

Detaljregulering for Nordbyveien 1

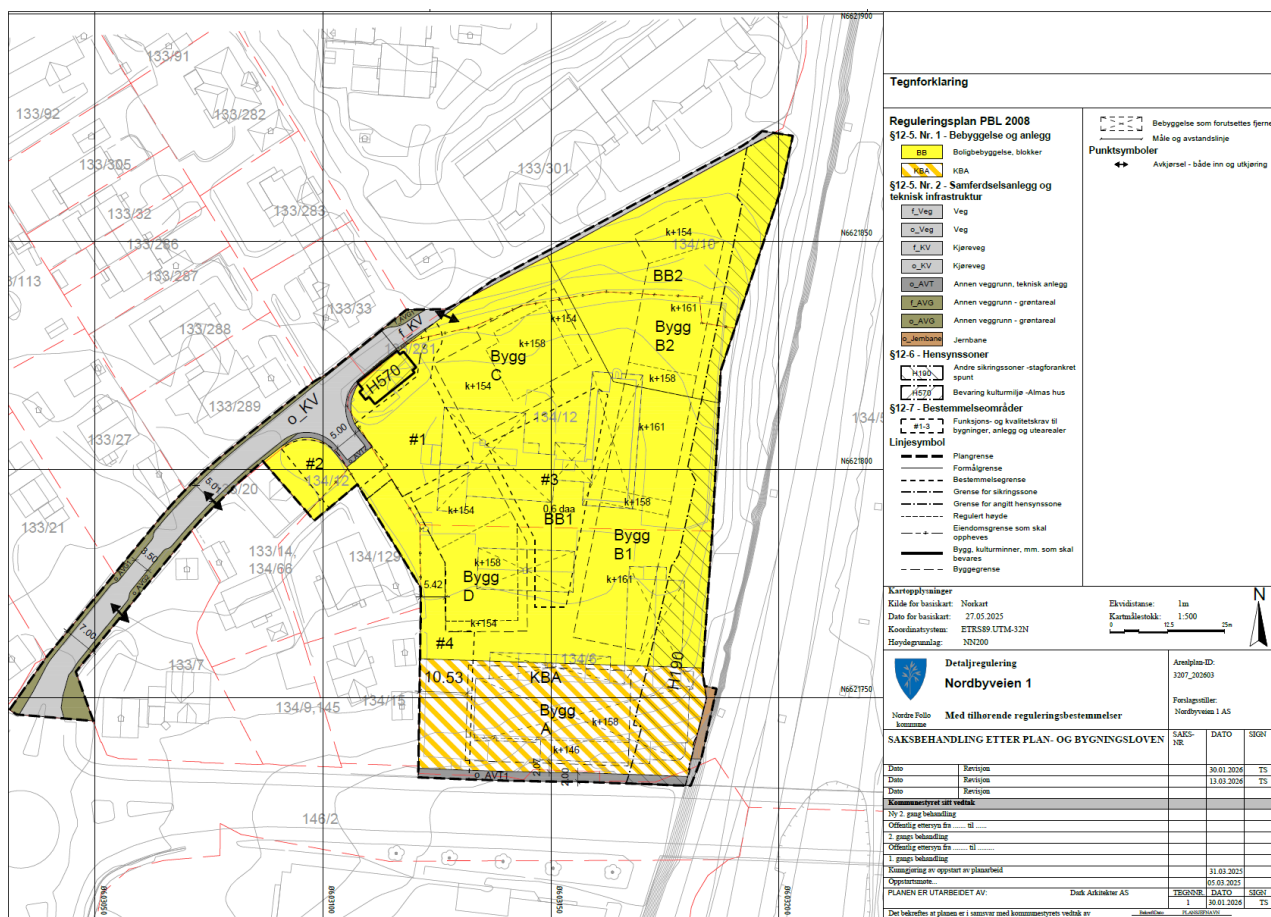


Plan-ID: 3207_202603
Plantype: Detaljregulering
Datert: 24.03.2026
Arkivnr. eByggesak: 25/02203
Lovverk: Pbl 2008

Mindre endring: nr. 1
Datert: dd.mm.20xx
Arkivsak:

Varsling om oppstart: 31.03.2025
Offentlig ettersyn: dd.mm.20xx
Vedtatt av kommunestyret/utvalg: dd.mm.20xx
Sak: [nummer]

Kommune: Nordre Follo kommune
Eiendommer gnr./bnr.: 134/6, 134/12, 133/228, 134/10, 133/20, 146/2
Planforslagets hovedformål: Bolig
Planområdets areal: 9,8 daa
BRA: 10100 m2
Antall nye boenheter: ca. 130-150
Konvekvensutredningsplikt: Nei



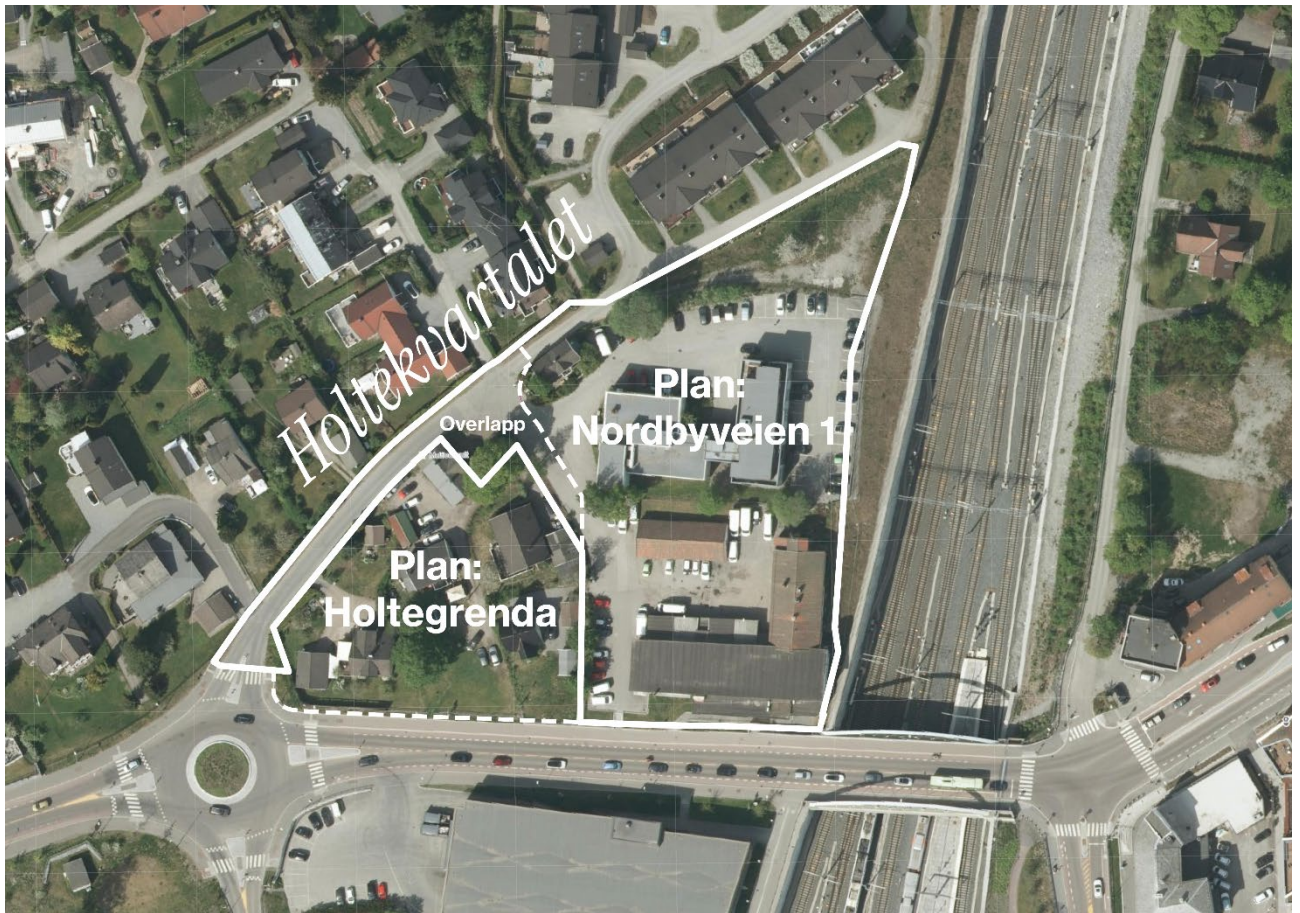
Utsnitt av plankart til reguleringsplanforslag for Nordbyveien 1.

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	4
1.1	Planområdet.....	4
1.2	Hensikten med reguleringsplanen	5
1.3	Grunnlag for planarbeidet	5
1.4	Planprosess.....	6
2	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	9
2.1	Oppsummering av stedsanalysen	9
2.2	Omgivelser og avstander	10
2.3	Bebyggelse og eierforhold	14
2.4	Natur og miljø	16
2.5	Historisk utvikling	19
2.6	Infrastruktur	21
3	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	24
3.1	Konsept	24
3.2	Bebyggelse	26
3.3	Uteområder.....	30
3.4	Samferdsel og teknisk infrastruktur.....	32
3.5	GJENNOMFØRINGSREKKEFØLGE	33
4	VIRKNINGER AV PLANEN	35
4.1	Bebyggelse og anlegg.....	35
4.2	Kulturminner	47
4.3	Næringsliv.....	48
4.4	Vei og trafikk	48
4.5	Teknisk infrastruktur	56
4.6	Grunnforhold	59
4.7	Vannmiljø	59
4.8	Grønnstruktur.....	60
4.9	Klima	60
4.10	Naturmiljø	61
4.11	Fysisk helse.....	61
4.12	Psykisk helse.....	61
4.13	Sosial helse	62
4.14	Barn og unges oppvekstvilkår	62
4.15	Samfunnssikkerhet og beredskap.....	63
4.16	Sikkerhet mot kriminalitet	64
4.17	Kommunal økonomi	64
5	PLANPROSESS OG FREMDRIFT	64
6	OVERORDNEDE FØRINGER	65
6.4	Nasjonale føringer og retningslinjer	65
6.5	Regionale føringer og retningslinjer	67
6.6	Kommunale føringer og vedtak.....	69
6.7	Gjeldende reguleringsplaner.....	74
7	REGULERINGSPLANENS	75

1 Innledning

1.1 Planområdet



Kartutsnittet viser planavgrensning for detaljregulering for Nordbyveien 1, samt planavgrensning for naboplanen detaljregulering for Holtegrenda. Planprosessene for disse reguleringsplanene har pågått samtidig og det har vært samarbeid på tvers av planene. Sammen utgjør planområdene "Holtekvartalet".

Planområdet for Nordbyveien 1 er på 9,8 daa og ligger sentralt i Ski sentrum, kun 350 meter fra Ski jernbanestasjon. Planområdet befinner seg mellom jernbanespor i øst, småhusbebyggelse i nord og vest, samt Nordbyveien (fylkesvei) i sør.

Planområdet Nordbyveien 1 fire grunneiere: Nordbyveien 1 AS, Bane NOR Eiendom AS, Nordre Follo kommune og Akershus fylkeskommune. Størstedelen av planområdet eies av Nordbyveien 1 AS, som er forslagsstiller for detaljreguleringen. Nordre "spiss" av planområdet eies av Bane NOR Eiendom AS. Planområdet medtar også Holtegrenda, en kommunal adkomst/samlevei til planområdet. I tillegg omfatter planområdet deler av eiendommen til fylkesvei 1378, Nordbyveien, spesifikt de arealene som ligger utenfor eksisterende fortauskant.

Nordbyveien 1 AS	134/6, 134/12, 133/281
Bane NOR Eiendom AS	134/10
Nordre Follo kommune	133/20
Akershus fylkeskommune	146/2

Planområdet er ikke detaljregulert, men omfattes av Områderegulering for Ski sentrum (Plan-ID 201310).

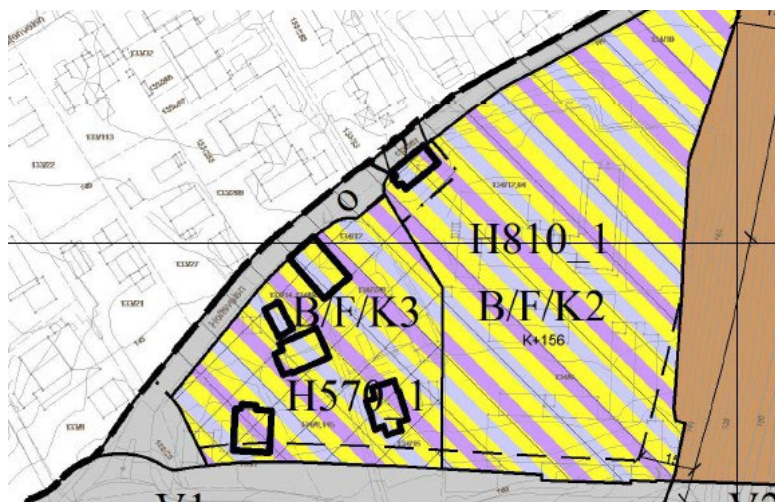
1.2 Hensikten med reguleringsplanen

Hensikten med reguleringsplanen for Nordbyveien 1 er å legge til rette for en urban utvikling med ny boligbebyggelse og utadrettet virksomhet på gateplan mot Nordbyveien, i tråd med Områdeplan for Ski sentrum. Planen skal bidra til høy arealutnyttelse og styrkede gangforbindelser mellom Ski sentrum og omkringliggende boligområder, i samsvar med mål om transportorientert knutepunktutvikling. Samtidig skal planen sikre gode bokvaliteter, varierte uteoppholdsarealer med blågrønne kvaliteter, og en god overgang og tilpasning til det eksisterende kulturmiljøet i Holtegrenda.

1.3 Grunnlag for planarbeidet

Innsendt planinitiativ ble fremmet som et samarbeid mellom to detaljreguleringsplaner: Detaljregulering for Holtegrenda og detaljregulering for Nordbyveien 1. Oppstartsmøte og varsel om planoppstart ble også avholdt for begge planene samlet. Sammen utgjør planene Holtekvartalet.

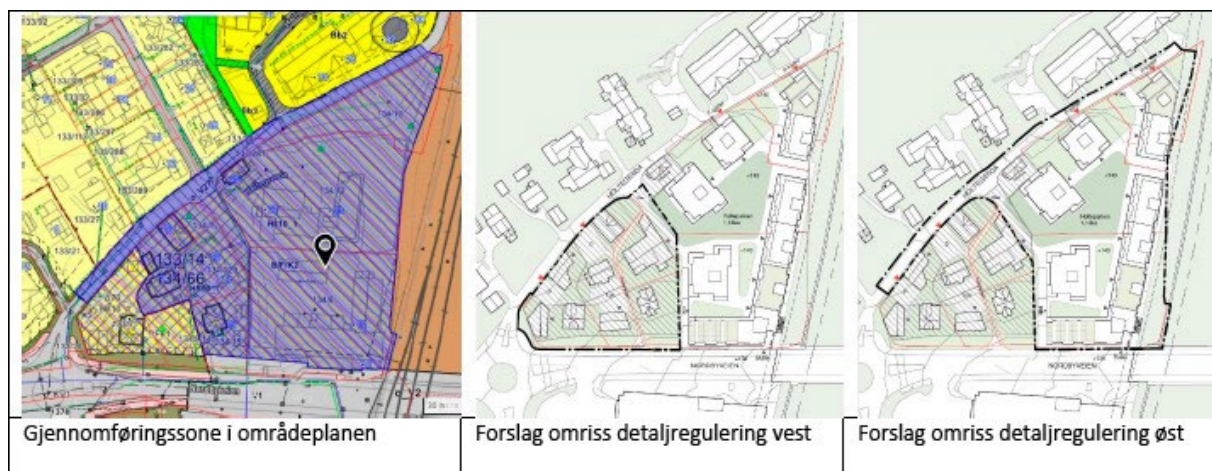
Bakgrunnen for dette er krav til felles planlegging gjennom hensynssone H810_1 i Områderegulering for Ski sentrum for felt B/F/K2 (Nordbyveien 1) og B/F/K3 (Holtegrenda).



Utsnitt av Områderegulering for Ski sentrum, som viser oppdeling av felter og hensynssone for felles planlegging H810_1

I utvalg for areal, klima og byggesak mai 2022 ble det imidlertid fremmet planavklaringssak om at feltene kunne behandles som to detaljreguleringsplaner. Det ble vurdert at områdene

bør kunne reguleres hver for seg fordi de er svært forskjellige. Holtegrenda, B/F/K3, er et småhusområde med bevaringsverdig trehusbebyggelse. I områdeplanen er det åpnet for forsiktig fortetting her. I Nordbyveien 1, B/FK2, er avstanden til vernet bebyggelse større, og det er i områdeplanen lagt opp til en høyere utnyttelse med bymessig karakter.



Utsnitt fra saksframlegg til planavklaring i utvalg for areal, klima og byggesak 03.05.2022.

Selv om Holtekvartalet er delt inn i to detaljreguleringsplaner har det likevel vært et tett samarbeid mellom forslagsstillerne med tanke på å legge til rette for sammenhengende uteområder og felles tekniske løsninger som for eksempel overvannshåndtering, vann- og avløp og renovasjon.

Planinitiativ og møter med myndigheter:

Planinitiativ med anmodning om oppstartsmøte ble sendt inn 26.02.2025. Det ble avholdt et innledende dialogmøte 23.01.2025. Oppstartsmøtet ble avholdt 05.03.2025.

28.04.2025: Møte med Akershus fylkeskommune angående avstand til fylkesvei, bro, tilpasning til kulturmiljø og støy.

06.05.2025: Temamøte om trafikk med Nordre Follo kommune. 23.05.2025: Dialogmøte med Nordre Follo kommune.

30.06.2025: Temamøte om veiløsning for Holtegrenda (veien) med Nordre Follo kommune.

13.08.2025: Møte med Akershus Fylkeskommune og Nordre Follo Kommune angående tilpasning til kulturmiljø.

26.08.2025: Temamøte om veitegningen for Holtegrenda (veien) med Nordre Follo kommune

28.08.2025: Arbeidsmøte angående tiltak/kantsone mot Nordbyveien/ fylkesvei med Nordre Follo kommune og Akershus Fylkeskommune

31.10.2025: Dialogmøte med Nordre Follo kommune

28.11.2025: Kart- og bestemmelsesmøte med Nordre Follo kommune

17.12.25: Planforslaget ble sendt til kommunen

16.01.26: Varsel om ikke komplett planforslag med oversikt over mangler

05.02.26: Supplerende tilbakemeldinger fra kommunen

24.03.26: Oppdatert planforslaget ble sendt til kommunen

1.4 Planprosess

1.4.1 Kunngjøring og varslings av oppstart planarbeid

Planinitiativ med anmodning om oppstartsmøte ble sendt inn 26.02.2025. Oppstart planarbeid ble varslet med brev til naboer og offentlige instanser 24.03.2025, samt annonsering i Østlandets Blad. I forbindelse med varslings ble det på kommunens

hjemmeside lagt ut mulighetsstudie, stedsanalyse, kunngjøringsbrev, prosessavklaring og referat fra oppstartsmøte avholdt 05.03.2025.

Følgende overordnede myndigheter, interesseorganisasjoner etc. ble varslet:

- Follo Brannvesen IKS post@follobrannvesen.no
- Norges vassdrags- og energidirektorat nve@nve.no
- Akershus fylkeskommune post@afk.no
- Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus sfospost@statsforvalteren.no
- Statens vegvesen region øst firmapost-ost@vegvesen.no
- Follo Fjernvarme post@follofjernvarme.no
- Norgesnett Follo
- Øst politidistrikt post.ost@politiet.no
- Follo REN IKS post@folloren.no
- Bane NOR SF postmottak@banenor.no
- Ski Historielag info@follo-historielag.no
- Follorådet sekretariatet folloradet.no
- Mattilsynet postmottak@mattilsynet.no
- Ruter AS
- Riksantikvaren postmottak@ra.no
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet postmottak@kmd.dep.no
- Statnett firmapost@statnett.no
- Miljødirektoratet
- Follo næringsråd info@follonaeringsraad.no
- Elvia firmapost@elvia.no
- LO distriktskontor Oslo og Akershus osloakershus@lo.no
- NHO Viken Oslo firmapost@nho.no
- Hebekk skole FAU
- Vy post@vy.no
- SLT koordinator Nordre Follo Randi.Driessen.Marthinsen nordrefollo.kommune.no
- Byutviklingsforum Ski by buf@slaeger.com
- Follorådet sekretariatet folloradet.no
- Norsk Forbund for Utviklingshemmede (Nordre Follo) arneko@vegvesen.no

** Av listen over kom det inn 6 merknader/forhåndsuttalelser. Myndigheter og interesseorganisasjonene som hadde merknader til oppstartsvarselet er uthevet med svart skrift.*

1.4.2 Innkomne merknader til kunngjøring og varsling

Det har kommet inn 26 merknader totalt. Oppsummering av merknader blir vist i merknadsmatrisen.

1.4.2 Medvirkningsprosess

Det ble avholdt åpent plankontor for hele Holtekvartalet i Agave Studio sine lokaler i Ski sentrum 18.09.25 kl 14.00 - 19.00. Invitasjonen ble sendt ut til naboer og andre berørte og ble også annonsert på Follo kommune sine nettsider. Plankontoret ble avholdt etter oppstart av planen og i god tid før innsendelse, slik at innspill og merknader fra naboene skulle kunne hensyntas i utformingen av prosjektet.



Bilde tatt av Monica Espinoza Valle - Agave Studio

Totalt var det 14 personer som møtte opp. De fleste som kom innom representerte naboer i sameiet Holen, som ligger rett nord for Nordbyveien 1. I tillegg kom det noen beboere fra lenger nede i Holtegrenda.

Oppsummering av innspill fra åpent plankontor

Det åpne plankontoret ble gjennomført som en utstilling av foreløpig illustrasjonsmateriale for prosjektet og en åpen dialog med de frammøtte. Innspillene fordelte seg i hovedsak på følgende temaer:

1. Bygningsvolum, høyder og avstander mot naboeiendommer: Flere beboere i sameiet Holen uttrykte bekymring for at foreslåtte bygg er høyere og plassert nærmere tomtegrensen enn eksisterende bebyggelse. Det ble også påpekt risiko for økt lys- og innsynsbelastning, særlig fra utkjøring fra parkeringskjeller. Tiltak som skjerming og vegetasjon langs tomtegrensen ble oppfattet som positivt. Naboene understreket samtidig at snø fra måking ikke må plasseres eller skyves inn på deres eiendom.
2. Risiko for nye setningsskader: Beboere i sameiet Holen opplyste at de har erfart setningsskader etter arbeidene med Follobanen. De er bekymret for at ny utbygging i Holtekvartalet kan forverre situasjonen og forventer at dette håndteres i videre prosjektering og gjennom byggefasen.
3. Lekearealer: Noen av naboene uttrykte støtte til lokaliseringen av lekearealet i nordre del av Nordbyveien 1 og vurderte løsningen som positiv for området.
4. Arkitektonisk uttrykk: Noen av naboene var positive til utforming av bebyggelsen og særlig de skrå takflatene på lamellen. Andre beskrev formen på bebyggelsen som for "moderne" og «boksete».
5. Trafikk, trafiksikkerhet og gangforbindelser: Flere naboer uttrykte bekymring for økt trafikk i Holtegrenda (veien) og begrenset mulighet

for etablering av fortau. Gjenetablering og oppgradering av Snekkergangen som en bilfri gang- og sykkelforbindelse ble vurdert som svært positivt. Beboere langs Holtegrenda (veien) med barn i skolealder var bekymret for trafiksikkerheten på strekningen før adkomstpunktet til stien mot Hebekk skole.

2 Beskrivelse av planområdet

2.1 Oppsummering av stedsanalysen

Stedsanalysen, som ble gjennomført til planinitiativet, ble gjort for hele Holtekvartalet. Det gjelder området H810_1, i tråd med områdeplanen for Ski. Stedsanalysen gir en oversikt over områdets fysiske, historiske og sosiokulturelle forhold.

Planområdene Holtegrenda og Nordbyveien 1 avgrenses av eksisterende småhusbebyggelse i nordvest, jernbanen i øst og Nordbyveien i sør.

Den komparative plananalysen viser hvilke rammer som følger av kommuneplanen og gjeldende områderegulering, knyttet til utearealer, støy, publikumsrettede funksjoner og krav til grønnstruktur.

Gjennomgangen av områdets kulturhistoriske kontekst beskriver et område med flere SEFRAK-registrerte bygninger og rester av et historisk arbeiderboligmiljø.

Natur- og landskapskartleggingen dokumenterer eksisterende blågrønne strukturer, samt terrengprofilen som faller bratt mot jernbanesporene.

Analysen av dagens mobilitet og målpunkter identifiserer god tilgjengelighet til kollektivtransport, manglende tverrforbindelser og dagens barrierer i form av gjerder, støttemurer og infrastruktur.

Den sosiokulturelle analysen viser et område i overgang mellom småskalastrukturer og et voksende, mer urbant sentrum, med nærhet til parker, skole, kulturtilbud og kirke.

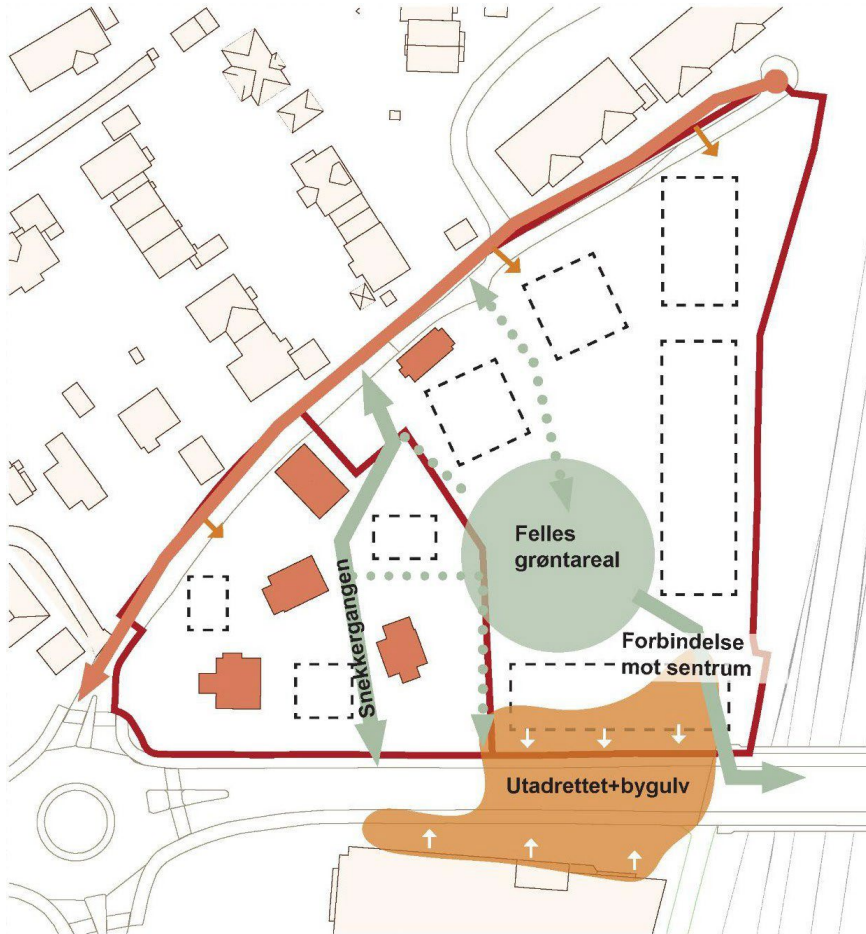
Analysen av lokalklima viser støybelastning fra jernbane og vei, god luftkvalitet og gunstige solforhold.

På bakgrunn av funnene skisseres utformingsprinsipper som vektlegger støyavskjerming, bevaring av kulturmiljø, etablering av nye gang- og sykkelforbindelser, opparbeiding av et offentlig tilgjengelig grøntområde og en typologi som tilpasser seg både sentrum og småhusbebyggelsen.

Utformingsprinsippene er sammenstilt i et anbefalingskart som angir hovedgrepene for struktur, forbindelser og byrom. Kartet peker på et bebyggelsesmønster der volumene langs Nordbyveien og jernbanen brukes aktivt som støyskjerm mot det indre av Holtekvartalet. Mot den vernede bebyggelsen anbefales en mer oppbrutt bebyggelsesstruktur som ivaretar skalaforholdene og sikrer en myk overgang mellom nytt og eksisterende miljø.

