

Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

**Masteroppgave 2022 30 stp**

Fakultet for landskap og samfunn

## **Hvilke forutsetninger har stasjonsbyen Ski for å være en attraktiv og levende by?**

What are Ski's preconditions for being an attractive and vital city?

**Bjørn-Erik Bjelke Andreassen**

By- og regionplanlegging

# FORORD

Denne masteroppgaven markerer avslutningen på utdanningen innen by- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Den markerer samtidig en slutt på min karriere som ingeniør og en ny og spennende fase i livet som byplanlegger.

I forbindelse med studiene på NMBU flyttet jeg og min samboer til Ski, og denne oppgaven har gitt meg muligheten til å lære å forstå min nye hjemby samtidig som jeg fikk jobbe bredt med den tematikken som opptar meg aller mest – hvordan planlegge for gode byer. En takk rettes til min veileder Elin Børrud for kunnskapsrike diskusjoner.

I denne prosessen har spørsmål av en helt annen art til tider likevel tatt overhånd, som for eksempel hvor mange bæsjebleier en baby kan lage i løpet av en dag. Den største takken rettes derfor til Silje som har tatt en ufortjent stor andel av disse. En takk vies og til Even, som med sine sprell og avbrytelser stadig har sørget for å minne meg på at det fins viktigere ting i livet enn en masteroppgave.

Bjørn-Erik Bjelke Andreassen  
Ski, Januar 2023

# SAMMENDRAG

Regjeringen forventer at norske kommuner skal utvikle «attraktive og levende» steder, og overordnede politiske føringer omsettes fort til konkrete mål på kommunalt nivå. Ingen byer er derimot like, og i hvilken grad en slik målsetning er oppnåelig kommer an på forutsetningene for dette på hvert enkelt sted. Ski har denne målsetningen, men nettopp bylivet og attraksjonskraften her har over tid lidd av modernistiske byplanidealer og samfunnsutviklingen generelt. Problemstillingen oppgaven søker å besvare er derfor; hvilke forutsetninger har stasjonsbyen Ski for å være en attraktiv og levende by?

En litteraturgjennomgang danner det teoretiske utgangspunktet for kriterier som anses viktige for å produsere byliv, samt hva som kjennetegner visuelt attraktive steder. Forståelsen av en levende by er sterkt knyttet til noen sentrale faktorer som står i gjensidig vekstforhold til hverandre; en tilstrekkelig konsentrasjon av mennesker og ulike funksjoner korter ned avstandene fra der vi er til der vi skal, og dette fasiliteres gjennom et veldistribuert gatenett. Funksjonsrikdom er i seg selv avhengig av variasjon i bygningsmassens utforming og kvalitet som legger til rette for etableringen av ulike bedrifter med forskjellig økonomisk utgangspunkt. Visuelt attraktive steder kjennetegnes blant annet ved godt utformede byrom, der man på bakgrunn av byens gunstige plassering i det overordnede landskapet har gode forutsetninger for romdannende effekter i samspillet mellom kultur- og naturlandskap.

Kriteriene utledet fra teorien ble brukt som utgangspunkt for en stedsanalyse. Denne avdekker at Ski har flere fundamentale problemer med å være eller bli en by som evner å skape sitt eget byliv. Videre ble det gjort funn som kan tyde på at de visuelle og opplevde kvalitetene har negativ påvirkning på nettoflyttingen. Det handler blant annet om Ski storsenter som dominerer byens handel. Men det handler også om problemer som følger det faktum at Ski er en stasjonsby. Problemer som har blitt forsterket gjennom tapet av byens egen identitet som stasjonsby.

Det fremstår likevel sannsynlig at Ski kommer til å nå sin egen politiske målsetning med gjennomføring av kommunens vedtatte planer. Dette er mulig fordi den politiske forståelsen av hva som er en «attraktiv og levende by» er tilpasset den norske konteksten.

# ABSTRACT

Developing attractive and lively places are one of the national expectations regarding municipal planning throughout the entire country. This expectation has transformed into a clearly defined goal for Ski, the administrative centre of Nordre Follo kommune. However, the city has had long lasting issues in this regard - presumably closely related to the diminishing significance of the town centre due to effects from modernist planning policies and societal change in general. To understand if this goal is achievable the assignment seeks to answer the following problem statement:

What are Ski's preconditions for being an attractive and vital city?

A literary review forms the basis for a set of criteria considered important for urban vitality and visually attractive cities. According to this, vibrant cities have a few key traits that need to be sufficiently present and mutually supportive; they are densely populated with people, places and a mix of functions which reduces walkable distances in a well configured street network. Visually attractive cities are inherently a topic of a subjective manner. However, a city's placement in relation to its topographical and natural surroundings seems to be understood as a vital principle to city aesthetics.

These criteria, amongst others, served as the foundation for a site analysis regarding the city, with special attention to the city centre. There are several findings indicative of a city that has fundamental issues both in relation to urban vitality and visual attractiveness. One factor accounting for loss of street vitality is the large shopping mall in the city centre. However, there seems to be another and more fundamental issue regarding the fact that Ski is a transit city located next to the railway station, and that this problem is greatly exaggerated by the city's loss of its own identity as a transit city.

The political goal of becoming an attractive and lively city seems however attainable in spite of the fundamental shortcomings. This is possible due to the fact that government policies are adapted to the Norwegian context.

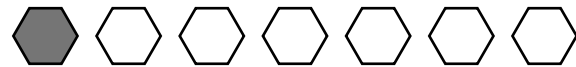
# INNHOLDSFORTEGNELSE

---

<b>1 INTRODUKSJON</b>	<b>5</b>	<b>4 ANALYSER</b>	<b>58</b>
1.1 INTRODUKSJON OG BAKGRUNN	6	4.1 ANALYSE AV BYENS LIVSKRAFT	59
1.2 PROBLEMSTILLING OG FORMÅL	8	4.1.1 TILGJENGELIGHET	61
1.3 AVGRENSNING OG FOKUSOMRÅDE	9	4.1.2 TETTHET	68
1.4 INTRODUKSJON TIL SKI BY	10	4.1.3 BYGNINGERS ALDER	71
1.4.1 HISTORIEN I GROVE TREKK	10	4.1.4 FUNKSJONSMIKS	74
1.4.2 SKI I REGIONEN	12	4.2 ANALYSE AV ATTRAKTIVITET	79
1.4.3 TETTSTEDET SKI	13	4.2.1 IMAGEABILITY	80
1.4.4 SKI SOM ET ATTRAKTIVT STED	14	4.2.2 BYEN I LANDSKAPET	85
<b>2 TEORETISK BAKGRUNN</b>	<b>16</b>	4.2.3 VIKTIGE BYROM I SKI	87
2.1 URBANISERINGSPROSESSER OG IDEALBYER	17	4.2.4 FAKTISK ATTRAKTIVITET	92
2.1.1 HVA ER EN BY?	17	4.3 POLITISKE KRITERIER OG KOMMUNENS ARBEID	95
2.1.2 IDEALBYEN	19	4.3.1 REGJERINGENS FORVENTNINGER	96
2.1.3 STASJONSBYEN	20	4.3.2 ATTRAKTIV BY-PRISEN	97
2.2 BYER MED LIVSKRAFT	23	4.3.3 POLITIKKEN TIL NORDRE FOLLO KOMMUNE	98
2.2.1 LEVENDE BYER INTRODUKSJON	23	4.3.4 PLANER FOR SKI	100
2.2.2 FUNKSJONSBLANDING	25	<b>5 FUNN</b>	<b>102</b>
2.2.3 TETTHET	26	5.1 FUNN FRA ANALYSE AV BYENS LIVSKRAFT	103
2.2.4 TILGJENGELIGHET	27	5.2 FUNN FRA ANALYSE AV BYEN SOM ATTRAKTIV BY	105
2.2.5 BYGNINGERS ALDER OG TILSTAND	29	5.3 FUNN FRA UNDERSØKELSE AV POLITIKK OG KOMMUNENS ARBEID	107
2.3 HVA ER EN ATTRAKTIV BY	30	<b>6 DISKUSJON</b>	<b>108</b>
2.3.1 ATTRAKTIVITETSMODELLEN	31	6.1 STASJONSBYENS IBOENDE PROBLEM	109
2.3.2 BYEN I LANDSKAPET	33	6.2 SKI'S MANGLENDE LIVSKRAFT	110
2.3.3 ATTRAKTIVT UTFORMEDE BYROM	36	6.3 SKI'S TVETYDIGE ATTRAKTIVITET	116
2.3.4 BYENS OPPLEVDE ATTRAKTIVITET	38	6.4 DEN POLITISKE MÅLSETNINGEN ATTRAKTIV OG LEVENDE	119
2.4 OPPSUMMERING AV TEORETISK GRUNNLAG	40	<b>7 KONKLUSJON</b>	<b>121</b>
<b>3 METODE</b>	<b>44</b>	KILDER	124
3.1 KVALITATIV METODE	45	FIGURLISTE	130
3.2 DATAINNSAMLINGSMETODER	45	VEDLEGG 1	133
3.3 STEDSANALYSE	48	VEDLEGG 2	134
3.4 EVALUERING AV METODEN	56		

# KAPITTEL 1

# INTRODUKSJON



# 1.1 Introduksjon og bakgrunn

«Attraktive og levende» steder og byer har blitt en vanlig målsetning for norske kommuner, og terminologien finner vi igjen i dokumenter på tvers av planhierarkiet. Dette gjelder også for Ski by, som har hatt denne som målsetningen i flere år. Ski er blitt en del av Nordre Follo etter kommunereformen i 2019, og den nye kommuneplanens samfunnsdel har videreført dette punktet: *“Nordre Follo kommune har attraktive og levende byer og tettsteder.”* (Nordre Follo Kommune, 2019, s. 16). Det er laget mange definisjoner på hvordan man kan forstå en by som levende. Innholdet i begrepet varierer mellom definisjonene og fremstår derfor noe uklart, men en fellesnevner er at det handler om menneskers tilstedeværelse i byen, ofte beskrevet som byliv.

For å nå en målsetning må man først vite noe om utgangspunktet man jobber fra. Attraktivitetsindeksen utviklet av Telemarksforskning brukes til å måle kommuners attraktivitet gjennom å analysere flyttestrømmer. Ifølge denne rangeres gamle Ski kommune som en av landets minst attraktive i perioden 2003 – 2017 (Vareide & Nygaard, 2014a; Vareide et al., 2018). I en nyere spørreundersøkelse rettet mot innbyggere i Ski preges svarene av at stedet mangler estetisk kvalitet, en sterk identitet, attraksjonsverdi og at sentrum blir lite brukt til rekreasjon (LEVA, 2022, s. 13). Om det empiriske grunnlaget til Attraktivitetsmodellens rangering gir et rettferdig bilde av situasjonen, eller om

spørreundersøkelsen over representerer den gjengse skiung er usikkert, men mye kan likevel tyde på at Ski har noen strukturelle utfordringer med tanke på attraksjonskraft og byliv. For å forstå hva Ski er i dag, og hvorfor situasjonen er som den er må man se til historien.

Togstasjonen i Ski ble etablert i 1879, og fra dette punktet utviklet stedet seg med spredt boligbebyggelse langs etablerte veier. Modernistiske idealer var en respons på industribyens dårlige levekår, og variasjoner av disse idealene preget Norge langt utover 1900-tallet med fokus på en sunn og rasjonell by, strengt inndelt i soner for bolig, rekreasjon og arbeid. Dette økte reiseavstander mellom ulike destinasjoner i spredtbygde Ski, og gikk derfor hånd i hånd med frislippet av bilen i Norge på 60-tallet. Planleggingen på 60 og 70-tallet tok hensyn til dette og store parkeringsarealer preget Ski sentrum mens boligutviklingen skjedde i tettstedets randsoner. Bykjernen hadde på dette tidspunktet likevel etablert et veinett som la opp til sentrumsdannelse og kvartalsstruktur, men områdene rundt bestod av monofunksjonelle soner av eneboliger, næring og handel. Med etableringen av Ski Storsenter i 1994 ble en rekke funksjoner samlet innenfor kjøpesenterets vegger som førte til konkurser i gågata, det tidligere arnestedet for kommersielle og sosiale aktiviteter (NIKU, 2014). Med netthandel og inntoget av sosiale media ble sentrumsområdenes funksjon som sted for handel og

sosiale aktiviteter ytterligere svekket. Vestby beskriver fenomenet som bysentre med «hvilepuls» (Vestby, 2018, s. 22). Noen drivkrefter og utviklingsmønstre har dermed påvirket forutsetningene for byliv i Ski negativt, og med det komplisert utgangspunktet for ønsket utvikling.

I dag foreligger det derimot store planer for at Ski skal møte prognoser om høy befolkningsvekst, og det kan med tyngde legges til rette for gjennomføring av mål og visjoner. Den planlagte veksten har sterk politisk ryggdekning som kan illustreres med to definerende avgjørelser; byggingen av Follobanen vedtatt i 2009, og klassifiseringen av Ski som regional by i Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (Akershus fylkeskommune & Oslo kommune, 2015). Dette er betydningsfulle avgjørelser for en mellomstor by.

Follobanen er Norges største samferdselsprosjekt og halverer reisetiden til Oslo. Samtidig må dette vedtaket sees i relasjon til regjeringens forventninger om knutepunktutvikling som et svar på hvordan man kan bygge bærekraftige byer. Knutepunktutvikling er også et sentralt tema i Regional plan (ibid., 2015) som planlegger å utvikle Osloregionen i et polysentrisk nettverk av prioriterte knutepunkt. Ski har i denne planen status som regional by og prioriteres derfor til

å absorbere deler av regionens befolkningsvekst. Som regional by skal man ifølge Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus ha *“levende bymiljøer med høy bokvalitet”* (Akershus fylkeskommune & Oslo kommune, 2015, s. 13 & 19). Dette sammenfaller dermed med Regjeringens forventninger til all by- og tettstedsutvikling, som skriver at *“Attraktive byer med levende bymiljøer kombinerer økt tetthet med effektive transportløsninger og høy livskvalitet”* (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). For å belønne kommuner som jobber i henhold til regjeringens målsetning kan små og mellomstore byer og tettstedet nomineres til “Attraktiv-by-prisen”. Formålet til prisen er å belønne bærekraftig utvikling som med fokus på stedets egenart skaper et levende sted der det er attraktivt å bo, arbeide, drive næring og besøke (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022a).

At Ski skal være et attraktivt og levende sted er det dermed enighet om på tvers av planhierarkiet. Men spørsmålet er hvilke kriterier som legges til grunn når regjeringen både forventer og premierer dette, og om Ski i det hele tatt har forutsetningene som skal til for å nå målsetningen. Vil gjennomføring av regjeringens politikk gjøre at Ski lykkes med dette, eller vil byen fortsatt ligge på bunn av attraktivitetsindeksen?



## 1.2 Problemstilling og formål

Problemet som oppgaven tar opp er at det både forventes og målsettes av Ski by, som mange andre byer og tettsteder, at de skal være attraktive og levende uten at egne forutsetninger for å få til dette blir tilstrekkelig analysert. En grundig undersøkelse er et nødvendig utgangspunkt, og det første man må finne ut av er dagens situasjon. Problemstillingen er dermed:

### **Hvilke forutsetninger har stasjonsbyen Ski for å være en attraktiv og levende by?**

Problemstillingen skal diskuteres fra både et politisk og et teoretisk utgangspunkt. Det politiske utgangspunktet skal undersøkes gjennom Regjeringens forståelse av attraktive og levende byer i sine forventninger til kommunal og regional planlegging, og gjennom statuttene til attraktiv-by-prisen. Videre skal forutsetninger byer har for å være attraktive og levende, uavhengig av politikk, undersøkes med utgangspunkt i relevant teori. Nærmere bestemt skal jeg undersøke de økonomiske og strukturelle forutsetningene for å være levende, samt hvordan man kan diskutere steder som attraktive i lys av visuelle kvaliteter. Med utgangspunkt i funn fra teorien skal det gjennomføres en stedsanalyse for tettstedet Ski. Forskningsspørsmålene blir dermed:

- 1. Hvilke strukturelle og økonomiske forutsetninger kan identifiseres som viktige for byliv i Ski?**
- 2. Hvordan påvirker Ski's visuelle og opplevde kvaliteter byen som faktisk attraktivt sted?**
- 3. I hvilken grad følger kommunen opp regjeringens forventninger om utvikling av levende og attraktive byer?**

Formålet er først og fremst å informere en lokalt forankret planfaglig debatt om utviklingen av min nåværende hjemby. Men kanskje like viktig er det å undersøke hvor disse begrepene kommer fra og hvordan de kan forstås i den norske småbykonteksten. Oppgaven har derfor overføringsverdi til andre små og mellomstore stasjonsbyer og tettsteder.

## 1.3 Avgrensning og fokusområde

Oppgavens fysiske avgrensning er den sammenhengende bebyggelsen som utgjør tettstedet Ski og dets naturlige omgivelser, se figur 1. Avgrensningen følger derfor ikke administrative grenser.

Den tematiske avgrensningen for oppgaven defineres av forskningsspørsmålene.

De strukturelle og økonomiske forutsetningene for byliv skal diskuteres i lys av Jane Jacobs sine teorier fra *The Death and Life of Great American Cities* (1961). Jacobs sine teorier skal utfylles og nyanseres primært gjennom Kim Dovey og Elek Pafka sin teori om det urbane DMA (Dovey & Pafka, 2014; Dovey, 2016b; Dovey & Pafka, 2020), og Christopher Alexander sin artikkel *A City is Not a Tree* (1965).

Byens visuelle kvaliteter diskuteres ofte basert på rent normative og subjektive vurderinger. Dette er en svakhet og det er derfor tatt utgangspunkt i teori med noe variasjon. Basert på telemarksforskning sin Attraktivitetsmodell (Vareide & Nygaard, 2014a; Vareide et al., 2018) vil jeg se på det empiriske grunnlaget for å kunne vurdere Ski

som et attraktivt sted basert på flyttestrømmer. Tallene herifra kan styrke eller svekke vurderinger basert på metoder fra Kevin Lynch sitt arbeid med byens lesbarhet i *The Image of the City* (1964), Erik Lorange sine analyser i *Byen i landskapet – rommene i byen* (1984) og Camillo Sitte's byhistoriske vurderinger av attraktive byrom i *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (1889).

Den politiske bakgrunnen for temaet skal undersøkes gjennom Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019) og statuttene til Attraktiv by-prisen (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022a). Dette blir utgangspunktet for å diskutere om Nordre Follo kommune sine egne planer lever opp til disse forventningene.



Figur 1.1: Ski tettsted markert med svart linje. Egen illustrasjon basert på flyfoto fra 1881.no

# 1.4 Introduksjon til Ski by

## 1.4.1 Historien i grove trekk

Før togstasjonen ble etablert var Ski kun en liten jordbruksbygd. Men 1. januar 1879 åpnet Smaalensbanen med Ski som den viktigste stasjonen mellom Svenskegrensen og Kristiania, og denne dagen defineres med rette som stasjonsbyens fødselsdag (Magnus, 2001, s. 18).

Dette er katalysatoren for urbaniseringsprosessen som har utviklet Ski til den byen den er i dag, men det var mennesker her lenge før stasjonen. De eldste arkeologiske funnene er datert til å være 11000 år gamle. Moreneryggene som strekker seg gjennom området bestod av lettstelt og fruktbar jord, noe som la grunnlaget for etableringen av gårdsdrift i området allerede for ca 6000 år siden (Gustafson, 2019). Ski var derfor et jordbruksområde med historiske ferdselsveier og et spredt bondesamfunn før stasjonen ble bygget. Lederen for Ski Historielag, Knut Falla, beskriver det på denne måten:

«Før jernbanen var Ski – unnskyld uttrykket – en grøft, et stykke jordbruksland i Kraakstad herred» (Solon Eiendom ASA, 2017).

Det geografiske utgangspunktet for etableringen av Skibyen ble derfor bestemt ut ifra hvor det var hensiktsmessig å anlegge en togstasjon som splittet Østfoldbanen i en østlig og en vestlig linje. Med byggingen av banen ble nye anleggsveier opparbeidet, og arbeidsplassene som fulgte resulterte i tilflytting. De gjeveste tomtene var langs de etablerte veiene, og Ski fikk fra starten av et spredt bosetningsmønster.

Parallelt med byggingen av Smaalensbanen var Norge i Krise.

Befolkningsvekst og trange kår førte til at omtrent 800 000 emigrerte i perioden 1830 - 1920 (Myhre, 2015). Ski med ny togstasjon var derimot et sted i vekst. Hallstein Myklebost Definerer i Norges Tettbygde Steder Ski som en stasjonsby og et selvstendig tettsted med over 200 innbyggere allerede i år 1900 (Myklebost, 1960, s. 288). Ski hadde blitt et sted med en bebyggelsesstruktur som skilte seg fra det rurale omlandet og huste økonomiske spesialiseringer som eksempelvis jernbanearbeidere og militære med fast statlig lønn. I 1891 var togstasjonen Ski's største arbeidsgiver med 29 fast ansatte, men allerede få år senere tangerte Artilleriregiment nr. 1 sitt depot med minst like mange på lønningslisten. Stasjonsområdet bidro med funksjoner som varehandel, hotell, skjenking, og selvfølgelig transport av mennesker, varer og informasjon. Stasjonens betydning var med andre ord formidabel, ikke bare som arbeidsplass, men og som et samlingssted og en identitet:

“Når menneskene i Skibyen møttes på stasjonen, som var selve symbolet for det moderne, utviklet de en ny identitet og et nytt fellesskap som Skifolk”. (Magnus, 2001, s. 34)



Figur1.2: Stasjonen som geografisk og sosialt midtpunkt. Hentet fra: Magnus (2001)

Ski hadde en enorm vekst fra ca år 1900 i forhold til de fleste andre steder i regionen, og tidoblet seg til 2000 innbyggere innen 1925 (Myklebost, 1960, s. 290). I 1930 skilles Ski fra Kraakstad herred og blir sin egen kommune. I 1964 slås de to kommunene sammen igjen, denne gangen med Ski som administrativt hovedsete. Myklebost argumenterer med at Ski sannsynligvis kan anses som en forstad til Stor-Oslo allerede i 1950 (ibid., s. 291), noe som betyr at minst en tredel pendler til jobb i storbyen (ibid., s. 45). Ski har dermed utviklet seg til en stasjonsby med eget administrasjonssenter, og som et sentrum for sitt omland. Samtidig knytter pendlingen byen tett opp mot hovedstaden.

Den første antydningen til bymessig bebyggelse kom først på 30-tallet. Men dette ble ikke planmessig gjennomført før 1958 da den første reguleringsplanen utarbeidet av Preben Krag ble vedtatt. Veinettet i sentrum er basert på denne planen, som dermed var med å sette utgangspunktet for dagens kvartalslignende struktur. Denne planen innførte også murtvang, som over tid medførte at dagens sentrum knapt har spor etter den originale trehusbebyggelsen. Generalplanen fra 1968 markerer tydelige soner for hvor man skal plassere

ulike funksjoner. Bolig, handel og arbeid separeres i hver sine områder. Generalplanen fra 1972 tilrettelegger for bilen gjennom beslaglegging av store sentrumsarealer til parkering. Utviklingen leder til et sentrum som på 90-tallet består omtrent utelukkende av teglsteinsgårder på 4-6 etasjer og store parkeringsarealer.

Handlegaten i Ski (Idrettsveien) ble bilfri på 80-tallet og med det et møtepunkt for sosiale og kommersielle aktiviteter for hele distriktet. Butikkene som etablerte seg her mistet derimot mye av kundegrunnlaget med etableringen av Ski storsenter midt i byen, og flere gikk konkurs (NIKU, 2014). Et utvidet senter med 129 butikker står åpent høsten 2003 med glassfasade ut mot den oppgraderte rådhusplassen. Et grep fra kommunen for å invitere til byliv. Fra dette tidspunktet skjer det flere betydningsfulle hendelser i Ski som det ikke går nærmere inn på her, som vedtaket om Follobanen, Regionalby-statusen og sammenslåingen med Oppegård kommune.

## 1.4.2 Ski i regionen

Ski er i dag administrasjonssenter i Nordre Follo Kommune i Viken fylke, litt over 20 km sør for Oslo sentrum. Ski er et knutepunkt og er svært godt sammenkoblet med sitt omland. Østfoldbanens vestre linje går til Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden før den etterhvert går over til det svenske jernbanenettet, med Gøteborg som nevneverdig destinasjon 3,5 timer unna. Den østre linjen dekker indre Østfold med stopp på blant annet Askim og Mysen før den kobles inn mot jernbanenettet i Sarpsborg. Når Follobanen står ferdig, etter planen desember 2022, kortes reisetiden til Oslo til 11 minutter. Europavei 6 og 18 passerer rett sør og vest for tettstedet. Med den geografiske plasseringen i forhold til hovedstadsregionen og viktige infrastruktur-årer er kommunens innbyggere posisjonert i pendleravstand til et svært stort arbeidsmarked.

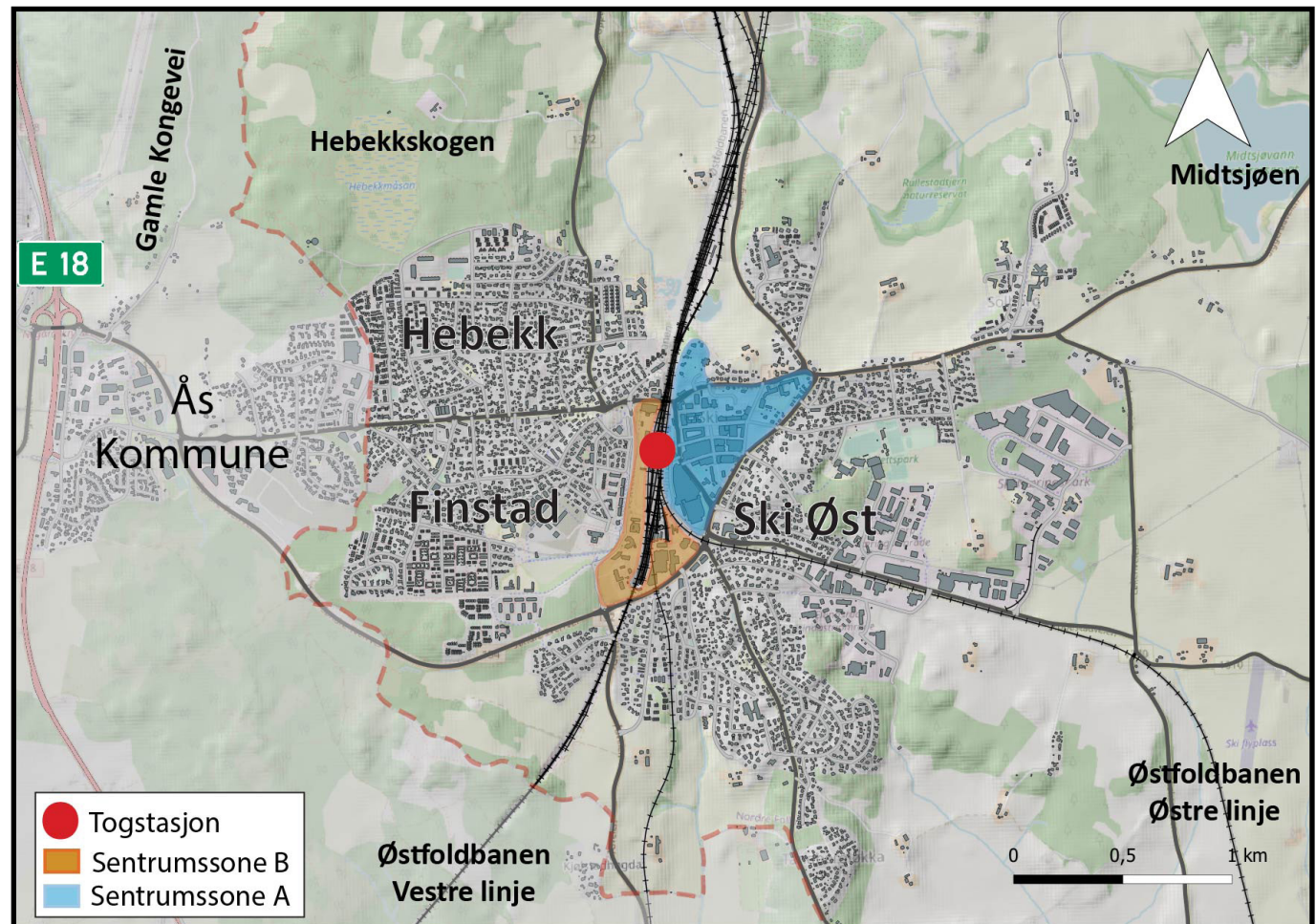


Figur 1.3: Egen illustrasjon 10 km

### 1.4.3 Tettstedet Ski

Det bor 20500 mennesker i den sammenhengende bebyggelsen som utgjør tettstedet Ski, som plasserer det på 27ende plass over norske tettsteder rangert etter innbyggertall, foran Gjøvik, bak Horten (SSB, 2021). Det kan med andre ord beskrives som middels stort i norsk sammenheng, og har hatt bystatus siden 2004. Tettstedet vokser inn i Ås kommune i vest, der Ås har bygget både næringsarealer og boliger. Denne randsoneutviklingen er ifølge kommunen en utfordring da byens vekst planlegges gjennomført innenfra med hensyn til et gangvennlig kollektivknutepunkt (Nordre Follo Kommune, 2019).

Byen består av delområdene Finstad, Hebekk og Ski øst, som er alt øst for toglinja inkludert sentrum. Sentrum har likevel sin egen områdeplan, og denne deler opp sentrum i sone A øst for toglinjen, og sone B i sør og vest. Bykjernens kafeer, restauranter, offentlige bygg og rekreasjonsarealer ligger i sentrumsone A. Her er også Ski storsenter som huser majoriteten av sentrums butikker. Den nordlige delen av sone B (ved togstasjonen) er et stort parkeringsareal i dag, men skal etter planen gjennomgå bymessig fortetting som et ledd i knutepunktutvikling av den nye togstasjonen. Den sørlige delen av sone B er et handelsområde med større kjedebutikker med god parkeringsdekning. Hele sentrumsområdet omslutes hovedsakelig av variert småhusbebyggelse med innslag av lavblokker. Tettstedet omslutes av jordbruks- og skogsområder.

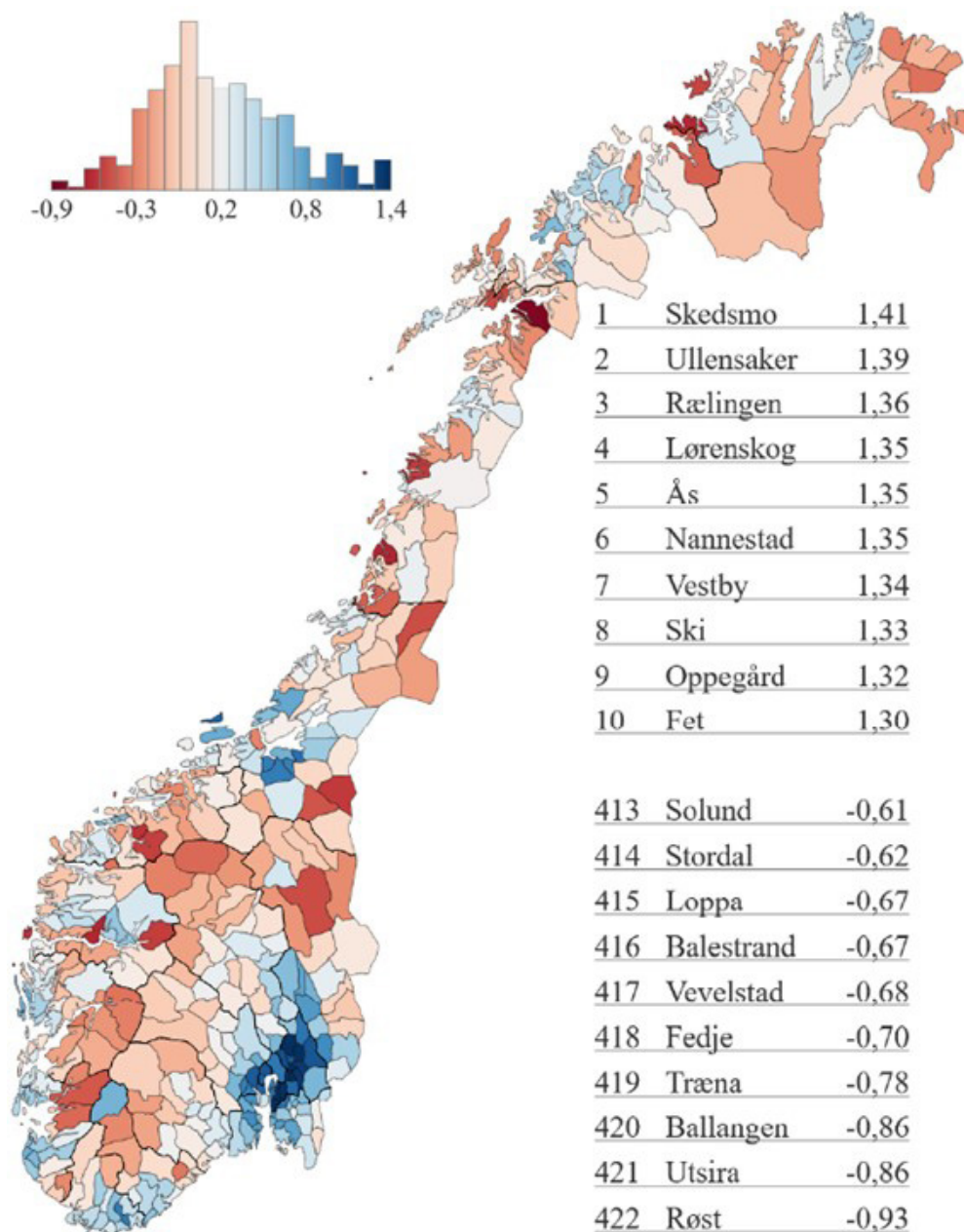


Figur 1.4: Oversikt over tettstedet Ski. Egen illustrasjon basert på kartdata fra Georange (2021).

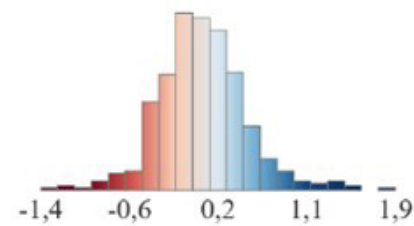
## 1.4.4 Ski som et attraktivt sted – en empirisk tilnærming

Attraktivitetsmodellen fra Telemarksforskning forankrer attraktivitetsbegrepet til de ulike faktorene som påvirker flyttestrømmer (Vareide & Nygaard, 2014a). Dette gir et utgangspunkt for å måle forventet flytting mot faktisk flytting, og modellen er bygget opp rundt antagelsen om at dette gir en indikasjon på hvor attraktivt folk oppfatter stedet (se nærmere beskrivelse av modellen i kap. 2.3). En slik undersøkelse er gjort for norske kommuner for perioden 2003 – 2012, og 2011 – 2017.

Når alle andre faktorer er like, er sentralitet den avgjørende faktoren. Det er derfor ikke uventet at det forventes kraftig vekst i områdene rundt Oslo basert på Telemarksforskning sin siste rapport (Vareide et al., 2018, s. 19). De ti kommunene med høyest forventet vekst ligger alle i tidligere Akershus fylke, jf. figur 1.5.

