

SKI - et viktig senter i Folloregionen

Kort referat fra ekskursjonen 13. juni

Bullby arrangerte 13. juni 2023 en ekskursjon til stasjonsbyen Ski. Dette notatet refererer fra besøket og avsluttes med synspunkt på en del spørsmål som underveis ble reist av kommunens representanter og av Bullbys medlemmer under ekskursjonen og i ettertid.

Ekskursjonen ble innledet med et besøk hos kommunen der Anne Holten (områdeleder samfunn, klima og miljø, NFK), Cecilie Høgden Mæle (samfunnsplanlegger innen område samfunn, klima og miljø, NFK) og Arild Øien (leder for byutvikling og arealplanlegging, NFK) deltok fra kommunens side.

Anne Holten ønsket velkommen og redegjorde for kommunens utgangspunkt og hovedprinsipper i planarbeidet:

Nordre Follo kommune ble etablert i 2020 ved at Ski og Oppegård kommune ble slått sammen. Kommunen er en del av Folloregionen (Enebakk, Frogn, Nesodden, Nordre Follo, Vestby og Ås kommuner). Kommunen er på 203 km² hvorav 20 % er dyrka mark og 60 % produktiv skog. Kommunen har 6 km kystlinje og 10,5 jernbanestasjoner. De viktigste plangrepene framover er:

- Fortetting av prioriterte områder
- Utbygging innenfra og ut
- Arealnøytralitet og nullvisjon for utbygging av dyrka mark (utnytte eksisterende utbyggingsområder)
- Arealeffektiv by- og tettstedsutvikling med gangavstand til «hverdagsfunksjoner»
- Sikre boligforsyning og en bærekraftig kommunal økonomi

Kommunen har 62 245 innbyggere pr 1/1 2023. Flertallet pendler til Oslo, men det er også en del innpendling (60/40).

Ski har ambisjoner om å utvikle seg som et viktig senter både i kommunen og Folloregionen, men her er også en avveining mot vekst i de andre knutepunktene som for eksempel Kolbotn, Langhus, Myrvoll og Vevelstad. Den nye stasjonen og Follobanen er et viktig element i byutviklingen og Ski har betydelige arealreserver for videre boligutbygging (for en 30-års periode framover).

Deretter holdt **Cecilie Høgden Mæle** en introduksjon om problemstillinger knyttet til kommunens arbeid med å utvikle Gode sentrumsfunksjoner, bolig- og uteromskvaliteter i Ski sentrum. Her gikk hun gjennom en del av dagens utfordringer. Hun gikk gjennom noen av dagens utfordringer i samband med sentrumsutviklingen, oppsummert i følgende hovedpunkter:

Samarbeidet med utbyggerne – samarbeid mellom utbyggerne

- *Det er etablert samarbeidsgrupper mellom kommunen og utbyggere som det siste året har jobbet med rammer og tema for samarbeidet og det fungerer godt. I gruppene er alle utbyggere invitert. Ikke alle stiller, som Thon gruppen, men dialogen er god og ønsket om å få til et fruktbart samarbeid for alle parter opplever kommunen at er unisont.*
- **Stasjonsområdet som byutviklingsprosjekt**
 - *En steinørken med lite byfunksjoner – hva kan gjøres?*
 - *Jernbanegatas utforming*
- **Det store torgarealet som ressurs for framtidig utvikling**