Anbefalingskartet legger videre til grunn at adkomst for bil skjer fra Holtegrenda, og at

parkering løses i underliggende kjeller for å sikre et bilfritt og trygt indre uteområde. Hjørnet i sørøst blir viktig for å skape en urban og aktiv fasade mot Ski sentrum. Her foreslås et publikumsrettet lokale som korresponderer med høyden på Nordbyveien, samt burde det vurderes en snarvei ned mot brua og muligheten for en ny fotgjengerovergang med bedre forbindelse til stasjonsområdet.



Anbefalingskart fra stedsanalysen

2.2 Omgivelser og avstander

2.2.1 Reiser og pendling

Planområdet har en strategisk beliggenhet i Folloregionen med god kollektivdekning. Innen få minutters gange ligger Ski stasjon, som gir direkte tilgang til Intercity-nettet i Oslo og Akershus. Med Follobanen og den økte frekvensen på Østfoldbanen er reisehastigheten betydelig forbedret de seneste årene, og en stor andel av arbeidsreisende som planforslaget genererer vil kunne gjennomføres med tog. Det er ca. 20 minutters reisevei fra Telenorbygget til Oslo S, noe som gjør toget til et effektivt transportvalg. Planområdet ligger også tett på Ski bussterminal som også er oppgradert de seneste årene og gir ytterligere styrket grønn mobilitet.

Reisetid fra planområdet, med toget

Oslo S – 17 min
Nationaltheatret – 22 min
Skøyen – 25 min
Sandvika – 42 min
Kolbotn – 20 min
Langhus – 7–10 min
Ås – 10 min
Vestby – 14 min
Moss – 30 min

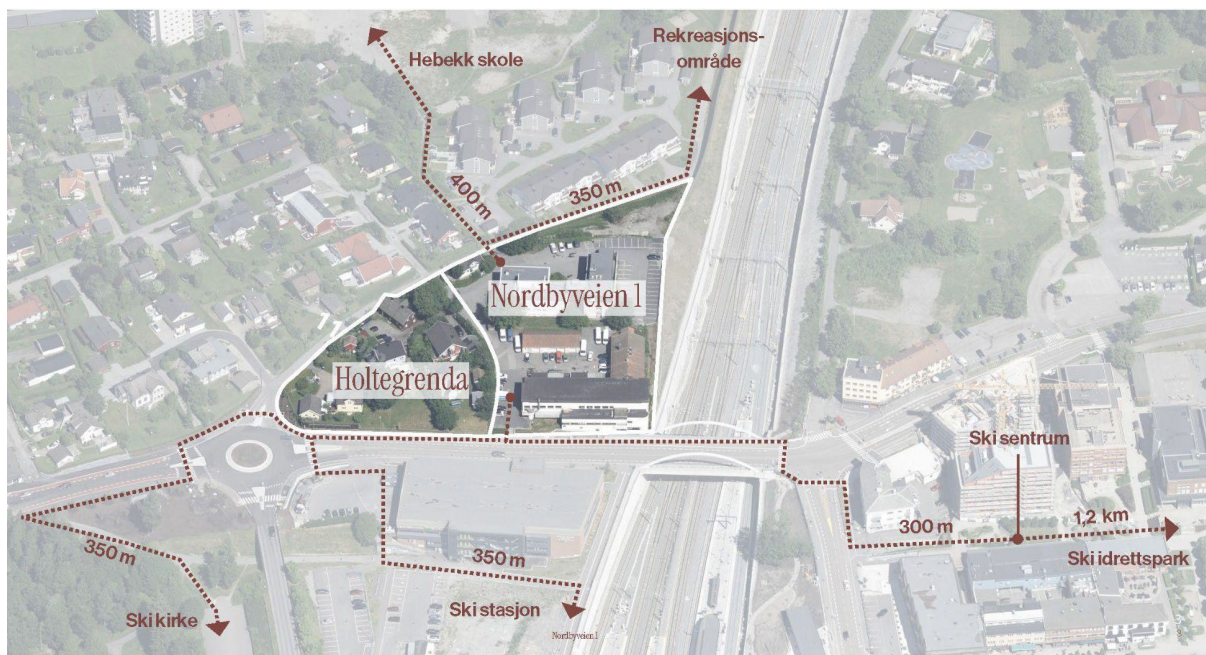
Reisetid fra planområdet, med bussen

Drøbak (Ullerud) – 32–35 min
Siggerud – 30 min
Universitetet i Ås (NMBU) – 25–30 min
Vinterbro / Nordby Senter – 24 min

2.2.2 Målpunkter og gangavstand

Planområdet ligger i Ski sentrum med kort gangavstand til et bredt spekter av viktige funksjoner og tilbud. Ski stasjon ligger omtrent 350 meter sør for planområdet, og Ski Storsenter nås på rundt åtte minutter til fots. Samlet gir Ski sentrum og Ski Storsenter et bredt utvalg av handels-, service- og kulturtilbud.

Hebekk barneskole ligger cirka 400 meter nord for planområdet, mens Vestrått barnehage på østsiden av jernbanen nås på rundt seks minutter. Rådhuset, med tilhørende helse- og eldresenter, ligger om lag fem minutters gange unna. Ski sykehus og Follo legevakt er lokalisert cirka 1,3 kilometer nordøst for planområdet, og Ski idrettspark ligger omtrent 1,1 kilometer mot øst. Området har god tilgjengelighet til offentlige tjenester, utdanning og fritidstilbud i kortgangavstand.



- Ski togstasjon: ca. 5 minutter til fots
- Ski storsenter: ca. 8 minutter til fots
- Ski idrettspark: ca. 17 minutter til fots
- Hebekk skole (1.–7. trinn): ca. 8 minutter til fots
- Ski ungdomsskole (8.–10. trinn): ca. 10 minutter til fots
- Vestrått barnehage: ca. 6 minutter til fots
- Ski kirke: ca. 6 minutter til fots



Det blå feltet viser området som ligger innenfor 10 minutters gangavstand fra planområdet. Innenfor denne sonen ligger blant annet Ski sentrum, Ski Storsenter, skoler og Ski stasjon. Kilde: Placepoint.

2.2.3 Mobilitet i og rundt planområdet

Bevegelse i Nordbyveien

Nordbyveien er en av hovedinnfartsårene til Ski sentrum og er i dag en viktig kollektivtrasé for buss. Veien er nylig oppgradert med sykkelfelt i begge retninger og har fortau på begge sider. Veien har få krysningspunkter. For gående, fra Holtekvartalet, er de nærmeste mulighetene for å krysse veien fotgjengerovergangen ved rundkjøringen vest for planområdet. Raskeste vei mot togstasjonen er via gangveien sør for Nordbyveien som går langs jernbanen.

Langs sørsiden ligger Skeidar (Nordbyveien 2), trukket tilbake fra gateløpet, med plasskrevende handel og få innganger, som gir et lite aktivt gaterom. Nordbyveien 2 har en vedtatt detaljregulering som vil bidra til mer utadrettede funksjoner. På nordsiden, langs planområdet, er situasjonen tilsvarende med Telenorbygget. Dette bygget har i dag en forretning i sokkeletasjen, men etter etableringen av ny broforbindelse over jernbanesporene, ligger nå gulvnivået rundt en og en halv meter lavere enn fortauet. I tillegg er fasaden gjemt bak broens rekkverk. Manglende koblinger mellom bebyggelse og gate medfører at Nordbyveien fremstår som lite bymessig.



Bildet viser Nordbyveien langs Telenor sin fasade mot broen over jernbanen

Adkomst til planområdet

Fra Nordbyveien er trappen ved siden av Telenorbygget i dag den eneste offentlig tilgjengelige gangforbindelsen inn til Holtekvartalet. Det mangler imidlertid universelt utformede gang- og sykkeladkomster til planområdet, annet enn Holtegrenda (veien), men der er det ikke fortau. Kjøreadkomst til planområdet skjer via Holtegrenda (veien).



Bildet viser trappen fra Nordbyveien langs vestsiden av Telenorbygget

Skolevei og nærliggende gangforbindelser

Nord for planområdet går en gruslagt gangsti mot Hebekk skole. For å fortsette sørover mot Nordbyveien må elever, og andre, enten bevege seg inn i planområdet via den interne kjøreveien som også betjener kontor- og næringsbebyggelsen, og deretter benytte trappen ned til Nordbyveien, eller gå langs Holtegrenda (veien) som mangler fortau helt fram til rundkjøringen ved krysset Holtegrenda (veien)/Vestveien og Nordbyveien.

Kryssing av jernbanen

Jernbanesporene deler den østlige fra den vestlige delen av Ski sentrum. For å nå østsiden må jernbanesporene krysses. I dagens situasjon skjer dette enten via broen i Nordbyveien, eller via undergangen ved Ski stasjon.

I 2024 ble det politisk vedtatt å utvide planområdet for Ski stasjonsområde for å innlemme etableringen av en ny gangbro sør for Nordbyveien bru. Endelig plassering og utforming er foreløpig ikke fastlagt.

2.3 Bebyggelse og eierforhold

2.3.1 Bebyggelse



Oversiktsbilde over planområdet sett fra nord mot sør

Nordbyveien 1

Nordbyveien 1 består i dag av frittliggende kontor- og næringsbebyggelse med tilhørende parkering. Det er en rekke ulike aktører og leietakere som holder til her: Kontor, helsetjenester, dansestudio, bilutleie, bilverksted og en rekke andre mindre bedrifter. I sør mot Nordbyveien er det et bygg som tidligere har blitt brukt som telesentral og kontorlokaler for Telenor. Deler av bygget inneholder fremdeles viktig infrastruktur for tele- og fibernett, og er fremdeles operativt. I byggets sokkeletasje ligger det en bruktbutikk.

I tillegg til den eksisterende næringsbebyggelsen finner man også et eldre hus som grenser mot Holtegrenda (veien). Bygget har tilnavnet "Almas hus" og benyttes i dag som utleiebolig. Almas hus er bygget i sveitserstil og har en grunnflate på ca 36 m².

Omgivelser

Området rundt planområdet består av varierte strukturer, med småhusbebyggelse nord og vest for planområdet. Rett nord for planområdet, opp mot Hebekk barneskole, finner man en mer blandet struktur: områder med rekkehusbebyggelse og to enkeltstående leilighetsbygg på 8 etasjer. Nordbyveien 1 representerer et skifte i struktur. Herfra og sørover, rett vest for jernbanesporene, består i dag av fragmenterte, monofunksjonelle og grå arealer knyttet til plasskrevende næring eller parkering. Sørvest i Ski har det i senere tid oppstått nye prosjekter med konsentrert boligbebyggelse.

Dagens sentrumskerne i Ski, med blandet arealbruk og kvartalsbebyggelse, ligger hovedsakelig øst for jernbanen. Imidlertid pågår det nå en transformasjon rett vest for jernbanesporene: Det er satt i gang en planprosess for utvikling av Stasjonsbyen vest, og det er nylig vedtatt en reguleringsplan som åpner for etablering av kontorbygg rett sør for Nordbyveien, med krav om utadrettet virksomhet i første etasje. Med tiden, når nye sentrumsprosjekter realiseres, vil Ski sentrum utvides til å omfatte områdene vest for jernbanen, og utvikling av nye områder vil bidra til å danne nye sammenhenger mellom nyere boligprosjekter Sørvest i Ski, eneboligene vest og nord.



Bildet til venstre viser eksisterende situasjon midt i planområdet. Bildet til høyre viser vestsiden av Telenorbygget der man ser ned trappa mot Nordbyveien og Skeidarbygget.



Bildet til venstre viser planområdet sett fra nordsiden. Bildet til høyre viser Almas hus og kontorbygget ved siden av, sett fra øst mot vest.



Bildet til venstre viser planområdet sett fra stien fra Hebbek skole. Bildet til høyre viser Telenorbygget sett fra sørsiden av Nordbyveien.

2.3.2 Eierforhold

Planområdet for Nordbyveien 1 omfatter følgende eiendommer i sin helhet:

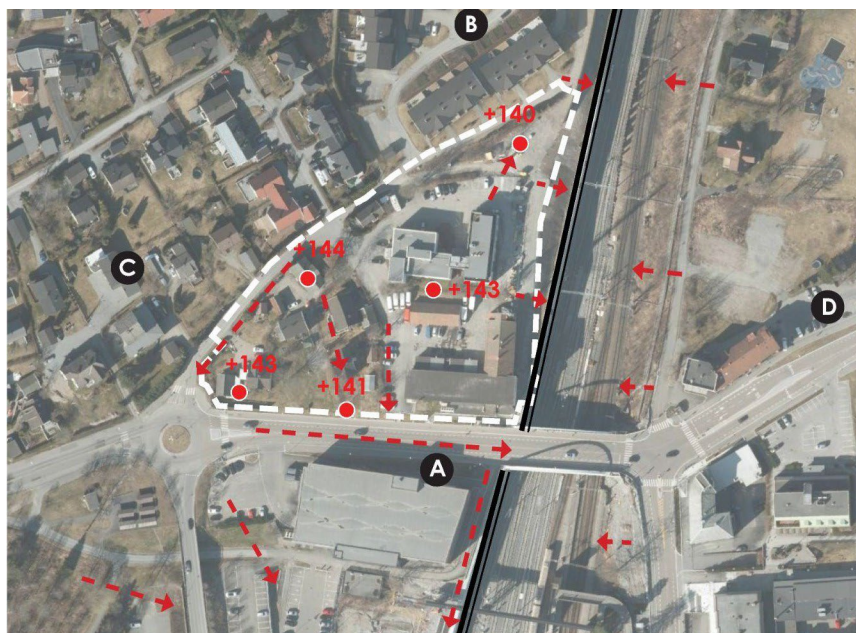
- Nordbyveien 1 AS: 134/6, 134/12 og 133/281
- Bane Nor SF: 134/10

Planområdet omfatter deler av følgende eiendommer:

- Nordre Follo kommune: 133/20
- Akershus fylkeskommune: 146/2

2.4 Natur og miljø

2.4.1 Landskap



Illustrasjonen viser koter og terreng

Planområdet ligger i den nordlige kanten av Ski sentrum, der en morene, rætt, danner en høyderugg. Denne terrengformen er et viktig landskapstrekk som historisk har vært med på avgrense og danne grunnlaget for etablering av bebyggelsen i Ski. Sammen med

høydedragene i øst og det skrånende landskapet i Ski vest utgjør raet en skålform som Ski sentrum er bygget inn i. Langs foten av morenen ligger Nordbyveien som en urban ytterlinje, mens eneboligbebyggelsen og Holtegrenda ligger 2-4 meter høyere oppe på moreneryggen. Planområdet omkranses av eneboligområder med privathager i nordvest. Strøk med eldre boligbebyggelse og store hager med trær har spesiell estetisk verdi og bidrar til at Ski i stor grad fremstår som et grønt tettsted. Nordover, forbi moreneryggen mot Hebekk, går landskapet over i et kultur- og jordbrukslandskap.

Holtekvartalet har et toppunkt på ca +143 der nivået ligger likt med eneboligbebyggelsen nord og vestover. Nordøst faller terrenget med rundt 3m, mot rekkehusene som ligger nord for planområdet. Rett øst er det en bratt skrent som ender i en nyanlagt støttemur ned til jernbanesporene, som går opp igjen på østsiden av sporene. I sør går Nordbyveien med et jevnt fall i øst/vest retning mot brua over jernbanesporene.

Lavbrekk foran telenorbygget mot Nordbyveien

Telenorbygget har i dag en forretning i søkkeletasjen på ca kote + 137.35. Etter etableringen av ny broforbindelse over jernbanesporene, ligger nå gulvnivået rundt en og en halv meter lavere enn fortauet.

2.4.2 Vannmiljø

I nærområdet finnes flere vannmiljøer som kan ha indirekte betydning for overvannshåndteringen. Skibekken, med utløp til Østensjøvannet, ligger ca. 1,5 km sør for planområdet. Bekken er resipient for områdene sør og øst for planområdet. Resipienten for overvannet fra planområdet er Hebekkdammene, som ligger ca. 280-420 meter nord for tomten. Dammene har utløp til Dalsbekken, som leder videre til Gjersjøen ved Oppegård. Den økologiske tilstanden til Gjersjøen er i henhold til Vann-Nett klassifisert som moderat, mens den kjemiske tilstanden er vurdert som god. Diffus avrenning fra fulldyrket mark er vurdert som den største påvirkningskilden, mens avrenning fra annen jordbrukskilde og utslipp fra transport/infrastruktur er vurdert å påvirke innsjøen i middels grad. Overvann fra planområdet stammer i dag i hovedsak fra takflater, tette utearealer og parkeringsplass.

2.4.3 Blågrønne strukturer

Nordbyveien 1 består i hovedsak av grå arealer i eksisterende situasjon. Kontor- og lagerbygg står på sammenhengende asfalt, med en åpen parkeringsplass som dekker det meste av utearealet. Vegetasjonen begrenser seg til smale plenremser og enkelte busker inntil fasadene. Mot jernbanen finnes en smal remse mellom bebyggelsen og den bratte skrenten som ender i en støttemur ned mot sporene. Her vokser det kratt og busker som har etablert seg i kanten av fyllingen. Overflatevann fra plassen ledes hovedsakelig rett i sluk; det finnes ingen åpne vannrenner eller fordrøyningsarealer.

De harde flatene og få innslag av vegetasjon øst i Holtekvartalet gir lite mat eller skjul for fugler og insekter, og området har lav økologisk verdi. I skrenten mot jernbanesporene har skudd av bjørk, rogn og selje sådd seg selv. I samme område er det funnet kjempebjørnekjeks, en fremmed art som bør fjernes før nye arbeider starter. Totalt sett har planområdet lav naturverdi. Ingen vernede naturtyper eller rødlistearter er registrert.

2.4.4 Overvann og flom

Overvannet i planområdet stammer i dag fra takflater, asfalt og hagearealer. Planområdet domineres av tette flater med avrenning mot offentlig ledningsnett. Det meste av overvannet ledes mot Nordbyveien, og derfra videre østover mot jernbanesporet og Hebekkdammene. Et begrenset areal langs med nordenden av planområdet har i dag avrenning mot nordøst. Modellering av en 200-års regnhendelse viser lav vannoppfopping og begrenset vannføring innenfor planområdet. Det finnes ingen eksterne flomveier gjennom området, og planområdet

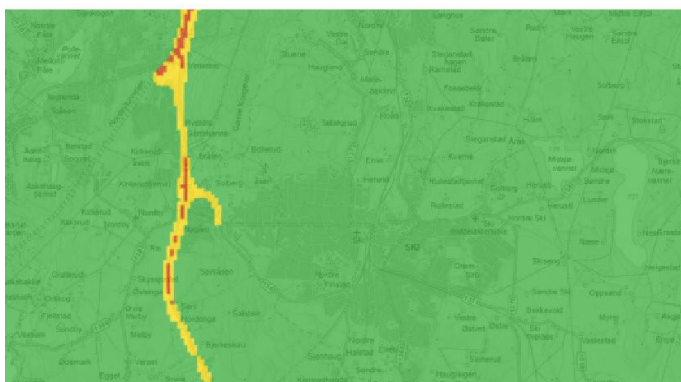
ligger utenfor NVEs aktsomhetssoner for flom. Modellering av en 200-års regnhendelse med klimafaktor 1,5 viser lav vannopphoping og ingen betydelig flomvannføring. Kommunen har gitt tilbakemelding om at framtidig overvann så langt det er mulig bør ledes nordøst langs jernbanetraseen.

2.4.5 Luftkvalitet og vind

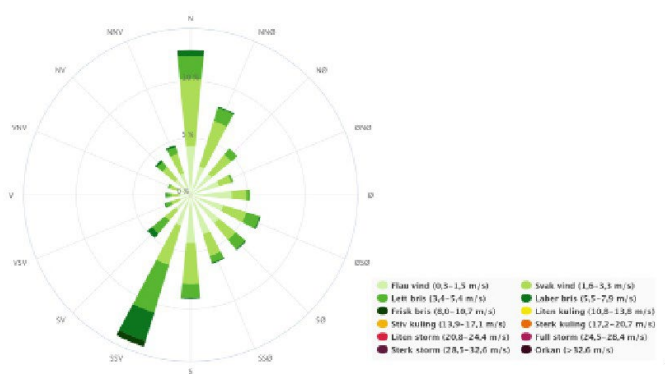
Ifølge kart fra Miljødirektoratet (luftkvalitet.no) ligger beregnet luftforurensning i Ski sentrum i klassen «lite» for alle målte komponenter (PM₁₀, PM_{2.5}, NO₂, SO₂ og O₃). Dette tilsier lav konsentrasjon av luftforurensende stoffer og liten helserisiko for befolkningen. Området har dermed generelt god luftkvalitet, noe som er gunstig for både eksisterende og fremtidig arealbruk.

Vindrose fra nærmeste målestasjon viser at området har hyppigst vindretning fra sør og sørvest, med en overvekt av svake til moderate vindstyrker (0-5 m/s). De fleste vindene er i intervallet 1–4 m/s, noe som tilsvarer lett bris til laber bris. Det forekommer få sterke vinder. Kombinert med at planområdet ligger på en morenerygg med god eksponering, og at det er mer åpent mot nord og planlegges høyere bebyggelse mot sør, gir dette gode forutsetninger for luftgjennomstrømning og ventilasjon i området.

Luftkvalitet, Ski sentrum. Hele planområdet ligger i grønn sone.



Vindrose nærmeste målestasjon (E18 Holstad), gjennomsnitt siste 10 år.



2.4.6 Støy

Støysonekart fra fylket viser at planområdet er støyutsatt. Støysonekart fra fylket viser rød sone (≈ 70-75 dB Lden) langs jernbanen og øvre del av gul sone (≈ 65-70 dB Lden) langs Nordbyveien. Lenger inn i planområdet inn i kvartalet synker nivået til ca. 55-60 dB Lden.

2.4.7 Grunnforhold

Planområdet ligger i sin helhet innenfor NVEs aktsomhetskart for kvikkleire. Planområdet ligger på et platå med kotehøyder mellom ca. +141 og +144 moh. Terrenget faller mot nord, øst og sør, med brattere helning ned mot jernbanesporene i øst (ca. kote +128 moh). Løsmassene består øverst av noen fyllmasser over randmorene og marine strandavsetninger. Mektigheten varierer fra ett til få meter før det går over i silt-, sand- og gruslag. Boringer viser fjell fra rundt 12 til 22 meters dyp, og det er ikke påvist kvikkleire eller andre sprøbruddmaterialer. Grunnvann står om lag 1 meter under terreng.

Spunten langs jernbanen er forankret med stag som strekker seg inn på tomten. Åpne graveskråninger bør tilstrebes hvis mulig. På grunn av setningsømfintlige leirige masser anbefales fundamentering på peler til fjell. Samlet vurderes grunnen som stabil, og området ligger utenfor potensielt løsne- eller utløpsområde for kvikkleireskred.

2.5 Historisk utvikling

Etablering av jernbanen dannet det historiske grunnlaget for utviklingen av Ski som tettsted med arbeidsplasser og forretninger, og Holtekvartalet har vokst fram trinnvis siden Østfoldbanen åpnet i 1879-82. Jernbanebrua førte til at den gamle veien mellom Nordby og Ski kirke ble lagt om til dagens Nordbyveien og Kirkeveien, mens Holtegrenda beholdt mye av den opprinnelige traseen.

I perioden 1890-1916 kom de første boligene i Holtegrenda, de fikk navnene Fagerholt, Skjønhaug og Almas hus.

Rundt 1910 ble det etablert flere næringer i Holtekvartalet. Strømgården ved Nordbyveien rommet frisør, bakeri og flere andre forretninger. Den norske Møbelfabrikk etablerte seg i planområdet, og kjøpte også eiendommer for å leie dem ut til egne ansatte. Bebyggelsen ble utvidet stykkevis, og kvartalet fikk en variert blanding av boliger, verksteder og lagerskur. Fra Nordbyveien gikk "Snekkergangen" som en gangforbindelse mellom bebyggelsen og opp til Møbelfabrikken. Forbindelsen ble stengt av i 2019 i forbindelse med oppgradering av Nordbyveien.

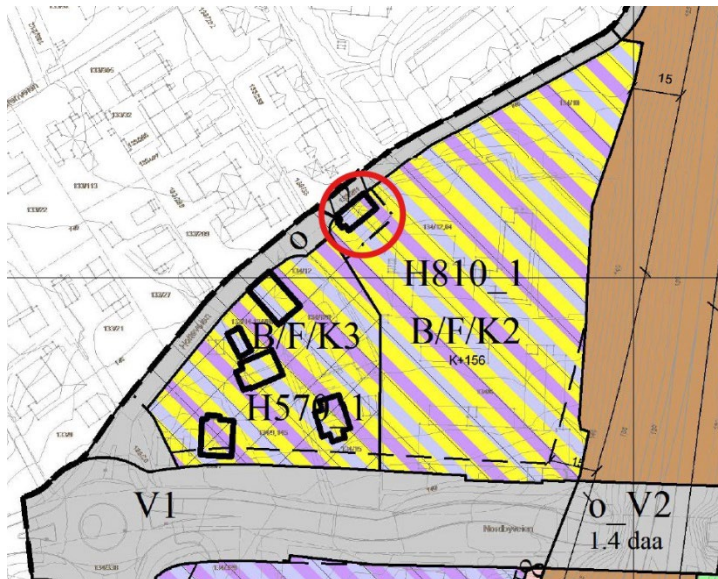
På 1950-tallet ble telefonsentralen, som i dag omtales som Telenorbygget, bygget. Flere eldre bygninger forsvant etter denne perioden. Strømgården ble revet i 1974. Resultatet er et område med flere historiske lag: småhusbebyggelsen med hager i vest og nyere næringsbebyggelse rundt Telenorsentralen i øst.



2.5.1 Kulturminner

Det ble laget en kulturhistorisk forundersøkelse i 2020, utarbeidet av Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU). I rapporten står det at bebyggelsen i Holtegrenda representerer et småskala og kulturhistorisk verdifullt bygningsmiljø som er sentral for forståelsen av Skis moderne utviklingshistorie. Bebyggelsen som ligger mellom Nordbyveien og Holtegrenda i Ski, inngår i bygningsmiljø avsatt til hensynssone bevaring H570_1. Bygningsmassen har gjennomgått en del endringer som på ulike måter har påvirket opplevelsen og lesbarheten av Holtegrenda som et intakt kulturmiljø. Her finnes likevel gode muligheter til å reparere disse kvalitetene og verdiene. Tomtegrensene og bygningenes plassering vitner om en bebyggelse som nærmest fremstår som tilfeldig utviklet med tiden, men som nettopp har blitt definert av miljøets endringsdyktighet, drevet frem over tid av nye behov, foretak og eiere. At bygningene har vært brukt til både verksted og bolig, er med på å understreke denne dynamikken.

Av de kulturhistorisk verdifulle bygningene som inngår i bygningsmiljøet avsatt til hensynssone bevaring H570_1, er Almas hus (Holtegrenda 25) den eneste bygningen som ligger innenfor planområdet Nordbyveien.



Illustrasjonen fra plankartet til områderegulering for Ski sentrum. Planen viser de kulturhistorisk verdifulle bygningene innenfor H570_1 der Almas hus, som ligger innenfor planområdet til Nordbyveien 1, er markert med rød sirkel.

2.6 Infrastruktur

2.6.1 Vei og trafikk

Holtegrenda (veien)

Holtegrenda fungerer i dag som eneste kjøreadkomst til planområdet med innkjøring blant annet mellom Veiby vestre og Almas hus. Dette er en samlevei som også betjener flere boliger rett nord for Holtekvartalet. Veien ligger mellom eksisterende og eldre bebyggelse og privathager med hekk, og er stedvis smal med en asfaltert bredde som varierer mellom 4 og 5 meter. Dette medfører at bilister må benytte veiskulder for å passere møtende trafikk. Veien har en fartsgrense på 50 km/t.



Bildet viser Holtegrenda (vei) sett fra øst mot vest, mellom eldre bebyggelse/Veiby Vestre og hekk på andre siden.