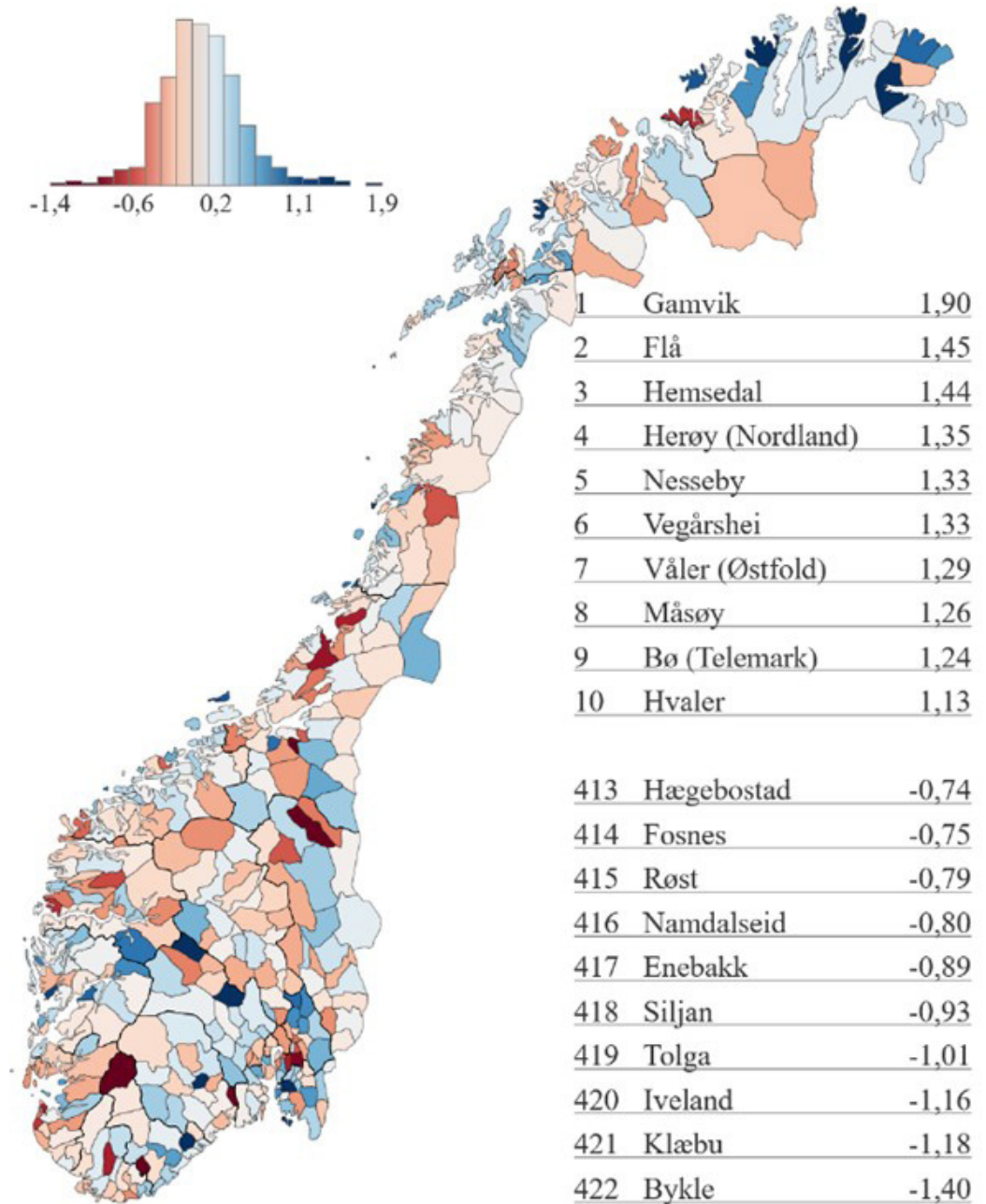


Figur 1.5: Forventet nettoflytting 2011-2017. Vareide et al. (2018, s. 19).



Den forventede nettoflyttingen måles deretter opp mot faktisk tilflytting, som gir et mål på bostedsattraktivitet. Som nevnt innledningsvis havner Ski på plass nr. 17 fra bunn basert på tall fra 2003-2012 (Vareide & Nygaard, 2014a, s. 32). Rapporten fra 2018 produserer et lignende resultat (Vareide et al., 2018, s. 20).

Når man skal prøve å tolke hva som ligger bakt inn i restverdien som utgjør bostedsattraktivitet foreslår modellen flere mulige faktorer som det går nærmere inn på i kap. 2.3. Foreløpig er det tilstrekkelig å understreke at Attraktivitetsmodellen finner et stort avvik mellom modellens høye forventninger til vekst sett opp mot hvor mange som faktisk velger å flytte til Ski. Modellen kategoriserer dermed gamle Ski kommune som en av Norges minst attraktive.

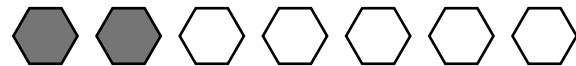


Figur 1.6: Bostedsattraktivitet – differansen mellom forventet og faktisk nettoflytting fra 2011 – 2017. Vareide et al. (2018, s. 20).



# KAPITTEL 2

## TEORETISK BAKGRUNN



### BYENS ATTRAKSJON OG LIVSKRAFT

Dette kapitlet redegjør for teorier som legges til grunn for å kunne diskutere problemet oppgaven tar opp. Teoriene har til hensikt å informere forskningsspørsmålene og være et utgangspunkt for å diskutere oppgavens analyser opp mot problemstillingen.

For å forstå hvilke forutsetninger som ligger til grunn for attraktive og levende steder må man undersøke kriteriene for nettopp dette. I dagligtale brukes ofte begrepene «attraktiv» og «levende» synonymt, mens den politiske diskursen ofte behandler de som et samlebegrep. Den teoretiske tilnærmingen i dette kapitlet vurderer begrepene adskilt, noe som gir et bedre grunnlag for stedsanalysen i kapittel 4.

Kapittel 2.2 belyser teorier om byers forutsetninger for å være levende. Del 2.3 skal undersøke teorier om naturgitte og kulturelle forutsetninger for en visuelt og opplevd attraktiv by. Som et utgangspunkt for å forstå ulike kvalitetsbegrep ved byer er det hensiktsmessig å først undersøke drivkreftene som har formet byer til det resultatet vi ser i dag.

## 2.1 Urbaniseringsprosesser og idealbyer

I dette avsnittet skal det redegjøres for hvordan man kan identifisere en by relativt til tid og rom, hvordan man kan forstå byen i relasjon til sine innbyggere og hvordan ulike byplanleggingsidealer gjennom den nyere historie har påvirket utformingen av byer. Dette er et viktig fundament for å forstå drivkreftene som gjør at Ski ser ut som det gjør i dag, og hvorfor byer i Norge i dag har et planparadigme som gjør det naturlig å ønske attraktive og levende bysentre.

### 2.1.1 Hva er en by?

En by er resultatet av en urbaniseringsprosess, men når kan vi si at noe er en by? Helle et al. (2006, s. 12) viser i Norsk Byhistorie til Christallier's sentralstedsmodell fra 1933 der byen defineres som et sted som forsyner sitt omland med ulike funksjoner og varer. Stedets bystatus defineres med andre ord etter sin økonomiske rekkevidde, og han så for seg slike sentralsteder i et geometrisk hierarki der de blir rangert i forhold til hvor stort omland de produserer varer og dekker funksjonelle behov for. Helle argumenterer videre med at den rent markedsøkonomiske tilnærmingen til Christallier blir for snever, og at de fleste byer har hatt flere sentrale funksjoner som har hatt betydning for stedets påvirkning på sitt omland. En by kan forstås som:

- Et økonomisk senter
- Et styringssentrum for politiske, militære, rettslige og administrative funksjoner
- Et sentrum for religiøs kultus - spesielt relevant i historisk sammenheng med religion som en sentral maktfaktor
- Kulturell sentralfunksjon - som senter for utdanning, kunst, kulturliv og massemedier

Byer i Europa kjennetegnes typisk ved at de har to eller flere sentrale funksjoner, mens landsbyene gjerne kun har en funksjon. Denne måten å forstå byen på er hensiktsmessig for regionale, og i noen tilfeller nasjonale klassifiseringer. Men for å øke forståelsen av byen som funksjonell enhet må man skue utover omlandet og vurdere hvordan den er sammenkoblet med verden for øvrig. Nettverksmodellen til Hohenberg og Lees blir av Helle et al. (2006) foreslått som et supplement til sentralitetsmodellen. Denne viser kommunikasjonen som fantes mellom sentralsteder på tvers av nasjoner, som for Norge typisk kunne bestå av eksport av tømmer fra ulike havnebyer.

Sentralitet- og nettverksmodellen er to delvis overlappende og utfyllende utgangspunkt for å forstå det funksjonelle forholdet mellom byen og sine omgivelser, men forteller kun deler av historien. Det helhetlige bildet får man når disse eksterne modellene knyttes opp mot byens interne struktur, som Helle et al. (2006) igjen deler opp i fire kategorier.

- Byens fysiske struktur med en tydelig avgrensning mellom det bebygde og folketette urbane mot det ubebygde og rurale
- Den økonomiske strukturen spesialisert med konsentrert virksomhet av eksempelvis handel og industri
- Ulike sosiale strukturer og miljøer som følge av byens folketetthet og spesialiserte økonomi
- Egen rettslig-administrativ struktur, som vi i Norge i dag gjenkjenner som kommuner

I hvilken grad disse faktorene avgjør om noe kan klassifiseres som en by er igjen et spørsmål som er relativt til tid og sted, og har derfor ingen klar fasit. Men de peker på noen indikatorer for bydannelse som man her kan anta har en selvforsterkende effekt. Dette gjelder spesielt den regionale effekten til sentralstedsteorien som har en sentripetal kraft på sine omgivelser. Dette kan forstås som en kraft som trekker omlandet og dets mindre steder mot regionens senter. Forklaringen ligger blant annet i et steds økonomiske rekkevidde og sammenblandingen av funksjoner som spiller på lag med hverandre som i seg selv gjør stedet attraktivt, og gir grunnlag for videre vekst.

Metodene over forteller oss hvordan man kan forstå en urbaniseringsprosess, og hva som kan defineres som en by. Dette er en funksjonell-strukturell betraktningssmåte som har styrken av å være relativ til tid, sted og rom. Men de har i seg selv ikke til hensikt å informere om hvordan selve livet i byen var eller opplevdes for byens borgere. Det fremstår likevel åpenbart at byborgernes liv påvirkes av byens funksjoner, økonomiske rekkevidde og spesialiseringer, samt de sosiale og bebygde strukturene.

Denne påvirkningen mellom byen og dens borgere ligger til grunn for Ildefonse Cerda sin forståelse av byen som et produkt av «Civitas/Urbs» fra Teoria general de la urbanicacion (1867). Cerda tar utgangspunkt i at byen består av to sentrale bestanddeler i gjensidig vekselforhold til hverandre. Urbs viser til byens fysiske enhet og form, mens Civitas er bysamfunnet, altså menneskene som bor i byen og deres formelle og uformelle organisasjoner. Denne todelingen kan fremstå åpenbar, men har hatt enorm betydning ved at man kan forstå byplanlegging som et utgangspunkt for sosial reform (Cerda, 1867, s. 69). Tankesettet har blant annet materialisert seg i kommunenes lovpålagte planlegging som skal bestå av en arealdel (urbs) og en samfunnsdel (civitas). Teorien beskriver hvordan byens fysiske form påvirker menneskers bruk av byen samtidig som menneskene som bor der påvirker byens fysiske form. Med Cerda's forståelse til grunn kan man konkludere med at byens fysiske konfigurasjon både kan bidra for eller imot byliv, og at graden av sosial aktivitet på gatenivå igjen kan påvirke det fysiske, først gjennom sitt innhold, og over tid gjennom utforming. Samtidig kan det gå motsatt vei ved at samfunnets ønsker og visjoner manifesterer seg fysisk. Dette utgangspunktet gjør at man kan forstå byen som resultatet av sosiale og økonomiske krefter over tid i kontinuerlig vekselvirkning med den fysiske byen.


## 2.1.2 Idealbyen

Ønsker og visjoner for byen stammer fra idealer, og ideer om idealbyen påvirker hvordan byene våre bygges. Spor av tankesett fra ulike tider manifesterer seg derfor i hvordan byene våre ser ut og fungerer i dag, og siden tidlig 1900-tallet gjelder dette spesielt det modernistiske tankesettet.

Modernismen fulgte som en respons på levekårene i byene fra den industrielle revolusjon og ble samtidig utgangspunktet for planleggerprofesjonen som sprang ut av (Hall, 2014). Problemet til den industrialiserte byen var trangboddhet i forurensede og klassedelte byer. Byene utviklet seg uten særlig grad av overordnet styring med stort innslag av slumtendenser (ibid.). Av en rekke ulike løsninger på problemet fikk særlig «the Garden City» til Ebenezer Howard og Le Corbusier's «Ville Radieuse» stor påvirkningskraft på byutviklingen utover 1900-tallet. Hagebyen til Howard baserte seg på et nettverk av mindre satelittbyer i landlige omgivelser sammenkoblet med effektive transportsystemer (Kjærdsdam, 2006), mens Corbusier's strålende by var en megaby der enorme skyskraperne og «bomaskiner» løste problemene med trangboddhet ved å bygge vertikalt. Denne måten å bygge på tok utgangspunkt i et ubebygget areal, et blankt lerret, og de historiske bysentrene ble av Corbusier anbefalt revet i sin helhet, slik som hans ikke-gjennomførte plan for Paris sentrum (Hall, 2014, s. 241). Felles for disse utopiske planene var at det skulle være nok plass, lys, frisk luft og natur for innbyggerne. Dette ble løst gjennom en streng inndeling av byens funksjoner i ulike soner.

Resultatet til disse ideene har over tid fått kritikk for å produsere ensformige områder med mangel på liv og variasjon. Planene

reduerte byens kompleksitet til noen få sentrale funksjoner som bolig, arbeid og rekreasjon, og skapte med det økte reiseavstander som ble løst med bilens inntog. Med byenes vekst og utbredelse har dette skapt effektivitets-, miljø- og støyproblemer. Men det skapte også byer som ikke tok hensyn til det psykologiske aspektet ved livet i byen. Leonie Sandercock (1998) skriver blant annet i sin kritikk av modernistisk arkitektur og planlegging at den dekontekstualiserer, fornektet historien og hverdagens livsrytme, og resulterer i sjokk og fremmedgjøring. Grønerløkka og Frogner er eksempler på en kompakt byform som modernismen ville til livs gjennom saneringsprosesser.

The image shows a grayscale aerial view of a city plan, specifically the Plan Voisin by Le Corbusier. It features a dense grid of streets and several tall, rectangular skyscrapers that stand out against the lower-rise buildings. The layout is highly organized and geometric, characteristic of modernist urban planning.

Figur 2.1: Modernistisk byplanlegging. Plan Voisin av Le Corbusier.

Et modernistisk tankesett har preget norsk arealpolitikk over tid, og selv perioden fra etterkrigstiden til 80-tallet var preget av en regionalpolitikk som hadde en eksplisitt målsetting om å støtte utkantbosettingen og motvirke urbaniseringen (Schiefløe, 2002). Over tid fikk derimot modernismekritikerne gehør, og gjennom Brundtlandkommisjonens rapport *Vår felles framtid* (WCED, 1987) ble også de industrialiserte landene sitt energiforbruk satt under lupen. Energiforbruket til verdens rikeste land var for høyt til å trygge fremtidige generasjoners livsgrunnlag, og dermed heller ikke bærekraftig. For byutvikling handlet en bærekraftig utvikling blant annet om utfordringer med stadig byspredning på bekostning av natur og landbruksområder, reduksjon av energiforbruk og forurensing, og hvordan innbyggerne sikres god tilgjengelighet til dagliglivets funksjoner (Guttu & Thorén, 1996; Næss, 2012). Det er som en respons på dette, og i lys av modernismekritikken, at en vending tilbake til den kompakte byen får stor verdi.

Kompakt byutvikling handler om byer med en klar grense til sitt omland som fortettes fra innsiden med boliger, arbeidsplasser og service- og kulturtilbud. Byen er sammenkoblet med kollektivtransport og de korte avstandene mellom funksjonene gir grunnlag for bærekraftig mobilitet og en vitalisering av byrommene (Hanssen et al., 2015). Med dette som utgangspunkt kan man forstå dagens planparadigme som en vending tilbake mot den tette pre-modernistiske byen der dagliglivets variasjon av gjøremål og nødvendigheter helst skal være innenfor gangavstand fra boligen. Fra utgangspunktet på 90-tallet som handlet om å konsentrere fremfor å spre utbyggingen, handler dagens samordna areal- og transportpolitikk nærmere bestemt om kompakt knutepunktutvikling. Dette kan i norsk sammenheng forstås som kompakt byutvikling rundt steder i byen der flere kollektivlinjer krysses, eller i stasjonsbyer (Børrud, 2018).

## 2.1.3 Stasjonsbyen

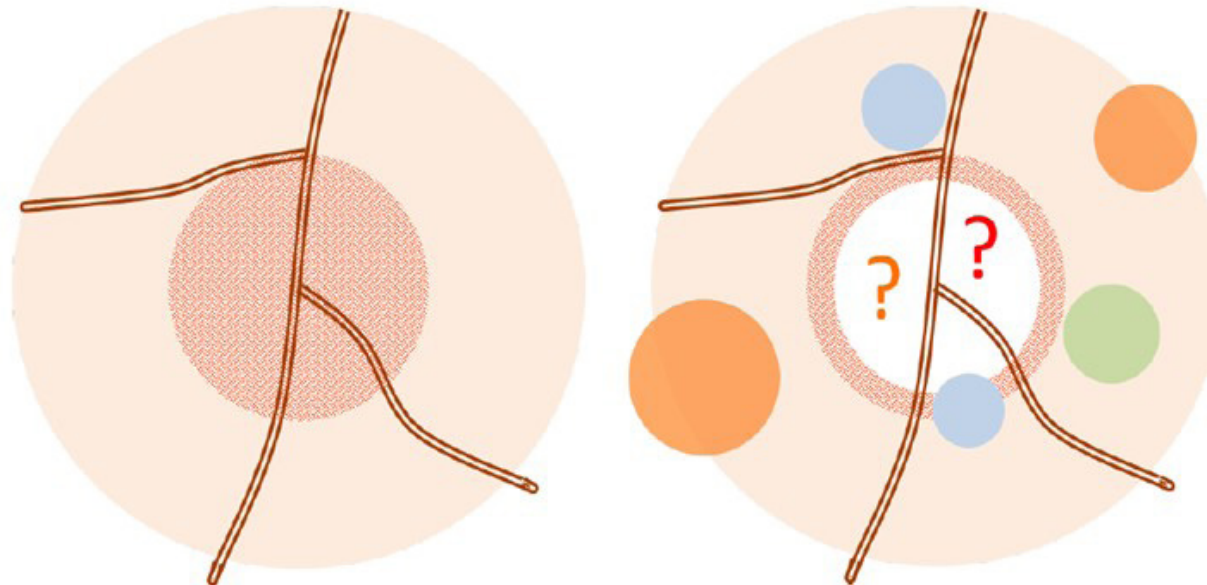
Stasjonsbyene har en rekke unike karaktertrekk som skiller de fra andre byer. Først og fremst ser vi en forskjell i hvordan disse byene ofte oppstod som et resultat av en funksjonell tilnærming til utbygging av jernbane. Hensikten med utbyggingen av jernbanenettet var i utgangspunktet å koble sammen landsdeler og byer. Mellom byene og landsdelene ble det også opprettet stasjoner som satt grunnlaget for en bydannelse det ellers ikke hadde vært forutsetninger for. Stasjonen kommer først, deretter skjer det en urbaniseringsprosess rundt stasjonen. (Helle et al., 2006, s. 371). Det betyr også at det geografiske utgangspunktet for bydannelse av mange stasjonsbyer handlet om funksjonelle kriterier for drift av jernbane. Disse faktorene hadde derimot ikke noe med estetiske og visuelle kvaliteter å gjøre. Det var de tekniske kriteriene rundt bygging og drift av jernbane som hadde betydning – flatt terreng og fravær av kompliserte hydrologiske grunnforhold (Groth & Fertner, 2013, s. 158).

I Norge ble det bygget mye jernbane på Østlandet fra slutten av 1800-tallet. Den dominerende urbaniseringstrenden i Norge på denne tiden skjedde ved dannelsen av nye tettsteder, og på Østlandet ble disse tettstedene i all hovedsak etablert som en konsekvens av jernbaneutbyggingen (Helle et al., 2006, s. 376). Stasjonene representerte teknologisk fremskritt og en plattform for handel, transport og kommunikasjon. Opprettelsen av stasjoner ble fort etterfulgt av bebyggelsesstruktur som skilte seg fra det rurale omlandet med egne økonomiske spesialiseringer, varehandel, hotell og transport av mennesker, varer og informasjon. Med ulike spesialiseringer er det grunn til å anta at det fulgte grupperinger av ulike sosiale miljøer. Basert på Helle et al. (2006) sine beskrivelser

av bydannelse som et resultat av stedets interne strukturer og kobling til sitt omland kan man konkludere med at stasjonen som drivkraft for bydannelse var formidabel.

Ny teknologi skulle imidlertid være det som også reduserte stasjonens betydning som driver for stedsutvikling. Jernbanen sin rolle som forbindelse til omlandet, og selve stasjonen som stedsdannende faktor fikk seg en knekk av privatbilismens inntog på 60 og 70-tallet (Børrud, 2018). Ifølge Realdania sin studie over danske mellomstore stasjonsbyer satt dette rammene for en punktviss (spredt) fremfor et sentrumsorientert utviklingsmønster i stasjonsbyene (Groth & Fertner, 2013). De beskriver det som en utvikling i triangelet bolig-innkjøp-fritid; boligområder bygges ut nært naturen, og fritidsaktiviteter flyttes inn i idrettshaller

og kulturhus i byens utkanter. Kjøpesentre eller lavprisbutikker etableres ved byens hovedgater og utkonkurrerer handlegatens øvrige butikker som legges ned. Bysentrum forringes, og hele prosessen akselereres av netthandelen som fenomen. Attraksjonskraften sviner hen og sentrum tappes for liv over tid. Stasjonsbyene har derfor gått gjennom en utvikling som skaper et dårlig utgangspunkt for liv og aktivitet i bysentrene. Utviklingen er en beskrivelse av et sted som har mistet noe som var definerende og meningsbærende gjennom en moderniseringsprosess. Norberg-Schulz (1992, s. 16) definerte resultatet av slike prosesser som stedstap. Noen stasjonsbyer har likevel et bedre utgangspunkt for videre utvikling enn andre.



Figur 2.2: Sentrumsorientert utvikling til venstre vs punktuell utvikling til høyre. (Groth & Fertner, 2013)

Stasjonsbyene i Realdanias studie klassifiseres i ulike stasjonsbytopologier med overføringsverdi til norske forhold. Storby pendlerforstaden defineres her som en stasjonsby plassert innenfor vekstregionens arbeidsmarked (Groth & Fertner, 2013, s. 19). Styrken til denne typen by ligger i tilgangen til et stort arbeidsmarked, tilgangen til natur og attraktive boligpriser. (ibid., s. 20). Med en gradvis ekspansjon av storbyregionene innlemmes stadig flere tidligere pendlerbyer inn i en større funksjonell region der økonomiske, sosiale og politiske avgjørelser påvirker hverandre, eller tas i fellesskap. Dette ser vi eksempelvis gjennom Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015) der stasjonsbyer i pendleravstand til Oslo har blitt det store satsningsområdet som regionale vekstsentre med fokus på knutepunktene.

Et godt knutepunkt er ifølge rapporten *Effektiv knutepunktsutvikling – Metoder og modeller for utvikling av gode knutepunkter* avhengig av riktig byutvikling samtidig som det er en møteplass for stedets innbyggere (Nøding et al., 2014, s. 8). Fokuset er arealutviklingen innenfor en gangvennlig radius, mellom 300 – 1000 meter fra knutepunktet, avhengig av de stedlige forholdene. Riktig byutvikling i knutepunktet er ifølge rapporten å:

- Fortette innenfor knutepunktets gangvennlige radius
- Sørge for effektiv arealutnyttelse
- Gi god utforming for å integrere knutepunktet med resten av byen
- Lokalisere arbeidsplass- og publikumsintensive funksjoner tett på
- Tilrettelegge for kollektiv transport
- Styrke de urbane kvalitetene gjennom stedstilpasset bygningsmasse

Med dagens nasjonale politikk legges det til rette for å revitalisere stasjonsbyen ved å på nytt sette stasjonsområdet som senter for begivenhetene. Knutepunktene skal utvikles til kompakte og attraktive bysentre, og desto nærmere man er storbyen desto bedre er forutsetningene for å lykkes med dette. Groth og Fertner (2013) foreslår å fylle bysentrene med nytt innhold og formgivning istedenfor å motarbeide trenden med den punktvis utviklingen. Stasjonsbyene sine muligheter for videre utvikling bør ifølge studien omhandle stasjonsbyen som et attraktivt sted å bo. Det konkluderes med at potensialet for dette knytter seg til byens sosiale organisering, byens morfologi, landskapet og korrekt markedsføring (Groth & Fertner, 2013). Men kan dette være nok for å bringe nytt liv til sentrum, eller er noen av disse byene dømt til å mislykkes?

## 2.2 Byer med livskraft

### 2.2.1 Levende byer – en introduksjon

Teoriene som dekkes i dette avsnittet skal belyse strukturelle og økonomiske forutsetninger for byliv. Målet er å finne et sett identifiserbare kriterier som kan brukes til å analysere og forstå Ski bedre. Gjennom arbeidet med litteraturen har Jane Jacobs sin forståelse av byen fra *The death and life of great American cities* (1961) fremstått svært relevant.

Det overordnede poenget til Jacobs er at byer har livskraft i seg selv, og derfor evne til å skape sitt eget liv. Men for at en by skal ha livskraft må et sett kriterier oppfylles. De viktigste forutsetningene for en slik by er ifølge Jacobs de fire «diversitetsgeneratorene» som samlet sett forstås som byens behov for et intrikat og tettvevd nett av ulike funksjoner som gir hverandre gjensidig sosial og økonomisk støtte (Jacobs, 1961). Disse fire er; funksjonsblanding, små kvartaler, behovet for eldre bygninger og behovet for befolkningstetthet. Innholdet i de fire ulike kategoriene kan variere fra sted til sted, men poenget er at funksjonene skal støtte hverandre som en integrert del av et større hele. Kriteriene er utledet fra Jacobs observasjoner av byens sosiale liv, men må først og fremst forstås som de økonomiske forutsetningene for en levende by. Boken er et frontalangrep på datidens modernistiske planlegging som var tungt inspirert av modernistiske idealer som Le Corbusier's *Ville Radieuse*, eller hagebyidealet til Ebenezer Howard. Hun beskriver resultatet til denne typen planlegging som monotone, sterile og vulgære byer, nettopp fordi idealene representerte en antiurban holdning som tok livet av byens livskraft.

For å studere hva Jacobs mener er en by med livskraft er kapittelet i det videre strukturert etter kriteriene for diversitet:

- Funksjonsblanding
- Tetthet
- Tilgjengelighet
- Bygningers alder og tilstand

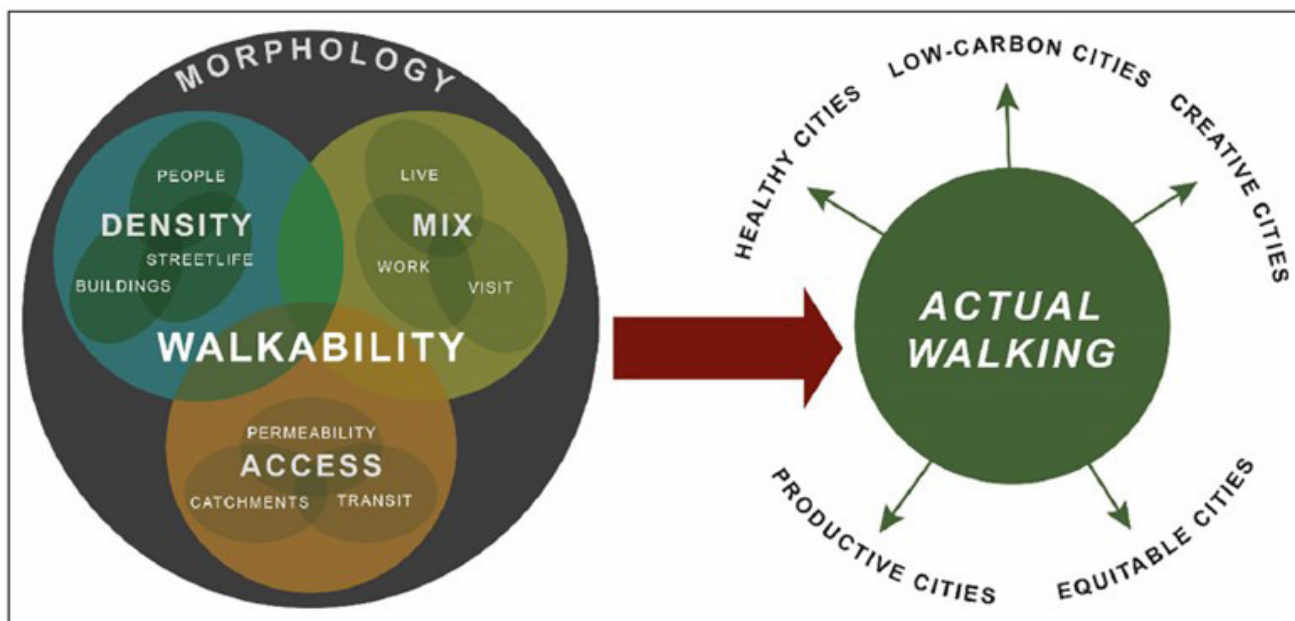
Dette er hensiktsmessig fordi verket har inspirert mange andre viktige byplanteoretikere som det ofte refereres til i planlitteraturen, blant annet Kim Dovey og Christoffer Alexander som begge nyanserer og videreutvikler ideer som bygger på dette tankesettet.

Christopher Alexander var som Jacobs en kritiker av modernismen og har blitt kjent for sin beskrivelse av problemet gjennom artikkelen *A city is not a tree* (1965). Den begynner med å skille mellom to typer byer - den som er anlagt, den kunstige byen, og den som har oppstått spontant og utviklet seg over mange år, den naturlige byen. Utgangspunktet for denne distinksjonen er å få frem poenget med artikkelen - at det fra et menneskelig synspunkt er noe som ikke fungerer med de kunstige byene i motsetning til de naturlige. De mangler liv, og for å forstå hvordan dette problemet kan løses må man se på bystrukturen. De kunstige byene blir planlagt etter et gatenett som ligner den strukturelle oppbygningen til et tre fordi mennesker mangler evnen til å forstå og visualisere den strukturelle og funksjonelle kompleksiteten som en by faktisk består av. Grenene på et tre er hierarkisk strukturert og mangler koblinger på tvers av grenene (ibid.). Denne byen kjennetegnes av trafikk som konsentreres gjennom separerte strukturer, funksjonsdelte soner og blindgater. Alexanders' modell er derfor også brukt som et utgangspunkt for å beskrive hvordan et effektivt gatenett ser ut.



Kim Dovey og Elek Pafka tok utgangspunkt i nettopp Jacobs sine fire kriterier for diversitet når de utviklet begrepet *urban DMA*. DMA står for Density, Mixed use og Accessibility, og oversettes til en indeks for gangvennlighet (Dovey & Pafka, 2020). Selv om Jacobs undersøkte de økonomiske forutsetningene for byliv og Dovey og Pafka undersøker kriterier for gangvennlighet, legges den samme morfologiske tankegangen til grunn; alle byer har en viss tetthet, funksjonsblanding og ulike forutsetninger for tilgangen til disse funksjonene. Spørsmålet er om kombinasjonen av disse elementene i det Urbane DMA'et skaper en urban intensitet som er tilstrekkelig

for å opprettholde byliv. Begrepet spiller på forståelsen av hvordan vårt biologiske DNA fungerer – nemlig at ulike konfigurasjoner av de samme byggeklossene produserer ulikt resultat. En gangvennlig by er dermed basert på forutsetningen om at byen er kompakt og tett, at den er diversifisert, har en høy grad av funksjonsblanding og at man kan bevege seg fritt. Andre faktorer som klima, trygghet, topografi, lukt, støy o.l. er også sentrale om man skal velge å bruke beina som transportmiddel. Men disse faktorene kan ikke byplanleggeren bestemme over, og utviklingen bør derfor planlegges med fokus på de morfologiske egenskapene til byen, det urbane DMA'et.



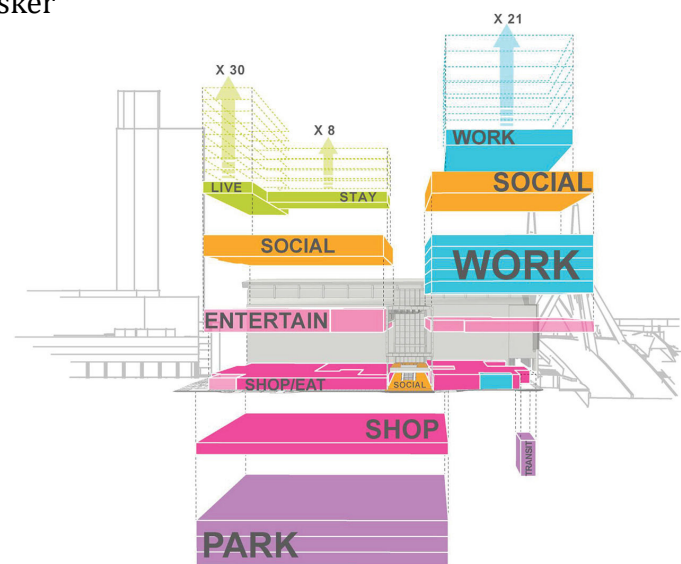
Figur 2.3: Det urbane DMA. (Dovey & Pafka, 2020).

## 2.2.2 Funksjonsblanding

Behovet for et mangfold av ulike primære funksjoner gjelder for byen som helhet og dens mindre distrikter som et av fundamentene for et levende byrom. Jacobs argumenterer med at det er behov for minst to (helst flere) primærfunksjoner i hvert distrikt for å sørge for tilstrekkelig aktivitet på gatenivå til ulike tidspunkt i døgnet (1961, s. 152). Primære funksjoner er hovedgrunnen til hvorfor noen besøker et sted, som eksempelvis bolig, industri eller kontorlokaler. Aktiviteten som skapes når man blander primærfunksjoner i samme område gir grunnlag for etableringen av nye mindre bedrifter, alt fra kafeer til skomakere, som igjen tiltrekker seg nye mennesker. Små butikker bidrar ifølge Jane Jacobs med å skape et samfunn av et nabolag, og da spesielt barene, kafeene og restaurantene (1956). Dette er de sekundære funksjonene, og sammen gir dette grunnlaget for vitaliteten som fotgjengere tilfører gaten, av Jacobs døpt til “the sidewalk ballet” (1961, s.57). Den økte aktiviteten på gatenivå vil videre sørge for en økt følelse av trygghet som i seg selv er en forutsetning for at folk ønsker å bruke det offentlige rom i større grad.

