Ski kommune

FUNKSJONS- OG DESIGNPLAN FOR GATER, TORG OG PARKER I SKI SENTRUM

Utarbeidet ved planavdelingen i Ski kommune i samarbeid med SWECO.

Prosjektleder:
Cecilie Høgden Mæle/Ski kommune og Ellen Flatøy/tidligere Ski kommune
Anita Myrmæl/SWECO og Marc Ebhardt/SWECO.

Prosjektgruppen:
Kristine Sand, Annette Kathrine Mohr og Morten Sandaker/Ski kommune
Robert Franz og Ingrid Fallet/SWECO

Intern ressursgruppe i Ski kommune:
Eirik Wannebo, Bjørnar Angell, Maja Diné Sørheim, Elin Buene, Hege Narvåg, Bjørn Sederholm, Knut Bjørnskau og Bjørnard Skau

Foto og illustrasjoner er av Ski kommune eller SWECO med mindre annen kilde er oppgitt.

En spesiell takk til
Frank Båtbukt/Plan og bygningsetaten-Oslo kommune
Runar Henanger/Plan Urban
Karin Andersen, Arild Sundt, Cathrine Løken og Sigrid Furuholt Engelstad/Statens vegvesen
Erle Stenberg/ LINK arkitekter
Kirsti Mørch/ Rambøll

FORORD

Funksjons- og designplanens hensikt er å synligjøre hvordan offentlige og private aktører som utvikler Skis byrom bør prioritere arealer til

- *gående og syklende*
- *gode oppholdssoner og møbleringssoner*
- *varelevering*
- *belysning*
- *overvannshåndtering*
- *vegetasjon*
- *korttidsparkering og sykkelparkering*

for å oppnå kommunens overordnede mål for Ski. Prinsipper og retningslinjer i funksjons- og designplanen skal vurderes i alle detaljreguleringsplaner og byggesaker i Ski sentrum fremover.
For parker og torg er planens hensikt å sikre et stort innslag av vegetasjon og vann (såkalt blågrønn struktur). Den skal også sikre godeoppholdsarealer til lek og aktiviteter til et bredt spekter av mennesker, både i hverdagen og til større arrangementer i offentlig og privat regi.

Planen er ikke juridisk bindende, men en veileder som viser prinsipper og retningslinjer som offentlige og private utviklere av Ski sentrum bør både vurdere og følge opp i den videre planleggingen og prosjekteringen av Skibyens gater, torg og parker. I dette ligger også byrommets vegger. Derfor vil også planen være en veileder for de offentlige og private utbyggingsområdene som har fasader ut mot våre felles byrom. Målet er at alle som bygger i Ski skal bidra til at byen blir en god by å bo i og være i for alle.

Ski, 2.mai 2018

Figur 1: Sildernde vann (Bilde: LINK arkitektur), Belysning (Bilde:Dmitry Tkachenko)

Figur 2: Et eksempel på hvordan funksjon og design kombineres i fasaden. Nyhavn, København. (Foto: Annette Mohr 2017)

INNHOLD

FORORD **2**

1 INNLEDNING **8**

2 BAKGRUNN OG FORUTSETNINGER **10**

2.1 Ambisjoner for Ski by 10

2.2 Politisk forankring og føringer for arbeidet 12

2.2.1 Områdereguleringsplan for Ski sentrum (11.05.2016) 12

2.2.2 Overvannsplan som premissgivende forvaltningsverktøy (11.10.2016) 12

2.2.3 Konvensjon om vern av Europas faste kulturminner (ETS nr. 121) 12

2.2.4 Plan for hovedgatenettet i Ski (19.01.2015) 13

2.2.5 Overordnet kvalitetprogram for klima- og miljøvennlig byutvikling i Ski kommune (18.12.2014) 14

2.3 Funksjons og designplan i planhierarkiet og føringer for andre planer 15

2.4 Funksjons- og designplanens avgrensning 16

2.5 Informasjon og medvirkning 18

3 OVERORDNEDE PRINSIPPER **20**

3.1 Byrom og byromsnettverk 22

3.2 Grønnstruktur og økosystemtjenester 24

3.3 Flom og Overvann 28

3.4 Universell utforming 33

3.5 Solforhold 34

3.6 Mobilitet i byen 36

3.6.1 Gående 37

3.6.2 Sykling 39

3.6.3 Biltrafikk, varelevering og kollektivtransport 43

3.6.4 Parkering 47

3.7 Kvartalsstruktur og fasader 48

3.8 Kulturhistoriske kvaliteter 50

3.9 Kunst i det offentlige rom 52

3.10 Skilt og reklame 54

3.11 Byromselementer, gatemøbler og utstyr 56

3.12 Belysning 58

4 BYROMSKATEGORIER **60**

4.1 Kategori 1 62

4.2 Kategori 2 62

4.3 Kategori 3 63

5 FUNKSJONER FOR GATER, TORG OG PARKER I SKI SENTRUM **64**

5.1 Gater 64

5.1.1 Rådhussvingen og «GT5» 65

5.1.2 Skoleveien 68

5.1.3 Idrettsveien 71

5.1.4 Torgveien 78

5.1.5 Åsenveien 81

5.1.6 Sentrumsveien og GT17 84

5.1.7 Fylkeskommunale veier 89

5.2 Parker 92

5.2.1 Park 1 - Øvre torg/Rådhusplassen *93*
5.2.2 Park 2 – Parkaksen *96*
5.2.3 Park 3 –og tilgrensende gangarealer *99*
5.2.4 GT2 - Forbindelse mellom Park 3 og Park 4 - 5 *100*
5.2.5 Park 4 - 5 - Vestraatparken *101*
5.2.6 Park 6 - «Bypark» *104*
5.2.7 Park 7 - Kirkeveien/Sanderveien *107*
5.2.8 Park 9 og 10, friareal 3 og 4 og V13 *108*
5.3 Torg 112
5.3.1 Torg 1 - Nedre torg *113*
5.3.2 Gangveier, torg, friområder og smett som ikke er beskrevet *116*
6 VEDLIKEHOLD 117
7 VIRKEMIDLER FOR GJENNOMFØRING 118
8 ORDLISTE 125
9 ”ØNSKELISTE” 127
10 REFERANSELISTE 128

Figur 3: Åpen overvannshåndtering, Malmø, (Bilde: LINK Landskap)

Figur 4: Midlertidig tiltak, Fridtjof Nansens plass, Oslo (Bilde: Annette Mohr)

1 INNLEDNING

Ski har i *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus* fått status som regional by. Det innebærer at storsamfunnet satser på Ski som kollektivknutepunkt. I Ski bygger staten den nye Follobanen, en moderne togstasjon, nye reisetorg og ny kollektivterminal. Flere bussavganger inn til Ski stasjon sammen med flere togavganger til og fra Oslo og Østfold vil bidra til at Ski styrker sin rolle som regionsenter. De statlige satsningene er fulgt opp av Ski kommune gjennom to store områdereguleringsplaner og en kommunedelplan i og rundt Ski sentrum.

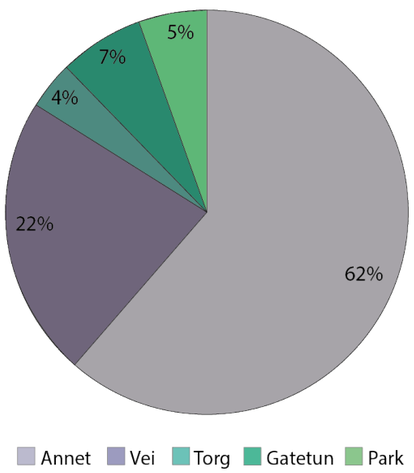
Funksjons- og designplanen følger opp *Områdereguleringsplan for Ski sentrum* som legger til rette for en kompakt byutvikling rundt knutepunktet Ski stasjon.

I arbeidet med funksjons- og designplanen har kommunen gjennomført analyser og utarbeidet notater. Relevante vedtatte kommunale styringsverktøy og grunnlagsdokumenter utarbeidet i forbindelse med områdereguleringsplan for Ski sentrum er blitt gjennomgått, og relevant informasjon er innarbeidet i planen. Dette kunnskapsmaterialet er, sammen med søk i faglitteratur, veiledere og relevante planer for andre områder, grunnlaget for planens prinsipper, mål og retningslinjer.

Planen begrenser seg til de områdene som er regulert til offentlige torg, parker, veier og gatetun og som kan forventes at eies/forvaltes av Ski kommune i fremtiden. Ski sentrum er omkranset av fylkesveier. Planen forholder seg til de tiltak som allerede er under bygging eller er bestemt i plan for hovedgatenettet i Ski by, med ett unntak: sykkel. Denne planen foreslår nye sykkelløsninger i fylkesveinettet.

Planen er primært en funksjonsplan, men gir anbefalinger for generelle kvalitetskrav etter tema, og synliggjør hvilke byrom som bør ha høyest kvalitet med hensyn til materialer, kunst, lyssetting, vegetasjon etc. i den videre prosjekteringen. Funksjons og designplanen belyser noen flere temaer enn områdereguleringens krav. Dette er temaer som har betydning for kvalitetene i byrommene: fasader, økosystemtjenester som for eksempel vannhåndtering og rekreasjonsområder, kvartalsstruktur, kunst og kulturhistoriske kvaliteter.

Regionale myndigheter og utbyggere har etterspurt at flere temaer blir avklart i funksjons- og designplanen. Planens kapittel om virkemidler for gjennomføring anbefaler ytterligere utredninger og oppfølging av viktige prosjekter. I tillegg synliggjøres viktigheten av kommunens oppfølging både internt og mot eksterne interesser. Ny kunnskap vil trolig sette funksjons- og designplanens anbefalinger i et bredere lys. Dette er et førstegenerasjonsdokument, og veilederen bør vurderes revidert når tilstrekkelig ny informasjon blir kjent og ny kunnskap er ervervet.



» I områdereguleringsplanen er cirka 5 prosent av totalarealet avsatt til park, cirka 4 prosent avsatt til torg og cirka 7 prosent avsatt til gatetun. Disse offentlige arealene skal både dagens og fremtidens innbyggere, besøkende og næringsliv nyte godt av.

Byutviklingen er i stor grad prosjektbasert. Utviklingen blir realisert av ulike byggetiltak på initiativ fra private eller offentlige aktører. Diskusjonene dreier seg ofte om høyder, hvor mange kvadratmeter som kan bygges, antall parkeringsplasser, hvordan sikre gode nok felles uteområder for de nye beboerne, hvor mye trafikk tiltaket skaper, hvordan fordelingen mellom næring, forretning eller bolig skal være, med mer.

I funksjons- og designplanen er det livet og kvaliteten i byrommene mellom de ulike prosjektene som løftes frem. Det er her bylivet foregår, det er her vi møtes, det er her hverdagslivet skal leves. Å belyse hvordan hvert enkelt utbyggings- og utviklingsprosjekt påvirker og bidrar i utviklingen av Ski er avgjørende for å få den ønskede kvaliteten på byrommene.

Figur 5:Ski sentrum 25.juni 2016.

2 BAKGRUNN OG FORUTSETNINGER

Funksjons- og designplanen utdyper reguleringsbestemmelsene knyttet til offentlige gater, torg og parker. Planen erstatter også Formingsveileder for Ski kommune 2000.

Funksjons- og designplanen skal være en veileder for ønsket byutvikling i Ski, og blir viktig for utformingen av detaljreguleringsplaner, byggesaker og utbyggingsavtaler. Kommunen og de private utviklerne må samarbeide om å opparbeide de offentlige områdene.

Planen er en veileder for hvordan kommunens overordnede mål og strategier skal sikres og ivaretas i den videre utviklingen av gater, torg og parker som forventes at skal eies/forvaltes av Ski kommune. Planen konkretiserer og synligjør ambisjonsnivået for Skis utvikling gjennom å definere hvilke prinsipper og retningslinjer som skal bli vurdert i videre planarbeid, og hvordan myke trafikantgrupper og bylivet skal bli prioritert i arealene i byrommene. Prinsipper og retningslinjer i funksjons- og designplanen skal vurderes i alle detaljreguleringsplaner og byggesaker i Ski sentrum fremover fra og med dato for når planen ble politisk vedtatt. Avvik skal begrunnes i regulerings- og byggesaksdokumentene fra offentlige og private tiltakshavere.

Planen omfatter prinsipper for utforming av gater, torg, og parker. Det er naturlig at det beste i dagens anlegg videreføres. Samtidig er det en selvfølge at erfaring, ny kunnskap og innsikt brukes og implementeres i den videre utformingen av Ski. Nøkkelbegrepet universell utforming skal tas hensyn til i alle ledd.

2.1 AMBISJONER FOR SKI BY

Kommuneplan 2011-2022 for Ski har som mål at:

- «Ski skal være en attraktiv og levende by i et vakkert kulturlandskap».
- «Ski skal styrke rollen som regionsenter og kollektivknutepunkt, og være et utstillingsvindu for fremtidens utbyggingsmønster, næringsstruktur og transportsystem.»

Målene skal nås ved at alle som bygger ut i Ski sentrum:

» *Sikrer tilgjengelighet til blå- og grønn struktur*

» *Utvikler gode møteplasser som er tilgjengelige for alle*

» *Prioriterer gående, syklister og kollektivtransport*

» *Tilrettelegger for et sosialt aktivt og helsefremmende byliv*

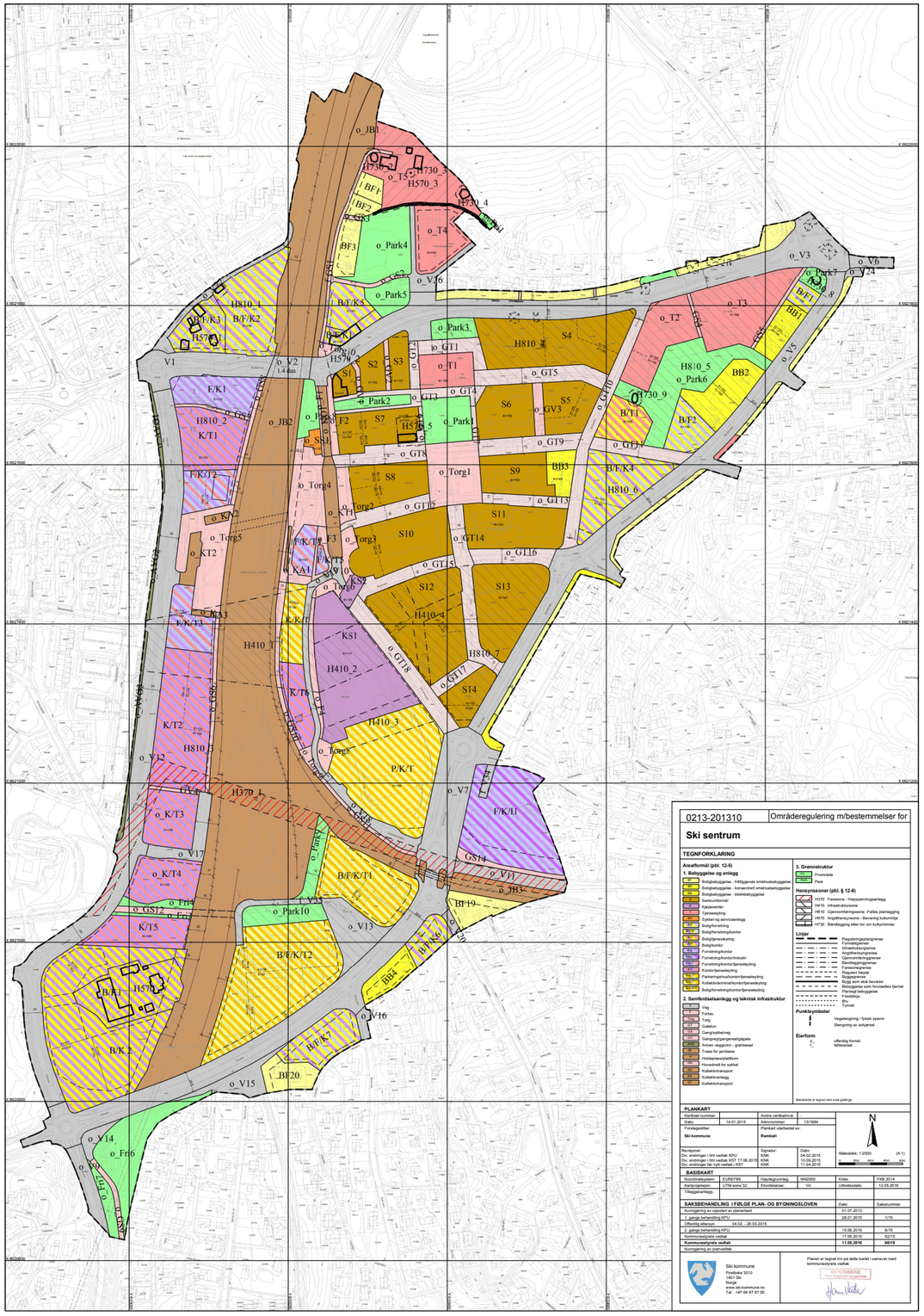
» *Inviterer til fysisk aktivitet i gode utearealer*

» *Tilstreber bærekraftige tiltak i krav til utforming av bygg og til vern av naturmangfoldet*

» *Vektlegger kulturminner og kulturmiljø som identitetsbærere*

» *Legger til rette for gode sosiale og kulturelle møteplasser*

» *Bruker universell utforming som strategi*



Figur 6:Områdereguleringsplan for Ski sentrum

Områdereguleringsplan for Ski sentrum (11.05.2016)

I arbeidet med områdeplanen ble ikke funksjoner og kvaliteter i det kommunale gatenettet, på torgene og for parkene tilstrekkelig belyst. Politikerne i Ski stilte derfor krav i områdereguleringsplanen for Ski sentrum om at kommunen utarbeidet en funksjons- og designplan for Skis byrom.

I reguleringsbestemmelse § 5.2 for områdereguleringsplan for Ski sentrum står:
«Det skal utarbeides en samlet Design- og funksjonsplan for sentrumskjernen. Design- og funksjonsplanen skal bygge på følgende:
- Planen skal avklare gatebruken i sentrum, herunder arealer for gående og syklende, overvannshåndtering, vegetasjon, belysning, oppholds- og møbleringssoner, varelevering, korttidsparkering og sykkelparkering».

Navnet på planen er i saksfremlegget endret til *Funksjons- og designplan for Ski sentrum*. Navnendringen begrunnes med at ved planlegging av gatene, torgene og parkene må de ulike funksjonene på plass før designet utarbeides.

Rekkefølgebestemmelsene i områdereguleringsplanen for Ski sentrum stiller krav til at funksjons- og designplanen skal være utarbeidet før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for bebyggelse og anlegg inntil offentlige byrom.

I tillegg definerer kommunen også krav til i de ulike byrommene gjennom en rekke andre bestemmelser.

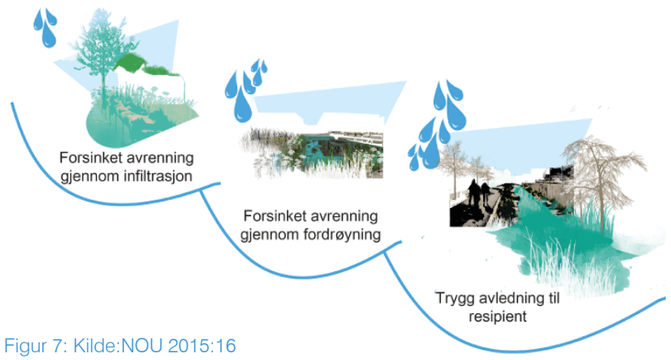
Områdereguleringsplanens § 3.13 stiller krav til overvannshåndtering og en minimumsprosent for blågrønn faktor på 0,4 for allment tilgjengelige gater og plasser.

Områdereguleringsplanens §3.14 stiller krav til flom og flomveier.

Overvannsplan som premissgivende forvaltningsverktøy (11.10.2016)

Vannbalansen i feltene må søkes bevart gjennom å infiltrere mest mulig vann lokalt og lede resterende vann til de samme bekker og resipienter som situasjonen før utbygging. Overvann som miljøelement og estetisk kvalitet i området bør tillegges vekt.

Prinsippet om treleddsstrategi legges til grunn for håndtering av overvann.



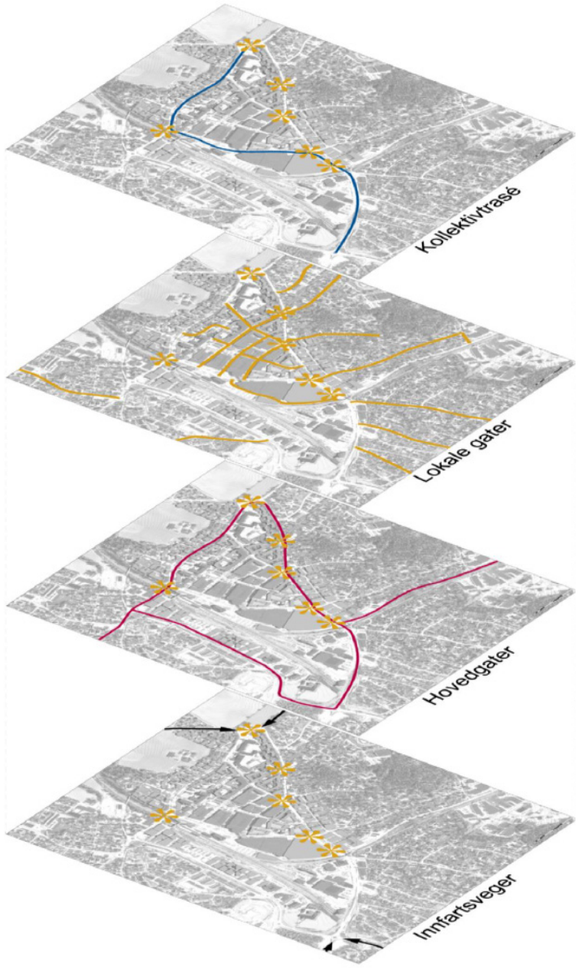
Figur 7: Kilde:NOU 2015:16

Konvensjon om vern av Europas faste kulturminner (ETS nr. 121)

Konvensjonen synliggjør betydningen av å gi en kulturell referanseramme videre til fremtidige generasjoner, samt å forbedre miljøet både i byene og på landet, og derigjennom fremme den økonomiske, sosiale og kulturelle utvikling både i stater og regioner.

Plan for hovedgatenettet i Ski (19.01.2015)

Dagens veier bygges om til gater, og kryssene omformes til byplasser. Fylkesveiene i sentrum skal utvikles og utformes som bygater, og sentrumskjernens gater skal omformes til gatetun.



Vei- og gatenettet i Ski er definert med et hierarki i fire nivåer. Et sentralt grep i planen er etableringen av egen kollektivtrasé for buss inn mot og gjennom sentrum. Grepet sikrer optimal fremkommelighet og legger til rette for et attraktivt kollektivtilbud. Kollektivtraseen er i figur nedenfor vist med blå signatur, og rammes inn med trær. Hovedgatene som omkranser og rammer inn sentrumskjernen utformes som grønne parkgater m/ brede fortau og opphøyde sykkelfelt. Hovedgater med biltilgjengelighet er i figuren vist med rød signatur, også de rammet inn med trær. Lokale gater innenfor og inn mot sentrum anbefales utformet med tanke på fotgjengere og byliv. Bilen sikres tilgjengelighet til sentrum fra hovedgatene, men all kjøring skal skje på de gående sine premisser. I nordøst og sørvest kobler viktige innfartsveier seg på hovedgatenettet. I møtet med hovedgatene er det innfartsårene som innordner og tilpasser seg hovedgatenes bymessige utforming.

Ski kommune skal utvikle gode felleskapsarealer og byrom for mennesker. Bygningsmassen skal være av god arkitektonisk kvalitet med fokus på lavt energiforbruk og miljøvennlige materialer som gir lang levetid. Utbyggingsmønsteret skal være bypreget og samspille med transport- og mobilitetsplanen, hvor fokus er å fortette bygningsmassen i sentrum og støtte opp om kollektivtransport og gang- og sykkelinfrastruktur. Miljøvennlig utforming av gater og veger er å velge rett utforming på rett sted for dermed å sikre en god stedstilpasning.

Overordnet kvalitetprogram for klima- og miljøvennlig byutvikling i Ski kommune (18.12.2014)

Planen legger premisser for temaene:

» *Transport/mobilitet*

» *Bymiljø, utbyggingsmønster og offentlige rom*

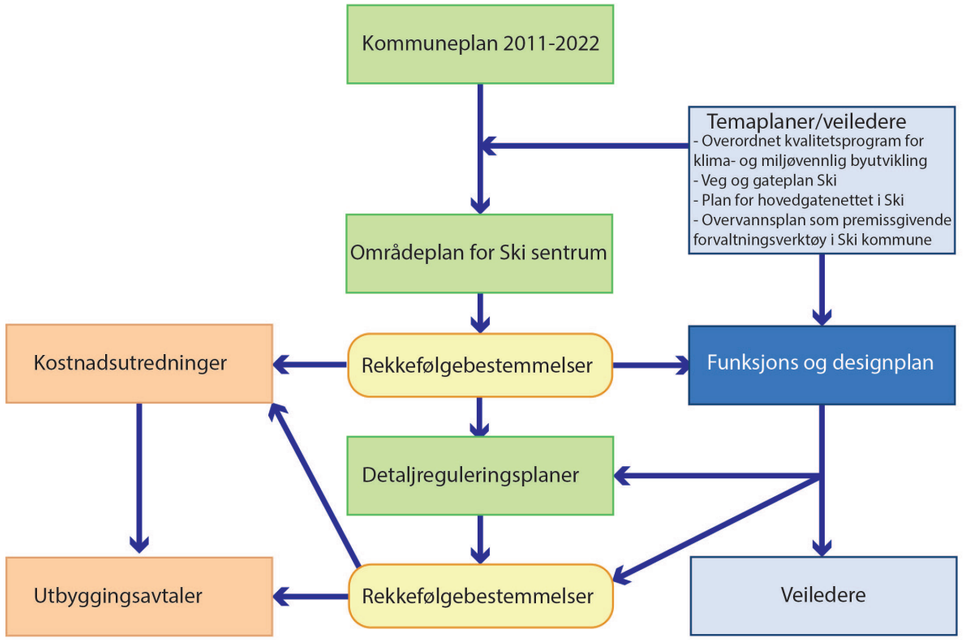
» *Blågrønn struktur*

» *Energi og materialbruk og foreslår tiltak innen hvert tema.*

Figur 8:Kvalitetsprogrammet vektlegger de økologiske bærekraftselementene. Økologiske bærekraftstiltak vil ofte også påvirke den sosiale og økonomiske bærekraften postitvt.

2.3 FUNKSJONS OG DESIGNPLAN I PLANHIERARKIET OG FØRINGER FOR ANDRE PLANER

Funksjons- og designplanen er forankret i rekkefølgebestemmelsene til områdereguleringsplan for Ski sentrum.



Funksjons- og designplanen skal:

» *Sikre gode oppholds- og ferdselsårer for gående og syklende når utviklere opparbeider de offentlige byrommene i Ski sentrum.*

» *Skape en felles basis for planlegging av gater og elementer i gaterommet, og gjennom samordning mellom offentlige og private utviklere oppnå visuelle og økonomiske gevinster.*

» *Private aktører og alle offentlige etater skal i utgangspunktet følge veilederen når de skal planlegge og opparbeide byens offentlige uterom innenfor det området funksjons- og designplanen gjelder.*

Det er naturlig at det beste i dagens anlegg videreføres. Samtidig er det en selvfølge at erfaring, ny kunnskap og innsikt blir brukt og implementert i den videre utformingen av Ski. Nøkkelbegrepet universell utforming skal tas hensyn til i alle ledd.

Planens prinsipper og retningslinjer skal i den videre planleggingen av delområdene søkes lagt inn i fremtidige planbestemmelser. Dersom planenes retningslinjer eller visjoner ikke ivaretas, skal konsekvenser synliggjøres i regulerings- og byggesaksdokumenter. Der retningslinjene blir rekkefølgekrav vil disse være grunnlag for utbyggingsavtaler mellom utbyggere og Ski kommune.

Det forutsettes også at funksjons- og designplanen følges opp i videre utredninger jfr. kapittel om Virkemidler for gjennomføring - Videre utredninger.

2.4 FUNKSJONS- OG DESIGNPLANENS AVGRENSNING

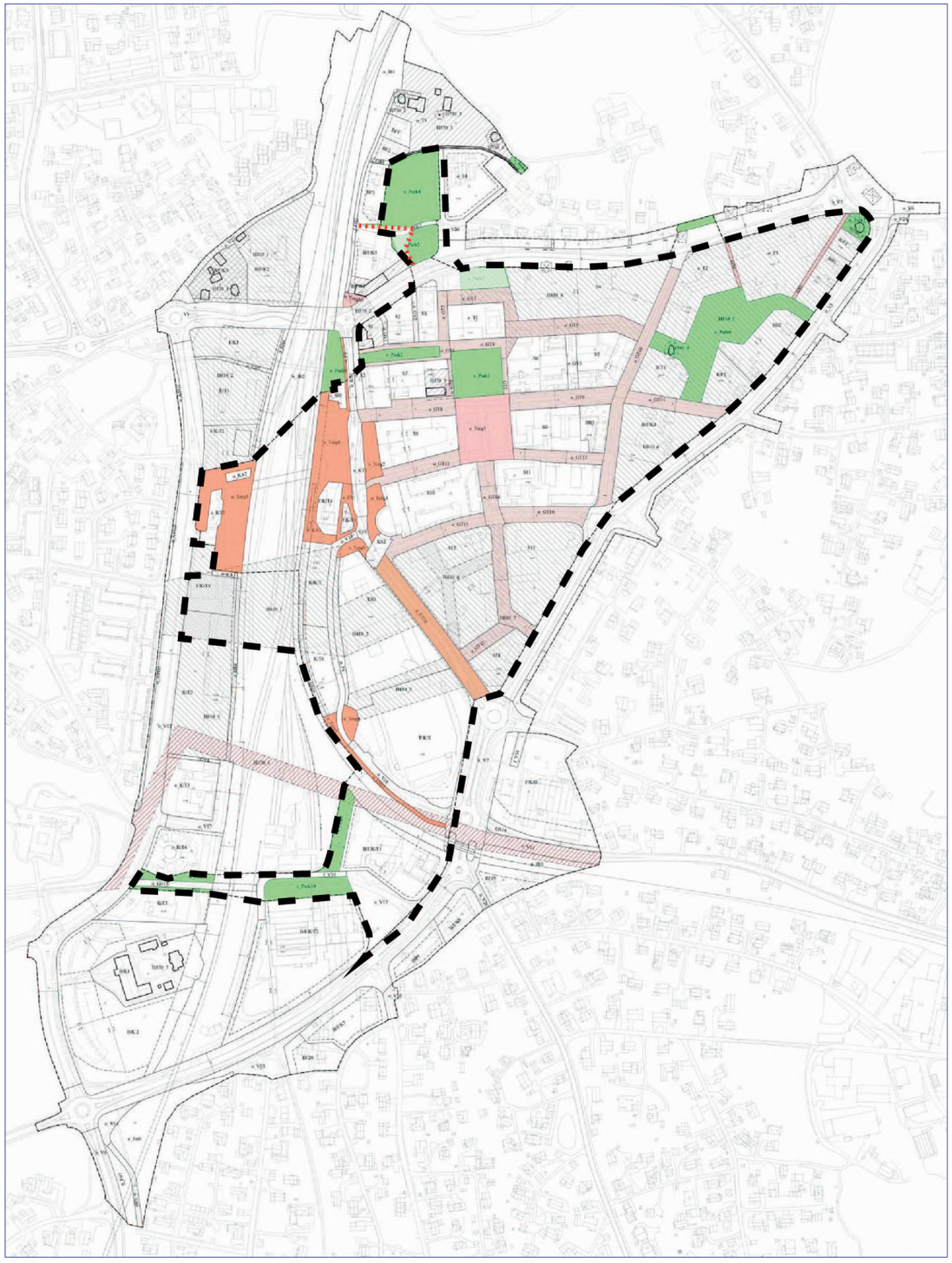
Funksjons- og designplanen gjelder innenfor Ski sentrum som angitt i kart og med følgende presiseringer:

Planen begrenser seg til de områdene som er regulert til offentlige torg, parker, veier og gatetun som kan forventes at eies/forvaltes av Ski kommune i fremtiden. Ski sentrum er omkranset av fylkesveier. Planen forholder seg til de tiltak som allerede er under bygging eller er bestemt i plan for hovedgatenettet i Ski by, med ett unntak: sykkel. Funksjons- og designplanen foreslår ny sykkelløsning i fylkesveiene Kirkeveien, Sanderveien og Jernbaneveien.

Nedre og øvre torg (Park 1 og Torg 1), offentlige plasser og torg knyttet til ny jernbanestasjon og ny kollektivterminal, Vestveien, samt nye gater, parker og torg vest for jernbanen, er ikke tatt med i planen. Øvre og nedre torg er et komplekst område som kommunen skal planlegge i 2018-2019 og senere utvikle.

Vestveiens rolle i dagens veisystem har funksjon og karakter som Sanderveien. Det videre arbeidet med fylkesveiene vil gi innspill til utformingen av kommunale Vestveien.

Kommunen bør vurdere om funksjons- og kvalitetskrav i veilederen også skal legge til grunn for andre utbyggingsområder i Ski sentrum, og eventuelt andre byutviklingsområder i kommunen.



Figur 9: Planområdets avgrensning med offentlige byrom. Områdene markert med grønt og rosa er byrom som funksjons og designplanen omhandler.

2.5 INFORMASJON OG MEDVIRKNING

Arbeidet med funksjons- og designplanen ble kunngjort i Østlandets Blad og på kommunens hjemmesider ved oppstart i desember 2016, og ved offentlig ettersyn i september 2017. Grunneiere innenfor planens avgrensning har blitt varslet per brev direkte, og det ble arrangert to åpne møter på Ski bibliotek i 2017.

Før behandling i plan- og byggesaksutvalget ble planarbeidet presentert for Råd for likestilling av funksjonshemmede, FAU på Ski skole og FAU på Ski ungdomsskole.
9. februar 2017 deltok politikere i formannskapet, plan- og byggesaksutvalget samt de gruppelederne som ikke er representert i disse gruppene, i et arbeidsseminar.
I høringsperioden ble planen presentert, og det ble gjennomført en workshop, i barne- og ungdomsrådet. Det ble avholdt særmøter med Akershus fylkeskommune som tiltakshaver for ny videregående skole, og flere større og mindre grunneiere og andre med utbyggerinteresser i Skibyen. Det har vært avholdt møter med Statens vegvesen gjennom prosessen. Planen er blitt presentert i koordineringsgruppen for detaljreguleringsplan for S4 og Kirkeveien der Akershus fylkeskommune, Kirkeveien Utbyggingsselskap AS, Statens vegvesen og Ski kommune er representert.

Det har kommet inn 26 merknader i varslingsfasen og 37 i høringsfasen. Det er generelt en positiv holdning til en oppgradering og nyetablering av offentlige byrom. Bedre vedlikehold og hyggelige møteplasser er ønsker i innspillene.

Flere av merknadene både i varslings- og høringsperioden knytter seg til vedtatte områdereguleringsplan, og prosessen rundt denne. Funksjons- og designplanen er forankret i områdereguleringsplanen. Funksjons- og designplanen er en veileder, ingen juridisk plan, og kan ikke endre på vedtatt regulering.

I innbyggerundersøkelsen fra september 2016 har mange av innbyggerne ønsker for Skibyens fremtid.

I perioden 25. august til 25. september 2017 ble deler av nedre torg transformert til et torg med oppholds- og aktivitetsmuligheter. Kommunen fikk inn over 500 innspill om hva folk ønsker på torget i fremtiden.

Ønsker fra varslings- og høringsperioden, fra innbyggerundersøkelsen, fra "Torget for fremtiden" og barne- og ungdomsrådet er lagt inn i «ønskelisten» bakerst i dokumentet.

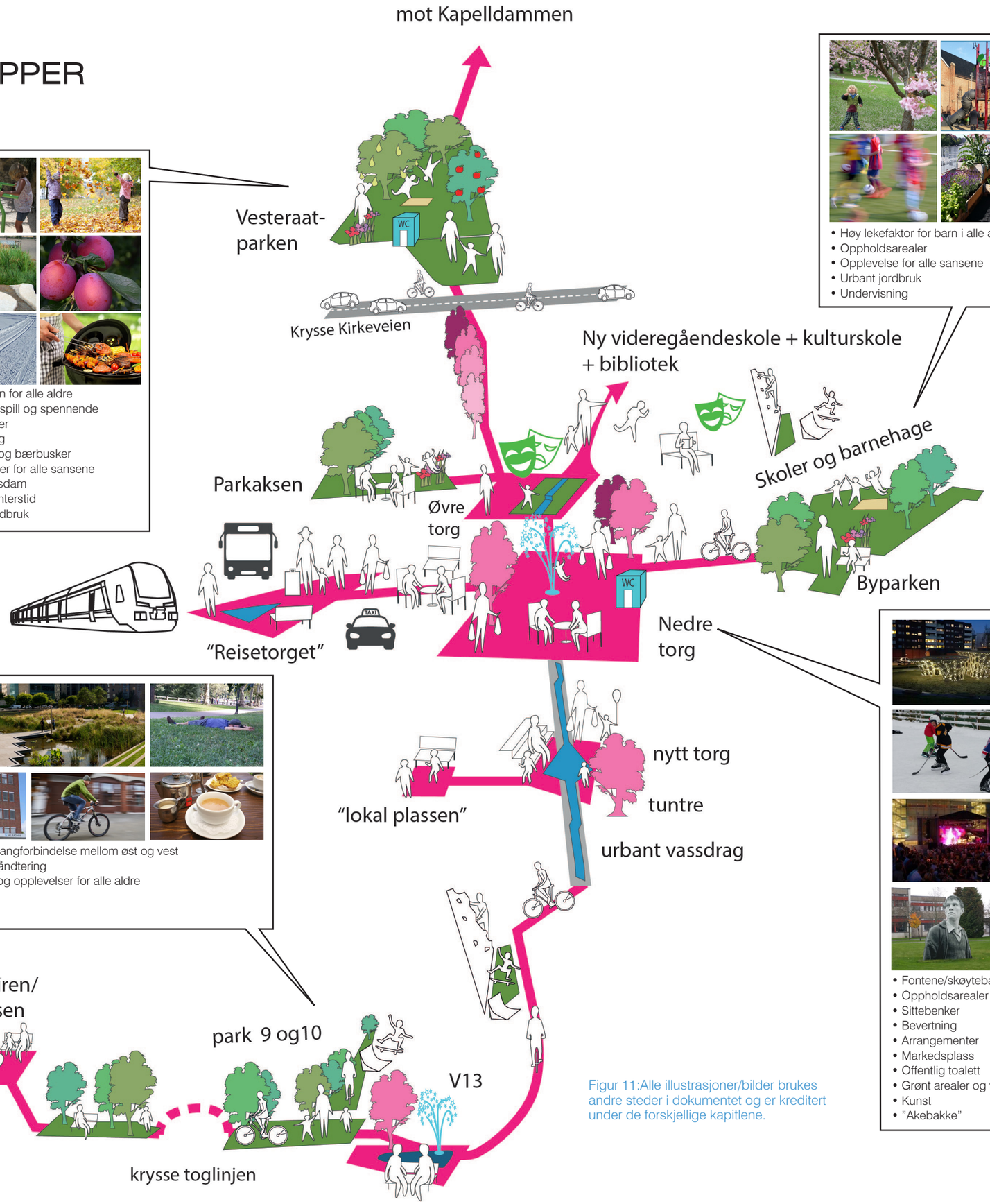
Figur 10: Som en del av byutviklingsarbeidet inviterte Ski kommune alle som var på besøk under Skilivs midletidig tiltak på Nedre torg høst 2017 til å skrive sine ønsker for det fremtidige torget og henge det opp på "ønske treet". Disse innspillene skal tas med videre. (Bilde: Heidi Gangsmo)

3 OVERORDNEDE PRINSIPPER

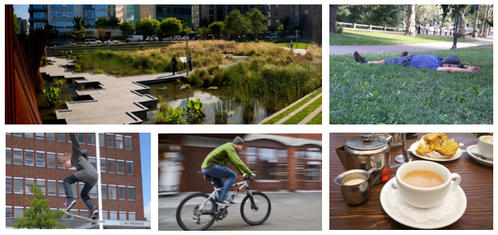
Rommet mellom bygninger er et like viktig element i steds- og byutvikling som bygningene selv. Byrommene rammer inn bygningene, og bygningene definerer uterommet.[1] De to elementene er avhengige av hverandre. Funksjons - og designplanen gjør derfor en helhetlig vurdering av gateplan og fasader.

