nødvendige sikkerhetstiltak knyttet til politihuset.

Rådmannen viser til krav vist i § 3.1 Fellesbestemmelser, om at det ved byggetiltak som overskrider 5000 m² BRA skal utarbeides en enkel steds- og mulighetsanalyse. En steds- og mulighetsanalyse er et viktig og hensiktsmessig planverktøy som skal brukes som grunnlag for dialog og forventningsavklaring mellom Ski kommune og forslagstilleren tidlig i plan- og behandlingsprosessen. Analysen kan så brukes som utgangspunkt og grunnlag for en eventuell arkitektkonkurranse.

Ski, 29.01.2019

Jane Short Aurlien
rådmann

Kjell Sæther
kommunalsjef

Vedlegg som følger saken:

1. Arealbruksanalyse- marked for nye kontorarbeidsplasser Ski stasjonsområde
2. Akershus eiendom. Kontoretterspørsel Ski sentrum, mars 2018
3. Transportøkonomisk institutt. Innfartsparkering ved Ski stasjon, mars 2015
4. Insam. Mobilitetsløsninger Ski stasjon, mai 2018
5. Planinitiativ BaneNor

Plan- og byggesaksutvalgets behandling 13.03.2019:

Morten N. Ellingsen (Ap) fremmet følgende endringsforslag:

- a) Strekpunkt 1 og 3 strykes.
- b) Strekpunkt 4 strykes. Det åpnes ikke for å redusere antall innfartsparkeringsplasser.
- c) Plan og byggesaksutvalget er positiv til boligutnyttelsen som er foreslått i planinitiativet.

Helge Bunæs (H) fremmet følgende endringsforslag til strekpunkt 2 på vegne av H, FrP og KrF: Hotell tillates enten i felt F/K/T3 på vestsiden eller i ett av feltene K/K/T eller K/T6 på østside av jernbanen. I detaljregulering skal plassering av gang- og sykkelbro fastsettes. Krav om opparbeidelse av gang- og sykkelbroen blir rekkefølgekrav tidlig i planprosessen.

Helge Bunæs (H) fremmet følgende forslag til nytt strekpunkt 4 på vegne av H, FrP og KrF: Administrasjonen går i drøftinger med Bane Nor Eiendom om erstatningsareal for innfartsparkering i ytterkanten av Ski sentrum. Denne med formål å finansiere opparbeidelsen av flest mulig av de 175 parkeringsplassene som blir fjernet i forslag, og med mål om at de opprettholdes nær Ski sentrum.

Votering:

H, FrP og KrFs forslag til nytt strekpunkt 2 ble enstemmig vedtatt.

H, FrP og KrFs forslag nytt strekpunkt 4 nedstemt 6-5 (3H, 1FrP, 1KrF).

Aps forslag ble enstemmig vedtatt.

Forslag til vedtak ble for øvrig enstemmig vedtatt.

Plan- og byggesaksutvalgets vedtak 13.03.2019:

Ski kommune er positiv til at det settes i gang en detaljregulering på følgende premisser:

- Hotell tillates enten i felt F/K/T3 på vestsiden eller i ett av feltene K/K/T eller K/T6 på østside av jernbanen. I detaljregulering skal plassering av gang- og sykkelbro fastsettes. Krav om opparbeidelse av gang- og sykkelbroen blir rekkefølgekrav tidlig i planprosessen.
- Ved videre planutredning skal det vurderes behov for utvidelse av byggeforbudsgrense, eller eventuell nedgraving av høyspentlinje i felt K/T2, samt avklares planmessige og økonomiske konsekvenser av hvert enkelt alternative tiltak.
- Det må sikres tilstrekkelig innfartsparkering i hele utbyggingsperioden.
- Det må utarbeides en enkel stedsanalyse med mulighetsstudie som skal brukes som utgangspunkt og grunnlag for reguleringsarbeid samt for en eventuell arkitektkonkurranse.
- Plan og byggesaksutvalget er positiv til boligutnyttelsen som er foreslått i planinitiativet.