- *Kommunen har lagt planer for det store torgarealet og begynner å bygge ut neste år. I reguleringsprosessen har noen ønsket å etablere bygg på deler av arealet, men det gikk de folkevalgte bort fra. Arealet er en ressurs og en mulighet som kommunen ønsker å ta vare på og forvalte til fellesskapets beste.*
- **Hvordan kanalisere fotgjengertrafikken i sentrum?**
- **Bylogistikk**
 - *Kan en se for seg en alternativ organisering av varetransporten i sentrum?*
 - *Kommunen deltar sammen med de øvrige regionale byene i bybåndet rundt Oslo i et bylogistikkprosjekt som det nå er bevilget klimasatsingsmidler til å gjennomføre.*
- **Urealistiske utbyggingsplaner**
 - *Utbyggerne skisseres omfattende planer, men områdene inneholder mye eksisterende som ikke bør rives, blant annet av klimahensyn – dermed blir noen av skissene urealistiske.*
 - *Dermed oppstår også usikkerhet knyttet til realisering av sosial infrastruktur.*
 - *Burde en heller ha planer som i større grad inkorporerte og utnyttet eksisterende bebyggelse?*
- **Hvordan få innflytelse over det som vil/bør skje i småhusbebyggelsen?**
- **SKI som regionsenter?**
 - *Hva innebærer det, og hva kan SKI tilføre i forhold til andre sentra i regionen?*
 - *Andre sentra kan ha andre oppfatninger og det kan oppstå rivalisering*
 - *Hva skal til for å gjøre SKI attraktiv?*
- **Kommuneplanen og dens bestemmelser**
 - *Noen har hevdet det er for mange bestemmelser i planen, andre at dette tvert imot er en styrke.*

Synspunkter fra Bullby på utviklingen i Ski:

SKI som regionsenter/regional by

I Kommuneplanen for Nordre Follo 2019-2030 står det at *Ski skal utvikles som en regional by, være regionalt område for arbeidsplassintensive virksomheter, og et innsatsområde for by- og næringsutvikling.* Dette er en forholdsvis vag målsetting og kommunen stilte i sin innledning under ekskursjonen spørsmål om hva denne regionsenterrollen innebærer og hva de kan tilføre regionen uten at det oppstår rivalisering med andre av de utpekte regionbyene eller andre prioriterte lokale byer og tettsteder i bybåndet, som for eksempel Kolbotn. Vi tror også at en mer utviklet diskusjon om Skis rolle både innen kommunen, Folloregionen og Oslo/Akershus ville kunne styrke den fysiske planleggingen av Ski sentrum.

Den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus ble presentert i 2015. Her utpekes Ski som et av de regionale byene i regionen. Det er meningen at disse regionale byene skal ta en høy del av veksten i regionen. Strategiene knyttet til de enkelte regionale byene er ikke veldig konkretisert i planen. Om Ski og Ås sies det at de *....bør legge til rette for økt vekst med ny Follobane. Ski har potensial innen handel, service og tjenesteyting, og Ås som universitetsby med utvikling innen life science. De to byene har med sine komplementære næringsprofiler i sum større potensial for få en tilstrekkelig kritisk masse av befolkning og funksjoner, tiltrekke seg kompetanse og næringsliv, og styrke sin rolle i regionen. Utviklingen av de to stedene bør derfor ses i sammenheng. Kollektivforbindelsen mellom Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, Ås og Ski bør styrkes, slik at forbindelsen mellom områdene blir bedre.*

Ski er sammen med Kolbotn de viktigste sentraene i Nordre Follo kommune, som igjen er en del av Folloregionen (*Enebakk, Frogn, Nesodden, Nordre Follo, Vestby og Ås kommuner*). Ser vi på folketallsutviklingen etter 2018 går det fram et det er Vestby og Nordre-Follo som har hatt den sterkeste veksten i perioden. I de siste årene av perioden ser vi en relativt sterkere økning i Nordre Follo enn de andre. Kanskje som et resultat av at fullføring av Follobanen har nærmet seg?

Tabell 1: Folketallsutviklingen i Folloregionen 2018-2022

Kommune/År	2018	2019	2020	2021	2022	% Økn. 2018-2020	% Økn. 2020-2022
3019 Vestby	17 486	17 824	18 042	18 290	18 699	3,18	3,64
3020 Nordre Follo*)	58 058	58 237	59 288	60 034	61 032	2,12	2,94
3021 Ås	20 085	20 335	20 439	20 439	20 780	1,77	1,67
3022 Frogn	15 735	15 761	15 877	15 953	16 084	0,90	1,30
3023 Nesodden	19 287	19 488	19 616	19 805	19 939	1,71	1,65
3028 Enebakk	10 945	11 026	11 110	11 065	11 249	1,51	1,25
Folloregionen	141 595	142 671	144 372	145 586	147 783	1,96	2,36