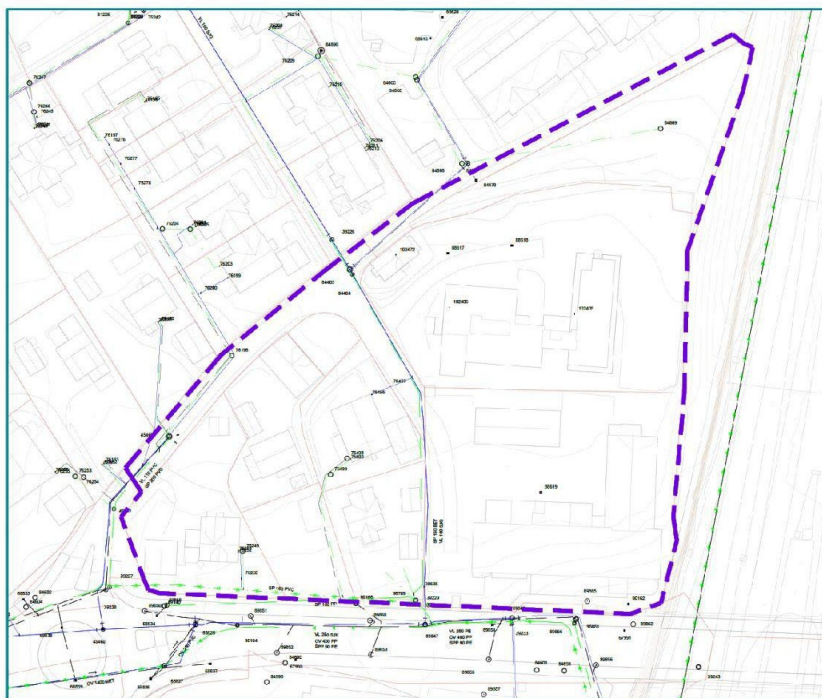
Holtegrenda har i dag en beregnet ÅDT på 455 kjt/d. Veien benyttes også av gående og syklende, og fungerer som skolevei og lokal gangforbindelse mot Nordbyveien. Det finnes ingen fortausløsning.

Det er ikke registrert politirapporterte trafikkulykker på den offentlige delen av Holtegrenda de siste ti årene, og kun én eldre hendelse fra 1992 på privat grunn.

2.6.2 Vann- og avløp

NFK VA har vurdert at den eksisterende spillvannsledningen gjennom planområdet er i dårlig tilstand, og at kapasiteten i tilhørende vannledning er utilstrekkelig for fremtidig tilkobling. Det er forutsatt oppgradering av traseen, med 4 meters avstandskrav til kommunale ledninger. Plassering av fremtidige ledninger kan tilpasses ved behov.

Eksisterende VA-anlegg i og rundt planområdet, i henhold til underlag mottatt fra kommunens VA-avdeling (NFK VA) 26.05.2025, er vist i Figur 1-14



Figur 1-14 Eksisterende VA i og rundt planområdet (underlag mottatt 26.05.2025).

Planen viser eksisterende VA-anlegg i og rundt planområdet, i henhold til underlag mottatt fra kommunens VA-avdeling (NFK VA) 26.05.2025. Hentet fra VAO-rammeplan utarbeidet av VA-Visjon.

Kommunale kummer i Nordbyveien samt i St. Hansveien (ca. 200 meter nord for planområdet) har god nok kapasitet med hensyn til krav om brannvannsuttak på 50l/s. Nærmeste vannkummer med brannvannsuttak ligger i Nordbyveien og i Holtegrenda (veien). De kommunale vannledningene mellom St. Hansveien og Nordbyveien tilfredsstiller kun kravet til brannvannskapasitet for småhusbebyggelse og ikke øvrig bebyggelse.

Vannledningen i Nordbyveien er en endeledning (ensidig vannforsyning) dersom man kun forholder seg til det kommunale ledningsnett. Ledningsnett i St.Hansveien er en del av et tosidig system. Det ligger kommunale vannledninger mellom disse veiene, i tillegg til private vannledninger. Derimot er dimensjonen på ledningene mellom disse to gatene for liten til å håndtere tilstrekkelig brannvannskapasitet dersom vannforsyningen i Nordbyveien stenges ut.

2.6.3 Jernbaneinfrastruktur

Langs jernbanen står det en permanent stagforankret spunt som ble etablert under Follobanearbeidene. Spuntveggen ligger omtrent én meter innenfor den synlige støttemuren, og hvert stag er boret skrått ned i berg med rundt 45 graders helning. Siden bergoverflaten i området ligger på cirka kote +125 moh., rekker stagene om lag tolv meter inn på eiendommen før de avsluttes med fire-fem meters innboring i fast fjell. Samlet sett ligger stagene dermed omtrent 15 meter fra spuntlinjen.

3 Beskrivelse av planforslaget

3.1 Konsept

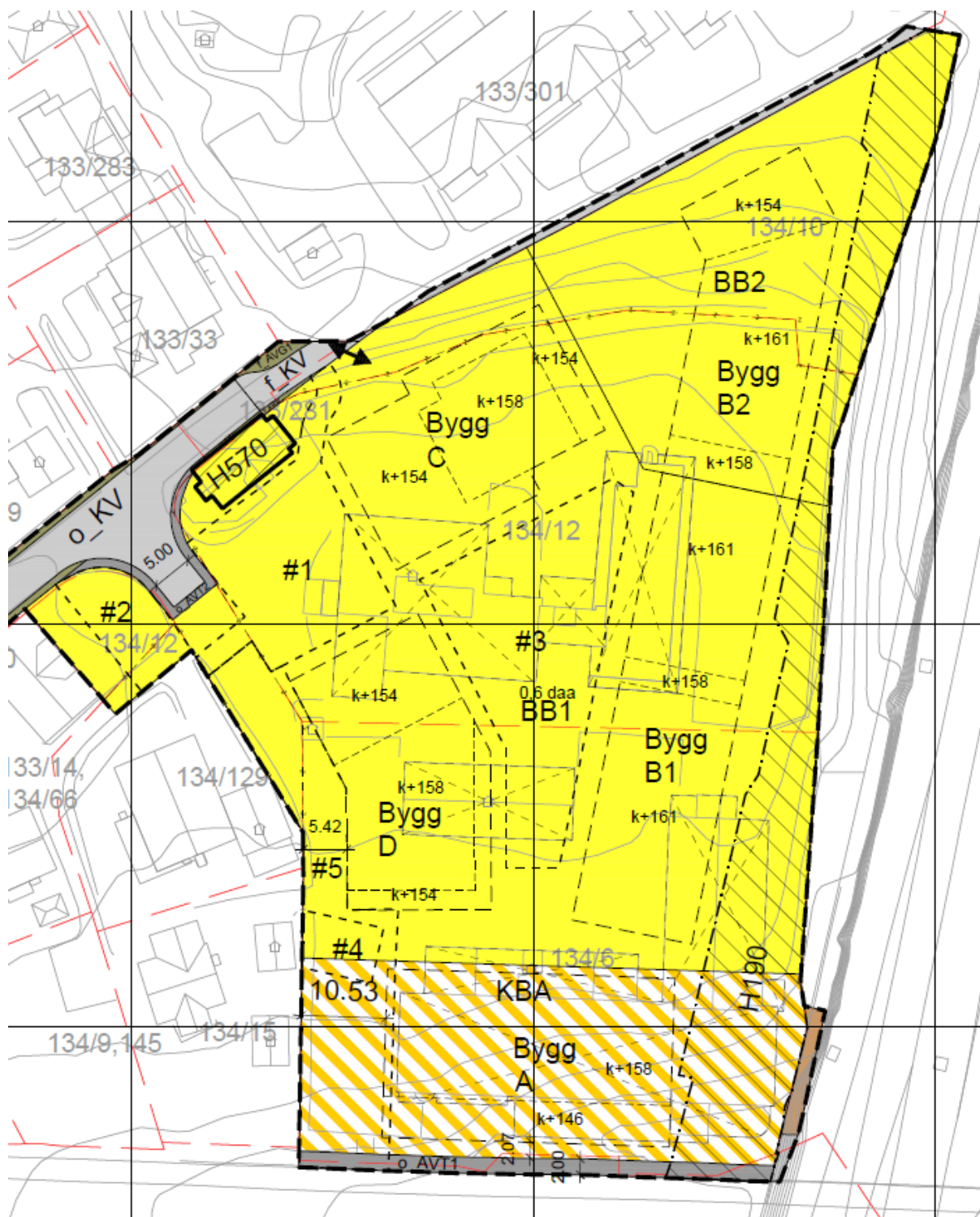
3.1.1 Hovedgrep

Planforslaget tilrettelegger for fire nye boligbygg (bygg A-D) med høyder fra tre til fem etasjer, med en nedtrapping til tre etasjer mot småhusbebyggelsen og Almas hus i nord. Det legges opp til om lag 130-150 boliger med tilhørende uteoppholdsarealer. Bebyggelsesstrukturen består av én lamell langs Nordbyveien (bygg A), én lamell mot jernbanen (bygg B1-2) og to punkthus i nordvest (bygg C og D).

Bebyggelsen mot Nordbyveien etableres på arealet der Telenors telesentral ligger i dag. Den eksisterende kjellerkonstruksjonen som rommer teleinfrastruktur skal bevares og hensyntas i den videre prosjekteringen. Over det teletekniske arealet anlegges fire boligetasjer. I forlengelse av det teletekniske anlegget under, etableres det et nytt næringslokale og publikumsrettet virksomhet mot Nordbyveien.

Planforslaget sikrer bevaring av Almas hus, et verneverdig bygg fra 1916, som foreslås brukt som felleslokale for de nye boligene. Foran huset etableres Almas torg som et lokalt samlingspunkt med sitteplasser og lekeplass for små barn. Almas torg knytter planområdet til eksisterende gangforbindelser og skoleveien nordover. Utformingen av torget gir også mulighet for en fremtidig kobling til Snekkergangen, en historisk gangforbindelse som planlegges reetablert gjennom naboplanen for Holtegrenda.

De fire byggene rammer inn et indre gårdsrom som utgjør hoveddelen av prosjektets uteareal. Gårdsrommet skal romme en strøks- og nærlekeplass som betjener hele planområdet og bidrar til gode møteplasser og oppholdsarealer for beboerne.



3.1.2 Arealoversikt

Planområdet er regulert til formålene kombinert bebyggelse og anlegg (KBA) samt boligbebyggelse – blokkbebyggelse (BB1 og BB2).

Samlet tillatt bruksareal (BRA) innenfor planområdet er 10 120 m² BRA, fordelt slik:

- KBA: inntil 1 835 m² BRA ny bebyggelse

- BB1: inntil 6 265 m² BRA boligbebyggelse
- BB2: inntil 2 020 m² BRA boligbebyggelse

Innenfor felt KBA kan inntil 200 m² BRA benyttes til utadrettede funksjoner, herunder tjenesteyting, mindre næringsvirksomhet, forretning eller bevertning. Resterende areal skal benyttes til boligformål.

Reguleringsbestemmelsene angir hvilke arealer som inngår og ikke inngår i beregning av BRA.



Illustrasjon av bebyggelsen. Rød viser KBA og BB1 og grønn viser BB2

3.2 Bebyggelse

3.2.1 Arealformål og tillatte funksjoner

Planområdet er regulert til arealformålene kombinert bebyggelse og anlegg (KBA) og boligbebyggelse – blokkbebyggelse (BB1 og BB2).

Innenfor planområdet kan det etableres boligbebyggelse-blokkbebyggelse. I bestemmelsene er det angitt at boligbebyggelsen kan etableres med tilhørende anlegg. Med tilhørende anlegg menes anlegg som er knyttet til boligbebyggelsen, som uteoppholdsarealer, lekearealer, interne gang- og kjørearealer, parkeringsanlegg, renovasjonsløsninger og tekniske anlegg.

I felt KBA åpnes det i tillegg for utadrettede funksjoner på bakkeplan mot fortauet i Nordbyveien. Dette kan omfatte tjenesteyting, mindre næringsvirksomhet, forretning eller bevertning.

Almas hus, som ligger innenfor hensynssonen H570, skal benyttes som felleslokaler for beboere i felt BB1.

3.2.2 Bebyggelsesstruktur

Planforslaget omfatter fire boligbygg (bygg A-D) som danner et indre gårdsrom. Bebyggelsen består av en lamell mot Nordbyveien (bygg A), en lamell mot jernbanen (bygg B1-2) og to punkthus mot nord og øst (bygg C og D). Sammen med Almas hus bidrar punkthusene til å

definere Almas torg. Plasseringen av byggene følger byggegrensene i plankartet.

Byggegrensen mot Nordbyveien sikrer nødvendig avstand til veiens driftsarealer, inkludert snøopplag og drift av fortau. Mot jernbanen er byggegrensen tilpasset hensynssone H190 for stagforankret spunt. I tråd med geoteknisk vurdering er bygg B1-2 plassert med tilstrekkelig avstand til spunt og stag slik at tiltaket ikke kommer i konflikt med jernbanens infrastruktur.

3.2.3 Byggehøyder og volum

Tillatt byggehøyde tilsvarende 3-5 etasjer. Mot småhusbebyggelsen i nord og mot Almas hus trappes bebyggelsen ned til 3 etasjer for å gi en overgang til omkringliggende bebyggelse. De høyeste volumene ligger mot Nordbyveien og jernbanen.

3.2.4 Boligmiks

Planforslaget legger til rette for om lag 130-150 boliger. Inntil 35 % av boenhetene skal være på mellom 35 m² og 50 m² BRA. Minimum 30 % av leilighetene i 1. etasje skal være på minst 80 m² BRA. Boenheter på under 35 m² BRA tillates ikke. Krav til boligstørrelser skal løses på følgende måte:

- For felt KBA og BB1 gjelder kravet til boligstørrelser samlet
- For felt BB2 gjelder kravet til boligstørrelser separat

3.2.5 Parkering og parkeringskjeller

Parkering skal etableres i kjeller under bebyggelsen, med innkjøring fra Holtegrenda (veien). Bestemmelsene fastsetter et maksimumsnivå for antall parkeringsplasser per boenhet. Det stilles krav til HC-plasser, gjesteparkering og ladepunkter.

Minst 5 % av bilparkeringsplassene som er beregnet for bolig skal settes av til gjesteparkering og/eller fordelingsordninger. Inntil 3 gjesteparkeringsplasser kan plasseres på terreng.

For sykkelparkering er det fastsatt minstekrav til antall plasser, inkludert plasser som er egnet for lastesykler. Sykkelparkering i to høyder kan tillates dersom øvre nivå er nedfellbart til betjeningshøyde og gjør det mulig å trille sykkelen på plass uten løft.

Sykkelparkering skal etableres både inne og ute. Det er krav til sykkelparkeringsplasser på terreng. For felt KBA og BB1 samlet, skal minimum 15% av sykkelparkeringsplassene etableres på terreng i nærheten av inngangspartier. For felt BB2 skal minimum 15% av sykkelparkeringsplassene etableres på terreng i nærheten av inngangspartier.

3.2.6 Første etasje mot Nordbyveien

Bebyggelsen mot Nordbyveien etableres på arealet der Telenors telesentral ligger i dag. Den eksisterende kjellerkonstruksjonen som rommer teleinfrastruktur, skal bevares og hensyntas i den videre prosjekteringen. Over det teletekniske arealet anlegges fire boligetasjer.

Et nytt næringslokale/lokale for utadrettet virksomhet etableres foran det eksisterende teletekniske arealet og avsettes til publikumsrettet virksomhet mot Nordbyveien. Terrenget foran bygget tilpasses eksisterende fortau og areal avsatt til drift (Annen veggrunn) slik at det sikres en god overgang mellom fortau og utadrettet virksomhet.

I næringslokalet kan det etableres publikumsrettede funksjoner som næring, tjenesteyting og bevertning. Fasaden i første etasje skal utformes med transparente vindusflater som gir visuell kontakt mellom inne og ute.



Illustrasjonen viser bygg A mot Nordbyveien.

3.2.7 Almas hus

Almas hus, et verneverdig bygg fra 1916, skal bevares innenfor planområdet og kan benyttes som fellesareal for beboerne i KBA. Utvendig tillates kun vedlikeholds- og utbedringstiltak som opprettholder bygningens opprinnelige uttrykk. Bygget er regulert med hensynssone H570 for bevaring av kulturmiljø.

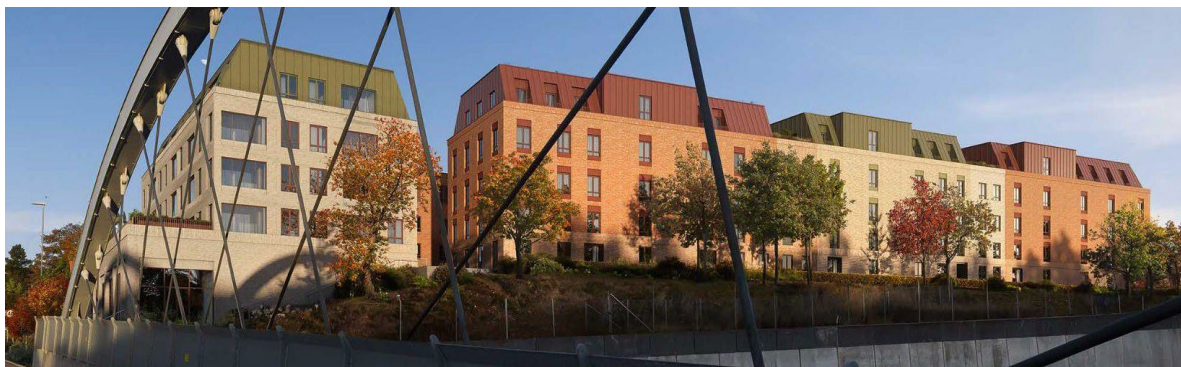
3.2.8 Estetikk og materialbruk

Fasadene skal utformes med tegl som hovedmateriale. Det kan benyttes platekledning eller tre som supplerende materialer der det er hensiktsmessig.

De nye byggene skal passe sammen og ha en harmonisk utforming, fargesetting og materialbruk. Det er rom for mindre variasjoner mellom byggene, men de skal ha tydelige fellestrekk. Materialbruk og detaljer skal benyttes for å skape et rikt arkitektonisk språk innenfor den helhetlige utformingen. Sokkeletasjer, inngangspartier, vinduer og gesimslinjer skal artikulere og markeres i fasaden.

Lamellbebyggelsen (bygg B1-2) langs jernbanen skal brytes visuelt opp i tre hovedvolumer. Dette skal gjøres ved hjelp av ulike leggemønstre på teglen, relieff i teglen (skyggekanter), variasjon av tegltype eller variasjon i mørtelfarge mellom volumene. Bygg B1-2 får en variasjon i høyder mellom 4 og 5 etasjer og 3 etasjer mot nord, i henhold til anviste gesimshøyder i plankart.

For Bygg A og B1-2 skal øverste etasje mot Nordbyveien/jernbanen i sør/øst og felles gårdsrom i nord utformes med skrå vegg/fasade.



Illustrasjonen viser bygg A og B1-2 mot jernbanen.

Farge på beslag, rekkverk og andre detaljer skal følge en felles fargepalett. NIKU har utarbeidet en palett for fargetilpasning av ny bebyggelse for Holtekvartalet. Fargepaletten er ment som veiledende og inspirasjon for ny bebyggelse i området og er erfaringsmessig utarbeidet. For nybyggene i Nordbyveien 1-planen har vi tatt utgangspunkt i fargene som er beskrevet som murhus/industribygg.

Murhus / industribygg	1	Vegg	Puss	NCS S 4005- Y20R	
	2	Vegg	Teglrød	NCS S 5030- Y70R	
	3	Vegg	Oker	NCS S 3020- Y30R	
	4	Vegg	Grønn	NCS S 3010- G50Y	
	5	Vegg	Hvitkalket	NCS S 0300-N	

Illustrasjon av fargepalett for murhus/industribygg utarbeidet av NIKU

3.2.9 Støy og plassering av bebyggelse

Planområdet er utsatt for støy fra både Nordbyveien og jernbanen og ligger delvis i gul og rød støysone i henhold til retningslinje T-1442/2021. Bebyggelsen er derfor plassert slik at den skjermer gårdsrommet og bidrar til etablering av stille side for boligene.

Det er utarbeidet støyfaglig utredning som dokumenterer støyforhold for dagens situasjon og prognosesituasjon. Planforslaget legger til rette for avbøtende tiltak i tråd med T-1442/2021. Boliger i gul eller rød støysone skal som hovedregel være gjennomgående og ha minimum ett soverom vendt mot stille side hvor støygrensene i tabell 2 i T-1442/2021 tilfredsstilles. For boliger i felt KBA mot Nordbyveien åpnes det for bruk av dempet fasade i stedet for stille side. Andelen boliger med dempet fasade er begrenset til maksimalt 15 % av boenhetene innenfor planområdet.

Alle boliger skal ha tilgang til privat eller felles uteoppholdsareal hvor støygrensene i T-1442/2021 tilfredsstilles. Minimum 75 % av felles uteoppholdsareal skal tilfredsstille

grenseverdiene for støy.

Det tillates ikke ettromsleiligheter i felt KBA eller ensidige leiligheter vendt mot nord. Leilighetene i felt KBA skal ha balansert ventilasjon og solavskjerming for å sikre tilfredsstillende bokvalitet.

Det er utarbeidet et notat vedlagt planforslaget som redegjør for vibrasjonsstøy fra jernbane for de nye boligene. Det anbefales at dette temaet utredes videre når bebyggelsen detaljprosjekteres. Det er dermed lagt inn krav til at det skal utarbeides en støyfaglig utredning som redegjør for nødvendige støyskjermingstiltak og avbøtende tiltak til igangsettingstillatelse. Utredningen skal også redegjøre for vibrasjoner og strukturlyd fra jernbanen.

3.3 Uteområder

3.3.1 Minste felles uteoppholdsareal (MFUA)

Planforslaget sikrer felles uteoppholdsarealer tilknyttet boligene. For KBA og BB1 ligger hoveddelen av MFUA i det skjermede gårdsrommet mellom byggene. Gårdsrommet er avsatt som bestemmelsesområde #2 og utformes som hovedområde for lek og opphold. Deler av Almas torg kan inngå i MFUA der arealene er egnet til opphold.

For BB2 etableres MFUA i den nordlige delen av feltet. Dette uteområdet ligger nært boligene og fungerer som et samlet og skjermet oppholdsareal for beboere i feltet. Her er en forutsetning at det etableres en støyskjerm langs deler av BB2 i nord for å tilfredsstille krav til støy for MFUA.

MFUA skal utgjøre minimum 20 prosent av boligenes samlede BRA i hvert byggefelt. Minst 75 prosent av MFUA skal ligge på terreng eller på dekke/lokk.

3.3.2 Privat uteoppholdsareal

Hver boenhet skal ha privat uteplass på minimum 5 m² som balkong, terrasse eller markterrasse i direkte tilknytning til boligen. Inntrukne innglassede balkonger i bygg A kan medregnes som privat uteoppholdsareal.

Det skal fremkomme tydelig hvilke deler av uterommet som er fellesareal og hvilke som er private areal. Overgangssoner mellom private utearealer og felles uteoppholdsarealer skal utformes slik at det sikres tilstrekkelig skjerming. Dette kan løses gjennom beplantning, høydeforskjell, møblering, levegger eller annen fysisk avgrensning.

3.3.3 Lek og aktivitet

Planforslaget legger til rette for varierte leke- og aktivitetsarealer. Minimum 50 prosent av MFUA skal avsettes til lek og aktivitet. I gårdsrom #3 skal det etableres en strøks- og nærlekeplass på minimum 600 m², som skal betjene hele planområdet.

Planforslaget legger også opp til at det skal etableres småbarnslekeplasser på minimum 50 m². Disse kan betjene inntil 30 boenheter, og ingen hovedinngang skal ligge mer enn 50 meter fra en småbarnslekeplass.

3.3.4 Terrengbearbeiding og tilpasning

Det legges til rette for parkeringskjeller under bebyggelsen. Parkeringskjeller tillates ikke eksponert som fasade med unntak av innkjøring til anlegget. Forstøtningsmurer skal være maks. 1,5 meter høye. Ved sikring av større høydeforskjeller skal murene deles opp i trinn eller avsatser med plass til beplantning slik at nivåforskjellen ikke fremstår som en

sammenhengende murflate. Utforming avklares i rammesøknad.

Det er i dag et lavbrekk i terrenget mellom Telenorbygget og Norbyveien. Dette planlegges fylt opp slik at terrenget korresponderer med koten på fortauet og muliggjør en trinnfri adkomst til det framtidige publikumrettede arealet mot Nordbyveien. Sweco har gjort en beregning av muligheten for oppfylling av dette lavbrekket med tanke på jordtrykk på spuntforankringen langs jernbanen og brua over jernbanen (se notat: Ski telehus - konsekvenser for bru og spunt). Sweco konkluderer med at terrenget kan fylles opp tilsvarende koten på fortauet.

3.3.5 Almas torg



Illustrasjonen viser Almas hus, Almas torg, Bygg C og deler av bygg D.

Planforslaget sikrer en bevaring av Almas hus som foreslås brukt som felleslokale for de nye boligene. Foran huset etableres Almas torg som sikres gjennom et eget bestemmelsesområde #1 som et lokalt samlingspunkt med sitteplasser og lekeplass for små barn. Almas torg knytter planområdet til eksisterende gangforbindelser og skoleveien nordover. I tilknytning til dette ligger også muligheten for en fremtidig kobling til Snekkergangen, en historisk gang- og sykkelvei som planlegges reetablert gjennom naboplanen for Holtegrenda. Innenfor området kan det etableres møblering, vegetasjon, oppholdsarealer og tre gjesteparkeringsplasser. I tillegg legges det opp til sykkel-service med mulighet for vask og reparasjon.

3.3.6 Vegetasjon, blågrønn faktor og overvann

Minst 50 prosent av uteområdene skal kunne beplantes med trær og vegetasjon. På dekke/lokk skal den beplantede delen ha en jorddybde på minimum 0,8 meter. Vegetasjonen skal gi variasjon gjennom året og bidra til biologisk mangfold. Overvann skal håndteres etter tretrinnsstrategien gjennom infiltrasjon og fordrøyning i grøntarealer, regnbed og permeable flater.

Blågrønn faktor innenfor KBA og BB1-2 er 0,8. For Holtegrenda veien er blågrønn faktor 0,4.

3.3.7 Sol- og skyggeforhold

Minst 40 prosent av felles uteoppholdsarealer på terreng skal være solbelyst i minimum fem

timer den 1. mai. Feltene KBA og BB1 skal oppfylle solkravene samlet, mens BB2 skal oppfylle kravene selvstendig. Bebyggelsen er utformet med lavere høyder mot vest og nord for å sikre gode solforhold i gårdsrommet. Sol- og skyggediagram følger som del av planmaterialet.

3.4 Samferdsel og teknisk infrastruktur

3.4.1 Holtegrenda, kjørevei

Holtegrenda (o_KV og f_KV) med tilliggende annen veggrunn (o_AVG1-3, f_AVG1-2 og o_AVT2) skal oppgraderes som det følger av reguleringsplankartet før det kan gis midlertidig brukstillatelse. Reguleringsplanen er basert på veigeometri som følger av vedlagt veitegning. Iht. Nordre Follo kommune er veien klassifisert som en samlevei med krav til fortau, men grunnet begrenset plass mellom eksisterende verneverdige kulturminner/bygg og eiendomsgrenser mot privatboliger på andre siden av veien, legges det opp til alternative, allment tilgjengelige gang- og sykkelforbindelser separert fra biltrafikk. Det legges opp til at Holtegrenda utformes med en innsnevring, som fungerer som et farsreduserende tiltak.

Videre legges det opp til en snuhammer dimensjonert for tunge kjøretøy for varelevering og renovasjon vest for Almas hus.

Det er lagt særlig vekt på å koble Snekkergangen på skolevei/sti som går nordover, og det er i utarbeidede veitegninger lagt vekt på utforming av krysningen over Holtegrenda (veien) med tanke på sikt og trafikksikkerhet. Ved kryssingen skal det etableres et opphøyd krysningspunkt/fartsdump som vil gjøre at det er vanskeligere for bilister å kjøre over fartsgrensen.