Dovey og Pafka (2020, s. 98) forstår funksjonsblandings rolle i byen likt som Jacobs, men prøver å definere det faktiske innholdet begrepet “urban mix”. De identifiserer hundrevis av ulike funksjoner, men sorterer de inn i tre overordnede temaer; bofunksjoner, arbeidsfunksjoner og besøksfunksjoner. Dette er en adaptasjon av indeks for funksjonsblanding utviklet av van den Hoek med flere (Van Den Hoek, 2009; Van Nes et al., 2012). De delene av byen som har en høy andel av kun den ene hovedfunksjonen vil typisk være monofunksjonell og redusere gangbarheten. Steder som har høy konsentrasjon av funksjoner innenfor alle tre hovedkategoriene antyder en funksjonsmiks som støtter opp om gangvennlighet. En ideell funksjonsmiks ifølge Dovey og Pafka (2016a) er det maksimalt oppnåelige før det skaper negativ effekt for trygghet og sosiale forhold. En optimal funksjonsmiks krever derfor mer enn bare flere funksjoner innad i et distrikt, det krever flere funksjoner internt i hver enkelt bygning.

For å kunne huse en rekke ulike funksjoner i hver enkelt bygning må de være tilpasset flerfunksjonalitet. Et typisk trekk ved bygninger som er tilpasset flere funksjoner er aktive fasader mot gateplan. Dette er fasader som typisk består av rekker av ulike butikker og kafeer, store vindusflater og mange inn- og utganger. Dette tilrettelegger for ulike utadvendte funksjoner og attraksjoner på gateplan samtidig som byggets øvrige etasjer typisk kan brukes til andre og mer private funksjoner. Førsteetasjens utforming er sånn sett en forutsetning for funksjonsblanding, men utover dette har de i seg selv stor betydning for bylivet. Jan Gehl (2010, s. 79) fant i undersøkelser at aktivitetsnivået er syv ganger høyere foran aktive kontra passive fasader - mennesker har en tendens til å senke farten for å ta inn over seg aktivitetene som skjer her. De passive fasadene er til kontrast uniforme, lite transparente og har få dører. De passive fasadene produserer gater og byrom der mennesker oppholder seg av nødvendighet, for eksempel fordi man må gå gjennom de får å komme til jobb. Fraværet av spennende ting å se på skaper derfor fravær av mennesker. Og mennesker og menneskelig aktivitet er ifølge Gehl (1971, s. 21) en av de viktigste faktorene for å tiltrekke seg andre mennesker



Figur 2.4: Funksjonsblanding.

## 2.2.3 Tetthet

Tilstrekkelig konsentrasjon av mennesker er ifølge Jacobs et sentralt kriterium for diversitet og vitalitet i byen. Dette handler om at behovene og problemene som dukker opp når mennesker samler seg i byer kun kan løses gjennom en tilstrekkelig tetthet av mennesker, og det handler om å være nok mennesker til å støtte byens funksjoner gjennom et tilstrekkelig kundegrunnlag.

*"the diversity of whatever kind, that is generated by cities rests on the fact that in cities so many people are so close together, and among them contain so many different tastes, skills, needs, supplies and bees in their bonnets" (Jacobs, 1961, s. 147).*

Høy konsentrasjon av mennesker betyr høy konsentrasjonen av boliger. Her gjør Jacobs et poeng av at høy boligtetthet har blitt misforstått som trangboddhet, en faktor som indikerer et sosialt problem og som ikke kan ses i sammenheng med hverandre (1961, s. 205). For at byen skal huse en kritisk masse på en konstruktiv måte må de morfologiske egenskapene til byen være tilpasset dette. Økt tetthet øker derfor behovet for korte blokker slik at man får et tettvevd gatenett som er enkelt å bevege seg gjennom. Samtidig må byens diversitet ivaretas, og modernismens svar på fortetting gjennom sanering og standardisering vil derfor ha negativ effekt på byens liv.

En fortettingsprosess bør derfor skje gradvis, og ikke gjennom en «*kataklysmisk*» omvendning etterfulgt av tiår med ingenting (Jacobs, 1961, s. 216). Trender endrer seg over tid, og det gjelder også hvilken type bygninger man lager. Den gradvise fortettingen innfører variasjon i bebyggelsens typologi, alder og standard. Denne variasjonen legger igjen grunnlaget for en variasjon av ulike økonomiske aktiviteter i byggverkene. Fortetting som kriterium

alene ikke er med andre ord ikke nok til å skape en levende by, men er naturlig avhengig av de tre andre faktorene for diversitet. Motsatt vil ikke de tre andre faktorene ha nok mennesker å påvirke dersom befolkningstettheten er for lav.

Hva som er rett tetthet er avhengig av konteksten. Og selv om Jacobs mener byer skal være så tette som mulig før standardisering inntreffer, nyanserer hun dette bildet gjennom en klassifisering av ulike typer områder, og hvordan tetthet kan fungere som både en løsning og et problem. For suburbane (opptil 1,5 boliger pr mål) og semi-suburbane områder (opptil 5 boliger pr mål) vil tettheten være for lav til å generere liv og vitalitet, og dermed heller ikke bidra med forutsetninger for trygge gater (1961, s. 209). Men dette er det ikke nødvendigvis behov for i et slikt område der naboene ofte kjenner hverandre, og det gjerne er små sosiale og økonomiske forskjeller. Her er det en forutsetning at de suburbane områdene ligger til ytterkanten av en tett by, og ikke er helt eller delvis er omsluttet av en. Dersom dette er tilfellet mister de suburbane områdene koblingen til natur- og kulturlandskapet samtidig som de adopterer problemene til byen. For bykjerner må tettheten stort sett overstige 25 boligenheter pr mål for å skape tilstrekkelig vitalitet og diversitet for å løse alle problemene som følger av at det bor mange mennesker på et lite geografisk område. Problemene, ifølge Jacobs, dukker først og fremst opp i byer med boligtetthet mellom det semi-suburbane og den vitale byen. Disse har såpass høy befolkningstetthet at det følger like mange problemer som i en tett storby, men uten tilstrekkelig befolkningstetthet til å skape det som kreves for å løse disse problemene - nemlig en by som produserer liv, trygghet, et tilbud som dekker behovene og interesse.

Det er stor enighet i faglitteraturen om at økt tetthet av boliger og mennesker øker byens intensitet, kompleksitet og urbanitet. Men hva som er optimal tetthet er et spørsmål som er vanskeligere å svare på. Dovey og Pafka (2016a; 2020) baserer sin forståelse på Jane Jacobs - tetthet handler om hvordan mennesker og

destinasjoner konsentreres innenfor gangbar avstand til hverandre, og en by bør ifølge dem være så tett som mulig før levestandarden påvirkes negativt. Poenget er likevel at folk må kunne gå mellom ulike destinasjoner for å kunne produsere gateliv, og dermed vil ikke tilstrekkelig tetthet hjelpe om folk kjører bil mellom de ulike destinasjonene (Dovey & Pafka, 2020, s. 97). Lloyd Alter (2014) bruker begrepet goldilocks density om steder som er tette nok til å ha en rekke ulike funksjoner og et vibrerende gateliv, samtidig som man ikke trenger å bygge så høyt at gatene mangler tilstrekkelig sollys. Alter viser eksempelvis til tradisjonelle distrikter i byer som Paris med nabolag på 26000 innbyggere per kvadratkilometer, eller Barcelona med 35000. Men hva med tettheter lavere enn dette? Carmona (2021, s. 429) viser til begrepet gentle density om en mellomtett by som er tett nok til å være både gangvennlig og ha et lønnsomt kollektivtilbud. Forskning fra Storbritannia fant at gjennomsnittlig antall boenheter i de mest vellykkede mellomtette byene var 5600 enheter pr kvadratkilometer (ibid., s. 429).

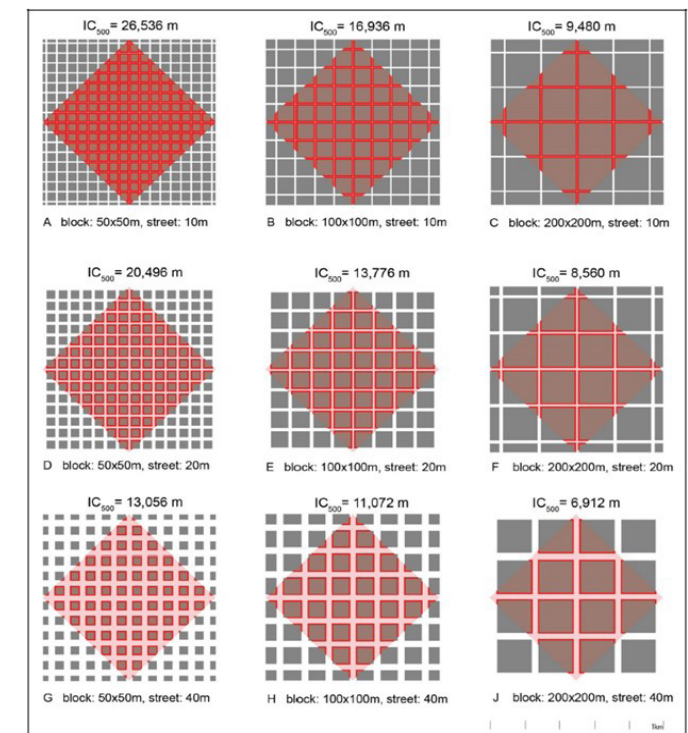
## 2.2.4 Tilgjengelighet

For at folk enkelt skal bevege seg til og fra de ulike destinasjonene må byen være gangvennlig. Jacobs forstod med dette som utgangspunkt at en forutsetning for en levende by er små kvartaler (1961, s. 168). Det blir enklere for folk å gå, og man har tilgang til en større mengde bygningsfasader

(og dermed flere butikker) innenfor samme gangavstand. Det gir seg og utslag i økt antall gatehjørner med tilstrekkelig kundegrunnlag for å drive utadrettet næringsvirksomhet. Fra et økonomisk perspektiv endrer dette forutsetningene for livet på gatenivå. Korte kvartaler er dessuten en viktig forutsetning for en by med høy befolkningstetthet - de håndterer transportavviklingen på en effektiv måte samtidig som de sprer forutsetningene for økonomiske aktiviteter og byliv til et større område. Formålet med de små kvartalene er derfor ikke primært å korte ned folks reisetid i seg selv, men at økt gangbarhet sørger for en økt mengde og variasjon av ulike mennesker, som igjen skaper gode forutsetninger for funksjonsmangfold.

Tilgjengelighet for Dovey og Pafka (2020, s. 93) handler på samme måte som Jacobs, om hvordan et nettverk kobler sammen en konsentrasjon av mennesker sammen med en variasjon av funksjoner. Men de poengterer at korte blokker i seg selv gir et dårlig mål for tilgjengelighet. Byens tilgjengelighet må vurderes opp mot hvor mye bygningsfasader en konsentrasjon av mennesker har tilgang til innenfor en gitt avstand, og hvor lang tid det tar å komme seg til de ulike destinasjonene (ibid., 2020, s. 100). Dersom man kun måler tilgjengelighet som et produkt av bygningers størrelse vil optimal tilgjengelighet være en by som kun består av gater og ingen bygninger. Poenget er at tilgjengelighet handler om tilgang til

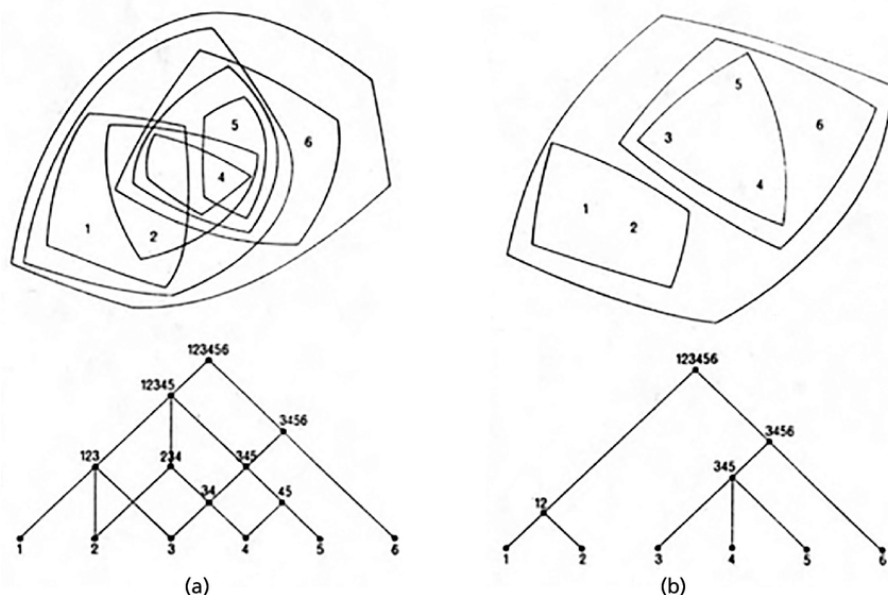
byens produktive sone, det som opprettholder byens liv, og dette er byggverkens fasader. Fasader er allerede diskutert som en forutsetning for bygningers funksjonsmiks og menneskelig aktivitet, og de utgjør her en viktig brikke for forståelsen av tilgjengelighet. Viktigheten av stedet der bygulvet møter bygget understøttes av C. Alexander et al. (1977, s. 600) som poengterer at livet i de offentlige rommene skapes ved fasadeterskelen, og at rommet aldri kan bli levende dersom denne feiler. Felles for alle teoretikerne er dermed at de ser en kobling mellom byggverkene og gatenettet sine morfologiske egenskaper til livet som utfolder seg på gateplan.



Figur 2.5: Sammenhengen mellom kvartalene sin størrelse og tilgang på fasader. Dovey og Pafka (2020, s. 102)

Effektiviteten til områdes gatenett kan også forstås som et produkt av gatenettets koblinger. Gjennom planlegging har veier og gater hatt en tendens til å bli anlagt i et enkelt mønster der en hovedvei leder til mindre veier som til slutt ender i en blindgate. Dette produserer et gatenett som er visuelt likt formen på et tre. C. Alexander (1965) peker på dette fenomenet og konsekvensene det har gjennom å beskrive to typer byer – den kunstige byen og den naturlige byen.

De naturlige byene består av en rekke overlappende kontekster, som Alexander kaller *semi-lattice*, eller gitter-struktur. Disse overlappende kontekstene bestående av funksjonelle sammenhenger i en gitter-struktur er ikke tilfeldig, men har grodd frem over tid (Alexander, 1965). I denne byen er trafikken spredt og går gjennom delte strukturer, funksjoner er blandet og gatestrukturen er sammenkoblet.



Figur 2.6: Semi-grid til venstre med overlappende strukturer. Tre-strukturen til høyre indikerer fravær av naturlig kompleksitet - ingen overlapp mellom strukturene og dermed færre koblinger. (Alexander, 1965).

Fra et design-perspektiv er det de faste bestanddelene i kontekstene som er av interesse, og denne måten å tenke på er brukt som et utgangspunkt for å forstå gatenettet til byer. Naturlige byer som har fått utvikle seg over tid har en semigridd-struktur som resulterer i et veldistribuert gatenett. Disse byene har stort sett et komplekst transportnettverk godt integrert med ulike funksjoner, og har ifølge Alexander et utgangspunkt for byens økonomiske utvikling, trykthet og liv (van Nes & Yamu, 2021).

Byens forutsetninger for liv og økonomisk aktivitet kan derfor forstås som et produkt av gatenettets konfigurasjon. Dette er hva Bill Hillier referer til som «*natural movement economic process*» (Hillier et al., 1993). Hillier argumenterer med at gatenettets romlige konfigurasjon setter forutsetninger for hvor folk beveger seg, og dermed hvor det blir attraktivt for ulike forretninger å etablere seg. Det er derfor kausalitet mellom rom, bevegelse og økonomisk aktivitet. Det er likevel viktig understreke at det i denne teorien ikke er likevekt i årsakssammenhengen mellom disse tre faktorene. Gatenettets konfigurasjon er viktigst og påvirker både bevegelse og økonomisk aktivitet. Lokasjonen av forretninger (attraksjoner) kan påvirke folks bevegelsesmønster, men ikke gatenettets konfigurasjon. Det samme gjelder bevegelsesmønsteret til folk som påvirker lokaliseringen av attraksjoner, som kafeer, men som ikke påvirker gatenettets konfigurasjon. Med dette som utgangspunkt kan gatenettet forstås som den fundamentale faktor som avgjør om og hvor folk går, og hvor forretninger etablerer seg. Dette er også bindeleddet mellom Kim Dovey og Elek Pafka sine studier om gangvennlige byer og Jane Jacobs sitt studie av byenes økonomiske forutsetninger for byliv. Kriteriene som legges til grunn for det ene gjelder samtidig for det andre.

## 2.2.5 Bygningers alder og tilstand

«Old ideas can sometimes use new buildings.  
New ideas must use old building”  
(Jacobs, 1961, s. 188).

Behovet for en variasjon av bygningers alder og tilstand er ifølge Jacobs sentralt for å sikre de økonomiske forutsetningene for tilstrekkelig variasjon av funksjoner (ibid., s. 189). Å leie lokaler i et helt nytt bygg koster mye mer enn å leie lokaler i et gammelt bygg, og huser derfor primært veletablerte bedrifter, kjeder, banker eller offentlige institusjoner. De gamle bygningene huser i større grad de med lavere inntjeningspotensial, ofte de som ikke tilhører en større kjede med standardiserte løsninger, som nye foretak med usikkert inntjeningspotensial. Dette kan være en lokal kafe, antikvitetsforretning, uavhengige kolonialforretninger, skomakere, frisørsaloner og ulike typer nyetableringer. En variasjon av byggenes alder i et område gir dermed større variasjon av funksjoner og mennesker. Jacobs mener derfor at store byfornyingsprosjekter som resulterer i større områder med kun nye bygg har ødeleggende effekter på forutsetningen for funksjonsrikdom, og dermed et vitalt gateliv (ibid., s. 188). Et vellykket område går gjennom en syklus av sakte fornyelse, der enkelte gamle bygninger over tid vil bli pusset opp eller byttes ut med nye bygg, og dermed bidrar til en kontinuerlig miks av bygninger med ulike inntjeningskrav. Med dette som utgangspunkt kan man og forstå variasjon i eierskap som en forutsetning for en variasjon av bebyggelsens tilstand. Flere grunneiere fører til flere beslutningsprosesser, som igjen sørger for at et område sin bebyggelse oppgraderes stykkevis og delt.

Sakte og gradvis fornyelse er derfor en viktig forutsetning for tilstrekkelig diversitet i bygningsmassen. Men dette gjelder også byen på generelt nivå. Sakte fornyelse bidrar med naturlig utvikling av byen, som ifølge C. Alexander vil produsere en by som i langt større grad ivaretar byens intrikate nett av komplekse sammenhenger. Han argumenterer med at det er byene som har hatt en naturlig og organisk vekst over tid som får et omtrent uendelig komplekst nettverk av overlappende kontekster som til sammen utgjør byens sosiale liv i sammenheng med det bebygde. Gamle byer har skaffet seg «livets patina» (Alexander, 1965, s. 1).

Figur 2.7: Bygg med forskjellig økonomisk utgangspunkt.

## 2.3 Hva er en attraktiv by

Begrepet *attraktiv* er avledet av det latinske ordet *attrahere* som betyr å tiltrekke (NAOB, 2022). Attraktive egenskaper ved en by basert på denne forståelsen er alt som gjør at noen tiltrekkes en by. Dette kan i prinsippet omfavne veldig mye og krever derfor avgrensning. I denne oppgaven settes det søkelys på hvordan byens visuelle og opplevde kvaliteter påvirker stedets faktiske attraktivitet.

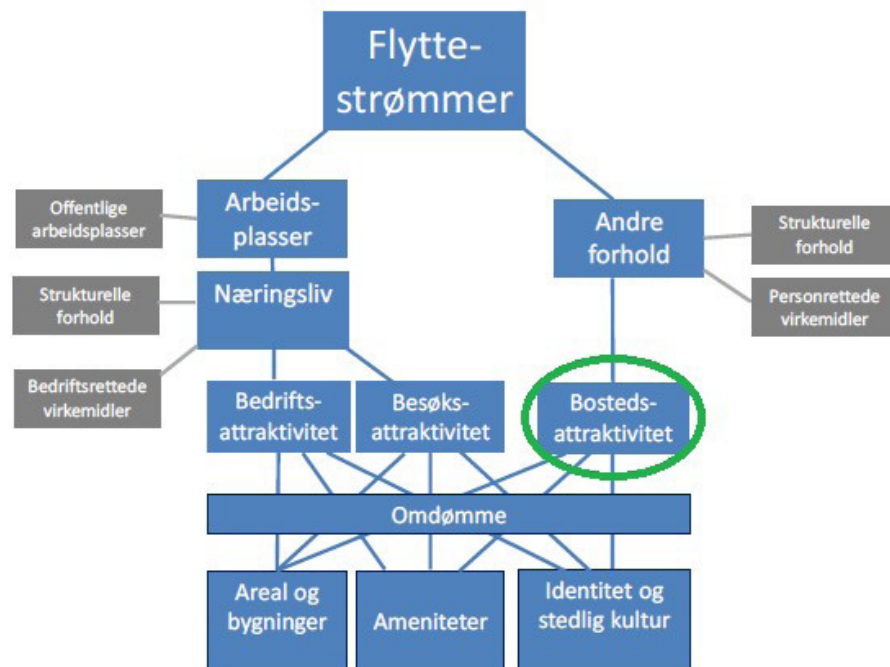
Men hva er urban visuell kvalitet? Carmona (2021, s. 252) beskriver det urbane miljøet sine visuelle karakterer som de romlige elementene i byen og deres visuelle kvaliteter, gjenstandene som befinner seg der, og forholdet mellom disse. Det er en kunstform, men en kunstform man ikke kan flykte fra. Med utgangspunkt i den store tilskuermassen som påtvinges byens visuelle kvaliteter stiller Mark Childs (referert i Carmona, 2021, s. 253) spørsmålet om innbyggere egentlig har en rett til vakre omgivelser. Det må derfor forstås som et viktig element blant de mange andre problemstillingene som opptar byplanleggingen. Det er et element som ofte blir undervurdert, men som ikke bør bli det (Florida et al., 2011).

Som med alle andre kunstformer er smaken subjektiv, og knyttet til hvordan individet tolker informasjonen som strømmer gjennom synssansen, og denne tolkningen er igjen farget av sosial og kulturell bakgrunn. Den rent visuelle informasjonen blir gjennom denne prosessen til en opplevelse. Det opplevde og det visuelle er derfor nært beslektet, men det er umulig å konkret si når man går fra det ene til det andre (Carmona, 2021, s. 152). De fysiske enkeltelementene som utgjør et synsinntrykk kan likevel analyseres objektivt.

Teoriene som dekkes i dette avsnittet søker å belyse temaet om attraktivitet fra flere sider enn kun det visuelle for å få en større forståelse for den faktiske betydningen. Med det som utgangspunkt ønsker jeg å undersøke Ski sin visuelle, opplevde og faktiske attraktivitet. I de påfølgende underkapitlene gis det først en beskrivelse av Attraktivitetsmodellen fra Telemarksforskning (Vareide & Nygaard, 2014b). Denne gir en empirisk og objektiv tilnærming til spørsmålet om attraktivitet som kan gi støtte til normative teorier om hva som er visuelt attraktivt. Attraktivitetsmodellen kan derfor bidra med å forstå steders faktiske attraktivitet. Noen av kriteriene som trekkes frem i Attraktivitetsmodellen er vanskelige å måle, som byens fysiske kvaliteter, og naturkvaliteter. For å forstå disse kan man gjøre en vurdering av byens visuelle og perseptuelle dimensjoner. Det er ulike måter å vurdere byers visuelle kvaliteter, og i det videre skal dette diskuteres gjennom funn og metoder fra hovedsakelig Erik Lorange, Camillo Sitte og Kevin Lynch.

## 2.3.1. Attraktivitetsmodellen

Attraktivitetsmodellen forankrer attraktivitetsbegrepet til de ulike faktorene som påvirker flyttestrømmer (Vareide & Nygaard, 2014a). Flyttestrømmer blir i stor grad påvirket av noen målbare størrelser. Disse verdiene kan estimeres, og deretter kontrolleres opp mot den faktiske til- eller fraflyttingen. Restfaktoren defineres her som bostedsattraktivitet (Vareide & Nygaard, 2014a). Dette indikerer at steder med høyere tilflytting enn modellen tilsier kan ha en unik og ikke målbar faktor som tiltrekker folk. Ved tilfeller med lavere tilflytting enn forventet kan det bety at det er en mangel på tilgang til boliger. Visst ikke dette er tilfellet kan det antyde at stedet oppleves som lite attraktivt av andre lite målbare grunner. Figur 2.8 viser programteori for hvordan modellene tolker flyttestrømmer.



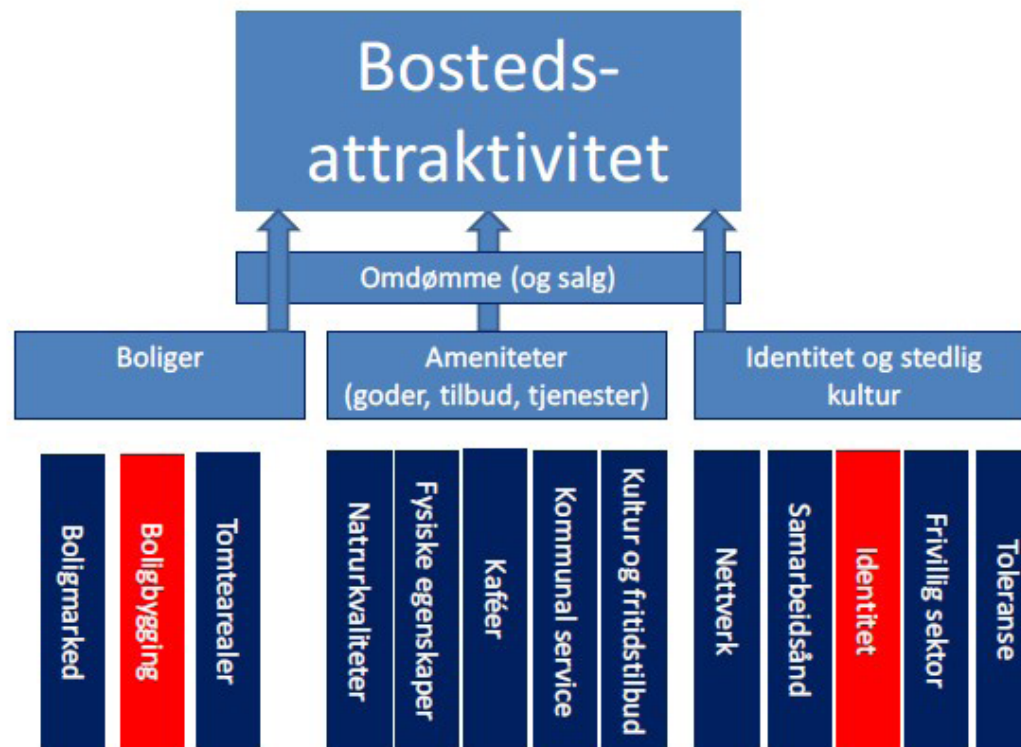
Figur 2.8: Programteori for attraktivitetsmodellene. Vareide og Nygaard (2014a, s. 6).

Modellen tar utgangspunkt i tall for nettoflytting, og nettoflyttingen måles basert på følgende tall:

- Innvandring
- Arbeidsplassvekst i kommunen
- Arbeidsplassvekst i kommuner i pendleravstand
- Kommunens sentralitet

Summen av disse angir forventet vekst, og dette måles deretter opp mot faktisk tilflytting. Dette gir et mål på bostedsattraktivitet. Når man skal prøve å tolke hva som ligger bakt inn i restverdien som utgjør bostedsattraktivitet foreslår modellen noen mulige faktorer som er delt inn i fire hovedkategorier; tilgang til areal og bolig, ameniteter, omdømme, og identitet og stedlig kultur. Underkategoriene til disse kan ses på figur 2.9, på neste side.





Figur 2.9: Attraktivitetsmodellens faktorer for bostedsattraktivitet (Vareide & Nygaard, 2014a, s. 66).

Som nevnt innledningsvis har Ski svært lav bostedsattraktivitet. Men dette betyr ikke at Ski er dårlig på alle kategoriene i figuren over. Resultatene fra Attraktivitetsmodellen forteller mye, samtidig må de brukes med sunn skepsis. Små steder kan fort fremstå veldig attraktive da kun noen få tilflyttere gjør store utslag. Motsatt kan større byer ha plassmangel som gjør at veksten går til nabokommuner. Dette produserer da en dårlig rangering for de store byene. Samtidig vil nabokommunene få en god rangering dersom de har tilstrekkelig boligtilbud til å absorbere veksten som ellers hadde gått til storbyen. Med dette som utgangspunkt kan det diskuteres om boligpriser kunne fungert som en proxy i modellen.

Lave boligpriser er i seg selv attraktivt, men også en indikasjon på det er få som ønsker å kjøpe i forhold til tilbudet. Motsatt vil høye boligpriser i seg selv være lite attraktivt, men en indikasjon på at tilbudet ikke er stort nok for etterspørselen. Høye priser er derfor en indikasjon på at folk ønsker å flytte til stedet, og dermed også en indikasjon på attraktivitet, uavhengig av hva modellen sier. Basert på dette mener jeg at man skal være skeptisk til en dårlig rangering i denne modellen dersom boligprisene samtidig er høye relativt til sine omgivelser. Det betyr derimot at en kommune med både lavere boligpriser enn sine omgivelser og dårlig rangering har en helt reell lav faktisk attraktivitet.

## 2.3.2. Byens plassering i landskapet

Erik Lorange tar for seg temaet om byens utseende i byplanleggingen med boken «byen i landskapet, rommene i byen» (1984). Hensikten til Lorange er å belyse ulike metoder å planlegge for en visuelt attraktiv by. Fokuset er dermed de fysiske egenskapene man kan se ettersom man beveger seg gjennom de offentlige rommene, og det naturgitte landskapet som preger byen. Lorange argumenterer for både en deskriptiv og objektiv fremgangsmåte samtidig som man må gjøre subjektive vurderinger basert på normative påstander om estetiske kvaliteter i byen. Et utgangspunkt for god planlegging er ifølge Lorange bruk av ulike analysemetoder for å ta velinformerte avgjørelser.

I likhet med Jacobs er Lorange kritisk til den funksjonalistiske byutviklingen som fulgte byggeboomen i etterkrigstiden, med utvikling av monofunksjonelle soner. Konsekvensene har hatt påvirkning på estetikk, trivsel og mangel på sosialpsykologiske kvaliteter for beboerne. Å løse disse problemene forutsetter en planlegger som kan innhente empirisk viten gjennom et bredt spekter av analyser, samtidig som planleggeren må ha kunstnerisk innsikt og evne til å løse oppgavene sine på en tilstrekkelig måte (ibid.). Lorange fremmer betydningen av topografisk særpreg, landskapelige kvaliteter og gammeldagse og varierte bymiljø. Empirisk kunnskap som bør innhentes for å bidra til bedre bymiljø er:

- Den by-historiske måten som gir kunnskap om eksisterende byer, og man kan få særlig innsikt ved å studere byer som anses spesielt vellykkede eller vakre.
- Naturvitenskapelige forhold, som klima, topografi, vegetasjonsbetingelser mm.
- Gjennom tverrfaglig forskning bør sosial-psykologiske faktorer som omhandler det trivsels- og følelsesmessige undersøkes.

Lorange viser i boken til egne eksempler der han legger stor vekt på et forhold som ofte blir oversett - samspillet mellom byen og dens nære landskap. Det helhetlige landskapsbildet er summen av mange mindre landskapsenheter strukturert i et hierarki fra det helt overordnede landskapsrommet ned til mindre lokale og avgrensede enheter (ibid., 1984, s. 64). Han ser for seg de ulike landskapsrommene som et sett med esker i ulike former og størrelser, der alle de mindre eskene får plass i noen større esker, som igjen får plass i en stor eske som utgjør hele landskapsrommet. Denne måten å forstå landskapet på gir et utgangspunkt for å analysere hva som er særpreget til hver enkelt eske og mulighet til å trekke grenser mellom rommene i landskapet. Topografiske analyser vil typisk kunne skille de sentrale rommene fra hverandre, som dalsøkk og høydedrag. Kartlegging av skogsområder eller husklynger kan definere mindre enheter som befinner seg inni et større landskapsrom. Gjennom denne måten å tenke på kan man finne frem til romdannende effekter og samspill mellom kultur-

og naturlandskap. Typisk er byer preget av det bebygde landskapet, men ofte oppleves dette mot en bakgrunn av fjell og fjorder som gir romdannende effekter - landskapsdybde. I eldre byer forsterkes ofte inntrykket av terrenget med monumentale bygg, som kirker plassert på toppen av en høyde. Synet av Johanneskirken på toppen av sydneshaugen kan oppleves fra hele Torgallmenningens lengde i Bergen, og er et godt eksempel på en slik effekt. Opplevelsen av å være i et lite byrom samtidig som man ser det overordnede landskapsrommet er en kvalitet i seg selv. I de tilfellene der landskapet er flatt er det byggverkene som alene dominerer omgivelsene og skaper rommene (ibid., 1984, s. 64). De ulike rommene i byen avløser hverandre, og mange delopplevelser danner til sammen en helhetlig opplevelse av det overordnede rommet byen ligger i. Gitt dette tankesettet blir omtanke rundt hvor og hvordan nye bygg plasseres en viktig del av god planlegging. For det første må man søke å ivareta opplevelsen av landskapsdybde, og for det andre vil det nye bygget gi form til byrommet. Byggverkene er de offentlige rommene sine vegger og er derfor avgjørende for om de oppleves som gode. Det må derfor stilles spørsmål ved hva som har betydning når man bygger. Er det bygget i seg selv, eller rommene som bygget skaper? Steen Eiler Rasmussen (referert i Lorange, 1984, s. 71) sier det på denne måten:

*«Det er naturlig at arkitekten kommer til å betrakte arkitekturens mål å være dette: å gi form til de konkrete materialer husene bygges opp av. Byggematerialet blir byggekunstens medium. Men man kan spørre om det ikke fins et annet mål? Svaret blir bekræftende. Man kan ha en ganske annen oppfatning av arkitekturen. I stedet for å la fantasien arbeide med konstruksjonene, med bygningenes legemer, kan man søke å forme rommene, og betrakte det som det egentlige».*

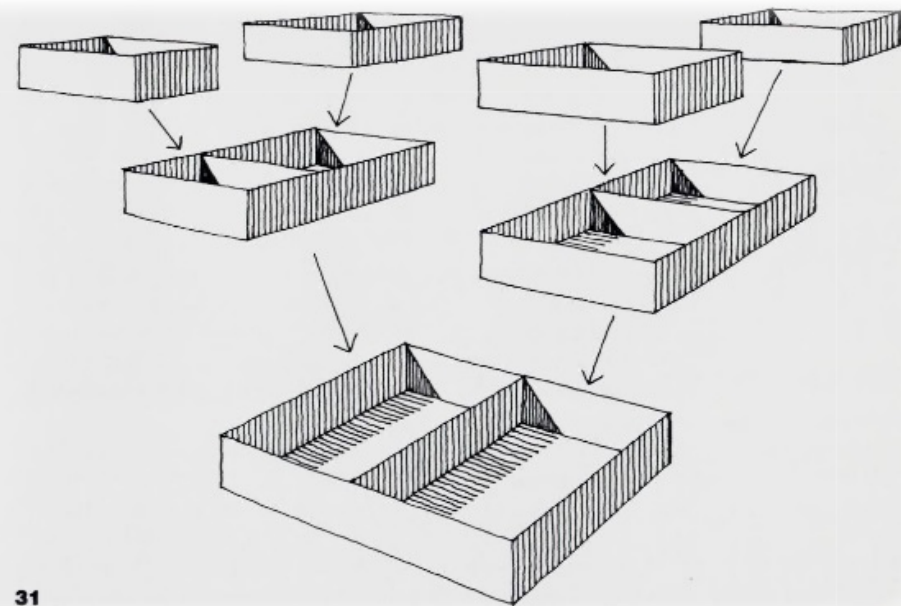
Hvordan byggverkene plasseres og formes er derfor viktig, og Lorange argumenterer for en byggeskikk som er utdatert. I gamle dager var de høye byggene ofte symbolbygg og gjennomført med nøye arkitektonisk oppmerksomhet. Dagens høyhus mener han det først og fremst bør være færre av, plasseres mer omsorgsmessig, og designes bedre for ikke å ødelegge bybildet. Utover dette er Lorange's sentrale argument at det er behov for gjennomføring av byanalyser dersom man skal lykkes i å utvikle byene på en måte som forbedrer de.