Dette kapittelet går gjennom viktige prinsipper som hver for seg og sammen bidrar til å skape gode byrom. Det blir gitt retningslinjer for hvordan utviklere og utbyggere skal følge opp de ulike prinsippene videre.

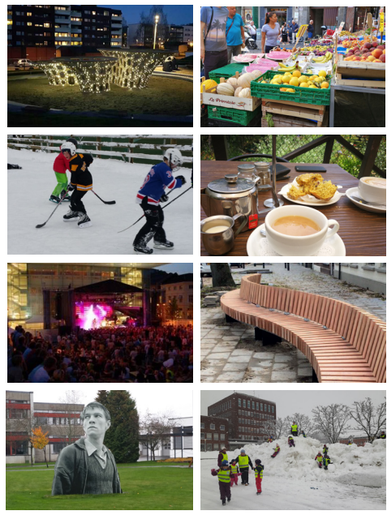
- Rekreasjon for alle aldre
- Frilek, ballspill og spennende lekeapparater
- Avslapping
- Frukttrær og bærbusker
- Opplevelser for alle sansene
- Overvannsdam
- Skispor vinterstid
- Urbant jordbruk



- Høy lekefaktor for barn i alle aldre
- Oppholdsarealer
- Opplevelse for alle sansene
- Urbant jordbruk
- Undervisning



- Sykkel- og gangforbindelse mellom øst og vest
- Overvannshåndtering
- Rekreasjon og opplevelser for alle aldre
- Lek
- Skating

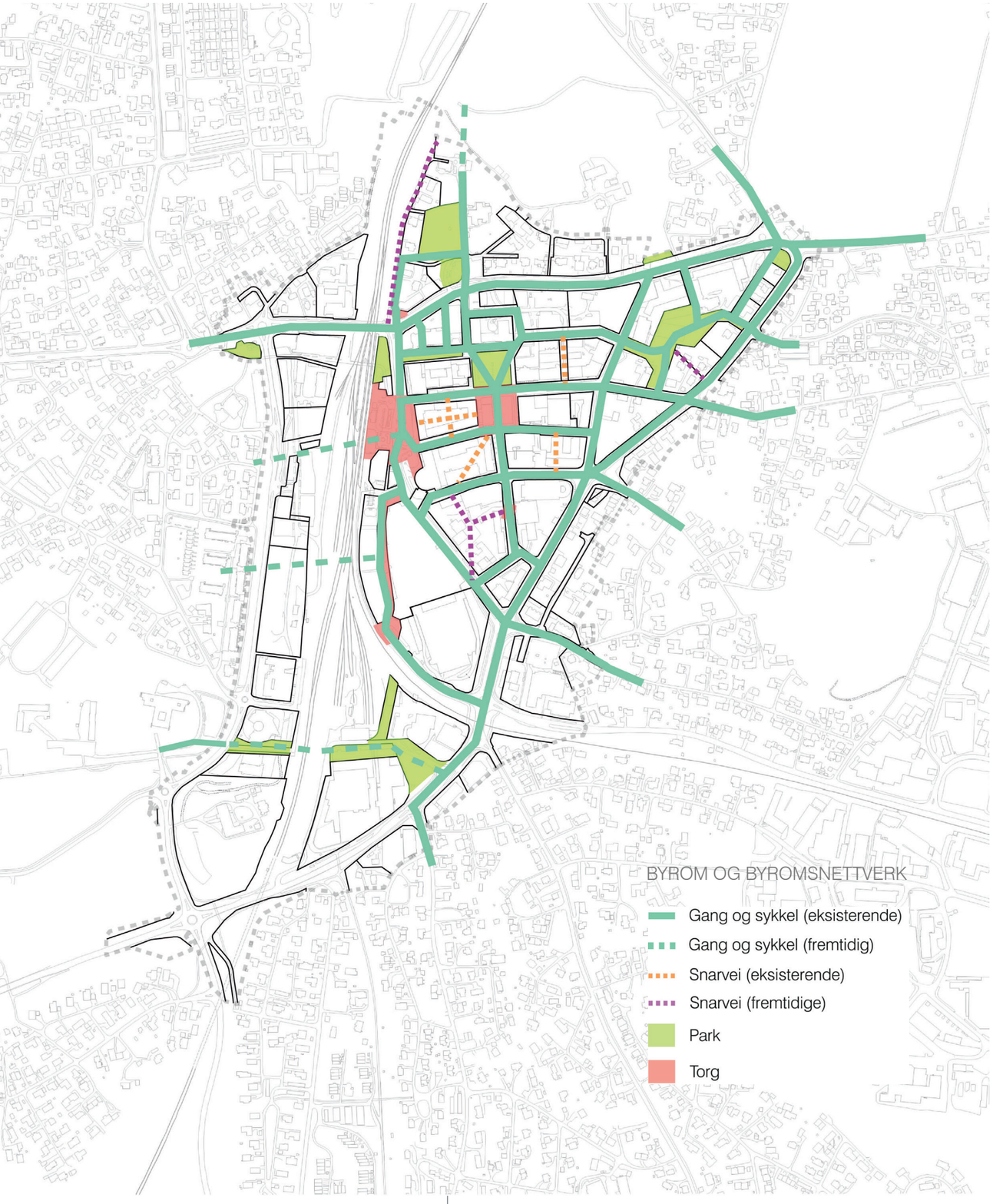


- Fontene/skøytebane/vannspeil
- Oppholdsarealer
- Sittebenker
- Bevertning
- Arrangementer
- Markedsplass
- Offentlig toalett
- Grønt arealer og vegetasjon
- Kunst
- "Akebakke"

Figur 11:Alle illustrasjoner/bilder brukes andre steder i dokumentet og er kreditert under de forskjellige kapitlene.

1 Oslo kommune (2012)«Utearealnormer: Normer for felles leke- og uteoppholdsarealer for boligbygging i indre Oslo.»

3.1 BYROM OG BYROMSNETTVERK



Mål

- Skis byrom skal tilby brukerne følelsen av trygghet, gi mulighet for avslapping, opplevelser, sosial omgang med andre mennesker, etc. Ulike mennesker har ulike preferanser. Ski skal ha rom for alle.
- Byrommet skal tilby gode opplevelser, fin utsikt og attraktive inntrykk for sansene.
- Det skal sikres et finmasket byromsnettverk slik at tilgjengelighet for gående og syklende optimaliseres.

Byrommets kvaliteter påvirkes blant annet av:

» *Hvordan byrommene er møblert (aktiviteter, trær, benker, tilgjengelighet for alle).*

» *Kvaliteten av inventaret (belysning, belegg, fordeling av veiarealet mellom trafikantgrupper, oppholdssoner, vegetasjon og kunst).*

» *Fasadens kvalitet med balkonger, variasjoner, utsmykking, kunst, etc. Lokalklimatiske forhold som sol, lys, vind etc*

Byrommet er i denne sammenheng et offentlig tilgjengelig areal. Et byrom kan være en gate, en park, et torg, en plass, etc.

Offentlige byrom kan være eid av private eller det offentlige, men er regulert eller gjort tilgjengelig på annet vis for allmenn bruk.

Byromsnettverket er infrastrukturen av gater, plasser, parker, blågrønne områder og gang og sykkelforbindelser[1]. Folk benytter disse forbindelsene til og fra sine målpunkter/gjøremål i hverdagen. Byromsnettverket er «limet» i byen og byens «lim» til områder utenfor selve sentrumskjernen.

Utformingen av byens mellomrom og kanter er helt sentralt for bylivet. Byområdene må ha en menneskelig skala med møbler, gode materialer og fine detaljer

Trygghet i et byrom skapes ved å ha en god blanding av funksjoner, slik at det er mennesker i nærheten til alle døgnets tider. Lys fra vinduer, utforming som beskytter mot støy, forurensning og vind, er faktorer som påvirker sansene våre og bidrar til at vi trives et sted. Mennesker foretrekker å oppholde seg langs byens fasader eller ved andre romdannende elementer der ryggen er beskyttet og man for eksempel kan observere andre.

Skis byromsnettverk er bestemt i områdereguleringsplanen for Ski sentrum. Funksjons- og designplanen sikrer kvaliteten og synliggjør viktigheten av nettverket og hver enkelt del av nettverket, slik at det ivaretas i detaljreguleringsplaner og ved utbygging av de ulike delområdene.

For å sikre at vi får etablert vedtatte gater, torg, parker og snarveier, samt en opparbeidelse eller oppgradering av eksisterende strukturer, bør det i hver reguleringsplan vurderes om tilgrensende offentlige arealer skal innlemmes i planene.

Retningslinjer

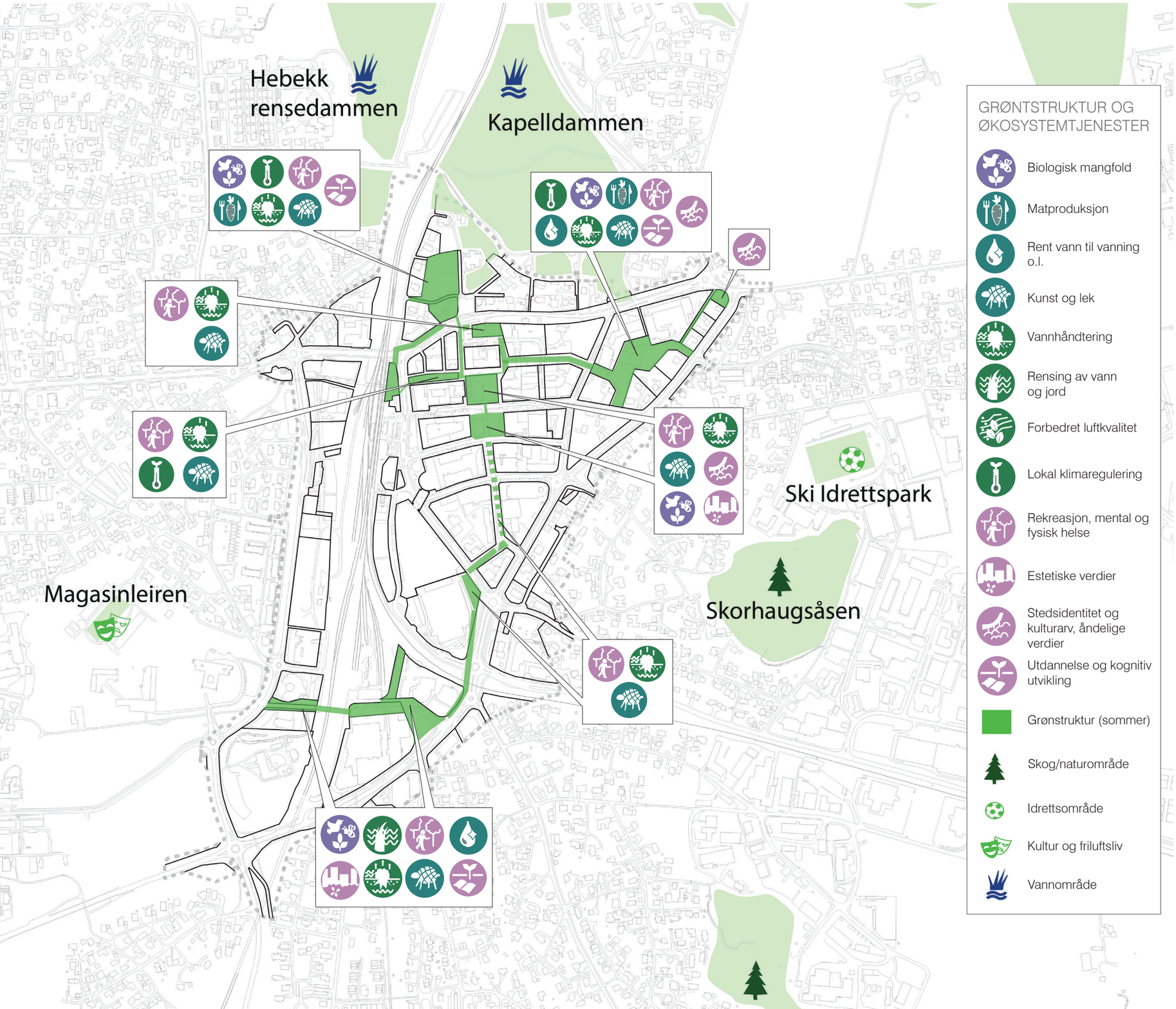
1. I hver detaljreguleringsplan skal det vurderes hvilke tilgrensende offentlige arealer som skal innlemmes og reguleres.

2. Rekkefølgebestemmelser for opparbeidelse av alle byrom må sikres i detaljreguleringsplaner.

3. Det etableres en samarbeidsgruppe som får ansvar for å koordinere kommunens innsats i plan- og gjennomføring av funksjons og designplanens mål.

4. Ski kommune skal tilrettelegge for samarbeid med grunneiere/utbyggere og andre interessenter.

1 Kommunal og moderniseringsdepartementet (2016) «Byrom - en idéhåndbok»



Mål

- Ski skal bli en grønnere by med en sammenhengende grønnstruktur.
- Antall økosystemtjenester skal øke fra dagens situasjon innen hvert område som bygges ut. Med et område menes et formålsområde i områdeplanen.
- Det skal syliggjøres hvordan eksisterende økosystemtjeneste(r) ivaretas eller hvordan nye skal etableres.

Natur og vegetasjon i byen bidrar blant annet til:

» *Å bedre innbyggernes livskvalitet ved å gi mulighet for rekreasjon, læring og andre opplevelser. Natur i byen bedrer både den mentale og fysiske helsen, stimulerer sansene våre og gjør byrommene vakre og hyggeligere som sosiale møteplasser.*

» *Å bedre lokalklimaet gjennom å dempe vind og utjevne og beskytte mot ekstremvær*

» *Å bedre luftkvaliteten gjennom å binde opp C02 og redusere svevestøv i luften langs trafikkerte veier.*

» *Å rense overvann fra harde flater som asfalterte veier. Natur og vegetasjon er avgjørende i den blågrønne strukturen for at vi skal kunne tilpasse oss klimaendringene vi står ovenfor.*

» *«Riktig» vegetasjon i byen bidrar i pollineringen og igjen til for eksempel matproduksjon.*

» *Å gi byen et rikere dyreliv av fugler og insekter.*

Grøntstruktur er veven av store og små naturpregede områder og sammenhenger i byer og tettsteder (Miljødirektoratet 2014). I Ski sentrum er byens parker, torg og gater sammen med fellesarealer for boligene ryggraden i grøntstrukturen.

For at Ski skal være en god by å leve og være i, er menneskene avhengige av naturen i og rundt byen. Områdereguleringsplanen for Ski sentrum bygger opp under kommuneplanens mål og strategier, og stiller blant annet krav til blågrønn faktor i byrommene.

Noe av dette utgjør en del av de godene og tjenestene vi får fra naturen, også kjent som økosystemtjenester. De urbane økosystemtjenestene bidrar til at Ski blir en god by å være i.

I grønnstrukturen kan ulike økosystemtjenester leveres, noe som vil gi grønnstrukturen økt verdi både rekreasjonsmessig, miljømessig og økonomisk. Grøntstrukturens økonomiske verdi øker i takt med befolkningsøkningen da enda flere vil være avhengige av grønnstrukturen i og rundt byen.

Som mennesker er vi avhengige av naturen for å overleve. For at barn som vokser opp i byen skal forstå hvor viktig naturen er, må de lære og erfare hvordan dette henger sammen.
I detaljreguleringsplaner skal det derfor beskrives hvordan planen bygger opp under de urbane økosystemtjenestene i grøntstrukturen i og rundt byen.

Planter som velges skal gis en økologisk risikovurdering ihht. Forskrift om fremmede organismer. Det anbefales å benytte humlevennlige blomster fra Blomstermeny.no og Kommunal strategi for forvaltning av pollinerende insekter. Lind, spesielt park- og hybridlind, utgjør stor potensiell risiko for humler. Beplantning skal forholde seg til den seneste utgaven av Artsdatabankens Svarteliste.

Som et føre var prinsipp anbefales at eksisterende lindetrær, spesielt parklind, fjernes og erstattes av uproblematiske arter.

Figur 12: Salix (Bilde: Floramedia)

Figur 13:Weigela florida (Bilde: Ideal World)

Figur 14:Plomme Opal (Bilde: Randesund Hagesenter)

Retningslinjer

1. I detaljreguleringsplaner skal det beskrives hvordan planen bygger opp under de urbane økosystemtjenestene i grøntstrukturen i og rundt byen.

2. Det skal beskrives hvordan plantevalg bidrar til å forbedre det biologiske mangfoldet i byen og planter som velges skal gis en økologisk vurdering.

3. Vegetasjonen skal ta hensyn til allergikere og det skal ikke brukes planter som er allergifremkallende12.

4. Forvaltningsplan for pollinerende insekter i Ski kommune skal ligge til grunn for videre planlegging.

5. Eksisterende lindetrær, spesielt parklind, skal fjernes og erstattes av uproblematiske arter.

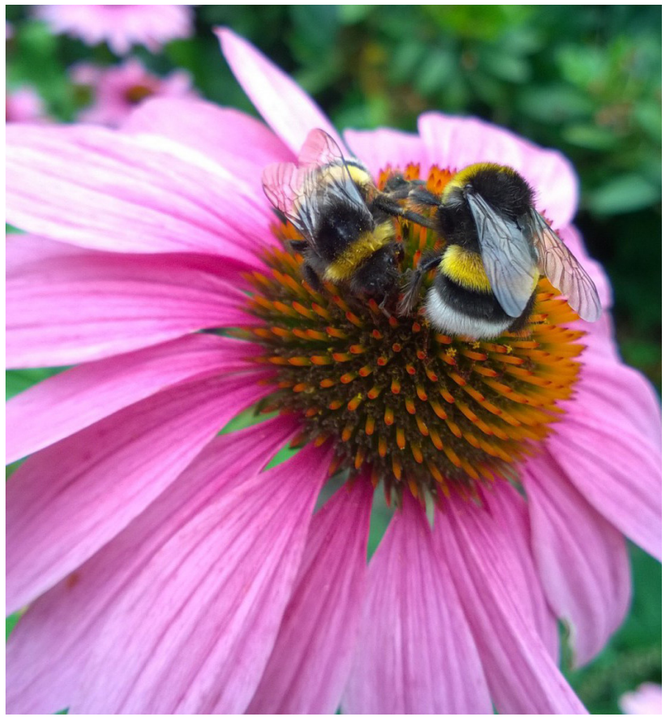
6. Ved bruk av fremmede arter skal spredingsrisiko dokumenteres. Det skal ikke brukes fremmede arter med en økologisk risiko.

7. Trær skal beskyttes med tregruberister og skal ved planting ha en stammeomkrets på minimum 20-25 cm.

8. Trær og vegetasjon bør brukes som markører for veier til sentrale målpunkt som for eksempel Vestraatparken/Waldemarhøy i nord, byparken ved Ski skole og turområder.

9. I forbindelse med tilbudsforespørsler knyttet til planlegging og opparbeidelse av Skis byrom skal en av hovedkriteriene som vurderes være kompetanse og erfaring knyttet til økosystemtjenester, samt hvordan tjenestene beskrives i tilbudet.

10. Noe av vegetasjonen skal også være frukttrær og bærbusker som gir spiselige vekster.



Figur 15: Solhatt (Bilde: Randesund Hagesenter)

Figur 16: Solsikke (Bilde: Cepolina)

Figur 17: Roser (Bilde: Moseplassen)

Figur 19: Kanaler og vannrenner kan etableres i harde og myke dekker. Der kanalene skal være av en viss dybde bør de etableres med innslag av vegetasjon og/eller få innslag av terskler, minibroer osv. for å gi variasjon i utformingen.

Økonomisk gevinst ved overflatebaserte system for overvannshåndtering:

» *Det er gjort økonomiske beregninger for å verdisette urbane økosystemtjenester i Oslo. Rapporten undersøker overvannshåndtering i Ensjøbyen som bruker overflatebaserte system for overvannshåndtering. Her anslås det at dette systemet er 17 % billigere enn konvensjonell håndtering av overvann. For Ensjøbyen med 20.000 innbyggere utgjør dette en årlig gevinst på 600 000 kroner.*

Mål

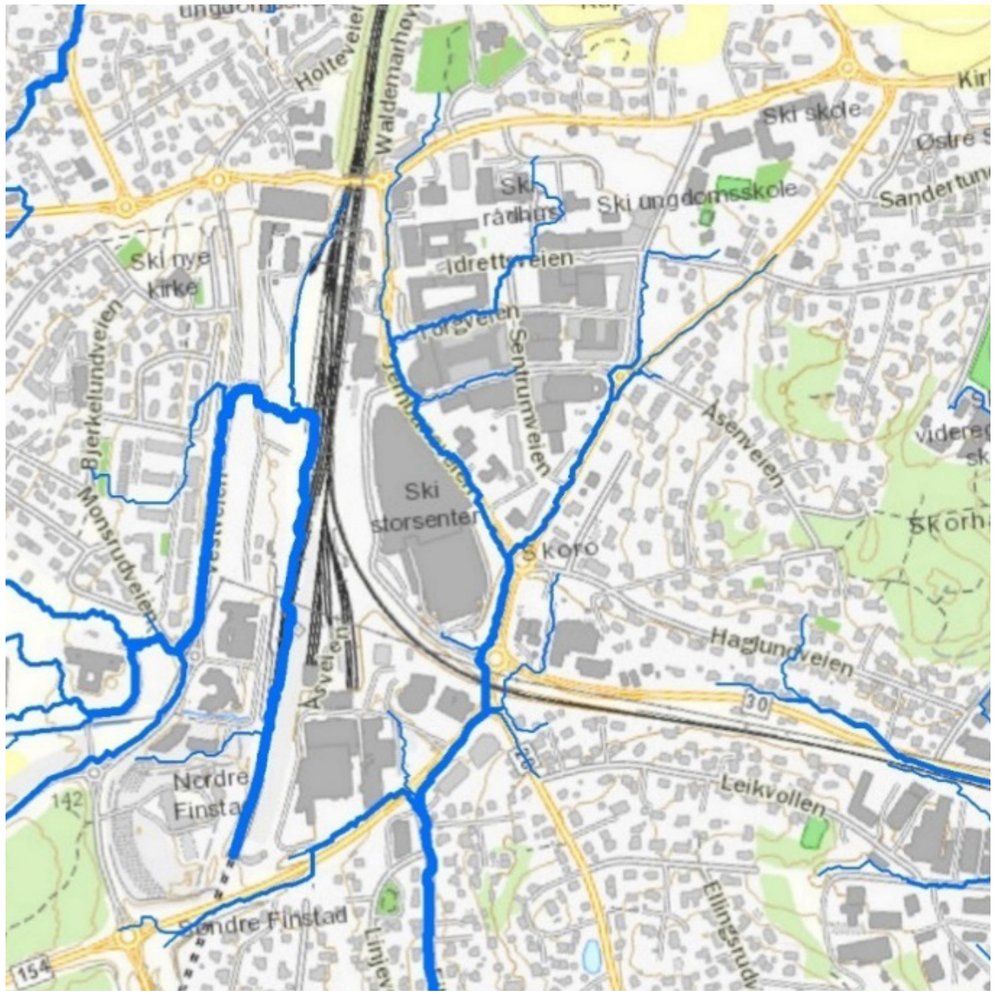
- Ski skal ha en bærekraftig overvannshåndtering.
- Treleddsstrategien legges til grunn for håndtering av overvann
- Overvannshåndteringen skal tilføre kvalitet til byrommene gjennom en estetisk heving av byrommet og gi et økt opplevelsesmessig løft av sentrumsarealene.
- Overvannshåndteringen skal rense overvann og redusere skader på bygg og annen infrastruktur ved ekstremvær.
- Et sammenhengende system av vannspeil, kanaler og renner skal til sammen danne et «urbant vassdrag» som fordrøyer og renser overvann og samtidig bidrar til gode opplevelser.
- Hvert byrom bør søke å håndtere 20-årsregn lokalt uten å belaste overvannsnettet.
- Overvannsystemet som etableres skal ivareta krav til universell utforming.

Figur 18: Illustrasjon av gate som flomvei. (SWECO)

Flom

Kommunen må redusere avrenningen fra Ski sentrum for å opprettholde en god vannbalanse og redusere flom i Finstadbekken og Østensjøvannet. Utbygging i Ski sentrum fører til økt spissavrenning ved intense regnvær. I hovedtrekk renner vann fra sentrumskjernen sørover i Sanderveien og Jernbaneveien, før det renner under jernbaneundergangen i Åsveien. Dette er et lavpunkt som fylles med vann (se også kart over flomveier i Ski sentrum). Videre renner vannet til krysset Eikeliveien/Åsveien, ned Eikeliveien og ut i Finstadbekken.

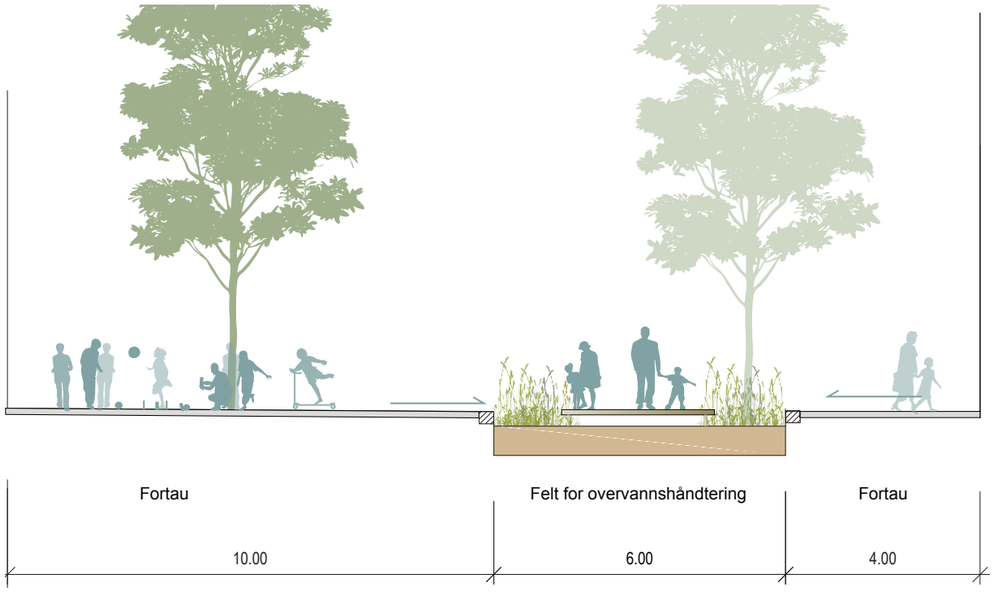
Ved svært kraftig nedbør vil gatene være flomveier. De skal konstureres med et nedsenket område der vannet kan renne slik at skader på bygg og teknisk infrastruktur minimeres. Forsenkninngene kan utformes som arealer som vekselvis står med vann under flomhendelser og er tørre ved normale regnhendelser. Nedsenket område må plasseres minimum tre meter fra bebyggelse, men behøver ikke være midtstilt i gateløpet.



Figur 20: Kartet viser dagens flomveier i Ski sentrum. (Kilde: Overvannsplan som premissgivende forvaltningsverkøy)

Håndtering 20-årsregn

Rapporten "Spesifikasjoner for overvannshåndtering i Ski kommune" anbefaler at offentlige gater i Ski skal håndtere 20-årsregn uten å belaste overvannsnettet. I gatene er det derfor satt av arealer til åpen overvannsløsningen.



Figur 21:Snittet viser hvordan felt for overvannshåndtering også kan brukes til opphold i gaterommet. Eksempelet er hentet fra GT5

Overvannsløsningen kan utføres på mange ulike måter som regnbed, vannkanaler, vannspeil, rense-/fordrøyningsbasseng og overriselbare flater. Sammenhengen mellom disse danner det urbane vassdraget. Det urbane vassdraget skal tydelig komme til syne i Sentrumsveien. Vanntilsiget er variabelt og permanente vannspeil må ha tilførsel av vann. Overordnede vurderinger av høyder og fall i dagens byrom viser at det i enkelte områder kan vurderes å justere dagens høyder for å sikre tilsig fra et større område til blant annet den åpne vannspeilet/rennen i Sentrumsveien. Et åpent vannspeil foreslås etablert i Sentrumsveien. Vannspeil og overvannshåndtering må også ivaretas i planleggingen av Torg 1 og Park 1.Rense-/fordrøyningsbasseng i sør foreslås som et åpent større vannspeil og med vegetasjon i og rundt kanten slik at området blir et opplevelseselement.
Felles kriterier for tiltakene for håndtering av overvann i dagen er at de skal bidra til en estetisk heving av byrommet og gi et opplevelsesmessig løft av sentrumsarealene. Det er også viktig å tenke universell utforming av disse anleggene, slik at dette ikke blir en ekstra hindring for enkelte grupper brukere.

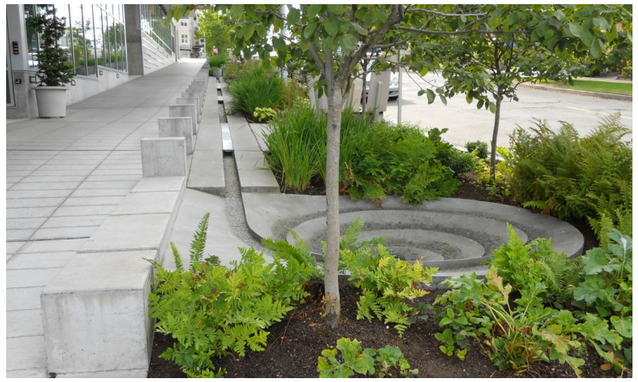
Det «urbane vassdraget» inngår som en del av funksjons- og designplanen for Ski sentrum, men vil nødvendigvis måtte utvikles etappevis over tid. Områdeplanen krever at det utarbeides en overordnet overvannsplan. Denne skal vise fremdrift på utvikling og bestemme hvordan systemet skal fungere før det er komplett utbygget. Deler av de åpne løsningene må sannsynligvis foreløpig fordrøyes og koples på det tradisjonelle systemet i påvente av neste etappe.

I mer detaljerte kvalitetsprogram/formingsveiledere for delområder av Ski sentrum skal aktuelle metoder for overvannsløsninger videre defineres. Ski sentrum er bygd på antropogene løsmasser/fyllmasser og infiltrasjonskapasiteten til grunnen kan variere sterkt fra byrom til byrom, også innad i byrommet. Det må derfor gjøres målinger knyttet til infiltrasjonskapasiteten før lokal overvannsløsning kan velges. Konkrete forslag til overvannsløsninger skal implementeres og dokumenteres i detaljreguleringsplaner/byggeplaner.

Det er gjort kontrollberegninger og kvalitetssikring av de foreslåtte tiltakene i funksjons- og designplanen. Kontrollberegningen undersøker om gatene vil kunne håndtere vann fra "sin" gate med regnintensitet opptil 20-årsregn med 50 % klimapåslag.Beregningene forutsetter at tilgrensende områder håndterer overvann på egen eiendom. Utregningen som her er benyttet viser at tiltakene er tilstrekkelige opptil 20-årsregn (se eget notat).

Aktuelle tiltak for overvannsløsninger vil være:

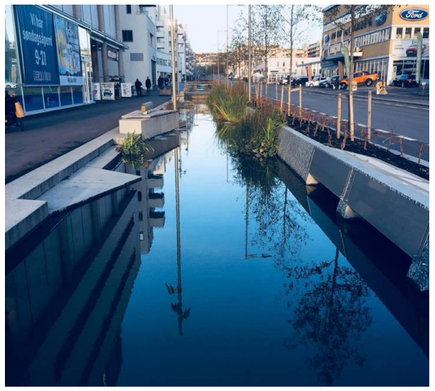
- *Rense-/fordrøyningsbasseng*
- *Permanente vannspeil*
- *Overrislebare arealer*
- *Renner*
- *Kanaler*
- *Permeable flater*
- *Regnbed*



Figur 22: Oppsamling av vann til vegetasjon. (Foto: Julie Melear)

Figur 23:Regnbed kan visuelt ligne på et vanlig bed, men det er spesielt designet for å rense og drenere lokalt overvann. Bilde Marina Bergen Jensen. Portland, Oregon, USA

Figur 24: Permeable/ overrislebare arealer. Ensjø. (Bilde: Morten Sandaker)



Figur 25: Illustrasjonene over viser ulike åpne kanaler i byrom. (Bilde til venstre: Anne Skauen, Ensjø. Til høyre: SWECO)

Figur 26: Åpent rense- og fordrøyningsbasseng. Ensjø. (Bilde: Morten Sandaker)

Retningslinjer

1. Det urbane vassdraget/åpent vannspeil søkes etablert i Sentrumsveien.

2. Vannspeil og overvannshåndtering skal tas med i planleggingen av Torg 1 og Park 1.

3. Det må vurderes om nedre torg skal ha et nedsenket område som kan fungere som et lokalt overvannsbasseng ved flom.

4. Det bør gjøres en ny beregning av vannmengden ved 200-årsregn og utarbeides en modell/simulering av hvordan 200-års regn påvirker Ski sentrum etter utbygging med de føringer for flom som nå legges til grunn.

5. Størrelsene på vannspeil, vannrenner og regnbed må justeres jf. ny informasjon.

6. Det skal tas høyde for klimaforandringer som tilsvarer 50 % økning i nedbørintensitet uavhengig av returperiode i alle overvannsberegninger og flomveier.

7. Infiltrasjonskapasiteten må måles før endelig valg av overvannshåndtering for hvert byrom.

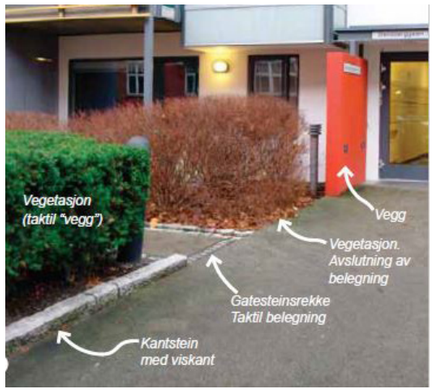
8. Det foreslås at flomveien over nedre torg ledes ned Sentrumsveien. Konsekvensene av forslaget må vurderes nærmere i forbindelse med planlegging av nedre torg og Sentrumsveien.

Mål

- Skibyens fysiske omgivelser skal utformes universelt slik at Ski blir et sted hvor flest mulig fungerer best mulig.
- I utviklingen av Ski skal arkitektoniske virkemidler og naturlige ledelinjer brukes og settes i system over hele områder.

» *«Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming»* [1]

Figur 27: Eksempler på naturlige lederlinjer i kombinasjon med kontrasterende farger. Fra



«Arkitektoniske virkemidler for orientering og veifinning." [2]

Figur 28: Eksempler på taktile lederlinjer og taktile varslingskuler i kombinasjon med kontrasterende farger.

Universell utforming skal i henhold til Kommuneplanen 2011-22 § 3.17*«være et grunnleggende prinsipp for utforming av all ny bebyggelse og utomhus arealer innenfor planområdet. Offentlige uterom og offentlige tilgjengelig publikumsbygg skal utformes universelt for alle befolkningsgrupper, herunder bevegelseshemmede, orienteringshemmede og miljøhemmede.»*[3]

Overganger mellom fortau og vei, inngangspartier ved både offentlig og private bygg, trapper, ramper, informasjonsskilter, gatemøbler, veistigninger og åpne plasser er noen typiske elementer i byrommet som må utformes slik at det tas hensyn til ulike nedsatte funksjoner.
Typer av belysning, farger og naturlige ledelinjer skal brukes for å sikre god orienterbarhet. Taktile ledelinjer og taktile varslingskuler brukes kun der man ikke finner gode løsninger ved bruk av naturlige ledelinjer, noe som vil redusere behovet for kunstige ledelinjer. Slike tiltak vil sikre en hensiktsmessig utforming av både bygulvet og fasader, for å gi god orientering og flyt i byrommene for alle typer brukere.

Virkemidlene innebærer at alt fra overordnete planer til materialvalg, tekstur, farger og utforming av skilt følger et enhetlig mønster.

Retningslinjer

1. «Norm for universell utforming av uteområder, veger og gater» av 02.12.15. skal ligge til grunn for utforming at alle byrom.

2. Arkitektoniske virkemidler og naturlige ledelinjer skal primært brukes i planleggingen og opparbeidelsen av Skis byrom. En helhet må sikres gjennom arbeidet med ny formingsveileder for Ski sentrum (se punkt om byromselementer, møblering og utstyr).

1 Klima- og miljødepartementet, 2007.
2 Duri Fagprofil AS «Universell utforming» (2011) Produktfakta.no 12B «Arkitektoniske virkemidler for orientering og veifinning» (Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet, januar 2015)
3 Reguleringsbestemmelser til områderegulering for Ski sentrum, Ski kommune, 2016.

Mål

• De offentlige byrommene skal ha god solbelysning ved vår- og høstjevndøgn på et hensiktsmessig tidspunkt av døgnet. Hensiktsmessighet må vurderes ut fra områdets bruk.

09:00 12:00 16:00

Figur 29:Skyggedannelse fra eksisterende bygg ved jevndøgn (21.mars/23.september) mellom kl 09 - 16.

Figur 30:Skyggedannelse fra vedttte maksimumshøyder for ny bebyggelse i sentrumsplanen ved jevndøgn mellom kl 09 - 16.

Gode solforhold i offentlige gater, torg og parker bidrar til å skape gode og attraktive oppholdsarealer og møteplasser. Solen er et av de viktigste parametere for å gjøre et byrom godt å være i. Så lenge solen varmer er det større aksept for både forurensning og støy. Solens varme i de kalde årstidene gir økt bruk av offentlige byrom. Sentrumsplanen åpner opp for en vesentlig høyere bebyggelse enn dagens. Sol og skyggeanalser viser at mange av våre byrom blir skyggelagt store deler av døgnet ved jevndøgn. I planbestemmelsene er det krav til sol og skyggeanalyer for noen delområder (S9, 10, 11 og 13). Det er ikke stilt krav til solforhold i offentlige byrom, på lik linje med krav som stilles til solbelysning i private uteoppholdsarealer.