3.4.2 Gangforbindelser

Planforslaget sikrer etablering av en allment tilgjengelig gangforbindelse fra Nordbyveien og inn til planområdet i #5. Gangforbindelsen skal etableres rett vest for bygg A, der eksisterende trapp går i dag. I tillegg plasseres Almas torg slik at det kobles på Snekkergangen, som reguleres i Detaljregulering for Holtegrenda. Gangforbindelsen føres videre over torget og munner ut slik at den kobles på sti som går videre nordover mot Hebekk.

3.4.3 Renovasjon

Det skal etableres felles nedgravd renovasjonsløsning som betjener planområdet og detaljregulering for Holtegrenda, plassert i bestemmelsesområde #2.

Størrelsen på bestemmelsesområdet er dimensjonert med bakgrunn i illustrasjonsprosjekt for detaljregulering for Nordbyveien 1 og detaljregulering for Holtegrenda og det er til grunn at det skal etableres komprimatorbeholdere. Endelig løsning for renovasjon vil imidlertid fremgå av renovasjonsteknisk plan, som er lagt inn som et krav til rammesøknad.

3.4.4 Nød og nyttekjøretøy

Planforslaget sikrer at det skal avsettes arealer for brannoppstillingsplasser innenfor planområdet.

Illustrasjonsplan vedlagt planforslag viser mulige plassering for brannoppstillingsplass, avsatt i samsvar med brannrådgiver/branntekniske krav. En av brannoppstillingsplassene går på tvers av Detaljregulering for Holtegrenda og Detaljregulering for Nordbyveien og er dermed foreslått sikret i plankart som bestemmelsesområde #4 med korresponderende

bestemmelsesgrenser i naboplanen, slik at det settes av plass til å løse brannoppstilling koordinert med naboplan.

Adkomst for varelevering til utadrettet virksomhet mot Nordbyveien skjer fra snuhammer og inn i planområdet. Av og pålossing av varer kan skje fra nord i bygg A og via heis ned til gulvnivå mot Nordbyveien.

3.4.5 Annen veggrunn mot Nordbyveien

Planforslaget legger opp til annen veggrunn mot Nordbyveien (o_AVT1) med en reguleringsbredde på 2 meter.

3.5 Gjennomføringsrekkefølge

3.5.1 Før rammetillatelse

Det stilles en rekke dokumentasjonskrav til rammesøknad, blant annet miljøoppfølgingsprogram, detaljplan for VAO, dokumentasjon knyttet til spunt mot jernbane (innenfor H190), utomhusplan, dokumentasjon knyttet til skole- og barnehagekapasitet og renovasjonsteknisk plan.

3.5.2 Før igangsettingstillatelse

Før igangsettingstillatelse skal tekniske og grønne infrastrukturtiltak i Ski sentrum og Ski, iht. områdeplan for Ski sentrum være sikret opparbeidet gjennom utbyggingsavtale.

Det er også satt krav til at teknisk planer for Holtegrenda veien skal være godkjent av kommunen. I tillegg skal det foreligge: teknisk plan for energiforsyning, støyfaglig utredning som også redegjør for avbøtende/støyskjermingstiltak, tiltaksplan ved forurenset grunn og anleggs gjennomføringsplan som skal dokumentere hvordan trafikksikkerhet og skolevei blir ivarettatt i anleggsperioden.

For tiltak som berører fylkesvei skal teknisk plan være godkjent av Akershus fylkeskommune. Det skal også foreligge tinglyste erklæringer som sikrer allmennhetens rett til ferdsel og opphold på det som skal opparbeides til Almas Torg og Snekkergangen (bestemmesområde #1).

3.5.3 Før midlertidig brukstillatelse

Før midlertidig brukstillatelse er det krav til at Holtegrenda veien, gangforbindelser, uteområder med tilstrekkelig MUA og lek, VAO-anlegg og renovasjon skal være ferdig opparbeidet.

Uteområder kan ferdigstilles påfølgende sommer dersom midlertidig brukstillatelse gis i vinterhalvåret.

3.5.4 Før ferdigattest

Sluttdokumentasjon for miljøoppfølgingsprogram og tekniske anlegg skal leveres og være godkjent av kommunen. I tillegg skal oppheving av eiendomsgrenser være gjennomført i henhold til plankartet.

3.5.5 Bindinger til Detaljregulering for Holtegrenda og avhengigheter internt i planområdet

Bindinger til Detaljregulering for Holtegrenda

Det er lagt opp til felles løsninger mellom detaljregulering for Nordbyveien 1 og detaljregulering for Holtegrenda særlig med tanke på adkomstvei og renovasjon. Dette gjenspeiles i rekkefølgebestemmelsene.

Plankart er koordinert med naboplanen og sikrer at plankartet ser likt ut for overlappende felter knyttet til atkomstveien og renovasjon. Bestemmelsene er foreslått med likelydende eller lignende ordlyd for tiltak som skal løses felles.

Rekkefølgekravene som foreslås sikrer at løsninger for både vei og renovasjon skal dokumenteres i form av detaljplaner før det kan gis rammetillatelse, og være ferdig opparbeidet før det kan gis midlertidig brukstillatelse. Kravene er felles og generelle for begge planer og sikrer at planene, med nødvendige tiltak, kan gjennomføres uavhengig av hvem som bygger først. Koordinering grunneierne seg imellom sikres gjennom private avtaler.

Avhengigheter internt i planområdet

Internt i planområdet er det lagt opp til at følgende feltkombinasjoner i størst mulig grad skal fungere som separate byggetrinn/utbyggingsområder, ettersom de eies av to forskjellige grunneiere:

- KBA+BB1 (utbyggingsområde 1)
- BB2 (utbyggingsområde 2)

Det er lagt opp til at utbyggingsområdene i stor grad løser krav til boligstørrelser, MUA og lek separat, men det er likevel enkelte krav som må løses felles, særlig knyttet til vei og renovasjon.

Tiltak som må løses felles

Under redegjøres det for tiltak som må løses felles, internt og/eller på tvers av reguleringsplanene:

Vei: Begge planene medtar Holtegrenda veien (o_KV med tilhørende annen veggrunn og snuhammer). Det stilles krav til at veiteknisk plan for Holtegrenda skal utarbeides før det kan gis rammetillatelse for nybygg, og krav til at veien skal være opparbeidet før det kan gis midlertidig brukstillatelse. Kravet gjelder felles for hele planområdet og for naboplanene DR Holtegrenda, og kravet slår inn ved første rammesøknad, deretter første midlertidige brukstillatelse i Holtekvartalet.

Videre stilles det krav til at Holtegrenda fra og med Almas hus og videre østover (f_KV med tilhørende annen veggrunn) skal være ferdig opparbeidet iht. plankart ved første midlertidige brukstillatelse innenfor detaljregulering for Nordbyveien 1. Dermed sikres det at veien skal være opparbeidet helt frem til innkjøring for p-kjeller for begge utbyggingsfelt uavhengig av hvem som bygger først innenfor planområdet.

Renovasjon: Det legges opp til felles renovasjonsløsninger for utbyggingsområdene (1 og 2) og felles for begge detaljreguleringer. I plankartet er det lagt inn et overlappende bestemmelsesområde #2 Renovasjon. Området er avsatt og dimensjonert med plass til å dekke behov til begge planområder. Dette fremgår av illustrasjonsplanen vedlagt planforslaget, som er utformet med tanke på å løse renovasjonstekniske krav fra Follo Ren og snuhammer for bl.a. renovasjonsbil iht. kommunens vei- og gatenorm.

Rekkefølgekrav sikrer at det skal foreligge en renovasjonsteknisk plan godkjent av Follo Ren til første rammesøknad (for ny bebyggelse) innenfor Holtekvartalet. I bestemmelsene presiseres det for begge planer (med noe ulik ordlyd) at dette gjelder for ny bebyggelse, slik at det åpnes for tiltak for istandsetting og restaurering av Almas hus for DR Nordbyveien 1 og tilsvarende for eksisterende kulturminner i detaljregulering for Holtegrenda. Det er lagt inn

forslag om at renovasjonsløsning iht. godkjent plan skal være ferdig opparbeidet til første midlertidige brukstillatelse.



VAO: Vedlagt planforslaget er det utarbeidet en VAO rammeplan som medtar begge planområdene.

4 Virkninger av planen

Byutvikling

Planforslaget bidrar til en balansert fortetting og byutvikling i randsonen av Ski sentrum og følger opp områdeplanens intensjoner om å styrke bylivet langs Nordbyveien gjennom etablering av publikumsrettede funksjoner i første etasje. Prosjektet understøtter knutepunktsutviklingen ved å legge til rette for et betydelig antall nye boliger i umiddelbar nærhet til Ski sentrum og togstasjonen. Planforslaget ivaretar også områdets kulturhistoriske kvaliteter. Bevaringen og tilbakeføringen av Almas hus, samt en skala- og typologitilpasning til den eksisterende bebyggelsen i Holtekvartalet, styrker stedets identitet og viderefører den lokale bebyggelsesstrukturen som et viktig historisk referansepunkt. Gjennom dette kobles ny byutvikling sammen med eksisterende kulturmiljø på en måte som sikrer kontinuitet og stedstilhørighet.

4.1 Bebyggelse og anlegg

4.1.1 Utforming, plassering og høyder

Planforslaget legger opp til byggehøyder som tilsvarer 3-5 etasjer. Sentrumsplanen tillater en kotehøyde som tilsvarer 4 etasjer for Nordbyveien 1. Planen avviker fra dette ved å tillate en ekstra etasje mot jernbanesporene i øst, henvendt mot øvrig sentrumsbebyggelse. Dette er en egnet plassering av økt volum fordi bygningen skjærer boligene og uterommene i Holtekvartalet mot støy og belastning fra jernbanen, samtidig som høyden står i naturlig relasjon til bystrukturen i Ski sentrum. Samtidig begrenses virkningen for nabolag og kulturmiljø.

Mot den eksisterende småhusbebyggelsen i nord og Almas torg er bebyggelsen trappet ned til tre etasjer. Denne differensieringen i høyder gir en skånsom overgang mellom ny og eksisterende bebyggelse. En enhetlig høyde på fire etasjer over hele planområdet, slik sentrumsplanen åpner for, ville gitt en lite tilpasset overgang mot småhusbebyggelsen og det vernede kulturmiljøet, og i mindre grad ivarettatt stedets skala og identitet. Boligtilbudet består av varierte leilighetsstørrelser, tilpasset ulike demografiske grupper og boligbehov. Det er planlagt felles lokaler for beboerne i Almas hus og i bygg A.

Der Telenorbygget ligger i dag, planlegges et nytt leilighetsbygg med et publikumsrettet lokale på bakkeplan. Terrengnet mellom bygget og Nordbyveien fylles opp for å gi en jevn overgang fra fortauet og inn til lokalet. Dette skal bidra til et aktivt gateplan og en mer attraktiv og bymessig gate langs Nordbyveien.

4.1.2 Uteområder

Planforslaget legger vekt på å utvikle gode og trygge uteområder som inviterer til aktivitet, fellesskap og rekreasjon. Ulike typer utearealer som det felles gårdsrommet, det sammenhengende grøntdraget langs jernbanen og lekeplassene er utformet for å gi gode oppholdsarealer for alle aldersgrupper og samtidig styrke biologisk mangfold og klimatilpasning.

Den reetablerte Snekkergangen blir en bilfri gang- og sykkelforbindelse gjennom området og bidrar til en trygg og direkte forbindelse fra Nordbyveien, gjennom Holtekvartalet til Hebekk skole. Dette reduserer transportbehovet med bil og styrker hverdagsmobiliteten for både barn og voksne.

Gårdsrommet i planområdet utformes som et skjermet, grønt og romslig felles uteområde med soner for lek, opphold og beplantning. Regnbed, permeable dekker og lokal overvannshåndtering inngår som en naturlig del av utearealene og bidrar til god og bærekraftig vannforvaltning. Vegetasjon og grønne flater bedrer lokalklimaet og øker områdets økologiske bærevne.

Grøntdraget langs jernbanen er planlagt som et sammenhengende naturpreget område med beplantning og økologisk diversitet. Dette styrker de grønne forbindelsene opp mot Hebekk. Den grønne bufferen gir skjerming mot støy og forbedrer bokvalitetene for beboerne, samtidig som naturbaserte løsninger bidrar til både overvannshåndtering og biologisk mangfold.

Lekeplasser og aktivitetsarealer er plassert med god tilgjengelighet fra alle boligene og inngår som en integrert del av fellesområdene.

4.1.3 Møteplasser

Planforslaget etablerer flere sosiale rom som skal fungere som naturlige steder for opphold, aktivitet og naboskap. Almas torg, som ligger sentralt langs Snekkergangen, utformes som et lokalt samlingspunkt med sitteplasser og lek for små barn. Et felleslokale i Almas hus, vendt mot torget, gir ytterligere muligheter for sosialt liv og aktivitet for beboerne.

Utenfor og på sidene av det publikumsrettede arealet mot Nordbyveien fylles terrenget opp for å gi mulighet for oppholdssoner og en jevn overgang fra fortauet og inn til lokalet. Denne plassdannelsen bidrar til en mer aktiv og trygg gatefront og styrker områdets sosiale karakter.

4.1.4 MFUA

MFUA skal utgjøre minimum 20 prosent av boligenes samlede BRA i hvert byggefelt. Minst 75 prosent av MFUA skal ligge på terreng eller på dekke/lokk. MFUA-beregningen som ligger til grunn for planforslaget legger opp til at alt MFUA ligger på terreng. Illustrasjonsprosjektet har flere romslige takterrasser. Det er i utgangspunktet tenkt at disse skal være private uteoppholdsarealer. Ved å planlegge for at alt MFUA ligger på terreng sikrer vi at et større uteoppholdsareal blir tilgjengelig for alle beboerne og nabolaget.

Planen sikrer 600 m² strøks- og nærlekeplass i det indre gårdsrommet.

Planen sikrer at minimum 50 % av uteområdene innenfor planområdet skal kunne beplantes med trær og annen vegetasjon. Av dette skal minst 35 % av minste felles uteoppholdsareal (MFUA) kunne beplantes. Det legges opp til at det sammenhengende grønndraget langs jernbanen beplantes med trær og variert vegetasjon. Dette arealet har ingen kjeller under og dermed svært gode vekstforhold. Selv om grønndraget på grunn av støyforhold ikke kan inngå i beregningen av MFUA, vurderes det likevel som et godt tiltak for å sikre rikelig vegetasjonsdekning i området. Det er teknisk mulig å etablere en støyskjerm langs hele eiendomsgrensen mot jernbanen for å inkludere dette arealet i MFUA, men det vurderes som mer kvalitetsfremmende å la området være åpent mot jernbanen, både av hensyn til opplevelse og til estetikk. Det grønne beltet vil samtidig fungere som en effektiv buffer mellom boligbebyggelsen og jernbanen.

For de uteområdene som ligger over kjeller, skal beplantede arealer dimensjoneres med

minimum 0,8 meter jorddybde. Dette gir gode vekstforhold også her og muliggjør etablering av trær og frodig vegetasjon som en integrert del av uteoppholdsarealene.

Planen sikrer at 40 % av felles uteareal skal være solbelyst i minst 5 timer 1. mai. 1. mai er i tråd med forslag til ny kommuneplan (høringsutkast september 2025). Dette er også samme dato som benyttes i tilsvarende reguleringsplaner i området. Forslaget til ny kommuneplan har i tillegg krav om at minst 20 % av uteoppholdsarealet skal være direkte solbelyst kl. 10 den 1. mai, og at minst 60 % skal være direkte solbelyst kl. 16 den 1. mai. Illustrasjonene under viser at planforslaget oppfyller disse kravene dersom planområdet vurderes samlet. Planområdet er imidlertid delt mellom to byggherrer og består derfor av flere felt. Feltene KBA og BB1 skal oppfylle solkravene samlet, mens BB2 skal oppfylle kravene selvstendig. Siden feltene har ulike forutsetninger, vurderes det som hensiktsmessig å formulere bestemmelsen som et krav om minimum fem timer sol på MFUA den 1. mai, fremfor å angi de samme klokkeslettene som i forslag til ny kommuneplan. Dette gir en mer fleksibel bestemmelse samtidig som solforholdene dokumenteres å være i tråd med intensjonen i kommuneplanen.



1. mai, kl 10:00
Solbelyst MFUA: 724 m²
% Solfylt MFUA: 37 % (krav min. 20 %)

Krav oppnådd.



1. mai, kl 16:00
 Solbelyst MFUA: 1161 m²
 % Solfylt MFUA: 60 % (krav min. 60 %)

Krav oppnådd.

4.1.5 Privat uteoppholdsareal

Hver boenhet skal ha privat uteplass på minimum 5 m² som balkong, terrasse eller markterrasse.

Krav til solbelyste arealer er lagt på felles uteoppholdsarealer, i tråd med praksis i øvrige detaljreguleringer innenfor Ski sentrumsplan. Et generelt krav om solbelyst privat uteoppholdsareal vurderes som lite formålstjenlig i tette, sentrumsnære prosjekter der kvaliteten av å bo i byen er kompenserende for reduksjon av noen av de kvalitative kravene for private uteplasser.

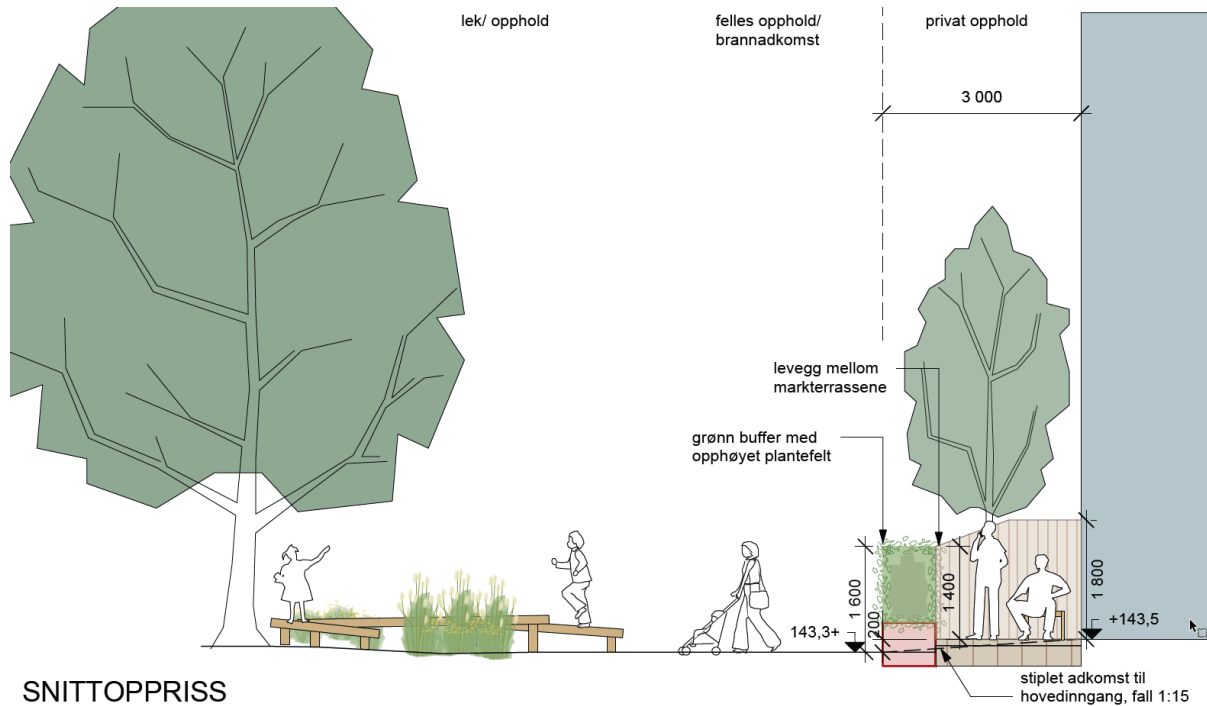
Slike krav kan gi uforholdsmessige føringer for byggenes volum og geometri og kan redusere prosjektets fleksibilitet uten at det gir en reell forbedring av bruken av de private uteplassene. Prosjektet er utformet med gode solforhold for privat uteopphold i de månedene som det i et norsk klima er mest hensiktsmessig å benytte seg av uteoppholdsarealene.

Det viktigste kvalitetsbidraget ligger i solrike og godt programmerte fellesarealer i kort avstand til inngangspartiene, der beboere har tilgang til større oppholdsflater, lekearealer og møteplasser. Solbelyst MFUA er oppfylt med god margin, i henhold til bestemmelsene, og dette sikrer at daglige oppholds- og aktivitetsflater har gode solforhold gjennom store deler av dagen.

Skjermet privat uteoppholdsareal

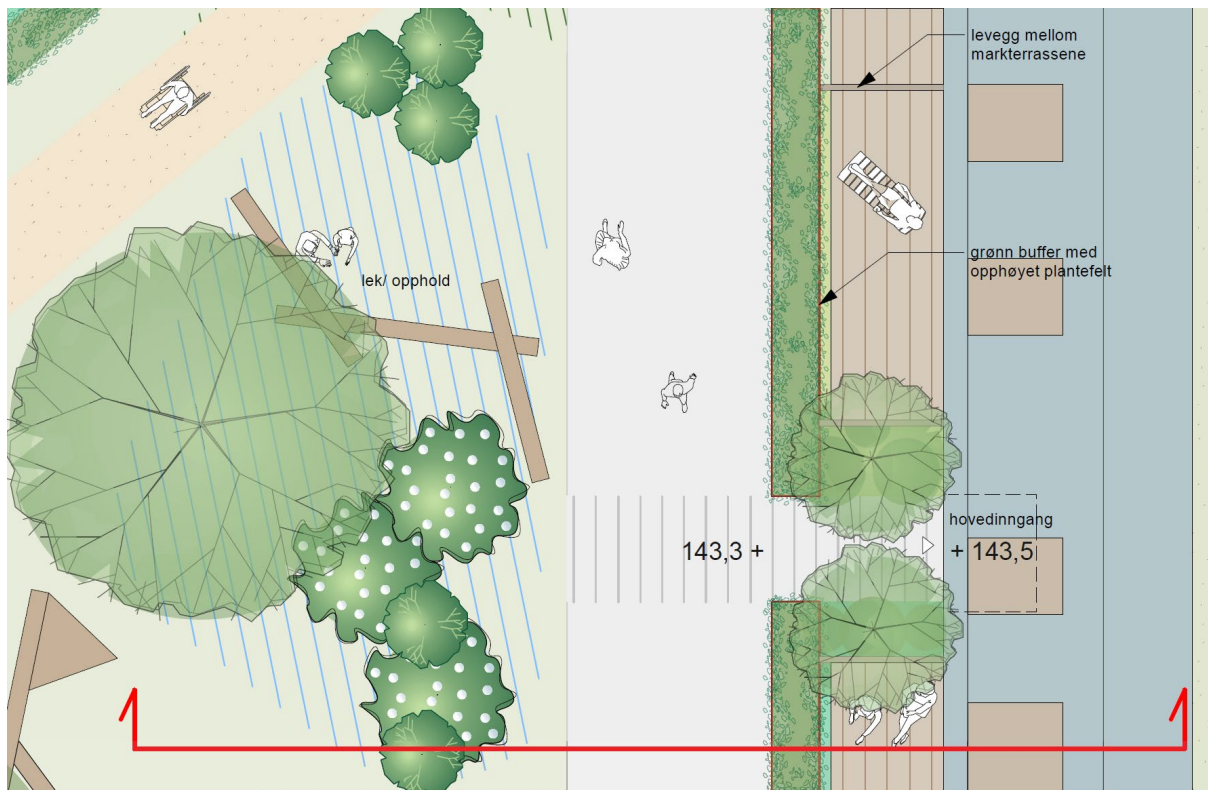
For å sikre god avgrensning mellom felles og private uteoppholdsarealer er alle markterrasser dimensjonert for hekk og/eller plantekasser rundt, i tillegg til levegg eller plantekasse på siden, mellom markterrassene. Disse tiltakene gir en tydelig fysisk og visuell skjerming og sikrer en avstand på minimum 3 meter mellom felles uteoppholdsareal og boligfasade. Det legges også opp til en mindre høydeforskjell mellom markterrassene og felles uteoppholdsareal. Høydeforskjellen vil avhenge av hva som kan opparbeides uten behov for

ramper ut i gårdsrommet. Høyden på plantekasser, hekk og eventuelle levegger tilpasses dette slik at uteplassene oppleves skjermede når man sitter, samtidig som man har utsyn over uteområdet når man står.



SNITTOPPRISS

Snittet er utarbeidet av Bar Bakke landskapsarkitekter og illustrerer hvordan høydeforskjellen mellom markterrassene og det felles uteoppholdsarealet, sammen med plantekasser og levegger, bidrar til å skjerme de private uteplassene fra fellesarealene.



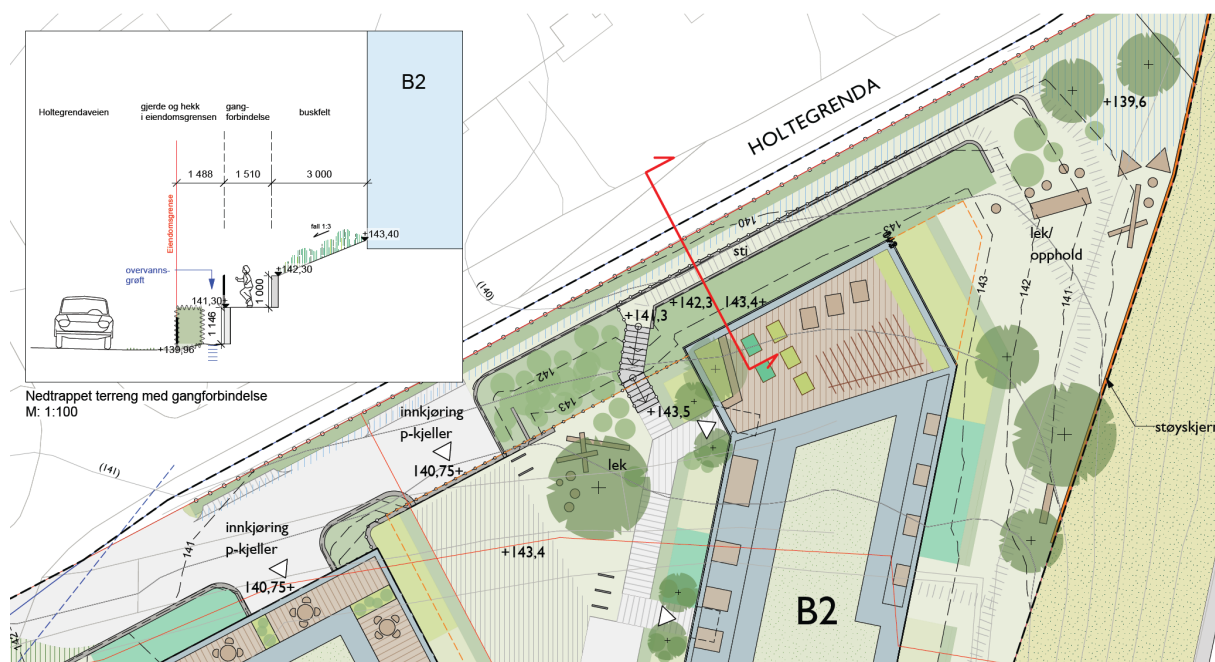
Plantegning med snittthenviisning.

For punkthusene (bygg C og D) er leilighetene plassert slik at markterrassene trekkes bort fra den felles inngangssonen, noe som ytterligere styrker skillet mellom privat og felles bruk. I lamellbygget, der enkelte mindre leiligheter ligger nær felles trapperom, etableres plantekasser og/eller levegger for å oppnå tilstrekkelig skjerming.