Disse analysene kan ta mange former men skal i hovedsak ta for seg samspillet mellom byen og landskapet, og byens offentlige rom. Med utgangspunkt i at øyet som ser kan avgjøre om noe oppleves bra eller dårlig bør disse analysene legge et empirisk og objektivt grunnlag for diskusjon. Lorange mener likevel at

fagpersonens egne subjektive vurderinger av visuelle, estetiske og trivselsmessige kvaliteter bør presenteres gjennom forståelige argumenter, men at dette må skilles tydelig fra de objektive dataene. Lorange gjør dette i sine egne analyser ved å lage topografiske kart i ulike skalaer som søker å identifisere det sammensatte landskapet og de mindre landskapsrommene innenfor dette. Byens byggverk kartfestes med indikator for høyder og slås sammen med informasjon om landskapsrommene. Dette brukes sammen med hans egen beskrivelse og vurdering av stedet, og gir dermed både et objektivt og subjektivt grunnlag for opplevelsen av byens visuelle kvaliteter. Spørsmålet da er hvilken objektive trekk som kjennetegner gode byrom – et spørsmål Camillo Sitte forsøkte å svare på gjennom sine by-historiske analyser i *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (1889).



Figur 2.10: Landskapsrommene til et landskap kan forstås som en rekke mindre bokser som passer inn i stadig større bokser. (Lorange, 1984, s. 63)



### 2.3.3. Attraktivt utformede byrom

Å planlegge for et attraktivt byrom krever ifølge Lorange en variasjon av metoder. Han viser blant annet til Camillo Sitte (1889) som utførte by-historiske analyser av det han mente var vellykkede og vakre bymessige utforminger og torgplasser. Et sentralt kriterium for et vellykket byrom for Sitte var tilstedeværelsen av menneskelig aktivitet, og sitte er med dette helt på linje med Gehl (1971) sin forståelse av hva som er essensielt. Fokuset til Sitte var derimot i større grad enn Gehl rettet mot regler for rommets form. Byrom som tiltrekker seg mennesker kan ifølge Sitte ikke planlegges og bygges alene basert på teknisk innsikt - kunstnerisk talent er en forutsetning. Han legger frem følgende kriterier for gode byrom basert på hans analyser, hovedsakelig av plasser i italienske byer (Sitte, 1889):

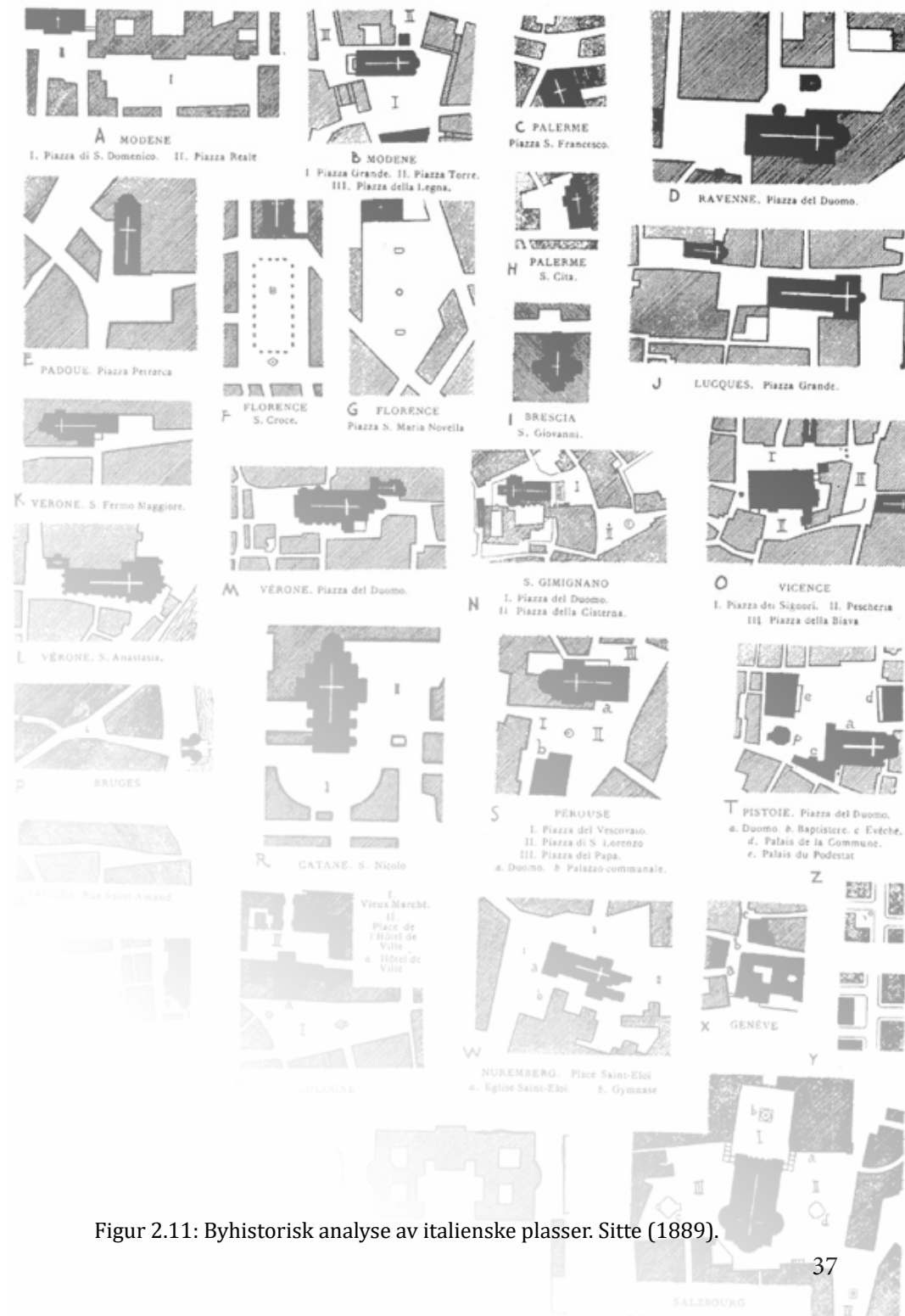
1. Forholdet mellom bygninger, monumenter og deres plasser var i middelalderen i et funksjonelt forhold til hverandre, og det var derfor et intimt samspill mellom de. Typisk er hovedplassen i kobling med rådhuset eller markedsplassen for kjøp og salg.
2. Hver plass hadde sine karakteristikk, men felles var at de sentrale delene ble holdt fri slik at de aldri hindret fri ferdsel. Dette betyr at plassenes monumenter og bygg var usymmetrisk lokalisert, ofte i kroker og hjørner.
3. Offentlige plasser skal være sluttete helheter, som betyr av de

offentlige rommene skal omslutes av vegger, som en ramme for rommet. Veggene former rommet og er forutsetningen for plassen fra et kunstnerisk perspektiv. Dette betyr at plassene ikke skal omslutes av tomme areal, som er tilfellet når en plass omslutes av veier som går langs sidene på plassen. Veiene skal heller lede inn mot plassen som bladene på en turbin, og ingen gateåpninger skal få dominere.

4. Plassenes størrelse og form må komponeres i samspill med dens hovedbygning som bør avgjøre komposisjonen. Typisk er rådhusplasser brede med rådhuset plassert på bredsidene, mens kirkeplasser er dype med en smal og høy kirke i kortenden. Et viktig poeng er at romeffekten ikke øker med plassens størrelse, tvert imot. Er plassen for stor i forhold til sine vegger vil selv monumentale bygg fremstå ordinære.
5. Gamle plasser har uregelmessigheter med utgangspunkt i at de har utviklet seg gradvis over tid og med hensyn til terrengformer, bekkeløp og lignende. Dette fremhever det naturlige og gir estetisk tiltalende byrom. Å planlegge for geometrisk rette og lange gateløp i streng symmetri gir ifølge Sitte ingen mening i kunstnerisk forstand. Sitte var imidlertid ikke motstander av rette gater i seg selv, som jo har sine trafikale fordeler. Men han var motstander av at rette gater ble planlagt uten hensyn til terrengforholdene på stedet.

6. Sitte bemerker at grupper av ulike plasser og overgangene mellom de kan ha spesielt virkningsfulle effekter, og er et typisk fenomen i sentrale strøk i italienske byer der eksempelvis rådhuset og kirken står i nærhet til hverandre. Eksempelene viser at det er bygningenes fasader som er tellende for utformingen av plassene. Markusplassen i Venezia brukes som et eksempel, der samme plass kan deles inn i to delplasser; den ene er dyp i relasjon til Markuskirken og bred i forhold til administrasjonsbyggene på sidene, mens den andre er dyp i forhold Canal Grande og bred i forhold til Dogepalasset.

Sitte påpeker at de offentlige plassene i byen har mistet sin funksjon som kulisse for hverdagens nødvendigheter, som i dag er flyttet inn under tak (ibid.). Dette er ikke mindre sant i dag, og de offentlige plassene sin funksjon er ikke lenger en garantist for byliv. Når elementet av nødvendighet tas vekk blir det desto viktigere at byrommene holder en kvalitet som fremstår attraktiv nok til at man ønsker å besøke de. Kombiner dette med at dagens kompakte by-ideal skuer tilbake til middelalderbyen som Camillo Sitte viser til i sine arbeider fremstår han stadig relevant, selv 130 år senere.



Figur 2.11: Byhistorisk analyse av italienske plasser. Sitte (1889).

## 2.3.4. Byens opplevde attraktivitet

Kevin Lynch er opptatt av den perseptuelle dimensjonen til byen i *The image of the city* (1964). Den perseptuelle dimensjon må forstås som noe annet enn det rent visuelle. Der det visuelle handler om hvordan synssansen sanser sine omgivelser handler det perseptuelle om hvordan summen av sanseinntrykk tolkes og skaper en opplevelse. Tolkningen er ikke en biologisk prosess slik som det å se, men gjøres av individet selv og influeres av sosial og kulturell bakgrunn. Derfor vil individer i et samfunn ha mange aspekter av en opplevelse til felles, selv om individene lever fritt i sine egne sinn. De felles opplevelsene utgjør et slags felles mentalt bilde. Gjennom å kartlegge individers mentale bilder finner man individenes reduserte og fortolkede virkelighetsoppfatning av stedet de kommer fra, og ved å sammenligne flere slike bilder kan man finne samfunnets felles oppfattelse av byen de bor i – stedets identitet (Carmona, 2021, s. 155).

Lynch bruker begrepet imageability til å beskrive hvordan byens innbyggere oppfatter og danner seg et bilde av byens fysiske omgivelser. De mentale bildene som dannes bryter Lynch opp i fem forskjellige hovedelementer; ferdselsårer, kanter, overganger, by-distrikter, knutepunkter og landemerker. Disse elementene er sentrale for hvordan man evner å lese byen, og en lesbar by er en by der disse fem elementene enkelt kan visualiseres i et mentalt mønster. Dette er ifølge Lynch en forutsetning for en vakker by (1964, s. 3). Argumentet for dette knytter seg opp til en evolusjonær trang for alle mobile vesener å orientere seg i sitt miljø. Manglende evne til å visualisere den kjappeste og enkleste ruten er en kilde til emosjonelt ubehag.

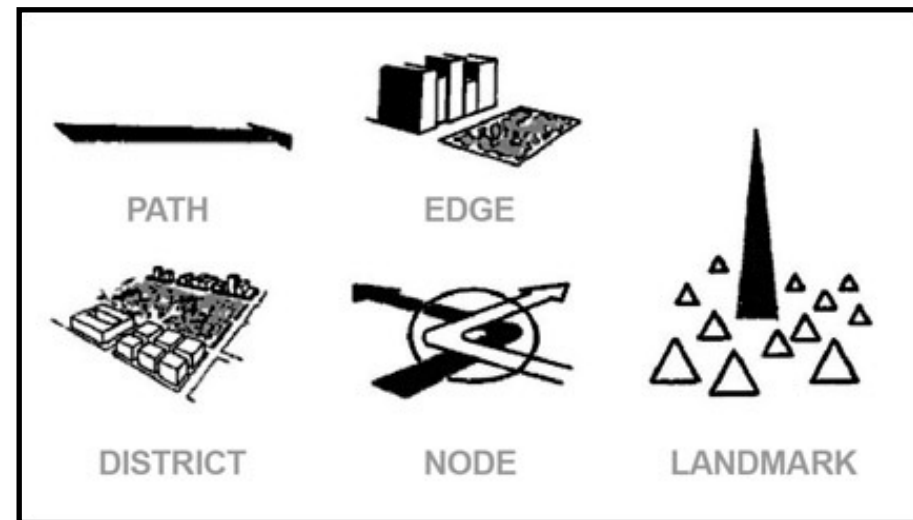
Litt av styrken til Lynch sin fremgangsmåte er at den ganske enkelt kan kartlegges, og dermed gi et inntrykk av hvordan innbyggerne opplever sin egen by. De fem fysiske kategoriene for byens lesbarhet er som følger:

1. Ferdselsårer er der vi beveger oss – veier, gater, stier, kanaler, toglinjer med mer. Siden vi ofte observerer byen gjennom en bevegelse langs disse stiene er dette for mange det overordnede elementet som resten av byen organiseres etter. Derfor er dette elementet også svært viktig å fokusere på i byplanleggingen for å skape en lesbar by. Veiene bør lages med omtanke slik at de
2. Kanter er de lineære elementene vi ser for oss som ikke brukes som ferdselsårer, men som grenser mellom helheter eller som et brudd. Dette kan eksempelvis være en mur, en toglinje som hindrer passasje, en skoglinje. I noen tilfeller er kanten mer eller mindre ugjenomtremelig, i andre tilfeller kan den markere et skille mellom områder som likevel er fullt mulig å passere.
3. Distrikter er større områder i byen som på en eller annen måte er distinkt fra sine omgivelser. Dette kan eksempelvis være bygningstypologien i et historisk distrikt som skiller seg fra nyere bebyggelse rundt, eller en stor park. Det kan være et område som har en unik fargepalett, eller et område som har en spesiell funksjon, som et industriområde.

4. Noder, eller knutepunkt, er strategiske punkter i byen som man kan gå inn i og som ofte fungerer som en destinasjon når man beveger seg i byen. De er tett knyttet opp mot distrikter og ferdselsårer fordi nodene formes der ferdselsårer krysser hverandre, eller som konsentrasjoner i sentrum av et distrikt. Det kan også være et distinkt gatehjørne eller en handlegate der summen av ulike funksjoner skiller stedet ut som en intensiv konsentrasjon av byliv.
5. Landemerker er som noder en punktbasert del av byens mentale bilde. Forskjellen er at noder er steder man går inn i og er en del av, et landemerke er noe som observeres fra utsiden. Det kan være et fjell langt vekke som veileder orienteringssansen, eller en fysisk struktur som skiller seg ut i bybildet. Når man over tid blir tilstrekkelig kjent med en by kan landemerker være mindre detaljer i bybildet, som en eksempelvis en spesiell dør som skiller seg ut i en rekke hus.

De ulike fysiske kategoriene kan bety ulike ting basert på utgangspunktet man ser fra. Skal man kjøre gjennom en storby er bilveier ferdselsårer samtidig som byens sentrum og noen store veikryss kanskje vil være noder. Men dersom man spaserer i en mindre bydel kan veier oppleves som kanter, og noder kan være et lite og lokalt marked som man ikke tenker over når man kjører fra en side av byen til en annen. Skalabevisthet er derfor viktig. Lynch påpeker også at hver av de fysiske elementene henger sammen for å danne et helheltlig bilde:

*“Districts are structured with nodes, defined by edges, penetrated by paths and sprinkled with landmarks” (Lynch, 1964, s. 49).*



Figur 2.12: Lynch sine 5 elementer. Lynch (1964).



## 2.4 Oppsummering av teoretisk grunnlag

Noen steder ble togstasjoner plassert fordi der var folk, noen steder kom folk fordi stasjonen ble plassert der. Spesielt i de siste tilfellene er plasseringen basert på funksjonelle kriterier for bygging av stasjon og drift av jernbane. Stasjonen som drivkraft for bydannelse var formidabel til tross for at lokaliseringen ikke var fundert på stedets visuelle og estetiske kvaliteter.

Stasjonen representerte teknologisk fremskritt og var ofte stedets geografiske, sosiale, funksjonelle og økonomiske midtpunkt. Det var her man møttes, handlet, jobbet, fikk nyheter fra omverden og ikke minst reiste fra. På denne måten må stasjonen ha blitt forstått som et sted med liv og attraksjonskraft, men også som en identitet. I en turbulent periode for Norge med massiv emigrering til utlandet var stasjonsbyene i vekst (Helle et al., 2006; Myhre, 2015). Stasjonsbyen kan med dette utgangspunktet forstås som et slags by-ideal på slutten av 1800-tallet.

Ulike visjoner om idealbyen ga stasjonsbyene form gjennom vekst over tid. Denne formen ble preget av en funksjonsdeling mellom bo, innkjøp og fritid i et spredt bosetningsmønster (Groth & Fertner, 2013). Her bør også arbeid trekkes inn som en ofte segregert funksjon etter modernistiske prinsipper. Funksjonsdelingen økte avstandene internt i stasjonsbyene som gjorde bilen til det rasjonelle transportmiddelet. Med bilen, og samfunnets utviklingstrender for øvrig, mistet stasjonen sin betydning som stedets funksjonelle, sosiale og økonomiske midtpunkt.

Man kan derfor forstå stasjonsbyer som Ski som et produkt av tre faser. Først oppstandelse og vekst som en fremtidsrettet idealby med identiteten, bylivet og attraksjonsverdien knyttet til stasjonen. Deretter førte blant annet modernistiske utviklingstrekk og bilens inntog til stasjonens svekkelse som funksjonelt, økonomisk og sosialt midtpunkt. Til slutt har vi dagens forståelse av stasjonsbyene som løsningen på bærekraftig byutvikling. Stasjonsbyene er igjen blitt et ideal, ikke som utgangspunktet for et spredt bosetningsmønster, men som et kompakt knutepunkt. Dette utgjør en vending tilbake til stasjonen og bysentrum som begivenhetenes sted, og i lys av dette gir målsetningen om attraktive og levende bysentre stor mening. Bevissthet og planlegging rundt denne tredje fasen har allerede pågått en stund i Ski, men er ikke gjennomført. Grunnlaget planleggerne må forholde seg til er byen som ble bygget i stasjonsbyens fase 1 og 2. Spørsmålet er hvordan dette legger til rette for utviklingen av et levende Ski sentrum.

For å svare på dette kan man analysere Ski med utgangspunkt i Jacobs kriterier for diversitet. Men spørsmålet er hva som er tilstrekkelig tetthet, funksjonsblanding, tilgjengelighet og variasjon i bebyggelsens alder for å skape en by med livskraft? Svaret, ifølge Jacobs, er at det skal være tilstrekkelig til å produsere *the sidewalk ballet*, som hun beskriver på denne måten:

«Under the seeming disorder of the old city, wherever the old city is working successfully, is a marvelous order for maintaining the safety of the streets and the freedom of the city. It is a complex order. Its essence is intricacy of sidewalk use, bringing with it a constant succession of eyes. This order is all composed of movement and change, and although it is life, not art, we may fancifully call it the art form of the city and liken it to the dance – not to a simple-minded precision dance with everyone kicking up at the same time, twirling in unison and bowing off en masse, but to an intricate ballet in which the individual dancers and ensembles all have distinctive parts which miraculously reinforce each other and compose an orderly whole» (Jacobs, 1961, s. 50).

Jacobs sin ballett er enkelt forklart den konstante bevegelsen og interaksjonen mellom menneskene i gaten som utfører sine daglige gjøremål til døgnetts ulike tider. Og poenget med boken er nettopp at denne typen liv ikke er mulig å få til i den modernistiske byen. Jacobs sine observasjoner stammer fra hennes hjemsted og inspirasjonskilde - Greenwich Village, New York. Og en ting kan dermed slås fast umiddelbart - man ikke kan forvente den samme type byliv i Ski som balletten i Jacobs sin beskrivelse. New York hadde allerede på 60-tallet 7.9 millioner innbyggere, og «the Village» var i aller høyeste grad en integrert del av denne megabyen, sentralt posisjonert på Lower Manhattan. Jacobs sin forestilling om hva som er tilstrekkelig er i så måte ikke forenelig med norske småbyer og tettsteder. Men de fire kriteriene for diversitet er likevel anerkjente faktorer som alle har en sterk positiv kobling til steds kvalitet (Carmona, 2021, s. 22). Det handler derfor om

å tilpasse forventningene til stedet. Der Greenwich Village i sin helhet kunne være et levende sted må fokuset i Ski være på sentrumssonen, eller et avgrenset område i sentrum, eller kun en gate. Kriteriene kan derfor brukes til å undersøke om Ski er utviklet på en måte som enten støtter eller motarbeider et slags byliv, uten at man trenger å gjøre en sammenligning med the Village for øvrig.



Figur 2.13: Greenwich village 1964.

Et steds forutsetninger for byliv påvirkes av en rekke mer eller mindre viktige faktorer, og Jacobs sine kriterier anses å være helt sentrale. Men det betyr ikke at andre ting ikke er viktig. Mindre byer i Norge har ikke tilstrekkelig innbyggerantall i sentrumsområdene sine til å skape livskraft alene. De er avhengig av at hele tettstedet, og gjerne distriktene rundt besøker byen. Et bidrag til dette kan være stedets visuelle kvaliteter som øker attraksjonskraften. Estetikk var derimot ikke en tematikk som opptok Jacobs. Hun skriver at livet i byen er livet på det mest komplekse og intense, og at det derfor er begrensninger for hva som er estetisk mulig. «*A city cannot be a work of art*» (Jacobs, 1961, s. 386). Men når man snakker om byens visuelle kvaliteter beveger man seg nettopp inn i en tradisjon der urban design anses som en kunstform. Hva som er «god» kunst, eller en visuelt attraktiv by, er delvis subjektive og lite målbare størrelser. Det er likevel en viktig dimensjon innen urban design fordi byens visuelle kvaliteter er noe alle ser, den påvirker derfor alle, og den påvirker ifølge Carmona på komplekse og meningsfulle måter (2021, s. 255). For å diskutere visuelle kvaliteter på en konstruktiv måte er det derfor ikke tilstrekkelig å alene bidra med objektiv analyse, det må kombineres med egne subjektive vurderinger (Lorange, 1984).

Funn fra dette kapitlet som jeg ønsker å undersøke på Ski vises i figur 2.15 på neste side. Undersøkelsene gjøres i kap. 4 gjennom analyser, registreringer og vurderinger. Hvordan dette gjennomføres forklares i det påfølgende kapittel 3 om metode.

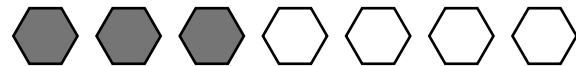
Figur 2.14: Utgangspunkt for både subjektiv og objektiv analyse av Ski's visuelle og opplevde attraktivitet.



Figur 2.15: Utgangspunkt for analyse og registreringer av Ski's forutsetninger for å være en levende by.

# KAPITTEL 3

## METODE



Metode handler om hvordan man innhenter informasjon og hvordan denne analyseres. Denne oppgaven starter med gjennomgang av relevant teori der funnene brukes som utgangspunkt for en stedsanalyse av Ski.

Dette utgjør grunnlaget for å svare på forskningsspørsmål 1 og 2.

Deretter skal en gjennomgang av relevante planpolitiske dokumenter på nasjonalt og kommunalt nivå informere forskningsspørsmål 3.

Opgaven er en casestudie av Ski, og det er benyttet kvalitative metoder for datainnsamling. Det gjøres i det videre nærmere rede for metodevalg, datainnsamlingsmetoder, en beskrivelse av oppgavens analyser før metoden evalueres til slutt.

## 3.1 Kvalitativ metode

Kvalitativ metode handler om tingens mening, konsepter, definisjoner, karakteristikk, metaforer, symboler og beskrivelser (Berg & Lune, 2012, s. 3). Dette kan sees opp mot kvantitativ metode som handler om et tall eller en mengde av noe, dets utbredelse og distribusjon (ibid., s. 8). Hensikten til begge er å innhente svar på spørsmål gjennom bruk av systematiske prosedyrer. Poenget er å finne en metode som tilstrekkelig kan svare på spørsmålene som det forskes på. John Gaber (1993, s. 138) argumenterer med at kvalitativ metode egner seg når man forsker på planfaglige spørsmål, eksempelvis når man skal diskutere gateliv eller gatens karakter. Typiske datainnsamlingsmetoder i en kvalitativ studie er observasjoner, litteraturstudie, dokumentanalyse, intervju og casestudie.

## 3.2 Datainnsamlingsmetoder

### 3.2.1 casestudie

En kvalitativ casestudie beskrives av Bogdan og Biklen (2003, s. 54) som en detaljert undersøkelse av; en konkret omgivelse, et enkelt subjekt, en samling dokumenter eller en spesifikk hendelse. Hensikten er å skaffe seg en dypere forståelse ved å gå i dybden på caset. Robert K. Yin (Yin, 2017) argumenterer for bruken av deduksjon ved casestudier, som betyr at man tar utgangspunkt i teori for å undersøke omgivelsen. I denne oppgaven er hensikten å undersøke forutsetninger for å være en levende og attraktiv by på et helt konkret sted, med utgangspunkt i relevante teorier. Det er da snakk om en casestudie som benytter seg av deduktiv design.

## 3.2.2. Litteraturgjennomgang

Det teoretiske utgangspunktet til oppgaven er basert på en gjennomgang av aktuell og relevant litteratur. Poenget med å studere eksisterende litteratur er å få oversikt og en helhetlig forståelse for temaet, og bygge videre på eksisterende kunnskap og forskning (Boote & Beile, 2005, s. 3).

For å få innsikt i etablerte teorier om attraktive og levende byer ble det tatt utgangspunkt i litteratur ansett som relevant og betydningsfullt. Oppgaven startet derfor med gjennomlesning av *the Death and Life of great American Cities* av Jane Jacobs (1961) og *Byen i Landskapet – Rommene i byen*, av Erik Lorange (1984). Fra dette utgangspunktet forfulgte jeg henvisninger til andre relevante kilder. Samtidig ble det gjort egne søk underveis for å finne utfyllende informasjon som bidro med flere synspunkter på funnene som ble gjort. På denne måten har listen over relevante kilder vokst etter hvert som oppgaven har tatt form. Dette har bidratt med å se tematikken fra mange sider som har styrket det teoretiske utgangspunktet for å kunne svare på problemstillingen.

De sentrale funnene fra litteraturgjennomgangen utgjør kriteriene som er utgangspunktet for stedsanalysen av Ski. Disse analysene gjennomføres med GIS, observasjoner og intervju.

## 3.2.3. GIS

GIS kan brukes som et språk til å øke forståelsen og visualisere de fysiske omgivelsene. GIS kan defineres som sammensetningen av «*geografiske data, kartsystemer, metoder og menneskelig kunnskap og erfaring som gjør det mulig å samle inn, bearbeide, analysere og presentere geografien rundt oss*» (Haavik-Nilsen & Grinderud, 2016, s. 17).

Med utgangspunkt i funn fra teorien ble GIS i stor grad brukt for å undersøke forholdene på Ski. Hensikten var å gi en objektiv fremstilling av kriterier for byens liv og attraksjonskraft. I noen tilfeller var dette romlige analyser, i andre tilfeller handlet det kun om å registrere fenomener på en så visuelt forståelig måte som mulig. Fremgangsmåten til hver enkelt analyse beskrives i kap 3.3.

Kartdataene brukt i oppgaven er produsert av geovekst og hentet fra Geonorge (nedlastet nov. 2021). Dette anses som en god og oppdatert kartkilde. Utover dette hentes det en del statistiske data fra SSB (demografiske data) og Brønnøysundregisteret (organisasjonsdata). Software brukt er QGIS 3.26.2.

### 3.2.4. Intervju og observasjoner

Et kvalitativt forskningsintervju gjennomføres med en bestemt struktur og formål, og brukes for å finne meninger, holdninger og erfaringer (Johannessen et al., 2010, s. 145). Når man velger ut informanter til kvalitative studier er det ikke et tilfeldig utvalg respondenter. Prinsipper for utvelgelse av informanter er knyttet opp til et klart mål, nemlig å få svar på oppgavens problemstilling (Johannessen et al., 2010, s. 113). Dette betyr at noen informanter er mer egnet enn andre. Intervjuene som er gjort i forbindelse med denne oppgaven følger en modifisert versjon av metodikken til Kevin Lynch i *the Image of the city* (1964). Informantene må dermed først og fremst være innbyggere i Ski, deretter er det viktig at informantene ikke bor i samme bydel. Intervjuet gjøres likt for alle informantene og bærer derfor preg av å være et strukturert intervju (Johannessen et al., 2010, s. 148). Informantene ble holdt anonyme da jeg ikke kunne se at dette skulle ha implikasjoner for resultatet samtidig som dette fjernet potensielle etiske problemstillinger.

Nærmere beskrivelse av gjennomføringen gjøres i kap. 3.3.9.

### 3.2.5. Dokumentgjennomgang

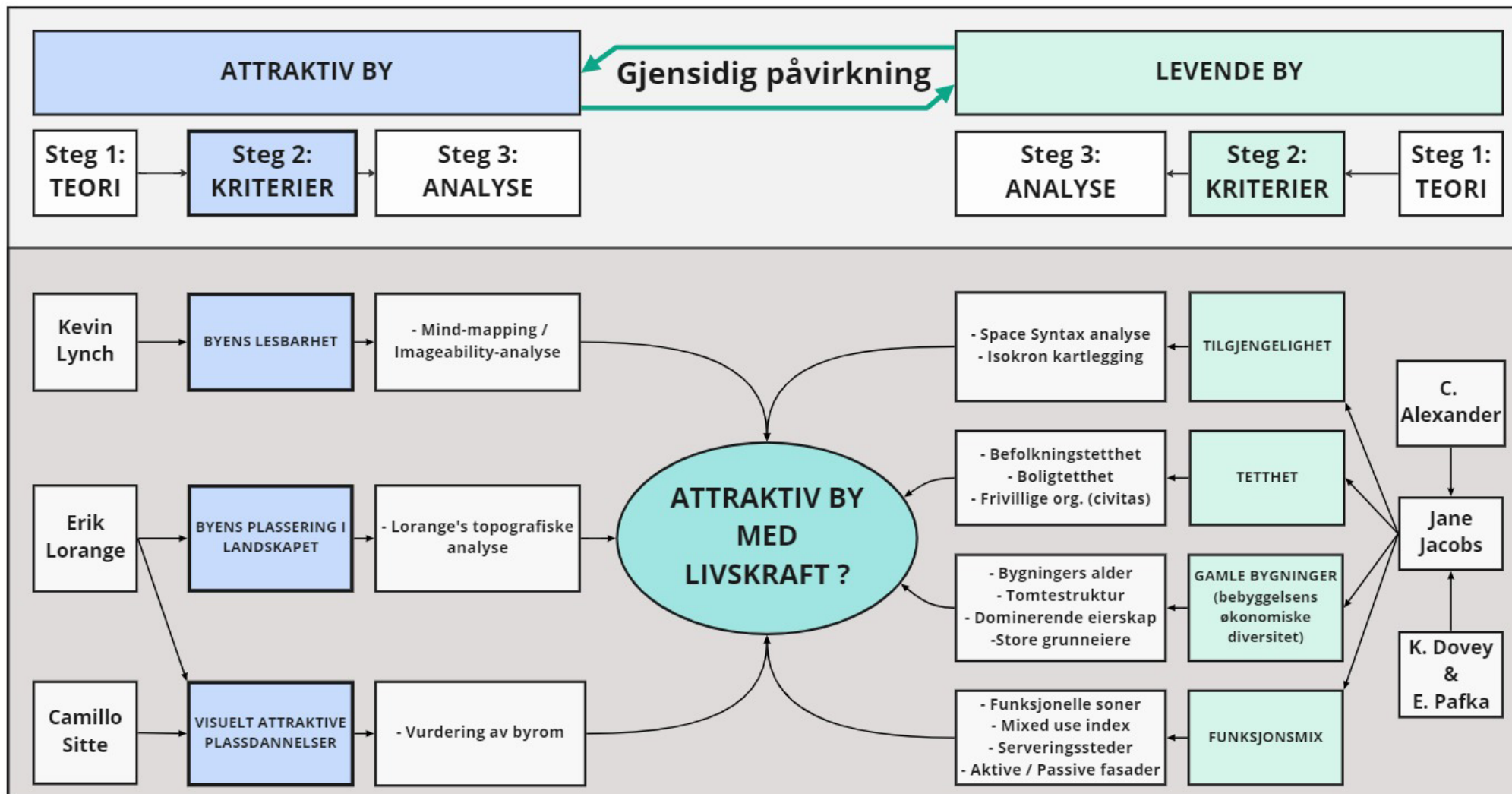
For å undersøke i hvilken grad Nordre Follo Kommune følger opp regjeringens politikk for utvikling av attraktive og levende byer (Forskningsspørsmål 3) har det vært nødvendig å gjennomføre en undersøkelse av relevante dokumenter på nasjonalt og kommunalt nivå. Politikken i Nordre Follo's Kommuneplanens samfunnsdel (Nordre Follo Kommune, 2019) sammenlignes derfor med nasjonal politikk i de nasjonale føringene for kommunal og regional planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019) og statuttene som er utgangspunktet for regjeringens pris for attraktive byer (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022a). Deretter undersøkes det om kommunens vedtatte områdeplaner er i tråd med kommunens egen politikk. I denne prosessen vil politikken samtidig vurderes opp mot den teoretiske forståelsen opparbeidet i teorikapittelet.