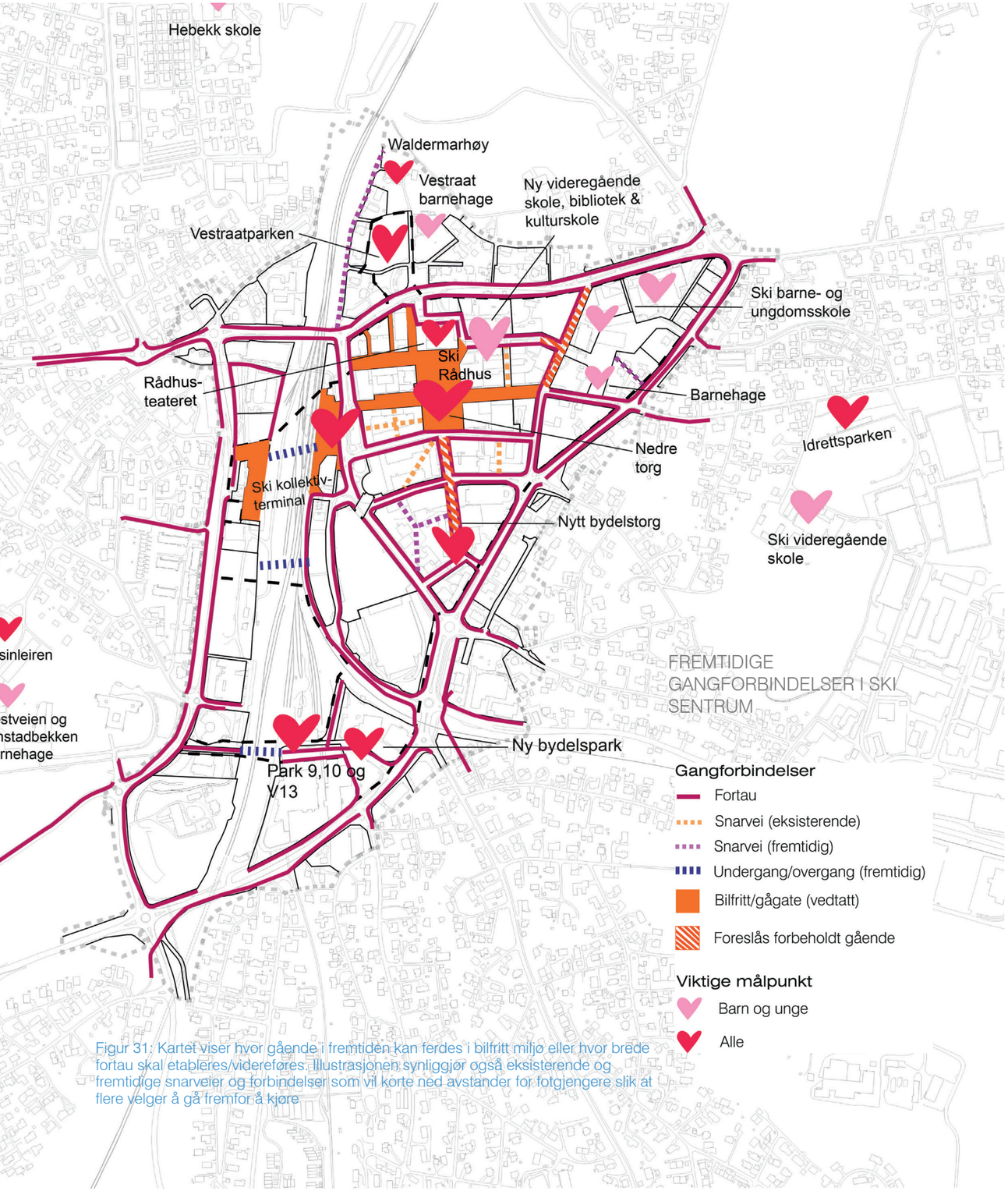
Kvartalsstrukturen i dagens sentrum sørger for gode solforhold store deler av dagen i den midtre aksen, samt ettermiddagssol fra vest inn sidegatene og på kollektivterminalområdet. Ski har med sitt store, åpne torg i bykjernen en unik mulighet til å kunne sikre gode solforhold midt i byen.

Funksjons- og designplanen setter fokus på hvordan nye prosjekter vil påvirke våre felles byrom og foreslår at det i forbindelse med detaljreguleringsplaner bør vurderes hvordan høyder også påvirker tilgrensende byrom. I vurderingene bør det sees på om det er mulig å omfordele arealer i et kvartal slik at tilgrensende byrom får best mulig solforhold. For noen av de mest sentrale byrommene foreslås hvor en prosentandel som bør være solbelyst i et gitt antall timer ved vår og høstjevndøgn.

Retningslinjer

1. Funksjons- og designplanens forslag til solbelysning av de mest sentrale byrommene skal søkes ivaretatt ved detaljreguleringsplaner for tilgrensende områder. Det bør utarbeides solanalyser for detaljreguleringsplanene som synliggjør størrelsen på arealet som er solbelyst i et gitt antall timer ved vår- og høstjevndøgn. Krav til solbelysning legges inn som bestemmelse i detaljreguleringsplaner.

2. En omfordeling av høyder i kvartaler som reduserer solbelysningen av de byrommene det er angitt solbelysning for må vurderes. Det vil være spesielt viktig i kvartalene S 9, 10, 11 og 13.



Figur 31: Kartet viser hvor gående i fremtiden kan ferdes i bilfritt miljø eller hvor brede fortau skal etableres/videreføres. Illustrasjonen synliggjør også eksisterende og fremtidige snarveier og forbindelser som vil korte ned avstander for fotgjengere slik at flere velger å gå fremfor å kjøre

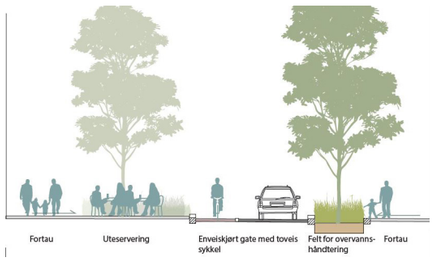
Gående

Mål

- Gående og syklende skal prioriteres fremfor biler.
- Bygatene skal være gode oppholdsrom og møteplasser i tillegg til transportårer.

Et gatetun er et:

» *«område for alle trafikantgrupper som er bygget slik at all motorisert ferdsel skjer på fotgjengernes vilkår. Fartsdempende tiltak er innført og det er ingen gjennomgående høydeforskjell i vegens tverrprofil. Gjennomgangstrafikk skal ikke forekomme i gatetun»*



Figur 33: Prinsipp for soneinndeling i gater med trafikk

Figur 32:Sone på et fortau. (Foto/Illustrasjon: Finn Aslaksen)

Alle gatene i Ski sentrum er i dag regulert til formålet gatetun. Planbestemmelsene presiserer videre at Torg 1, GT2-4 og GT6-9 skal utformes som gågater med mulighet for sykling, opphold og rekreasjon. I bestemmelsene står at gatene skal utformes som shared space.

De fleste studier knyttet til hvordan Shared space fungerer konkluderer med at prinsippet kan fungere dersom man oppnår lav fart og balanse i tallet på ulike trafikantgrupper[1]. For mennesker med redusert syn, orienteringsvansker etc er shared-space utfordrende. Plan og byggesaksutvalget, Rådet for likestilling av funksjonshemmede og kommunens barnerepresentant ønsker derfor en større seperasjon mellom de ulike trafikantgruppene i gatebildet fremfor shared space.

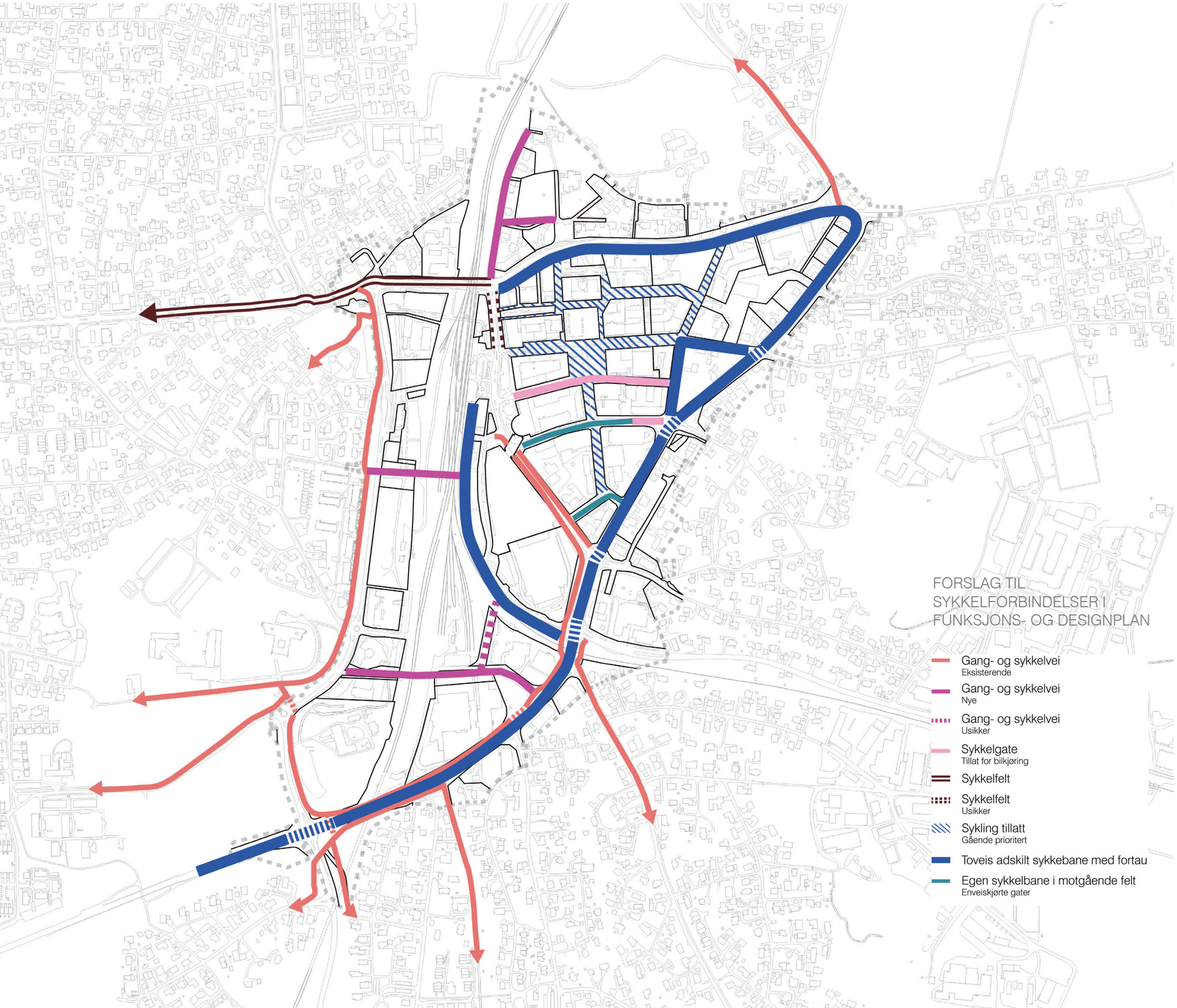
I gater med trafikk etableres gåsoner/fortau langs fasadene. Mellom gåsonen og kjørebanen, på den siden med best solforhold, etableres et bredt møbleringsfelt mot kjørebanen.

I øvrige gater prioriteres gåsoner langs fasadene. Soner for annen aktivitet legges mot midten av gata.

Retningslinjer

1. I gater med trafikk skal ferdsel for gående i hovedsak skje langs fasadene. På torg og i parker vurderes dette særskilt.
2. Prinsipper for utforming av fortau, gågate og torg skal følge norm for universell utforming av uteområder, veger og gater i Ski kommune.
3. Bredden på ferdselssonen bør være minimum 3 meter og skal være fri for hindringer.
4. Møbleringssonene skal ivareta behov for opphold med benker, lek eller andre aktiviteter, sykkelparkering, overvannshåndtering, utstilling av varer for forretningsdrivende og annet næringsliv, muligheter for serveringsareal, vegetasjon, søppelhåndtering med mer. I gater skal møbleringssonene etableres mellom ferdselssonen og kjøresonen.
5. I gågater, parker og på torg kan veggsonen benyttes til servering og utstilling av varer.
6. Sonene skal ha ulikt dekke

1 Evaluering av «shared space»- områder i Norge, TØI rapport 1511/2016



Sykling

Mål

- Det skal tilrettelegges for sykling i hele sentrumskjernen
- Sykkelen og bilen likestilles. Det skal legges til rette for at sykkelen blir et mer natrulig valgt fremkomstmiddel vinterstid
- Sykkel skal gis spesiell fokus og prioritet i kryssningspunkter med fylkesveier og kommunale gater.
- Det skal være enkelt og trygt å parkere alle type sykler, også transportsykler i sentrum i kort avstand til sentrale målpunkt og med god dekning
- Sykkelparkering skal plasseres i møbleringssonene. (Se illustrasjoner for de enkelte byrom.)

Figur 34: Sykling skal prioritetes i alle bygater. Torggata i Oslo (Bilde: Anders Hardtman)

Figur 35: Syklister og biler har lik status i gatebildet. I denne gaten er det tillatt med sykling og kjøring i begge retninger

Kommunale veier

Funksjons og designplanen foreslår en løsning hvor syklistene bruker veibanen i de gatene hvor kjøring tillates. I de gatene som er enveiskjørte merkes et eget felt for sykkel mot enveiskjøring. Syklistene får med dette systemet en naturlig rett til å bruke veibanen og det blir ett system gjennom dagens sentrumskjerne som er ryddig for alle.

Dersom det viser seg at det er behov for å fremheve syklistenes plass i gatene ytterligere, vil det kunne merkes opp symboler for sykkel i begge retninger i veibanen, noe som i økende grad benyttes for å understreke at det er bilene som er gjester i gaten og som må vise hensyn.

I gatene hvor gående har prioritert må syklistene som hovedregel sykle på fotgjengernes premisser. Idrettsveien er og vil med stor sannsynlighet fortsatt være en viktig sykkelåre gjennom sentrum. Her foreslås en løsning hvor syklistene har en tydelig sone, men hvor det i belegget markeres at hastigheten må hensynta fotgjengere som

Figur 36:Til venstre: Skilt enveiskjøring for bil, sykling tillatt mot kjøreretning. Høyre: Skilting for sykkelgate

Figur 37: Venstre: Egen sykkelbane for toveis sykling separert fra fortau og kjørebane på Skøyen. (Bilde: Knut Opeide) Høyre: Markering av toveis sykkelfelt i midtre del av kjørebanen i enveiskjørt gate.

krysser gaten mellom butikkfasadene.

Fylkesveinettet og Vestveien

Sykkelløsning for fylkesveinettet er ikke valgt fra statens vegvesenes side. Kommunen foreslår en toveis sykkelbane adskilt fra trafikk i hovedvegnettet rundt sentrumskjernen atskilt fra trafikken i veibanen. Trafikken i både Sanderveien og Kirkeveien har en ÅDT som tilsier at sykkelfelt ikke er anbefalt løsning. Her må syklister skilles fra trafikken.

En slik toveis sykkelbane med fortau vil også skille gående fra syklende. Den vil være effektiv, men samtidig oppleves som trygg for de som ikke ønsker å sykle nær tung trafikk. Med tanke på at disse veiene er skolevei for barneskole og ungdomsskole elever bør sykling ligge adskilt fra trafikk.

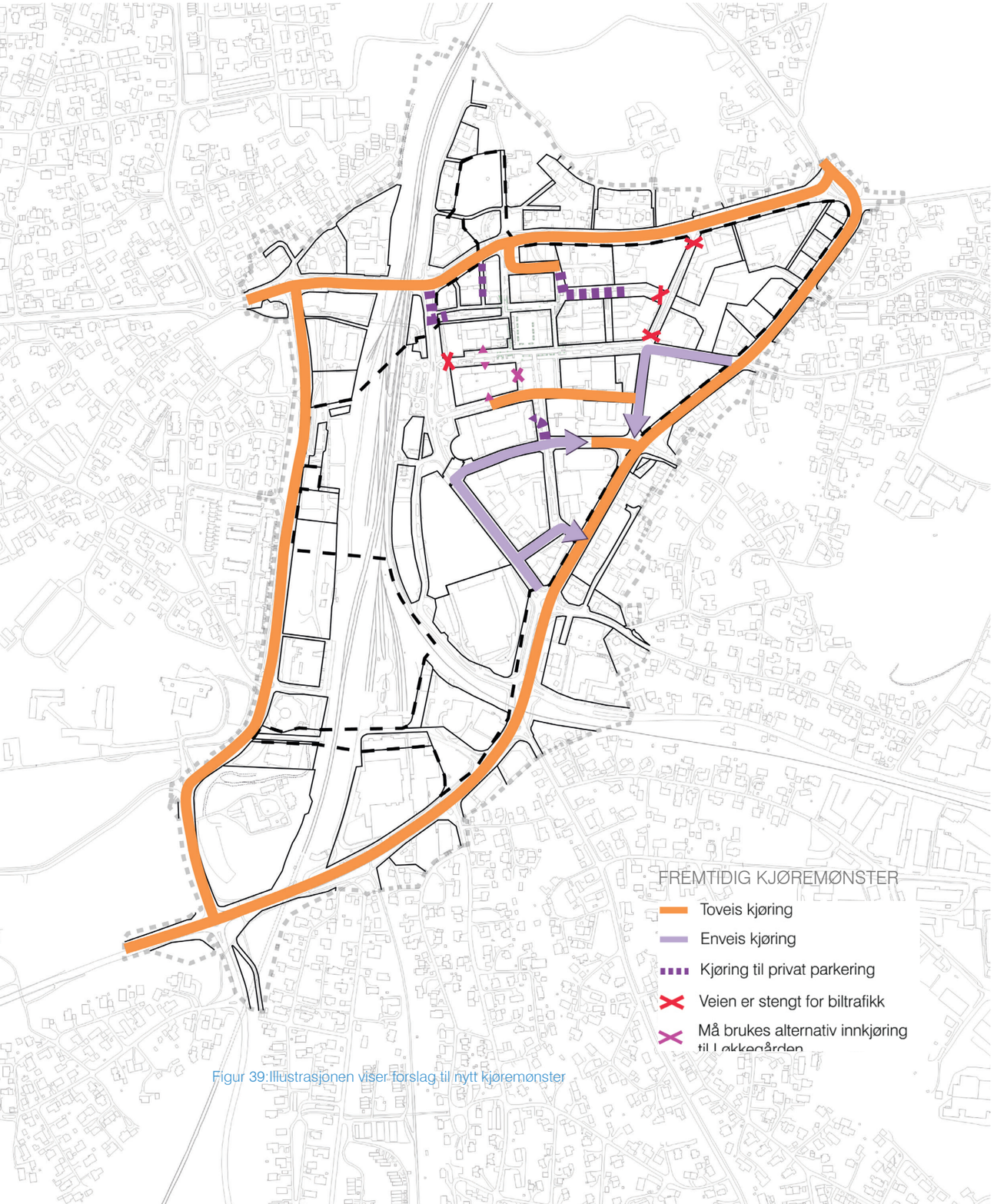
Sykkelparkering

Det skal etableres sykkelparkering ved viktige målpunkter i hverdagen som bolig, skole, barnehager, arbeidsplasser, dagligvarebutikker, etc. Funksjons- og designplanen legger opp til sykkelparkering i gatenes møbleringssoner.

Figur 38: Sykkelparkering i møbleringssone. (Bilde: Cecilie H. Mæle)

Retningslinjer

1. Gater med trafikk tilrettelegges slik at sykkelen prioriteres i veibanen på lik linje med bilene.
2. Toveissykling tillates i alle gater.
3. I byrom hvor gående er prioritert må syklistene sykle på fotgjengernes premisser.
4. I fylkesveinettet foreslås toveis sykkelbane inn mot sentrum i Sanderveien og Kirkeveien og utvidede gang og sykkelveier på begge sider av Jernbaneveien.

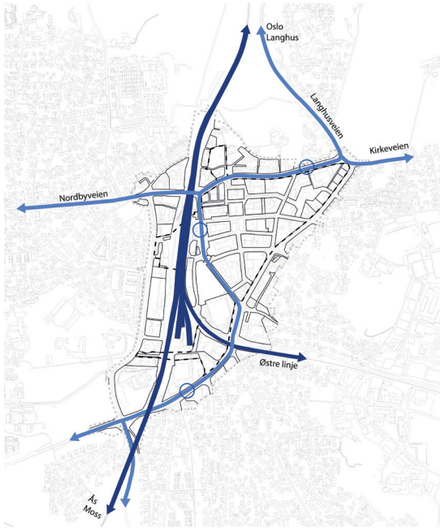


Figur 39:Illustrasjonen viser forslag til nytt kjøremønster

Biltrafikk, varelevering og kollektivtransport

Mål

- Redusere og begrense unødvendig kjøring i bygatene.
- Varelevering skal sikres. Gjennomkjøring for varelevering må tillates for å unngå snuing i offentlige byrom.



Figur 40:Kjøremønster for kollektivtransport gjennom Ski sentrum legger premisser for kjøring i våre bygater.

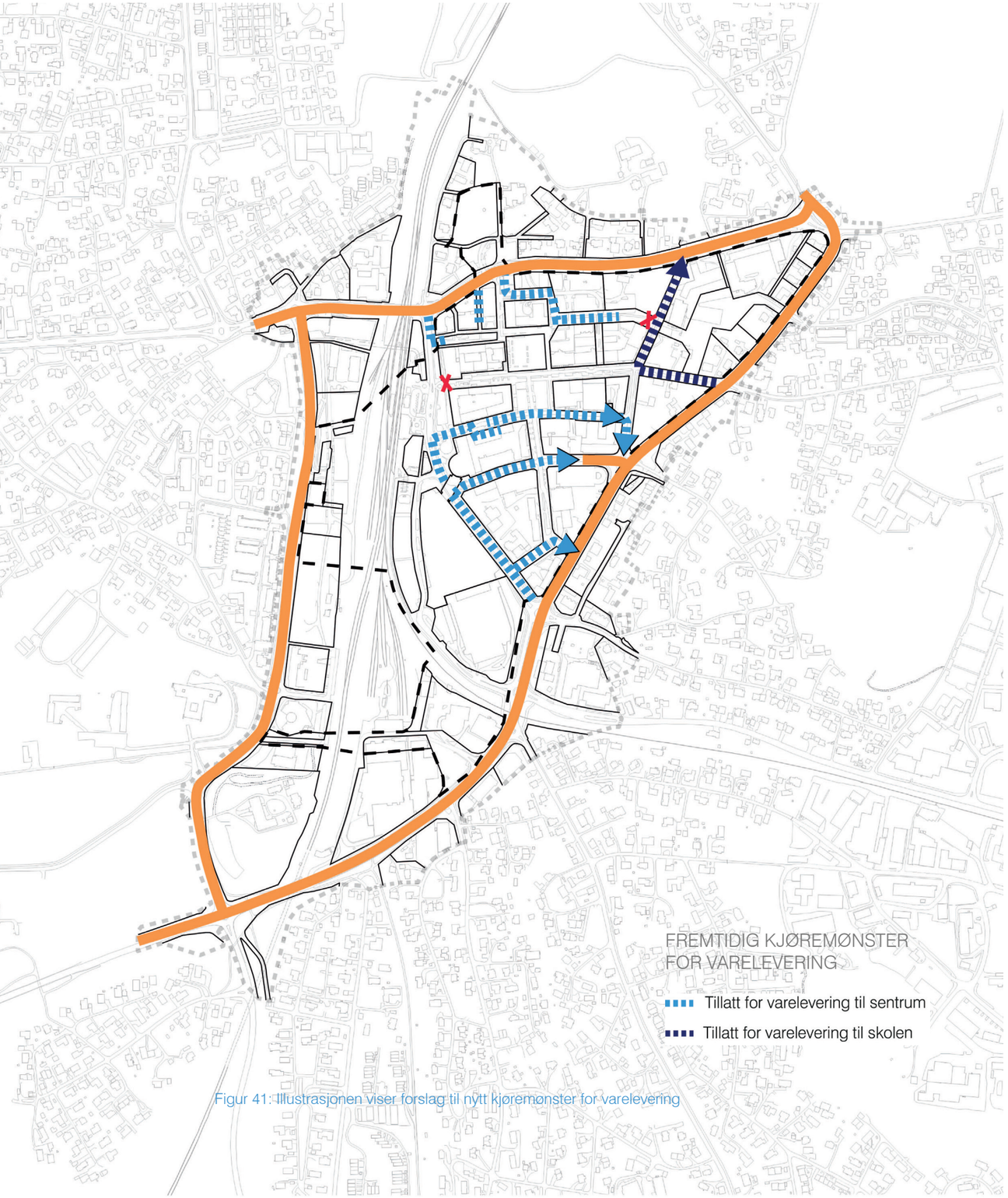
Jernbaneveien bygges om til kollektivgate med tilhørende reisetorg. Det innebærer at Idrettsveien fortsatt vil være stengt for innkjøring og at det kun blir tillatt med varelevering inn Torgveien fra Jernbaneveien.

I dagens sentrum er det flere private parkeringsplasser i kjellere og i bakgårder som skaper kjøring i gater som er eller planlegges forbeholdt fotgjengere. For å unngå snuing i offentlige gater foreslås kun kjøring til eksisterende eiendommer hvor biler har mulighet til å snu på egen tomt. For flere av disse eiendommene vil det være behov for en regulering av kjøring til parkeringsplassene. Hensiktsmessig regulering må vurderes i utarbeidelse av skiltplan og implementeres i designet for byrommet. Ved utvikling av eiendommene bør det vurderes nye atkomster til parkeringsarealene.

Enveiskjørte gater frigjør areal som kan komme gående og syklende til gode, samt gjøre trafikken mer oversiktlig. I tillegg unngår man lastebiler og biler som rygger/snur i gaten.

For å unngå unødvendig trafikk i deler av bygatenettet foreslås alikevel toveiskjøring i:

1. Østre del av Torgveien - for å redusere kjøring over nedre torg
2. Østre del av Åsenveien - for effektivt å komme til eksisterende parkeringshus
3. GT5 - for å hindre utkjøring i Skoleveien.



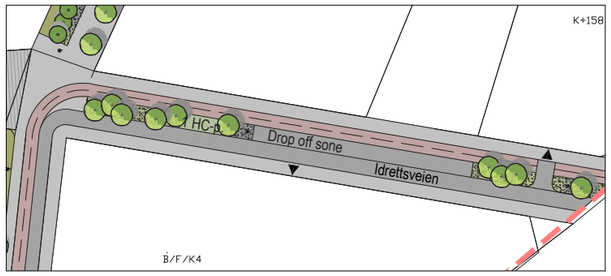
Figur 41: Illustrasjonen viser forslag til nytt kjøremønster for varelevering

Varelevering skal ivaretas, men det må vurderes tidsbegrensning i de veiene som er forbeholdt gående og syklende.

For å redusere trafikkfaren, bedre nærmiljøet og gi Ski skole og Ski ungdomsskole mer utearealer, foreslås å stenge nordre del av Skoleveien mellom Idrettsveien og Kirkeveien for biltrafikk. Skoleveien kan da innlemmes i skolens atkomstsone og i større grad brukes som oppholdsareal. Ski ungdomsskole og Ski skole har knappe uteområder og trafikkerte gater på alle kanter. Grepet vil gi bedre miljø for skolene, fremtidig park og barnehage.

I Plan for hovedgatenettet i Ski by (2015) er det foreslått en bussholdeplass ved Ski skole med fotgjengerovergang. Stenging av veien vil også gi busspassasjerer en trafikksikker vei til Skis «gågate».

Stenging av Skoleveien nord vil også påvirke droppsonen til Ski skole. Behovet for droppsonen kan endre seg etterhvert som Ski utvikles og flere av skolens barn bor i sentrum. Ved etablering av ny skole i Ski øst vil også en stor andel av de barna som har lengst vei ikke lenger sokne til Ski skole og dette vil således redusere kjøring til skolen ytterligere.



Trenden i byer er å flytte droppsonen et stykke bort fra skolen. Oslo har innført såkalte "hjertesoner" rundt flere skoler for å redusere trafikken rundt skolen og således bedre trafikksikkerheten for alle barna.

Retningslinjer

4. Det må utarbeides en skiltplan for nytt kjøremønster og varelevering i sentrum. Tidspunkt for gjennomføring av nytt kjøremønster må vurderes i sammenheng med utvikling av nedre torg og stenging av privat parkering i Torgveien.

5. Det bør i fasen mellom nytt kjøremønster er etablert og før gaten er opparbeidet i henhold til funksjons- og designplanens intensjoner, vurderes å iverksette midlertidige tiltak for å legge bedre til rette for opphold, syklister og fotgjengere der det er fysisk mulig. Det tilstrebes å etablere enveiskjørte gater i størst mulig grad. Resterende gater etableres som sykkelgater tillat for bilkjøring til private parkeringsplasser og parkeringshus.

6. Varelevering skal søkes tidsregulert i de gatene som skal være bilfrie.

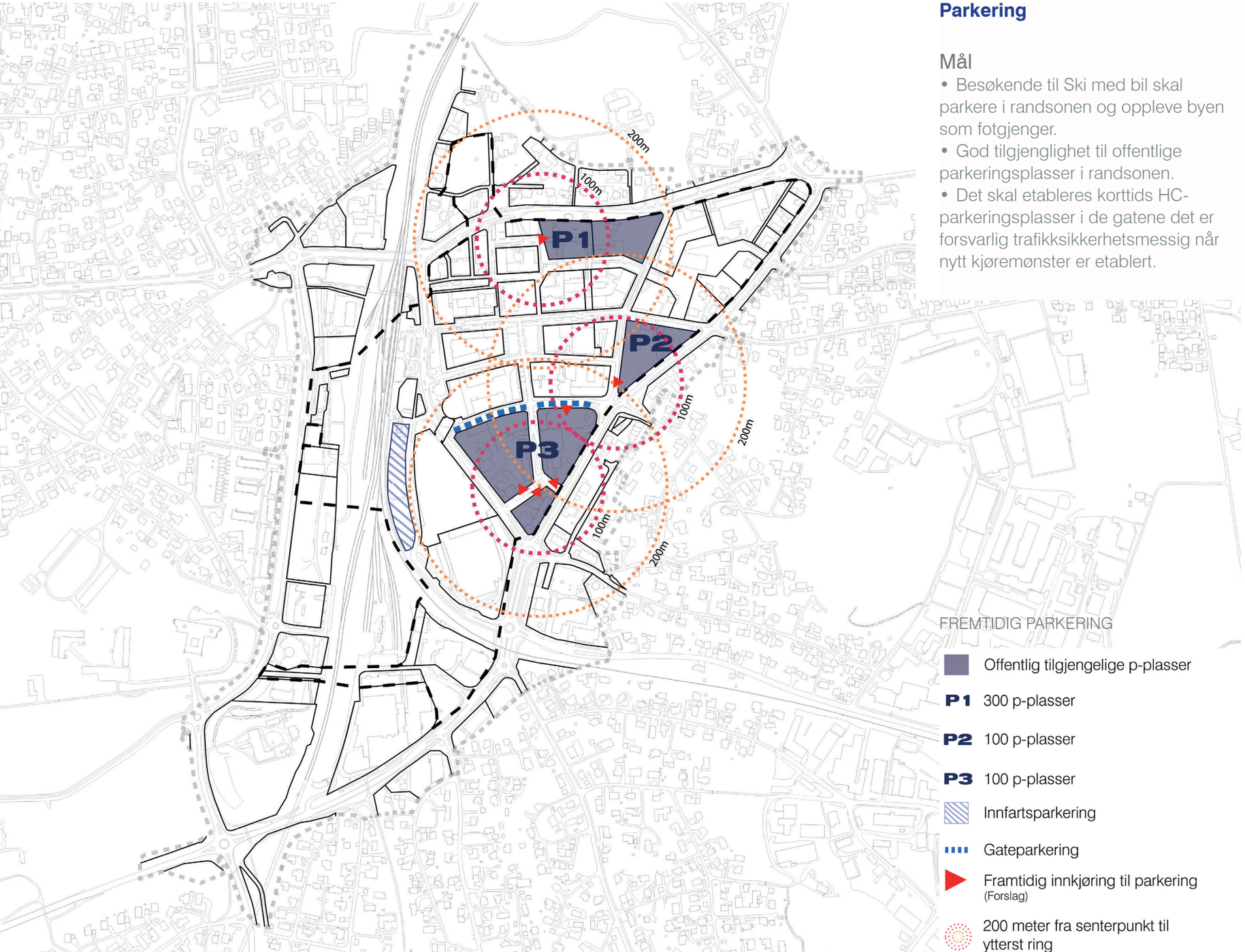
7. Snuing i offentlige byrom i forbindelse med varelevering skal unngås.

8. Ved planlegging av Torg 1 skal maks størrelse på vareleveringsbilene vurderes. Plass for varelevering må innpasses og det skal vurderes om denne skal serve deler av Idrettsveien også. Se også kap 7.9 om Torg 1.

9. Dagens droppsone flyttes til Idrettsveien øst. En ny droppsone bør vurderes at kun blir for av- og påstigning. Bilister som dropper av barn til skolen skal ikke medføre økt trafikkfare for skolebarn til fots.

10. Skoleveien nord søkes stengt for biltrafikk.

11. I sykkelgater er bilen gjest og må ta hensyn til syklister.



Figur 42: Illustrasjonen viser forslag til plassering av nye parkeringshus i randsonen.

Parkering

Mål

- Besøkende til Ski med bil skal parkere i randsonen og oppleve byen som fotgjenger.
- God tilgjenglighet til offentlige parkeringsplasser i randsonen.
- Det skal etableres korttids HC-parkeringsplasser i de gatene det er forsvarlig trafikksikkerhetsmessig når nytt kjøremønster er etablert.

Områdereguleringsplanen legger opp til at dagens parkeringsplasser på bakkeplan relokaliseres i tre parkeringsanlegg i randsonen til dagens sentrum. Planen har et maksimumskrav til parkering for andre formål som bolig og næring/tjenesteyting. Planen åpner opp for mulig etablering av korttidsparkering i deler av Idrettsveien, Torgveien, Sentrumsveien og Åsenveien.

Stenging av Jernbaneveien presser frem et nytt kjøremønster i sentrum. Funksjons- og designplanen foreslår HC-parkeringsplasser i Åsenveien fordi den er enveiskjørt og åpen for gjennomgangstrafikk. Gateparkering utover dette lar seg vanskelig etablere av trafikksikkerhetsmessige årsaker. Fordi gatene er blindveier må bilen snu i gaten noe som kan skape trafikkfarlige situasjoner. Parkering for øvrig skjer i parkeringshus i randsonen til sentrum.

Etablering av gateparkering øker trafikken i sentrumsgatene og reduserer oppholdsarealet i byrommene. I tillegg reduseres fremkommeligheten for fotgjengere og syklister.

Parkeringspolitikk er et viktig virkemiddel for utbyggingsmønster, arelbruk (tetthet), reisemiddelvalg, utnyttelse av plassene og lokalmiljø. Kommunens styringsmulighet avgrenses til de plassene kommunen selv kontrollerer. Kommunen har i områdereguleringsplanen lokalisert fremtidige offentlig tilgjengelige parkeringsplasser, men hvordan eie og bruk av parkeringstilbudene skal styres i fremtiden må avklares gjennom en egen parkeringsstrategi for Ski.

Retningslinjer

1. Det etableres HC-parkeringsplasser i Åsenveien.
2. Ved etablering av HC-parkering på offentlige parkeringsplasser i parkeringshus må disse legges i nærheten av utganger/heis.
3. Billettautomater må lokaliseres ved utganger/heis og være universelt utformet. Automatene skal være godt skiltet, enkle å nå og ha god belysning.
4. Det utarbeides en parkeringsstrategi for Ski.
5. Det etableres korttidsparkering i Torgveien.

Mål

- Kvartalsstrukturen skal bidra til å sikre god lesbarhet av sentrum, orientering og veifinning.
- Kvartalsstrukturen i Ski sentrum søkes ivaretatt og videreført med tanke på et bymessig kulturhistorisk perspektiv.
- Store og monotone kvartalsfasader skal unngås. Ved ombygging av eksisterende store og monotone fasader skal de søkes brukket opp.
- Kvartalsstruktur og fasader skal ha en menneskelig skala og god variasjon.
- Et prosjekt skal ha en merverdi for byen, søke å gi byen noe nytt som bidrar til økt byliv.
- Sokkeletasjer ut mot offentlige byrom skal ha en rikere detaljering og en mer variert utforming enn de øvrige etasjene.
- Balkonger mot offentlige byrom skal ha en god arkitektonisk og teknisk utforming. De skal ikke privatisere byrommet.

Variasjon i fasadene bidrar til bylivet og oppnås ved blant annet:

» *Antall inngangspartier*

» *Åpenhet*

» *Variasjon og bytte av aktiviteter mot byrommet*

» *Kvalitet i materialer*

» *Riktig lys*

» *God skiltbruk*

» *Utstillinger*

Figur 44: Parkveien 5 i Oslo. I sokkeletasjen er det etablert et minigalleri som gir en ny aktivitet til gaten og en visuell variasjon. Dette sammen med god belysning og kvalitet i materialer gir prosjektet en merverdi til byrommet. Kilde: Archdaily (2012) «Parkveien 5b-c/KIMA». Foto: Ivan Brodey

Skis kvartalstruktur danner veggene i byrommet og i byromsnettverket. Kvartalene deles opp i mindre enheter som utgjør byens fasader.

Fasader og byrom må oppleves i en menneskelig skala. For fasader innebærer det at fasadens lengde og høyde visuelt deles opp i mindre enheter og bryter monotone og lange bygningsfasader. I medvirkningsprosesser med barn og unge har de uttrykt ønske om mer fargebruk i byen. Riktig fargebruk kan bidra til økt orienterbarhet, skape økt trivsel og bidra til stedsidentitet. Ulike farger påvirker forskjellig. En fargepalett for Ski bør vurderes i forbindelse med ny formingsveilder.

Sokkeletasjene er spesielt viktige og må ha en menneskelig skala. Detaljeringsnivået bør være noe rikere og mer variert i sin utforming enn i de øvrige etasjene, by på variasjon av butikker og næringsliv. Næringslivet må «dele på» fasadene på gateplan. Det bør for eksempel avgrenses hvor lange sekvenser med utstillingsvinduer en enkelt butikk skal disponere mot gaten. Kortere sekvenser med flere butikker bør etterstrebes. Større butikker bør legges over flere plan eventuelt bruke dybden i bygget. Antall innganger i fasaden vil påvirke aktiviteten i byrommet.

Definisjoner på ulike balkonger:

» *Balkong: Åpen bygningsdel plassert foran vindusdør, utkraget fra vegg, omgitt av et rekkverk.*

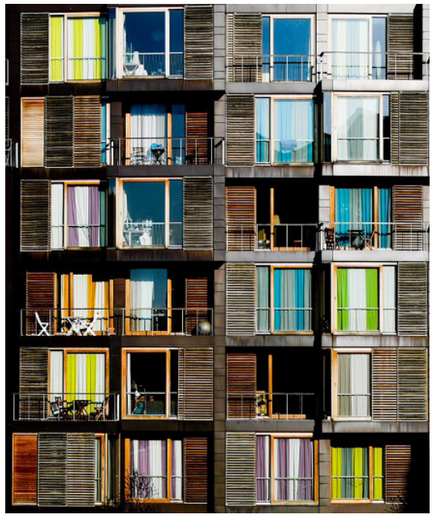
» *Veranda: Apen bygningsdel, understøttet og eventuelt ubetydelig utkraging fra fasadelivet.*

» *Fransk vindu (fransk balkong): Vindusdør med rekkverk foran og eventuelt ubetydelig utkraging fra fasadelivet.*

» *Loggia: Inntrukket balkong/veranda.*

» *Altan: Terrasse plassert på tak av bygning eller bygningsdel (for eksempel tilbygg).*

» *Terrasse: I plan med terreng eller jordforhøyet uteplass med eller uten platting av ulikt materiale, avtrappet terreng.*



Figur 45: Tietgenkollegiet i Ørestad-distriktet i København. Balkongene i bygget er en integrert del av fasaden, bryter den opp og bidrar til variasjon uten å dominere.