*) For årene 2018 og 2019 er tallene for Nordre Follo lik summen av Ski og Oppegård kommuner)

Den sterke veksten i Vestby er interessant også fordi det er Vestby som også har den sterkeste utviklingen som handelssenter i regionen. Det viser tabell 2 under som gir en oversikt over detaljhandelsomsetning per innbygger, målt i faste priser (kroneverdi 2022):

Tabell 2: Detaljhandelsomsetning per innbygger (ekskl. motorvogn og bensin) 2018-2021

2022 kr-verdi	2018	2019	2020	2021	2022	Vekst 2018 - 2021
3019 Vestby	15 192	19 107	142 159	147 464		28,0
3020 Nordre Follo*)	95 231	90 385	105 906	107 507		12,9
3021 Ås	117 296	19 484	146 558	141 586		20,7
3022 Frogn	80 690	80 462	93 782	96 114		19,1
3023 Nesodden	56 761	54 824	68 880	67 684		19,2
3028 Enebakk	50 217	51 179	65 075	67 166		33,8

*) For årene 2018 og 2019 er tallene for Nordre Follo lik summen av Ski og Oppegård kommuner

Dette er en altfor begrenset analyse til å kunne si noe om Ski's muligheter. En burde i en slik sammenheng også sett på utviklingen innen ulike næringer, men det er interessant at Nordre Follo faktisk er den kommunen med svakest utvikling av detaljhandelsomsetningen, på tross av utviklingen av Ski Storsenter, og at Vestby har en utvikling som vel ikke kan sies å være helt i tråd med målene i den regionale planen for areal og transport for Oslo og Akershus. Både fordi Vestby bare er tatt med som et prioritert by- og tettsted og ikke regionalt byutviklingsområde og fordi handelsutviklingen i Vestby i høy grad er bilbasert.

Den regionale planen for Oslo og Akershus peker på stedene Ski og Ås som et særlig innsatsområde for økt by og næringsutvikling. Med de arealreservene Ski har innenfor boligutbygging og de mulighetene stedet har for en boligutbygging med korte avstander til handels- og servicefunksjoner synes det derfor enklest og riktigst å satse på å videreutvikle Ski som et kommunikasjonscenter og et godt sted å bo både for en befolkning med arbeid i Ski, Ås eller i Oslo/bybåndet mot Oslo. Det kan gi Ski en føring for å utvikle seg sammen med Ås som et senter for utdanning, tjenester, kultur og kompetansearbeidsplasser – ikke som kjøpesenter – noe stedet i litt for stor grad er kjent som i dag. Det krever et godt og samordnet kollektivsystem mellom de to stedene, kanskje felles bylogistikk.

Det gjør også de temaene som var opp på møtet med kommunen og under befaringen spesielt interessante. Kommuneplanens offensive målsettinger når det gjelder klima, miljø, blågrønne strukturer og natur danner også et godt utgangspunkt for en offensiv sentrums- og boligplanlegging som ikke ensidig lar utbyggerinteressene styre utviklingen, men legger vekt på godt boligmiljø og gode tilbud innen service, kultur- og fritidstilbud.

I det følgende kommer vi derfor med innspill knyttet til det vi mener bør være viktige innsatsområder i det videre planarbeidet:

Ski som bosted – kvalitet og identitet

Innlegget fra Anne Holten før befaringen viste at kommunen har en offensiv holdning til å utvikle boligområder med kvalitet, nærhet til sentrumsfunksjoner og med vekt på ikke bruke produktive jordbruksarealer. Det satses på fortetting og utbygging innefra og ut.

Det at OBOS nå bygger på Eikeljordet med 1,7 km til stasjonen viser vel at det ikke alltid er enkelt for en kommune sikre full gjennomføring av slike prinsipper, men kommunen har arealreserver også nærmere sentrum. OBOS utbygging i Waldemarhøyveien er mer i tråd med prinsippene.