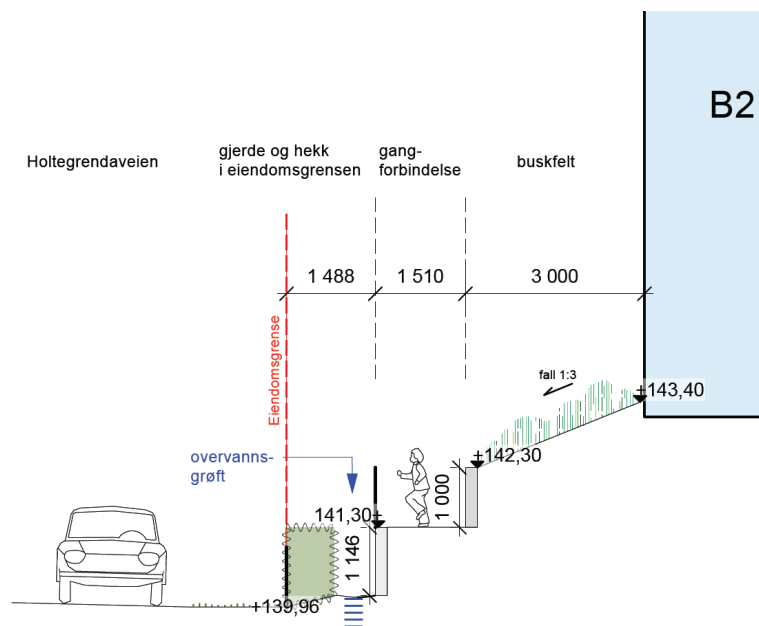
Alle inngangspartiene til felles trapperom er trukket inn i bygningskroppen. Dette gjør at personer som låser seg inn eller venter ved inngangen står godt inne i inngangssonen, og ikke i nærheten av privat uteoppholdsareal eller boligfasader. Dette bidrar til økt privatliv og redusert innsyn for beboerne.

4.1.6 Terreng og landskapstilpasning

Det er terrengforskjell mellom planområdet og boligområdene nord for bebyggelsen. Som tiltak for å tilpasse terrenget er det fastsatt at kjellervegger ikke skal fremstå som en synlig fasade, men inngå som en naturlig del av terrenget. Ved sikring av større høydeforskjeller skal murene deles opp i trinn eller avsatser med plass til beplantning, slik at nivåforskjellen ikke fremstår som en sammenhengende murflate. Terrenget nord for bebyggelsen er bearbeidet slik at nivåforskjellen kan tas opp gradvis, og bidrar til en parkmessig overgang mot uteområdene i nord. Det er også lagt til rette for en gangforbindelse fra gårdsrommet og rundt bygg B2, slik at lekeplassen og uteoppholdsarealene i dette området blir tilgjengelige fra flere retninger fra gårdsrommet.



Utsnitt av illustrasjonsplanen som viser nedtrappet terreng mot nord og sti rundt bygg B2

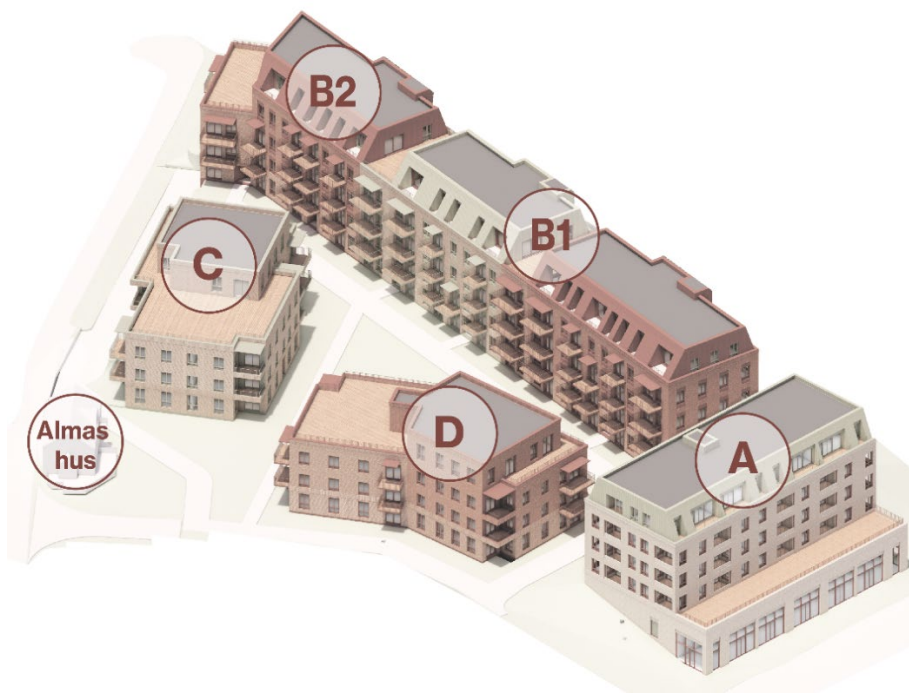


Snitt viser nedtrappet terreng mot nord og sti rundt bygg B2



Utsnitt av perspektivillustrasjon fra illustrasjonsheftet. Illustrasjonen viser nedtrappet terreng mot nord og innkjøringene til parkeringskjellerene.

4.1.7 Estetikk



Prosjektet inneholder to typologier: lamellbebyggelse (Bygg A og B1-2) og punkthus (Bygg C og D).

Det er variasjoner mellom byggene, men de har tydelige fellestrekk i form av fargesetting, detaljering og materialbruk.

Bygg B1-2

Den nye lamellen har en tredeling der den varierer i høyde mellom 4 og 5 etasjer og 3 etasjer mot småhusbebyggelsen i nord. Den femte etasjen har skrå fasader for å bryte ned skalaen og tilføre en gjenkjennelig takform som også tilpasser seg resten av småhusbebyggelsen. Lamellen har en sammenhengende lang utstrekning langs jernbanen, det er derfor hensiktsmessig å visuelt bryte den opp. Variasjonen i høyde bidrar til at lamellen framstår som tre sammensatte bygg. Illustrasjonsprosjektet er vist med en variasjon mellom de tre delene som går ut på variasjon i farge og tegltype.



Utsnitt av perspektivillustrasjon fra illustrasjonsheftet. Illustrasjonen viser tredelingen av lamellen mot jernbanen og de skrå veggene i femte etasje.

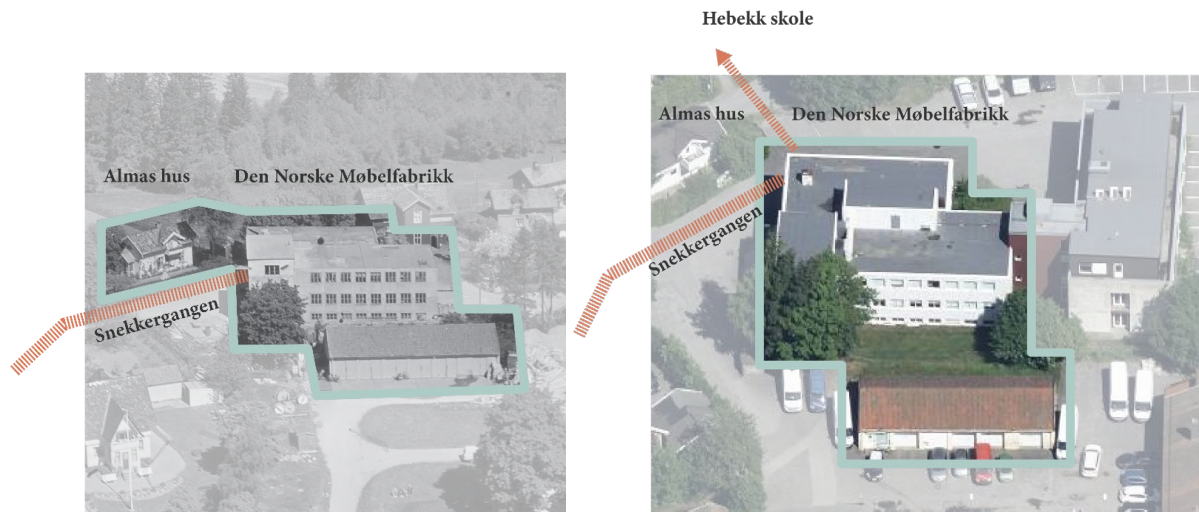
Bygg A

Lamellen mot Nordbyveien har 4 boligetasjer mot bakgården i tillegg til en underetasje/første etasje mot Nordbyveien. Bygget følger samme prinsipp som bygg B1-2, der den øverste

etasjen har en skrå fasade mot Nordbyveien og bakgården.

Bygg C og D

Punkthusene har et arkitektonisk uttrykk inspirert av Den Norske Møbelfabrikk, som hadde virksomheten sin her fra 1916. Formspråket henter referanser fra stedets industrielle arv, med teglsteinskledning, flate tak og vindusåpninger organisert i et rytmisk grid.



Illustrasjoner fra planforslagets tilpasningsanalyse. Illustrasjonen til venstre viser Den Norske møbelfabrikk fra et flyfoto fra 1958. Illustrasjonen til høyre viser at kontorbygningen som står på tomten i dag trolig er en transformert versjon av den opprinnelige fabrikkbygningen.

4.1.8 Materialitet

Tegl er valgt som hovedmateriale for alle bygg, fordi det kombinerer høy estetisk kvalitet med robuste materialegenskaper. Materialet gir et uttrykk med tyngde, tekstur og detaljering som tilfører prosjektet en varig arkitektonisk karakter og samtidig knytter seg til områdets industrielle arv. Tegl eldes godt og beholder sin visuelle kvalitet over tid, noe som reduserer behovet for utskiftninger og vedlikehold.

De tekniske egenskapene gjør tegl spesielt egnet for et bærekraftig boligprosjekt. Den lange levetiden, lave vedlikeholdsbehovet og muligheten for gjenbruk bidrar til redusert ressursforbruk gjennom byggets livsløp.

Det kan benyttes innslag av andre materialer som tre eller platekledning på enkelte partier. I illustrasjonsprosjektet er dette gjort i forbindelse med vinduer, inntrukne inngangspartier og balkonger. Illustrasjonsprosjektet er også utformet med detaljerte teglpartier der det er innslag av ulike leggemønster og/eller relieff i teglen, variasjon av tegltype og mørtelfarge. Førsteetasjene er illustrert med tegl som eneste kledningsmateriale. Nederste etasje ligger i direkte øyehøyde for forbipasserende og er den delen av bygget folk berører og opplever på nært hold. Det stiller høyere krav til taktilitet, detaljering og materialrobusthet enn i øvrige etasjer. Tegl gir et solid og stedstilpasset uttrykk i menneskelig skala.

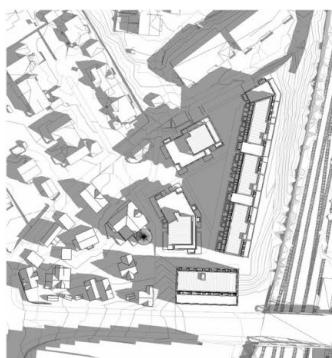
Første etasje gis et visuelt skille fra etasjene over, blant annet gjennom endret teglfarge, mørtelfarge eller leggemønster. Overgangen markeres med et horisontalt teglbånd som gir en tydelig skyggekant og en klar lesbarhet i byggets oppbygging. Dette båndet gjentas langs gesimser for å understreke byggets proporsjoner og gi en helhetlig arkitektonisk detaljering.

Materialbruk, beslag og profilering har en helhetlig fargebruk som tar utgangspunkt i fargepaletten definert som *Murhus/industribygg* i veilederen utarbeidet av NIKU. Dette sikrer at ny bebyggelse harmonerer med områdets historiske karakter samtidig som den fremstår som en tydelig og samtidsrettet fortolkning.

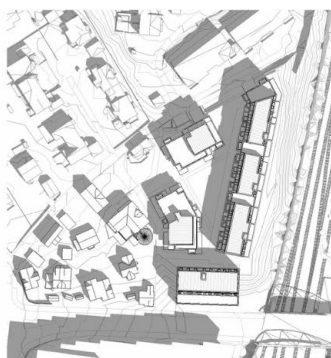
4.1.9 Sol/skygge

Bebyggelsen er disponert slik at den høyeste og mest sammenhengende bygningskroppen er plassert mot øst og jernbanen. Mot de øvrige himmelretningene er volumene trappet ned og oppdelt for å sikre gode solforhold til uteområdene, boligene og de viktigste møteplassene. Denne strukturen gir gjennomgående gode lysforhold gjennom dagen, og spesielt Almas torg får sol på mesteparten av torget hele dagen, noe som styrker opplevelsen av torget som et attraktivt og inviterende oppholdsrom.

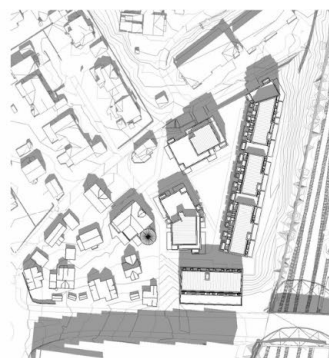
Plasseringen av lekeplasser for små barn er variert og strategisk tilpasset sol- og skyggeforhold. Det gir både kort vei fra boligene og mulighet for lek i ulike klimatiske situasjoner, inkludert skjermede områder på varme dager.



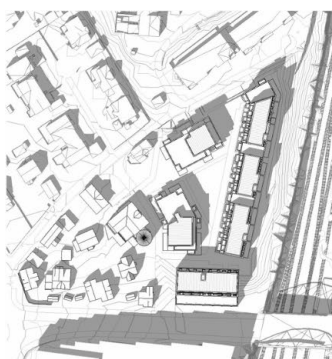
1. mai kl 09.00



1. mai kl 11.00



1. mai kl 13.00



1. mai kl 15.00

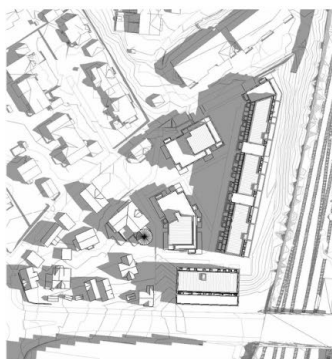


1. mai kl 17.00

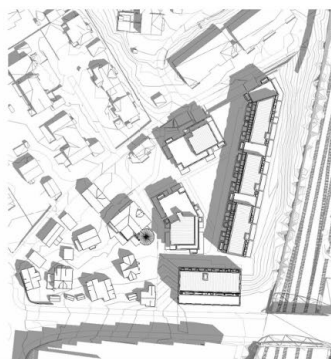


1. mai kl 19.00

Illustrasjonen viser solforholdene for Nordbyveien 1 1. mai. Solstudiene er tatt ut med regulert volum for Nordbyveien 2.



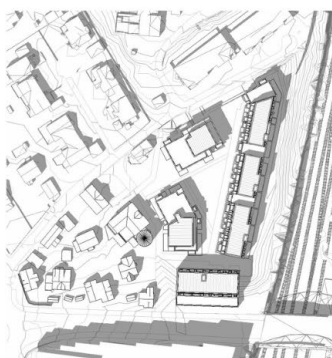
21. juni kl 09.00



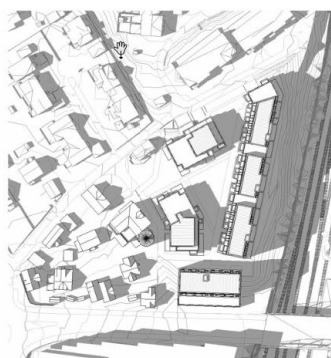
21. juni kl 11.00



21. juni kl 13.00



21. juni kl 15.00



21. juni kl 17.00



21. juni kl 19.00

Illustrasjonen viser solforholdene for Nordbyveien 1 21. juni. Solstudiene er tatt ut med

4.1.10 Boligmiks

Planforslaget justerer kravet til boligstørrelser sammenlignet med Områdeplan for Ski sentrum ved at det ikke stilles et generelt krav om at minimum 30 % av boenhetene skal være større enn 80 m² BRA. Kravet fra kommuneplanen om at minst 30 % av leilighetene i første etasje skal ha et bruksareal på minimum 80 m² og direkte utgang til bakkeplan videreføres. Dette sikrer boenheter på bakkeplan, som er tilpasset barnefamilier, med god tilgjengelighet til felles uteoppholdsarealer.

Justeringen vurderes som hensiktsmessig for et sentrumsnært prosjekt med kort gangavstand til kollektivknutepunkt, handel, tjenester og arbeidsplasser. Slike beliggenheter har erfaringsmessig et bredt og variert boligmarked, med etterspørsel etter ulike boligstørrelser. En større fleksibilitet i fordelingen av leilighetsstørrelser gir bedre tilpasning til faktiske boligbehov og bidrar til et mer differensiert boligtilbud.

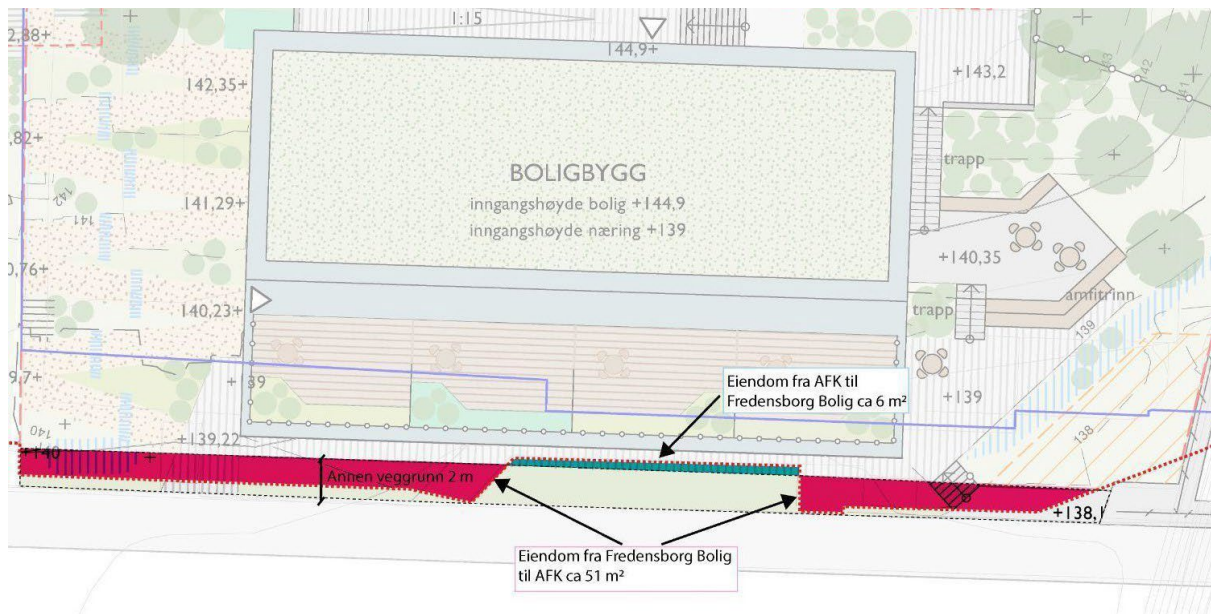
Planforslaget legger samtidig klare rammer ved at boenheter under 35 m² ikke tillates, og at andelen mindre leiligheter mellom 35 og 50 m² BRA begrenses til maksimalt 35 % innenfor hvert felt. Dette sikrer en balansert sammensetning av boligstørrelser og motvirker overvekt av små leiligheter.

Samlet vurderes planforslagets regulering av boligstørrelser å gi tilstrekkelig kvalitet, variasjon og fleksibilitet, samtidig som den er tilpasset prosjektets sentrumsnære beliggenhet og overordnede mål for byutvikling.

4.1.11 Eierforhold

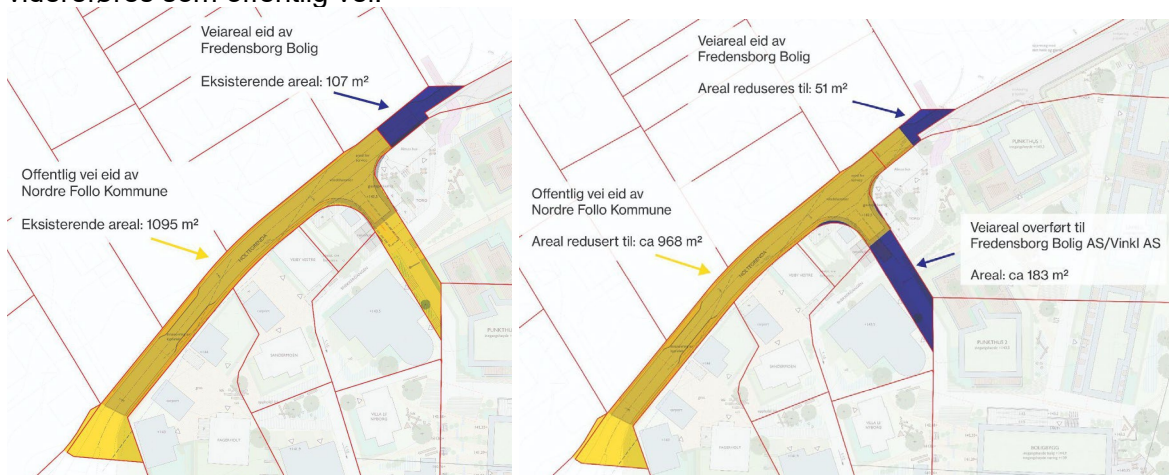
Eiendomsgrensene vil kunne justeres etter vedtatt planforslag. Gnr./bnr. 134/6, 134/12 og 133/281, som eies av Fredensborg Bolig AS (Nordbyveien 1 AS), er planlagt sammenslått til én eiendom. Gnr./bnr. 134/10, som eies av Bane NOR Eiendom AS, vil tilpasses planlagt bebyggelse i felt BB2.

Det er i tillegg ønskelig å justere eiendomsgrensene mot Nordbyveien slik at Akershus fylkeskommune kan overta hele arealet som avsettes til annen veggrunn, mens gangarealet foran det publikumsrettede arealet tilføres Fredensborg Bolig AS. Dette avklares i etterkant av vedtatt planforslag. Iht. bestemmelse i områderegulering for Ski sentrum. §5.1 kan detaljplaner fastsette detaljprosjektert veiformål. Planen legger opp til offentlig annen veggrunn med en bredde på 2 meter.



Illustrasjonen viser forslag til makeskifte mellom Fredensborg Bolig AS og Akershus fylkeskommune.

Når det gjelder Holtegrenda (veien) (gnr./bnr. 133/20), som i dag eies av Nordre Follo kommune, legger planforslaget opp til en reduksjon av dette arealet. Den delen av eiendommen som ligger mellom planområdene Holtegrenda og Nordbyveien 1 foreslås fradelt og overført til henholdsvis Fredensborg Bolig AS og Vinkl AS. Kommunen opprettholder eierskap til veiarealet fram til gnr./bnr. 133/281, inkludert vendehammeren, som videreføres som offentlig vei.



Illustrasjonen viser forslag til makeskifte mellom Fredensborg Bolig AS/Vinkl AS og Nordre Follo kommune.

4.2 Kulturminner

Av de kulturhistorisk verdifulle bygningene som inngår i bygningsmiljøet avsatt til hensynssone bevaring H570_1, er Almas hus (Holteveien 25) den eneste bygningen som ligger innenfor Nordbyveien 1-planen. Planforslaget viderefører og forsterker de kulturhistoriske kvalitetene ved å gi huset en sentral rolle både fysisk og funksjonelt i den nye bebyggelsesstrukturen. Almas hus skal restaureres og tilbakeføres til sitt opprinnelige uttrykk, og tas i bruk som felleslokale for beboerne. På denne måten sikrer planen at et

sentralt element i det historiske miljøet bevares, oppgraderes og aktivt tas i bruk som ressurs i det nye prosjektet.



Holteveien 25 («Almas hus» fotografert i 1989. Syd- og nordfasade.



Vest- og østgavlen. Noter svevegavlen i øst. Den vestre vegg med bislag og lunettvindu har tilkommet i en senere fase.

Bilder av Almas hus (Holteveien 25) fra 1989, hentet fra NIKU sin kulturhistoriske forundersøkelse 2020

4.3 Næringsliv

Planforslaget forholder seg til områdereguleringens strategi for plassering av publikumsrettet virksomhet. Fasadene langs Nordbyveien ligger i kategori 2 for publikumsrettet virksomhet, med mindre besøksintensiv virksomhet.

De foreslåtte publikumrettede lokalene i planforslaget passer godt til slike typer næringsarealer. Bruken er ikke avklart, og lokalene utformes derfor med nødvendig fleksibilitet til å tilpasses fremtidige leietakere. Nødvendig logistikk som varelevering og avfallshåndtering fra næringslokalene løses med adkomst fra Holtegrenda.

4.4 Vei og trafikk

Planen legger til rette for trygg ferdsel, bærekraftig mobilitet og redusert bilavhengighet, tett på sentrum. Trafikksikkerheten styrkes gjennom fartsdempende tiltak, skilting og universell utforming.

4.4.1 Biltrafikk og oppgradering av Holtegrenda

Notatet til Stener Sørensen viser at planforslaget vil medføre en økning i trafikkmengden på Holtegrenda (veien), som i dag fungerer som adkomstvei.

Beregninger viser at ÅDT vil øke fra ca. 455 til 625 kj.t./d, noe som krever oppgradering av Holtegrenda for å sikre kapasitet og trafikksikkerhet.

Tiltakene omfatter:

- Oppgradering av Holtegrenda med breddejustering til 5,0 m, nytt slitelag,

-

3207_202506 Planbeskrivelse for Nordbyveien 1, høringsutkast 24.03.2026

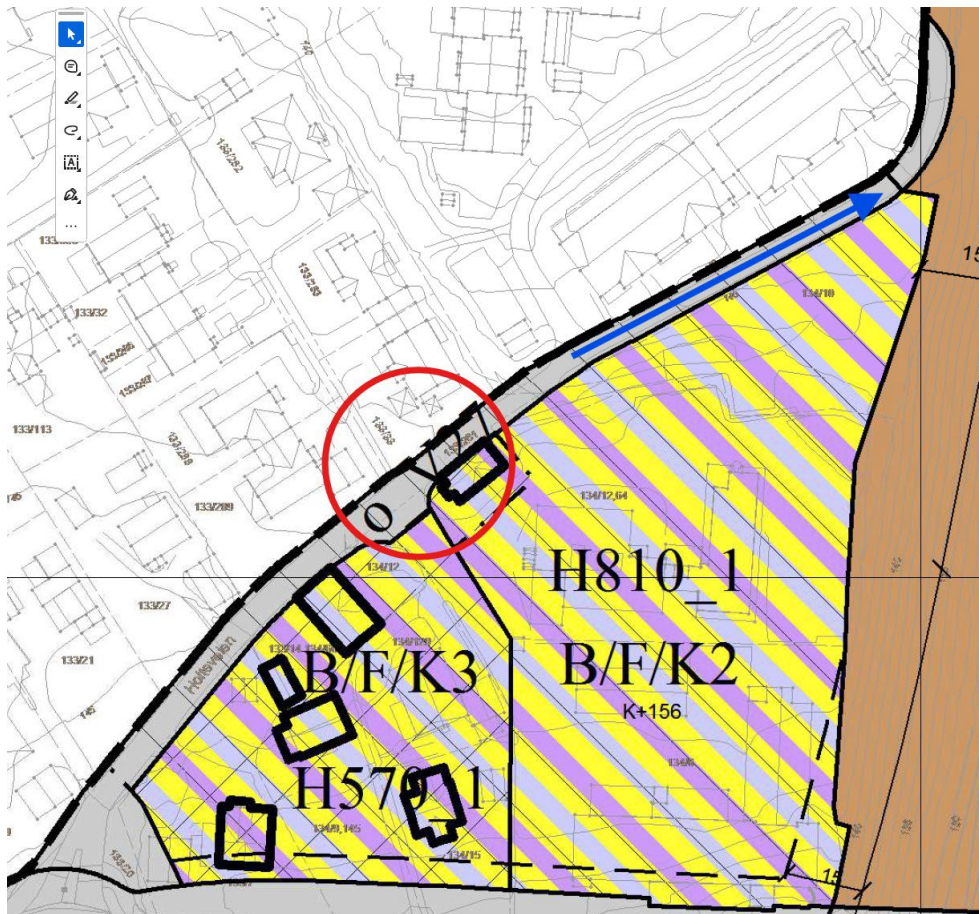
4.4.2 Holtegrenda som offentlig vei

Planforslaget legger til grunn at Holtegrenda reguleres som offentlig vei fra Nordbyveien til Almas hus, slik at snuhammer for renovasjon og driftskjøretøy medtas.