«Hvor åpen eller lukket 1. etasje er har stor betydning for gatens attraktivitet. 1. etasje blir utvekslingspunktet mellom bygningen og gaten, og det er fasaden som forbinder gatelivet med livet inne i bygningen. Små detaljer og elementer kan gjøre en stor forskjell.» Studier foretatt av Gehl Architects har påvist en betydelig sammenheng mellom fasader og levende byrom. Det viser seg at aktivitetsnivået er 700 % høyere i områder hvor fasaden er aktiv sammenliknet med lukkede og lite aktive fasader.

Balkonger er et viktig element i fasaden som kan påvirke det offentlige byrommet. Balkonger bidrar til variasjon i fasadene, kan skape sosial sikkerhet i byrommet, men kan også oppleves som privatiserende av det offentlige rommet. Balansen mellom privatisering og sosial sikkerhet blir avgjørende for utformingen av fasader med balkonger mot offentlig rom. Det oppfordres til en variasjon av balkongtyper og materialbruk.

Figur 43: Nyhavn i København hvor balkongene er noe trukket inn i fasadelivet, men med en spilerekkverk som gir et nøytral og transparent uttrykk. (Foto: Annette Mohr 2017)

Retningslinjer

1. Det skal i detaljreguleringsplanene for Ski beskrives hvordan fasadene bidrar positivt til byrommenes byliv. Synlighet, særegenhet og belysning er viktige elementer.

2. Prosjektets merverdi til byen skal beskrives.

3. Det må tas hensyn til materialutvalg, farge og god arkitektonisk og teknisk utforming, slik at fasaden er robust nok mot langtidseksponering mot vær, vind og annen slitasje.

4. Balkonger mot offentlige rom skal bidra til variasjon i fasadene.og ikke oppleves som visuelt dominerende. For alle bygg skal det søkes en variasjon i balkongstørrelser og-typer der balkongene primært er integrert i bygningsformen.

5. Kvartalets størrelse skal søkes brutt opp i mindre enheter for å bidra til en menneskelig skala og god variasjon.

6. De ulike virksomhetenes/forretningenes fasade mot gaten bør maks være 10-13 meter bred.

Mål

• Skis teglsteinsarkitektur bygget mellom 1960-1990 tallet bør betraktes som en del av Skis kuturhistoriske arv.

I plan- og bygningsloven § 31-1 kreves det ivaretakelse av kulturell verdi ved arbeid på eksisterende byggverk. Ved endring av eksisterende byggverk, oppussing og rehabilitering skal kommunen se til at historisk, arkitektonisk eller annen kulturell verdi som knytter seg til et byggverks ytre, så vidt mulig blir bevart.

Konvensjon om vern av Europas faste kulturminner (ETS nr. 121) minner om betydningen av å gi en kulturell referanseramme videre til fremtidige generasjoner, samt å forbedre miljøet både i byene og på landet og derigjennom fremme den økonomiske, sosiale og kulturelle utvikling både i stater og regioner.

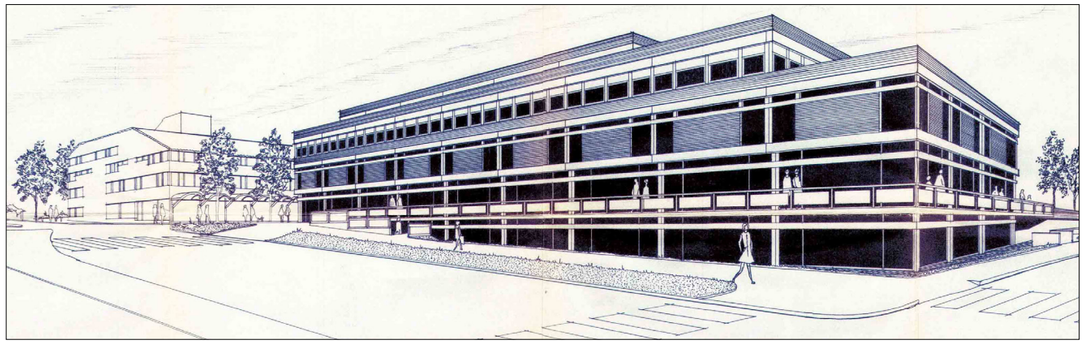
Definisjonen av kulturminner omfatter alle spor etter menneskers liv og virke i vårt fysiske miljø. Faste kulturminner er for eksempel bygninger, gravhauger, helleristninger, veifar, eller gjenstander som finnes i jord eller vann fra tidligere tider eller fra vår egen tid.

Eksisterende bygninger i Ski sentrum bør også betraktes i et langtidsperspektiv for den kulturhistoriske arven. Det å velge ut og bevare en representativ andel vil gi noe til lokalmiljøet og fremtidige generasjoner, samt at man kan identifisere Skis utvikling. Noe av særpreget i Ski sentrum er den tydelige teglsteinsarkitekturen bygget mellom 60- og 90-tallet spesielt rundt torget. Nevneverdige bygninger her er Rådhuset, det gamle hotellet i Idrettsveien, Torvgården i Torgveien 10, Westgaarden i Brageveien, Ski barne- og ungdomsskole, Rutheim og Næssgården.

Etter etableringen av jernbanen i 1879 utviklet Ski seg gradvis til et handelssentrum. Allerede i 1916 ble det laget reguleringsplan med klare mål om et sentrum med bymessig preg. Ski gamle hotell fra 1916 representerer en tidlig epoke av byen og er også av de få trebygninger med sentrumsfunksjoner som er bevart. Bygningen ligger i gågaten på hjørnet mot torget og rådhuset. Både selve bygningens fasader og den sentrale plassering til det offentlige byrommet er en kvalitet som må bevares.

Oppføringen av Rutheim i 1933 og Torvang/Næssgården i 1939/40 markerer overgangen mellom den eldre trebyen og den moderne murbyen. De er de første eksemplene på murgårder og en mer urban forretningsgård med leiligheter i etasjene over. Begge bygningene har fine detaljer fra funksjonalismens arkitektur. Næssgården er tegnet av arkitekt Karl Stenersen.

Torvgården



Figur 48: Bilde fra dagens Torvgård og perspektivtegning av Torvgården fra 1985 (Kilde: Ski kommunes arkiv, 1985)

Torvgården, som er tegnet av Arkitektene Klaveness og Olsen AS i 1985, viser kvaliteter som refererer til den sen-modernistiske arkitekturen med sin enkle form, de lange horisontale linjene og båndlagte vinduer.

Kjeller og sokkeletasjen ligger lavere enn gaten/torget og oppleves mørk og mindre tiltalende. Ved utvikling/ombygging av eiendommen eller områdene rundt bør det tilstrebes at samspillet med byrommene rundt og tilgjengeligheten til sokkeletasjen bedres.

Fasaden bør være rammen rundt nedre torg. Noen av de eksisterende trærne bør felles for å fremheve fasaden.

Retningslinjer

1. Arkitektoniske kvaliteter i bygg med historisk verdi er viktig for stedsidentitet og skal søkes ivaretatt.

2. Ved tiltak for å gjøre fasader i første etasje mer aktive mot byrommet skal særlige hensyn til det opprinnelige arkitektoniske eller historiske uttrykket vektlegges.

Figur 46: "Reason to hang around" Kunstner Irene Nordli. Skulpturen er et samarbeidsprosjekt mellom Skedsmo kommune og Lillestrømparken. Den har varmeelementer i seg, er god å leke på, lene seg til og å ta på også de kjølige dagen i året. Skulpturen står i gågata i Lillestrøm sentrum. (Bilde: Mona Holtmoen)

Figur 49:«Hjerterom» er plassert i gerenasjonsparken på Kolbotn. «Hjerterom» er et samarbeidsprosjekt mellom Oppegård kommune, Skaperstedet, Mikrofinans Norge og en rekke innbyggere i Oppegård. Kunstnerteamet er ledet av kunstner Katrina Vrebalovich. 300 mosaikkbilder er laget av befolkningen. Mosaikken er sponset av en rekke bedrifter. Du kan sitte på varme benker inne i hjerterommet og lytte og kjenne på at her er det hjerterom. (Bilde: Cecilie H. Mæle)

Mål

- Kunst skal være en naturlig og integrert del av det offentlige byrommet.
- Kunst skal brukes til å forsterke kvaliteten i byrommet og gi det enkelte rommet identitet.

Kommunen har et politisk vedtatt utsmykkingsreglement for bygging og rehabilitering av kommunale bygninger og anlegg. Retningslinjene sikrer at kommunale bygninger og anlegg gis en kunstnerisk utforming og integrert kunst ved større utbyggingsprosjekter.

Når det gjelder offentlige uterom, plasser og torg har kommunen i dag ingen systematisk tilnærming til hvordan kunstnerisk utsmykking skal etableres. Dette medfører at kunstinstallasjoner og utsmykking er lite helhetlig og ikke alltid tilfredsstiller kunstfaglig kvalitetskrav som bør ligge til grunn . Det bør sikres en ordning som sørger for at prioriterte offentlige byrom gis et kunstnerisk tilfang som en naturlig del av byggeprosessen. En måte å gjøre dette på er å sette av en fast prosentvis del av investeringsbudsjettet til anskaffelse av kunst fra prosjekt til prosjekt. Det er viktig at beløpet som settes av til kunst blir kjent så tidlig som mulig i prosessen for å sikre størst mulig forutsigbarhet i planleggingen av kunstanskaffelsen.

Figur 50: Gatekunst brer om seg og gir nytt liv til områder i byen som ofte venter på utvikling. Bildet er fra Drammen og viser ett av veggmaleriene i prosjektet "Ugang 2015".(Foto: Cecilie H. Mæle)

KORO bidrar til kunstprosjekter i lokale og regionale miljøer gjennom ulike tilskuddsordninger. Kommunen kan blant annet søke om midler til prosjekt og utsmykking i offentlige rom og i offentlig bygg (KOM-ordningen), og til produksjon av kunst i offentlige uterom (URO-midler). Dette er noe som kan bidra til å stimulere lokale kunstnere og gi en økt kulturell verdi i Ski kommune.

Ved å avsette midler til kunst i byrommet tidlig i plan- og byggeprosessen, økes muligheten til å søke statens fagorgan for kunst i offentlige rom (KORO) om tilskudd og faglig bistand til kunstprosjektet, da det forutsettes egenkapital for å kunne søke om midler.

Hva gjør kunsten med byrommet?

» *Kunst kan berike omgivelsene våre og bør etableres som en del av byrommet.*

» *Kunsten kan etableres i «bygulvet», som skulpturer, inkluderes i møbler, integrert på fasader – eller som hendelse/ kunstprosjekt.*

» *Kunst i det offentlige rom forsterker opplevelsesmomentet i byrommet og stedets identitet, Kunst- og kulturopplevelser har en gunstig helseeffekt, både forebyggende og legende.*

» *Kunst utfordrer tanker, følelser og sanser og beriker omgivelsene det er en del av. Det kan også bidra med å skape lokale møtepunkter for sosialsamvær.*

Retningslinjer

1. Ved bygging av nye kommunale offentlige bygninger skal kommunens retningslinjer for kunstnerisk utsmykking følges.

2. Ved planlegging og oppføring av nye bygg og uterom bør det sikres en andel av investeringskostnadene til kunstnerisk utsmykking og kunstprosjekter.

3. Kunst og kunstprosjekter i det offentlige uterommet bør sikres gjennom juridisk bindende reguleringsplanbestemmelser i kommende detaljreguleringsplaner i Ski sentrum.

4. Ved etablering av kunst i det offentlige rom skal det fortrinnsvis brukes kunstnere med lokal tilknytning og man skal tenke på identitetsbyggende "bykunst".

5. Kunst plasseres/utformes slik at det ikke skapes nye hindringer, jf. universell utforming.

6. Det skal legges til rette for områder med midlertidige kunstprosjekter og utstillinger.

7. Det skal legges til rette for at barn og unge skal få uttrykke seg kunstnerisk i bybildet.

3.9 SKILT OG REKLAME

Mål

• Veifinning og informasjonsskilt: Det skal være enkelt for fotgjengere og syklister å finne frem til viktige målpunkt i Ski som rådhuset, parker, stasjon, skoler, idrettsanlegg, kulturpunkt etc.
• Skilt og reklame for næringsvirksomhet skal være i samsvar med virksomheten i bygningen og ikke være et forstyrrende element eller være dominnerende på fasaden.

Figur 51: Bildene er fra Ensjø i Oslo der kunsten forteller om stedets bilhistorie, du får informasjon om hvilket byrom du er i og trærnes rotsone beskyttes.

Kommuneplanens bestemmelse §14 gir føringer for skilt og reklame i tråd med Plan og bygningslovens § 30-3. På noen punkt foreslår funksjons og designplanen en utdyping av bestemmelsene og anbefaler at det utarbeides en veifinning-, skilt- og reklameveileder som i større grad gir føringer for skilt og reklame i sentrum.

Veifinning og informasjonsskilt for myke trafikanter

Skilt som viser retning og leder mot sentrale målpunkt i byen må, sammen med kvartalsstrukturer og visuelle siktlinjer, sikre at det er enkelt å finne frem i byen. I dag er skilting for å finne frem for fotgjengere og syklister en mangelvare i Ski. For å sikre en helhet i skiltingen bør det utarbeides en skiltplan for sentrum. Informasjonsskilt skal være universelt utformet.

Skilt og reklame for næringsvirksomhet

Det skal være samsvar mellom skilt/reklame og virksomheten i bygningen. I utgangspunktet tillates maksimum ett skilt pr. bygning/virksomhet.

Skilt og reklame skal ikke bli et forstyrrende element eller ha et dominerende preg på fasaden. Det innebærer at fasadens arkitektoniske uttrykk skal ivaretas. En moderat fargepalett bør benyttes, helst kun en farge, og skiltet bør ha en moderat størrelse og ikke være over 3,0 m2. Det skal benyttes skilt av frittstående bokstaver og symbol. Lysskilt og skilt som skal lyssettes må vurderes gjennom byggesaksbehandling. Se også avsnitt om belysning.

Skiltets plassering skal begrenses og konsentreres til et spesifikt område, unna viktige motiv i fasaden og kun i 1.etasje enten på veggflate eller uthengingskilt på bygningsfasade.

Skilt, markiser og andre innretninger ut over fortau og annen offentlig grunn må ikke hindre ferdselen eller være til fare for omgivelsene. Fri høyde under uthengsskilt må være minst 2,5 meter, og fremspringet kan maksimalt være 0,8 meter, men aldri lenger enn at det mellom ytre kant av skiltet og fortauskant blir en avstand på minst 0,7 meter.

Skilt skal ikke settes opp på møne, takflater eller gesims. Skilt skal ikke være sammenhengende over hele bygnings- eller forretningsfasaden. Skilt, tavler («boards») og reklame som ikke er direkte tilknyttet til virksomhetens drift på eiendommen er ikke tillat.
Varehus bør få til en felles skilting/utforming, med samme type font.

Lysskilt og lyssetting av skilt bør brukes varsomt og må ikke plasseres slik at det er skjemmende for vinduer i boliger.

Skilt som har vært en del av den opprinnelige utformingen av bygget bør bevares i sin helhet for å opprettholde det kulturhistoriske perspektivet, og spesielt de som er av type skilt hvor det benyttes frittstående bokstaver og symbol. Ved eventuell tilbakeføring til original skiltutforming, må det være basert på dokumentert opprinnelig utførelse.

Figur 52: Eksempel på hvordan kjente logoer tilpasses en helhetlig designprofil. Narvesen har utformet logoen slik at den tilpasses profilen for Bjørvika

Retningslinjer

1. Det skal utarbeides en veileder for veifinning, skilt og reklame.

2. Planen skal bygge på krav og anbefalinger i kommuneplanen og i funksjons- og designplanen. Den skal inneholde krav til informasjonsskilting i det offentlige rom som viser vei til sentrale målpunkt, kultursteder, osv.

3. Planen skal synliggjøre snarveier og gang- og sykkelveier til viktige rekreasjonsområder i og utenfor Ski sentrum, samt stille ytterligere krav til skilting på fasader, trafikkskilt, etc.

4. Prinsipper for universell utforming av skilt skal følges, og det anbefales at Norges Blindeforbund rådspørres for oppdatert informasjon innen området.

5. Heldekkende folie på glassflater er ikke tillatt.

6. Reklametransparenter (bannere) over gate eller vei tillates normalt ikke. Unntaket er større kulturelle hendelser hvor man etter søknad kan godkjenne bannere i et begrenset geografisk område og begrenset til tidsrommet like før og under arrangementet.

7. Langs vei er det ikke tillatt med klistreplakater på vegger, gjerder eller på frittstående stativer.

8. Det skal settes opp et begrenset antall steder hvor plakater og reklame for lokale arrangementer tillates, fortrinnsvis i møbleringssonene.

3.10 BYROMSELEMENTER, GATEMØBLER OG UTSTYR

Mål

• Utformingen av Skis byromselementer, gatemøbler og utstyr skal binde sentrumsområdet sammen visuelt, men likevel ha en variasjon med høy materialkvalitet.
• Helse-, miljø- og klimatankegang skal påvirke valg av materialer for nybygging og restaurering av byrom.

Figur 53: Integrerte benker i parken "High line" i New York. (Foto: Cecilie Mæle)

Det må utarbeides et program/formingsveileder for møblering av hele sentrumsområdet som erstatter Ski kommunes formingsveileder fra juli 2008. Veilederen skal vise type elementer og prinsipp for bruk og plassering av dem. Utforming av elementene bør binde sentrumsområdet sammen, men likevel ha en variasjon med høy kvalitet og bruk av materialer.

Helse-, miljø- og klimatankegang skal påvirke valg av materialer for nybygging og restaurering av byrom. Livsløpsperspektiv skal legges til grunn og materialbruken skal minimeres der det er hensiktsmessig. Ved bruk av tre skal det skal bare brukes nordiske treslag.

«Overordnet kvalitetsprogram for klima- og miljøvennlig byutvikling i Ski kommune» skal ligge til grunn for planlegging og realisering av Skis byrom. Kvalitetsprogram for de ulike delområdene skal beskrive de offentlige byrommene og «sikre prosjekter med en lavere samlet miljøbelastning» .

Veiledning til miljøprogram og miljøoppfølgingsplan for Ski sentrum, skal benyttes ved planlegging og bygging av byrom. Ski vil ha prosjekter med høy helse-, klima- og miljøprofil. Det bør etableres en pris for å fremheve prosjekter som fokuserer og oppnår gode resultater innen disse områdene.

Illustrajonene viser ikke valgt design, men eksempler på hvilke elementer som skal med i veiederen.

Figur 54:Tregubbrist. Gøteborg (Bilde: Cecilie Mæle)

Figur 55: Benk. (Kilde Vestre)

Figur 56: Restavfall beholder. Ensjø. (Bilde: Cecilie Mæle)

Figur 58: Blomsterurne. (Bilder: Annette Mohr)

Retningslinjer

1. Det skal utarbeides en formingsveileder for Ski sentrum som stiller krav til design av byrom, materialbruk og møblering. Det skal utarbeides en materialpalett for hvert prosjekt som skal ta utgangspunkt i det beste i dagens anlegg med en forsiktig videreutvikling/tilpassing til nye byggeprosjekter.

2. UU: Konstruksjonene skal være universelt utformet og logiske og lesbare. Gatemøbler (benker osv.) og utstyr skal være universelt utformet. Møblene skal plasseres logisk i møbleringssoner.

3. Helse: Materialer som benytter helse- eller miljøskadelige stoffer under produksjon, eller som inneholder stoffer som finnes på Miljødirektoratets prioriteringsliste, skal ikke benyttes der brukbare alternativer finnes. Elementer som skal berøres bør ikke ha materialer som kan gi berøringsallergi.

4. Miljø: Bygningsmaterialer skal gjenbrukes ved utskiftning. Det skal ikke benyttes materialer som kommer fra sårbare bestander av skog. Materialer bør ha så lav miljøpåvirkning som mulig og det skal søkes miljøvennlige alternativer (substitusjonsplikten). Det skal i størst mulig grad benyttes plastfrie elementer.

5. Robusthet/kvalitet: Designet skal ha høy kvalitet av robuste materialer, være tilpasset sitt formål og ha lang levetid. Enkelte viktige elementer kan i uttrykk og materialvalg avvike fra denne helheten for å gi variasjon. Ved bruk av tre skal enkelt vedlikehold være avgjørende for valg av treslag og overflatebehandling.

Figur 57: Liggebenk. Ensjø. (Bilde: Cecilie Mæle)

Figur 59: Sykkelstativer på Bjørvika, Oslo. (Bilde: Ketil Ree)

Mål

- Belysning av gater, torg og parker skal være med på å fremheve særpreg og identitet i Ski.
- Belysningen skal bidra til opplevd trygghet og trafikksikkerhet.
- Belysningen skal brukes slik at den fungerer som en intuitiv ledelinje til målpunkter og bedrer universell utforming kveldstid.

Figur 61: Kanten i Vestraatparken. Designet og bygd av studentgruppen TreStykker 2016. (Bilde: Dimitri Tkachenko)

Figur 60: Hellerup Gymnasium, arkitekt BIG. (Foto: Jens Lindhe)

Parker

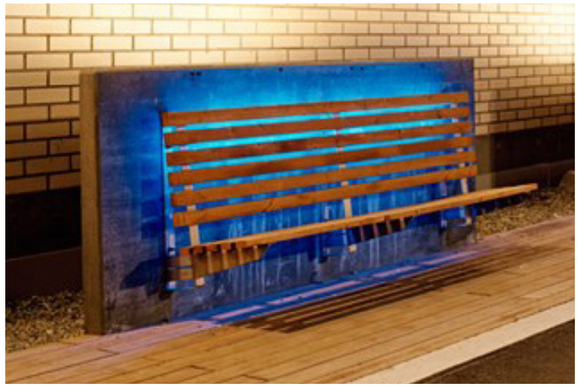
For belysning av parker er det ønskelig med design og materialer som underbygger parkens konsept. Belysningen skal være retningsangivende og skape opplevd trygghet, uten å blende eller gi unødvendig lysforurensning. I parker gis spillerom for å bruke kreativ belysning, eksempelvis belysning for å sette fokus på kunst, natur og installasjoner.

Gater med trafikk

For de gatene som har biltrafikk, skal kvalitet på belysning være i henhold til godkjent standard for veibelysning.

Gågater

I gågater med næring er butikkvinduene en del av lyskilden. Utstillingsvinduer med tilpasset belysning er et positivt innslag i gaten. I gågater uten butikkvinduer kan belysning av fasaden benyttes som et alternativ, spesielt på bygninger med arkitektonisk verdi, men også kreativ lyssetting i seg selv kan gi fasader mer liv. Lyssetting av private inngangspartier skal også inngå i den estetiske utformingen av gaten som helhet og ikke oppleves som blendende eller generende. I tillegg til butikkvinduene skal gaten ha belysning som fungerer som et ledende element igjennom gaten med et sammenhengende visuelt inntrykk. Dersom belysning rettes nedenfra og opp, eller er integrert i belegg, er det spesielt viktig at disse skjermes for å hindre blending. Møbleringssoner, vegetasjon og kunst fremheves med lyssetting, slik at gaten byr på variasjon og opplevelse.



Figur 47: Breilia skole. Uterommet er indirekte belyst med reflektert lys fra fasaden. (Foto: Ivan Brodey. "Tenk universelt, universell utforming i bygg og uteområder.")

Torg og byrom

Høye stolper med punktbelysning blir ofte brukt på torg og plasser. Disse er effektive og reguleres/tilpasses slik at de belyser områder man ønsker å fremheve. Det er allikevel viktig at disse brukes til å gi en variasjon av lyssetting og ikke oppleves som blendende hverken når man er på plassen eller som fjernvirkning. Det bør derfor alternativt og/eller i tillegg benyttes mer intim lyssetting på lik linje som i gågater.

Universell utforming

Installasjoner og lysarmatur skal plasseres og utformes forsvarlig i henhold til universell utforming og inngå som en del av gatens/plassens helhetlige design. Ved bruk av lyspullerter og lyspunkter på bakken er det viktig at intensiteten på lyset er slik at det ikke skaper blendingsfare, spesielt for synshemmede.

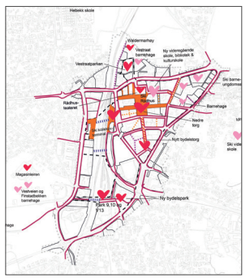
Retningslinjer

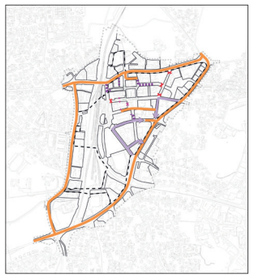
1. Det skal utarbeides en overordnet lysplan for Ski sentrum. Et viktig element er å lyssette de ulike byrommene slik at det skapes variasjon.
2. Planen må utarbeides av lysdesigner eller annen med liknende kompetanse.
3. Det bør opprettes en hierarkisk ordning av lys der lysstyrke, lyskilde, antall lyspunkter og lysets retning er elementer som former de ulike nivåene.
4. Lysintensitet bør vurderes opp mot sikkerhet og bruk med hensyn på årstidene og tid på døgnet.
5. Lysforurensning skal unngås.
6. Lyssetting skal vises og beskrives i forbindelse med byggesaksbehandling.

4 BYROMSKATEGORIER

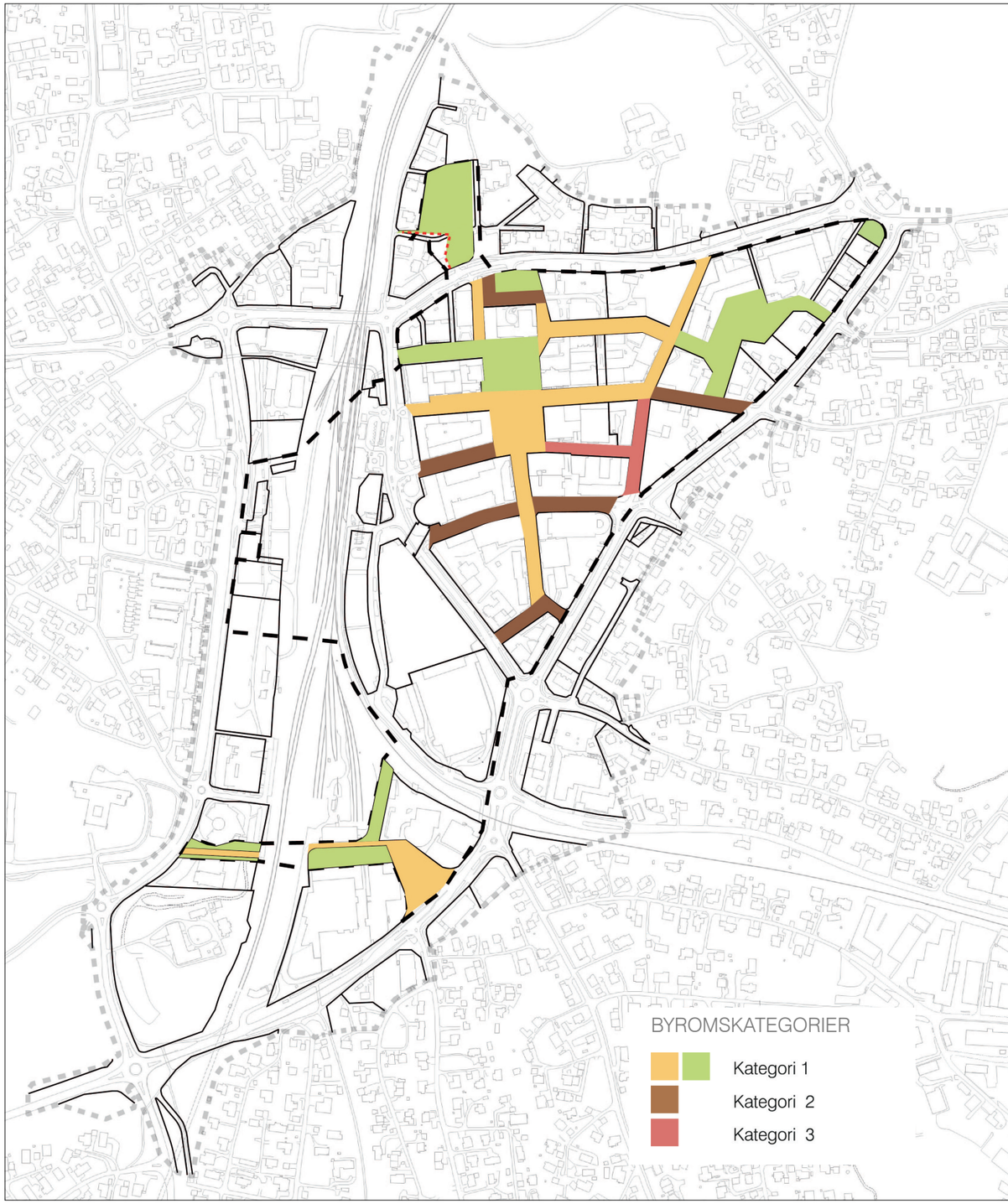
Mangfold av funksjoner i et byrom og i byrommets vegger er en forutsetning for et levende og trygt byliv. Det må være komfortabelt og attraktivt å bevege seg i sentrum til og fra viktige målpunkt. Denne veven er viktig for liv i det enkelte byromo og for at de ulike delene av byen skal henge sammen. Gåendes bevegelsesmønstre, sentrale målpunkt, byrommenes egnethet for opphold knyttet til lokalklimatiske forhold indikerer hvor de mest attraktive byrommene bør etableres. Kartet under viser hvor mobilteten av myke trafikanter vil være høyest. Krav til funksjoner og kvaliteter vil være høyest i disse områdene. Kartet synliggjør også at sammenhengen mellom sentrum og Vestraatparken i nord og sammenhengen med de søndre delene av sentrum ved park 9 og 10 (dagens XXL område) bør styrkes. Mot nord er gangveien mellom øvre torg og Vestraatparken smal og bygninger skjermer for den visuelle aksen. I sør er det få målpunkt langs dagens Jernbanevei og Åsvei. Ved videre planlegging av fylkesveinettet bør trivselsfaktoren langs og ved veien øke.

Funksjons og designplanen definerer på bakgrunn av analysene, ulike kategorier for byrommene rangert fra 1-3. Kategoriene definerer funksjonskrav og kvalitetskrav i henhold til planens prinsipper og retningslinjer.





Figur 62: Kartet sammestiller nytt gangmønster, nytt sykkelmønster og nytt kjøremønster og synliggjør hvilke byrom som bør ha høyest funksjons og kvalitetskrav. Fotgjengere og syklisters bevegelse gjennom og i byen til og fra sentrale målpunkt danner ryggraden i byen og bylivet. I de mørkeste områdene vil mobiliteten av myke trafikanter være høyest. Krav til funksjoner og kvaliteter vil være høyest i disse områdene.



Figur 63: Kartet viser forslag til kategorier for de ulike byrommene i Ski sentrum

KATEGORI 1

Retningslinjer

1. Funksjoner: Mange funksjoner i byrommet med et godt tilbud til ulike aldersgrupper, kjønn, kulturer og interesser. Byrommene er hovedsakelig for gående og syklende, noe som er viktig for både sosial og fysisk aktivitet, samt gir et bidrag til god folkehelse.

2. Varelevering skal skje innenfor gitte tidsrom. Privatbiler aksepteres kun etter særavtaler. Privatbilismen må styres gjennom en fysisk regulering som for eksempel nedsenkbare pullerter.

3. Materialbruk: Svært høy standard på materialbruk med høy klima- og miljøprofil. Universell utforming skal sikres og ivaretas gjennom materialbruk. Gatebelegget skal være kjørbar granitt, med variasjon ut fra gatas ulike soner. Overganger i belegg skal vies høy fokus slik at ulike soner «sys» sammen til en god helhet. Bruk av plast skal unngås.

4. Byrommene må vurderes opparbeidet med undervarme for å smelte snøen i gågatene og fortau på vinterstid som gir alle mulighet til sikker ferdsel, og bidrar til å forhindre benbrudd og andre skader på grunn av glatte områder.

5. Vegetasjon: skal være svært variert og sikre god variasjon gjennom årstidene med hensyn på visuell effekt som blomstring, bær/frukt, farger i løv, høyder, tekstur, lukt, etc. Allergifremmende arter skal ikke brukes.

6. Møblering: skal ha høy arkitektonisk kvalitet, være universelt utformet og ha god materialkvalitet. Sitteplasser skal ha varme i sete og eventuell rygg høst, vinter og vår dersom de utformes i kalde materialer som betong eller stein. Det må sikres plass til snølagring i møbleringssonene. Ved utforming av gatene skal gang og kjøresoner ha en bredde som sikrer god tilgang for brøyting og snørydding.

7. Lyssettingen: både på fasader, i byrommet og på ulike elementer skal gi byrommet nye og interessante kvaliteter på kvelds- og nattestid.

8. Kunst: Det skal etableres minimum ett stykke kunstverk i byrommet, eller en liknende kunstnerisk utsmykking/attraksjon som gir byrommet et særpreg og en egen identitet i byen.

9. Fasader: Må utformes med en høyere grad av detaljering og materialer. Kunstnerisk utsmykning skal vurderes nøye i forhold til omgivelsene og være integrert i fasaden. Elementer som påvirker byrommets kvalitet og uttrykk, spesielt balkonger bør ikke være dominerende eller sjenerende.

10. Henssynssoner og kulturminner: Plasser der det står bevaringsverdige bygninger eller elementer, skal få en spesiell vurdering i forhold til hvordan belegg, vegetasjon og møblering utformes og plasseres.

KATEGORI 2

Retningslinjer

1. Funksjoner: Det skal legges til rette for gode oppholds- og møteplasser i byrommene.

2. I disse byrommene er det egne gangsoner for gående. Sykkel og bil deler veibanen. Det legges primært opp til enveiskjøring for biler og sykling i begge retninger. Det blir svært viktig i den videre planleggingen at gateutformingen gjøres slik at kjørehastigheten reduseres.

3. Det er ingen høydeforskjell mellom gang og kjøresone. Møblering og regnbed skiller sonene fysisk og visuelt.

4. Materialbruk: Høy kvalitet i materialbruk med høy klima- og miljøprofil. Universell utforming skal sikres gjennom materialbruk. Gangarealer skal ha kjørbare granittheller. Bruk av plast skal unngås.

5. Asfalt i kjørebanen. Veikryss skal være opphøyde og utføres i annet materiale.

6. Sykkelfelt i motsatt kjøreretning skal markeres med et annet dekke og overgangen mellom asfalt og sykkelfelt skal markeres med et materiale som gir lyd når det kjøres over for eksempel 25 cm med nedsenket brostein.

7. Byrommene må vurderes opparbeidet med undervarme for å smelte snøen i gågatene og fortau på vinterstid som gir alle mulighet til sikker ferdsel, og bidrar til å forhindre benbrudd og andre skader på grunn av glatte områder.

8. Vegetasjon skal være svært variert og sikre god variasjon gjennom årstidene med hensyn på visuell effekt som blomstring, bær/frukt, farger i løv, høyder, tekstur, lukt, etc. Allergifremmende arter skal ikke brukes.

9. Møblering skal ha høy arkitektonisk kvalitet, være universelt utformet og ha god materialkvalitet. Sitteplasser skal ha varme i sete og eventuell rygg høst, vinter og vår dersom de utformes i kalde materialer som betong eller stein. Det må sikres plass til snølagring i møbleringssonene. Ved utforming av gatene skal gang og kjøresoner ha en bredde som sikrer god tilgang for brøyting og snørydding.

10. Lyssettingen både på fasader, i byrommet og på ulike elementer skal gi byrommet nye og interessante kvaliteter på kvelds- og nattestid.

11. Henssynssoner og kulturminner: Plasser der det står bevaringsverdige bygninger eller elementer skal få en spesiell vurdering til hvordan belegg, vegetasjon og møblering utformes og plasseres.

KATEGORI 3

Retningslinjer

1. Kategori 3 er i hovedsak lik kategori 2. Byrommene mangler til dels kvaliteter i eksisterende bygningsmasse eller er så smale at oppholdskvalitetene er små/fraværende, det er blant annet færre forretningslokaler i disse gatene og således mindre byliv. Det stilles derfor ikke egne funksjonskrav til gatene ut over funksjons- og designplanens illustrasjoner. Samtidig kan dette endre seg ved etablering av ny bebyggelse inntil byrommet.

2. Byrommet må sikre trygg, behagelig og effektiv fremkommelighet for fotgjengere og syklister. Byrommene må vurderes opparbeidet med undervarme for å smelte snøen i gågatene og fortau på vinterstid som gir alle mulighet til sikker ferdsel, og bidrar til å forhindre benbrudd og andre skader på grunn av glatte områder.

3. Lyssettingen blir ekstra viktig i disse gatene da byrommene er trangere og det er mindre plass til annen møblering. Lyssettes som i de andre kategoriene.

5 FUNKSJONER FOR GATER, TORG OG PARKER I SKI SENTRUM

Dette kapittelet går systematisk gjennom hvert byrom. Dagens situasjon beskrives områdereguleringsplanens bestemmelser for byrommet synliggjøres og avslutningsvis illustreres et forslag til hvordan funksjoner kan løses for den enkelte gate, torg eller park. For noen byrom er det ikke utarbeidet illustrasjoner, men det beskrives forhold som må vurderes i den videre prosjekteringen.

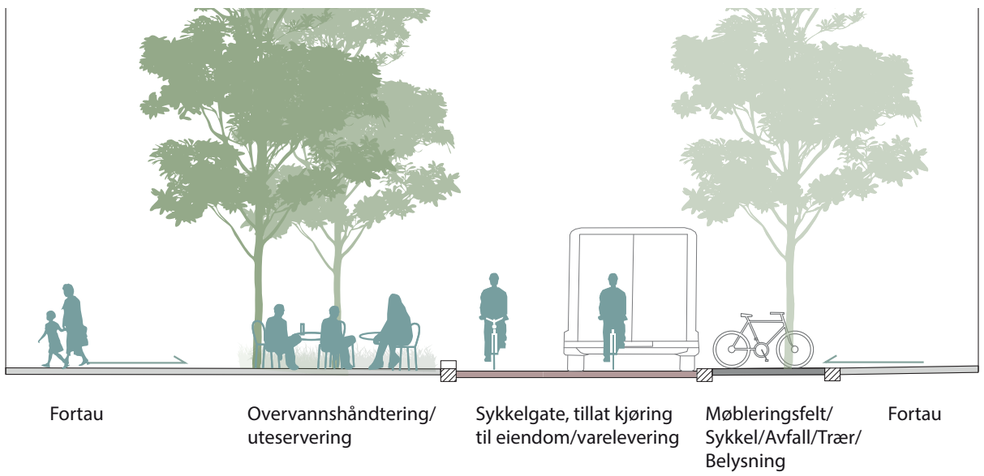
Prinsippene som er vist for de ulike byrommene synliggjør hvordan arealene bør fordeles mellom ulike trafikantgrupper, størrelsen på møbleringssoner, hvordan overvannshåndteringen kan ivaretas innenfor hvert enkelt byrom og hvordan det kan legges til rette for en grønnere by med et større urbant biologisk mangfold.