Til dette arbeidet ble det vurdert å kode teksten. Dette er en måte å gi mening til tekst på, og er hensiktsmessig ved store mengder og ofte lite strukturerte data. Dokumentene jeg undersøker her er derimot gjennomarbeidet og svært godt strukturert. Det å tolke og hente ut dokumentenes mening i forbindelse med denne oppgavens relevans er derfor et overkommelig arbeid uten koding. Fremgangsmåten gikk først ut på å finne ut hva regjeringen mener med begrepet «attraktivt og levende». Deretter undersøkte jeg kommuneplanens samfunnsdel for å se om Nordre Follo sin politikk for utvikling følger regjeringens politikk.



# 3.3 Stedsanalyse

En stedsanalyse har til hensikt å systematisere kunnskap for å forstå stedet bedre (Miljøverndepartementet, 1993, s. 3). Stedsanalysen er utgangspunktet for å svare på forskningsspørsmål 1 og 2, og kriteriene som analyseres baserer seg på funn fra teori i litteraturgjennomgangen. Prosessen illustreres i figur 3.1. Analysemetodene beskrives i det videre hver for seg.



Figur 3.1: Researchdesign FS1 og FS2.

### 3.3.1. Space Syntax analyse

Space syntax er rekke teknikker for å analysere byer som et romlig nettverk. Hensikten med å analysere den romlige konfigurasjonen er fordi den er avgjørende for hvor folk beveger seg. De stedene folk beveger seg gjennom har forutsetninger for etablering av butikker og kafeer som igjen tiltrekker mennesker.

Datagrunnlaget for gjennomføringen av Space Syntax analysen i denne oppgaven var veisenterlinjer basert på kartdata fra OpenStreetMap. Disse dataene ble rensset og ryddet i QGIS før import til DepthMapX, som er et eget program utarbeidet for nettverksanalyser. Analysen som ble gjort er en «Angular segment analysis». Dette synes ifølge Bill Hillier (Hillier & Iida, 2005; Hillier et al., 2009) å være den beste predikatoren for hvordan mennesker beveger seg i nettverket (van Nes & Yamu, 2021, s. 62). Dette er en type analyse som passer til veidata som består av kurver fremfor rette linjer, og fungerer derfor sammen med veisenterlinjer. Gjennom DepthMapX ble analysene normalisert basert på metrisk radius, som betyr at analysene kan få frem informasjon om nettverket som brukes av gående (lokal/kort radius) og nettverket som foretrekkes av de kjørende (global/lang radius) (van Nes & Yamu, 2021, s. 77). Dette er hensiktsmessig, og ble derfor inkorporert i analysene. De ferdige analysene ble eksportert tilbake til QGIS for å representeres i korrekt koordinatsystem sammen med bakgrunnskartet til Ski.

Dataene som produseres er klassifisert i kategoriene «choice» og «Integration».

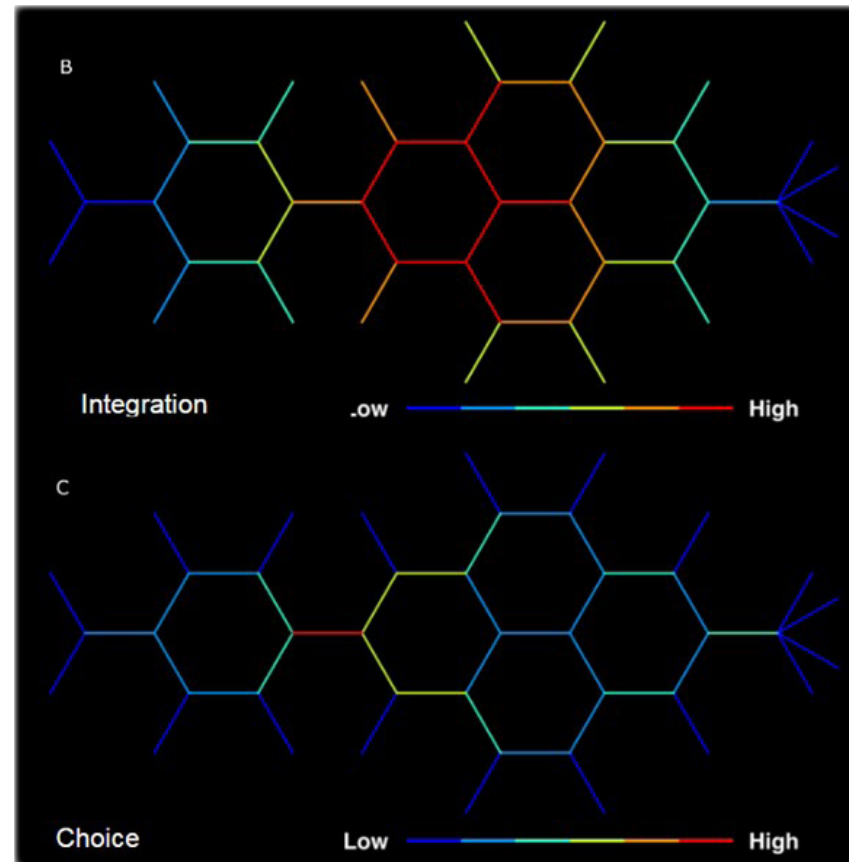
#### **Choice:**

Choice kvantifiserer sannsynligheten for at en veistrekning er en del av ruten for alle potensielle avreisesteder og destinasjoner i nettverket. Verdiene vektet basert på hvilken vinkel kryssende gater har til hverandre. Denne vektingen er basert på kunnskap om at folk velger å ta den retteste (og korteste) ruten til destinasjonen sin (van Nes & Yamu, 2021, s. 57-59). Gater med høy choice-verdi er gater som er beleilig å bruke, og man ønsker ikke å måtte ta en omvei rundt en slik gate. Dette er derfor ofte gjennomfartsårene. Global Choice viser de travleste gatene for ferdsel i Ski - hovedveiene. Lokal Choice viser typisk gater som velges for syklende eller gående (van Nes & Yamu, 2021, s. 66).

#### **Integrasjon:**

Verdier for integrasjon måles basert på den topologiske avstanden til andre gater i nettverket (van Nes & Yamu, 2021, s. 71). Global Integration viser dermed hvor integrert gaten er i hele det øvrige nettverket, og hver gate måles da etter hvor mange retningsendringer man må ta for å nå alle andre gater i hele nettverket. De gatene som er mørkerøde (velintegrerte) er de gatene som når alle andre gater på færrest retningsendringer. I en slik analyse er det ofte ytre ringveier som får høy verdi. Her finner man typisk bilbaserte kjøpesentre, men man finner også indikasjoner på hvor potensielle bysentrum befinner seg (van Nes & Yamu, 2021, s. 55). Lokal integrasjon viser forholdet mellom alle gater til alle andre gater innenfor en gitt radius. Dette viser de mest sentrale områdene for gående/syklende, og får dermed frem velintegrerte nabolagsområder og mindre lokalsentre. De mest effektive gatene i et økonomisk perspektiv er velintegrert på både globalt og lokalt nivå.

En svakhet på generell basis med disse analysene er at de ikke tar hensyn til elevasjonsforskjeller. Dette har derimot ikke veldig stor betydning i relativt ukupert Ski. Utover dette er svakheten som regel i dataene som brukes. Dette gjelder også denne oppgavens analyse. For å slippe å lage to separate datasett – et for gående og et for biler - har jeg brukt veinettets senterlinjer for begge deler. Dette kan gjøres fordi omtrent alle fylkes- og kommuneveier i Ski har en gangvei. Det betyr likevel at flere små stier og snarveier ikke er med i analysen. Dette vil ha negativ effekt på gangbarheten. Derfor har jeg kompensert for dette ved å tegne inn de viktigste gangveiene som jeg kjenner til, som eksempelvis den nye undergangen på stasjonen. Kartet må derfor forstås som en kvalitativt midlet versjon mellom bil og gangnett. Ikke perfekt, men det gir en god indikasjon på bevegelsestrendene i byen. Det er ingen lure snarveier over togsjennene, og togsjennene som barriere utgjorde det viktigste funnet i denne analysen.



Figur 3.2: Illustrasjon av forskjellen mellom choice og integrasjon (Javadi et al., 2017)

### 3.3.2 Isokron analyse

Isokron analyse viser hvor langt man kommer med en gitt transportform fra et bestemt punkt. I denne oppgaven er det beregnet hvor langt man kan sykle og gå fra togstasjonen i gitte tidsintervall. Hensikten er å illustrere byens potensiale for å velge andre transportformer enn bilen. Beregningene kan gjøres automatisk i en rekke ulike nettsteder, I denne oppgaven er [www.openrouteservice.org](http://www.openrouteservice.org) benyttet som tar utgangspunkt i kartdata fra [www.openstreetmap.com](http://www.openstreetmap.com). Resultatet tegnes over eget kartunderlag fra QGIS med Adobe Illustrator.

### 3.3.3. Befolkningstetthet

Befolkningstetthet viser hvor mange mennesker som bor innenfor et avgrenset område. SSB kartfester slike data i rutenett på forskjellige størrelser. I denne oppgaven er det mest finmaskede rutenettet (250 x 250 meter) lastet ned og klassifisert i QGIS for å illustrere hvordan innbyggerne i Ski er fordelt utover tettstedet. Dette forteller noe om hvor tett befolket Ski er og om folk bor på områder som styrker eller svekker byliv.

### 3.3.4. Boligtetthet

Boligtetthet forteller mye det samme som befolkningstetthet. Men Jane Jacobs var opptatt av boligtetthet og lagde en egen klassifisering basert på bolig-tall. Det ble derfor kartlagt i oppgaven slik at en sammenligning ble mulig. Dataene (fra 2019) ble lastet ned fra SSB og klassifisert i QGIS for å illustrere hvordan innbyggerne i Ski er fordelt utover tettstedet.

### 3.3.4. Organisasjonstetthet

Analysen viser hvor samfunnet i Ski organiserer seg. Organisasjonsdata er offentlig informasjon og ble lastet ned fra brønnøysundregisteret sine nettsider. For å skille organisasjoner av en viss størrelse fra resten ble datasettene skilt mellom organisasjoner som hadde minst en fast ansatt og de som ikke hadde ansatte. Dataene fra brønnøysundregisteret følger med adresser men ikke koordinater, og måtte derfor geokodes for å illustrere hvor alle organisasjonene befinner seg på kartet. Listene fra brønnøysundregisteret ble derfor rensset i et Excel-dokument og koordinater knyttet til de ulike adressene gjennom en QGIS applikasjon som heter MMQGIS. Det ferdige kartet forteller noe om det er visse områder i byen samfunnet bruker til frivillige aktiviteter, og dermed en indikasjon på byliv.

### 3.3.5 Dominerende eierskap

Kartleggingen av dominerende eierskap viser områder som brukes til bolig og områder som har et stort innslag av næringsvirksomhet på overordnet skala. Dette illustrerer hvor den økonomiske aktiviteten skjer i Ski. Samling av ulike økonomiske aktiviteter indikerer områder med menneskelig aktivitet. Datagrunnlaget er SSB sitt arealbrukskart som er tolket og tegnet inn i på et bakgrunnskart fra QGIS med Adobe Illustrator.

### 3.3.6 Store grunneiere

Store grunneiere i sentrumsområdene ble kartlagt der næringsvirksomhet utgjør det dominerende eierskapet. Informasjon om eiere ble funnet på kartverket sine sider og tegnet inn på kartgrunnlaget fra QGIS med Adobe Illustrator. Hensikten er å undersøke maktforholdene i byen. Få eiere representerer et problem for diversitet, og dermed for byliv. Dette gjelder spesielt tilfeller der store grunneiere har andre ønsker enn å forfølge kommunens målsetninger.

### 3.3.6 Bygninger alder og tomtestruktur

Denne kartleggingen gir en oversikt over tomtestrukturen og bygningenes alder i sentrum. Byggeår innenfor gitte tidsintervaller ble identifisert ved å ta i bruk historiske foto tilgjengelig fra <https://www.norgebilder.no>. Funnene ble tegnet inn med Adobe Illustrator på bakgrunnskart fra QGIS. Det ferdige kartet forteller noe om forutsetningene for varierte leiepriser, som igjen forteller noe om typen og bredden av bedrifter som kan etablere seg. Tomtegrenser er inkludert i denne analysen fordi en kvartalsstruktur med mange eiere øker variasjonen på bygningens standard og innhold i forhold til bygg med kun en eier. Både byggenes alder og tomtegrenser er derfor avgjørende for variert økonomisk aktivitet.

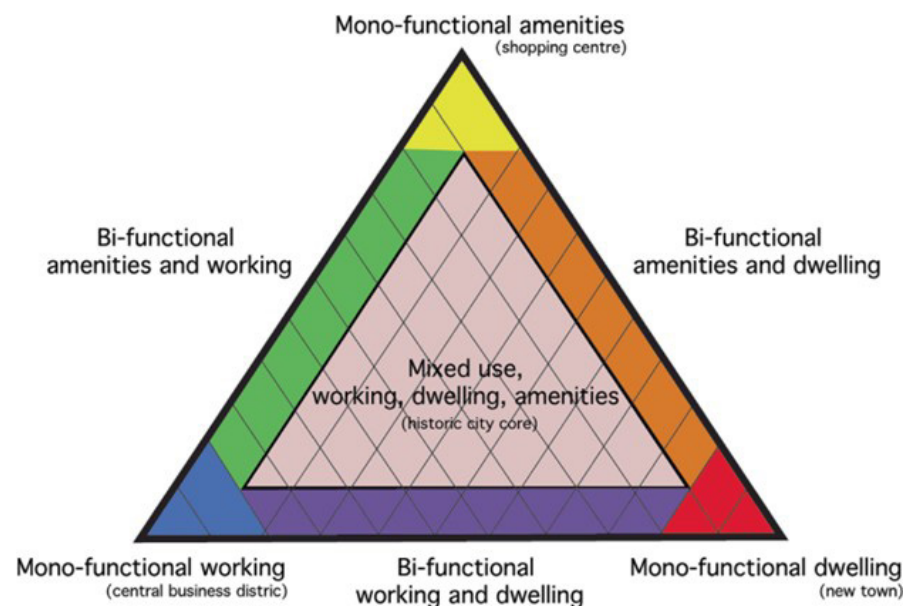
### 3.3.7. Funksjonelle soner

Byens overordnede funksjonelle soner er kartlagt for å vise hvilken deler av byen som blir brukt til hva. Hensikten er å undersøke grad av monofunksjonalitet på overordnet nivå. En by separert i store monofunksjonelle soner har dårlige forutsetninger for byliv. Kartleggingen ble gjennomført med utgangspunkt i SSB sitt arealbrukskart og funksjoner ble deretter klassifisert etter Van Den Hoek's indeks for funksjonsmiks (2009). Funnene ble tegnet inn med Adobe Illustrator på bakgrunnskart fra QGIS.

### 3.3.8. Mixed index analyse

Mixed index analysen viser i hvilken grad bygningene i Ski sentrum inneholder ulike funksjoner. Flere funksjoner øker forutsetningen for byliv, og analysen benytter seg av Van Den Hoek's klassifisering av funksjoner (2009), som er utgangspunktet for Dovey og Pafka sin modell (Dovey & Pafka, 2020). Grunnen til dette valget er at Dovey og Pafka sin modell krever et enormt datagrunnlag, og en slik kartlegging ville vært ekstremt tidkrevende.

Registrering av byggverkernes funksjoner tok utgangspunkt i SSB sitt arealbrukskart. Deretter ble ytterligere informasjon om bygningenes bruksområder funnet i google maps og 1881.no. Her fant jeg data om blant annet potensielle beboere og ulike typer næringsvirksomhet. Funnene ble tegnet inn med Adobe Illustrator på bakgrunnskart fra QGIS etter klassifiseringene i figur 3.3.



Figur 3.3: Van den Hoek's Mixed Use Index (2009). Overordnet modell over kategorier av funksjoner. Gangvennlige områder innehar funksjoner innenfor alle de tre hovedkategoriene bo/besøk/jobb.

### 3.3.9. Serveringssteder

Kartleggingen av serveringssteder viser en oversikt over alle kafeer, restauranter, barer, etc. i sentrum. Serveringssteder er en funksjon som tiltrekker mennesker til frivillig opphold og er derfor både en indikator på og en forutsetning for byliv. Basert på Vareide og Nygaard sitt arbeid med attraktivitetsmodellen (2014a) ble kafeer identifisert som noe folk mente var viktig for steders attraksjon. Men utover å være en attraksjon i seg selv er lokasjonen til serveringssteder en indikasjon på hvor folk beveger seg i byen med utgangspunkt i tilgjengeligheten som ligger innebygget i veinettets konfigurasjon (Hiller et al., 1993).

Kartleggingen er gjort med utgangspunkt i informasjon fra egne observasjoner, google maps og Thon eiendom sine egne rapporter (Thon Eiendom, 2021). Det er skilt mellom serveringssteder som har inngang fra gatenivå for å identifisere hvilken av de som bidrar med liv på gateplan. Funnene ble tegnet inn med Adobe Illustrator på bakgrunnskart fra QGIS.



**Serveringssteder uten kobling til gaten**



**Serveringssteder med kobling til gaten**

Figur 3.4: Egen fremstilling.

### 3.3.10. Imageability

Analyse av byens lesbarhet ble utført for å finne lokalsamfunnets «mentale bilde» av Ski, og hvilke visuelle kvaliteter dette bildet representerer. Dette er deretter vurdert sammen med egen kartlegging. Utførelsen av analysen er en noe forenklet og lett modifisert versjon av Kevin Lynch sin fremgangsmåte i *The Image of the City* (1964). Kevin Lynch gjør blant annet et dybdeintervju av alle informantene som brukes til å tegne et eget kart. Dette intervjuet er byttet ut med noen få enkle spørsmål om informantenes egne opplevelser av byen. Kartleggingen bruker en skala som omhandler Ski sentrum og dets umiddelbare omgivelser, og ble utført på følgende måte:

1. Min egen kartlegging av nøkkelelementer (ferdselsårer, kanter, distrikter, noder og landemerker) ble gjort for hånd og baserte seg på turer i området med egne observasjoner. Dette ble deretter tegnet over på kartgrunnlag fra QGIS med Adobe Illustrator. Denne øvelsen er objektiv i den grad den er basert på observasjoner av faktiske fysiske elementer, men tolkningen av elementene er min egen og dermed subjektiv.
2. Tegningene gjort av 8 tilfeldige innbyggere i Ski (se vedlegg 2) ble gjennomført ved at jeg ga de beskjed om å tegne Ski sentrum. Dette førte som regel til oppfølgingsspørsmål fra deltageren. For å ikke «føre pennen» til deltagerne var svaret mitt på alle oppfølgingsspørsmål å kun tegne det de erindret når de lukket øynene og tenkte på Ski sentrum. Tegningene ble deretter tegnet over på et eget kart ved hjelp av QGIS og Adobe Illustrator. Denne prosesserte tegningen representerer det samlede samfunnsbildet.
3. En vurdering ble deretter gjort av min egen observasjonsbaserte tegning og det mentale samfunnsbildet til Ski's innbyggere.

Kevin Lynch intervjuet ganske få mennesker for å danne seg et samfunnsbilde, 15-30 personer. Til gjengjeld hadde disse bodd i byen sin lenge, og de kom fra forskjellige deler av byen (Lynch, 1964, s. 15). Et godt utgangspunkt for å lage et tilnærmet samfunnsbilde av Ski trenger derfor ikke mange tegninger. I denne oppgaven fikk jeg tegninger fra 8 innbyggere i Ski. Jeg mener resultatet fra disse ga tilstrekkelig informasjon til å gi en indikasjon på hva som er stedets samfunnsbilde.

Gjennom en kritisk evaluering av sitt eget arbeid flere år senere stilte Lynch spørsmål ved om det trenger å være sammenheng med byens kvaliteter og byens lesbarhet (Lynch, 1984). En by kan være lesbar uten å oppleves som attraktiv av sine innbyggere. Tegningene som ble utarbeidet av Ski's innbyggere ble derfor etterfulgt av noen kontrollspørsmål:

1. I hvilken grad bruker du sentrums som sted for opphold / rekreasjon?  
Svaralternativ: aldri/ lite / noe / mye
2. Hvor i sentrum reiser du for opphold / rekreasjon?
3. Hvordan vil du rangere de visuelle kvalitetene til områdene du har tegnet på en skal fra 1 - 10 ?

Disse spørsmålene bidro med innbyggernes evaluering av sitt eget samfunnsbilde, og ligner Jack Nasar's fremgangsmåte i *the Evaluative image of the City* (Nasar, 1990). Nasar argumenterer med at innbyggernes samfunnsbilde ikke er tilstrekkelig når planleggere vurderer byens visuelle kvaliteter - et klart og sterkt mentalt bilde kan gjelde for elementer med både positive og negative emosjoner knyttet til seg (1990, s. 42). Spørsmålene over hadde til hensikt å løse dette problemet. Her hadde det vært en styrke med flere deltagere fordi folk satt karakter på litt ulike steder. Mange klarte eksempelvis å karaktersette rådhusplassen og langsiden til storsenteret, som betyr at karakterene her er basert på en felles forståelse. Men enkelte områder ble kun karaktersatt av få personer, og gir derfor et usikkert resultat.

### 3.3.11. Byens plassering i landskapet

Alle steder har sin egen romstruktur, og i en stedsanalyse er det kritisk å få avdekket denne (Norberg-Schulz, 1992, s. 25). Denne analysen hadde til hensikt å finne ut hvordan byens plassering i landskapet påvirker byens visuelle kvaliteter. Målet var derfor å finne de overordnede «landskapsrommene». Analysen ble gjort med inspirasjon fra Erik Lorange's fremgangsmåte når han analyserer norske byer i *Byen i landskapet, rommene i byen* (1984). Lorange bruker kotekart i sine analyser, men understreker at datamaskinen kan gi nye måter å visualisere kartdata på (1984, s. 146). I denne analysen benyttet jeg meg derfor av kotekart sammen med terrengmodeller, fordi kotekart alene illustrerte landskapsrommene i relativt flate Ski på en dårlig måte. Terrengmodeller fra <https://www.opentopodata.org/datasets/mapzen/> ble vertikalt overdrevet og skyggelagt i QGIS for å illustrere høydedragene i terrenget på en mer visuell måte. Det ferdige kartet ble tatt inn i Adobe Illustrator der min tolkning av landskapsrommene ble tegnet inn.

En utsikts-analyse ble deretter gjennomført for å visualisere hvilken del av landskapet som faktisk er mulig å se fra Ski sentrum. Utsikts-analysene ble beregnet i QGIS med en egen plugin som heter «Visibility analysis». Dataene som ble analysert var en digital terrengmodell nedlastet fra <https://hoydedata.no> med nøyaktighet på ca 0.1 m. Punkter ble deretter opprettet utvalgte steder på kartet som representerte utkikkspunkter på 2 meter over bakkenivå. Gjennom programmet Visibility analysis ble det tildelt en fargekode til områder av terrengmodellen som var synlig fra de ulike punktene.

### 3.3.12. Beskrivelse av viktige byrom

Beskrivelsen av byrom er neste steg på skalaen i å forstå romstrukturen, og handler om rommene som er rammet inn av bebyggelsen. Den er gjennomført på en utvalgt del av sentrumsområdet som utpeker seg med best forutsetninger for byliv. Disse byrommene bør derfor holde høy kvalitet, og hensikten var å vurdere de visuelle kvalitetene til disse rommene. Det ble gjort vurderinger som i stor grad baserer seg på kriterier for gode byrom fra Camillo Sitte (1889) og Erik Lorange (1984).

Dataene som informerer beskrivelsene er basert på egne observasjoner, og diverse karttjenester som [www.1881.no](http://www.1881.no) og google maps. Funnene tegnes inn i Adobe Illustrator på bakgrunnskart fra QGIS. Dette er de objektive dataene som legges til grunn. Egne vurderinger av byrommene beskrives med tekst og utgjør analysens subjektive vurderinger. Disse suppleres med bilder.

### 3.3.13. Vurderinger av analysene

Funnene i hver analyse ble fortløpende gradert med fargekoder for å gjøre det lettere for leseren å tolke vurderingene som ble gjort. Disse samles sammen og oppsummeres i kap. 5. Funnene graderes med følgende fargekoder, der gul farge betyr at resultatene vanskelig kan konkluderes tydelig i positiv eller negativ retning:

Positivt bidrag til byliv /attraksjon	Nøytral	Negativt bidrag til byliv / attraksjon
---------------------------------------	---------	--



## 3.4 Evaluering av metoden

For å måle kvaliteten til en kvalitativ undersøkelse argumenterer Guba og Lincoln (referert i (Johannessen et al., 2010)) for å vurdere forskningens pålitelighet, troverdighet, overførbarhet og bekreftbarhet.

### **Pålitelighet (reliabilitet)**

Pålitelighet handler om hvilken data som er brukt i undersøkelsen, hvordan de er samlet inn, bearbeidet og analysert. I kvalitativ forskning skjer ofte innsamlingen av data på en lite strukturert måte, og observasjoner bærer et subjektivt og kontekstuelet preg – noe som ofte gjør krav om pålitelighet lite hensiktsmessig (Johannessen et al., 2010, s. 229). I denne oppgaven er det samlet inn og bearbeidet data som har ulik grad av pålitelighet.

Innsamling av data i litteratur- og dokumentgjennomgangen ble gjort ustrukturert på den måten at det ikke ble brukt en bestemt metode, som eksempelvis koding, for å finne meningsinnholdet. Til gjengjeld ble relevante teorier lest nøye, og forståelsen av teoriene ble verifisert gjennom å undersøke forskningsartikler der det samme teoretiske utgangspunktet ble tolket. Dokumentgjennomgangen bestod av gjennomlesning av velskrevne og strukturerte offentlige dokumenter. Koding fremstod i disse tilfellene som unødvendig.

Mesteparten av analysene baserer seg på data som er hentet fra tilgjengelige og troverdige kilder og deretter visualisert eller analysert på en måte som enkelt kan kopieres. Dette gjelder typisk geografisk informasjon som kjøres gjennom et bestemt analyseverktøy eller som kartlegges og illustreres. Gjennom beskrivelsene i metodekapittelet skal det være mulig å finne identiske data og kopiere store deler av stedsanalysen. Funnene

bør variere i svært liten grad med mine egne. Analyser med utgangspunkt i bruk av kartdata og QGIS er i seg selv av en objektiv karakter. Egne meninger skal derfor ikke ha anledning til å påvirke resultatene (Troye, 1994, s.121-124). I visse tilfeller er analyser av datasett forsøkt bekreftet for å øke påliteligheten. Dette er eksempelvis gjort med nettverksanalysen av veinettet, der tilgjengelige bevegelsesdata er brukt for å teste påliteligheten til analysen.

Noe av oppgavens datainnsamlingsmetoder har stort innslag av en subjektiv tolkning av caset. Dette er i tråd med Lorange's (1984) anbefalinger for vurdering byens visuelle kvaliteter, som han mener bør vurderes både subjektivt og objektivt. For å bøte på dette er det forsøkt å sette forskningen i kontekst gjennom en grundig beskrivelse og introduksjon av caset, og all innsamling og bearbeiding av data beskrives i metodekapittelet. I arbeidet med oppgaven har det vært fokus på korrekt kildehenvisning for å øke påliteligheten.

### **Troverdighet (begrepsvaliditet)**

Troverdighet handler om i hvilken grad oppgavens analyser faktisk bidrar med funn som er relevante for fenomenet som undersøkes (Johannessen et al., 2010). Troverdighet kan ivaretas i en kvalitativ studie gjennom å skaffe seg dyp innsikt i konteksten til caset (ibid., s 230). Gjennom å bo i Ski får jeg jevnlig observert byen jeg skriver om, som er en styrke i og med at jeg får kontrollert mye av kartdataene i oppgaven. Det har og gitt meg tid til å tenke over byens karakter, muligheter og utfordringer over tid.

I casestudier forsker man ofte systematisk på flere kasus for å øke validiteten til resultatene, en såkalt flercasestudie. I dette tilfellet har det vært et ønske om å gå i dybden på et enkelt område. Dette er en avveining som svekker forskningens troverdighet. Til gjengjeld er det et håp om at et skjerpet søkelys på et bestemt sted kan produsere en mer komplett analyse som igjen gir et bedre utgangspunkt for å svare på problemstillingen. Bruk av flere forskjellige metoder for datainnsamling og analyse er i tillegg inkorporert i oppgaven for å styrke validiteten.

### **Overførbarhet (ekstern validitet)**

Overførbarhet betyr at resultater fra et studieområde kan gjøres gjeldende for andre steder. Denne oppgaven er i utgangspunktet lite overførbar fordi alle steder er unike i all sin kompleksitet. Konklusjonene som gjøres i denne oppgaven bør derfor ikke overføres til andre steder. Det betyr likevel ikke at oppgaven ikke har noe verdi for andre lignende tettsteder. Kriteriene utledet fra teorien har overføringsverdi, og analysene som er gjort i denne oppgaven kan gjøres hvor som helst. Det er selve resultatet som er kontekststøttet, og dermed lite overførbart. Til tross for dette er det gjort funn som kan antas å være felles for andre lignende stasjonsbyer. Disse funnene diskuteres for seg i kapittel 6.

### **Bekreftbarhet (objektivitet)**

Bekreftbarheten handler om at resultatene ikke skal preges av subjektive holdninger. Bekreftbarheten er søkt styrket på samme måte som påliteligheten, ved å beskrive prosessen på en grundig måte. Utover dette har funnene i analysene blitt belyst og tolket underveis slik at leseren skal kunne følge argumentasjonen som gjøres i oppgaven og kunne relatere det til objektive analyser.

Gjennomføringen av dokument- og litteraturgjennomgangen kan ha svakheter i selve tolkningsarbeidet. De leste dokumentene tolkes og reduseres til sin essens. Dette kan føre til tolkningsfeil eller overforenklinger som forskyver forståelsen av dokumentets egentlige og overordnede hensikt.

### **Avsluttende bemerkninger**

I denne oppgaven er det tatt utgangspunkt i teoretikere som ikke har til formål å vise til et bestemt sett kriterier som kan måles eller målsettes. Dovey (2016b) argumenterer for at den ekte byen ikke kan begrenses til data, og at urban design-prosesser ikke kan bestå av å krysse av en sjekkliste. Jacobs (1961, s. 441) gir en lignende advarsel:

*«City processes in real life are too complex to be routine, too particularized for application as abstractions. They are always made up of interactions among unique combinations of particulars, and there is no substitute for knowing the particulars».*

Dette betyr ikke at kartlegging av tilgjengelige data for å belyse kriterier for byens livskraft ikke har noe for seg. Men det betyr at man ikke kan lese dataene som en absolutt fasit. Det betyr også at resultatene gjennom kartlegging i denne oppgaven presenterer en begrenset forståelse av byens helhet, og at man må være forsiktig med å trekke bastante konklusjoner basert på funnene.

# KAPITTEL 4

## ANALYSE



Analysekapittelet struktureres etter de tre forskningsspørsmålene. Funn kommenteres underveis i analysene før de oppsummeres i kapittel 5 der forskningsspørsmålene besvares.

## 4.1

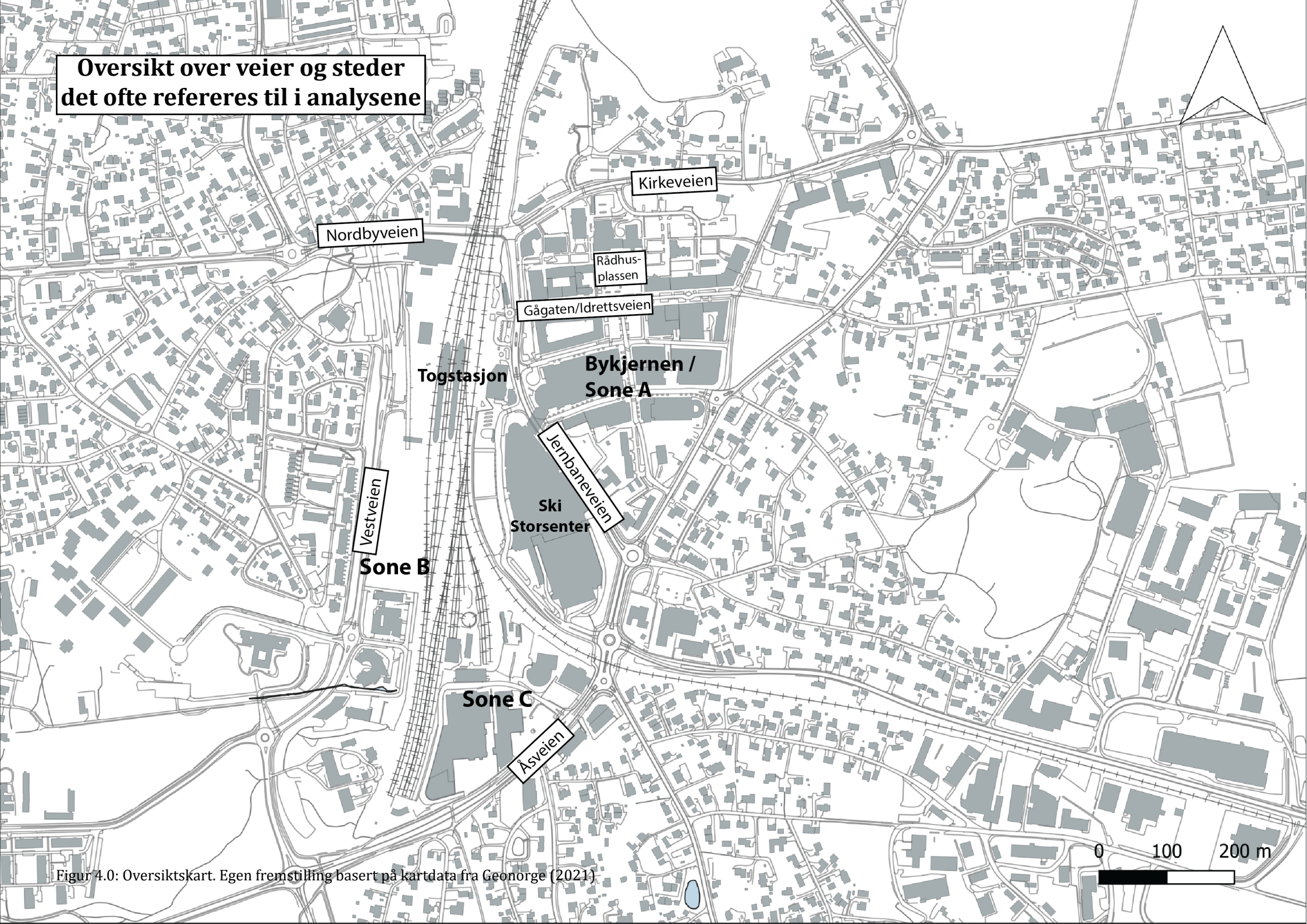
# Analyse av byens livskraft

Dette kapitlet inneholder analysen av Ski basert på kriteriene for levende byer som ble utledet fra teorikapitlet. Hensikten er å svare på forskningsspørsmål 1:

**Hvilke strukturelle og økonomiske forutsetninger kan identifiseres som viktige for byliv i Ski?**

Kapitlet er derfor utformet med underkapitler som tilsvarer Jane Jacobs fire kriterier for diversitet; tilgjengelighet, tetthet, funksjonsmix og bygningers alder og tilstand.