Magasinparken ligger også relativt langt fra sentrum, men området representerer kvaliteter både gjennom de nye byggene og de verneverdige/fredede bebyggelsen i sydvest som har et potensial som enestående identitetsmarkør for Ski. Det er karaktersterke bygg med historisk sus, lett tilgjengelighet med åpne areal rundt, stort søylefritt innendørs areal og muligheter for mange ulike formål som kan sette Ski på kartet. Formål med sjarm - som normalt forutsetter lav husleie!

Det blir viktig at kommunen bidrar til å sikre kollektivtilbudet til slike halvneare områder som lett kan bli en kilde til økt bilbruk.

Ski bør ikke kopiere Oslo med alt for høy utnyttelse og mange små leiligheter. Selv om Ski har en egen identitet gjennom bystrukturen bør også boligene tilby andre kvaliteter i form av gode sol- og utearealforhold, der barn kan trives. Sol på utearealer er ikke synsing, vi vet at alle boliger og felles utearealer bør være solbelyst minst fem timer hver dag vår- og høststjvendøgn (svenske beboerundersøkelser). Kan Ski tilby konsentrert småhusbebyggelse?

Utbyggernes oppkjøp av private boliger med sikte på framtidig utbygging kan utarme boligmiljøet for dem som fortsatt bor i områdene, men kan selvsagt også bety en mulighet for mer konsentrert småhusbebyggelse i framtiden. Igjen blir det viktig at kommunen kan sette strenge reguleringsvilkår som sikrer kvalitet for både boliger og arealbruken. Det er en stor utfordring å lage planer som

omfatter flere eneboliger. Kan ikke overlate det til hver enkelt tomteeier, selv med retningslinjer som småhusplanen i Oslo. Denne fungerer overhodet ikke.

Dessuten ble vi vist svært ambisiøse utbyggingsplaner som baserte seg på riving av eksisterende boligmasse, noe som åpenbart kommer i konflikt med kommuneplanens ambisiøse målsettinger innen klima, miljø og arealvern.

Ski som kommunikasjonscenter og stasjonsområdet som byutviklingsprosjekt

Follobanen har selvsagt gitt Ski et godt utgangspunkt som mulig kommunikasjonscenter. Her møtes Østfoldbanens østre og vestre linjer og muligheten for korte overgangsstrekninger til et regionalt busstilbud er i utgangspunktet gode. Dessverre har nok BaneNord fått en altfor egenrådige rolle i utformingen av stasjonsområdet, som blant annet representerer et veldig massivt skille mellom de to delene av Ski sentrum. Vi observerte at informasjonen om busstilbudet var lite synlig på stasjonsområdet og informasjonen om togtilbudet lite synlig på bussterminalområdet. Vi har spurt om en samlet oversikt over rutetilbudet for buss og bane i informasjonskiosken på Storsenteret, Narvesen-kiosken i stasjonsområdet, på bussene og i rådhusets resepsjon, men en slik oversikt eksisterer og alle henviser til «Ruters app». I Oslo har Ruter derimot lagt stor vekt også på en kartmessig oversikt over rutetilbudet slik at trafikantene kan danne seg varige bilder av rutetilbudet og ha dette med i sin mer langsiktige tenking om bruk av kollektivtilbudet – ikke bare akkurat når man skal reise.

Flere pekte også under ekskursjonen på at bussterminalområdet (Jernbanegaten) var for øde og stort. Overgangsstrekningene ble unødvendig store og området gav ingen «trivselsfølelse». Det ble derfor stilt mange spørsmål knyttet til planprosessene bak dette området og hvilke interesser som hadde fått bidra i dem.

Det kan derfor være god grunn til å se på stasjons- og bussterminalområdet på nytt – eller med nye øyne. Hovedstrukturene er nødvendigvis gitt, men bedre informasjonssystemer, noe omreguleringer på gatenivå, bygging av nye gang- og sykkelbroer, skilting, merking av gangdrag og kanskje også etablering av noen nye tilbud i form av paviljonger eller liknende kan tenkes slik at Jernbanegaten i større grad kan utvikles mot en bygata og fotgjengertrafikken kan ledes og styres mot ulike mål i sentrum.