5.1 GATER

Gatene som omtales i dette dokumentet er i områdereguleringsplanen for Ski sentrum regulert til gatetun[1]. I bestemmelsenes §5.2 presiseres det at prinsippet om sambruk[2] (shared space) skal legges til grunn i den videre detaljprosjekteringen og at gående, syklende og varelevering skal prioriteres ved arealvurdering mot andre trafikantgrupper.

Ski kommune har stort fokus på universell utforming og jfr vedtak i plan og byggesaksutvalget, etter råd fra Rådet for likestilling av funksjonshemmede og kommunens barnerepresentant foreslås en separasjon av trafikantgruppene.

Gatene er viktige transportårer i byen og sentrale for at Ski skal ha et velfungerende byromsnettverk. Med en økt befolkning vil også gatene bli viktigere som oppholdsareal, som del av den blågrønne strukturen og som sosiale møteplasser. Det legges derfor opp til brede fortausløsninger på de mest solfylte delene av gatene og gode møbleringssoner for benker, sykkelparkering, søppelhåndtering, håndtering av overvann etc. I gatene hvor bilen kan kjøre legges det opp til sykling i begge retninger og enveiskjøring for varelevering og privatbiler.



1 For definisjon av gatetun se ordliste.
2 For definisjon av shared space eller sambruksgate se ordliste

5.1.1 RÅDHUSSVINGEN OG «GT5»

Dagens situasjon i Rådhussvingen og ”GT5”

I Rådhussvingen med tilgrensende områder er bilen prioritert. Spredte og usammenhengende fortau og gangsoner gjør at området er svært dårlig tilrettelagt for gående og syklende. Veien er hovedatkomst til Kirkeveien 3, parkeringsplassene øst for Rådhuset samt næring og boliger i Rådhussvingen 7 og Idrettsveien 10, 14, 16, 18 og 20.

Det er relativt mange myke trafikanter som beveger seg gjennom området fordi det er etablert en snarvei fra parkeringsområdet til Skoleveien nord og til Idrettsveien. I tillegg er det etablert en skaterampe nær Rådhuset.

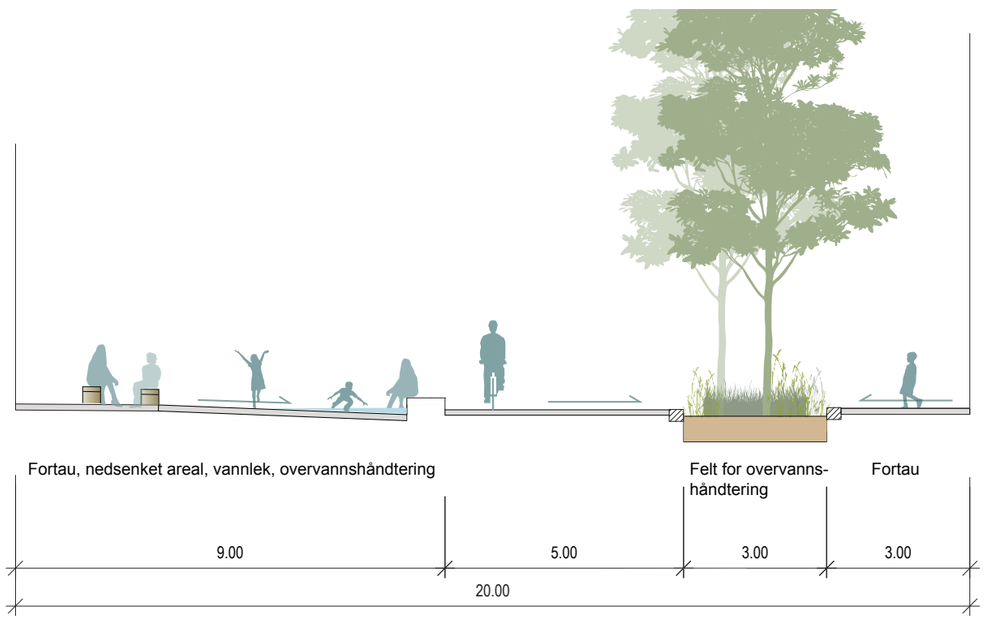
Områdereguleringsplanen
Rådhussvingen er regulert til gatetun og skal gi atkomst til/fra Kirkeveien for kjørende til Rådhuset og sentrum. Foruten tosidig fortau skal det etableres separate sykkelfelt langs gatens nordside. Det kan også etableres korttidsparkering.

Den nye gata har betegnelsen GT5. Områdereguleringsplanen presiserer videre at gående, syklende og opphold skal prioriteres. Kjøring til eiendommene tillates og gjennomkjøring til Skoleveien skal vurderes.

Figur 64: Flyfoto av dagens situasjon av Rådhussvingen.

Funksjons- og designplan i Rådhusvingen og «GT5»

Rådhussvingen blir i fremtiden hovedatkomst til bebyggelsen i S4 og for områdene S5 og S6. Området skal blant annet romme en ny videregående skole med bibliotek, kulturskolen for Ski, boliger, næring samt 300 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser. Rådhussvingen foreslås etablert med kjøring i begge retninger og separate fortau på begge sider. Syklister henvises til bilveien eller til fortauene. Det vurderes som mer hensiktsmessig enn å legge et separat sykkelfelt på nordsiden av kjøreveien hvor syklistene må krysse gaten ved innkjøringen til parkeringshuset.



Håndtering av overvann foreslås i vegetasjonssone mellom kjørevei og fortau.
Overgangsfelt for myke trafikanter over Rådhussvingen må sikres.

For park 3 og uteplass foran Kirkeveien 3 se kapittel om park 3.

GT5 forbinder Rådhussvingen og øvre torg med Skoleveien.

Gata foreslås stengt for gjennomkjøring til Skoleveien. Gata er i hovedsak forbeholdt gående og syklende, men det må tillates innkjøring til og fra eksisterende eiendommers parkering. Innkjøring til parkering i S5 og S6 er vist med piler. Om parkering til S5 og S6 kan innlemmes i nytt parkeringshus i S4 bør vurderes i forbindelse med detaljreguleringsplan for S4 og ny videregående skole.

Det legges opp til å dele gatesnittet mellom de ulike trafikantgruppene, men med mulighet for god bevegelse også på tvers av gaten.

GT5 er 20 meter bred og bør bli et allsidig rom. En ny videregående skole inntil gaten med kunst og kulturlinje samt kommunens kulturskole kan nyttiggjøre seg av gatens fleksibilitet. Det vil være med på å skape liv og gi en arena for street performance.
På nordsiden, hvor det er mest sol, tilrettelegges det for opphold, utstillinger og andre typer arrangementer. Området er foreslått at skal være forholdsvis åpent med relativt få trær og enkel og mulig flyttbar møblering.

På sørsiden etableres flere trær og overvannsystem.
Kjørebanen i gaten markeres med enkelte felt av en annen type belegning. Kjøring foreslås toveis for både syklister og bilister.

Retningslinjer

1. GT5 skal ha byromskategori 1.
2. Rådhussvingen skal ha byromskategori 2.
3. Forbindelse mellom Rådhussvingen, Skoleveien og øvre torg må ivaretas.
4. Bevegelse på tvers av gatesnittet må sikres
5. Brede fortau/oppholdssoner mot nord bør søkes etablert for å fremme aktivitet.
6. Attraksjoner i gaten må vurderes mot type aktivitet i byggene rundt.
7. Ved utvikling av S5 og S6 bør det vurderes sambruk av parkering i S4 evt å ha innkjøring til parkeringskjeller fra fremtidig parkeringshus.

Dagens situasjon i Skoleveien nord

Figur 65:Bildet viser gangveien mellom Skoleveien og parkeringsarealene mot rådhuset. Biler som kommer nedenfra har ikke tilstrekkelig sikt inn i gangveien for å se myke trafikanter.

Skoleveien faller med ca 10 meter fra Kirkeveien og ned til krysset med Idrettsveien. Den er idag enveiskjørt ut i Kirkeveien og har et bredt opphøyet fortau mot skolene. På grunn av høydeforskjellen må bildene gi litt gass oppover veien, noe som gir en opplevelse av at bilene har relativt høy hastighet. Atkomst til parkering for ungdomskolen krysser fortauet på to steder. I tillegg munner gang/sykkelveien fra parkeringsarealet øst for Rådhuset ut halvveis oppi bakken. Spesielt ved skolestart mellom kl 08.10 og kl 08.30 er det mye trafikk i veien. Trafikkbildet med biler, fotgjengere og syklister i veien kan oppleves utrygg og litt kaotisk. Der er biler som krysser fortauet for å parkere eller slippe av skolebarn, biler som har levert barn til skolen og som skal videre, fotgjengere og syklister som skal til skolen, og andre myke trafikanter som krysser midt i bakken inn til gang/sykkelveien mot Rådhuset samt suser ned i krysset Idrettsveien/Skoleveien.

Veien er rett og oppleves som oversiktlig for bilistene. Det gir en falsk trygghet da blant annet krysset med gang og sykkelveien midt i bakken er uoversiktlig og gir farlige situasjoner.

Veien har lav estetisk kvalitet med asfalt, betongkantstein og skjeve metallgjerder. Eksisterende vegetasjon er hovedsakelig gamle gjengrodde hager inntil veien.

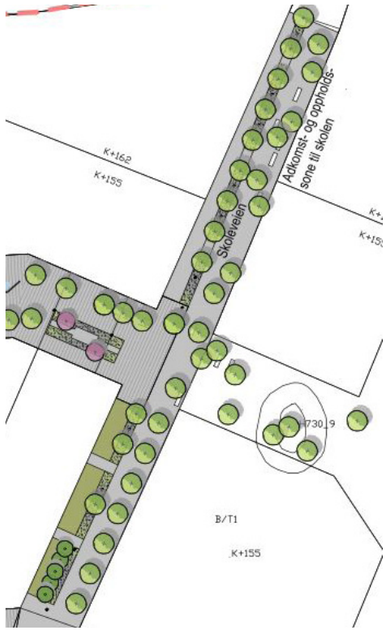
Områdereguleringsplanen

I henhold til reguleringsplanen skal gaten sikre gode forhold for gående og syklende og være åpen for utkjøring i Kirkeveien.

Funksjons- og designplan i Skoleveien nord (øvre del)

Skoleveiens nordre del foreslås stengt for motorisert trafikk. I plan for hovedgatenettet i Ski by er det skissert en bussholdeplass i Kirkeveien der Skoleveien møter denne. Skoleveien kan derfor i tillegg til å være skolevei bli en viktig ferdselsåre ned til sentrum for kollektivreisende som kommer fra nord og øst inn til Ski og således bidra til økt aktivitet i østre deler av gågata.

Skoleveien er utformet som gang- og sykkelvei, flankert av to trerekker. Ved skolen, utformes Skoleveien som en del av skolegården med et utvidet tilbud av oppholdsmuligheter og med materialer av høy kvalitet. Dette vil supplere ungdomsskolens utearealer og gi elevene et nytt oppholdsareal i tillegg til dagens skolegård.



På veiens vestside foreslås å etablere flere felt for åpen overvannshåndtering. Etableringen av disse må samkjøres både med eksisterende og med fremtidige inngangspartier for nye boliger. Inngangspartier for nye boliger skal ikke ta i bruk gatens areal som forhager, men prinsippet om å ha forhage mot gaten bør vurderes i planleggingen av kvartalet inne på eiendommen. Det vil skape noe mer rom foran skolens inngangsparti, løse høydeforskjeller for inngangspartiene til fremtidig bebyggelse og forsterke det grønne preget i veien. Det er ikke ønskelig at syklister skal forsere gaten i høy fart. Det skal derfor legges opp til hastighetsreduserende tiltak og en blanding av gående og syklende for å senke syklistenes fart. Det bør også benyttes underlag med høy detaljering for å understreke at dette ikke er en gate beregnet for syklister i høy fart.

Mulighetsstudiene for ny videregående skole skisserer mulig utkjøring i nordre del av Skoleveien. Funksjons og designplanens løsning for nordre del av Skoleveien vil derfor måtte revideres ut fra konklusjoner i detaljreguleringsplan for S4 med ny videregående skole.

Figur 67:I Skoleveien kan høydeforskjellen utnyttes som oppsholdssone. (Bilde: bdelandscape.com)

Retningslinjer

1. Gaten skal ha byromskategori 1

2. Veien søkes stengt for motorisert ferdsel og betraktes som en del av atkomstsonen til Ski skole/Ski ungdomsskole.

3. Sikring av tilstrekkelig sykkelparkering for skolene må sees i sammenheng med ny skole og etablering av park 6.

Figur 66: Eksempel på et lekeapparat som kan plasseres i Skoleveien. (Bilde: Cecilie Mæle)

Dagens situasjon Skoleveien sør

Veien er rett, enveiskjørt ut i Åsenveien og med fortau på begge sider. Forhagene og bebyggelsen med vinduer mot vest gjør denne siden av veien trivelig.

Nærmere krysset utvider fortauet seg vestover. Fasaden i nordre del med forhager,flere inngangspartier og vinduer gjør denne delen av veien triveligere enn i søndre del der fasaden er lukket.

Områdereguleringsplanen:

I reguleringsplanen er veien stengt for utkjøring i Åsenveien. Forslaget er lagt frem for vegvesenet som så langt ikke har innvendinger.

Funksjons- og designplan i Skoleveien sør

Søndre delen av Skoleveien er tenkt enveiskjørt. Dette frigjør areal hvor det kan etableres toveis sykkelbane langs fortauet på vestsiden som videreføres i Idrettsveien øst. Sykkelbanen gjør det trykt å sykle fra den nordre delen av Skoleveien, som er bilfri, og ned til sykkelbane langs Sanderveien. Løsningen sikrer at syklistene unngår å krysse veien når de skal videre inn i sentrum via Torgveien eller Idrettsveien.

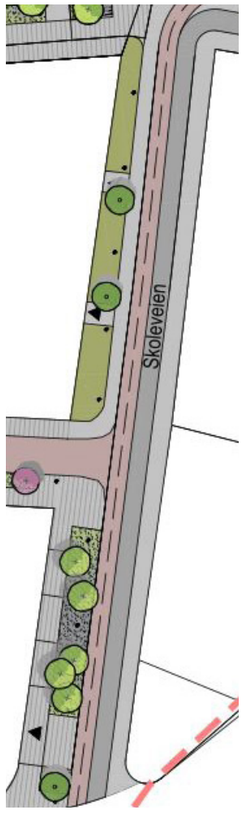
I området mellom Torgveien og Åsenveien utnyttes det brede fortausarealet til åpen overvannshåndtering blant annet for mulig overskuddsvann som kommer ned Skoleveien.

Retningslinjer

1. Gaten skal ha byromskategori 3. Kategorien må vurderes ved etablering av ny bebyggelse i B/F/K4 om skal settes til 2.

2. Tilrettelegging for toveis sykkelvei med fortau på vestsiden av veien skal vurderes ved detaljregulering.

3. Tilrettelegging for syklister må sees i sammenheng med fremtidig viktige sykkelforbindelser og kommunens sykkelstrategi.



Dagens situasjon i gågata/Idrettsveien

Figur 69: Idrettsveien vestover. (Bilde: Ski kommune)

Dagens gågate har en tydelig transportåre i midten. Mot bygningene er det gangarealer og mellom gangarealene og transportåren er det i varierende grad grøntrabatter, busker, trær, møblering etc. Rabattene oppleves mer som et hinder for flyten sidevegs i gaten og har i mindre grad kvaliteter som innbyr til opphold. I den vestre delen er gata hele 24 meter bred og er minst oppdelt. Mellom torget og Skoleveien er inndelingen svært tydelig.

Gaten er en viktig forbindelse på tvers av byen for fotgjengere og syklister. Det er en del trafikk til og fra eiendommene spesielt i vestre del som for noen brukere av gågata oppleves negativt og kan by på farlige situasjoner. Gårdeierne har parkering i bakgårdene, samt at noen parkerer i gata. Gatens oppbygging innbyr til gjennomgang mer enn til opphold og opplevelser.

Dagens møblering, vegetasjon og uteservering hindrer mer enn oppmuntrer til å gå langs fasadene og gjør at alle trafikantgrupper deler den midtre sonen. Flere brukere opplever også at det er konflikter mellom alle trafikantgruppene både syklister, biler og fotgjengere.

I dag krysser gågaten Torget og legger seg «over» torgarealet slik at transporten øst-vest i gata har forrang bevegelser i nord-sørlig retning. Hvordan dette løses i fremtiden må avklares i forbindelse/ sammen med blant annet utformingen av torget som helhet.

Områdereguleringsplanen

Gaten skal, ihht bestemmelsene i områdereguleringsplanen, opparbeides som gågate mellom Skoleveien og Jernbaneveien. Det er i tillegg en hensynssone på det gamle hotellet.

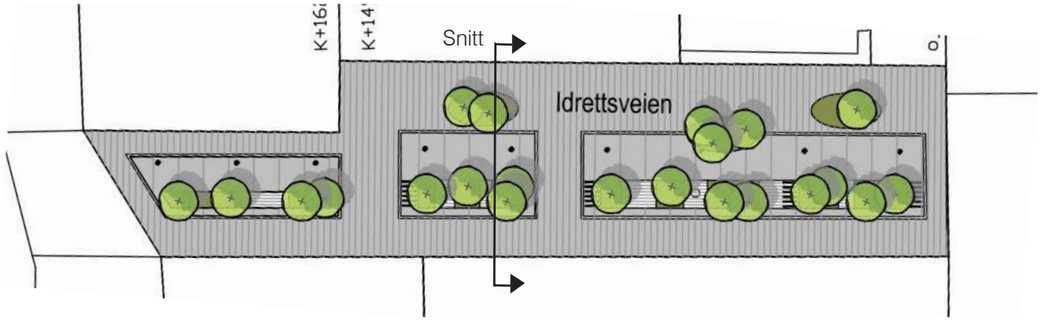
Figur 68: Idrettsveien østover. Biler i gågaten er ikke et uvanlig syn idag.

Funksjons- og designplan for gågata/Idrettsveien

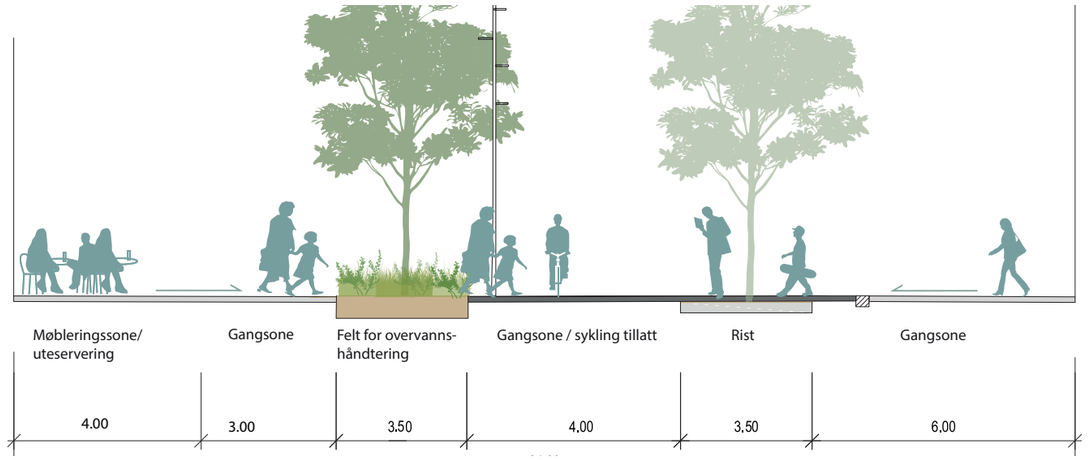
Idrettsveiens funksjon som gågate skal forsterkes. Veien er bred og må møbleres slik at den blir mer intim og innbyr til opphold. Flere prinsipper for utforming av gaten har vært vurdert i arbeidet med planen. Funksjons og designplanen anbefaler en gågate som tillater sykling i den midtre delen av gaten. Vurderinger av framtidige trasevalg for syklistene viser at også med ny kollektivterminal i Jernbaneveien vil mange syklister i fremtiden velge Idrettsveien.

Syklistene ledes til den midtre delen av gaten, mens arealene nærmest fasadene er forbeholdt gående. I den midtre sonen legges inn detaljering og variasjon i belegg for å understreke at syklistene må forholde seg til gående som trygt og natrulig skal kunne krysse gaten. Idrettsveien skal ikke være en gate for hurtigsyklister. Den valgte løsningen gir noe mindre areal til møblering og oppholdssoner enn dersom gaten kun prioriteres til gående.

Å føre fotgjengerne i gata langs bygningsfasadene vil gi butikkeierne mulighet til å presentere varer både i butikkvinduer og i gaterommet.



Figur 71:Idrettsveien vest.

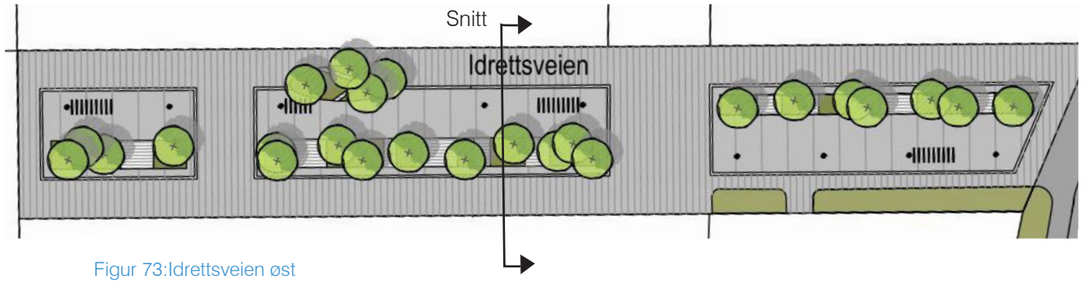


Figur 70: Idrettsveien vest. Snittet viser hvordan gaten får en fem-deling med en synlig transportsone i midten for gående og syklende.

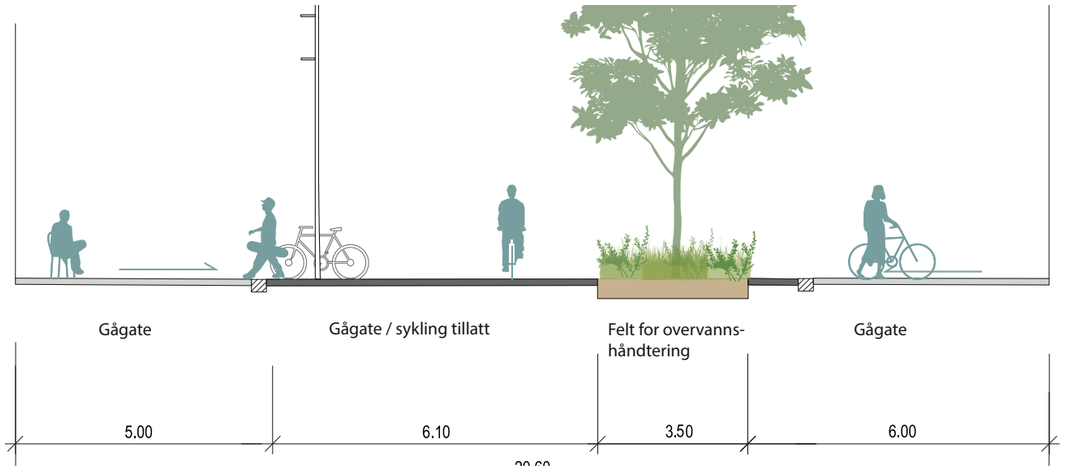
Det gamle hotellet med trappa ut i Idrettsveien må fremheves ved hjelp av belegg, møblering, vegetasjon. Det forslås å fjerne eksisterende vegetasjon. Dagens trær er såkalte humledrepere og bør derfor erstattes.

Det setts av en møbleringssone langs søndre del av den midtre delen av gågaten. Spesielt på nordsiden av gaten er det gode solforhold og det må sikres areal for uteservering.
Mellom den midtre delen og gangarealene langs nordfasadene etableres mindre tre og vegetasjonsgrupper. Det er svært viktig at møbleringssonen eller midtsonen oppleves "tranparent". Det skal være enkelt å krysse sonene for kunder til forretninger og spisesteder samt å stoppe for syklistene, parkere sykkelen og benytte seg av tilbudet i gata. Langs fasadene settes det av tilstrekkelig areal som vegglivssone til bruk for næringslivet. Skjermingstiltak mot vær og vind, som mindre takutspring, langs fasadene bør vurderes i den videre detaljeringen av gaten. Skjermingstiltakene må ikke privatisere gaterommet.

I den østre delen av Idrettsveien videreføres samme prinsipp som i Idrettsveien vest, med en fem-deling av gaten. Det setts av areal til vegetasjon, overvannshåndtering og møblering. Syklister kan benytte midtre del av gaten sammen med gående. Gaten utformes med detaljering som ikke innbyr til høy fart, slik at syklistene tar hensyn til de gående.



Figur 73:Idrettsveien øst



Figur 72:Idrettsveien øst. Snittet viser hvordan gaten får en fem-deling med en synlig transportsone i midten for gående og syklende.

Figur 74: Gågata i Moss. Bildet viser en tydelig soneinndeling i gaten med møbleringssone trukket ut fra fasadene. Det blir god interaksjon mellom gate, oppholdssoner og næringslivet. (Bilde: Cecilie Mæle)

Hva gjør slike tiltak for gågaten?

» *Styrke grunnlag for næringsliv*

» *Skape liv i sentrum*

» *Høy trivselsfaktor for myke trafikanter*

» *Sosiale møteplasser*

» *Gi tilbud til alle aldre uansett kjønn, kultur og interesser*

» *Mulighet for arrangementer*

Figur 75: Gågata i Lillestrøm. Skulpturen "Reason to hang around" er plassert i gatas møbleringssone. Riktig plassering med lett tilgang fra alle kanter gjør at den brukes av mange. Noen lener seg på den, andre klatrer og noen ønsker bare å kjenne på den. (Kunstner Irene Nordlie). (Bilde: Cecilie Mæle)

Figur 77: (Kilde: VisitOslo Bilde: Heidi Thon)

Figur 76: Demokratiplassen."Speakers corner", Hyde Park, Londond.(Bilde: Google)

Figur 78: (Kilde: www.rydges.com)

Figur 79: (Kilde: PBWorks)

Figur 80: Bilde viser hvordan aktivitetsfeltet kan opparbeides med harde eller myke overflater samt en variasjon av dette. (Kilde: SWECO)

Retningslinjer

1. Gaten skal ha byromskategori 1

2. Det bør utarbeides en detaljplan for Idrettsveien mellom Jernbaneveien og Skoleveien. Arbeidet bør gjennomføres parallelt med prosjektering og planlegging av nedre torg.

3. Lengst øst i gågata er det etablert flere private uterom inn i gateformålet. Videre detaljering av byrommet må se på gode løsninger som tar hensyn til både de private interessene og offentlig ferdsel i gata.

4. Varelevering må sikres og vurderes om omlasting av varer bør skje på et felles punkt med materialbruk i dekke og kanter som sikrer god fremkommelighet for varetraller. Varmekabler i dekket skal vurderes. Problematikken må belyses i forbindelse med planlegging og opparbeidelse av nedre torg.

5. Det skal søkes å redusere kjøring i gågata betydelig. Tiltak som må vurderes i videre planlegging av veien kan være: frikjøp og etablering av parkeringsplasser i fremtidige parkeringsanlegg slik at gaten blir en ren gågate.

6. Det må sikres god overgang mellom gate og vannskulptur/vannspeil av Marit Lyckander på Rådhusplassen.

7. Det gamle hotellet skal fremheves og fremstå som viktig kulturhistorisk bygning.

8. Det skal etableres trinnfrie inngangspartier til nærings- og forretningslokaler.

9. Skjermingstiltak mot vær og vind, som mindre takutspring, langs fasadene bør vurderes i den videre detaljeringen av gaten.

10. Det åpnes for å bygge et glassoverbygg over gågaten.

11. I møbleringssonen skal det legges inn et åpent område til gjennomføring av små arrangementer, kulturbyggende tiltak, markeringer og små hendelser som kan skape liv og demokrati til området.

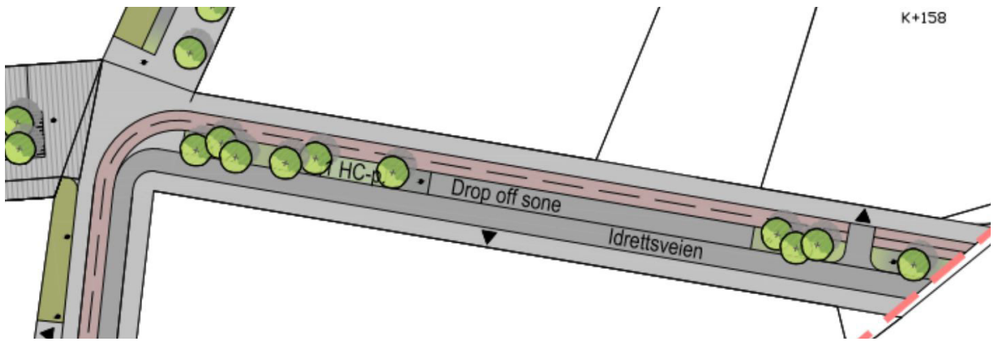
Dagens situasjon i Idrettsveien mellom Skoleveien og Sanderveien

Idrettsveien har ensidig fortau. Helhetsinntrykket er nedslitt, med lav standard på dekke og kantstein, skjev lysarmatur og skjeve skilt. På begge sider av veien er det delvis opparbeidede hager. Veien er enveiskjørt fra Sanderveien mot Skoleveien. Veien faller mot vest.

Områdereguleringsplanen:

I henhold til reguleringsbestemmelsene skal veien sikre atkomst til/fra Sanderveien for kjørende til sentrum, det skal etableres tosidig fortau og separate sykkelfelt langs gatens nordside.

Funksjons- og designplanen i Idrettsveien mellom Skoleveien og Sanderveien



Fortsettelsen av Idrettsveien østover mot Sanderveien er tenkt som en enveiskjørt gate fra øst, med toveis sykkelbane med fortau på nordsiden. For syklistene vil dette gi en helhetlig løsning fra sykkelbane med fortau i Sanderveien, slik at man kan sykle adskilt fra biler helt fram til Skoleveien og Idrettsveien som er bilfrie. Sykkelbanen vil fortsette videre ned Skoleveien og linkes til sykkelgate i Torgveien og Åsenveien.

Som fysisk skille mellom biler og myke trafikanter etableres åpne overvannsløsninger med enkelttrær på nordsiden. Fortauet og sykkelveien vil krysses av innkjøring til parkeringskjeller for B/F2 og BB2. God sikkerhet må ivaretas i detaljregulering. På sørsiden må det etableres fortau i forbindelse med detaljreguleringsplan for B/F/K4. Droppsone for av og påstigning, til skolene samt HC-parkering for fremtidig barnehage, skal etableres i trygg avstand til sykkelveien.

Veien vil bli trafikkert og forslag til løsning forutsetter at droppsonen skiltes som kun dropp off sone.

Det bør vurderes om det skal etableres en hjertesone rundt skolene for en tryggere skolevei. Etablering av en slik sone og forslag til arealfordeling i denne delen av Idrettsveien vil kreve endring av atferd knyttet til levering og henting av skole og barnehagebarn.

Figur 81:Flere skoler har de siste årene etablert såkalte hjertesoner rundt skolene for å trygge områder rundt skolen. Skolene selv lager "hjertesonen" som skal være bilfri. Kilde Trygg trafikk, Statens vegvesen, helsedirektoratet og UP.

Retningslinjer

1. Gaten skal ha byromskategori 2
2. Gaten foreslås at fortsetter som enveiskjørt for bil fra Sanderveien mot Skoleveien.
3. Det foreslås toveis sykkelbane med fortau på nordsiden av gaten mot byparken og ny barnehage.
4. Det skal etableres fortau på begge sider av veien.
5. Det foreslås HC- parkering og Drop off sone langs Idrettsveien. Denne må utformes med trygg avstand til sykkelveien. Dropp off sone skiltes med kun av og påstigning.
6. Det må etableres hastighetsreduserende tiltak for sykkelbanen som går forbi Drop-off sonen for å sikre trygg skolevei.

Dagens situasjon i Torgveien vest

Nedre torg deler dagens Torgvei i to helt forskjellige gateavsnitt.

Den vestlige delen av Torgveien har fine solforhold om ettermiddagen og har stort potensiale til å bli en av Ski sentrums flotte uterom med sine småbutikker og serveringssteder.
Mot nord er det etablert gateparkering på privat grunn. Skiltforskriften tillater ikke denne form for parkering med atkomst direkte ut i offentlig gate på grunn av trafikksikkerhet[1].

Storsenterets fasade i sør har inngang til varelevering, tilrettelagt for lastebil. Det er etablert utstillingsvinduer langs hele fasaden for å live den opp og gi byrommet en triveligere vegg.

Materialkvaliteten i gata er bra sammenliknet med andre byrom i Ski. Gangarealer har betongheller og kjørevei asfalt. Platekantstein er brukt i henhold til Skis kommunes veileder om utforming av gater og plasser i Ski sentrum.

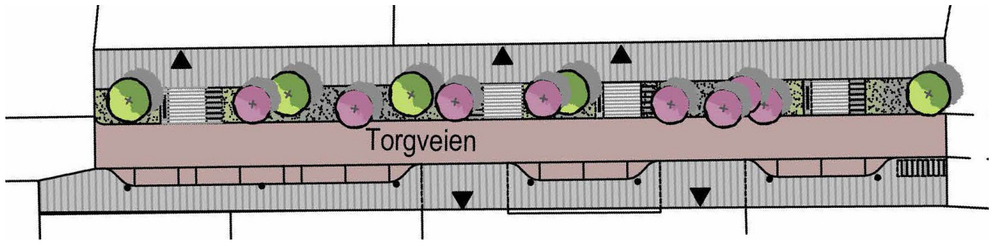
Vegetasjonen er parklind med formklipte hekker rundt. Et bed med kirsebærtrær og bunndekkende vegetasjon gir variasjon.

Hele Torgveien er i dag preget av mye biltrafikk.

Områdereguleringsplanen:

I henhold til bestemmelsene skal GT12 ivareta varelevering til Ski storsenter og adkomst til Ski hotell. Gående og syklende skal sikres gode forhold i hele gateløpet. Korttidsparkering kan etableres.

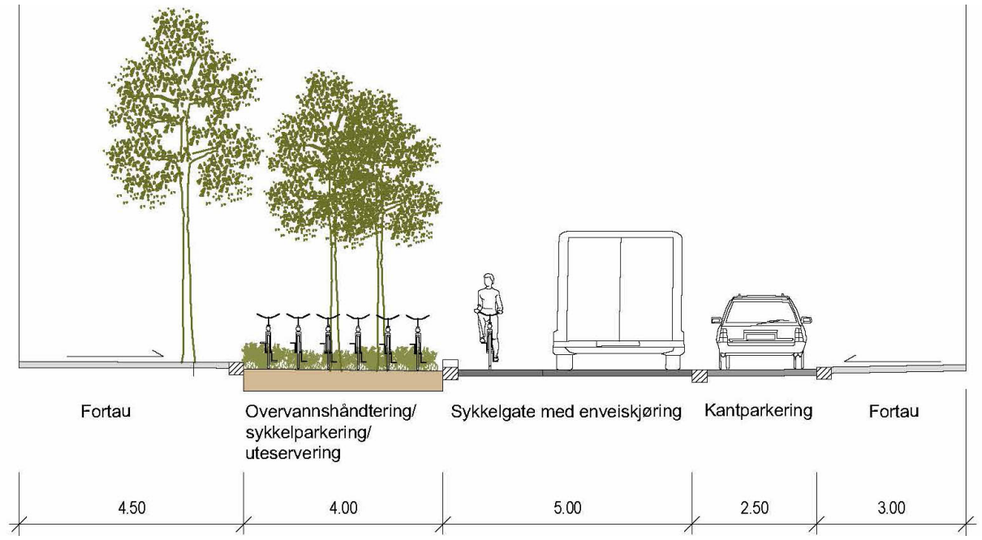
Funksjons- og designplanen i Torgveien vest



1 Skiltforskriften, vedlegg 1.

Det foreslås at gaten etableres som sykkelgate og med bredt fortau langs Torgveiens nordside. Mellom kjørebanen og fortauet etableres møbleringssone for åpen overvannshåndtering, med enkelte blomstrende tregrupper, serveringsmuligheter, muligheter for presentasjon av varer og sykkelparkering. Bredden på møbleringssonen må justeres med hensyn på næringslivets behov i videre detaljprosjektering. Atkomst til eksisterende portrom skal ivaretas. Sykkelparkering er vist med mulig tilgang både fra atkomster til portrom og fra møbleringssonen. Parkering for større transportsykler er illustrert med en lang «strek» vest for tre av krysningspunktene med feltet for overvannshåndtering. Gaten utformes og skiltes som sykkelgate, med høy detaljering i belegg. For å understreke hensyn til de gående benyttes variasjon i belegg eller opphøyde felter der sykkelveien krysser søndre del av nedre torg (Torg 1).

Varelevering og kjøring til hotellet vil skje fra Jernbaneveien. Det åpnes opp for 9 korttids gateparkeringsplasser langs gatens sørside. Atkomst til parkeringsplassene bør skje fra Jernbaneveien. Atkomst til parkering i Torgveien 2 og Løkkegården må skje enten fra Jernbaneveien, via Sentrumsveien eller østre del av Torgveien. Utformingen av nedre torg bør styre valg av kjørevei fra øst.



Figur 82: Snitt av Torgveien vest.

Retningslinjer

1. Gaten skal ha byromskategori 2

2. Gaten foreslås opparbeidet primært som sykkelgate, men med korttidsparkering, varelevering og kjøring til eiendommene.

3. Regulering av kjøring til private parkeringsplasser i Torgveien 2 og for Løkkegården må vurderes i Skiltplan for Ski sentrum dersom det ikke åpnes opp for kjøring via Jernbaneveien. Ved ombygging av eksisterende bygg eller ved nybygg skal eksisterende og fremtidige parkeringsplasser søkes flyttet til felles parkeringsanlegg i nærheten.

4. Detaljer rundt bussparkering for hotellet og varelevering for næringsvirksomheten på nordsiden må avklares nærmere ved prosjektering av gaten. Varelevering bør søkes samordnet med Ski storsenter slik at lastebiler ikke parkerer i gaten. Det vil ivareta trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Dagens situasjon i Torgveien øst

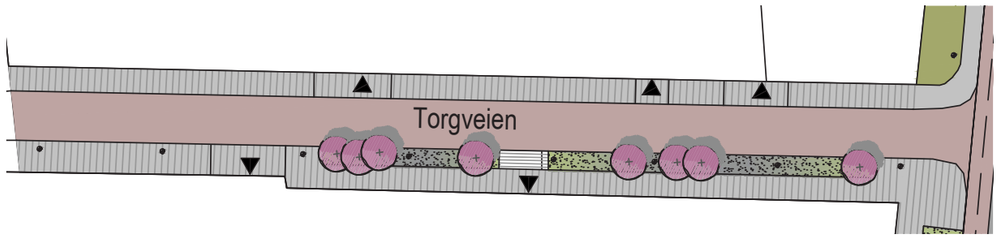
Den østre delen er 14 meter bred og oppleves forholdsvis trang, skyggefull og har flere inn/ utkjøringer til parkeringshus/ - kjellere.

Gata har lav materialkvalitet er lavere enn i den vestre delen av gateløpet. Dårlig vedlikehold, sliten vegetasjon og svært lukkede fasader som gir lite til byrommet gjør gata lite attraktiv som oppholdsplass.