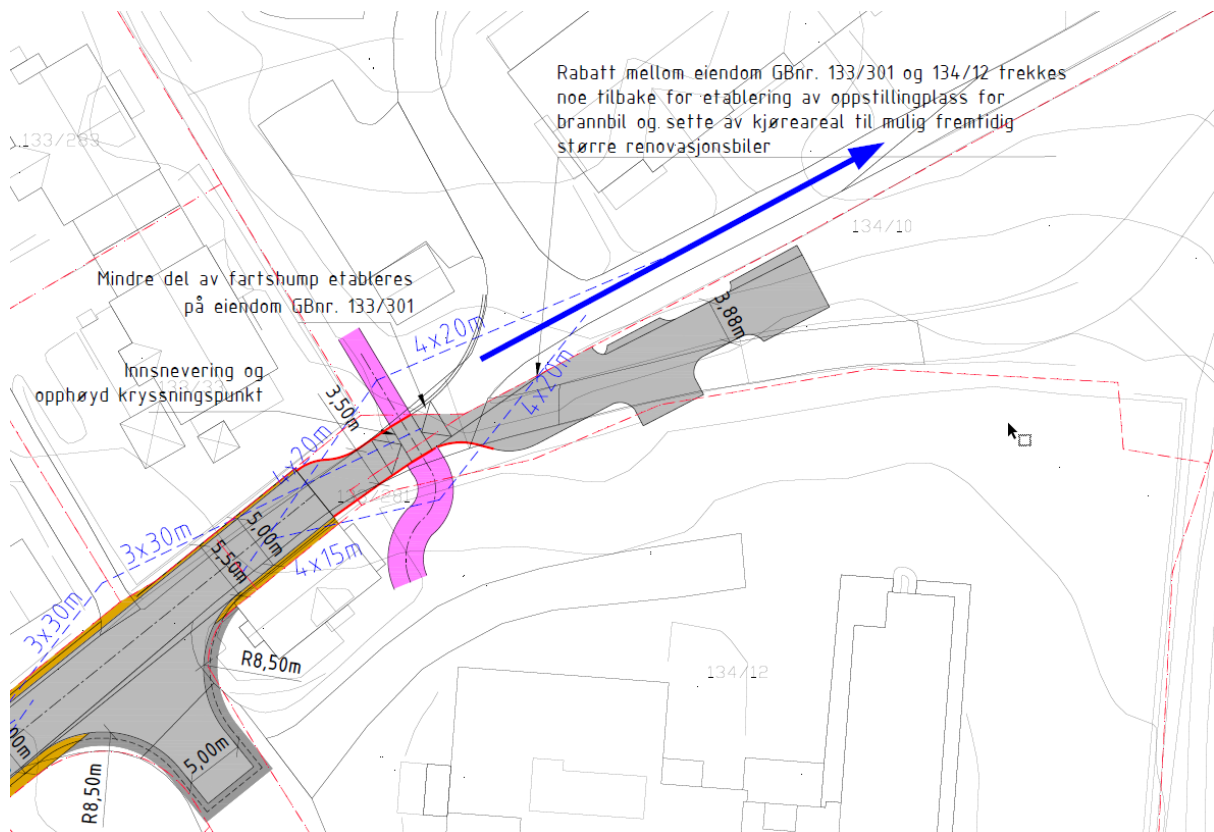
Holtegrenda er lagt til grunn som offentlig vei i områdereguleringen for Ski sentrum. Veiens funksjon som del av den overordnede infrastrukturen i området er dermed vurdert i en overordnet planprosess. Veien ligger innenfor sentrumsområdet og fungerer i dag som adkomst til flere eksisterende boliger, samtidig som den vil betjene ny bebyggelse i planområdet. Veien fungerer også som adkomst for eiendommer som ikke inngår i planforslaget.

4.4.3 Innkjøringsvei til parkeringskjellere i Nordbyveien 1

Etter innspill fra sameiet Holen, som benytter seg av den østligste delen av veien som innkjøring og gangvei foran boligene sine, har planforslaget lagt opp til en egen adkomstvei for innkjøring til parkeringskjellere på innsiden av Holtegrenda (veien). Det legges ikke opp til kjøring på sameiet Holen sin grunn.



Utsnitt av plankart for områderegulering for Ski sentrum. Formålet er markert med rød sirkel og gangvei foran sameiet Holen er markert med blå pil.



Utsnitt av vedlagt veiteknisk tegning, som viser innkjøringsveien til Nordbyveien 1 som går parallelt med Holtegrenda (veien) (Markert med blå pil) foran sameiet Holen.

4.4.4 Bilparkering

Det er lagt opp til makskrav for bilparkering i planforslaget, dette er i tråd med gjeldende parkeringsnorm i områdeplanen for Ski sentrum. Planforslaget sikrer at minst 5 % av bilparkeringsplassene som er beregnet for bolig settes av til gjesteparkering med mulighet for å plassere inntil 3 gjesteplasser på terreng. Kommuneplanens krav er 10 %, men planområdet vurderes å ha et betydelig lavere behov for gjesteparkering enn mer bilavhengige områder.

Det skyldes at prosjektet ligger i umiddelbar gangavstand til Ski stasjon og Ski sentrum, hvor et bredt tilbud av handel, tjenester og kollektivtransport reduserer behovet for privatbilbruk. Et høyt gjesteparkeringskrav vil i dette tilfellet føre til et uforholdsmessig stort parkeringsanlegg i kjeller, som gir økt omfang av underjordiske konstruksjoner, større natur- og klimabelastning, og høyere byggekostnader uten tilsvarende funksjonell gevinst.

I stedet prioriteres arealer til gode uteoppholdsarealer og blågrønne løsninger. Prosjektet legger også til rette for redusert bilavhengighet gjennom etablering av bildelingsordninger, som har langt høyere brukstid og kan betjene flere behov. Samlet vurderes derfor krav om 5 % gjesteparkering som tilstrekkelig og mer i tråd med planens mål om bærekraftig byutvikling og effektiv arealutnyttelse.

4.4.5 Sykkelparkering

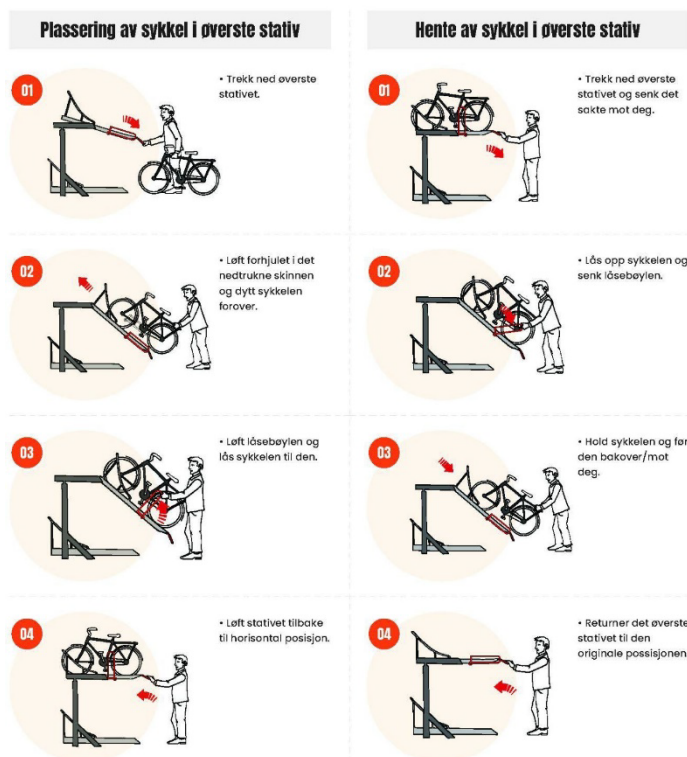
For sykkelparkering er det fastsatt minstekrav til antall plasser på 2,5 plasser per 100 m² BRA bolig. Sykkelparkering skal etableres både inne og ute.

Kommuneplanens krav om sykkelparkering på terreng/gulv er fulgt opp gjennom en bestemmelse som tillater parkering i to nivåer kun dersom øvre nivå har nedfellbar og

avlastende løftemekanikk som gjør det mulig å trille sykkelen på plass uten tunge løft. Dette ivaretar kommuneplanens intensjon om god brukervennlighet og universell håndtering, samtidig som arealbehovet i parkeringskjelleren reduseres og løsningen blir mer arealeffektiv.

SYKKELSTATIV I 2 HØYDER

SLIK PLASSERER OG HENTER DU SYKKELEN DIN MED 4 ENKLE STEG.



Illustrasjon av sykkelparkering i to høyder med "gassdemper" fra Parkmiljø

4.4.6 Gangforbindelser og skolevei

Planforslaget legger opp til etablering av attraktive og trafikksikre forbindelser gjennom planområdet for gående og syklende. Skolevei ivaretas med krav til universelt tilgjengelig gangadkomst fra Norbyveien, og ved at Almas torg kobles til skoleveien nordover. Planen tilrettelegger også for fremtidig kobling til Snekkergangen. Veiteknisk plan legger opp til en kryssing av skolevei som hensyntar krav til frisikt, og som gjør at farten reduseres her. Innkjøring til p-kjeller vil skje etter Almas hus.

Det er også krav om anleggsgjennomføringsplan som skal sikre hvordan trafikksikkerhet og skolevei blir ivaretatt i anleggsfasen.

4.4.7 Nordbyveien

Deler av planområdet som grenser til Nordbyveien omfattes av veiformål tilhørende fylkesvei i gjeldende områdeplan for Ski sentrum, med byggegrense 15 meter inn i areal som er avsatt til bebyggelsesformål.

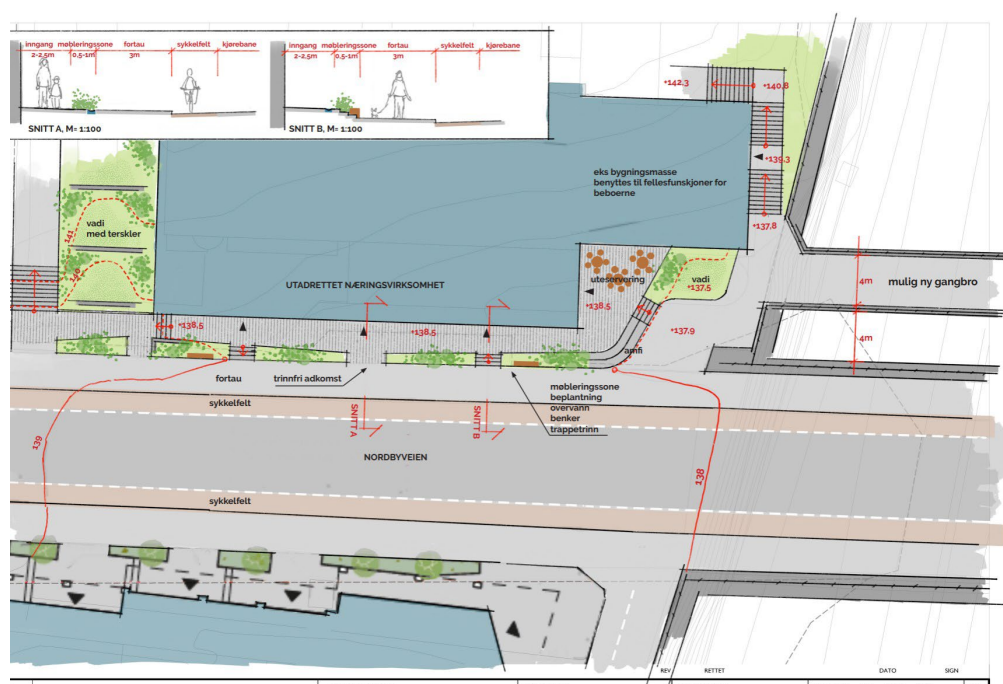
Justert formåls- og byggegrense mot Nordbyveien

I dialog med Akershus fylkeskommune har fylket gitt tilbakemelding på at de ønsker at planen forholder seg til byggegrensen som er fastsatt i områdereguleringen for Ski sentrum, helst gjeldende formålsgrense. Det legges opp til formåls- og byggegrenser som avviker fra

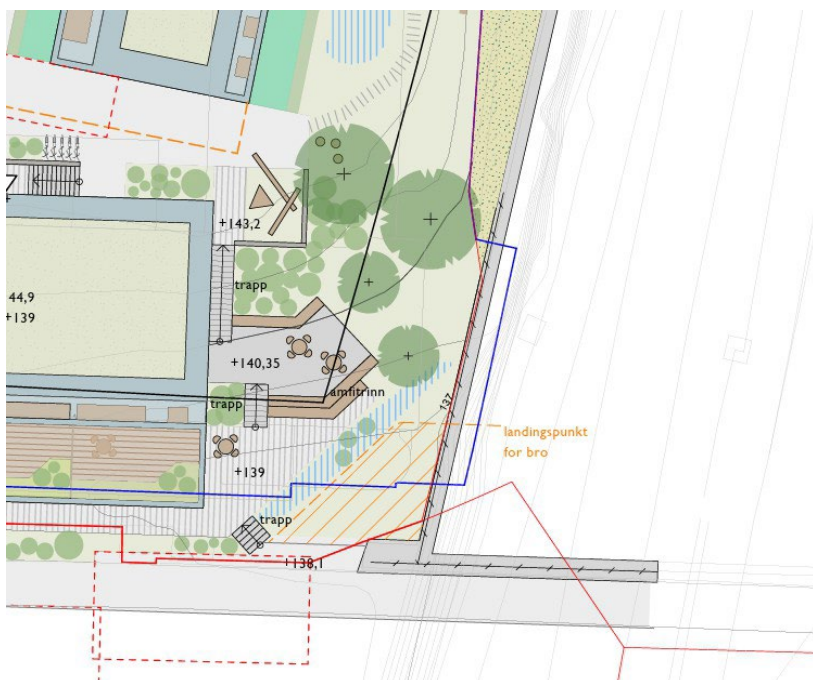
områdereguleringen. Forslagsstiller oppfatter at hensynet bak fylkets ønske er todelt. Det ene er av hensyn til å sette av plass til drift og snøopplag knyttet til veien, med minimum bredde på 2 meter. Det andre er å sette av plass til en mulig fremtidig utvidelse av Nordbyveien.

Avsatt annen veggrunn og den nye regulerede byggegrensen vurderes å følge opp disse hensynene:

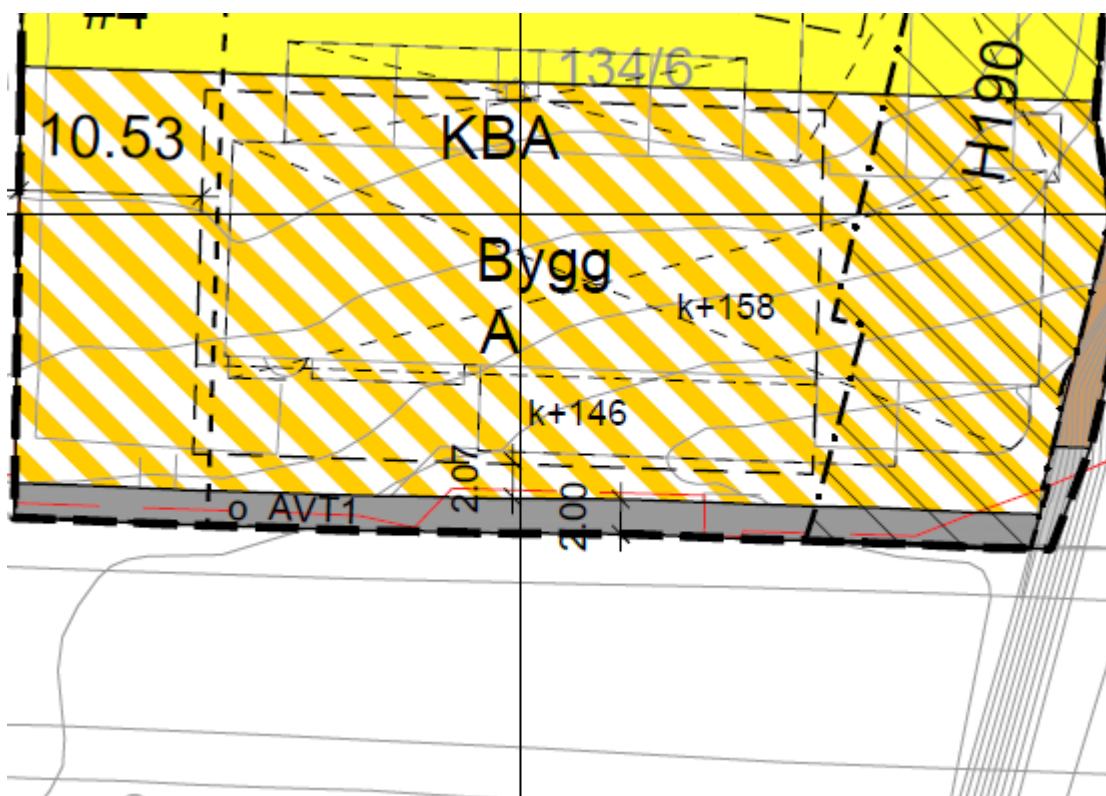
- o_AVT1 avsettes med en reguleringsbredde på 2 meter for å hensynta drift og snøopplag
- Det tillates kun terrengmessige justeringer, tilpasning av dekke og etableringer av gangadkomster inn til eiendommene i Nordbyveien 1. Det legges ikke opp til etablering av tiltak som eksempelvis møblering eller annet som er til hinder for snøopplag.
- Avsatt byggegrense mot Nordbyveien hensyntar universell tilgjengelig adkomst til utadrettet næring på bakkeplan, og overvann håndteres på egen grunn, innenfor KBA.
- Byggegrensen er satt slik at den ikke er til hinder for en eventuell fremtidig gangbro. Utvidelse av Nordbyveien ansees som lite sannsynlig grunnet begrensede utvidelsesmuligheter for eksisterende bro som går over jernbanen mot Ski sentrum. Fylket har dermed, i innspill i varsel om oppstart, uttrykt et ønske om en ny gangbro på nordsiden av dagens bro over jernbanen. Planen legger ikke opp til etablering av en gangbro, men det er avsatt areal til landingspunkt for en ny gangbro på nordsiden av dagens bro dersom det i fremtiden skulle realiseres.



Illustrasjonen viser skisse med muligheter for etablering av landingspunkt for gangbro i Planområdets sørøstre hjørne. (Etter at skissen ble laget, har eks. bygningsmasse/østre del av bebyggelsen som vises på tegningen blitt tatt vekk. Vi legger den like vel med siden den illustrerer hvordan broen kan innpasses på nordsiden av den eksisterende boren over jernbanen).



Utsnitt av illustrasjonsplan som viser avsatt areal til landingspunkt for bro.



Byggegrense for bygg A kommer ikke i konflikt med mulig fremtidig landingspunkt for bro.

Plassering av bebyggelse mot Nordbyveien vurderes å hensynta intensjoner i Områdeplanen for Ski når det gjelder å etablere utadrettet virksomhet i første etasje mot Nordbyveien. I tillegg åpner områdeplanen for at regulert byggegrense skal kunne tas ut ved detaljplanlegging slik at det kan bygges helt ut til detaljprosjektert veiformål. Ny bebyggelse

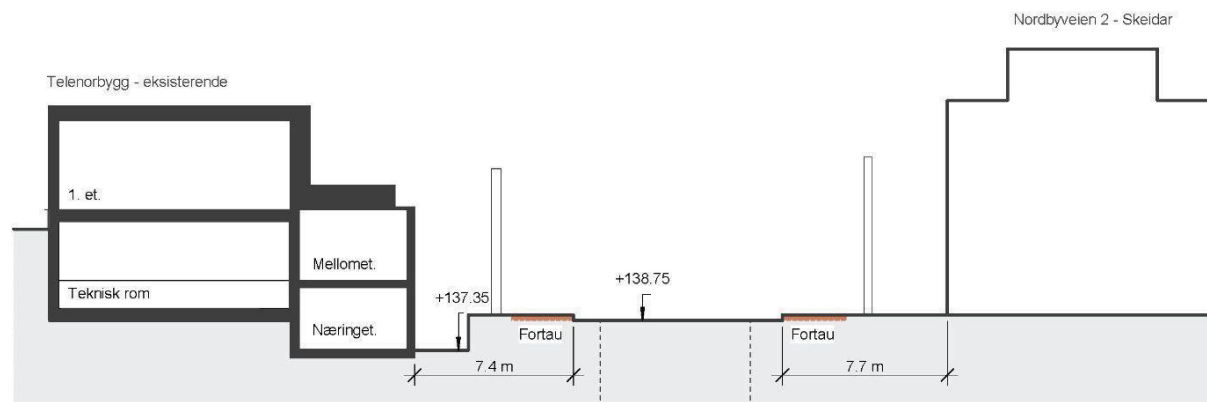
bidrar til å danne et definert gaterom, og plassering muliggjør kontakt mellom bebyggelse og gangarealer.

Redusere høyde på mur langs Nordbyveien og terrengtilpassninger

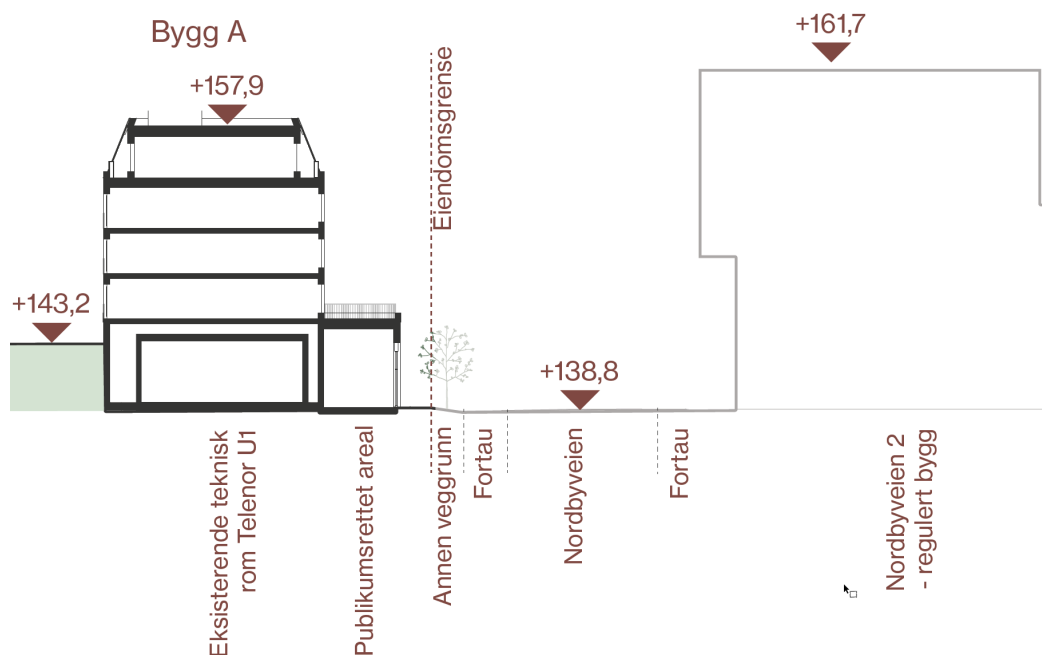
Videre er det utredet muligheter for reduksjon i utstrekning for deler av mur som er en forlengelse av landkaret for Nordbyveien bro, se vedlagt notat "Ski Telehus - konsekvens for bru og spunt".

Deler av muren ligger foran ny fremtidig bebyggelse og fremstår som en barriere mellom bebyggelse og gateløp. I notatet konkluderes det med at muren kan kappes i høyde med prosjektert terreng. Muren har ingen kobling til bro konstruksjonen og er etablert for å ta opp høydeforskjellen mellom tidligere terrenghøyde for Nordbyveien og ny terrenghøyde (Nordbyveien bro ble hevet for å tilpasse seg utbyggingen av Follobanen). Når terrenget bak muren også fylles opp til nivå overkant fortau, vil ikke muren lengre ha hverken en rekkverks- eller støttemursfunksjon.

Høyden kan derfor reduseres til nivå overkant fortau. Det er også, i samme notat, undersøkt mulighet for oppfylling av terreng foran bygg A, for å gi en bedre tilgjengelighet mellom gangarealer og bebyggelse, og det konkluderes med at dette ikke gir noen form for negativ konsekvens for verken bro, vei eller spunt tilknyttet jernbaneinfrastruktur.



Snitt som viser eksisterende situasjon med lavbrekk i terrenget mellom Telenorbygningen og Nordbyveien



Snittet viser ny situasjon fra illustrasjonsprosjektet. (Snittet vises med forslag til justert eiendomsgrense mot Nordbyveien). (Nordbyveien 2 er vist med regulert volum).

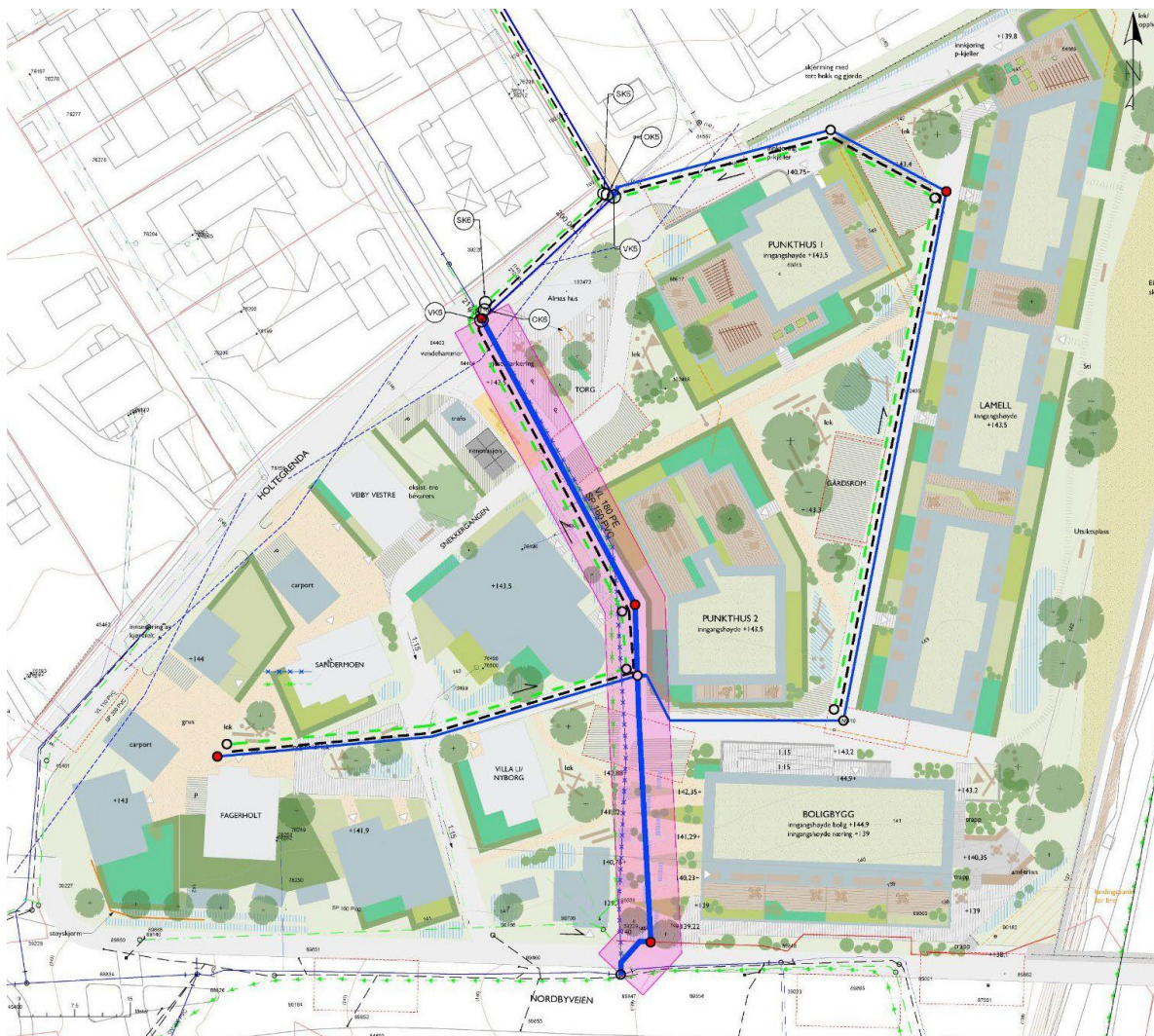
Før det kan gis igangsettingstillatelse for byggetiltak innenfor felt KBA skal teknisk plan for fylkesvei (Nordbyveien) for tiltak som berører fylkesveien være godkjent av Akershus fylkeskommune.