**Oversikt over veier og steder  
det ofte refereres til i analysene**



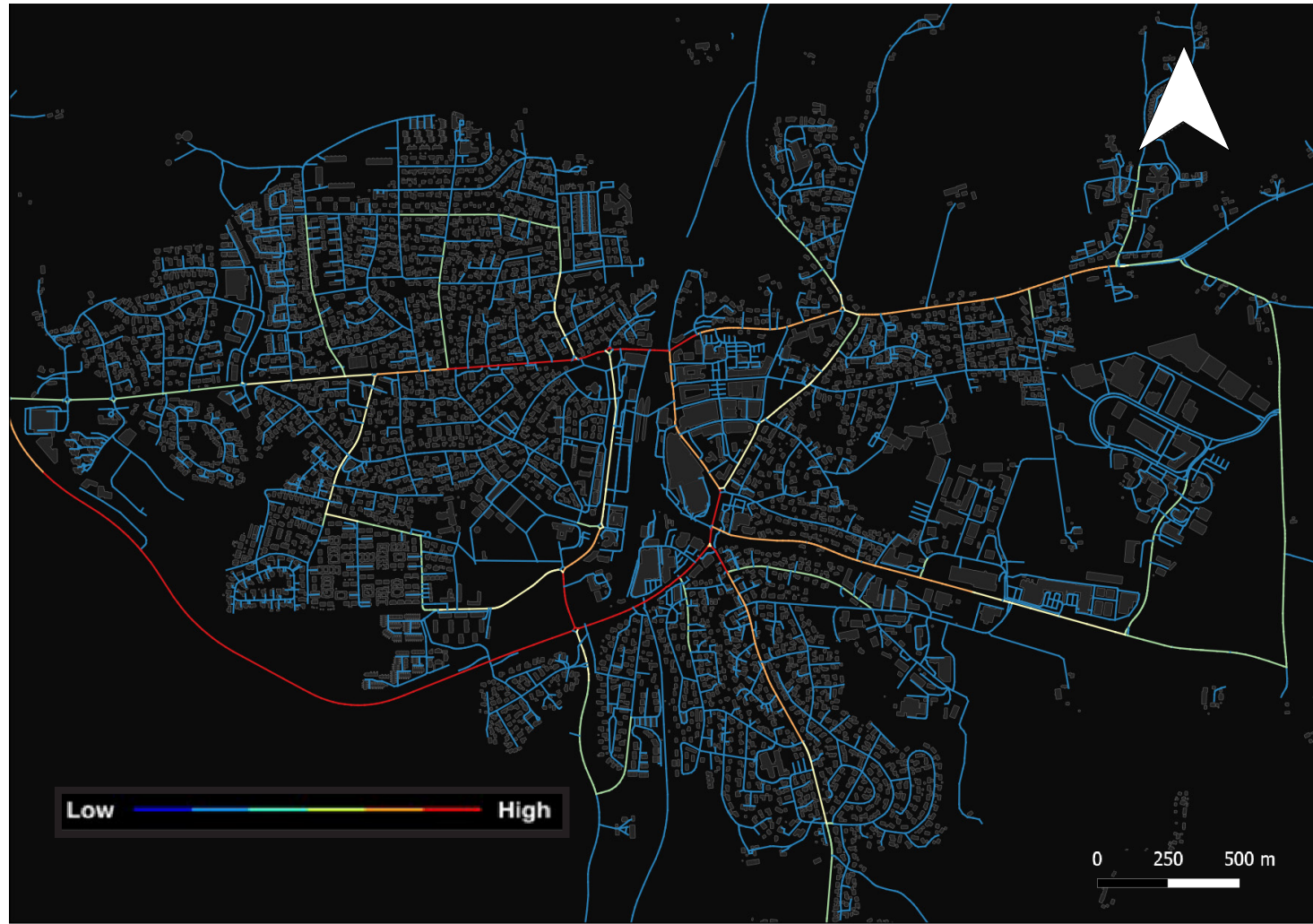
Figur 4.0: Oversiktskart. Egen fremstilling basert på kartdata fra Geonorge (2021).

## 4.1.1 Tilgjengelighet

### Space Syntax analyse

#### Bilistenes foretrukne veivalg (Choice global):

Varme farger viser hovedveiene folk med bil ville valgt. Dette stemmer i stor grad overens med hvilken veier som er fylkesveier og faktisk ÅDT. Det stemmer også overens med de eneste mulighetene for å passere togsporet med bil i sentrumsområdet. Hovedtrafikken leder inn mot sentrumssone A fra Åsveien i sør, og deler av denne trafikken ledes naturlig til Ski storsenter med sine 1600 gratis parkeringsplasser (Thon Eiendom, 2021). Nord for sentrum er gjennomfartsåren veien som går øst-vest mellom Nordbyveien og Kirkeveien, over broen. Dersom denne analysen hadde inkludert veinettet i regional skala hadde nok Nordbyveien lyst rødt hele veien som en viktig gjennomfartsåre.

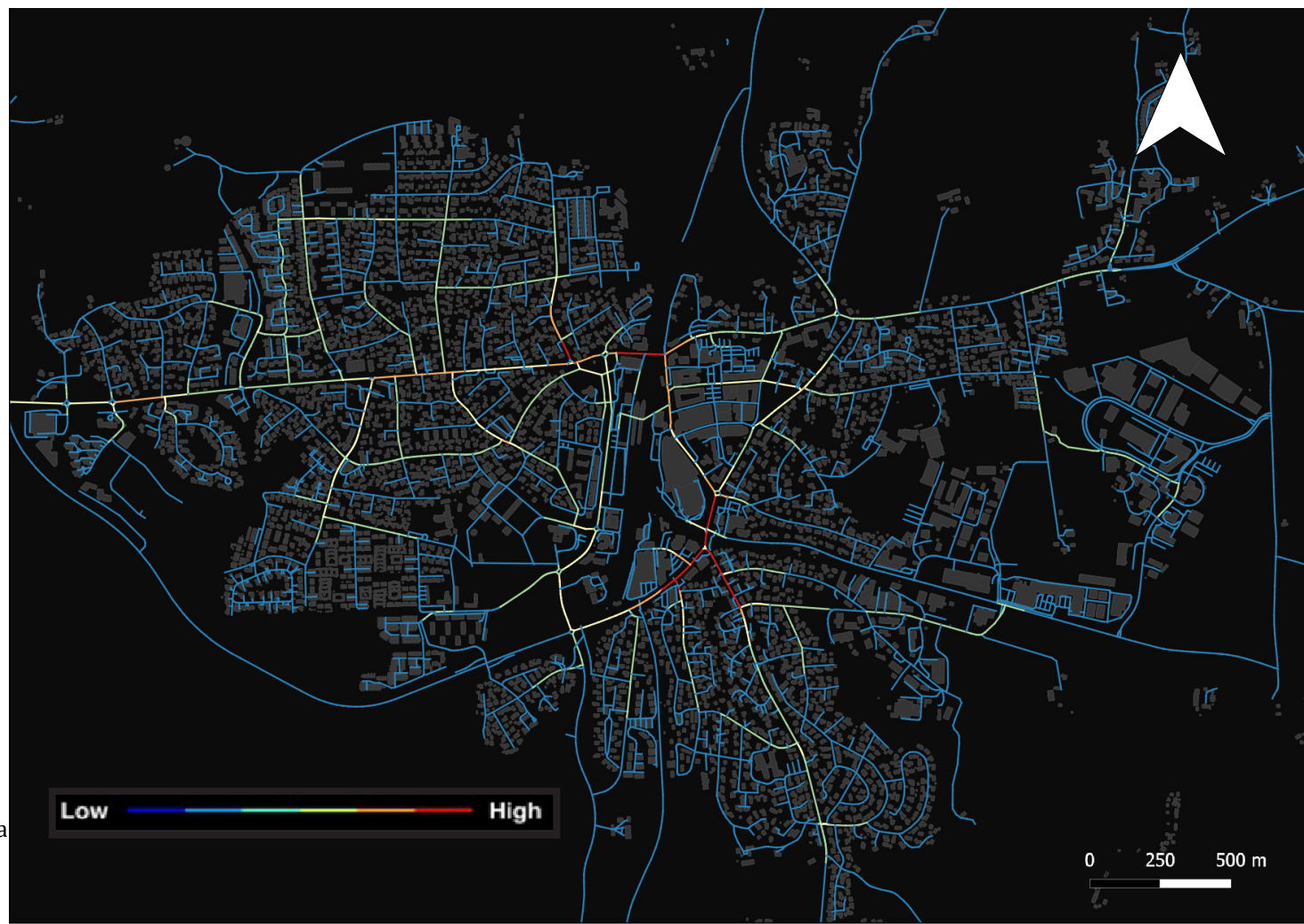


Figur 4.1: Egen illustrasjon basert på data fra geonorge (2021) og OpenStreetMap (2022)

## Space Syntax analyse forts.

### Veier foretrukket av gående (Choice lokal med radius 800 meter)

Choice analysen med lav radius har til hensikt å vise bakgrunnsnett i byen, de veiene som velges når man går. Her ser man at en rekke mindre kommunale veier blir synlige i gatenettet. Det som blir tydelig i denne analysen er hvordan ferdselsårene som er viktigst for de gående ligger sør og nord for sentrum, og er omtrent de samme som på den globale choice-analysen. Mellom disse viktige trafikknodene finner vi sentrumssone A relativt framkoblet. Dette gjelder både øst og vest for togstasjonen. Dette er negativt for etablering av bedrifter i sentrum som blant annet er avhengig av høy gjennomgangstrafikk.

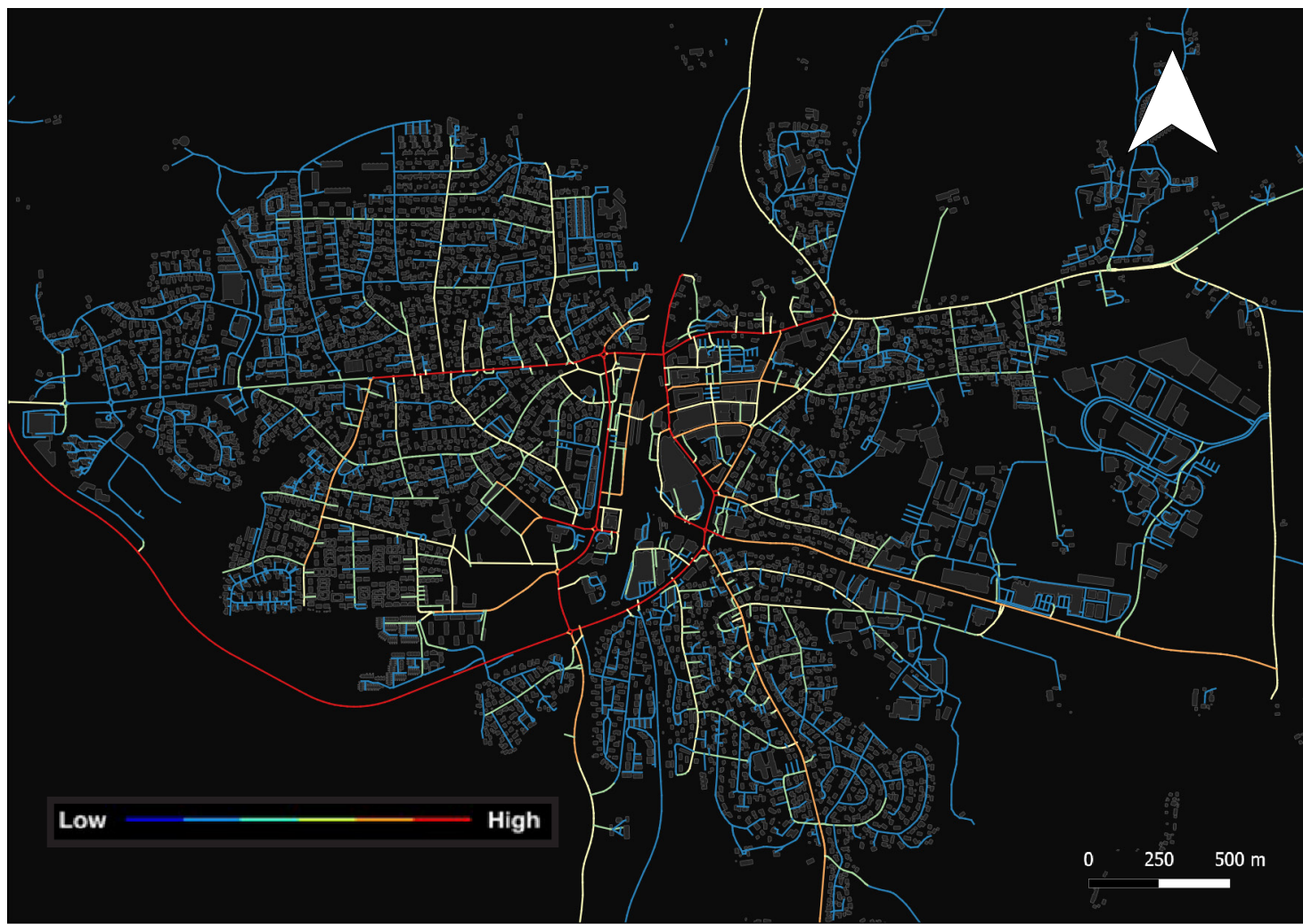


Figur 4.2: Egen illustrasjon basert på data fra geonorge (2021) og OpenStreetMap (2022)

## Space Syntax analyse forts.

### Gater egnet for bilbasert handel (Integration global):

De mest integrerte gatene er i større byer typisk ringveier, og disse er strategiske steder for etablering av bilbasert handel. I Ski er veiene som snor seg rundt stasjonsområdet i sentrum de mest integrerte. Dette er Åsveien i sør, Jernbaneveien i øst, Nordbyveien i Nord, og Vestveien i vest. Lagerhall-butikkene med store parkeringsplasser langs Åsveien i sør er derfor strategisk godt plassert. Det samme gjelder storsenteret som har en godt integrert innkjøring til parkeringsplassen sin. Øvre halvdel av Jernbaneveien er både integrert og i nærhet til kafeer, butikker og storsenterets hovedinngang. Men utover dette blir det tydelig at de mest integrerte veiene har uforløst potensiale. Vestveien har ingen butikker, og er generelt sett lite utviklet. Den søndre delen av jernbaneveien går forbi passive fasader på Ski storsenter samtidig som andre siden av gaten i dag er et uutnyttet område uten butikker. Dette er en av byens mest integrerte gater, men det kan synes som at den lider av å stå i skyggen av storsenteret.



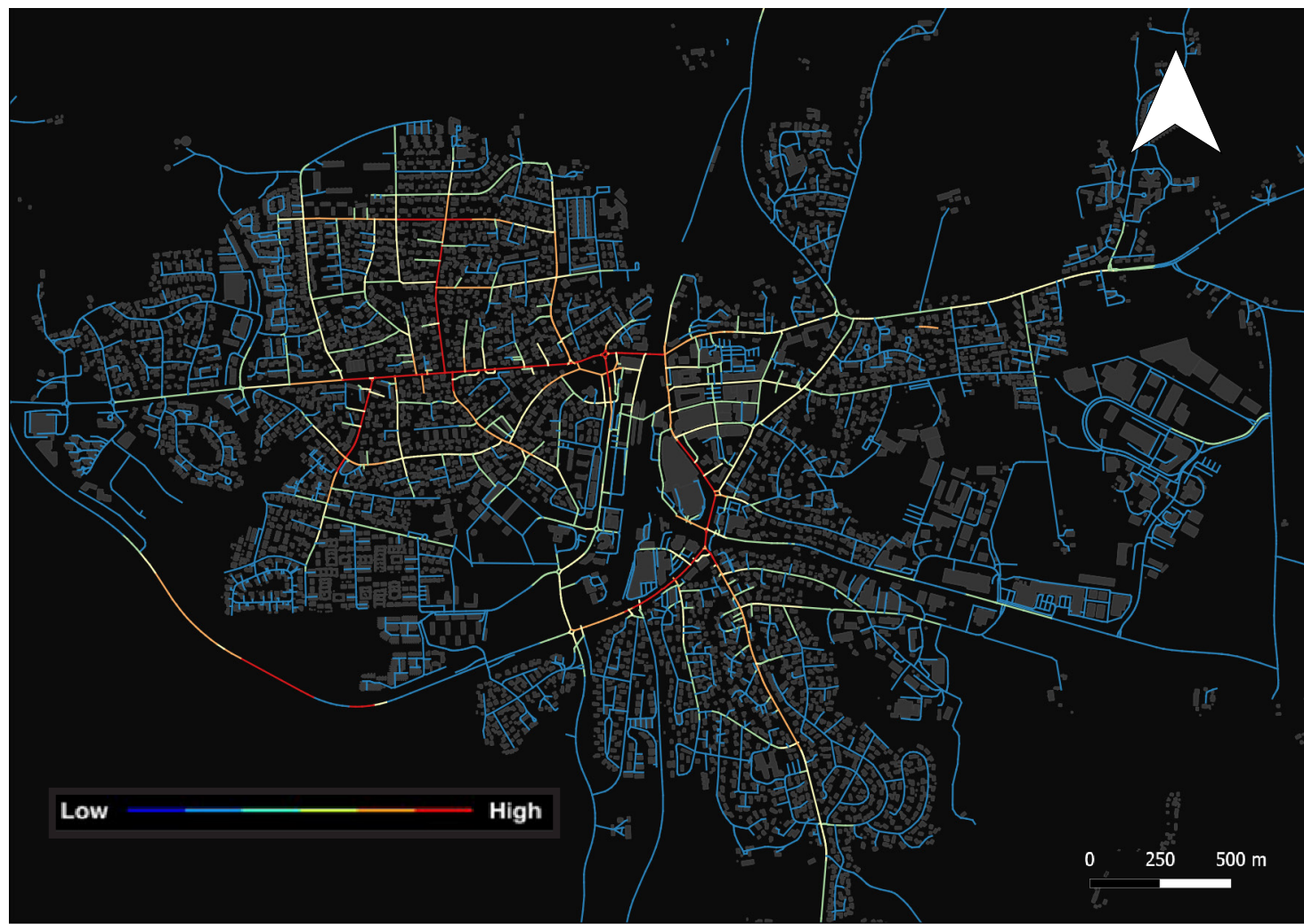
Figur 4.3: Egen illustrasjon basert på data fra geonorge (2021) og OpenStreetMap (2022)



## Space Syntax analyse forts.

### Gater tilpasset utviklingen av lokalsenter (Integration lokal med radius 800 meter).

Denne typen analyse ville i en større by visualisert hvor de ulike lokalsentrene var plassert i nettverket. En tilsvarende effekt er synlig i Ski. Fra Åsveien sør for sentrum til siden av Ski storsenter, og deler av Nordbyveien nordvest for sentrum lyser opp som de mest integrerte. Sentrumssone A er ikke særlig integrert.



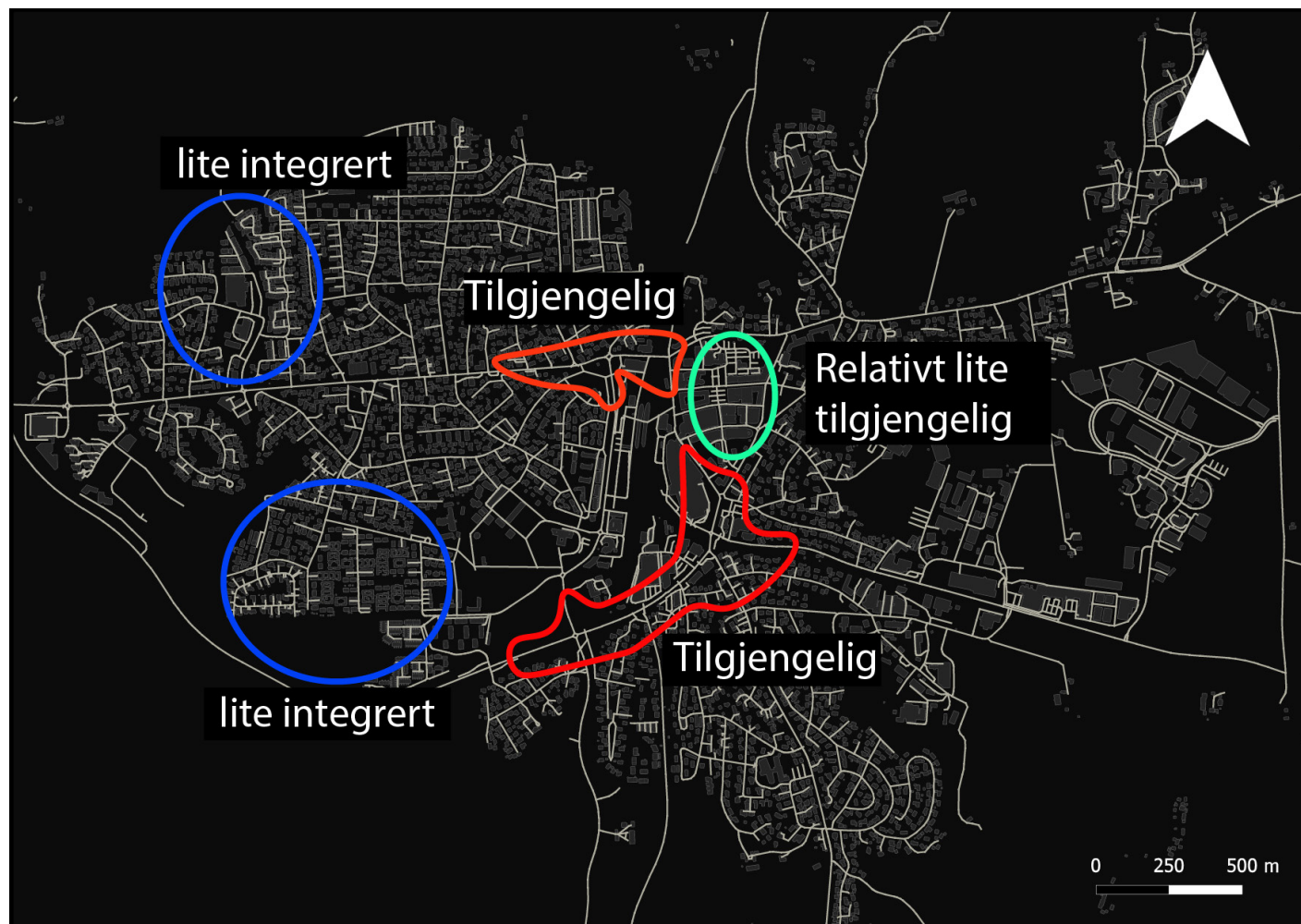
Figur 4.4: Egen illustrasjon basert på data fra geonorge (2021) og OpenStreetMap (2022)

## Samlet vurdering av Space Syntax analyse

Analysene viser at det etablerte Ski sentrum har dårlige forhold for byliv og økonomisk aktivitet. Det som kommer tydelig frem av både choice og integration-analysene er at de mest «intensive» delene av Ski ikke er lokalisert mot et sentrum, men splittet av jernbanen i to områder. Åsveien og Nordbyveien er de lokale tyngdepunktene, samtidig står gatestrukturen i sentrum rundt rådhusplassen igjen som et relativt frakoblet område. Dette betyr at gående og syklende velger andre gater enn sentrumsgatene og at det er økonomisk risikabelt å etablere virksomhet her.

Utover dette viser den globale integrasjonen at flere av de mest integrerte gatene står i tomme og lite utviklede områder. Vestveien er et eksempel på dette. Storsenteret og flere bilbaserte lagerbutikker er likevel godt plassert i nettverket for å fange opp handlende som bruker bil. Analysene viser at de viktigste veiene for bilkjøring ledes fra Åsveien og inn mot storsenteret i sør, og langs Nordbyveien i Nord.

Et siste funn som er verdt å trekke frem er de relativt frakoblede områdene helt vest i Hebekk, Nord og sør for Nordbyveien. Disse områdene er relativt frakoblet i analysene. Dette er områdene med den høyeste befolkningstettheten i Ski. Veinettet for biler i disse områdene er i større grad utformet som et tre, istedenfor en semi-grid (Alexander, 1965) eller en rhizom struktur (Dovey & Pafka, 2020). Dette er negativt for målsetningen om å øke andelen gående og syklende.



Figur 4.5: Problemet. Egen illustrasjon basert på data fra geonorge (2021) og OpenStreetMap (2022)

Vurdering av gatenettet	Begrunnelse
Negativt for byliv	Gatenettets konfigurasjon gir dårlige forutsetninger for aktivitet i sentrum på grunn av togstasjonen og skinnegangene, og byens mest folkerike steder er dårlig integrert i veinettet.

## Mosjonistenes bevegelsesmønster

Basert på offentlig tilgjengelig data fra treningsappen Strava kan man se hvor folk har loggført turene sine det siste året. Figur 4.6 er et heatmap over alle gå- og løpeturer i Ski det siste året. Dette kartet verifiserer til en viss grad funnene fra Space syntax-analysen samtidig som den bidrar med ny informasjon.

Til forskjell fra dataene fra space syntax-analysen ser vi at områdene i Ski vest er ganske godt brukt av mosjonister. Dette er fordi Holstadmarka og Hebekkskogen er større naturområder tett på bebyggelsen som utgjør populære destinasjoner for trening og rekreasjon. Fra dette leser vi at de mest brukte rekreasjonsområdene er skogene i vest, ikke kulturlandskapene i øst.

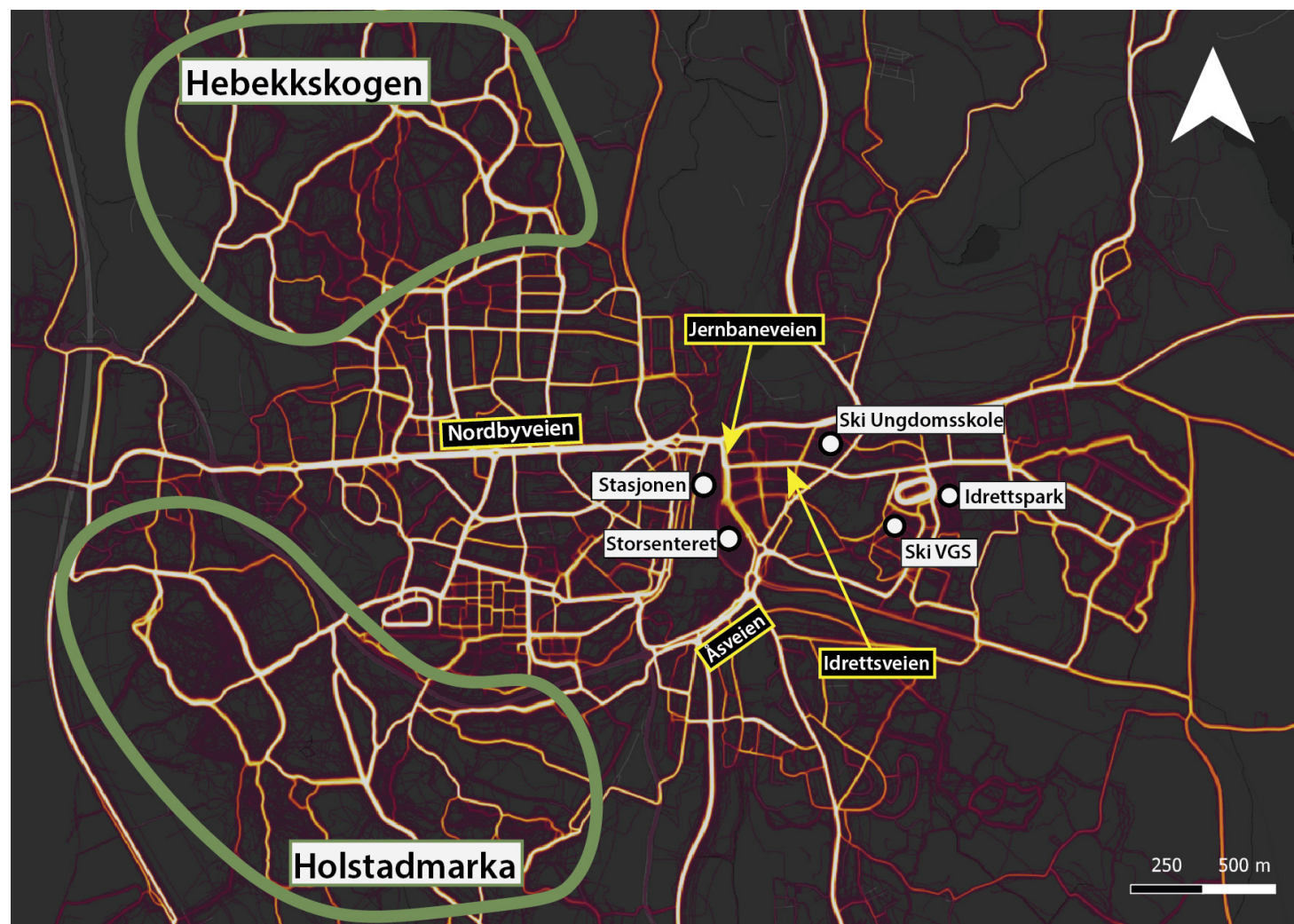
Det som derimot stemmer med space syntax-analysen er hvordan Åsveien og Nordbyveien er de mest brukte veiene, også for mosjonister. Dette er ikke områder som man anser som en destinasjon for løping eller gåturer, men de er så integrert i veinettet at de blir en del av turen til svært mange likevel.

Når det kommer til bruken av gatene i selve sentrumsskjernen (sentrumssone A) er det her også korrelasjon med data fra space syntax-analysen. Det er ikke så mange som benytter seg av sentrums gater, men de mest brukte veiene er Idrettsveien og Jernbaneveien. Jernbaneveien er gjennomfartsåre samtidig som den leder til

sentrale destinasjoner som togstasjonen og storsenteret. Idrettsveien er bilfri og strekker seg fra sentrum og utover Ski øst der den er godt sammenkoblet med skoler og idrettsanlegg. Basert på dette kan man konkludere med at

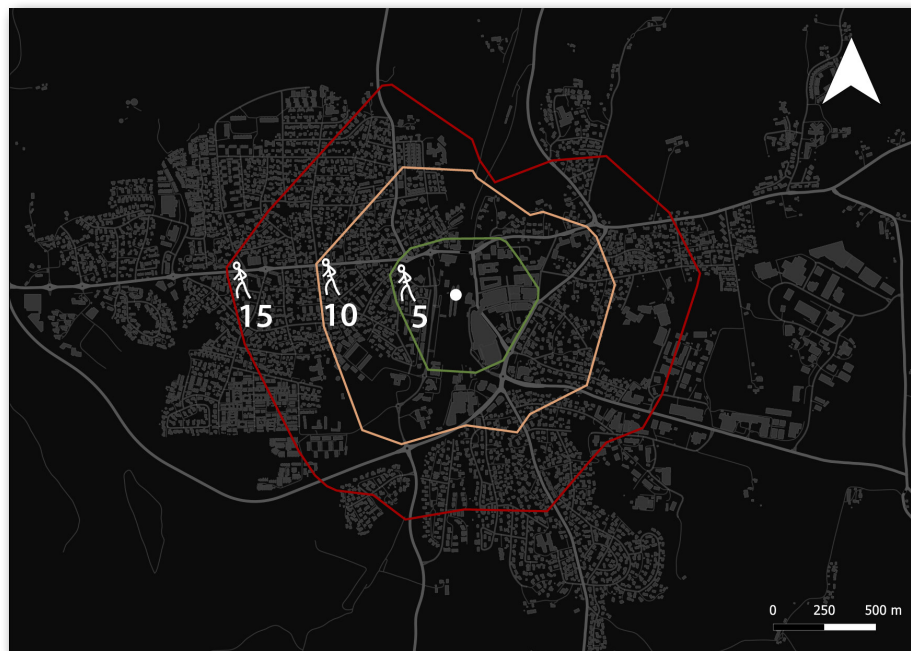
mosjonistenes bevegelsesmønster langt på vei underbygger påstandene fra Space syntax analysen – sentrumssonens veier er dårlig posisjonert for byliv. Unntaket er Jernbaneveien og Idrettsveien som er mer brukt enn de øvrige gatene.

Figur 4.6: Alle gå- og løpeturer logget i Strava det siste året. Data hentet fra: [www.Strava.com](http://www.Strava.com) (2022).



## Gang- og sykkelavstander i Ski

Til tross for et suboptimalt veinettet er Ski en gå- og sykkelvennlig by. Stasjonen ligger sentralt i tettstedet, og fra dette punktet når man en relativt stor andel av tettstedets bebyggelse på 15 min. På sykkel når man hele tettstedets bebyggelse, og litt til, på 9 min fra togstasjonen. I tillegg er de lokalklimatiske forholdene og det flate terrenget relativt sykkel- og gangvennlig. Dette gir et godt utgangspunkt for fortetting innenfra uten at det skal være nødvendig med økt biltransport. Sykkelstrategien til Ski fremstår som et naturlig satsingsområde i lys av dette.