Områdereguleringsplanen:
Gaten er betegnet som GT13 i reguleringsplanen og skal sikre atkomst for kjørende til sentrum. Planen åpner opp for korttidsparkering.

Funksjons- og designplanen i Torgveien øst

Den østlige delen av Torgveien foreslås opparbeidet som sykkelgate med fortau og tillat kjøring til eiendommene.
Gaten blir blindvei med kjøring til eiendommene fra Skoleveien. Korttidsparkering er ikke mulig å etablere i blindveier av trafikksikkerhetshensyn.
Der det er mulig i forhold til gatens bredde og innkjøringer til parkeringskjellere, etableres soner mellom fortau og kjørebane for åpen overvannshåndtering og med blomstrende trær.



Figur 83: Eksempel på sykkelgate i Torggata, Oslo hvor biler kjører på syklistenes premisser mens fotgjengere går langs fasadene. Møbleringssoner mellom kjørefelt og fortau. (Kilde: docplayer.me, Stortinget/ Oslo kommune, Bymiljøetaten)

Retningslinjer

1. Gaten skal ha byromskategori 3
2. Gaten foreslås opparbeidet som sykkelgate.
3. Gaten blir blindvei.
4. Det må vurderes om kjørig til private parkeringsplasser i Torgveien 2 og Løkkegården skal tillattes. Ski kjøpesenter og Thon hotell bør kjøre via Torgveien til Skoleveien.
5. Biler og varelevering må snu på egen tomt.

Dagens situasjon i Åsenveien vest

Åsenveien er 16 meter bred og fremstår som en av de gatene med høyest materialkvalitet i dagens sentrum. Gaten har relativt brede fortau med møbleringssoner for sykkelparkering og vegetasjon ut mot kjøreveien og kantparkering langs deler av fortauet i sør. Fasaden i sør er mest aktiv og gir gaten et visst byliv deler av døgnet. Fasaden mot storsenteret er død og oppleves som lang og monoton. Den er forsøkt brutt opp med vinduer og et par inngangspartier i tillegg til hovedinngangen til kinoen og biblioteket, men det er ikke nok for en fasade på over 100 meter.

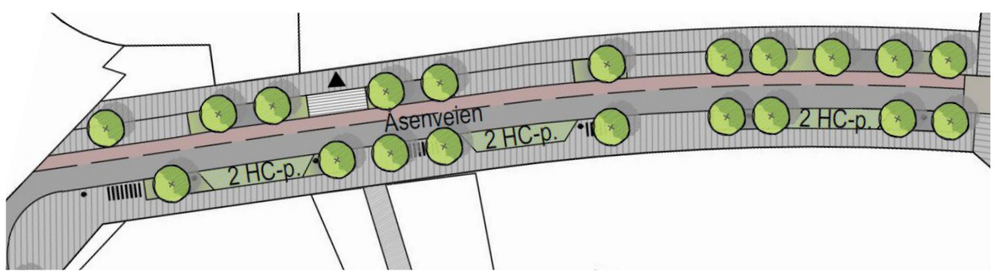
Områdereguleringsplanen:
I Åsenveien, GT15-16, skal gående og syklende gis særlig prioritet. Gode oppholdssoner og vann og vegetasjon som opplevelseselementer skal gi gata byliv. Atkomst til eksisterende parkeringshus i S13 skal ivaretas.

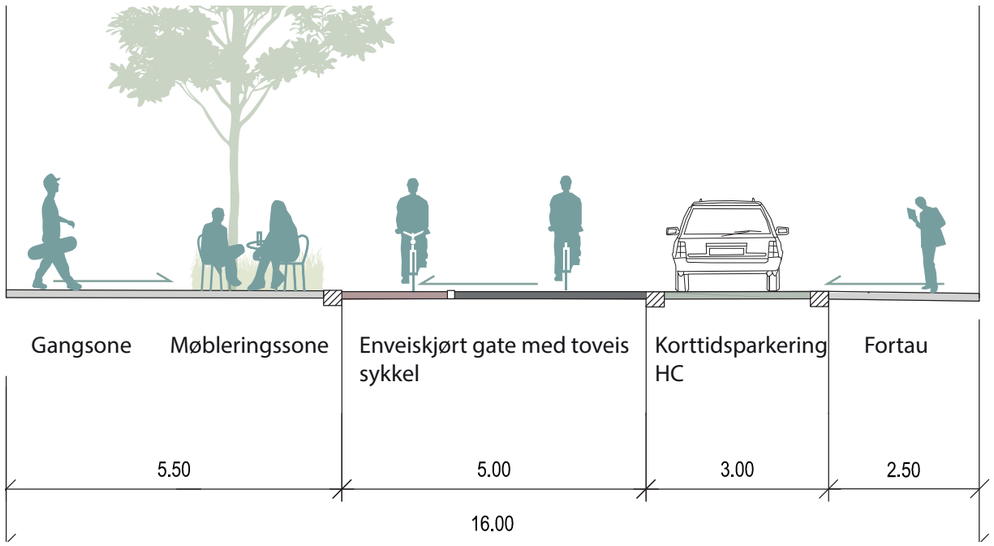
Funksjons- og designplanen i Åsenveien vest

Åsenveien blir den eneste av dagens veier som fortsatt vil ha gjennomgående vest-øst kjøring i Ski sentrum. Åsenveiens vestre del er 16 m bred.

Soner for overvannshåndtering er hovedsakelig plassert på nordsiden av kjørebanen. Trerekkene på begge sider av kjørebanen danner en form for oppløst/ lett allé. Det tilrettelegges for handikap-parkering langs gatens sørside. For å minimere områder med faste dekker bør parkeringsplassene få permeable dekker.

Gang- og møbleringssoner blir ikke like brede som i Torgveien pga gateparkering. Prinsippet med 3 meter gangsone må vurderes opp mot behov for bruk av møbleringssonen. Senterets fasade bør åpnes ytterligere.





Retningslinjer

1. Gaten skal ha byromskategori 2
2. Gaten etableres med enveiskjøring fra Jernbaneveien og med eget felt for sykling mot enveiskjøring.
3. Det etableres HC parkering langs gatens sørside
4. Det søkes etablert flere inn og utganger i fasadene til butikker/serveringssteder i Storsenteret

Dagens situasjon i Åsenveien øst

Gatebredden er noe bredere enn i vest og lysforholdene er spesielt gode på gatens nordside ved krysset med Sentrumsveien.

Materialkvaliteten i gata er varierende. Sørsiden har god kvalitet og det er etablert vegetasjon, lysarmatur og sittemuligheter i møbleringssonen mellom gangarealet og veien.

Nordsiden som har potensiale for gode oppholdssoner har god kvalitet i kantstein. Dekket for øvrig har lav standard. Noe vegetasjon er etablert, men helheten mangler.

Sørsidens fasade er svært lukket. Det er flere innganger til butikklokalene i første etasje, men de benyttes kunsom nødutganger. Fasaden har et forbedringspotensial som kan utnyttes slik den er i dag. Nærmere Sanderveien er innkjøring til parkeringshuset i Ski.

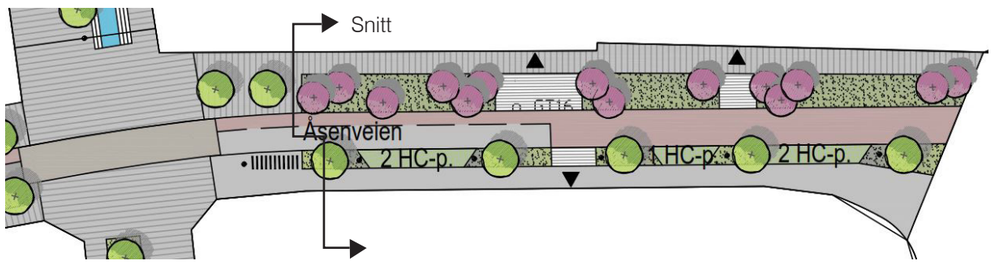
Fasadene i nord nærmest Sentrumsveien er mindre lukkede med utstillingsvinduer og diskret vindusreklame. Flere atkomster vil bidra til å gi gata mer aktivitet.

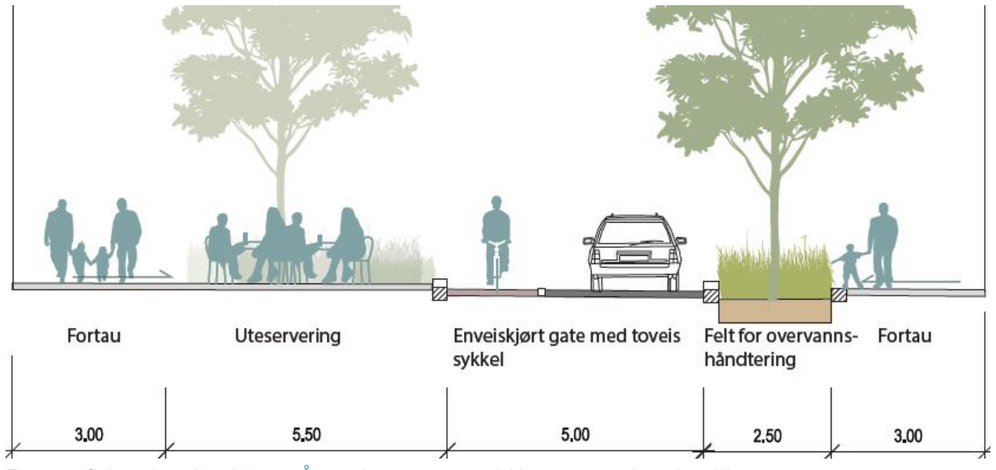
Funksjons- og designplanen i Åsenveien øst

Nordsiden av gata har godt potensiale som oppholdssone. Plassdannelsen ut mot Sentumsveien har svært gode solforhold og foreslått kanal i Sentrumsveien gir hjørneplassen kvaliteter. Det er plass til åpen overvannshåndtering på begge sider av veien.

Gaten blir enveiskjørt med sykling i begge retninger frem til eksisterende parkeringshus. Mellom innkjøring til eksisterende parkeringshus og Sanderveien skiltes veien som sykkelgate og det tillates toveiskjøring. Løsningen reduserer trafikken i Åsenveien.

Det etableres HC parkering langs sørsiden av veien.





Figur 84: Snittet viser den delen av Åsenveien som er enveiskjørt, men med toveis sykling.

Retningslinjer:

1. Gaten skal ha byromskategori 2
2. Gaten etableres som sykkelgate med tillat kjøring til og fra eksisterende parkeringshus fra Sanderveien. I den resterende delen av gaten mot Sentrumsveien foreslås det kun tillatt med enveiskjøring. Sykling tillates i begge retninger med eget felt for sykling mot enveiskjøring.
3. Det etableres HC parkering langs gatens sørside.
4. Det søkes etablert flere inn og utganger i fasadene til butikker/ serveringssteder

Dagens situasjon i Sentrumsveien nord

Figur 86: Storsenterts vasade oppleves lukket. Til venstre vinduer inn til Ski bibliotek, midten inngangsåparti til leiligheter og til høyre inn/ utkjøring til privat parkeringskjeller

Sentrumsveien danner sammen med øvre- og nedre torg nord-sør aksen i sentrum.

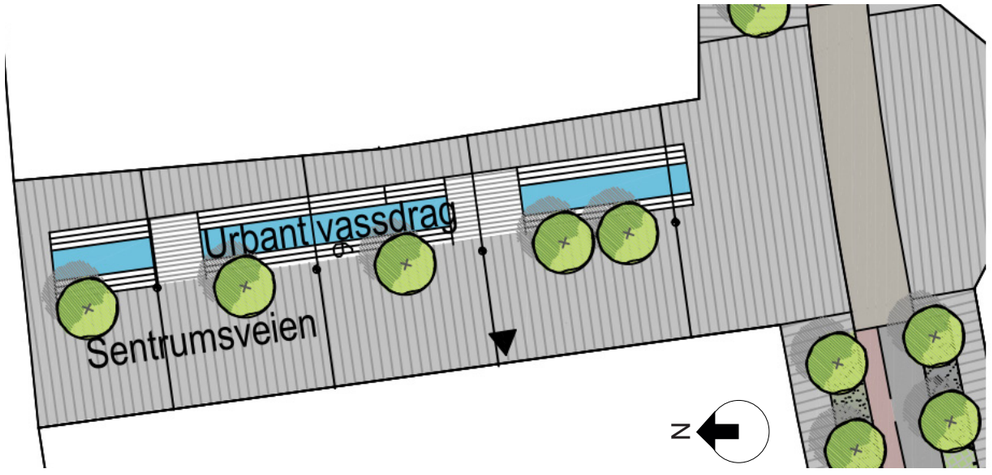
Fasaden mot øst har flere innganger og flere åpne utstillingsvinduer. Fortauet mot øst er smalest, men har et potensial som oppholdsareal.

Storsenterets fasade mot vest er lukket med innkjøring til parkeringskjeller for beboere, inngang til leiligheter og lukkede vinder mot biblioteket.

Nærmere torget er det vindusfasader, men de er i stor grad klistret igjen med heldekkende reklame eller annet som hindrer innsyn. Det er flere dører som kan åpnes mot gata.

Områdereguleringsplanen:
I henhold til reguleringsbestemmelsene skal veien gi atkomst til/fra Sanderveien for kjørende til sentrum. Gående og syklende skal sikres gode forhold og et åpent vannsystem skal søkes etablert.

Funksjons- og designplan i Sentrumsveien nord



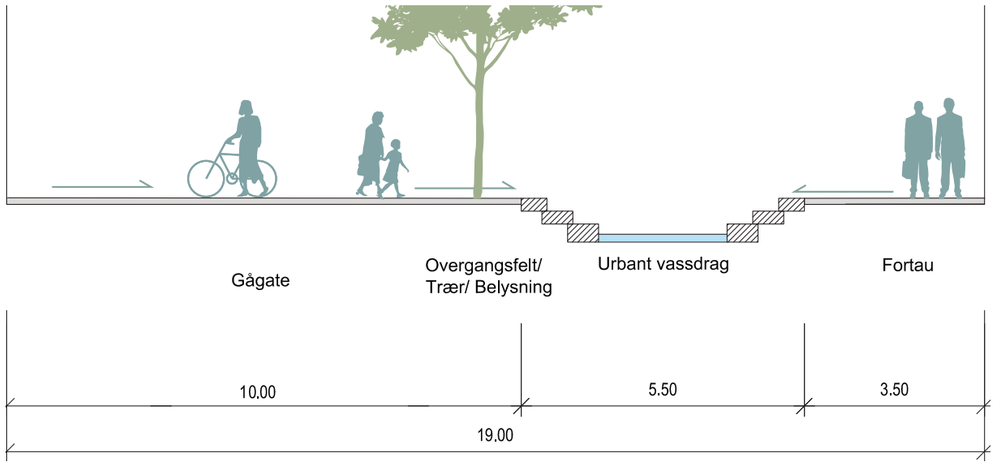
Figur 85: Illustrasjonen er orientert med nord mot venstre

I Sentrumsveien fortsetter Torgets åpenhet. Gaten forslås med et gjennomgående belegg og enkeltstående trær, både for å gi gaten en «annerledes» karakter og for å understreke båndet mot Rådhuset - byens midtpunkt.

I Sentrumsveien blir det «urbane vassdraget» synlig. Et nedsenket vannarrangement med vann og sittemuligheter inviterer til opphold og lek, og fungerer som fordrøyningsbasseng. Vannstrengen kan også etableres som en vannrenne (se bilder under). Løsning bør vurderes i forbindelse med detaljering av gaten og nærmere kunnskap om vannmengder som skal fordrøyes.

Kjøring til privat parkeringskjeller tillates.

Figur 87:vannrenne eller et lavere vannspeil med sittemuligheter. Løsningen til høyre er mer robust med hensyn på overvannshåndtering. Kilde SWECO



Retningslinjer

1. Gaten skal ha byromskategori 1
2. Det foreslås kun kjøring til privat parkeringskjeller under Storsenteret.
3. Det foreslås etablert et åpent vannspeil/kanal for håndtering av overvann og rekreasjon.
4. Mot torget bør gaten etableres som gågate.
5. Det søkes etablert flere inn og utganger i fasadene til butikker/serveringssteder.
6. Trærne som plantes i denne gaten skal ivareta siktlinjene opp og ned mot torget.

Dagens situasjon i Sentrumsveien sør og nytt torg H810_7

Gaten har opparbeidede fortau og kjørefelt i nord, men «flyter utover» mellom næringsbygg og boligblokker i sør.

Det er etablert flere parkeringsplasser for besøkende til næringsaktiviteter og til private. Gaten benyttes til varelevering og henting for Østfoldvaskeriet. Forhagene til blokkene sammen med bjørkealleen er gatas grønne element. Materialkvaliteten i gata er lav, fasadene er lukkede og innbyr ikke til aktivitet.

Områdereguleringsplanen:
Sentrumsveien skal opparbeides som en høykvalitets bygate og det skal etableres ny tverrgående gate fra Sentrumsveien til Jernbaneveien. Gående og syklende skal sikres gode forhold og et åpent vannsystem skal søkes etablert.

Det skal sikres et gjennomgående system for overvann som kan utformes som et offentlig opplevelseselement i byrom og gater.

Området skal transformeres til et kompakt byområde med blanding av handel, kultur, boliger og arbeidsplassintensive virksomheter.

Det skal i S12 innlemmes et torg (tidligere torg 7). Torget skal kunne romme funksjoner som kulturarrangementer, markeder og liknende. Togets størrelse var i tidligere forslag til reguleringsplan 1215 kvm.

Torget skal være et viktig oppholdsareal for S12, S13 og S14 og et byrom for Ski sentrum i tillegg til å være en del av overvannsystemet.

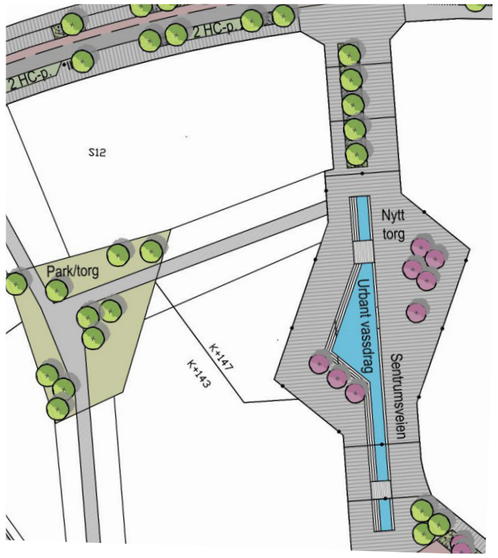
Funksjons- og designplanen i Sentrumsveien sør og torg i H810_7

Det foreslås å etablere et vannspeil og en kanal som blir et opplevelseselement i området. Målet er å trekke folk sørover i byen slik at de tar i bruk nye arealer. Dybden på vannspeilet må vurderes når vannmengden det skal fordrøye ved ekstremvær er kjent. Gaten foreslås som gågate med tilhørende torg, med tidsbegrenset varelevering. Torget skal sikre enda bedre oppholdsverdier og være et trekkplaster i tilknytning til byens hovedakse. Torgets plassering kan vurderes i forbindelse med detaljreguleringsplan for området, men skal være bilfritt.

Arealet til torget er sammen med Park/torg i S12 lik arealet som tidligere var avsatt til torg ved Jernbaneveien 14A. Totalarealet avsatt til offentlig torg må ivaretas. Park/torg i S12 skal sikre luft og lys i området og sikre offentlig tilgjengelighet gjennom S12 mot Jernbaneveien.

I forbindelse med prosjektering av krysset/hjørnet mellom Åsenveien og Sentrumsveien kan det vurderes etablert et av og påstigningsfelt for beboere i nærliggende bygg.

Dagens solforhold er gode, men ved maksimale byggehøyder endres det betraktelig. Sentrumsveiens nord-sør retning gir gode solforhold mellom kl 12 og kl 14 ved jevndøgn. Fordi det etableres en ny gate mot Jernbaneveien (GT17) vil den søndre delen av gaten få noen ekstra soltimer. Eksakt plassering av torget bør vurderes nærmere i detaljreguleringsplanen for området.



Figur 88: Det nye torget vil ligge i tilknytning til Sentrumsveien og være en attraksjon med vann, vegetasjon og et hyggelig byliv. Det urbane vassdraget foreslås med sitteplasser ned mot vannet. Disse kan oversvømmes ved mye nedbør og styrtregn slik at vassdraget også får en fordrøyende effekt i forhold til overvannsproblematikk.

Figur 89: Bildene ovenfor illustrerer aktiviteter på det fremtidige torget. (Bilde øverst: Malmø. LINK landskap. Bilde nederst: Kilde: www.kvinfo.dk)

Retningslinjer

1. Gaten og torget skal ha byromskategori 1

2. Gaten etableres som gågate med tilhørende torg. Torgets plassering kan vurderes i forbindelse med detaljreguleringsplan for området, men skal være bilfritt.

3. Arealet til torget (ekskludert gatearealet) skal sammen med Park/torg i S12 være lik arealet som tidligere var avsatt til torg ved Jernbaneveien 14A. Totalarealet avsatt til offentlig torg må ivaretas.

4. Minimum 30% av torget skal være solbelyst i 5 timer ved vår/høstjevndøgn

5. Tidsbegrenset varelevering må vurderes i forbindelse med detaljreguleringsplan for området.

6. I forbindelse med prosjektering av krysset/hjørnet mellom Åsenveien og Sentrumsveien må det vurderes etablert et av og påstigningsfelt.

7. Trærne som plantes i denne gaten skal ivareta siktlinjene opp og ned mot torget

8. Det skal vurderes å plante et stort tuntre på torget.

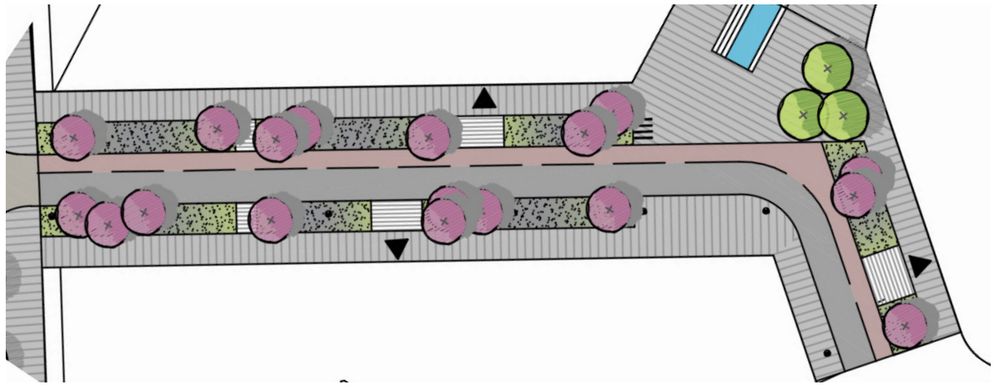
Funksjons- og designplan i GT17

Gaten mellom S12 og S14 er planlagt som enveiskjørt gate med mulighet for sykling i begge retninger. Soner for åpen overvannshåndtering med blomstrende trær er tenkt etablert på begge sider av kjørebanen. I krysset med Sentrumsveien danner det seg et byrom. Plasseringen av torget lenger nord i Sentrumsveien kan vurderes lagt nærmere krysset.

Det er en fordel at biltrafikken ledes inn i parkeringshus tidlig i gaten med utkjøring så nær Sanderveien som mulig.

Hjørnetomten S14 har en sentral plassering i byen. Tre av hovedveiene møtes sør for tomten og sentrumsaksen ender nord for den. I utviklingen av S14 bør arkitekturen brukes som en attraksjon, men fordi tomten ligger sør for et viktig byrom bør andre arktetoniske virkemidler brukes enn høyde. Byggets samhandling med gatene rundt blir avgjørende.

Dersom gaten opparbeides som bilfri gate vil det ikke være behov for eget sykkelfelt.



Figur 90: Eksempel på arkitektur som attraksjon. VitraHaus tegnet av arkitektene Herzog & de Meuron. (Kilde: Archdaily.com)

Retningslinjer

1. Gaten skal ha byromskategori 2

2. Gaten foreslås etablert som enveiskjørt gate med sykling i begge retninger.

3. For at det skal unngås unødvendig kjøring bør biltrafikken søkes ledet inn i parkeringshus tidlig i gaten med utkjøring så nær Sanderveien som mulig. Et felles parkeringshus for alle utbyggingsområdene vil være en fordel for å oppnå dette.

4. Det skal vurderes å plante et stort tuntre i kryssningspunktet mellom Sentrumsveien og GT17.

5. Arkitekturen i tilstøtende bygninger til gaten bør ha høy fokus under utviklingen av S14.

Funksjons og designplanen legger føringer for kommunale byrom. Dagens sentrum er omkranset av fylkeskommunale veier. Som bruker av byen skal man ikke merke overgangene mellom gatene. God flyt i trafikken for alle trafikantgrupper er viktig for alle interesser, og må sikres.

Gode sykkel- og gangforbindelser skal prioriteres høyt og valg av løsninger i det fylkeskommunale veinettet vil påvirke bykjernen.

Det er startet detaljreguleringsarbeid for både Kirkeveien og Sanderveien. Planens løsninger for sykkel og gange i disse veiene, er diskutert med Statens vegvesen. Detaljregulering av Jernbaneveien er ikke startet. Veien er en viktig ferdselsåre som fører inn til Ski stasjon, reisetorget og ny kollektivterminal. Funksjons og designplanen gir et innspill til videre planlegging der syklister og fotgjengere separeres mer fra kjørende enn i "*Plan for hovedgatenettet i Ski by*" (19.01.2015).

Dagens situasjon i Jernbaneveien sør

Figur 91: Jernbaneveien i dag med brede fortau og grønne felt som gir avstand til kjørebanen.

Jernbaneveien er fylkeskommunal. Den er bred og er en effektiv transportåre for gående og syklende. Samtidig oppleves gaten som ensformig og monoton med storsenterets lukkede fasade i vest og en manglende ramme i øst. Det er ingen sentrale målpunkt langs veien. Tær og grøntrabatter gir gaten et mykere preg, men ingen elementer innbyr til opphold. Lukkede fasader og parkeringsplasser gir liten sosial opplevd sikkerhet.

Figur 92: Brede fortau med god plass til ferdsel og byliv. Vegetasjonen bør flyttes mellom sykkel og kjørefelt. (Illustrasjon: Plan for hovedgatenettet i Ski by)

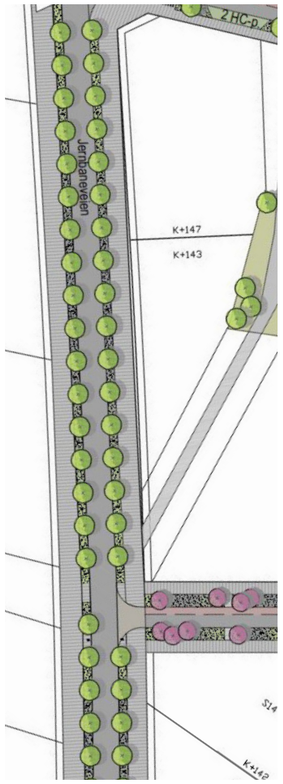
Plan for hovedgatenettet i Ski by

Planen legger opp til en ekte " bussgate", prioritert for buss, gående og syklende. Gaten er en del av den viktige stammen for kollektivtrafikken gjennom sentrum. Etter krysset med Sanderveien illustreres Jernbaneveien som en allemenning med et ca 40 meter bredt gatesnitt. Mellom den midtstilte busstraseen og felt for kjørende, syklister og fotgjengere er det illustrert to brede grøntsoner.

Områdereguleringsveien

Ihht. bestemmelsen skal veien opparbeides med prioritet for kollektivtrafikk, gående og syklende. Bilkjøring tilates i den grad det ikke er til hinder for kollektivtransportens fremkommelighet. Det skal etableres fortau og sykkelfelt i begge retninger.

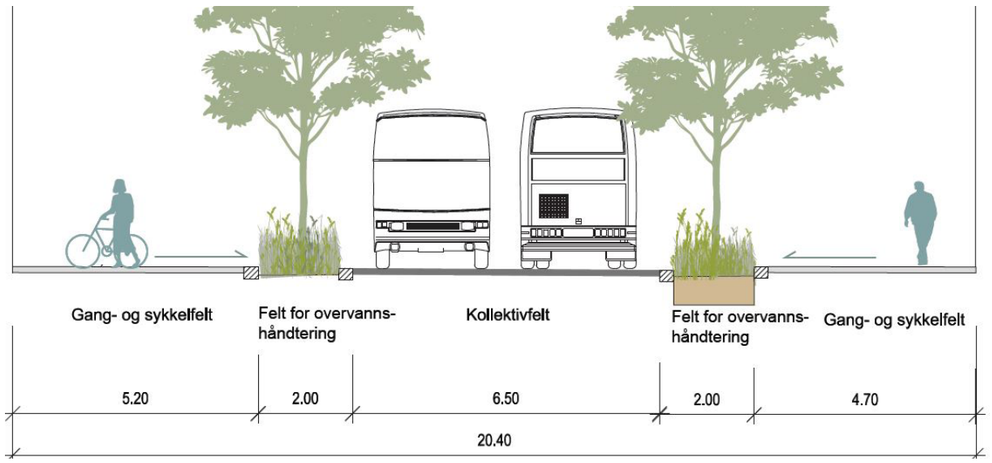
Funksjons og designplanen i Jernbaneveien



Jernbaneveien skal hovedsakelig fungere som kollektivgate med mulighet for varelevering til sentrum og med noe personbiltrafikk til Åsenveien og GT17. Samtidig er det viktig å understreke at området øst for Jernbaneveien vil endre karakter fra dagens parkerings og næringsarealer til by med boliger, næring, handel, kultur og annen publikumsrettet virksomhet i først etasje (jfr kapittel om Sentrumsveien sør). Jernbaneveien blir derfor i fremtiden en bygate, noe også plan for hovedgatenettet i Ski illustrer gjennom forslag til høyere kvalitet i belegg enn i øvrige fylkeskommunale gater.

Illustrasjonene i funksjons og designplanen er et innspill til den videre prosjekteringen av veien. Plan for hovedgatenettet fra 2015 foreslår sykkelfelt inntil kjørebane med en trerekke som skiller syklende og gående.

Funksjons og designplanen anbefaler at vegetasjonen etableres som en buffer mellom myke trafikanter og kjørende fremfor mellom syklende og gående. I områdereguleringsplanen er sykkelekspressveien fra sør lagt i Jernbanesvingen, vest for Ski storsenter. Fordi det ikke ellers foreslås sykkelfelt i sentrumskjernen på grunn av lav fart og prioritering av gående og møbleringssoner foreslår planen ikke et nytt system for kun gatestrekket langs Jernbaneveien. Sykkelfelt fordrer at syklister må sykle i kjøreretningen. Det innebærer at syklister må krysse veien unødvendig. Gaten er bred og gjør det mulig å etablere gang og sykkelveier på mellom 4,7 og 5,4 meters bredde, en løsning mange syklister foretrekker og som gjør det mulig å sykle i begge retninger. De meste effektive treningssyklistene, eller andre som ønsker det, står også fritt til å bruke veibanen.



Figur 93: I Jernbaneveien forslås å bruke vegetasjonen som en buffer mellom gang- og sykkelveien og kjørefeltet, fremfor mellom sykkelfelt og fortauet som foreslått i Plan for hovedgatenettet i Ski by, 2015

Gaten foreslås med en kjørebredde på 6,5 meter for å sikre store kjøretøy god tilgjengelighet

På begge sider av Jernbaneveien etableres romslige felles gang- og sykkelfelt. Mellom gang-/sykkelveien og kjørebanen foreslås 2m brede felt for åpen overvannshåndtering som beplantes med store trær. Jernbaneveien er flomvei og håndtering av overvann blir derfor viktig.

Oppsummert anbefales at:

» *det etableres romslige felles gang- og sykkelfelt på begge sider av veien*

» *vegetasjonen etableres mellom kjørefelt og fortau*

» *det tillates kjøring av privatbiler fra sør og inn i Åsenveien og GT17*

» *det tillates innkjøring fra vest til Torgveien for privatbiler*

Tilgrensende utbyggingsområder

Områdene langs veien skal transformeres til by. Fasader mot veien må åpnes spesielt i områdene der det tilrettelegges for fotgjengeroverganger. Det bør etableres attraksjoner langs veien. Det vil bidra til å øke trivselsfaktoren og korte ned den mentale avstanden for fotgjengere og syklister mellom de søndre delene av byen og dagens sentrum.

Storsenterets fasade bør åpnes for å skape mer byliv. Områdereguleringsplanen åpner for dette, men det ligger også idag til rette for inngang til dagens butikker fra gaten.

Figur 94: Gressplenen ved Ski storsenter har et potensiale som oppholds og aktivitetssted.

Mellom storsenteret og Jernbaneveien ligger en stor ubrukt gressplen. Denne sammen med planlagte grøntsoner i Allmenningen bør benyttes til aktiviteter. Områdene er støyutsatte, men aktiviteter som street workout, skatepark etc kan fungere. Enkle elementer langs gangaksene til å hoppe over, balansere på, klatre over etc vil mentalt korte ned gangavstandene for barn og unge.

En skatepark bør vurderes om kan bygges der plenen er idag.

Figur 95:Ammerudbenken, 85 meter lang benk med blant annet innebygde apparater for "street workout". (Kilde: Eriksen Skajaa Arkitekter, foto Arne B. Langleite)

Figur 96: Ny skatepark på Nesodden.(Kilde: Betongpark)

Retningslinjer tilgrensende utbyggingsområder

1. Gressplenen langs Ski storsenters parkeringshus bør vurderes benyttet til en aktivitet som kan tilføre området opplevelser.

5.2 PARKER

Områdereguleringens bestemmelser[1] stiller krav om at parkene skal ha et stort innslag av grønt gjennom bruk av vann og vegetasjon som opplevelseselement. Parker og uteareal skal appellere til alle aldersgrupper, kjønn, kulturer og interesser. De skal sikre arealer for opphold, lek og ulike former for aktiviteter gjennom blant annet å stimulere våre fem sanser.

Parkene skal ivareta krav til lekeareler for barn[2], møteplasser og uteområder for dagens og fremtidige innbyggere. De skal være et pusterom fra byens aktiviteter og larm, kunne gi ro. Med en befolkningsøkning på om lag ti tusen blir det svært viktig å sikre parkene som er planlagt, både størrelses- og formmessig. Ny bebyggelse må legges inn mot parkene slik at ikke parkarealene privatiseres. Overgangssoner mellom private uteområder og den offentlige parken må ha et spesielt fokus.

Ved etablering av parkene blir kravet til planlegging av parken, materialbruken, møblering etc viktig for den videre trivselen og bruken av området. Vedlikehold er avgjørende for at disse grønne lungene skal sikre byens innbyggere elementære hverdagsbehov. Universell utforming som strategi brukes for å få større bredde i hvem som kan bruke parkene.

Parkene er viktige for den blågrønne strukturen i byen og for Skis urbane økosystemtjenester[3].

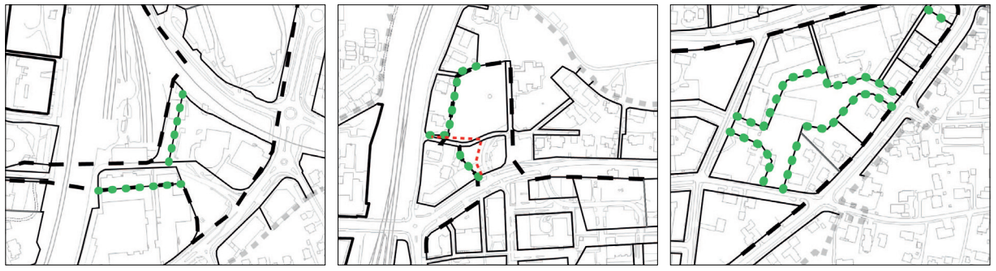
Planbestemmelsenes §3.4 om byggegrenser fastslår at "*dersom ikke byggegrense er gitt i plankartet er formålsgrenser sammenfallende med byggegrenser. Som hovedregel skal fasadeliv følge fortauslinje eller annet offentlig byrom (torg, parker, etc).* "

Formuleringen kan være uheldig med hensyn på bruk av offentlige parker. Funksjons og designplanen foreslår at overgangssoner mellom offentlige parker og private eiendommene må vurders særskilt i detaljreguleringsplaner. Ny bebyggelse i randsonen til parker skal ikke forringe parkens kvaliteter som offentlig park gjennom reduserte solforhold, privatisering eller legge begrensninger på bruk av parken.

Retningslinjer

1. Det må sikres gode overgangssoner mellom offentlige parker og private eiendommer. Hele parkens arealer skal oppleves som offentlig.

Park 9 og 10 | Park 4 og 5 | Park 6



Figur 97: Viktige overgangssoner mot Park 9 og 10, Vestraatparken - Park 4 og 5 og "Byparken" - Park 6

1 § 6. GRØNNSTRUKTUR jfr. Pbl. § 12-5 nr. 3
2 Kommuneplanens bestemmelse §12.4
3 Se ordliste

5.2.1 PARK 1 - ØVRE TORG/RÅDHUSPLASSEN

Dagens situasjon - Park 1

Torget har flere viktige funksjoner. Det hellebelagte torgområdet, øvre torg, benyttes til arrangementer som tivoli, festivaler og 17.mai feiring. Torget ble anlagt sammen med gågata på midten av 1980 tallet, etter etablering av Parkaksen. Det har et stramt indre rom med vegetasjon, lys og benker rundt den åpne plassen. Gangaksene ligger i ytterkant sammen med en lekeplass.

Figur 98: Bilde av øvre torg tatt fra Rådhuset.

I 2016 ble også torget benyttet til "Skilivs" midlertidige tiltak som hengekøyer og sitteboksen med Wifi. Toget oppleves i dag delvis som en åpen og litt gold plass.

Figur 99: "Sitteboks". I samarbeid med Ski kommune, Ski skole, Finstad skole og Skajaa arkitekter.

Figur 100: Bildet er fra Byggekunst nr 8, 1986 og viser musikkpaviljongen som tidligere sto på Øvre torg. Bildet er tatt fra Parkaksen.

Det grønne parkområdet med Vannskulpturen er tegnet av kunstner Marit Lyckander. Vannfontene og vannspeil gir mulighet for lek og sittemuligheter og er et kjært innslag i bybildet. Gressletten brukes til «piknik», soling og lek på sommerstid.

Denne delen av rådhusplassen har høykvalitets steindekke (Iddefjordgranitt) og kunst som bør være et forbilde for den videre byutviklingen.

Samtidig mangler området flere kvaliteter knyttet til universell utforming som dårlige kontraster og manglende ledelinjer. Utformingen av trappa og amfiet opp til rådhuset og rådhusteateret er for eksempel uheldig merket for blinde og svaksynte. Trappenesene er markert – men sitteplassene i amfiet mangler merking og utgjør en stor fallfare for blinde/svaksynte.

Bylivsundersøkelsen fra 2014 viser at folk i stor grad beveger seg gjennom området uten å sette seg ned/ oppholde seg der over litt tid og at jenter i tenårene er underrepresentert i bybildet.

Områdereguleringsplanen

I utformingen av parken skal dekke vurderes opp mot eksisterende vannskulptur, og behov for arealer til større kulturelle og seremonielle arrangementer.

Funksjons- og designplanen - Park 1

«Rådhusparken» er og blir Ski sentrums grønne urbane hjerte. På varme sommerdager yrer det av liv på dagens gressflate og det bør vurderes om det bør etableres et område med tilsvarende kvaliteter på den vestre delen av øvre torg. Parken må by på aktiviteter som også skaper liv og bevegelse gjennom hele året.