4.5 Teknisk infrastruktur

VA Visjon engasjert til å bistå med arbeid knyttet til VA og Overvann. Kun deler av planområdet det skal utføres tiltak (ca. 13 dekar) på er vurdert i VAO-rammeplanen.

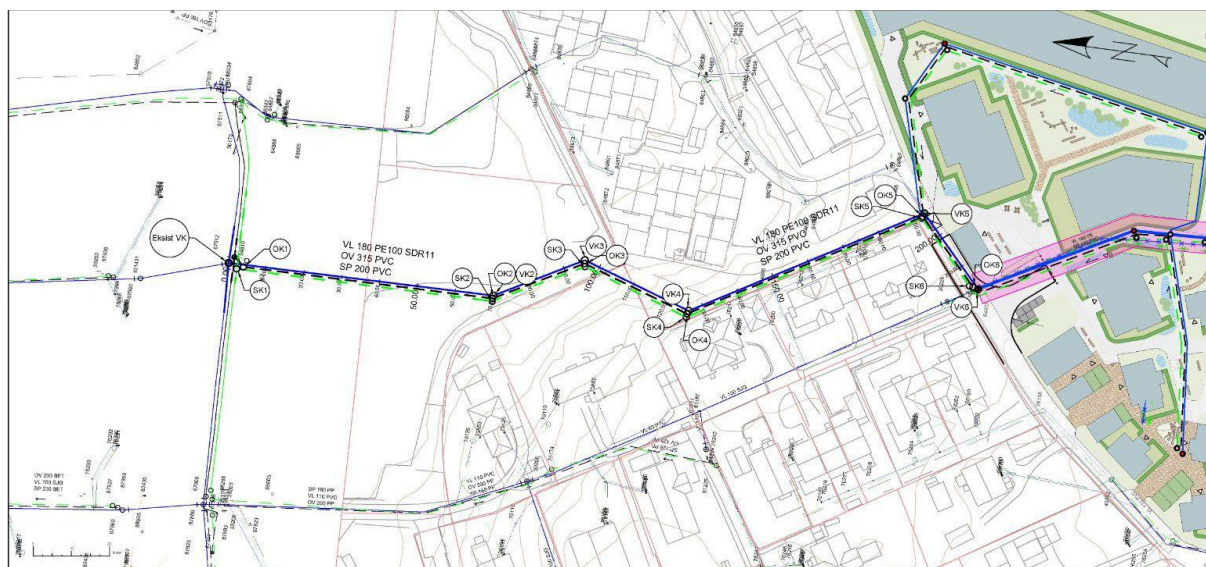
4.5.4 Vannforsyning

NFK VA har vurdert at den eksisterende spillvannsledningen gjennom planområdet er i dårlig tilstand, og at kapasiteten i tilhørende vannledning er utilstrekkelig for fremtidig tilkobling. Planforslaget legger opp til en oppgradering av traseen gjennom planområdet.



Planen viser overordnet VA-plan innenfor planområdet (se vedlegg T-GH-02 fra VA-Visjon)

Prosjektet foreslår å etablere en ny privat VA-trase nordover for å imøtekomme kommunens ønske om tosidig brannvannsdekning til prosjektet. (Se vedlegg 3, Tegn T-GH-03).



Planen viser skisse av ny privat trase mot nord (se vedlegg T-GH-03 fra VA-Visjon)

4.5.5 Overvann

Sammenlignet med eksisterende situasjon, der planområdet i hovedsak består av harde flater, medfører planforslaget en økning i permeable dekker og vegetasjon.

Planforslaget sikrer lokal overvannshåndtering i tråd med Nordre Follo kommune sin overvannsveileder og VA-norm, som er fulgt opp i planbestemmelsene og vedlagt VAO rammeplan.

Illustrasjonsplanen er laget med hensyn til håndtering av overvann, som følger prinsippene i VAO-rammeplanen. Planforslaget med tilhørende illustrasjoner er dimensjonert for ekstremvær med ytterligere påslag (20-årsregn med klimafaktor 1,5). Overvannet skal håndteres gjennom permeable dekker, regnbed, infiltrasjon og fordrøyning, noe som reduserer belastning på avløpssystemet og sikrer avledning ved kraftig nedbør. Krav til vegetasjon og jorddybde på 0,8 meter over kjeller gjør at utearealene kan håndtere og infiltrere større mengder overflatevann ved ekstrem nedbør. Avrenning av overskuddsvann vil ledes nordover mot eksisterende grøfter og lavpunkter. Det er ikke identifisert flomveier inn i planområdet.

4.5.6 Renovasjon

Planforslaget sikrer etablering av felles renovasjonsløsning for hele Holtekvartalet. Det er planlagt nedgravde avfallskonteinere med komprimatorbrønner og oppstillingsplass for renovasjonsbil inne på planområdet for Nordbyveien 1. Plassering og foreløpig antall er avstemt i dialog med Follo ren IKS. Endelig plassering og utforming skal avklares i samarbeid med Follo ren IKS i forbindelse med rammesøknad.



Utsnitt fra illustrasjonsplanen som viser plassering av renovasjon og mulig trafoplassering

4.5.7 Energiløsninger

Illustrasjonsplan (se utsnitt over) viser mulig plassering av trafo i nærheten av vendehammeren og planlagt renovasjonsløsning. Nordbyveien 1-planen har skissert to mulige plasseringer for eventuell ny trafo som skal betjene hele Holtekvartalet. Behovet for å anlegge ny trafo vil kartlegges nærmere etter vedtatt planforslag. Er det behov for å anlegge ny trafo, vil kun én av de skisserte plasseringene brukes.

Mulighet for tilknytning til fjernvarme vil avklares i etterkant av vedtatt planforslag.

Natur og miljø

4.6 Grunnforhold

DMR Miljø og geoteknikk AS har utført en geoteknisk vurdering for hele Holtekvartalet.

Utdrag fra DMR sitt geotekniske notat: Basert på tidligere grunnundersøkelser, samt terrengeanalyse, vurderes planlagte tiltak å ikke befinne seg innenfor mulig løsrne- eller utløpsområde for områdeskred etter utredning av områdeskredfare iht. NVE veileder 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred». Krav til sikkerhet mot områdeskred gitt i Byggt teknisk forskrift TEK17 §7-3 «Sikkerhet mot skred» anses dermed å være ivarettatt.

Spunt mot jernbanen

Rett øst for planområdet står en permanent spuntkonstruksjon fra Follobaneprosjektet, forankret med stag som strekker seg inn på eiendommen. Geoteknisk vurdering viser at nye bygg nord for Telenorbygget kan plasseres med tilstrekkelig avstand til stagene, mens byggeområdene nærmest Telenorbygget kan komme innenfor anbefalt sikkerhetssone. Dette innebærer at peler og kjellerkonstruksjoner må prosjekteres slik at de ikke kolliderer med eksisterende stag. Utgraving til kjeller forventes ikke å belaste spuntene negativt og vil i praksis virke avlastende, gitt utgraving med åpen graveskråning, men krever kontrollert utførelse og hensyn til stagposisjonene i videre prosjektering.

Utdrag fra DMR sitt geotekniske notat: Ut fra «Som-Bygget» tegninger utarbeidet i forbindelse med Follobaneprosjektet, vil de planlagte nye byggene nord for Telenor-bygget gå klar for stagene med en sikkerhetsavstand på 2,5 m fra planlagt kjellervegg. Det eksisterende Telenorbygget ligger imidlertid over stagene. Det er mulig at de nye byggene inntil Telenorbygget ikke vil opprettholde sikkerhetsavstanden på 2,5 m. Under prosjektering av pelene må derfor stagene hensyntas. Dette kan gjøres ved blant annet å legge pelene lenger inn i bygget, eller bruk av friksjonspeler. Selve utgravingen til kjelleren, (gitt åpen graveskråning), vil ikke påvirke permanente spuntene til jernbanen negativt, men vil virke avlastende.

4.7 Vannmiljø

VA Visjon engasjert til å bistå med arbeider knyttet til VA og Overvann. Kun deler av planområdet det skal utføres tiltak (ca. 13 dekar) på er vurdert i VAO-rammeplanen.

Planlagte blågrønne løsninger og tilhørende fordrøynings tiltak vil i fremtiden bidra til forsinkelse og rensing av overvannet før videreføring, slik at tilstanden i resipientene ikke forverres. Samtidig bytter man ut områder for parkering og biltrafikk med større andeler grønne tiltak, som gir et positivt bidrag til avrenningssituasjonen.

4.8 Grønnstruktur

Planforslaget styrker grønnstrukturen i området gjennom et stort indre gårdsrom og etablering av sammenhengende vegetasjonssoner. Gårdsrommet er prosjektert med en jorddybde på 0,8 meter over kjelleren, noe som gir gode og stabile vekstforhold for trær, busker og annen vegetasjon. Den økte jordmassen forbedrer samtidig infiltrasjons- og fordrøyningsevnen og inngår som et viktig element i områdets blågrønne overvannsløsninger.

Arborist Jacob Moestue har vurdert eksisterende trær på tomten. Den ene av de to store trærne øst for Veiby Vestre er en platanlønn, som er definert som en uønsket art i Norge. Det andre treet, en kastanje, har trolig fått rotskader knyttet til eksisterende kjøreadkomst, men Moestue vurderer at dersom adkomsten videreføres på samme sted, kan nytt dekke etableres uten at treet må fjernes eller rotsonen skades ytterligere. Platanlønnen fjernes på grunn av artsstatus.

Planforslaget legger opp til supplering og etablering av ny vegetasjon og flere trær som del av en helhetlig grønnstruktur. Grøntdraget langs jernbanen videreutvikles som en sammenhengende naturkorridor, med variert beplantning som styrker de økologiske forbindelsene og legger til rette for fugl, insekter og smådyr. Vegetasjonen bidrar til pollinering, klimatilpasning og naturlig infiltrasjon av overvann.

Holtekvartalet får også styrket tilgjengeligheten til grøntområder og interne uterom. I tillegg til reetableringen av Snekkergangen som en gang- og sykkelforbindelse gjennom Holtekvartalet, etableres nye gangpassasjer. Fra fortauet ved broen langs Nordbyveien anlegges en passasje med amfitrinn som gir direkte adkomst til gårdsrommet. På vestsiden av bygg A er det avsatt plass til en universelt utformet gangforbindelse. Denne vil være aktuell dersom planforslaget for Holtegrenda, med den universelt utformede Snekkergangen, ikke realiseres før dette prosjektet.

4.9 Klima

Det er i planforslaget utarbeidet et miljøprogram som angir mål og krav for klimagassutslipp, energi, overvannshåndtering, sirkulær ressursbruk, avfall, ombruk, byggeplassdrift og miljøledelse. Målene omfatter reduksjon av klimagassutslipp med 35 prosent sammenlignet med TEK17-referanse, energiytelse tilsvarende energiklasse B, lokal håndtering av overvann etter tretrinnsprinsippet, etablering av flomveier, minimum 90 prosent sorteringsgrad, vurdering av ombruk av bygningskomponenter og planlegging for fossilfri eller utslippsfri byggeplass. Et klimagassregnskap følger plansaken og skal inngå i videre oppfølging. Miljøoppfølging i byggesaken skal skje gjennom et miljøoppfølgingsprogram som følger opp mål og krav i miljøprogrammet, inkludert tiltak for klimagassreduksjon, energiytelse, overvann, avfall og ombruk.

Planforslaget sikrer klimatilpasning gjennom håndtering av ekstremnedbør i tråd med VAO-rammeplanen. Illustrasjonsplanen og uteområdene er prosjektert slik at området kan håndtere økt nedbør og avrenning, og det legges til rette for infiltrasjon, forrøyning og trygg avledning av vann på egen grunn. Det er ikke identifisert flomveier inn i planområdet. Planforslaget innebærer fortetting innenfor gangavstand til kollektivknutepunkt og etablerte funksjoner i Ski sentrum, og styrker trafikksikre og attraktive forbindelser for gående og syklende gjennom planområdet. I tillegg legger planforslaget opp til en lav parkeringsdekning, som reduserer bilbruk. Planforslaget fremmer på denne måten en høy andel gange, sykkel og kollektivtransport, og reduserer transportbehovet for hverdagsreiser.

Med tanke på lokalklima sikrer planforslaget gode solforhold på uteområdene. Høyest bebyggelse i sør gir skjerming for de dominerende vindretningene fra sør.

4.10 Naturmiljø

Det etableres mer vegetasjon enn i dagens situasjon gjennom krav til at 50% av uteområdene kan beplantes, blågrønn faktor, jorddybde og grøntstruktur i planområdet. Ifht. Miljødirektoratets Naturbasekart er det ingen registrerte rødlistete eller sårbare arter innenfor planområdet. Det er registrert en svartelistet art i planområdet (bjørnekjeks), og ved massehåndtering skal det tas spesielt hensyn til faren for spredning av fremmede arter.

4.11 Fysisk helse

Bebyggelsen skal oppføres i henhold til gjeldende nasjonale krav til ny bebyggelse, slik at krav til godt innemiljø, dagslys i boligene, støy i støyfølsomme funksjoner ivaretas. Prosjektet ligger i støysonen fra både jernbane og biltrafikk fra Nordbyveien, men bebyggelsen utformes slik at støynivåer innendørs og på uteoppholdsarealene er i henhold til kravene.

Leiligheten som ligger langs jernbanen vil være ensidig vendt mot bakgården, eller ha minimum en fasade mot bakgården, noe som sikrer leilighetene tilgang til arealer med tilfredsstillende luftkvalitet og en mulighet til å lufte mot en stille side.

Det tillates bruk av dempet fasade for inntil 15 prosent av boenhetene i planområdet. Leilighetene som vender mot Nordbyveien, kan ikke utformes som gjennomgående på grunn av bygningstekniske begrensninger. Løsningen for stille side her blir dempet fasade, med avbøtende tiltak som balansert ventilasjon, solavskjerming, innglassing av privat uteoppholdsareal og felleslokale i bygget. Det tillates ikke ettrømsleiligheter i bygg A. Leilighetene er sørvendte og får gode sol- og dagslysforhold.

I umiddelbar nærhet til planområdet finner man gode helse- og velferdstilbud, slik som lege, sykehus, eldresenter, rådhus, kulturtilbud, sentrumstilbud, barne- og ungdomsskole og videregående skole. Nordbyveien som ligger sør for planområdet har nyetablert sykkelvei og detaljreguleringen for Nordbyveien 2, på andre siden av gaten, legger opp til en mer aktiv og utadrettet første etasje. Planforslaget for Nordbyveien 1 inkluderer opparbeidelse av annen veggrunn og gangareal foran det planlagte publikumsrettede lokalet.

4.12 Psykisk helse

Det legges vekt på boligløsninger og uterom som fremmer trivsel, trygghet og sosial tilhørighet. Alle leilighetene får gode dagslysforhold, utsyn og funksjonelle planløsninger. Variasjonen i bygningsvolumer, takformer, materialbruk og fargepalett gir et miljø som oppleves lesbart, menneskelig og visuelt stimulerende, både fra boligene og når man beveger seg gjennom området.

Planforslaget utformes med universell tilgjengelighet i uteområder, felleslokaler og publikumsrettede arealer, samt med tilgjengelige boenheter. Dette gjør området enklere å bruke for personer i ulike livsfaser og med ulike funksjonsnivåer, og bidrar til et inkluderende nærmiljø.

Prosjektet fungerer som en overgang mellom Ski sentrum og småhusbebyggelsen med kulturmiljøet i Holtekvartalet. Denne plasseringen gir nærhet til både sentrumsfunksjoner og historiske, identitetsskapende omgivelser. Uteområdene mellom byggene opparbeides som skjermede og trygge fellesarealer med møteplasser, grøntstruktur og lekearealer for barn i forskjellige aldre. Disse sonene legger til rette for hverdagsaktivitet, lek og fellesskap. Planforslaget legger opp til trafikksikre gangforbindelser gjennom området som knytter sammen knytter gårdsrom, grøntdrag og torg sammen med øvrige gangforbindelser som stien som går nordover mot Hebekk skole. Dette styrker muligheten for daglig fysisk aktivitet og trygg ferdsel.

En problemstilling i utarbeidelsen har vært trafikksikkerhet i Holtegrenda (veien), som i dag oppleves som smal og uoversiktlig. Kryssingen mellom Snekkergangen og Holtegrenda er justert og utformet for å ivareta trafikksikkerhet, særlig for barn og myke trafikanter. Krysningspunktet er plassert der siktforholdene er best, og det er lagt inn krav til frisisiktsoner. Veiteknisk plan angir fartsreducerende tiltak langs Holtegrenda, slik at biltrafikken holder lav hastighet ved krysningspunktet.

Beliggenheten sentralt i Ski gir kort avstand til et bredt spekter av offentlige tjenester, kollektivtilbud og arbeids- og utdanningsmuligheter.

Det legges opp til en variert leilighetsmiks for å legge til rette for et mangfoldig nabolag med ulike økonomiske og familiære behov. Felleslokaler og gode utearealer gir beboerne møteplasser utover den private leiligheten og kan styrke sosialt samhold og naboskap. Det planlagte publikumsrettede lokalet mot Nordbyveien kan gi rom for mindre lokale aktører eller interesse- og frivillighetsorganisasjoner, og dermed gi en funksjon som også støtter et levende og inkluderende nærmiljø.

4.13 Sosial helse

Planforslaget sikrer møteplasser både ute og inne gjennom felles gårdsrom, torg, mindre uterom, felleslokale i Almas hus og bygg A og Snekkergangen som bilfri gang- og sykkelvei gjennom områder. Bevaringen og tilbakeføringen av Almas hus, og resten av kulturmiljøet i Holtekvartalet, styrker områdets historiske og identitetsskapende karakter.

4.14 Barn og unges oppvekstsvilkår

Planforslaget vurderes å ha positive konsekvenser for barn og unge ved at det legges til rette for boligbebyggelse med tilhørende uteoppholdsarealer, lekeplasser og sammenhengende gangforbindelser. Sammenlignet med dagens situasjon, som i hovedsak preges av næringsbebyggelse og parkeringsarealer, innebærer planen en tydelig forbedring av nærmiljøkvalitetene for barn og unge.

Det legges til rette for en variert boligsammensetning med krav til boligstørrelser som egner seg for barnefamilier. Minimum 30 % av leilighetene i første etasje skal ha en størrelse på minst 80 m² BRA, noe som gir gode forutsetninger for etablering av familieboliger, blant annet gjennom større oppholdsarealer og enkel adkomst til uteoppholdsarealer. Almas hus skal inneholde fellesfunksjoner for beboerne og danner sammen med Almas torg et felles møte- og oppholdsareal innenfor planområdet. Torget etableres som et bilfritt uterom i direkte tilknytning til fellesfunksjonene og kan benyttes til opphold og samlinger i regi av beboerne. Den bilfrie utformingen og nærheten til boligene gir gode rammer for bruk av fellesarealene, også for barnefamilier.

Planområdet har kort gangavstand til skole, barnehage og fritidstilbud, herunder Hebekk barneskole, barnehage, ungdomsskole, idrettsanlegg og sentrumstilbud. Planen styrker og tydeliggjør eksisterende gangforbindelser gjennom området, blant annet gjennom kobling til Snekkergangen og skolevei nordover. Dette bidrar til mer direkte, oversiktlige og sammenhengende ferdselslinjer mellom Ski sentrum og Hebekk barneskole, og legger til rette for at barn og unge kan ferdes selvstendig til skole og fritidsaktiviteter, i tråd med RPR BUs føringer om tilgjengelighet og trygg ferdsel.

Det sikres tilstrekkelige arealer til lek og opphold gjennom krav i planbestemmelsene. Minste felles uteoppholdsareal (MFUA) skal utgjøre minimum 20 % av samlet BRA bolig, og minimum 50 % av MFUA skal avsettes til lek og aktivitet. Videre skal det etableres en strøks-

og nærlekeplass på minimum 600 m² innenfor bestemmelsesområde #2 Gårdsrom, som betjener hele planområdet, supplert med småbarnslekeplasser i nær tilknytning til boligene. Bestemmelsene legger dermed til rette for et variert og aldersdifferensiert leketilbud, med både strøkslek for større barn og nærlek for de yngste, i tråd med krav i kommuneplanens arealdel. Illustrasjonsplanen viser hvordan disse kravene kan løses innenfor planområdet, og dokumenterer at uteoppholds- og lekearealene kan etableres samlet og sammenhengende i det indre gårdsrommet, med rom for både plasskrevende lek, småbarnslek og opphold.

Solforholdene for lekearealene er vurdert gjennom solstudier for 1. mai, i tråd med reguleringsbestemmelsene. Kravet om at minimum 40 % av felles uteoppholdsareal (MFUA) på terreng skal være solbelyst i minst 5 timer er oppfylt. Illustrasjonene viser at lekearealene er fordelt i planområdet med ulik orientering og soleksponering, slik at både strøks- og nærlekeplasser har sol på ulike tidspunkt gjennom dagen. Dette sikrer at lekearealene kan tas i bruk over store deler av dagen.

Støy fra Nordbyveien og jernbanen har vært et sentralt premiss i utformingen av uteoppholds- og lekearealene. Planbestemmelsene stiller konkrete krav til MFUA, herunder krav til solforhold og at minimum 75 % av felles uteoppholdsareal skal tilfredsstille gjeldende støykrav. Kravet om at strøks- og nærlekeplass skal etableres samlet i gårdsrommet innebærer at hoveddelen av leke- og oppholdsarealene lokaliseres der bebyggelsens plassering gir nødvendig skjerming mot støy. Illustrasjonsplanen dokumenterer at krav til MUA, støy og solforhold kan ivaretas gjennom plassering og utforming av utearealene. Planen legger videre til rette for trafikksikre løsninger for barn og unge gjennom tydelig organisering av kjøre- og gangarealer. Biltrafikk samles i hovedsak i parkeringskjeller, noe som reduserer trafikk på bakkeplan og begrenser konflikt mellom kjørende og gående. Gangforbindelsene gjennom området styrkes og tydeliggjøres, blant annet gjennom koblingen til Snekkergangen, som gir en sammenhengende ganglinje mellom Ski sentrum og Hebekk barneskole. Dette bidrar til en mer direkte og oversiktlig skolevei, med færre konfliktpunkter og lavere trafikkbelastning enn dagens situasjon. Holtegrenda benyttes som adkomst, og forutsettes utformet med lav trafikkintensitet og fartsdempende tiltak. Planforslaget innebærer samtidig omdisponering fra eksisterende nærings- og tjenestefunksjoner til boligformål, noe som medfører at enkelte tilbud som i dag benyttes av barn og unge, herunder dansestudio, avvikles. Tap av slike tilbud kan isolert sett vurderes som en negativ konsekvens for enkelte brukergupper.

Samlet vurderes planforslaget å ha positive konsekvenser for barn og unges oppvekstvilkår, i samsvar med RPR BU. De positive effektene knyttet til familieegnedede boliger, trygge utearealer, gode gangforbindelser og forbedrede nærmiljøkvaliteter vurderes å veie tyngre enn de begrensede negative konsekvensene knyttet til tap av enkelte eksisterende funksjoner.

4.15 Samfunnssikkerhet og beredskap

Forutsatt at anbefalinger fra fagnotater og rapporter følges opp, vurderes det at alle relevante temaene er tilstrekkelig behandlet. ROS-analysen har ikke avdekket uønskede hendelser i forbindelse med planforslaget som krever ytterligere risiko- og sårbarhetsvurdering. Ulike regelverk vil sikre at nødvendige tiltak gjennomføres i videre planlegging og prosjektering.

Prosjektet legger til rette for energieffektiv bebyggelse. Overvann håndteres lokalt gjennom tretrinnsprinsippet, i tråd med Nordre Follo kommune sin overvannsveileder og VA-norm. Det meste av overvann håndteres i blågrønne tiltak på terreng slik at nedbør og ekstremvær kan håndteres lokalt og risiko for flom, skred og overvannsproblemer unngås.

Planområdet skal være bilfritt med unntak av kjørbart dekke til adkomst for nød- og nyttekjøretøy. Rømning fra boenheter løses med brannoppstillingsplasser som dekker alle boliger, med unntak av leilighetene helt nord i BB2. Her er det tenkt doble rømingstrapper. Alle leiligheter har to rømningsveier, assistert rømning fra balkong eller vindu, eller via trapperom.

4.16 Sikkerhet mot kriminalitet

Ny bebyggelse vil gi tilstedeværelse fra beboere og forbigående på en tomt som i dag består av en relativt lite befolket nærings- og kontorbebyggelse. Uteområdene må opparbeides til oversiktlige arealer med belysning langs stiene gjennom området.

Lavbrekket i terrenget mot Nordbyveien fylles igjen og det etableres et publikumrettet lokale med åpne fasader, som vil skape mer liv og tilstedeværelse i gatemiljøet. Det er også undersøkt muligheter om nedbygging av barrierevirkende Området langs jernbanen opprustes med amfitrapp og nye markterrasser for boligene i lamellen, noe som vil styrke opplevelsen av trygghet og oversikt. Tiltakene bidrar til å eliminere lite oversiktlige og utrygge soner, og gjør ferdsel gjennom området mer forutsigbar og sikker.

4.17 Kommunal økonomi

Mange av rekkefølgetiltakene som er nødvendige for å realisere områdeplanen for Ski sentrum er felles for de fleste utbyggingsfeltene. Det ble vedtatt en områdemodell i 2019 som muliggjør at kostnader til slike tekniske og grønne infrastrukturtiltak i Ski sentrum og Ski vest fordeles så jevnt som mulig på alle utbyggere. I tillegg er kommunen med og finansierer enkelte tiltak, for eksempel det nye torget. I tillegg til felles tiltak innenfor område B har planområdet også rekkefølgekrav som er felles for både fordelingssone A og B, jf. §8 i områdeplanen for Ski sentrum. Områdemodellen og kostnadsfordeling håndteres gjennom Program Ski og vedtatt tiltaks og finansieringsplan fra februar 2024. Kommunens økonomiske andel vedtas gjennom ØHP.

I den videre saksbehandlingen av reguleringsplanen og byggesaken skal det avklares mellom grunneiere og Nordre Follo kommune fordeling av investeringer, framtidig eierforhold og drift.

5 Planprosess og fremdrift

Videre fremdrift er estimert slik:

Behandlingstrinn	Dato
Oppstart av planarbeid er varslet	31.03.2025
Åpent plankontor	19.09.2025
Innsendt planforslag	20.03.2026
Planforslag er behandlet	04.06.2026
Planforslag er til offentlig ettersyn	12.06.2026
Reguleringsplan er vedtatt	xx.08.2026
Vedtaket er kunngjort	xx.08.2026

Etter offentlige ettersyn vil høringsuttalelsene vurderes. Høringsuttalelsene blir vurdert av rådmannen og behandlet politisk i sluttbehandling av planforslaget (2.gangsbehandling). Planvedtaket annonseres etter at planen er vedtatt i kommunestyret.

Planvedtaket kan påklages innen en gitt frist (minst 3 uker). Klage på reguleringsvedtak behandles etter pbl § 1-9. Det gjøres oppmerksom på at klagen kan gis utsettende virkning på iverksettingen av hele eller deler av planen.

I tilfelle overordnede myndigheter skulle fremme innsigelse mot planen vil det før 2.gangsbehandlingen av planforslaget drøftes innsigelsespunktene med de berørte myndighetene for å løse saken i minnelighet. Fører ikke dette frem, bestilles mekling med de berørte myndighetene hos Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus.

Planprosessen kan på denne måten ta lengre tid enn forespeilet ovenfor.

6 Overordnede føringer

6.4 Nasjonale føringer og retningslinjer

6.4.4 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Legger til grunn at tettsteder med togstasjon skal utvikles med høy arealutnyttelse, fortetting og flere funksjoner. Planområdet ligger få minutters gange fra Ski stasjon og inngår som en del av knutepunktet Ski. Det legges derfor opp til økt boligandel, nærhet til tjenestetilbud og god tilrettelegging for gående og syklende.

6.4.5 Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planlegging (RPR BU) 20.09.1995

Målet med retningslinjene er:

- Å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale kulturelle kvaliteter som til enhver til er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.
- Ivareta det offentlige ansvaret for å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn.

Formålet med retningslinjene er:

- Å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging.
- Gi kommunene bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i løpet av planlegging.
- Gi et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser.
- Krav til fysisk utforming: Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare.
- I nærmiljø skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.