Figur 4.7: Hvor langt man kan gå fra stasjonen på 5, 10 og 15 min. Egen illustrasjon basert på data fra: [openrouteservice.org](http://openrouteservice.org)



Figur 4.8: Hvor langt man kan sykle fra stasjonen på 3, 6 og 9 min. Egen illustrasjon basert på data fra: [openrouteservice.org](http://openrouteservice.org)

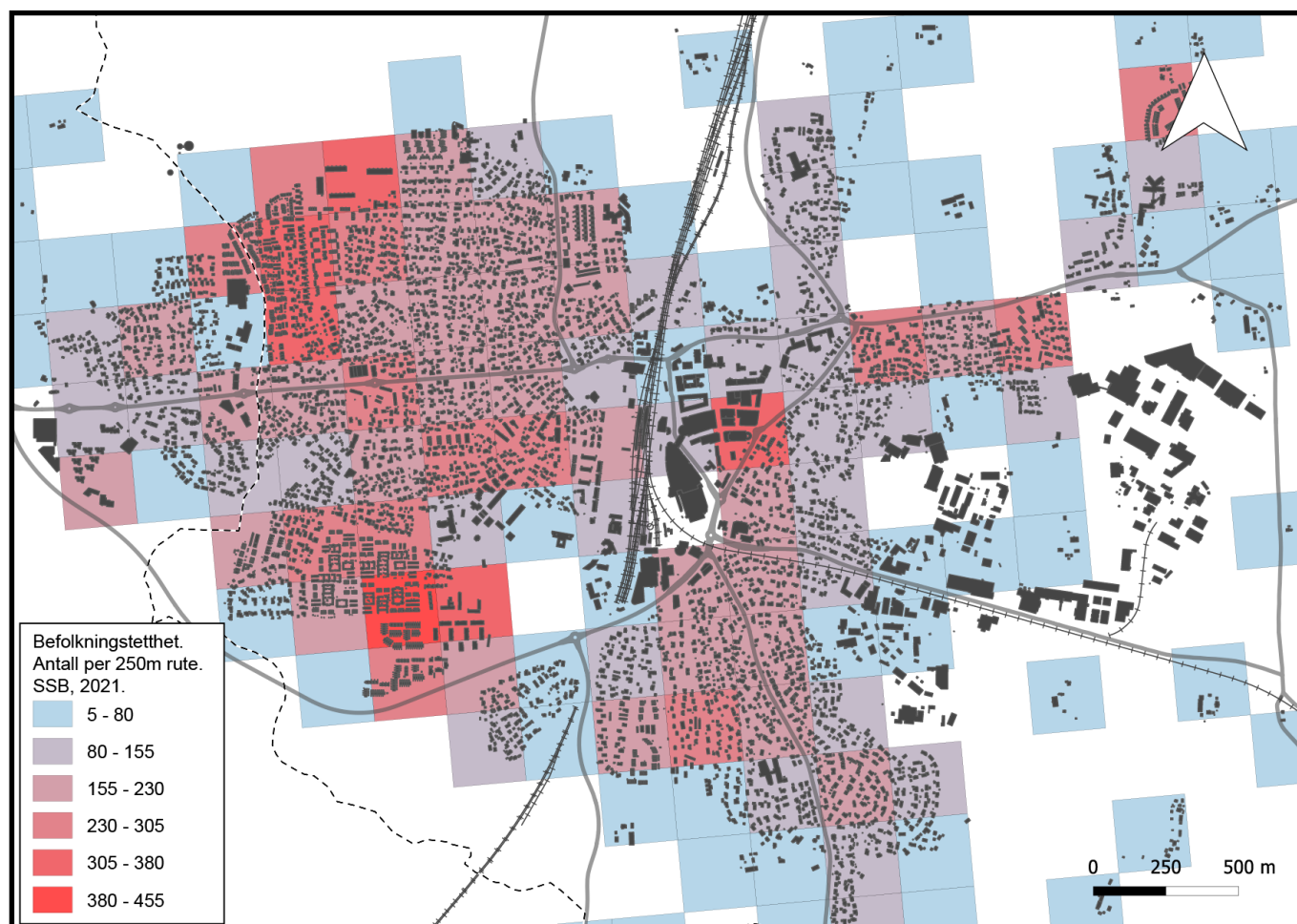
Vurdering av gang og sykkelvennlighet	Begrunnelse
Positivt for byliv	Ski har gode forutsetninger for gående og syklende, til tross for suboptimalt veinett. Flatt terreng, korte avstander og gunstige værforhold trekker opp.

## 4.1.2 Tetthet

### Befolkningstetthet

Figur 4.9 viser hvor mennesker bor i Ski, og hvor tett de bor. Det bor flest mennesker i Finstad og Hebekk mot kommunegrensen til Ås i vest. Her er også den høyeste befolkningstettheten. Dette er områder som i henhold til nettverksanalysene er dårlig integrert. Det er større sannsynlighet for at mennesker som bor i disse områdene velger å kjøre bil til sentrum fremfor de som bor i byens øvre områder.

Den mest befolkningsrike ruten i Ski er på 455 personer. Dette er langt ifra goldielock densities som definerer optimal tetthet likt den fra tradisjonelle byområder i eksempelvis Paris med 1625 personer per 250m rute, eller Barcelona med 2190 personer per 250m rute (egen omregning fra Alter, 2014).



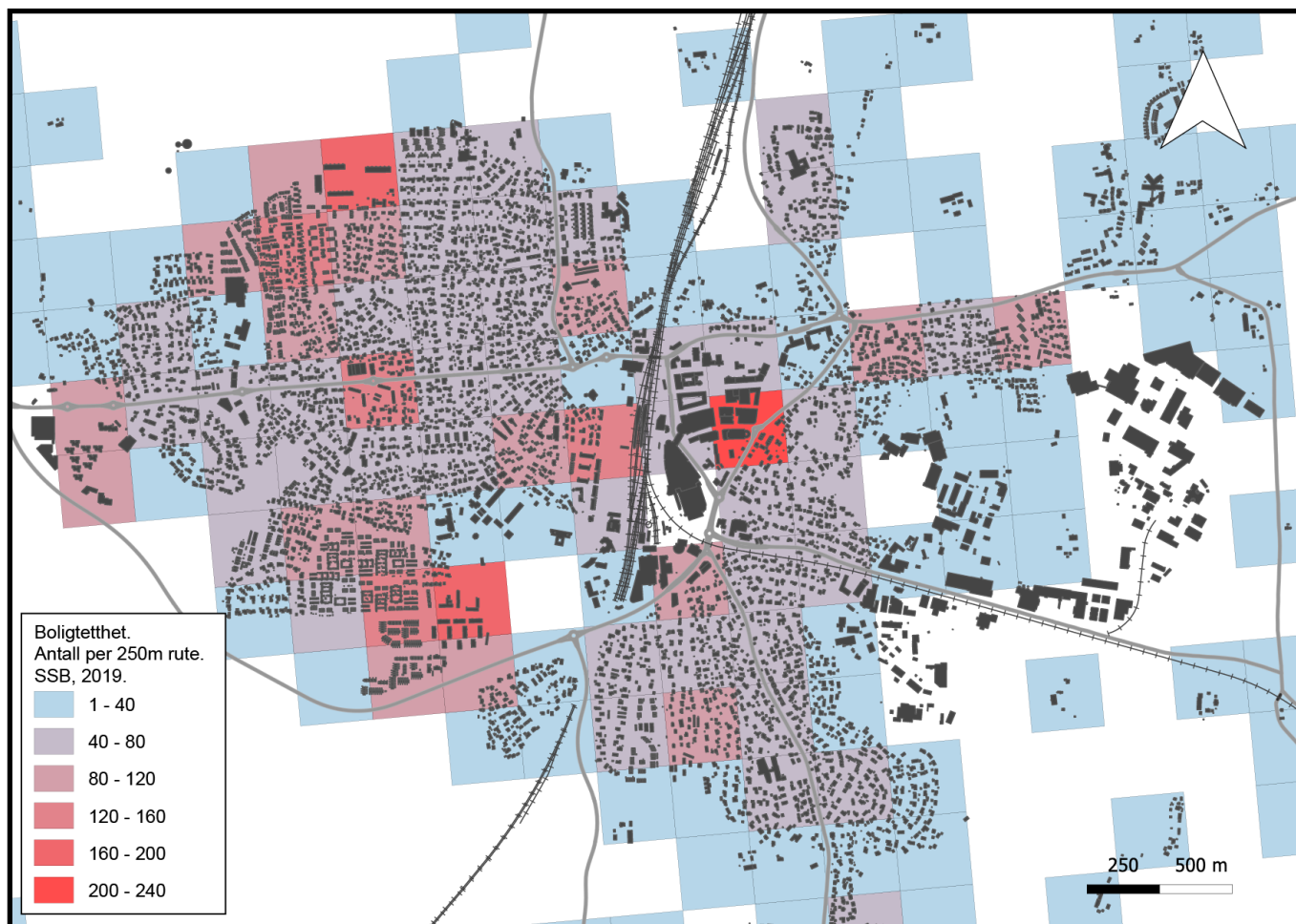
Figur 4.9: Befolkningstetthet. Egen illustrasjon basert på data fra SSB (2021) og Geonorge (2021).

Vurdering av befolkningstetthet	Begrunnelse
Negativt for byliv	befolkningstettheten er for lav for å generere byliv samtidig som de mest folkerike stedene er lokalisert i utkanten, tett mot nabokommunen sin grense

## Boligtetthet

Boligtettheten forteller den samme historien som befolkningstettheten med tanke på lokalisering. Ruten med mest boliger i Ski har et gjennomsnitt på 3.7 boliger pr. mål (230 boliger på en 250m rute). Dette er semi-suburban tetthet ifølge Jacobs, og ikke nok til å generere byliv (1961, s. 191). Jacobs argumenterte for 25 boliger eller mer pr. mål (egen omregning) i bykjerner for å kunne huse nok mennesker til å håndtere problemet en by er. Tallene viser hvor forskjellig Ski er fra den type by som Jacob's skriver om.

Ifølge forskning referert i Carmona (2021, s. 429) er gjennomsnittet til de mest vellykkede mellomtette byene i Storbritania 350 enheter per 250m rute (egen omregning). Dette betyr at selv områdene med høyest boligtetthet i Ski kommer til kort for å bli definert som mellomtett.

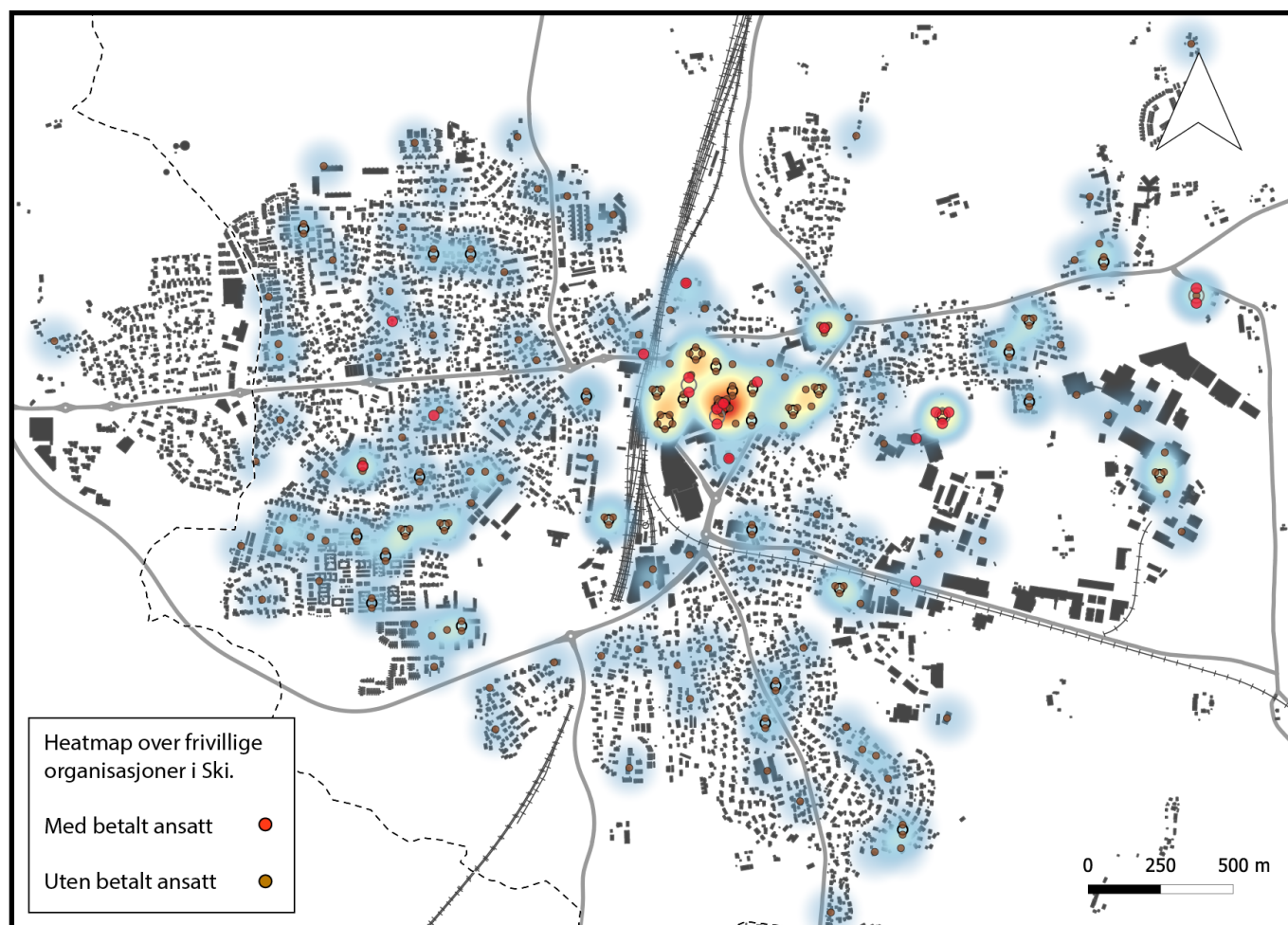


Figur 4.10: Boligtetthet. Egen illustrasjon basert på data fra SSB (2021) og Geonorge (2021).

Vurdering av befolkningstetthet	Begrunnelse
Negativt for byliv	befolkningstettheten er for lav for å generere byliv samtidig som de mest folkerike stedene er lokalisert i utkanten, tett mot nabokommunen sin grense

## Organisasjonstetthet

Når frivillige organisasjoner knytter sin lokasjon sterkt opp mot sentrumsområdet kan det antyde at det foregår en del aktiviteter i sentrum. Det kan også skyldes tilgjengeligheten på lokaler. I hvilken grad dette er en faktor som skaper faktisk byliv er usikkert. Men det forteller oss at sentrum har byggverk som bysamfunnet både har råd og anledning til å organisere seg i, og må derfor forstås som en positiv forutsetning for byliv.



Figur 4.11: Egen illustrasjon basert på data fra brønnøysundsregisteret (2021) og Georange (2021)

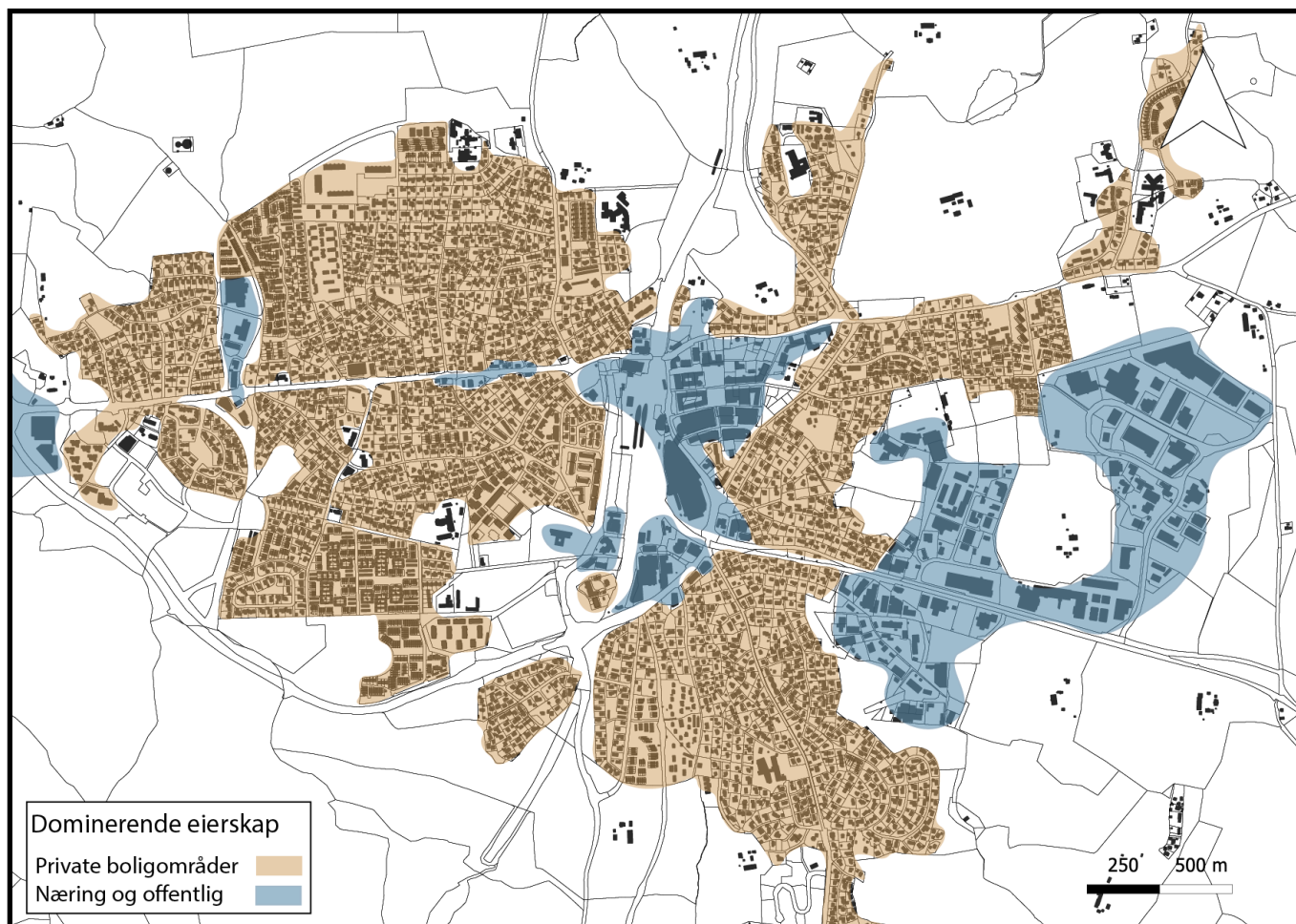
Vurdering av organisasjonstetthet	Begrunnelse
Positivt for byliv	Lokalsamfunnets organisasjoner samler seg primært i sentrum

## 4.1.3 Bygningers økonomiske forutsetning for diversitet

### Eierskapsstruktur

Når Jacobs snakker om å ha variert alder og tilstand på bygningsmassen er det med utgangspunkt i de økonomiske forutsetningene dette gir en variert gruppe mennesker anledningen til å huse sine virksomheter. Det er derfor ikke hensiktsmessig å vurdere boligene i private småhusområder. Den første analysen gjør derfor et skille mellom bygningsmassens dominerende eierskapsstruktur.

Figur 4.12 viser at bygningsmasse tilpasset næringsvirksomhet ligger i sentrum og i Ski øst. Store deler av næringsvirksomheten i Ski øst skal fjernes til fordel for boliger i fremtiden – vurdering av bygningers økonomiske forutsetninger for diversitet er derfor kun interessant for sentrumsområdet.



Figur 4.12: Egen illustrasjon basert på data fra geonorge (2021) og SSB (2021).

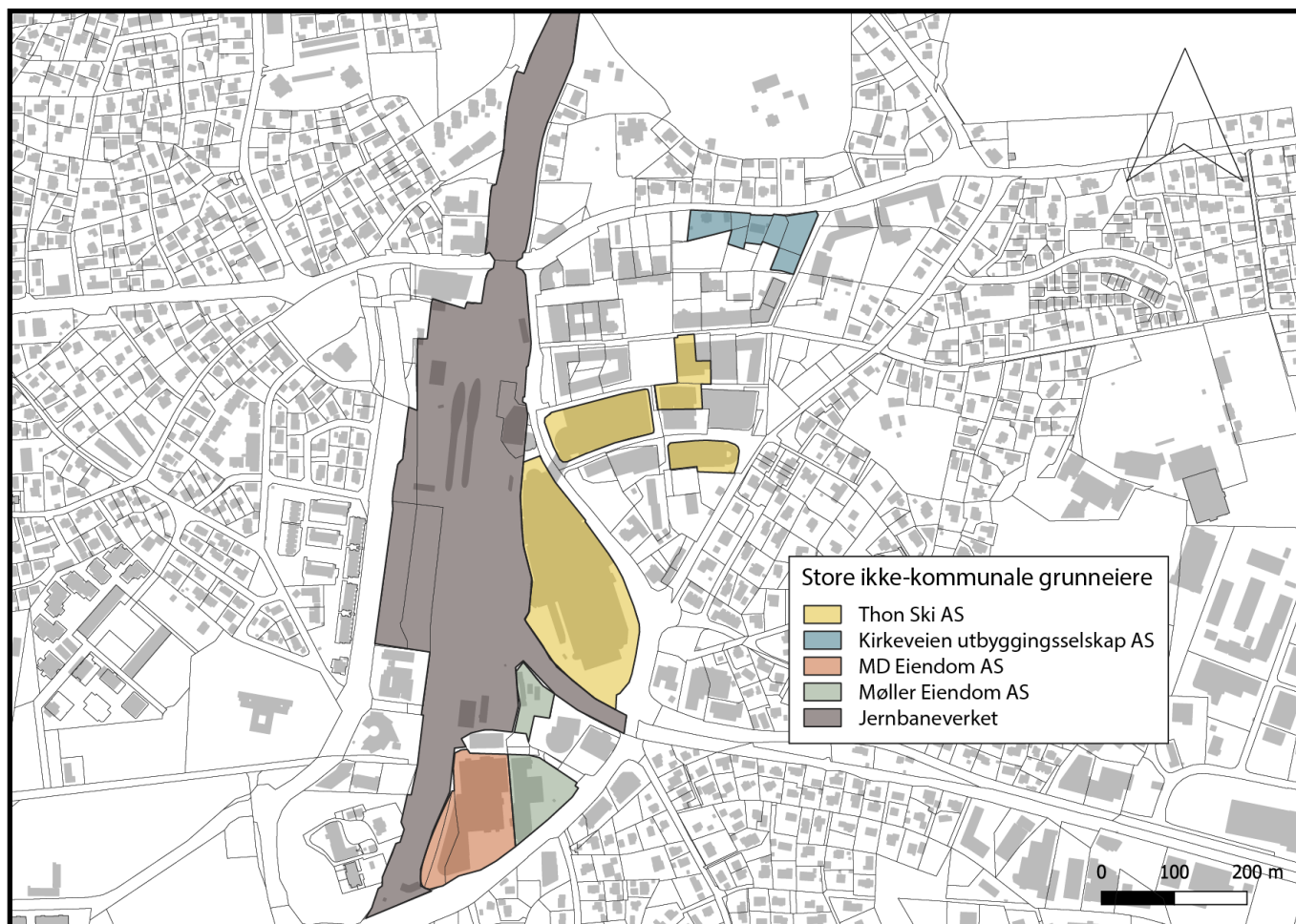
Vurdering av overordnet eierskap	Begrunnelse
Nøytral effekt for byliv	Overordnet eierskapsstruktur antyder at besøksfunksjoner gjennom næring og offentlig eierskap er lokalisert i soner, der den ene sonen er sentralt plassert og kan bidra med byliv



## Store grunneiere og tomtegrenser

Deler av sentrums kvartaler går over flere tomtegrenser som indikerer at eierskapet er fordelt mellom flere personer. Med en variasjon i eierskap skapes det også variasjon i bygningsmassen, både med tanke på bygningens tilstand og bruk.

Men oversikten over tomtegrensene sammen med sentrums store grunneiere viser samtidig at få personer har mye makt over hvordan byen ser ut. Kommunen er avhengig av godt samarbeid og velvilje fra disse få grunneierne for å nå målsetningene sine. Dette kan komplisere forutsetningene for byliv. I den sammenheng må det påpekes at kartleggingen over viser at Thon Ski AS eier 3 store tomter i sentrum i tillegg til Storsenterets to enorme tomter. Dette utvidede eierskapet er negativt for byens diversitet. Dette gjelder også Jernbaneverket som i regi Bane NOR eier store tomter på begge sider av toglinjen.

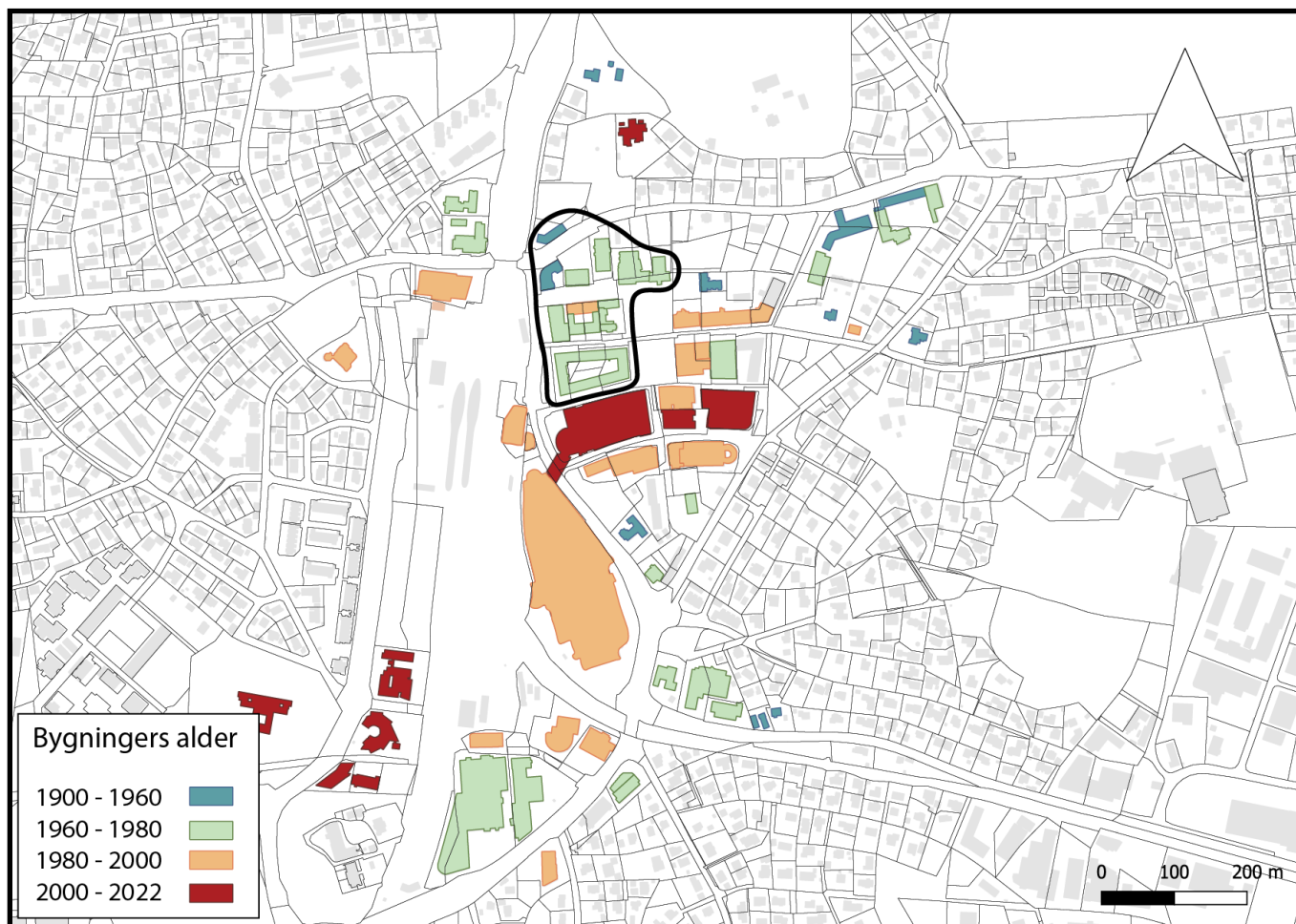


Figur 4.13: Egen illustrasjon basert på data fra kartverket (2021)

Vurdering av grunneiere og tomtestruktur	Begrunnelse
Negativt for byliv	Noen få store grunneiere gir et relativt dårlig grunnlag for diversitet for deler av sentrum.

## Bygningers alder

Det er få bygninger som stammer fra før 1960. Men til gjengjeld er det grei variasjon i byggverkens alder i intervallet 1960 til i dag. Kartets markerte område representerer sentrums eldste område. Dette området har og størst variasjon i eierskap i kvartalsstrukturen. Det er derfor gode forutsetninger for varierte men rimelige leiepriser nettopp her som skaper muligheter for etableringen av en variasjon av ulike næringsvirksomheter. Storsenteret med tilbygg er byens største bygg og bidrar med attraktive næringslokaler av ulik størrelse, men da med en prismodell som favoriserer større kjedebutikker (Stugu, 2015).



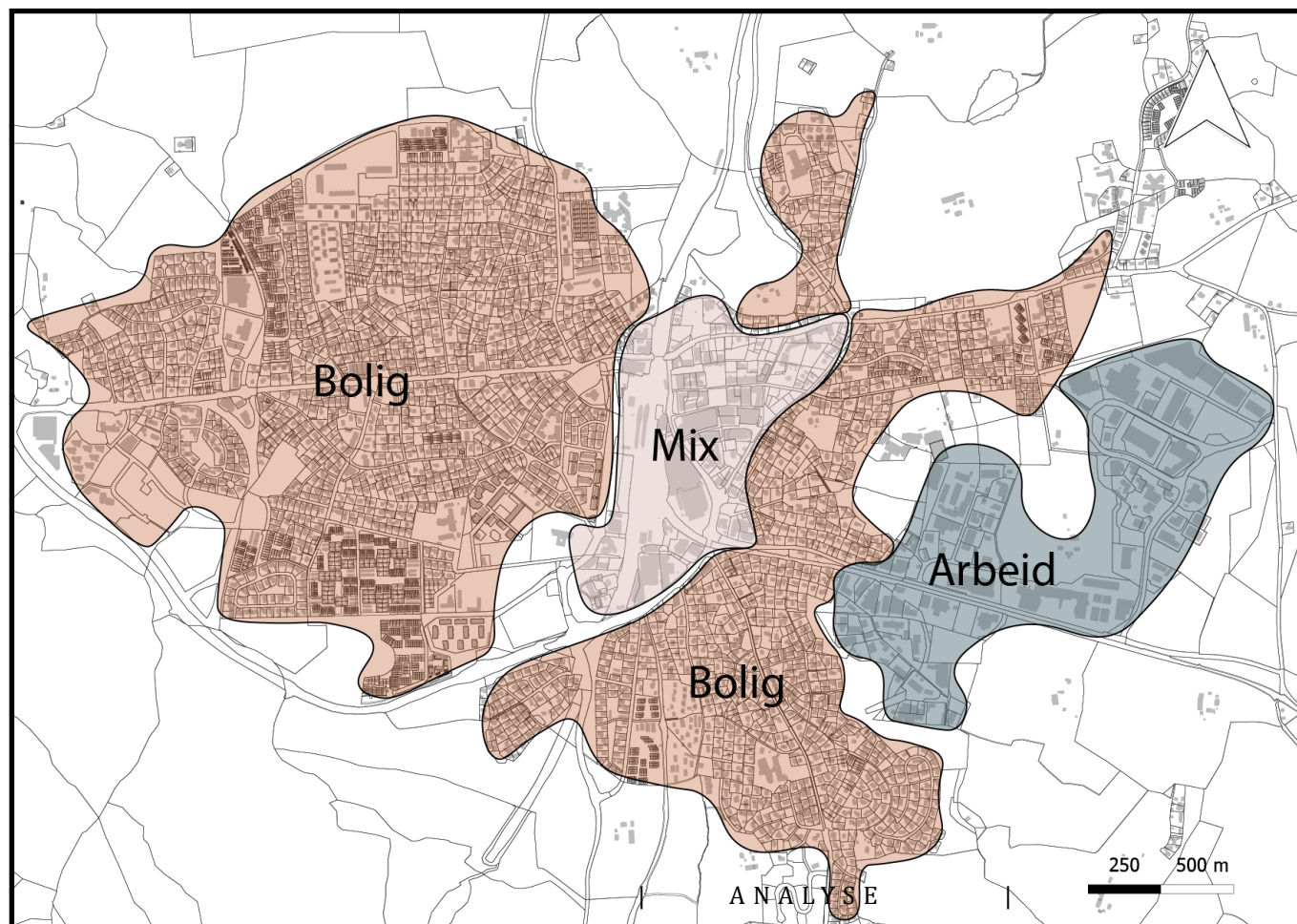
Figur 4.14: Det eldste området med størst variasjon i eierskap er innenfor sort markering. Egen illustrasjon basert på data fra Geonorge (2021) og [www.1881.no](http://www.1881.no).

Vurdering av bebyggelsens alder	Begrunnelse
Nøytral effekt for byliv	Bygningers alder og tomtestruktur antyder at en stor variasjon av bedrifter og startups kan finne lokaler i sentrum. Storsenteret vil primært være tilpasset større kjedebutikker.

## 4.1.4 Funksjonsmix

### Funksjonelle soner

En tolkning av arealbrukskartet til Ski viser et tettsted som er oppdelt i relativt monofunksjonelle soner. Dette er en grovinndeling og derfor vil det finnes innslag av typisk matbutikker, skoler og barnehager i boligsonene. Men den totale bygningsmassen er likevel av en slik art at en inndeling som er gjort her er representativt. Figur 4.15 viser de fire primærsonene Ski består av, og de store monofunksjonelle områdene indikerer en by som er tilpasset bilbruk. Sentrumsområdet skiller seg ut med en større variasjon av funksjoner, og det er positivt at nettopp dette området er det geografiske midtpunktet.



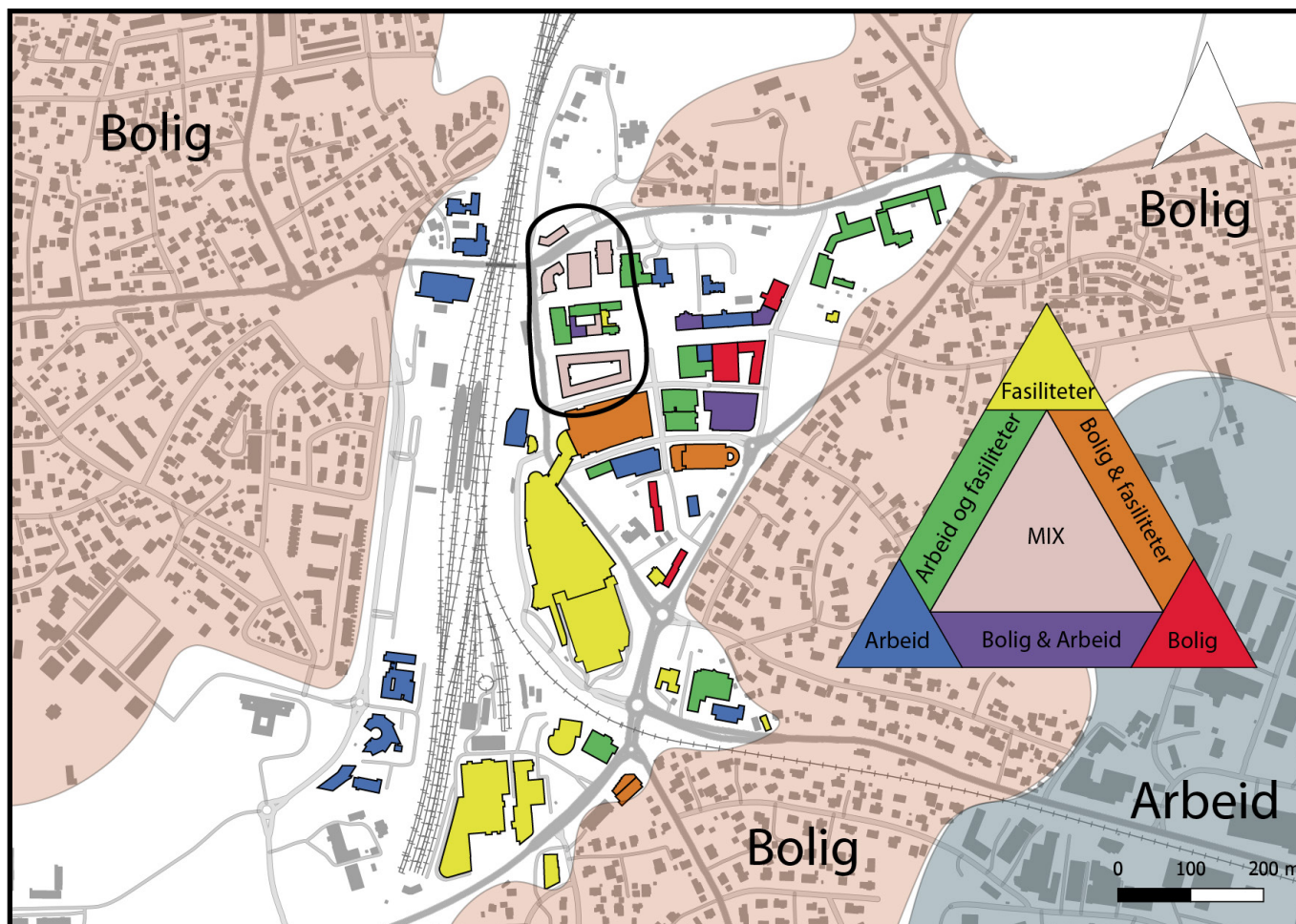
Figur 4.15: Oversikt over områder i Ski inndelt etter sitt primære funksjonsinnhold. Egen illustrasjon basert på data fra Geonorge (2021) og SSB (2021).