Figur 102: I Central Park i New York drives det med både avslapning og lek. (Bilde: Cecilie H. Mæle)

Parken (Øvre torg) bør bli en grønn urban bypark for allmenheten og samtidig ha et åpent og innbydende oppholdsrom for alle aldersgrupper gjennom døgnet og året. Den intime stemningen som innbyr til soling, lek og piknik er en spesiell kvalitet som må bevares og videreutvikles.

I den videre detaljeringen av parken må hensynet til vannskulpturen ivaretas både gjennom materialvalg, funksjoner og design.

Alternativ bruk av det åpne byrommet i de periodene hvor det ikke er arrangementer må sikres. Fleksibel/ mobil møblering, flyttbare tak, spill og leker til utlån på for eksempel fremtidig bibliotek i nytt flerbruksbygg med videregående skole bør vurderes. En mindre offentlig scene/atrium for små arrangementer må vurderes. Hvor stor den åpne plassen bør bli må sees i sammenheng med utviklingen av nedre torg (Torg 1).

Ved etablering av ny videregående skole kan området bli en del av skolens uteareal. Det blir viktig å invitere til bruk av alle aldersgrupper også på dagtid i hverdager. Fasader mot parken må bidra til et mer vitalt byliv.

Ski mangler et offentlig (HC-) toalett og en drikkefontene. Plassering og utforming av toalett og drikkefontener må vurderes i forbindelse med videre detaljering av øvre og nedre torg, gågata og Parkaksen.

Figur 103:Flyttbare aktiviteter som sjakk skaper variasjon. (Bilde: Cecilie H. Mæle)

Figur 101: Offentlig toalett Oslo, tegnet av B. Heyerdahl sivilarkitekter as. (Kilde www.arkh.no)

Retningslinjer

1. Park 1 skal ha byromskategori 1

2. Parken bør prosjekteres samtidig som nedre torg. Fordelingen park/torg med tanke på større kulturelle og seremonielle arrangementer må vurderes i sammenheng med arealbruken på nedre torg.

3. Området skal bli grønnere enn i dag, men dette må sees opp mot behovet for åpne, harde flater jfr punkt over om arrangementer

4. Drikkefontener og offentlig toalett bør etableres og må belyses i den videre planleggingen av torgområdene.

5. Parken skal bevare og videreutvikle intimiteten og tilbudet om opphold og rekreasjon som gressflaten rundt vannskulpturen.

6. I forbindelse med videre utvikling av området skal det sikres bedre universell utforming i eksisterende elementer.

7. Minimum 50% av parkens arealer bør være solbelyst i 5 timer ved jevndøgn

8. Torvgårdens fasader bør vurderes som ramme rundt torget. Noen av de eksisterende trærne bør vurderes fjernet for å fremheve fasaden.

9. Dersom den etablerte skateparken må flyttes, skal tilbudet reetableres et annet sted før den kan rives. Dette må sees i sammenheng med rekkefølgekravene i reguleringsplanen for ny videregående skole i sentrum.

Dagens situasjon - Park 2

Figur 104: Til venstre: Parkaksen er en av de mest påkostede områdene i Ski sentrum. Dette er og en av de få offentlige byrommene kommunen eier grunnen. Til høyre: Parkaksen sett fra Jernbaneveien. Aksen preges i dag av en parkeringskjeller og et trappearrangement. Parkeringskjelleren er årsaken til det hevede terrenget som skaper en barriere mellom torget og Jernbaneveien både i forhold til universell utforming og tilgjengelighet for alle, men også visuelt.

Figur 105: Byggekunst nr 8 i 1986 hadde en tre siders reportasje om Skis nye offentlige byrom (Parkaksen, torget og Idrettsveien). Ski var tidlig ute med etablering av «gatetun» og fagfolk kom på denne tiden til Ski på befaring!

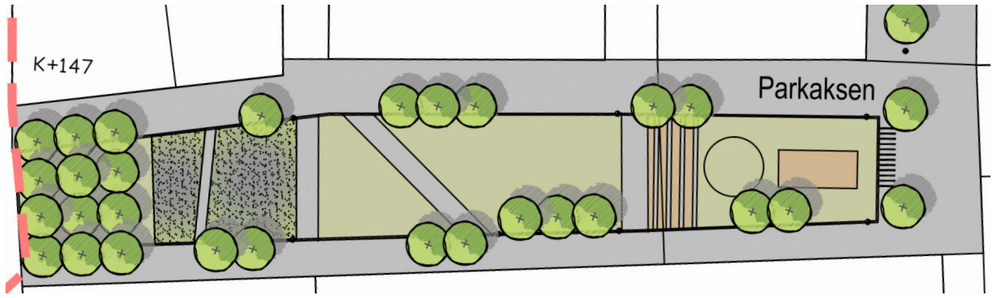
Parkaksen sto ferdig på midten av 1980 tallet og er tegnet av landskapsarkitekt Bjarne Aasen (13.3 Landskapsarkitekter). Aasen ble kontaktet fordi kommunen fikk utfordringer med overvannshåndtering rundt Kirkeveien 3 da bygget sto ferdig.

I dag preges området av forfall. Parkaksen har flere elementer som kunstverk, sittegrupper og noen slitte lekeapparater, men det er lite byliv i området. Fasadene mot sør har to etasjer med detaljhandel og kontorvirksomhet. Nordre fasade er lukket.

Områdereguleringsplanen:

Ihht reguleringsplanen skal Parkaksen være et viktig bindeledd mellom Jernbaneveien Rådhuset, med et stort innslag av grønt, vann og gode oppholdssoner.

Funksjons- og designplanen - Park 2



Figur 106: Forslag til en ny utforming av Parkaksen

Skal parken skape en god forbindelse både visuelt og bevegelsesmessig mellom Ski stasjon og Rådhuset er det både behov for en estetisk oppgradering og en bearbeiding av terreng. Parkeringskjelleren som har innkjøring fra Jernbaneveien må fjernes. Studier viser at det er mulig å etablere en ny parkeringskjeller under parken og eventuelt byggene rundt. Den nye kjelleren kan serve blant annet bebyggelsen i Kirkeveien 1-3, Jernbaneveien 1 og 4 og bebyggelsen i Parkaksen 1, 3, 5 og 7, samt Idrettsveien 2, 4 og 6. Et slikt grep vil redusere kjøring i gågata, fjerne privatkjøring i Jernbaneveien, som nå etableres som kollektivgate, og gi en universelt utformet og åpen passasje mellom rådhusplassen og nye Ski stasjon. Terrenget mot eksisterende bygg med inngangspartier må bearbeides videre.

Figur 107: Hvile, lek og ro kan blir Parkasens kvaliteter. Bilde Kristine Sand

Byrommet har potensiale til å bli et intimt, rolig, trygt og lunt byrom. Det foreslås å opprettholde gangsoner langs fasadene og etablere en grønn møbleringssone i midten. Gangsonene mot fasadene skal være frie for hindringer. Parkaksen kan bli et sted hvor det tilrettelegges for aktiviteter for både eldre og små barn. Forslag er sandlek, balanse planke, enkelt lekestativ og rolige spill for alle aldere. Parken skal være bilfri og deles inn i mindre soner som blant annet er egnet for småbarnslek. Serveringssteder som henvender seg mot parken kan bidra til å vitalisere byrommet gjennom døgnet. Det bør vurderes hvor store arealer spisestedene skal disponere av midtaksen til uteservering. Free seating i et felles serveringsområde for spisestedene er en ide.
Høydeforskjeller både øst-vest og nord-sør mot eksisterende bebyggels kan gi føringer for videre designen av parken.

Fra Kirkeveien skal dagens gangakser opprettholdes (GV1 og GV2). Gåmønstre som krysser grøntfeltet bør etableres.

Overvann dreneres til et regnbed eller annen løsning for åpen overvannshåndtering, som også blir et viktig estetisk element. Det foreslås en trelund mot Jernbaneveien. Denne skjermer parken noe mot trafikken i Jernbaneveien, men stenger heller ikke den visuelle aksen mot rådhusplassen.

Inntil parkeringskjelleren fjernes kan trelunden etableres i entrappe/rampe løsning som også kan innby til opphold.

Sol og skyggeanalsyer viser at dagens park har gode solforhold, men at solfoholdene reduseres betydelig ved full høydeutnyttelse som regulert i områdereguleringsplanen. Videre detaljering av områdene rundt parken bør dokumentete hvordan bebyggelsen påvirker Parkaksen med hensyn på sol.

Figur 108: Lek for de minste, å kunne ta med seg en god bok ut i et byrom for å lese og observere andre, kunne kjøpe en god kaffe og ta med seg fra en av de nye spisestedene i nærheten. Aktivitetene i Parkaksen bør være av en roligere karakter og integreres godt sammen med det grønne preget. (Bilder: Cecilie H. Mæle)

Retningslinjer

1. Parken skal ha byromskategori 1
2. Ny parkeringskjeller må vurderes i forbindelse med utvikling av eiendommene rundt Parkaksen.
3. Innkjøring til parkeringskjeller fra Jernbaneveien avvikles.
4. Parken må skape en god og universelt utformet forbindelse både visuelt og bevegelsesmessig mellom Ski stasjon og Rådhuset.
5. Parken skal tilby opphold til mennesker i alle aldere og deles inn i mindre soner som innbyr til både aktivitet og stille rekreasjon.
6. Parken skal være bilfri og være et trafikksikkert oppholdsrom for mennesker med ulike behov.
7. Minimum 40% av parkens areal bør være solbelyst minst 5 timer ved jevndøgn

Dagens situasjon - Park 3 og tilgrensende gangarealer

Figur 109: Park 3 er idag veiareal og parkeringsplass. (Bilde: Blomweb Viewer)

Området har i 2015-2017 vært delvis byggeplass for rehabilitering og tilbygg til Rådhusteateret. Arealet er i dag vei og parkeringsplasser.

I Kirkeveien 3 ligger blant annet et eldresenter, en helsestasjon og flere omsorgsboliger. De har i dag parkering der den nye Rådhussvingen er planlagt etablert og det er regulert gangakser mellom Øvre torg/ Parkaksen og Vestraatparken.

Områdereguleringsplanen

Arealet er regulert til gang-og sykkelvei, gatetun og park. Grepet i reguleringsplanen sikrer en bedre forbindelse mellom Vesteraatparken nord for Kirkeveien og dagens sentrum. Parken skal som de andre parkene i sentrum ha et blågrønt preg og legge til rette for aktivitet. Samtidig fjernes parkeringen for Kirkeveien 3 og må således erstattes.

Funksjons- og designplanen - Park 3

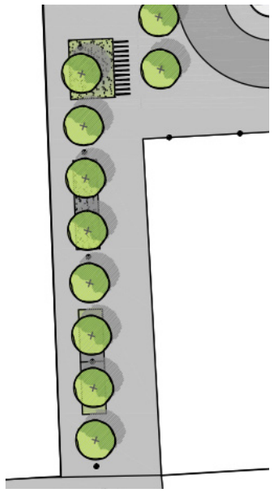
Park 3 blir liggende støyutsatt til mellom Kirkeveien og Rådhussvingen, «som en stor trafikkøy». Kirkeveien vil også i fremtiden ha stor trafikk og Rådhussvingen skal blant annet fungere som innkjøring til et nytt parkeringshus med 300 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser og parkering for fremtidig utbygging av boliger, næring og offentlig tjenesteyting. Det foreslås derfor at det kan etableres en park for aktiviteter som gir litt lyd. Parken kan bli et supplement til ny videregående skoles uteområder og legge til rette for fysisk aktivitet. Funksjons- og designplanen foreslår en skatepark som hovedattraksjon. Gode oppholdssoner og sentrale gangakser mellom Kirkeveien og Rådhussvingen/Kirkeveien 3 må sikres.

Mulighetsstudier for ny videregående skole viser at park 3 ikke kan etableres som i vedtatt områdereguleringsplan. Parkarealet og funksjon bør ikke gå tapt, men lokaliseres et annet sted. Funksjonen kan legges i et annet område av Ski sentrum. Parkarealet bør søkes relokalisert i samme område.

Det foreslås å beplante området med trær. Tanken er at parken skal oppleves som en liten trelund for forbikjørende og –gående. Terrenget faller mot sør og planen legger opp til å etablere en åpen overvannshåndtering sør for Rådhussvingen.

Figur 110: Eksempler av mulige aktiviteter i Park 3 ved ny videregående skole, kulturskole og bibliotek. (Bilde øverst: Kristine Sand.)

5.2.4 GT2 - FORBINDELSE MELLOM PARK 3 OG PARK 4 - 5



Gangaksen er viktig for å binde sammen Vestraatparken og sentrumskjernen og må visuelt forsterkes gjennom bruk av vegetasjon, lys og eventuelt vann. Mellom Ski helse- og eldresenter (Kirkeveien 3) og Rådhussvingen er det muligheter for å danne en liten plass på fortauet. Det må belyses i arbeidet med kryssutformingen. Som et minimum bør det etableres sykkelparkering ved hovedinngangen til Kirkeveien 3. Parkeringen må plasseres slik at den ikke hinder god ferdsel til og forbi Kirkeveien 3. danner fortauet en liten plass.

Plassen foreslås markert med trær som gir dette hjørnet en egen karakter og samtidig kan skjerme noe mot trafikken rundt. I området etableres felt for åpen overvannshåndtering, noe som kan gir stedet et enda grønnere preg.

En trerekke fører sørover gjennom «smuget» mot Parkaksen og danner på denne måten en forbindelse mellom områdene nord for Kirkeveien og det indre bysentrum. Ved valg av tresort må treets funksjon som "veiviser" vurderes. Treets størrelse er viktig, men også form - en frodig krone som fyller byrommet eller smale høye trær, årtidsvariasjoner med farger, frukter og blomstring.

Belysning som markerer aksen skal bidra til å forsterke aksen.

Figur 111:Eksemper på ulik form, farge og lyssetting som kan bidra til å forsterke aksens funksjon som ledetråd mellom Vestraatparken og sentrumskjernen. (Bilder: vensre rødeik Kilde: Leafland.co.nz, midt: søyleformet tre Kilde havesider.dk, høyre: Kilde Vi i villa)

Parkering til fasilitetene i Kirkeveien 3 må etableres i nytt parkeringshus enten i forbindelse med utvikling av S4 eller i parkeringskjeller under Parkaksen. Korttidsparkering og av- og påstigning må sikres for bevegelseshemmede til Kirkeveien 3 i forbindelse med regulering av nytt Rådhuskryss. Det kan vurderes om eventuelle parkeringsplasser nord for Kirkeveien ved Vestraatparken skal prioriteres til beboere og besøkende i Kirkeveien 3.

Retningslinjer

1. Park 3 skal ha byromskategori 1
2. Park 3 åpner for aktiviteter som gir noe støy, eksempelvis skaterampe/park.
3. Parkens areal må erstattes ved en eventuell relokalisering i forbindelse med nytt flerbruksbygg med ny videregående skole.
4. Midlertidig HC parkering ved Kirkeveien 3 etableres inntil alternativ parkering er etablert.
5. GT2 skal ha byromskategori 2
6. Fremtidig overgangsfelt fra GT2 (Kirkeveien 3) til park 4 må sikre visuell kontakt mellom områdene.

5.2.5 PARK 4 - 5 - VESTRAATPARKEN

Dagen situasjon - Park 4 - 5

Figur 112: Vestraatparken med Waldemarhøy i bakgrunnen og dagens parkeringsplass som i sentrumsplanen delvis er regulert til park. (Bilde: Blomweb Viewer 2016)

Vestraatparken er en grønn lunge med lekeapparater, noen sittebenker, et flott staudebed i nord, Hagabua[1] og «Kanten». På tross av sin sentrale plassering i sentrum, med nærhet til boliger og kulturhuset Waldermarhøy, er den litt bortgjemt. Aktivitetstilbudet kan bedres og i 2016 ble «Kanten»[2] og en mobil sykkelbane etablert her for å tilføre flere funksjoner. Parken knytter rekreasjonsområdene ved Waldermarhøyanlegget/Kapelldammen sammen med sentrum.

Dagens situasjon med sin samling av oppholdsplasser og lekemuligheter virker tilfeldig og usammenhengende. Målet med utforming av parken er derfor å skape en egen karakter med funksjoner som knytter og skaper en helhet. I denne sammenhengen er det også viktig å se området som en forbindelse mellom Waldemarhøy og Ski sentrum. Vesteråtparken er kun en av to parker i Ski sentrum som blant annet kan sikre tilgang til strøkslekeplass for dagens og fremtidens bybarn. Størrelsen sikrer også blant annet rekreasjonsverdier mindre parker ikke kan tilby.

Områdereguleringsplanen

Reguleringsplanen legger opp til at Vestraatparken skal utformes som en offentlig, urban bypark med høy kvalitet av utformete elementer og arealer for opphold, lek og rekreasjon. Det skal

1 Kiosken Hagabua har stått flere steder i Ski gjennom årene. Den eies i dag av Ski historielag.
2 Studentgruppen TreStykker etablerte i 2016 oppholdsmøbelet Kanten som et midlertidig tiltak.

tilrettelegges for kulturelle arrangementer. Parken skal beplantes med større trær, og ha en tydelig grønn profil. Hagabua skal bevares og tas i bruk.
Områdereguleringsplanen åpner opp for at byggeområdene inntil parken (B/F/K5 og BF3) kan bruke gang og sykkelveien (GS1-2) som atkomst til eiendommene. I forbindelse med sluttbehandlingen av planen ble det åpnet opp for en høyere utnyttelse av både B/F/K5 og BF3 uten at atkomst via parken ble vurdert. Atkomst til flere boenheter vil ha en negativ innvirkning på Vestraatparken både med hensyn på trafikksikkerhet, deling av parken og støy. Det er ikke gjort solanalyser av hvordan økte høyder vil påvirke solforholdene i parken. Waldemarhøyveien (GS1) er bestemt stengt mot Kirkeveien.

Funksjons- og designplanen - Vestraatparken

Parken foreslås med en innadvendt struktur som skaper et sentralt punkt midt i parken, et åpent og tomt/ fritt plenareal som er omkranset av et belte med vegetasjon og leke/aktivitetsområder. Dagens trær skal bevares. Langs østsiden av parken etableres en nord-sørgående trerekke/ allé som markerer forbindelsen mellom Waldemarhøy og Ski sentrum, og som i tillegg danner en ryggrad for parken.
To krysningspunkt foreslås fra GS1 gjennom parken for gåedne og syklende. Fra Kirkeveien er det foreslått en snarvei gjennom parken mot Vestraat barnehage. Sør i parken er det avsatt et område for en overvannsdam.

Parkens størrelse og form sikrer at den får en kjerne skjermet for trafikken fra Kirkeveien, og ny bebyggelse i randsonen.

Parken skal være Ski befolknings piknik område. Kort avstand mellom benkene vil gi et turtilbud til eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne. Ved videre planlegging av parken må det etableres et offentlig toalett og drikkefonter.

Vesteraatparken kan bli den store lekemagneten med spennende lekeapparater og annen rekreasjon hele året.
Ulike soner med kunstverk, mer støyende aktiviteter og lekeplass må etableres slik at Waldemarhøys historiske park med staudebed, gravhauger, store trær og sittegrupper hensyntas.

Det bør vurderes å ha tiltak i parken som tilrettelegger for pollinerende innsekter. Dette kan gjøres ved å etablere en liten blomstereng og oppsetting av noen insekthoteller. Parken kan og beplantes med frukttrær og bærbusker.

Utvikling av Vesteraatparken må knytte turmulighetene i sentrum med Waldemarhøy og Kapelldammen. Hagabua bør brukes, kanskje til salg av kaffe og brus alene eller sammen med et nytt kiosk/kafetilbud. Kjøring til alle eiendommene vest for parken må unngås at skjer via parken. Atkomst må løses i forbindelse med detaljregulering av området.

Solforholdene påviker oppholdskvalitetene og må være gode. Ny bebyggelse i randsonen til parken må underordne seg de kvalitetene som skal sikres i parken både med hensyn på solforhold, privatisering eller legge begrensninger på bruk av parken.

Figur 113: Til venstre klatreslott i Frognerparken. (Kilde: Aftenposten. Bilde: Anne Ogundipe.) Til høyre: Parkliv i Berlin. (Kilde: Google)

Figur 114: Eksempler på variasjon av aktiviteter og spiselig vegetasjon. (Kilder: Barn med løv: www.udir.no, Fotballbilde: Ski kommune, Magne Reneflot, kirsebærtre: wimen.blogspot.no, grilling: www.idealo.de, plommetre: Remont Holodok Rui, øvrige bilder: Cecilie H. Mæle)

Retningslinjer

1. Parken skal ha byromskategori 1

2. 70 % av parken skal være solbelyst i minst 5 timer ved jevndøgn hvorav 3 timer må være mellom kl 1400 og kl 1700.

3. Det bør utarbeides en helhetsplan for Vesteraatparken som sikrer en god møblering av parken og som knytter parken til Waldemarhøyområdet.

4. Ved regulering av tilgrensende byggeområder (BF3 og B/F/K5) bør ikke trafikken gå gjennom parken.

5. Parken må legges inn i rekkefølgebestemmelser til detaljreguleringsplaner i Ski sentrum for å sikre bidrag til opparbeidelse av parken i utbyggingsavtaler.

6. Planleggingen av parken må sees i sammenheng med Waldermarhøy og området til og med Kapelldammen.

7. Det skal etableres fastmonterte griller for å unngå unødig bruk av engangsgriller.

8. Parken skal ha toalettfasiliteter for publikum.

Dagens situasjon - Park 6

Figur 115: Bidet viser dagens bruk av «parkområdet» som hovedsakelig er skolegård og Kjellern's uteområde.

Figur 116: Utsnitt av reguleringsplan

Brorparten av arealet som er regulert til park er i dag skolegård og gamle hagearealer til fritidsklubben Kjeller'n. Skolegården består i stor grad av harde flater. Uteområdet til Kjeller'n er dagens grønne lunge.

Elevrådene på begge skoler har kommet med innspill til nye aktiviteter i skolegården og hvilke utfordringer de opplever i dag. Støyforholdet er et problem for begge skolene. Elevene forstyrrer hverandre når den ene skolen har friminutt og den andre har undervisning.

Ski skole ønsker en ballbinge med kunstgress, klatring, huske og sklie og trampoline i bakkehøyde.

Ski ungdomsskole ønsker to basketbaner, klatrevegg og flere sittegrupper med benker og bord. De ønsker også et hyggelig sted å prate.

Det er to vernehensyn i parken: Skålgroper og huleik. Helleristningene i parken består av runde groper på 4-5 cm, såkalt skålgroper, som er hugget på svaberg. Helleristningene er bergkunst fra bronsealder. Kulturminnet trenger bedre sikring og dette området bør integreres på en bedre måte i parken.

Områdereguleringsplan

Reguleringsplanen stiller store krav til parken. Den skal både være en offentlig grønn urban park med høy kvalitet og arealer for opphold, lek og rekreasjon. Parken skal serve som skolens uteområde samt som uteområde for en eventuell ny barnehage og det skal søkes etablert et overvannsystem i sammenheng med det urbane vassdraget.

I forbindelse med sluttbehandling ble byggeområdet BB2 og B/F2 utvidet på bekostning av parkens størrelse.

Reguleringsplanen stiller også krav om minimum en offentlig tilgjengelig gangforbindelse fra Sanderveien gjennom BB2 til parken.

Funksjons- og designplanen - Park 6

Park 6 – eller byparken må etableres som en park med høy lekefaktor som appellerer til fysisk utfoldelse for barn i alle aldre. Den må også tilrettelegge for gode oppholdsarealer for mennesker i alle aldere og med ulikt funksjonsnivå. Byparken er sammen med Vesteraatparken, de eneste parkene som kan romme funksjonene en strøkslekeplass skal sikre. Parken må etableres som en bydelspark og kunne brukes 24/7 og tilfredsstille de fem sansene; se, høre, lukte, smake og føle.

Elevenes ønsker må imøtekommes og det blir viktig å finne varierte aktivitetstilbud tilpasset barn i ulik alder og med ulike interesser.

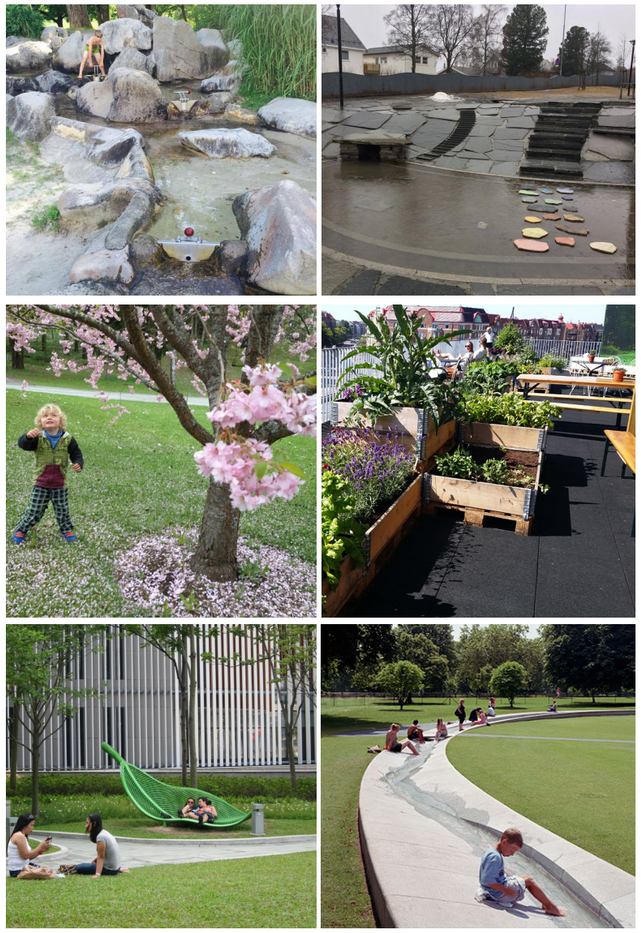
Materialutvalg bør utfordres både gjennom farge, tekstur og vegetasjon.

Parken bør ha gode soneinndelinger. Det bidrar til å skape trygghet for alle brukergrupper.

Parken skal være universelt utformet og alle brukergrupper skal ha god tilgjengelighet til sittegrupper og aktiviteter i parken.

Harde dekker bør lokaliseres nærmest skolen og mykere naturkarakter og mindre stram design bør sentreres i parken som både appellerer til frilek, fantasi, utforskning av natur og stillesone. Uteområdene bør etableres med undervisningspotensial for naturfaglige timer, kanskje skal skolehagen gjenoppstå og kunnskapen om urbant jordbruk innlemmes i undervisningen?

Blå og grønn struktur skal gi tilgjengelighet for lek, fysisk utfoldelse og være veifinnere. På Åsveien skole i Trondheim samles regnvannet i et system med renner, kanaler og terskler før det ledes under bakken og kommer ut via rør som spyr ut vann. Anlegget er til vanlig tørt, men gir en ekstra dimensjon i regnvær.



Figur 117: Vann kan inspirere til både lek og refleksjon. Bildene viser roligere aktiviteter som bør samlokaliseres slik at deler av parken blir en rekreasjonsarena for flere enn barn. Nederst venstre, Hong Kong, (Kilde: Rocco Design Architects Ltd),nederst høyre Diana, Princess of Wales Memorial Fountain av Gustafson Porter + Bowman (Bilde: Hélène Binet). Øvrige bilder Kristine Sand og Cecilie Mæle

Det må investeres i lekeapparater med kvalitet som kan brukes av mange på ulike måter. Faste installasjoner må gi variasjon ut fra vær og årstid. Muligheter for å bytte ut installasjoner regelmessig for å sikre variasjon må vurders.

Noen arealer bør etableres også under tak, i le for vær og vind. Barn bør inkluderes i designprosessen.

Figur 119: Til venstre: Overvannshåndtering som også fungerer som sitteplasser. Til høyre: "Skatebowl" som alternativt kan brukes som akebakke og som fungerer som fordrøyningsbasseng. Varden Skole, Bergen. (Kilde: SWECO, Fotograf: Amund Johne)

Figur 118: Bilde med trampoline for bruk i offentlige byrom. (Kilde: docplayer.me) Ny-Krohnborg skole, Bergen (Bilder: Cecilie H. Mæle)

Retningslinjer

1. Parken skal ha byromskategori 1

2. I forbindelse med detaljreguleringsplanen for nordøstredel «skolekvartalet» må alle formålene parken skal betjene sikres og prioriteres. En fordel vil være å sikre en dybde i parkens kjerne.

3. Skolens uteområde må sikres gode solforhold i hele skoletiden, mens parkens sørlige del må sikres gode solforhold på ettermiddag og kveldstid. Med gode solforhold menes at parken samlet sett bør være 80% solbelyst i minimum 5 timer ved vår og høstjevndøgn hvorav 3 timer skal være mellom kl 1500-1800 for de sørlige delene av parken og 3 timer mellom kl 1000-1300 for arealene nærmest skolen.

4. Fordi arealet vil være svært mye brukt bør vegetasjon samles i større felt med naturkvalitet fremfor å spres i mindre «bed»

5. Parken må legges inn i rekkefølgebestemmelser til detaljreguleringsplaner i Ski sentrum for å sikre bidrag til opparbeidelse av parken i utbyggingsavtaler.

6. Videre planlegging må skje i samarbeid med elever på Ski skole og Ski ungdomsskole

7. Planlegging av området rundt helleristningene (skålgropene) må gjøres i samarbeid med fylkesarkeologen.

8. Takflater skal brukes som uterom for skolebyggene.

Dagens situasjon - Park 7

Figur 120: Bildet til venstre viser dagens eiendom. Kilde BlomWEB Viewer. Bildet til høyre viser parken sett fra rundkjøringen i nord. Gravhaugen er vanskelig å se, men grana, litt til venstre i bildet, står på den. Bilde Cecilie H. Mæle

Parken er idag en del av en privat hage. Gravhaugen er fra jernalderen er gressdekt og synes som en tydelig forhøyning i hagen. Det er flere relativt høye trær på eiendommen, blant annet står en høy gran oppå gravhaugen.

Parken er nærmeste nabo til Ski skole og forbindes til park 6 med en gang og sykkelvei. Gang og sykkelveien sammen med park 7 er en viktig forbindelseslinje til rekreasjonsområdet på Rullestadjordet og Vardåsen/sørmarka.

Områdereguleringsplanen:

Planen beskriver parken som en lommepark som skal tilby arealer for opphold. Parken skal beplantes og større trær bevares.

Funksjons- og designplanen – park 7

Parken kan utformes som en velkomstportal til byen. Kulturminnet må bevares og fremmes og brukes i et større kunnskapsberikende perspektiv. Parken og kulturminnet kan synliggjøres med informasjonsskilt, lyssetting samt at parken kan innlemmes i en kulturhistorisk vandring i Ski.

Retningslinjer

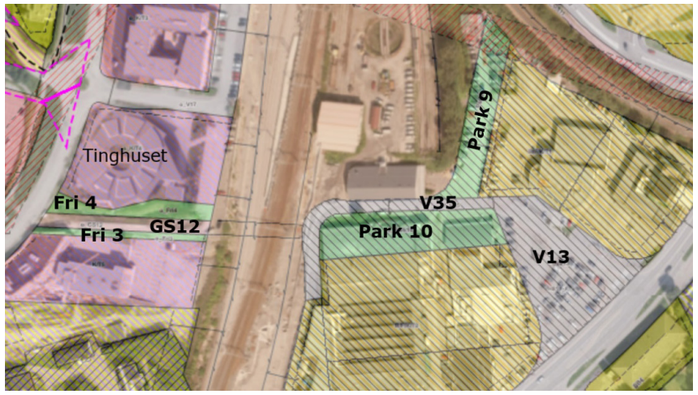
1. Parken skal ha byromskategori 1

2. Parken og kulturminnet kan synliggjøres med informasjonsskilt, lyssetting samt at parken kan innlemmes i en kulturhistorisk vandring i Ski.

3. Utforming av parken må avklares med fylkesarkeologen.

Dagens situasjon - Park 9 og 10, Friareal 3 og 4 og V13

Figur 121: Området som i områdereguleringsplanen er regulert til V13. (Bilde Cecilie H. Mæle)



Figur 122: Utsnitt av områdereguleringsplanen for friområde 3 og 4 i vest sør for tinghuset og park 9 og 10 som skal sikre en grønn akse mellom Ski vest og den søndre delen av Ski sentrum. Dagen situasjon skimtes under reguleringsplanen som ortofoto.

Arealene er hovedsakelig bebygd areal samt parkeringsområder for dagens næringsaktivitet. Områdene har ingen oppholdskvaliteter og domineres fullstendig av bilen. Som fotgjenger er det kun tilrettelagt langs Åsveien. Det er svært dårlig tilrettelagt for fotgjengere og syklister som for eksempel ønsker å gå fra fortauet inn til butikkene i området.

Områdereguleringsplanen

Planen legger opp til at infrastruktur skal inngå som et arkitektonisk og opplevelsesmessig element i parkene.

Friarealet 3 og 4 er en del av et større grønt drag som sammen med gang- og sykkelvei gir mulighet for å binde sammen sentrumsområdene øst og vest for jernbanelinjen med effektive og trygge gang og sykkelforbindelser. Det gir enklere tilgang til friluftsområder for mennesker bosatt øst for jernbanelinjen. Områdene øst for jernbanelinjen trenger mennesker som går igjennom og oppholder seg i disse nye kvartalene. Det vil bidra til en økt vitalisering i denne delen av byen.

V13 skal være kjøreatkomst til B/F/K1, sikre sykkel og gangforbindelser samt etableres som et estetisk blågrønnt fordrøyningsbasseng som også er et oppholdsareal for nye beboere og næringsdrivende.

Funksjons- og designplanen - Park 9 og 10, friareal 3 og 4 og V13

Hele området danner en viktig forbindelse mellom sentrumsområdene i sør, Finstad nord og de nye utbyggingsområdene i Ski vest.

På vestsiden av jernbanen er det et smalt grøntdrag langs Finstadbekken. En gangsti foreslås etablert langs Finstadbekken som er en sjeldenhet i Ski byen. Riktig opparbeidelse av bekken og området rundt vil gi en unik kvalitet i Ski.

Gang og sykkelbro

Krysing av jernbanen i området tilrettelegger bedre for gang og sykkel i Ski slik at flere velger å gå og sykle fremfor å bruke bil. Broen binder øst og vest siden av Ski bedre sammen.

For å muliggjøre en krysning over jernbanen må flere broalternativer utredes.
Høydeforskjellene mellom øst og vest, samt krav til høyde over jernbanesporene er en utfordring.

Et mål bør være å bruke broen slik at trafikken mellom øst og vest lander i park 10. Da vil flere mennesker benytte byrommet.

Avhengig av bebyggelsen på nabotomten sør for grøntdraget (K/T15) kan gangforbindelsen bli integrert i en fremtidig bygningsstruktur/ bygningskropp.

Park 9

Forbindelsen videre til dagens sentrum fortsetter enten mot Åsveien eller gjennom et nytt parkdrag (park 9). En forbindelse via park 9 vil bli betraktelig kortere enn forbindelsen via Åsveien, men løsningen forutsetter flytting av jernbanens østre linje eller etablering av undergang.

Park 9 vil selv uten en forbindelse nordover tilføre området viktige kvaliteter for rekreasjon, overvannshåndtering, lek og som en grønn lunge. Parken vil kunne serve fremtidig boligbebyggelse med strøkslekeplass som vanskelig lar seg etablere andre steder i området.

Park 10 og V13

Som sentralt punkt i parken etableres en liten plass hvor alle gangveier møtes. Funksjons- og designplanen foreslår å flytte atkomstveien til B/F/T/K2 (f_V35) sør for park 10. Da unngår man unødvendig kryssing og konflikt mellom biler og myke trafikanter i parken. Flytting av veien sikrer også parken bedre solforhold. Endelig plassering og utforming av park 10 må sees i sammenheng med løsning som velges for krysningen over jernbanen.

I V13 etableres et stort overvannsmagasin som ved kraftig nedbør skal fungere som fordrøyningsbasseng for overvannet fra sentrum. Det legges opp til at det skal være et permanent vannspeil som vil tilføre området gode kvaliteter i tillegg til at det vil være et tilgjengelig fordrøyningsvolum som forhindrer flomskade og forurensning nedstrøms. Dammen kan bli en liten oase ved siden av den trafikkerte Åsveien. Vegetasjon bør etableres som skjermingselement mot Åsveien og større trær vil bidra til å binde masser og ta opp vann. En fontene eller et vannarrangement som lager lyd bør også brukes som «motstøy». En fontene vil i tillegg ha en viktig rensende effekt på vannet og forhindre oppblomstring av blant annet alger.

Figur 123: Tanner Springs Park, Portland, Oregon, US. Dreisetl GmbH (Foto: Graham Ballantyne). Parken sikrer håndtering av overvann ved store nedbørsmengder. Den fordrøyer, renser og infiltrerer vannet for å minimere skader på annen infrastruktur ved ekstremvær. Parken er viktig for nærområdet og byen. Kunstinnstallasjonen "the Art Wall" er lagd av gamle jernbaneskinner som er funnet i området som forteller noe om områdets historie. Vegetering av området gir et økt biolgisk mangfold enn tidligere. Det gis informasjon om parkens funksjon, ut over å være et viktig møtested, lærer besøkende om viktigheten av å utvikle våre urbane områder i pakt med naturen.

Retningslinjer

1. Områdene skal ha byromskategori 1

2. Finstadbekken bør opparbeides slik at området o_Fri3 og Fri4 får en kvalitet som kan bli unik i Ski.

3. Utforming av gang og sykkelbro over jernbanen må vurderes i detaljreguleringsplan for området. Det er ønskelig at landingspunktet for broen sikrer at flest mulig mennesker beveger seg gjennom parkdraget (park10,park 9 og V13)

4. I detaljreguleringsplan for området bør mulighetene for å flytte f_V35 vurderes. Dette for å sikre gang og sykkelforbindelsen god trafikksikkerhet og bedre solforholdene i parken.

5. Trafikksikker utforming for myke trafikanter av innkjørsel til B/K/F/T1 over gang og sykkelforbindelse må prioriteres.

6. Fremtidig areal for overvannsmagasin må oppleves som frodig med store trær. Området må sikre fremtidige innbyggere og brukere tilgang til en park og et grønt oppholdsareal. Fontene eller instalasjon som gir bevegelse i vannet bør etableres.

7. Det skal gis informasjon om parkens funksjon ut over å være et møtested.

5.3 TORG

Torg var tidligere byens handelssentrum og sentrale møteplass. Aktivitetene som foregikk på torget har mange steder funnet nye steder å være og torget har i mange byer mistet sin sentrale og viktige funksjon. Noen steder er torg bygget ned, mens i Ski har det mest sentrale torget vært parkeringsplass. Med fokus på bærekraftig steds- og byutvikling og byutvikling i kollektivknutepunkt har torgenes viktige funksjon i byene fått en ny fokus.

Områdereguleringsplanen regulerer 10 torg av ulik størrelse og med ulik karakter. Noen torg skal være byens hjerte, mens andre torg skal ha et mer lokalt tilsnitt og gi identitet til noen kvartaler eller bygg i byen. Funksjons og designplanen gir føringer for torg 1 og torg i hensynssone H810_7 (se kapittel om Sentrumsveien).