6.4.6 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport og gange.

Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekst på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

6.4.7 Folkehelsesloven, 1.1.2012

Formålet med loven er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse og utjevner sosiale forskjeller. Folkehelsearbeidet skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse.

6.4.8 Vannressursloven (jf. § 11)

Loven har til formål å sikre en samfunnsmessig forsvarlig bruk og forvaltning av vassdrag og grunnvann.

6.4.9 Naturmangfoldloven (jf. kap. II, III og IV)

Formålet med loven er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden.

6.4.10 Kulturminneloven (jf. § 3)

Kulturminner og kulturmiljø med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i helhetlig miljø- og ressursforvaltning.

Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressursene som vitenskapelig materiale og som varig grunnlag for nålevende og fremtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet.

6.4.11 Nasjonal transportplan 2025-2036

Nasjonal transportplan (NTP) legger til grunn at by- og tettstedsutvikling skal støtte opp under målene om bedre trafiksikkerhet, redusert bilavhengighet og økt andel gange, sykkel og kollektivtransport. Planer i byområder skal bidra til at arealbruk og transportsystem utvikles slik at transportbehovet reduseres og at flere reiser kan gjennomføres med miljøvennlige transportformer. NTP understreker også at trafiksikkerhet for myke trafikanter skal prioriteres, blant annet gjennom trygge krysningspunkter, lavere hastigheter og gode sammenhengende gang- og sykkelforbindelser.

6.4.12 Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023

Hovedmålet for nasjonal sykkelstrategi er at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8% av alle reiser innen 2023. Delmål som konkretiserer hovedmålet er å fremme sykkel som transportform, tredoble sykkeltrafikk i byer og tettsteder, bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklister, og at 80% av barn og unge går eller sykler til skolen. For å fremme sykkel som transportform er mer og bedre infrastruktur i tillegg må folk påvirkes til å velge fysisk aktiv transport fremfor bil.

6.5 Regionale føringer og retningslinjer

6.5.4 Regional plan for vannforvaltning for Glomma vannregion 2016-2021

Planområdet inngår i vannområde Morsa i vannregionen Glomma. Miljømålene i forvaltningsplanen skal sikre en helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannet. De viktigste påvirkningene på fysisk og kjemisk tilstand på vannområdet er avrenning fra kommunalt avløp, tette flater og transport.

Gjennom å ha gode planer for gjennomføring av tilkobling til kommunalt avløp, ha flest mulig permeable plater i området og håndtere overvann på egen tomt bidrar planforslaget til å ivareta miljømål i planen.

6.5.5 Regional plan for klima og energi i Akershus 2018-2050

Planen ble vedtatt av fylkestinget 18. juni 2018. Klimagassutslippene må reduseres med 55 % innen 2030, og 85-90 % innen 2050, sammenlignet med 1991-nivå. Planen består av en rekke mål for direkte utslipp innenfor hver utslippskategori; transport, stasjonær forbrenning, avfall og avløp og landbruk.

Planforslaget er i tråd med målene for planen. Prosjektet har ambisjoner om å oppnå miljøsertifisering for gjennomførelsen av prosjektet for å bidra til at det tas bærekraftige valg gjennom byggeprosjektet.

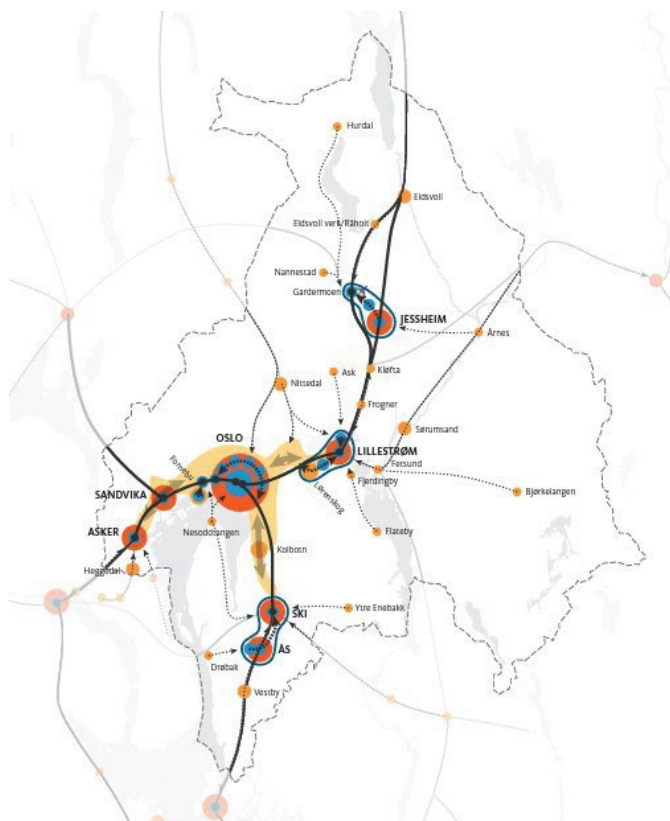
6.5.6 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015

Planen ble vedtatt i Oslo og Akershus fylkeskommune i desember 2015. Planperioden går frem til 2030, men har et perspektiv mot 2050. Planen viser hvordan veksten i regionen skal fordeles. I hovedsak er planen en videreutvikling av dagens bystruktur, med økt vekst innenfor prioriterte vekstområder (regionale byer) med god kollektivdekning, og knutepunktutvikling rundt jernbanen.

I planen er Ski utpekt som regional by, regionalt område for arbeidsplassintensive virksomheter, og regionalt knutepunkt. Sammen med Ås, utgjør Ski «særlig innsatsområde for økt by- og næringsutvikling». Området skal knyttes tettere sammen med Oslo. Det skal legges opp til en sterkere konsentrasjon av bolig- og arbeidsplassvekst i de prioriterte vekstområdene. Når veksten konsentreres til noen steder gir det grunnlag for mer levende byer og tettsteder med bedre handels-, service- og kollektivtilbud, og at flere kan gå og sykle i hverdagen. For å få til det må stedene utvikles med flerfunksjonalitet og kvalitet i sentrum, høy arealutnyttelse, gode bomiljøer som kan appellere til en bredt sammensatt befolkning, og gangavstand mellom funksjonene.

Planforslaget legger opp til et boligprosjekt med relativt høy utnyttelse, nær regionalt knutepunkt med gode forbindelser til Oslo-området så snart Follobanen er ferdigstilt.

Området rundt prosjektet har et godt opparbeidet nettverk for gående og syklende. Prosjektet er i tråd med de overordnede planene for regional areal- og transport.



Illustrasjon: Regional areal- og transportstruktur. Akershus fylkeskommune, og Oslo kommune. Ski er utpekt som prioritert vekstområde med kollektivknutepunkt. Sammen med Ås utgjør Ski innsatsområde for økt by- og næringsutvikling.

6.5.7 Regional plan for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus 2007-2018

Planen ble vedtatt av fylkestinget 25. november 2019. Hovedmål for planen er å bruke kulturminner som en positiv ressurs i Akershus, og gjennom dette bidra til økt kulturforståelse, identitet og tilhørighet, trivsel og verdiskaping. Planen har også mål om å bevare et utvalg av kulturminner, -miljø og -landskap som gjenspeiler mangfoldet og særpregene i kulturhistorien i regionen. Og å forvalte kulturminner, -miljøer og -landskap som en integrert del av en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Planforslaget ligger innenfor hensynssoner for bevaring og kulturmiljø. Gjennom planarbeidet har det vært stort fokus på bevaring og tilpasning til eksisterende boligbebyggelse fra etterkrigstiden, og å ta hensyn til jordbrukslandskapet og tidligere ferdselsveier langs Skimorenen.

6.5.8 Samferdselsplan for Akershus 2016-2025

Planen ble vedtatt 23. mars 2015. Samferdselsplanens mål er å utvikle et helhetlig transportsystem for hele Oslo og Akershus som bygger opp om regional struktur. Målsetninger i planen som er relevant for dette planforslaget er å videreutvikle et differensiert transporttilbud som gir mobilitet for alle, transportløsninger i prioriterte vekstområder som bidrar til gange og sykling, utvikle enkle kollektivreiser og bykvalitet, utnytte eksisterende og planlagt infrastruktur, møte veksten med kapasitetssterk kollektivtransport, ivareta trafiksikkerhet og stimulere til bruk av kjøretøy som er energieffektive og har lave

klimautslipp.

6.5.9 Regional plan for handel, service og senterstruktur, 2018

Planen er vedtatt av Akershus fylkesting 17. desember 2018. Målet med planen er å styrke handels- og servicetilbudet i sentrum av byer og tettsteder, for derigjennom å styrke by- og tettstedssentrene og legge til rette for miljøvennlig transportvalg. Planforslaget er i tråd med de overordnede planene ved at det legges til rette for urban gate med forretninger m.m. langs Kirkeveien

6.5.10 Regional plan for handel, service og senterstruktur (2018)

Regional plan for handel, service og senterstruktur (2018) vektlegger at nye funksjoner og publikumsrettet virksomhet lokaliseres i sentrum. Det legges derfor til rette for næring og publikumsrettet program i fasaden mot Nordbyveien.

6.6 Kommunale føringer og vedtak

6.6.4 Kommuneplanens arealdel for Nordre Follo, 2023-2034

Kommuneplanens arealdel for Ski ble vedtatt 12. juni 2019. Kommunen er i gang med arbeidet med å rullere kommuneplanens arealdel. Kommunestyret i Nordre Follo kommune vedtok den 22. oktober 2025 å legge ut planforslaget på høring. Forventet sluttbehandling er i juni 2026.

I kommuneplanens arealdel er planområdet avsatt til *Sentrumsformål*.

Planområdet ligger i bestemmelsesområdet for «Prioritert utbyggingsområde i Ski». Innenfor områder avsatt som prioriterte utbyggingsområder skal det ved videre planlegging og regulering legges vekt på en arealutnyttelse som tilpasser seg områdets karakter og identitet. Fortetting og transformasjon skal gi et godt bomiljø, med et mangfold av funksjoner med høy kvalitet. Utbygging skal være miljøvennlig og bærekraftig. Planleggingen skal styrke sykkel, gange og kollektivtransport som fremkomstmiddel og fremme universell utforming. Grønne korridorer og vassdrag skal ikke fragmenteres. Hensynet til gode grøntarealer, uteoppholdsarealer, lysforhold og overvannshåndtering skal ivaretas. Deler av planområdet omfattes av hensynssone *H570_3 for «Kulturlandskap»*

«Kulturlandskap mellom middelalderkirken og moreneryggene» Kulturlandskapet «Jordbrukslandskapet mellom middelalderkirkene i Ski og Kråkstad og moreneryggene med tidlig bosetningsspor og ferdselsveier» skal bevares. Konsekvensene for kulturlandskap og kulturmiljø skal utredes med særlig vekt på landskapsbildet.

Almas hus omfattes av hensynssone «H570_1, Bevaringsverdig bebyggelse og miljø» gjelder følgende bestemmelser:

- Det skal legges særlig stor vekt på bevaring av kulturhistorisk verdifull bebyggelse. Slike bygninger og deres bærende konstruksjoner skal ikke rives eller flyttes.
- Nye tiltak på eiendommen skal ta hensyn til og tilpasses eksisterende bebyggelse og kulturmiljø slik at bevaringsinteressene ivaretas på en god måte. Særlig viktig er bebyggelsens overordnede formspråk, materialbruk, takform, vinduer, dører, overflatebehandling og andre fasadedetaljer.
- Påbygg, tilbygg og andre tiltak som medfører større visuelle endringer på bevaringsverdig bebyggelse, tillates ikke. Det kan gjøres unntak for tiltak som tilbakefører til dokumentert opprinnelig eller historisk form og uttrykk, etter

kulturminnefaglig vurdering.

- Opprinnelige eller kulturhistorisk verdifulle bygningselementer som vinduer, ytterdører, gerikter, kledning, takteking og andre fasadedetaljer skal kun fornyes når disse ikke lar seg utbedre eller reparere. Ved nødvendig fornyelse skal bygningselementer tilpasses bygningens opprinnelige stil og materialbruk.
- Opprinnelig eller kulturhistorisk verdifull sti- og veistruktur, hage eller parkareal, vegetasjon, forstøtningsmurer med mer, skal bevares

For eiendommer eller bebyggelse som i seg selv eller som del av et miljø i det ytre har historisk, arkitektonisk eller annen kulturell verdi som bør bevares gjelder bestemmelse §17.3 i kommunedelplanen. Bestemmelsen sier at innenfor hensynssonen legges det stor vekt på bevaring av opprinnelig bebyggelse. Nye tiltak skal også ta hensyn til og tilpasses eksisterende bebyggelse slik at bevaringsinteressene på en god måte. Bevaringsverdig bebyggelse skal søkes vedlikeholdt.

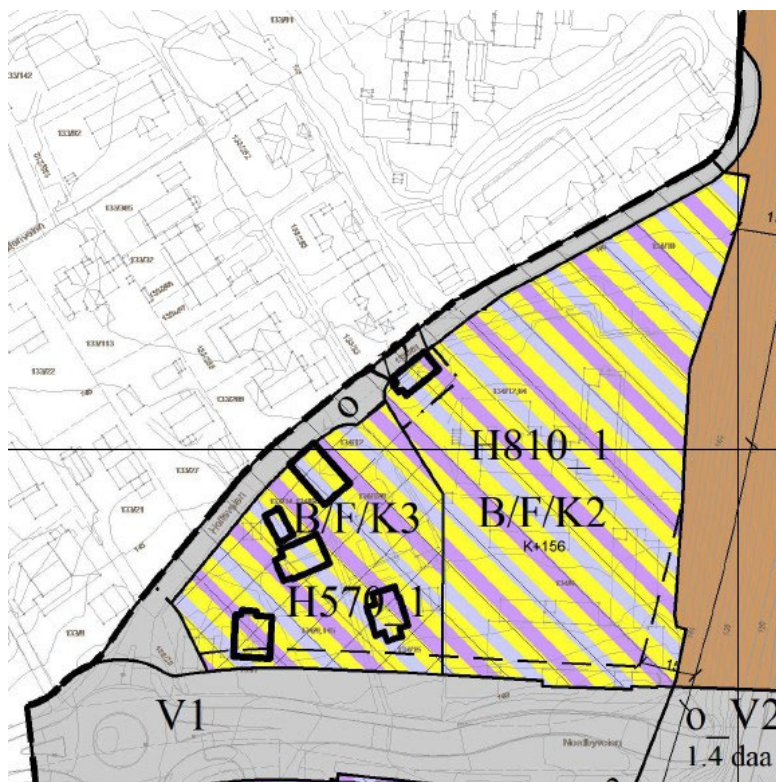
Faresone H310_1 «Ras- og skredfare» ligger også innenfor planområdet. Hensynssonen omfatter områder med mulighet for kvikkleire i henhold til NGUs løsmassekarts kartlag «Marin grense og mulighet for marin leire». Reguleringsplaner for områder innenfor hensynssonen skal inneholde en vurdering som dokumenterer at sikkerhet mot kvikkleireskred er ivarettatt i henhold til NVEs veileder «Sikkerhet mot kvikkleireskred».

Områder mot jernbanen og Nordbyveien befinner seg i hensynssone H220 "Gul Støysone T-1442". Det er ikke tillatt å etablere eller utvide støyfølsom bebyggelse i gul støysone, med mindre følgende vilkår oppfylles:

- Alle støykrav til innendørs støy nivå i byggeteknisk forskrift (jf. kap. 13 del IV) oppfylles.
- Alle boenheter har stille side.
- Alle støykrav til utendørs støy nivå (jf. § 16.2 punkt a) og b)) oppfylles for alle soverom i boliger, eller på minst en fasade i annen støyfølsom bebyggelse.
- For nedre del av gul støysone skal alle boenheter ha en stille side.
- For øvre del av gul støysone skal alle boenheter ha stille side, og minst ett soverom skal plasseres mot denne siden.
- Alle bruksenheter har tilgang til tilstrekkelig uteoppholdsareal, der støykravene til utendørs støy nivå ikke overskrides.
- Ny bebyggelse sikres kvalitetshevende og kompenserende tiltak som går utover minimumskravene i §§ 10 og 11 for å fremme trivsel og helse.

6.6.5 Områderegulering for Ski sentrum (vedtatt 206, revidert 2022)

Planområdet omfatter følgende felter i områdereguleringsplanen i sin helhet:



B/F/K2:

Formål avsatt til bolig/forretning/kontor skal primært benyttes til boligbebyggelse og/eller kontorvirksomhet med tilhørende anlegg. Forretning (herunder bevertning) tillates som angitt i tabellen under.

For felt B/F/K2 tillates det en utnyttelse på 40 % BYA. Maksimal byggehøyde er satt til kote Kote +156, tilsvarende 4-5 etasjer. Forretning er kun tillatt i byggets førsteetasje, og inntil 1500 m² BRA

V1:

Regulerer fylkesvei (Nordbyveien). I områdene B/F/K/T1-2, BF20, BB4, B/F/K6-7, og BF19 skal byggegrense kunne tas ut ved detaljplanlegging slik at det kan bygges helt ut til detaljprosjektert veiformål.

o V27:

Regulerer Holtegrenda (veien) som en offentlig adkomstvei til planområdet og boligområdene nord for planområdet

H810_1:

Hensynssonen markerer og regulerer krav til felles detaljreguleringsplan for B/F/K2 og B/F/K3. Det ble imidlertid vedtatt i Utvalg for areal, klima og byggesak 03.05.2022 at feltene kunne behandles som to detaljreguleringsplaner.

H570_1:

Hensynssonen går inn på planområdet i det nordvestlige hjørnet og bestemmelsen gjelder Holtegrenda 5B - Almas Hus i tillegg en rekke andre historiske bygg på tilgrensende plan, Holtegrenda.

Eksisterende bygningsmiljø skal ivaretas, og utforming av gater og byrom skal gis et uttrykk som styrker området historiske lesbarhet.

Bygninger markert med heltrukket, tykk linje i plankartet tillates ikke flyttet eller revet, men det kan utføres vedlikeholds- og utbedringsmessige tiltak under forutsetning av at husenes målestokk, takform, fasader, vindusinndeling, dør- og vindusutforming og materialvalg opprettholdes.

Nybygg innenfor hensynssonen tillates under forutsetning av at dette tilpasses eksisterende bygg med hensyn til materialvalg, form og farge, og at kulturmiljøet opprettholdes.

Det skal utarbeides en plan for vedlikehold. Det skal sikres åpninger som gir mulighet for innsyn til kulturmiljøet fra Holtegrenda.

Boligstørrelser:

I hvert delfelt kan maksimalt 35 % av boenhetene være mellom 35 og 50 m² BRA. Minst 30 % av boenhetene skal være på mer enn 80 m². Boenheter på under 35 m² BRA tillates ikke. Uteopphold- og lekearealer:

Minste felles uteoppholdsareal (MFUA) skal være 20 % av boligenes BRA. Minimum 75 % av felles uteoppholdsareal skal ligge på terreng eller dekke/lokk på/over bakkeplan. Øvrige del av felles uteoppholdsarealer kan plasseres på takterrasser.

Leke- og uteoppholdsarealer skal være skjermet mot trafikkfare, støy og forurensning. Arealene skal ha gunstig beliggenhet og være solbelyst i 5 timer ved jevndøgn.

Overvann, flom og flomveier:

Alt overvann innenfor planområdet skal håndteres og renses lokalt på en slik måte at det ikke medfører økt flomfare eller forurensning nedstrøms i vassdraget. For alle tiltak skal det være lokal overvannsdisponering for hensiktsmessig oppsamling og bortledning av overflatevann fra bebyggelse, veier og andre arealer. Ved beregning av overvannsmengder skal klimafaktor 1,5 legges til grunn.

For utbyggingsprosjekter skal minimumskravet på 0,8 til blågrønn faktor oppfylles. Det skal sikres tilstrekkelig flomkapasitet tilsvarende 200-årsflom med 50 % klimapåslag.

Støy:

Ved søknad om bygging i støyfølsom bebyggelse i gul eller rød sone skal detaljert støyfaglig utredning foreligge. Unntak gis for fasader som vender mot jernbanen og Kirkeveien, hvor det tillates overskridelse av grenseverdi fra støy fra vei- og jernbanetrafikk. Som avbøtende tiltak skal følgende oppfylles for planen:

- Alle boenheter skal som hovedregel være gjennomgående med tilgang til stille side. Ensidige leiligheter mot nord er ikke tillatt. For hver boenhet skal minimum ett soverom ha vindusflate mot stille side hvor støygrense tilfredsstilles.
- Alle boenheter skal ha tilgang til privat eller felles uteareal hvor støygrense tilfredsstilles.
- Minimum 75 % av felles uteoppholdsareal skal tilfredsstille grenseverdi for støy.
-

Grunnforurensninger, grunnforhold:

Ved mistanke om grunnforurensning, skal det utføres undersøkelser.

Før detaljreguleringsplan kan vedtas skal det foreligge oppdatert dokumentasjon på eksisterende grunnforhold for det aktuelle planområdet, og det skal være hentet inn uttalelse/merknad på grunnforholdene fra NVE.

Avfallsanlegg:

Avfallsanlegg skal etableres under bakken eller innenfor bebyggelsen, eller med annen løsning der arealet ikke eksponeres mot eller gir ulemper for gater eller byrom. Løsninger skal ikke kreve areal på bakken og kan løses gjennom nedgravde containere. Det skal tilrettelegges for henting med lastebil. Det skal utarbeides en renovasjonsteknisk plan for planområdet.

Parkering:

For bolig gjelder maksimumskrav for antall bilparkeringsplasser, for 1-roms er det maks 0,5 plasser per boenhet, for 2-roms eller større er det maks 1 plass per boenhet. For forretning er maksimumskravet for bilparkering 1 parkeringsplass pr 100 m². For sykkelparkering er det minimumskrav. For bolig er minimumskravet 2,5 plasser pr 100 m² for, og minimum 1 plass pr 100 m² for handel.

Som hovedprinsipp skal parkering lokaliseres i kjeller/under terreng. Nedkjøringsporter til parkeringsanlegg skal unngås i sentrale byrom og gater. Felles parkering under samme tak skal ha innvendig fri høyde på minst 2,4 meter. Kommunen kan ved byggesaksbehandling godkjenne at del av parkeringsanlegget kan ha fri høyde ned til 2,1 meter. Der brannbil ferdes over underjordiske parkeringsanlegg skal øverste garasjedekke dimensjoneres for bilkjøring med akseltrykk 10 tonn. Minimum 5 % av p-plassene skal utformes som HC-plasser. Plassene skal lokaliseres i nærhet av inngangspartier.

I leilighetsbygg med felles parkeringsanlegg skal minst 50 % av plassene ha fremlagt dedikert kurs til ladepunkt for el-biler, og samtlige plasser skal bygges slik at det senere er mulig å tilrettelegge alle p-plasser for opplading.

Krav til publikumsrettet virksomhet:

I sentrumskjernen skal det legges til rette for aktivt fasadeliv med publikumsrettet virksomhet i førsteetasjer, herunder forretning, bevertning, kultur og tjenesteyting. Planområdet ligger innenfor kategori 2, denne kategorien innebærer publikumsrettet virksomhet i den angitte fasadelengde. Mindre besøksintensiv virksomhet, for eksempel meglerkontor, resepsjonsarealer og lignende skal som hovedprinsipp lokaliseres øst for Sentrumsveien og Øvre Torg.

Illustrasjon: Temakart «Krav til publikumsrettet virksomhet», Områdereguleringsplan for Ski Sentrum

Planforslaget er i tråd med de overordnede føringene i Områdeplanen for Ski.

6.6.6 Kommunedelplan kulturminner, Ski kommune, 17.11.2004

Kommunedelplanen skal øke innsatsen for forvaltning av kulturminner og kulturmiljø.

Planarbeidet skal dokumentere hva som faktisk finnes av kulturminner og kulturmiljø. Hovedprinsippet for vedlikehold av gamle bygninger er å bevare de opprinnelige eller gamle bygningsdetaljene så langt det er mulig. Bygninger utgjør størsteparten av kulturminnene fra nyere tid. Disse tas best vare på ved normal bruk kombinert med et jevnt tilsyn og vedlikehold. Vedlikeholdet skal så vidt mulig skje på samme måte som da huset ble bygget, med opprinnelig teknikk, utførelse og materialbruk. Ved planlegging av skjøtsel og vedlikehold er det en forutsetning at det etableres et samarbeid mellom kulturminnemyndighetene og grunneier.

Morenene i Ski er pekt ut som særlig viktig kulturminne- og kulturmiljø i Ski kommune. Målet er å forvalte området på best mulig måte. Tiltak for å sikre dette er skilting og rydding av aktuelle områder i samarbeid med grunneier og fylkeskommunen.

Planforslaget er i tråd med de overordnede føringene i kommunedelplan kulturminner.

6.6.7 Klima- og energiplan 2021-2030, 17.02.2021

Planen beskriver Nordre Follo kommunes bidrag til å nå globale, nasjonale og regionale klimamål. Måloppnåelsen skal skje ved å redusere klimagassutslipp og energibruk i egen virksomhet og i kommunen for øvrig. Klimabudsjett er en årlig del av strategi- og handlingsplan, budsjettet skal være et styringsverktøy for å nå kommunens klimamål.

Målet for Nordre Follo kommune som samfunn er å redusere 55 % av de direkte klimagassutslippene innen 2030 sammenlignet med 2009. De indirekte utslippene skal ned med 20 %.

Planforslaget er i tråd med de overordnede føringene i klima og energiplan.

6.6.8 Sykkelstrategi for Ski kommune, 12.6.2019

Strategien har seks hovedmål:

- Innen 2023 skal Ski ha en sykkelandel på 10 %
- Innen 2030 skal Ski ha en sykkelandel på 20 %
- I Ski skal det oppleves attraktivt og trygt å sykle
- Sykkel skal fremstå som et mer attraktivt fremkomstmiddel enn for bil for reiser under 3 km
- Innen 2023 skal 80 % av barn og unge gå eller sykle til skolen
- Økt tilfredshet blant innbyggerne som velger sykkel som fremkomstmiddel

Strekningen forbi planområdet i sør, Kirkeveien har prioritet 1, høyest prioritet fordi det er en del av skolesone, del av overordnet sykkelveinett, det er ingen alternativ rute, ruten har mange brukere og den eksisterende situasjonen er trafikkfarlig.

Mange av utfordringene med Kirkeveien som sykkelvei løses i detaljplan for Kirkeveien.

Planforslaget for øvrig legger opp til god sykkelparkering og lav parkeringsdekning for bil, slik at det skal være attraktivt å velge sykkel fremfor bil.

6.7 Gjeldende reguleringsplaner

Deler av planområdet er i dag regulert til bolig, teknisk infrastruktur og næring gjennom eldre reguleringsplaner. Disse åpner i liten grad for ønsket utvikling med høyere utnyttelse, transformasjon og sammenhengende strukturer. Planforslaget erstatter eldre reguleringer og tilrettelegger for en samlet utvikling av Holtekvartalet, som svarer på dagens mål om fortetting, byliv og stedsutvikling.

Gjeldende regulering gir ikke tilstrekkelig rom for bevaring av kulturmiljøer i kombinasjon med fortetting, og gir heller ikke føringer for blågrønn struktur, forbindelser eller koordinert utforming. Planforslaget tar derfor høyde for dagens utfordringer og bygger videre på føringer i gjeldende planverk.

7 Reguleringsplanens dokumenter

- Reguleringsbestemmelser
- Plankart
- Planbeskrivelse
- Illustrasjonsplan
- Illustrasjonshefte
- ROS-analyse
- Merknadsmatrise
- Tilpasningsanalyse
- Geotekniske vurderinger
- IFC
- Miljøprogram
- Helsekonsekvensutredning
- NIKU oppdragsrapport
- Klimagassberegninger
- Ombruksvurdering
- Ski Telehus - Konsekvenser for bru og spunt
- Støyfaglig utredning
- Trafikk- og mobilitetsnotat
- Veiplan Holtegrenda (veien)
- Veisnitt Holtegrenda (veien)
- Foreløpig_VAO-rammeplan
- Foreløpig_Plantegning overvann_T-GH-01
- Foreløpig_Overordnet VA-plan innenfor planområdet_T-GH-02
- Foreløpig_Skisse ny privat trase mot nord_T-GH-03