Det er interessant og spennende har søkt om deltakelse i et statlig bylogistikkprosjekt. Kan et samarbeid med Ås og Vestby være aktuelt her? Det er også viktig at kommunen har en offensiv holdning i forhold til Ruter i diskusjonen om et best mulig kollektivsystem – og informasjonssystemet knyttet til dette.

Ski sentrum - god eiendomsutvikling og miljøhensyn krever aktive kommunale plangrep

Ski storsenter er et godt eksempel på eiendomsutvikling som har skapt føringer for utviklingen av Ski som bysentrum det er vanskelig å komme bort fra. Ved siden av å legge til rette for betydelige parkeringsmuligheter som legger til rette for en bilbasert utvikling er det åpenbart at senteret svekker grunnlaget for etablering av nye tilbud i det øvrige bysentret. Det er en åpenbar kontrast å komme fra et relativt stille Ski sentrum til et tett befolket og på sitt vis livlig Ski storsenter.

Utgangen fra Storsenteret mot det store torgarealet er selvsagt en mulighet som kan utnyttes. Det er nesten i overkant av areal mellom Storsenter og rådhus som bør utnyttes. Her kan også en idekonkurranse være et virkemiddel med sikte på å skape et hyggelig byrom med tydelige gå-arealer, sykkelstier, benker, by-møbler, offentlig toalett treningsapparater og tydelige miljøsoner. Her bør det være plass til flere fysiske strukturer (mindre lave bygninger) som kan dele arealene inn i flere plasser. Men det kan ikke stikkes under en stol at utfordringene med å skape noe nytt utenfor Storsenteret er store.

De har et innelukket tilbud med mye parkering - midt i sentrum! Det skal mye til å trekke handlende - andre enn de helt lokalt bosatte - ut derfra for å vandre i gater og på plasser. Alle kommunene i Follo har slike sentre (litt mindre) - der mye av omsetningen er bilbasert. Det ser ut som det er Vestby som stikker av med seieren i handelskonkurransen, og det er neppe fruktbart om de andre stedene tar opp en slik konkurranse om bilbasert handel.

De private utbyggingsplanene i sentrum vi ble vist var ganske tette og så ikke ut til å ta hensyn til eksisterende bebyggelse, noe som kommer i konflikt med prinsippene i kommuneplanen.

Parkeringsspørsmålet fikk vi vel ikke full oversikt gjennom ekskursjonen. Hvis det meste er privatisert har kommunen ikke god mulighet til å benytte seg av dette som virkemiddel. I våre øyne har nesten alt parkeringsareal en alternativ bruk.

Vi vet heller ikke hvor stort behovet for innfartsparkering er og hvordan det tenkes løst i framtiden. I dag er det et stort parkeringsareal sørvest for stasjonsområdet som bidrar til å skape avstand til tjenestetilbudet på vestsiden slik gangsystemet er i dag. Det er også ganske stor avstand til sentrumstilbudene i Ski. Innfartsparkering kan være en mulighet for å styrke ski som sentrum dersom det brukes av kjørende fra andre kommuner, men det stiller store krav til at de ligger i nærhet av aktuelle sentrumstilbud.

Vi synes befaringen viser en kommune med store planambisjoner, men en kommune som har mange utfordringer i forholdet til de private utbyggerne.

Forenklet består kommunens muskler i byutvikling av

- Planmonopolet
- Kommunale eiendommer
- Bygge- og deleforbud
- Investeringsmidler

Normalt i en norsk kommune er det knapt med frie investeringsmidler og eiendommer, og administrasjonens troverdighet i dialogen med utbyggere er viktig. Med den kompetansen vi møtte og bevissthet om mål, planhierarki og verktøykasse for møter med utbyggere representerer de en viktig muskel. Det blir viktig at kommunen tar vare på planhegemoniet!