Figur 124: Stortorget i Fredrikstad. Ferdigstilt 2013-2014. Torget er byens storstue og skal være et formelt rom, en arena for kulturelle arrangementer og en markedsplass. Samtidig skal det være et møtested i hverdagen for uformelle treff og aktiviteter. Trebenker, belysningsmaster av tre og skulpturen «Plankebæreren» bygger opp under byens identitet som Plankebyen Fredrikstad. (Kilde: NLA. Bilde: Kirsti Mørch, Rambøll)

Dagens situasjon – Torg 1

Figur 125: Nedre torg er i dag en parkeringsplass omkranset av byggene Torvgården, Løkkegården, Ski Storsenter og Syd Torget. (Bilder: Annette Mohr)

Nedre torg eller Torg 1 er en åpen stor og sentral plass med offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i midten og med gangakser langs bygningene rundt. Plassen omkranses av trær, men oppleves grå.

Torget avgrenses av Torgveien i sør og Idrettsveien i nord. Terrenget heller mot sør. Kjøreveien inn til parkeringsplassen er en visuell hovedakse som deler torget.

Dagens fasader ut mot torget er varierende både i forhold til tilgjengelighet og hvordan de inviterer til byliv.

Figur 126: Fasaden i Torvgården med en type svalgang skaper en distanse til nedre torg. (Bilder: Annette Mohr, 2017)

Sokkelen på Torvgården er preget av flere trapper som går ned til en relativt mørk kjelleretasje. Kjelleretasjen knytter seg ikke godt til plassen. Tilgjengeligheten er ikke i henhold til dagens krav. For serveringslokalene ville en mer åpen fasade og uteområder med plass til servering vært positivt.

Løkkegården ligger høyere enn dagens parkeringsplass. Fasadene er åpne og ligger litt tilbaketrukket fra og høyere enn torget. Midt på fasaden er innkjøring til parkeringsplasser inne i bygården.
Det er gangakser langs gården som i sør ligger opp mot 2 meter høyere enn omkringliggende terreng. Bratte bakker ned mot nedre torg og fortauet i Torgveien gjør det svært krevende å bruke gangarealene for mange. Flere velger derfor å gå over parkeringsplassen. Det trekker potensielle kunder bort fra fasaden og skaper trafikkfarlige situasjoner og konflikter mellom biler og myke trafikantgrupper.

Området er preget av forfall. Materialkvaliteten er lav og opphøyde rabatter på parkeringsplassen brukes av fotgjengere for unngå biler når de skal krysse området. Kjøreveien oppleves som en naturlig gangakse også for fotgjengere, men mangler tilrettelegging.

Det går i dag en flomvei over torget og videre vestover inn Torgveien.

Dagens solforhold er gode. Ved vårjevndøgn (21.mars) er over 50% av torget solbelyst hele dagen med unntak mellom kl 16 til ca kl18. Løkkegården er det bygget som i dag skygger mest.

Områdereguleringsplanen

Torg 1 skal utformes som gågate med mulighet for sykling, opphold og rekreasjon. Det skal legges vekt på gode overganger mellom gater, plasser og parker, med høy materialkvalitet og bruk av vann og vegetasjon som opplevelseselement.

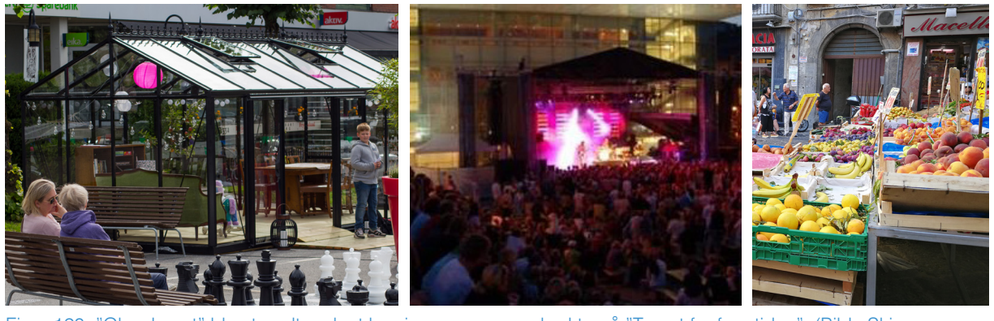
Funksjons og designplanen - Torg 1

Torgets sentrale plassering gir store muligheter for etablering av et sentralt offentlig rom hvor det kan etableres et frodig byliv med aktiviteter, arrangementer, salgsboder, uteservering og opphold, faktorer som også bidrar til god folkehelse.

Figur 127: Til venstre: Wien. En fleksibel møblering gir muligheter for en fleksibel bruk. (Bilde: Tove Næss) I midten: Fordrøyning og bruk av overvann som opplevelseselement. (Bilde: Kristine Sand) Til høyre: Vannspeil blir til skøytebane på vinterstid. (Bilde: Cecilie H. Mæle)

Torg 1 er et eget, og svært komplekst prosjekt, som starter opp i 2018. Funkjons- og designplanen gir kun noen føringer for det videre arbeidet.

Sambruket mellom gående, syklende, varelevering og kjøring til private parkeringsplasser må sikres. Deler av torgarealet bør være helt bilfritt om man ikke klarer å fase ut all kjøring som foregår i dag. Torget må etableres med ulike soner og ferdselen på kryss og tvers må være god.



Figur 128: "Glasshuset" ble et godt og lunt krypinn som mange brukte på "Torget for fremtiden". (Bilde Ski kommune). En plass for store eventer som konserter og 17.mai. (Bilde: Mikael Fuller-Gee). Muligheter for torghandel lik "Bondens marked" er ønsket av mange (Midtre bilde. Vestrås. Kilde www.visit.vesterås. Bilde Kilde: www.veganise)

Balansen mellom rommet som en åpen plass og nye installasjoner som trær, benker, lys og annen møblering må få et spesielt fokus slik at bruken blir fleksibel. God orienterbarhet, og gjenkjennelsesverdi må ivaretas for at dette skal bli et område som er godt tilgjengelig for alle.

Det er viktig at næringslivet ivaretas og gis gode rammer for videre drift ved å bruke plassen til servering, markeder, salgsboder eller andre aktiviteter.

Ved prosjektering av torget skal det vurderes om dagens flomvei skal endres og gå ned Sentrumsveien. Høydeanalyser viser at grepet er mulig å gjøre, men må detaljeres bedre. Et vannspeil eller annet vannarrangement bør knytte sammen åpen overvannshåndtering i Park 1 (øvre torg) med «urbant vassdrag» i Sentrumsveien.

Materialer og funksjoner må ha en høy standard og torget skal ha kategori 1.

Figur 129: Kunst og lys kombinert med lek. Verdensparken på Furuset. (Bilde Kirsti Mørch, LARK) Rambøll. Vannflater sommerstid isflater vinterstid. (Bilde i midten. Kilde: www.pracowniakonewka.pl Bilde til høyre: Cecilie H: Mæle.)

I tillegg til at Torg 1 skal være en attraksjon i seg selv skal området binde sammen de andre byrommene rundt. Torgveien og Sentrumsveien bør underordne seg Torg 1. Krysningspunktet mellom Idrettsveien, Park 1 (øvre torg) og Torg 1 må vurderes i den videre prosjekteringen. Her blir hensynet til vannskulpturen viktig å belyse.

Forgjengere som krysser Idrettsveien og torget må sikres en trygg ferdsel. Regulering av kjøring til private parkeringsplasser og lav hastighet på syklister vil gjøre området trykt for flere mennesker.

Retningslinjer

1. Torget skal ha byromskategori 1

2. Ved prosjektering av torget skal helheten med Torgveien, Idrettsveien og øvre torg belyses.

3. Vannspeil og overvannshåndtering skal tas med i planleggingen av Torg1 og Park 1. Nedre torg bør ha et nedsenket område som kan fungere som et lokalt overvannsbasseng ved flom.

4. Gode lys, sol og le forhold skal sikres. 60% av området bør være solbelyst ved vår/høstjevndøgn i minimum 5 timer.

5. Før videre planlegging av torget må de lokalklimatiske forholdene utredes. Lokale vindsimuleringer knyttet til potensielle nye høyder i sentrum må belyses og eventuelle tiltak som kan bedre eller avbøte endringer beskrives.

6. Plass for varelevering må innpasses og det skal vurderes om denne skal serve deler av Idrettsveien også.

7. Varelevering må skje til angitte tider og det bør vurderes om det skal stilles krav til maks størrelse på vareleveringsbilene.

8. Universell utforming skal vektlegges høyest ved valg av ulike løsninger.

5.3.1 GANGVEIER, TORG, FRIOMRÅDER OG SMETT SOM IKKE ER BESKREVET

De offentlige byrommene som ikke er beskrevet skal ved videre detaljregulering opparbeides i tråd med de overordnede prinsipper i funksjons og designplanen.

For noen av byrommene som Torg 10 er det viktig å se detaljeringen og opparbeidelsen av torget i sammenheng med de vernehensyn som ligger inntil byrommet.

GV3 som forbinder GT5 med Idrettsveien er en viktig forbindelse som må ivaretas i videre planlegging.

6 VEDLIKEHOLD

Et attraktivt byrom krever godt vedlikehold hele året. Det er tydelige sammenhenger mellom vedlikeholdet og folks interesse for å bidra til å holde et område pent. Vedlikeholdet påvirker bruken, bidrar til god oppførsel og respekt for byrommet. Godt vedlikehold vil også forebygge skader og sosial ulikhet, og dermed bidra til god folkehelse.

Det kreves mer vedlikehold ved bruk av gatestein, granitt, heller, etc. enn om flaten asfalteres. All stein vil etter tid i større eller mindre grad måtte justeres eller byttes på grunn av ulik setning, brudd eller annen slitasje. Større stein (lik gatestein på Karl Johan) er mer krevende å håndtere på grunn av vekt og størrelse enn mindre stein. Ved valg av dekke må steinstørrelse, farge, legging, etc. belyses.

Strukturering av gaterommet med møbleringssoner og gode, brede oppholds- og transportsoner gjør vedlikeholdet enklere. Behov for brøyting og snølagring må hensyntas i detaljplanleggingen. Oppvarmet gateplan bidrar til mindre behov for strøing, brøyting og feiing, ergo mindre behov for vedlikehold. Beplantning og etablering av benker i byrommets lengderetning letter vedlikeholdet.

Lysarmatur og trær bør plasseres slik at trekronene ikke vokser inn i lyssøylen og således skjermer for lyset. Andre byromselementer som benker bør belyses. Det foreslås å utarbeide en lysplan som beskrevet under ”Belysning” der vedlikehold synliggjøres. Også for kunst i uterom må det avklares hvem som er eier og hvem som har ansvar for å vedlikeholde.

Det bør utarbeides en vedlikeholdsplan i forbindelse med videre planlegging og detaljering av byrommene.

Godt vedlikehold av sykkelveier og sykkelfelt vinterstid skal sikre bedre tilrettelegging for vintersykling.

Retningslinjer

1. Ved prosjektering og opparbeidelse av byrom skal det utarbeides en vedlikeholdsplan. Vedlikeholdsplanen skal synliggjøre årlig vedlikehold samt synliggjøre vedlikehold i et 5, 10 og 15 års perspektiv som grunnlag for budsjettplaner.

7 VIRKEMIDLER FOR GJENNOMFØRING

Skibyens utvikling vil skje over en lang periode. Eksisterende byrom og infrastruktur trenger oppgradering og det må opparbeides nye offentlige rom og teknisk infrastruktur som skal møte de behov vi allerede har og de som kommer. Funksjons- og designplanen fokuserer på våre felles byrom og viktigheten av disse for alle som bor og har sitt virke i Ski. Kvaliteter i de offentlige byrommene påvirker næringslivet, eiendomsverdiene, kommuneøkonomien, folkehelsen, etc.

Kommunen har flere muligheter til å oppnå ønskede kvaliteter.

Rekkefølgebestemmelse § 8.2 Byrom og gater i sentrumskjernen

Bestemmelsen stiller krav til at:
«Utbygging ikke kan finne sted i kvartaler som grenser til gatene GT1-17 før det foreligger en helhetlig design- og funksjonsplan. Før det kan gis igangsettingstillatelse for bebyggelsen skal alle tilgrensende felles infrastrukturtiltak: Gater (o_GT1-17), fylkesveier (o_V1-17), torg (o_Torg1, 8, 9 og 10) og parkområder (o_Park 2, 3, 5 og 7) være sikret etablert.»

Utbyggingsavtaler

Grunneiere og utbyggere må påregne å skulle bidra til etablering av ny infrastruktur i forbindelse med utvikling av egne prosjekter. Oppgradering og utvikling av de offentlige rommene skal i hovedsak skje i tråd med retningslinjene i funksjons- og designplanen. Avvik skal begrunnes.

Styring av offentlige tiltak i Ski sentrum skjer ved å knytte rekkefølgebestemmelser til detaljreguleringsplanene som følges opp i utbyggingsavtaler med grunneiere/utbyggere. Rekkefølgekravene som skal gjøres til gjenstand for en utbyggingsavtale kan ikke gjelde sosial infrastruktur som f.eks. skoler og barnehager, men vil derimot kunne gjelde offentlig teknisk infrastruktur som veier, parker, vann- og avløp og også kunst i det offentlige rom (jfr. Plan- og bygningslovens §17-4). I avtalene avklares om deler av den tekniske infrastrukturen skal realiseres av utbygger som realytelser. Realytelser kan være fordel for både utbygger og kommune. Utbygger er sikret at tiltaket kommer samtidig med deres utbygging og kommunen slipper risikoen ved å legge ut for tiltak som må sikres i fremtidige utbyggingsavtaler.

§ 2.4 i områdereguleringsplanens bestemmelser viser til § 3 i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel, vedtatt 22.11.2011, og omhandler rammene for bruk av utbyggingsavtaler.
Det anbefales å gjennomføre forhandlinger om utbyggingsavtale for alle kommende detaljreguleringsplaner i Ski sentrum. Forholdet mellom privat og (eventuell) offentlig finansiering fastsettes etter at kostnadene til bygging av de offentlige tiltakene er beregnet. Kommunen skal utarbeide en kostnadsvurdering og finansieringsplan med usikkerhetsanalyse for de offentlige tiltakene i Ski sentrum. De enkelte private bidragene fastsettes gjennom utbyggingsavtaler. En kostnads og finansieringsplan vil skape større forutsigbarhet for utbyggerne.

Retningslinjer

1. Det skal utarbeides en kostnadsvurdering og finansieringsplan med usikkerhetsanalyse for de offentlige tiltakene i Ski sentrum.

Kjøp/Overdragelse av arealer regulert til offentlig formål

Ski kommune har ikke rutine for erverv eller kjøp av arealer regulert til offentlig formål. Det bør vurderes om det for gater, torg og parker i Ski sentrum skal settes i gang arbeid for å sikre kommunen eierskap. For torg, veier og parker der det skal inngås utbyggingsavtale, kan kravet inngå i avtalen. For de gater, torg og parker som ikke innlemmes i en detaljreguleringsplan gir områdereguleringsplanen kommunen grunnlag for å kjøpe arealene ved minnelig avtale eller, dersom minnelig avtale ikke oppnås, kan arealene i ytterste konsekvens eksproprieres.

Kommunalt eie av gater, torg og parker vil sikre en enklere prosess knyttet til opparbeidelse av byrommene og sikre en enklere forvaltning i ettertid.

Arealer som eies av kommunen kan gi grunnlag for at kommunen tar leie av grunnen til ulike formål. Det må vurderes om det er hensiktsmessig å ta betalt for utleie av arealene til næringslivet inntil sentrum er mer etablert og kundegrunnlaget bedret.

Retningslinjer

1. Dersom det inngås utbyggingsavtale skal arealer regulert til o_torg, o_park, o_GT og o_vei, som skal forvaltes av kommunen, erverves av kommunen.

2. Arealer som ikke innlemmes i utbyggingsavtaler og som skal forvaltes av kommunen bør kommunen vurdere å erverve.

Organisering av det videre arbeidet og samarbeid mellom Ski kommune og grunneiere/utbyggere i området

Utviklingen av Ski må følges opp med ulike former for samarbeid og organisering. Det etableres en intern samarbeidsgruppe av kommunale virksomheter som får ansvar for å koordinere kommunens innsats i plan- og gjennomføringsarbeidet. Plan- og gjennomføringsgruppen utarbeider en prosjektgjennomføringsplan som synliggjør en anbefalt rekkefølge på sentrale prosjekter og utredninger. Prosjektgjennomføringsplanen må jevnlig revideres og vil være et viktig innspill til kommunens budsjett og handlingsplan.

Videre bør det etableres et godt samarbeid mellom Ski kommune og grunneiere/utbyggere i området. Kontakt, informasjon og samarbeid med denne gruppen private interesser må koordineres fra kommunens side og ha god kontakt med samarbeidsgruppen. Målet må være at grunneiere og utbyggere motiveres til gjensidig samarbeid om utviklingen av området gjennom godt miljø- og kvalitetsarbeid.

Tiltak	Beskrivelse	Side ref.
Kommunalt eie av arealer regulert til offentlige formål	Ved inngåelse av utbyggingsavtaler stille krav om kjøp eller overdragelse av arealer til kommunen. Kjøpe arealer gjennom minnelig avtale. Om ikke kjøp er gjennomførbart kan arealene eksproprieres.	119
Innarbeide retningslinjer i detaljreguleringsplaner	Ved hver enkelt detaljreguleringsplan må retningslinjene vurderes om de skal innarbeides i planbestemmelsene eller hensyntas på annen måte.	Hele dokumentet

Utbyggingsavtaler	Innlemme krav til opparbeidelse eller bidrag til opparbeidelse av byrom. Det må vurderes om fylkesveinettet skal inngå i utbyggingsavtalene.	118
Intern samarbeidsgruppe	Intern tverrfaglig gruppe som skal koordinere kommunens innsats internt og eksternt i planlegging og gjennomføring av tiltak i kommunale byrom.	119
Ekstern samarbeidsgruppe	Invitere grunneiere/utbyggere til dialog og samarbeid med mål om grunneiere og utbyggere motiveres til gjensidig samarbeid om utviklingen av området gjennom godt miljø- og kvalitetsarbeid	119

Retningslinjer

1. Det etableres en intern samarbeidsgruppe som får ansvar for å koordinere kommunens innsats i plan- og gjennomføringsarbeidet

2. Ski kommune skal tilrettelegge for samarbeid med grunneiere/utbyggere og andre interessenter.

Viktige prosjekter og tiltak i byutviklingen

Tabellen summerer opp og synliggjør prosjekter og tiltak som vil ha en verdi for Skis utvikling. Det er ikke gjort en vurdering av hvilke prosjekter som er mer verdifulle eller viktige enn andre for å nå kommuneplanens mål for Ski, men rekkefølgekravene i områdereguleringsplanen synliggjør noen tiltak som er spesielt sentrale. Noen av prosjektene er avgjørende for å nå kommuneplanens mål for Ski, andre kan ha en verdi for å sette fokus på kommunens krav til offentlige byrom og gi et dytt i startfasen av byutviklingen. Målet med listen er å synliggjøre hva som bør arbeides videre med for å skre målet om at Ski skal være en attraktiv og levende by i et vakkert kulturlandskap og at Ski skal styrke rollen som regionsenter og kollektivknutepunkt, og være et utstillingsvindu for fremtidens utbyggingsmønster, næringsstruktur og transportsystem.

Store tiltak/prosjekter	Beskrivelse	Side ref.
Gang og sykkelbro 1 (Rekkefølgekrav)	Broforbindelse over jernbanen i fra Ski vest og til søndre deler av Ski sentrum (Park 10)	39, 108 -111
Gang og sykkelbro 2 (Rekkefølgekrav)	Broforbindelse over jernbanen H410_1. Fra Vestveien til Jernbanesvingen.	39
Overvannsbasseng V13 (Rekkefølgekrav)	Oppgradering til overvannshåndtering for Ski sentrum med parkmessig utforming.	108 - 111
Nedre torg	Oppgradering til torgfunksjon Det bør vurderes om øvre torg og Idrettsveien vest skal inngå i arbeidet. Sammenhengen mellom nedre tog og tilgrensende byrom må vises. Midler avsatt i 2018 og 2019.	113 - 115
Parkeringshus 1, 2 og 3	Etablering av parkeringshus med offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som erstatning for tapte plasser overflateparkeringsplasser i dagens sentrum.	46 - 47
Idrettsveien	Idrettsveien er en av de mest sentrale gatene i Ski og prosjekteringen av gaten bør sees i sammenheng med utviklingen av nedre og øvre torg. Det er mange eiendommer langs Idrettsveien og de vil trolig utvikles over en relativt lang tidsperiode. For å sikre en helhetlig prosjektering av gaten bør minimum vestre del prosjekteres for å sikre god sammenheng mellom torget og nytt reisetorg/kollektivgate. Prosjekteringen bør vurderes gjennomført samtidig med prosjekteringen av nedre torg.	71 - 75
Park 6	Byparken. Opparbeide ny park. Må sees i sammenheng med ny bebyggelse i Sanderveien, nye skoler med skolegårder og viktige forbindelser mellom Skoleveien, Idrettsveien og gjennom ny skolegård og ny bebyggelse til Sanderveien.	104 -106
Andre prosjekter		
Park 4 og 5	Sikre dagens kvaliteter og utbedre Vestraatparken. Parken må forsterkes som en viktig forbindelse mellom Waldemarhøyområdet og sentrum.	101 - 103
Urbant vassdrag	Hovedtiltak på nedre torg og i deler av Sentrumsveien. Vassdraget vil etableres suksessivt ved bygging av byrom.	84 - 87

Videre utredninger

Tabellen under lister opp utredninger som funksjons- og designplanen anbefaler gjennomført for å sikre sammenhenger i byen og gode kvaliteter i gater, torg og parker. Listen prioriterer ikke.

Funksjons- og designplanen er ingen juridisk plan som kan stille krav til gjennomføring av utredninger før tiltak iverksettes, men det anbefales at den interne samarbeidsgruppen får ansvaret for å følge opp listen og prioritere de viktigste utredningene.

Tema	Beskrivelse	Side ref.
Kostnadsanslag for byrom	Sammen med kostnadsanslag knyttet til rekkefølgebestemmelsene i områdereguleringsplanen, må prisen for opparbeidelse av byrommene i henhold til funksjons- og designplanen estimeres. Anslaget må legges til grunn for eventuelle bidrag som avtales i utbyggingsavtaler	118
Veileder for veifinning, skilt og reklame	Planen skal bygge på krav og anbefalinger i kommuneplanen og i funksjons- og designplanen.	54 - 55
Skiltplan for Ski sentrum	Skiltplan for nytt kjøremønster i sentrum må utarbeides. Må vurderes om det skal utarbeides forskrift.	42 - 45

Overordnet lysplan for Ski sentrum	Planen skal gi sentrum en god og helhetlig belysning. Lyssettingen skal gi de ulike byrommene identitet og skape variasjon.	58 - 59
Formingsveileder for Ski	Det skal utarbeides en formingsveileder for Ski sentrum som stiller krav til design av byrom, materialbruk og møblering, jf. funksjons- og designplanen. Veilederen bør utarbeides i sammen med arbeidet for nedre torg.	56 - 57
Utarbeide detaljplan for Vestraatparken	Ingen rekkefølgekrav sikrer opparbeidelse og prosjektering av Vestraatparken (Park 4). Parken skal blant annet sikre strøkslekeplass for alle eiendommer innenfor dagens sentrumskjerne. En helhetlig plan skal sikre at arealet utnyttes godt og rasjonelt slik at alle interesser ivaretas.	101 - 103
En teknisk plan for flom og overvannshåndtering i Ski sentrum	Det må utarbeides en helhetlig plan som belyser hvor flomveier skal gå, tiltak som kreves, anbefalt rekkefølge på tiltak og føringer for midlertidige løsninger. Planen må vise hvordan det urbane vassdraget skal henge sammen.	28 - 32
Renovasjonsplan	Utrede prinsipper for lokalisering av nedgravde løsninger. Vurdere mulighet for etablering av private renovasjonstanker i offentlig gate, i hvilke gater det kan åpnes for og omfanget som kan tillates.	——
Anskaffelser og kompetanse knyttet til økosystemtjenester	Det skal stilles formålstjenlige og relevante krav ved anskaffelser innenfor området. Noen eksempler på krav kan være kompetanse og erfaring knyttet til økosystemtjenester, og at leverandør beskriver hvordan denne vil løse oppdraget. Kravene må tilpasses hva det er som skal anskaffes.	24 - 27
Prosjekt-gjennomføringsplan	Oversikt og prioritering av prosjekter i tid og omfang. Anleggsfasens påvirkning av trafikkavvikling, drift av skoler etc må synliggjøres. Prioritering av større prosjekter der kommunen eventuelt må bidra økonomisk må skje i forbindelse med budsjett og handlingsplan.	119

Skiliv - Midlertidige tiltak i byrom

En by utvikles over mange år. Noen områder vil ikke være realisert før om kanskje 10-15 år. Over et langt tidsspenn vil behovene til de som bruker byen også endres.

Kommunestyret i Ski vedtok 13 april 2016 at:
«Strategisk byutvikling benyttes som metode i utredningsarbeidet for Ski torg og øvrige offentlige parker og byrom i Skibyen.»

Midlertidige byrom og midlertidige tiltak i byrom som bidrar til å aktivisere fremtidige og dagens byrom, skal brukes både av private utbyggere og kommunen i utviklingen av Ski. Gjennom bruk av byområder blir ideer for neste generasjons byliv synlig. Dette er viktig kunnskap til utvikling av byen. Midlertidige tiltak i byrom åpner også for medvirkning og synspunkter på byutvikling på andre måter enn gjennom tradisjonelle planprosesser.

Når bygninger rives kan tomter eller hele områder bli stående som et sår i bybildet i mange år. Det bør vurderes i rivningsvedtak om det skal stilles krav til at hjemmelshaver vurderer alternativ bruk i området frem til permanent utbygging. Temporære tiltak som tilfører byen nye kvaliteter må vurderes.

Figur 130: Bildet til venstre: Tiltak som gir idéer for utvikling av Skis byrom. (Bilde: Ski kommune) Bildet til høyre: Midlertig prosjektet "Parking Day" på nedre torg. (Bilde: Cecilie H. Mæle)

Figur 131: Bildet til venstre: "Sitteboksen" (Bilde: Ski kommune) Bildet til høyre: Sykkelbane i Vestraatparken. (Bilde: Cecilie H. Mæle)

Tiltak	Beskrivelse	Side ref.
Skiliv	Bidrar til å aktivisere dagens og fremtidens byrom samt inviterer til økt involvering i byutviklingen. Gjennom bruk av byområder blir ideer for neste generasjons byliv synlig. Dette er viktig kunnskap for utvikling av byen. Tiltaket organiseres som prosjekt med en 20 % prosjektlederstilling. Ansvar plan og kultur. Midler settes av i budsjett. Det er i budsjets- og handlingsplan både i 2017 og 2018 avsatt kr. 800 000 til utredning nedre torg, Skiliv og sykkelstrategi.	123
Rivningstomter	Midlertidig bruk av rivningstomter til opphold, urbant landbruk etc.	123 - 124
Parkeringsplasser	Midlertidig bruk av parkeringsplasser til opphold.	123 - 124
Sykkeltiltak	Oppmerking for sykkel i kjørebanen i enveiskjørte gater. Sykkelparkeringsplasser ved målpunkt i hele sentrum.	39 - 41, 123

Retningslinjer

1. Midlertidige byrom bør brukes for å:

» *Teste ut ulike aktiviteter i byrom gjennom installasjoner og elementer før endelig opparbeidelse,*

» *Skape aktiviteter og møteplasser på arealer som er lite i bruk,*

» *Lage møteplasser på områder som ligger brakk, for eksempel rivningstomter, øde gressarealer og restområder,*

» *Skape nye attraksjoner ved at byrom «endrer seg»,*

» *Gi plass til urbant jordbruk,*

» *Bidra til ny identitet for områder gjennom positive historier som temporære byrom har bidratt til,*

» *Aktivisere et utbyggingsområde ved å ta i bruk tomter som ikke benyttes på en stund, til midlertidige byrom.*

2. Ved rivningssøknad skal det fremkomme alternativ bruk av området inntil et fremtidig byggeprosjekt er realisert.

8 ORDLISTE

Byrom
Må forstås som alle offentlige gater, torg og parker eller andre områder som oppleves som offentlig tilgjengelige. Offentlige byrom kan være private eller offentlige, men er regulert eller gjort tilgjengelig for allmenn bruk.

10-minuttersbyen
Et planprinsipp som legger vekt på en god miks av bolig, skole/barnehage, næring, arbeidsplasser, fritidsaktiviteter, byrom og grøntområder som er forbundet med attraktive forbindelser

Byromsnettverk er infrastrukturen av gater, plasser, parker, blågrønne områder og gang- og sykkelforbindelser. Det skal koples til folks målpunkter i hverdagen.

Strøkslekeplass
SINTEF Byggforsk: «Strøkslekeplassen er tenkt som et tilbud til de største barna fra ti år og oppover. Denne typen lekeplass er særlig aktuell i store boligområder med fra 200 til 500 boliger, eller som en felles lekeplass for flere mindre, nært beliggende boligområder». «En strøkslekeplass bør gi plass for særlig plasskrevende aktiviteter som ballspill, skøyter, byggelek og skeiting. Minst halvparten av arealet bør ha en jevn, hard flate for sykling, ballspill og annet. Plassen bør også ha park- eller naturareal med slitesterk trevegetasjon der bygging av lekehytter o.l. er tillatt.»

Gågate
«Gate hvor det er forbudt å kjøre motorvogn og hvor trafikkreglenes bestemmelser om gågate gjelder. Gater skiltet som gågate, utformes uten kantstein. Bredde på langsgående areal uten faste hindringer for utrykningskjøretøy, drift og vedlikehold samt varelevering bør være 3,5 m der det ikke er behov for at to lastebiler skal kunne passere hverandre. Faste elementer bør ikke monteres slik at utrykningskjøretøy blir hindret. Utrykningskjøretøy dimensjoneres som kjøretøytype L. I gågater med mye butikker og serveringssteder som har varelevering, bør det tilrettelegges for passering uten faste hindringer på minst 6 m bredde. Korridoren bør ha en lengde på minst 19 m, og kan med fordel være gjennomgående» . Dersom det er tillat med varelevering i gaten kan denne begrenses til angitte tider.

Skilting av gågate
- Kjørende som kommer fra gågate har vikeplikt for annen trafikant (§ 7 nr. 4).
- Kjørende på gågate har vikeplikt for gående (§ 9 nr. 2).
- På gågate må det ikke kjøres fortere enn i gangfart (§ 13 nr. 3).
- Det er forbudt å parkere på gågate (§ 17 nr. 2).
- Sykkel kan stanses eller parkeres på gågate dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe (§ 18 nr. 4).

Skilt 548 skal bare anvendes for gater som er utformet slik at de klart framstår som områder for gående. Reguleringen kan omfatte en enkelt gatestrekning eller flere gater eller kvartaler.

Shared space/sambruksgate
By- og gaterom med eller uten begrenset regulering gjennom skilt, ledegjerder og oppmerking. I stedet er det trafikantene som selv gjennom øyekontakt skal ”forhandle” og bli enige om hvem som skal vike. Trafikantene skal tilpasse sin atferd i større grad til sosiale normer og hensyn enn til juridiske trafikklover og regler.

Det er vanskelig å si noe entydig om det går en grense for hvor stor biltrafikken kan være, der en integrert utforming som shared space likevel vil fungere. I Rambølls rapport fra 2008 om shared space er det undersøkt byrom med ÅDT fra ca. 4-5000 til 14-15 000. Fra de svenske prosjektene er det påpekt at det mer er trafikksammensetningen, utformingen og bruken/aktiviteten på stedet som betyr mest for om det vil fungere. Det bør finnes en balanse mellom biler og fotgjengere. Jo større biltrafikken er, desto større kan det se ut som fotgjengertrafikken også bør være. . TØI har i sin rapport om «Evaluering av Shared space områder i Norge», 2016, konkludert med at; « de fleste studier konkluderer med at Sared space kan fungere dersom man oppnår lav fart, og balanse i tallet på ulike trafikantgrupper».

Gatetun i reguleringsplanen
Område for alle trafikantgrupper som er bygget slik at all motorisert ferdsel skjer på fotgjengernes vilkår. Fartsdempende tiltak er innført og det er ingen gjennomgående høydeforskjell i vegens tverrprofil. Gjennomgangstrafikk skal ikke forekomme i gatetun.
De fleste av gatene i Ski sentrum er i kommunedelplanen regulert til formålet gatetun.

Sykkelfelt og sykling mot enveiskjøring
Sykkelfelt bør utformes som beskrevet i Statens vegvesen sin håndbok V122 Sykkelhåndboka og ha bredde på 1,5 m (minimum 1,3 m). Gjenstående kjørefelt må være minst 3,0 m bredt, dog minst 3,5 m bredt dersom andelen buss- eller tungtransport overstiger 10 %. Det settes opp egne skilt som tillater syklistene å sykle mot enveiskjørt gate.

Urban park
I funksjons- og designplanen benyttes ordet urban park om parker i byen som skal by på en variasjon av funksjoner og lek, samtidig som den er en grønn lunge for rekreasjon for innbyggerne.

Regnbed
Foreslås etablert i alle gater for å ivareta lokal drenering. Et regnbed kan visuelt ligne på et vanlig bed, men det er spesielt designet for å håndtere lokalt overvann. Skjult under vegetasjonen er det et gjennomtenkt anlegg av filtermedium og drenslag. Vannet som kommer fra tette overflater, som for eksempel fra gaten, blir ført til regnbedoverflaten hvor det infiltrerer til grunnen. Ved riktig utforming og bruk av vegetasjon vil bedet gi det offentlige rommet et estetisk løft og en grønnere profil. Dette kan forhindre skadelig oversvømmelse og reduserer flomtoppbelastning til avløpssystemet. Fordrøyning holder igjen en rekke forurensinger fra overvannet og etterfyller grunnvannet i det urbane miljøet. I vinterhalvåret vil plantene i regnbedet visne som annen vegetasjon. Som andre overvannstiltak krever regnbed vedlikehold. Regnbed er så langt lite utprøvd i norsk klima, men de fire norske testbedene som er etablert har fungert fra godt til meget godt og erfaringer fra Minnesota, USA, er gode.

20-årsregn
20-årsregnet i Ski er basert på IVF-kurver fra nærmeste målestasjon, Rustadskogen i Ås, med et klimapåslag på 1,5. [1]

Økosystemtjenester
Økosystemtjenester er goder og tjenester som vi får fra naturen. Det er fire hovedkategorier av økosystemtjenester.

- Forsynende tjenester (f.eks. uttak av tømmer, uttak av mat, fisk, vilt, bær)
- Regulerende tjenester (f.eks. flomdemping, klimaregulering, kontroll av sykdomsfremkallende organismer)
- Kulturelle tjenester (f.eks. friluftsliv, estetikk, religion)
- Støttende tjenester (f.eks. danning av jordsmonn, primærproduksjons, habitat for biomangfold)

Tregruberister
Beskytter trær i by mot tråkk nær stammen og rotsystemet og sikrer vanntilførsel.

1 https://cms.met.no/site/2/klimaservicesenteret/dimensjonerende-nedb%C3%B8r/ivf-verdier-fra-et-utvalg-m%C3%A5lestasjoner/_attachment/6389?_ts=14fbbe470cd

9 ”ØNSKELISTE”

Grøntområder - noen ønsker større og flere, mens andre mener de bør være mindre
Bilene ut av sentrum
Beholde parkeringsplassene
Fjerne parkeringsplassene
Flere benker
Flere og hyggelige møteplasser
Bedre kvalitet i byrommene
God belysning
Flere trær
Trær som ikke skygger
Norske planter og trær
Fontener i parkene
Vannarrangement i gater og torg som kan lekes med sykles over etc.
Skøytebane i sentrum
Vannspeil
Flere farger
Lekeplasser for de minste og litt eldre.
Mulighet for å kunne spise ute på kafeene.
Kunstutstillinger i byrommene
Aktiviteter som går på rundgang.
Muligheter til å lytte til musikk eller spille musikk i byrommene
Mer aktivitet i gågata med lys, utekafeer og sitteplasser
Flere sykkelparkeringer.
Trampoliner som ligger under bakken, som kan tas opp ved behov. Lokk over, for eksempel ved vinteren.
Spillhall
Sykkelparkeringsplasser i sentrum
Akebakke
Kulturliv hele året
Gå og joggesti
Hundepark
Salgsboder
Godt vedlikehold
Utendørs treningsapparater
Skatepark
Tuntre
Vegetasjon med spiselige bær og frukter
Demokratiplass
Minigolfbane
Faste griller i Vestraatparken
Offentlig toalett

10 REFERANSELISTE

Ski Kommune	Ski Kommuneplan 2011-22	2011
Ski Kommune	Ski kommune - planstrategi 2012- 2015	2012
Ski kommune/Civitas og IN`BY	Ski 2050 – langsiktige rammer for et bærekraftig og konkurransedyktig tettsted	2011
Ski Kommune	Områderegulering Ski sentrum, plankart og bestemmelser	2015
Ski kommune/Rambøll	Delutredning by- og landskap – delleveranse til konsekvensutredning for områderegulering Ski sentrum	2014
Ski Kommune	DIVE-analyse: Kulturhistorisk stedsanalyse for Ski sentrum	2014
Ski kommune	Kvalitetsprogram for Ski 2014 Ski	2014
Ski kommune	Norm for universell utforming i Ski	2015
Ski kommune	Barnetråkk, pedaltråkk for Ski	
Statens vegvesen	Veg- og gateplan i Ski sentrum	2012
Ski kommune	Grøntsoneplan for Ski tettsted	1996
Ski kommune/Rambøll	Ski sentrum, vest og øst. Energiplan	2014
Ski kommune	Hovedplan vann og avløp - 2011-2021	2011
Statens vegvesen	Hovedgatenettet i Ski by	2015
Ski kommune	Hovedplan for kommunale veier	2015
Ski kommune	Norm for planlegging og utførelse av kommunale veier	2014
Akershus fylkeskommunes	Bylivskvalitet-kompakte byer	
Ski kommune/SWECO	Overvannsplan som premissgivende forvaltningsverktøy	2016
Ski kommune	Retningslinjer for kunstnerisk utsmykking av kommunale bygg og anlegg	2002
Oslo kommune	«Balkongveileder»	2015
Oslo kommune	Bærekraft i Bjørvika Designhåndbok	2003
Gehl architects	Bylivsundersøkelse Oslo sentrum	2014
Ski kommune/13.3 landskapsarkitekter AS	Utforming av gater og plasser i Ski sentrum	2000
Norsk Vann	Veiledning i klimatilpasset overvannshåndtering	2008
Akershus fylkeskommune	Utkast til regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus	2016
Transportøkonomisk institutt, Oslo	Rapport: Evaluering av «Shared space»-områder i Norge	2016
Kommunal- og moderniseringsdepartementet	Byrom – en idehåndbok	2016
Oslo kommune	Normer for felles leke- og uteoppholdsarealer for boligbygging i indre Oslo	2012
NINA	Naturen i Oslo er verdt milliarder	2015
Oslo kommune	Regnbed for lokal flomdemping	2016
Vista Analyse	Verdier av urbane økosystemtjenester: fire eksempler fra Oslo	2014
Transportøkonomisk institutt, Oslo	Trafikksikkerhetshåndboken	2012
Statens vegvesen	Håndbok N100: Veg – og gateutforming	2014
Statens vegvesen	Sykkelhåndboka Håndbok V122	2014
Statens vegvesens	Håndbok N300 Trafikkskilt	2012 - 2016

Figur 132: Nye Ski stasjon (Kilde: Ruter AS)

Figur 133: Sildernde vann (Bilde: LINK arkitektur), Belysning (Bilde:Dmitry Tkachenko)