Vurdering byens funksjonelle soner	Begrunnelse
Nøytral effekt for byliv	Tydelige soner av monofunksjonell karakter er negativt for byens diversitet. Den sentrale lokaliseringen av sentrumsområdet med sin funksjonsmiks er likevel positivt.

## Mixed Index Analyse

Mixed index analysen viser kombinasjonen av funksjoner i Ski sentrum. Som trekanten illustrerer fins det monofunksjonelle bygg, bi-funksjonelle bygg og bygg som inneholder en mix av alle tre primærfunksjonene.

Sentrumssone A har en større variasjon i bygningsmassen sin enn sentrum for øvrig. Den største variasjonen finnes innenfor svart markering på figur 4.16, der flere bygg inneholder både fasiliteter, arbeids- og bofunksjoner. Lokalisering av funksjoner bør være et resultat av bevegelsespotensialet i veinettet for at de skal være tilgjengelig for et tilstrekkelig kundergrunnlag (van Nes, 2007, s. 35). Og de mest integrerte og brukte veiene i sentrumssone A passerer nettopp disse bygningene (Jernbaneveien og idrettsveien). Veinettet for Ski som helhet favoriserer likevel de bilbaserte forretningene i sentrumssone B sør.



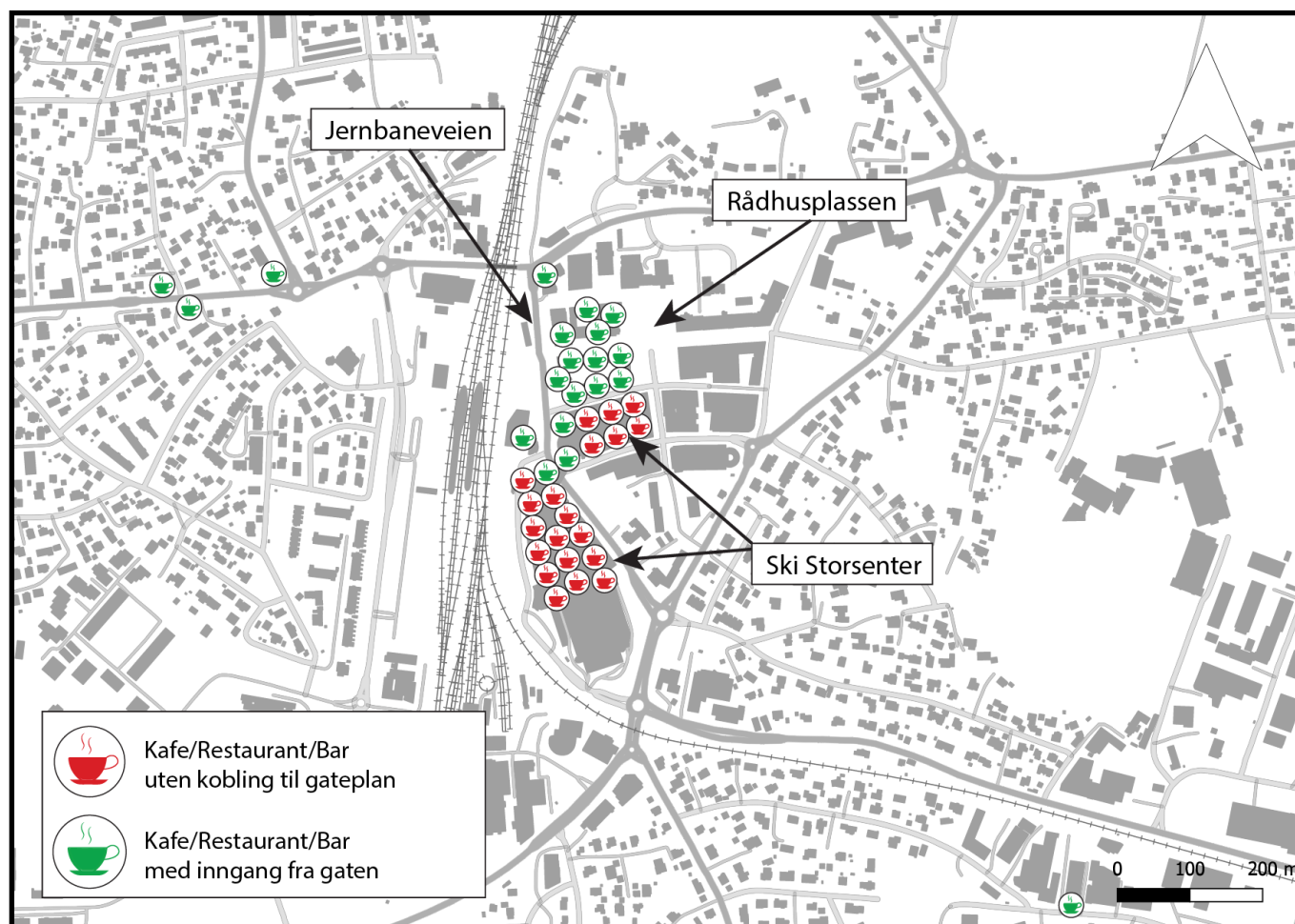
Figur 4.16: Oversikt over funksjonsblandingen i Ski sentrum sine bygninger. Egen illustrasjon basert på data fra Georange (2021), 1881.no, google maps og egne observasjoner.

Vurdering av Mixed Index Analyse i sentrum	Begrunnelse
Nøytral effekt for byliv	Funksjonsblandingen til sentrums byggverk varierer fra god til dårlig. Et område er svært bra, og dette er samme område som har gunstig bygningsalder og tomtestruktur.

## Serveringssteder

Illustrasjonen viser serveringsstedene i Ski, og det er skilt mellom de som har inngang fra gateplan og de som ikke har det. Dette er en viktig distinksjon da det er avgjørende for om serveringsstedet bidrar med byliv eller ikke.

Kartleggingen viser at sentrum er tydelig separert med tanke på hvilken del som inneholder serveringssteder. Men det er også et skille mellom hvor serveringsstedene bidrar til byliv, og hvor de ikke gjør det. Først og fremst ser man at absolutt alle sentrums serveringssteder er knyttet til bygningsmassen langs Jernbaneveien med sidegater. Mengden serveringssteder her er ikke overraskende gitt resultatet fra analysene av veinettet. Jernbaneveien er den mest integrerte gaten i sentrumssone A. Den øvre delen av Jernbaneveien inneholder alle de utadvendte serveringsstedene. Dette er det samme området som har størst variasjon i eierskap og bygningenes alder. Det kan også være et tegn på at dette er et område i Ski folk liker å være og sette seg ned, og dermed en indikator på at byrommene her fungerer bedre enn andre steder i sentrum.



Figur 4.17: Egen illustrasjon basert på data fra Geonorge (2021), 1881.no, google maps og egne observasjoner.

Det som overrasker er det totale fraværet av serveringssteder andre steder i sentrum. Bygningsmassen i disse områdene inneholder en del leiligheter og kontorer, men har også typiske lokaler i førsteetasjene som gir anledning til drift av serveringssted. At det likevel ikke er noen antyder at kundegrunnlaget her ikke er tilstrekkelig.

Storsenteret sin store andel introverte serveringssteder fremstår som en sterk konkurrent til de ekstroverte og bylivsskapende serveringsstedene i byens gater. En gjennomgang av omsetningen til byens serveringssteder bekrefter dette synet, og utgjør det andre overraskende funnet. Av kjøpesenterets 23 serveringssteder er kun 3 av de vendt mot gaten, og den totale omsetningen utgjorde 134

millioner kroner i 2021 (Thon Eiendom, 2021). Til sammenligning er det 13 serveringssteder som ikke hører til storsenteret som befinner seg i Ski sentrum. Alle disse har inngang fra gateplan og bidrar med byliv. Den totale omsetningen til disse er ca 107 millioner (se vedlegg 1 for utregning), ekskludert restaurant Tataki som ikke hadde regnskapstall tilgjengelig, og Gulating som er en nyetablering og derfor ikke har regnskap for i fjor.

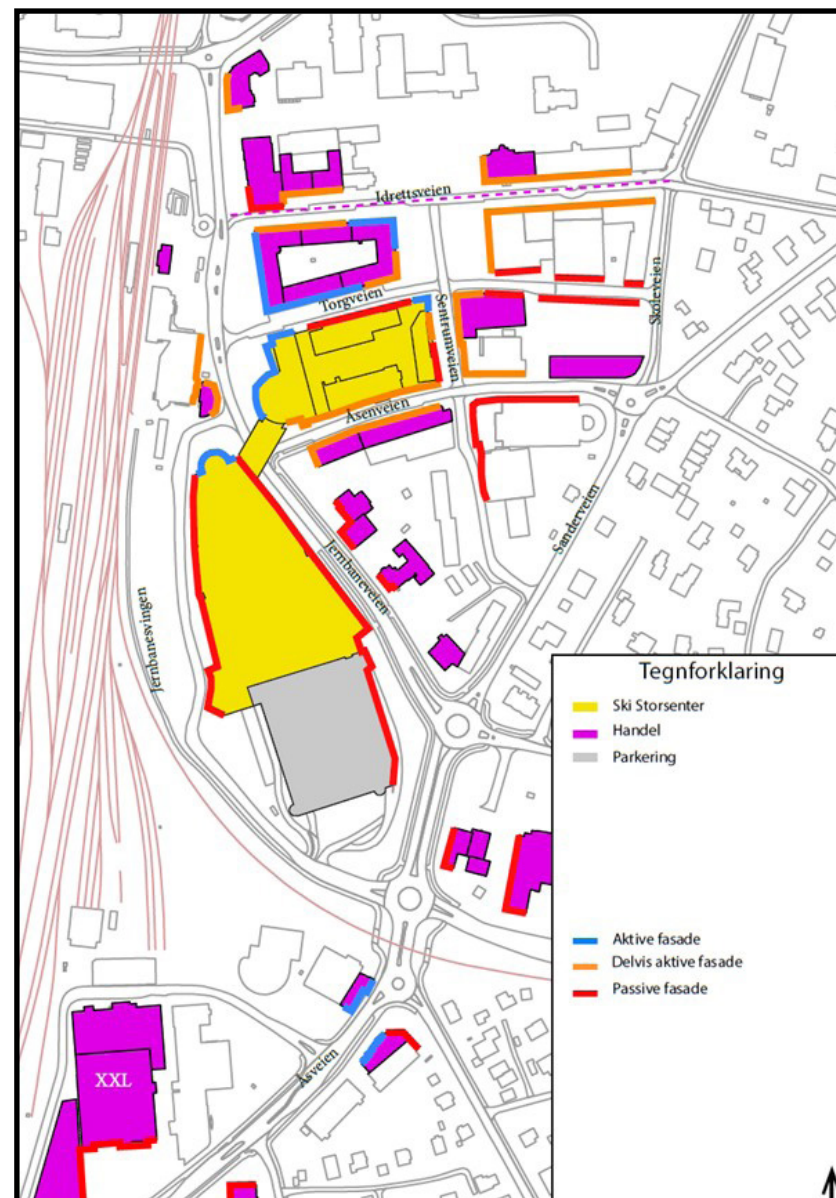
De introverte serveringsstedene på Ski Storsenter blir med andre ord mer brukt enn alle de andre serveringsstedene i Ski sentrum til sammen. Basert på denne analysen fremstår Ski storsenter sin negative effekt på bylivet i Ski som formidabel. Videre kan det konkluderes med at det utenfor senterets vegger er opprettet et bymiljø med relativt tett konsentrasjon av serveringssteder nordvest i sentrumssone A. Dette betyr at området enten oppfattes som mer attraktivt enn det øvrige sentrum, at det er posisjonert gunstig for gangtrafikk i gatenettet, eller begge deler.

Vurdering av serveringssteder	Begrunnelse
Negativt for byliv	De utadvendte serveringsstedene befinner seg i sentrums gamle bygg med høy grad av flerfunksjonalitet. Dette området utgjør tilsynelatende et viktig bymiljø i ski. Røsten av sentrum har ingenting. Storsenteret utgjør ca halvparten av all servering i sentrum uten å bidra med byliv.

## Aktive / Passive fasader

Kartlegging av sentrums fasader er allerede gjort av Rambøll (2015, s. 27) og i masteroppgaven til Shirinzadeh (2016, s. 107). Det er ikke betydelige endringer som har skjedd med den kartlagte bebyggelsen siden den gang, og det vises til sistnevnte her.

Shirinzadeh (2016) konkluderer med at Ski sentrum har lite aktive fasader, og at aktiviteten foran de aktive fasadene er lav fordi folk i stor grad benytter seg av butikkene i storsenteret (Shirinzadeh, 2016, s. 106). De lange passive murfasadene til Ski Storsenter trekkes frem som spesielt folketomme områder. Unntaket er kvartalsbebyggelsen mellom Jernbaneveien og Rådhusplassen med stort innslag av ulike typer serveringssteder og butikker i førsteetasjene. Dette området har derfor best forutsetninger for funksjonsriksom i bebyggelsen sin (som bekreftes av Mixed Index Analysen) og liv på gateplan.



Figur 4.18: Aktive og passive fasader i Ski sentrum. Shirinzadeh (2016)

Vurdering av aktive / passive fasader	Begrunnelse
Negativt for byliv	De aktive fasadene befinner seg i et begrenset område. Sentrum forøvrig lider av lite aktive fasader, dette gjelder spesielt Ski storsenter sine langsider som påvirker svært negativt

## 4.2

# Analyse av attraktivitet

Som nevnt innledningsvis kan mye tyde på at Ski fremstår som relativt lite attraktivt i forhold til sin svært attraktive posisjonering i en stor arbeidsmarkedsregion (Vareide & Nygaard, 2014; Vareide et al., 2018). I teorikapittelet konkluderes det derimot med at attraktivitetsindeksen's dårlige rangering av Ski like gjerne kan komme fra boligmangel som mangel på attraktivitet i modellens vide forstand. I lys av de politiske forventningene om å skape attraktive byer, og Ski's ambisjoner om å vokse som regional by, fremstår det viktig å undersøke i hvilken grad de visuelle kvalitetene påvirker byens attraksjonskraft. Hensikten er å svare på forskningsspørsmål 2:

### **hvordan påvirker Ski's visuelle og opplevde kvaliteter byen som faktisk attraktivt sted?**

For å svare på dette må Ski's visuelle og opplevde kvaliteter analyseres, samtidig må man ha en formening om hva som er den faktiske attraktiviteten til byen.

For å forstå hva som er Ski's faktiske attraktivitet må man se på målbare og objektive data. Attraktivitetsmodellen er basert på empiri og svarer i stor grad på dette, men har behov for å nyanseres med ytterligere informasjon for å gi et troverdig svar. Den opplevde attraksjonen til Ski kan undersøkes gjennom innbyggerne sin opplevelse av stedet, og analyseres gjennom en modifisert variant av Kevin Lynch sin metode. De visuelle kvalitetene til Ski skal undersøkes gjennom en analyse av byens plassering i landskapet, samt en vurdering av noen sentrale byrom.



## 4.2.1 Imageability – Opplevelsen av byen

### Imageability – kartlegging basert på egne observasjoner

Av **landemerker** kan rådhuset nevnes som et kjent og sentralt punkt i byen. Som visuelt landemerke er likevel rådhuset svakt da det ikke tårner høyt nok til å være en visuell referanse for flere inn de som står i nærheten av den.

**Ferdselsveiene** er i seg selv lesbare, men rutene dikteres av toglinjen og har derfor store logiske brudd.

Store ugjennomtrengelige kanter (toglinjen) hindrer den naturlige flyten mellom bydelene. Dette gjør det vanskelig å se for seg raskeste rute, og gir et inntrykk av at man må gå unødvendige omveier slik at det føles som lange avstander.

Sentrumsområdet til Ski kan forstås som en samling av tre forskjellige **distrikter** (se figur neste side) som separeres av toglinjen (A, B og C) og er omgitt av større eneboligdistrikter. Distrikt A er sentrumsbebyggelsen - øst for togstasjonen med rådhusplassen i midten. B er vest for jernbanen, og er i dag stort sett satt av til pendlerparkering, men skal utvikles i nær fremtid av Bane NOR. Område C ligger sør for A og B og inneholder større butikklokaler med lagerhallpreg. De tre distriktene har ulike



Figur 4.19: Egen perseptuell-visuell kartlegging. Kartgrunnlag basert på data fra Geonorge (2021).

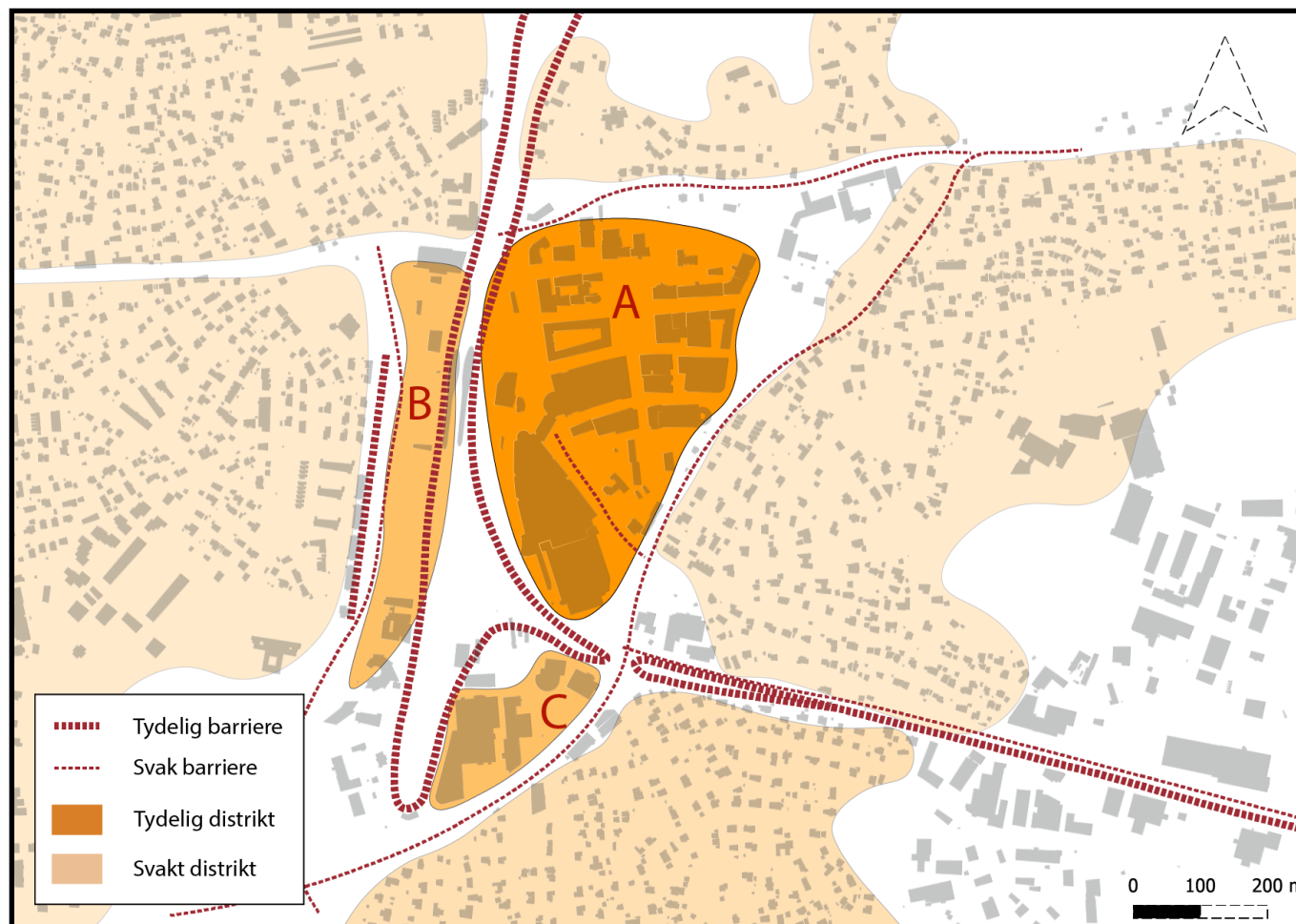
karakter og innhold, og er derfor distinkte og gjenkjennbare. Dette er i seg selv positivt for lesbarheten. Men mangelen på visuelt sterkt innhold område B og C gjør at disse bidrar lite til byens lesbarhet og opplevde kvalitet.

Distriktene er geografisk nær hverandre, men ingen av de er godt sammenkoblet på grunn av toglinjen som utgjør en stor **barriere** mellom dem. Dette skaper først og fremst fysisk avstand. Men selve opplevelsen av avstanden øker i tillegg fordi man tvinges til å gå omveier, en følelse som forsterkes gjennom fraværet av landemerker å feste blikket på underveis. Dette fenomenet er ifølge Raymond Isaacs (2001) den paradoksale effekten av at en kjedelig gåtur føles lang mens man går og kort i retrospekt. Samtidig vil en gåtur gjennom et stimulerende område virke kort mens man går fordi man er opptatt med å ta inn over seg inntrykkene, men lang i retrospekt på grunn av refleksjonene man gjør over alt man opplevde.

Fra distrikt C til A må man gå ca 9 min (google maps), og da er mesteparten av turen langs bilvei og de passive fasadene langs Ski storsenter. Fra distrikt C til B tar det 15 min (google maps) langs bilvei

uten å passere et eneste byrom eller en butikk. Mellom A og B er forholdene langt bedre, men selv her er raskeste vei undergangen til togstasjonen som betyr opplevd omvei i form av høydeforskjeller inn i en svært påkostet kulvert.

Området mellom distrikt A, B og C er ikke synlig fra noen av veiene man typisk velger å gå, dette er et stort jernbanerelatert areal som fremstår som et perseptuelt tomrom i byen.

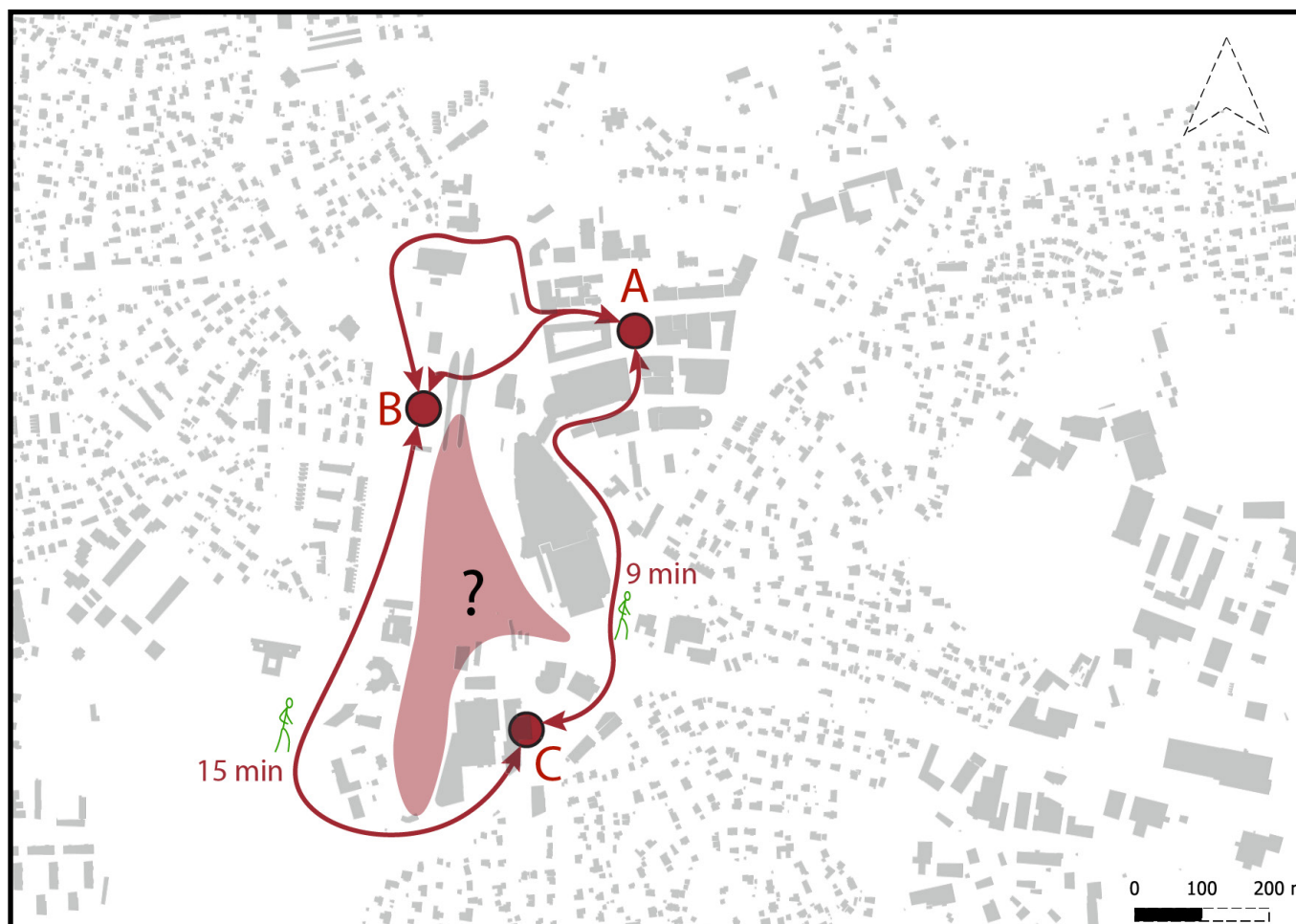


Figur 4.20: Egen perseptuell-visuell kartlegging. Kartgrunnlag basert på data fra Geonorge (2021).

## Problemet som belyses av egen kartlegging

Det store problemet samlet sett er sentrums separasjon i tre forskjellige distrikter, der hvert enkelt distrikts oppfattede midtpunkt ligger fra hverandre på en slik måte at man ikke enkelt ser for seg bevegelse mellom de. Årsaken er toglinjen som skaper et stort visuelt tomrom mellom disse tre distriktene. Distriktene er distinkte og skiller seg fra hverandre. Men distrikt B og C er monotone og lite inviterende, og veiene mellom innbyr ikke til en spennende spasertur. Utover dette er det ingen landemerker som leder bevegelsen fremover eller hjelper med orienteringen. Dette er ikke i seg selv et problem i en så liten by der man fort lærer seg veiene, men er med på å skape avstander som er opplevs større enn virkeligheten.

Konklusjonen basert på en visuell-perseptuell kartlegging av sentrumsområdene og omegn er at de fremstår svært lite lesbare i forhold til sin størrelse. En kartlegging av kun sentrumssone A hadde gitt et langt bedre resultat med sin enkle gatenettstruktur, distinkte bygningstypologi og sentrale rådhusplass.



Figur 4.21: Egen perseptuell-visuell kartlegging. Kartgrunnlag basert på data fra Geonorge (2021).

## Imageability – samfunnsbildet

Av **landemerker** ser innbyggerne Rådhuset tydelig for seg, akkurat som meg. Men det eneste alle informantene ser er togstasjonen og Ski storsenter, og disse kan og forstås som landemerker i samfunnsbildet.

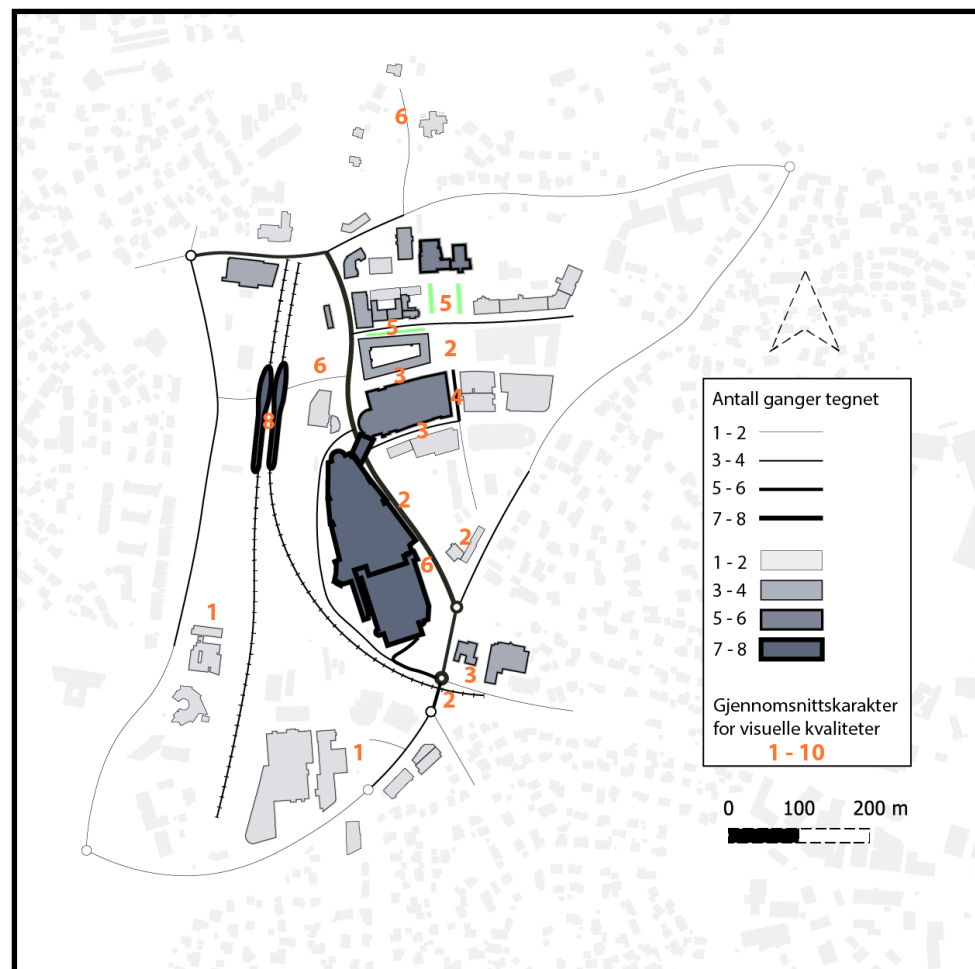
Den tydeligste **ferdselsveien** er Jernbaneveien, som omtrent alle tegnet. Dette passer godt med space-syntax analysen som definerer denne veien som sentrums mest integrerte ferdselsåre. Det virker som folk ser for seg bebyggelsen langs denne veien, og i liten grad annen bebyggelse. Gågaten (idrettsveien) ble tegnet av flere, i motsetning til de andre gatene som går øst/vest. Rundkjøringene som leder inn til storsenteret sin parkering er tegnet av mange, og fremstår som tydelige noder.

Litt under halvparten tegnet selve togs�kinnene, og som **kanter** er de derfor ikke veldig synlige i samfunnsbildet. Men at nesten ingen så for seg byggverkene i Åsenveien og Vestveien indikerer at togs�kinnene likevel har en effekt på hva folk ser for seg som sentrum.

Sentrumsområdet kan forstås som et eget **distrikt** strukturert langs Jernbaneveien i et triangel mellom Storsenteret, togstasjonen og rådhuset. Dette er det samme området jeg har identifisert som positivt for byliv i analysen av byens livskraft i kap. 4.1. Her er det og flere som har valgt å tegne inn beplantningen på Rådhusplassen og Idrettsveien.

Basert på karakterene innbyggerne har satt for visuelle kvaliteter betraktes den nye togstasjonen som visuelt vellykket, mens folk har negativt inntrykk av langsiden til Ski storsenter. Rådhusplassen, gågaten og øvre del av Jernbaneveien opplever folk som middels visuelt attraktivt. Områdene sør for sentrumskjernen tegnes kun av 2 stykker, men begge gir områdene her karakteren 1.

På spørsmål om i hvor stor grad folk brukte sentrum til opphold/rekreasjon var svarte flest at de brukte sentrum i liten grad (Svaralternativ Aldri/Lite/Noe/Mye). I de tilfellene sentrum ble brukt til opphold eller rekreasjon var det steder som Cafe Sjarm i gågaten og Storsenteret som flest benyttet seg av. Deretter ble Waldemarhøy nord for sentrum nevnt et par ganger, som har lekeplass for barn.



Figur 4.22: Samfunnsbildet basert på 8 forskjellige tegninger av Ski sentrum. Egen illustrasjon basert på kartdata fra Geonorge (2021).

## Problemet som belyses av samfunnsbildet

Det største problemet er at folk kun ser for seg halvparten av sentrumssone A. Kvartalsstrukturen som jeg antok i egen kartlegging ville være et tydelig karaktertrekk i folks minne blir ikke sett av noen. Et annet problem er at nesten ingen ser for seg bygningsmassen eller veistrukturen i sentrumssone C. Dette er derfor et mindre lesbart område enn antatt basert på min egen kartlegging. Det som derimot stemmer er at det synes som at folk ikke ser derfor ikke dette området i sammenheng med sentrum, og at dette har med togsquinnene sin barriereeffekt å gjøre. Begge som tegnet noe i dette området ga karakteren 1 for visuell kvalitet.

Det fremstår tydelig at det som betyr mest er viktige målpunkter i hverdagen strukturert langs den mest velintegrerte sentrumsgaten - Jernbaneveien. Storsenteret og togstasjonen tegnes av alle. Av disse oppleves områdene utenfor storsenteret som lite visuelt attraktive – som er et problem gitt storsenterets størrelse. Til tross for dennes dominans i samfunnsbildet er også gågaten med byggverk tegnet av flere, som indikerer at denne delen av sentrum er i folks bevissthet. At nettopp en enkelt kafé i denne gaten, Café Sjarm, nevnes av flere som en av få destinasjoner for opphold/rekreasjon viser og hvor sårbart dette bymiljøet er.



Figur 4.23: Samfunnsbildet basert på 8 forskjellige tegninger av Ski sentrum. Kartgrunnlag basert på data fra Geonorge (2021).

Vurdering av byens lesbarhet (imageability)	Begrunnelse
Negativt for byens opplevde attraktivitet	Kvartalsstrukturen er et definerende element i bykjernen, men folk ser det ikke for seg. Innbyggerne i Ski ser Jernbaneveien og de viktige målpunktene langs denne. Sentrum er derfor lite lesbart relativt til sin størrelse. Alle ser Ski storsenter, med de syns ikke det er pent. Alle ser også den nye togstasjonen som de mener er fint. Toglinjene splitter bysentrum i soner og skaper tomrom mellom disse. Avstander mellom sonene oppleves lengre enn nødvendig på grunn av manglende landemerker og innhold.

## 4.2.2 Byen i landskapet – topografiske forutsetninger for visuell attraktivitet.

### Byens plassering i landskapet

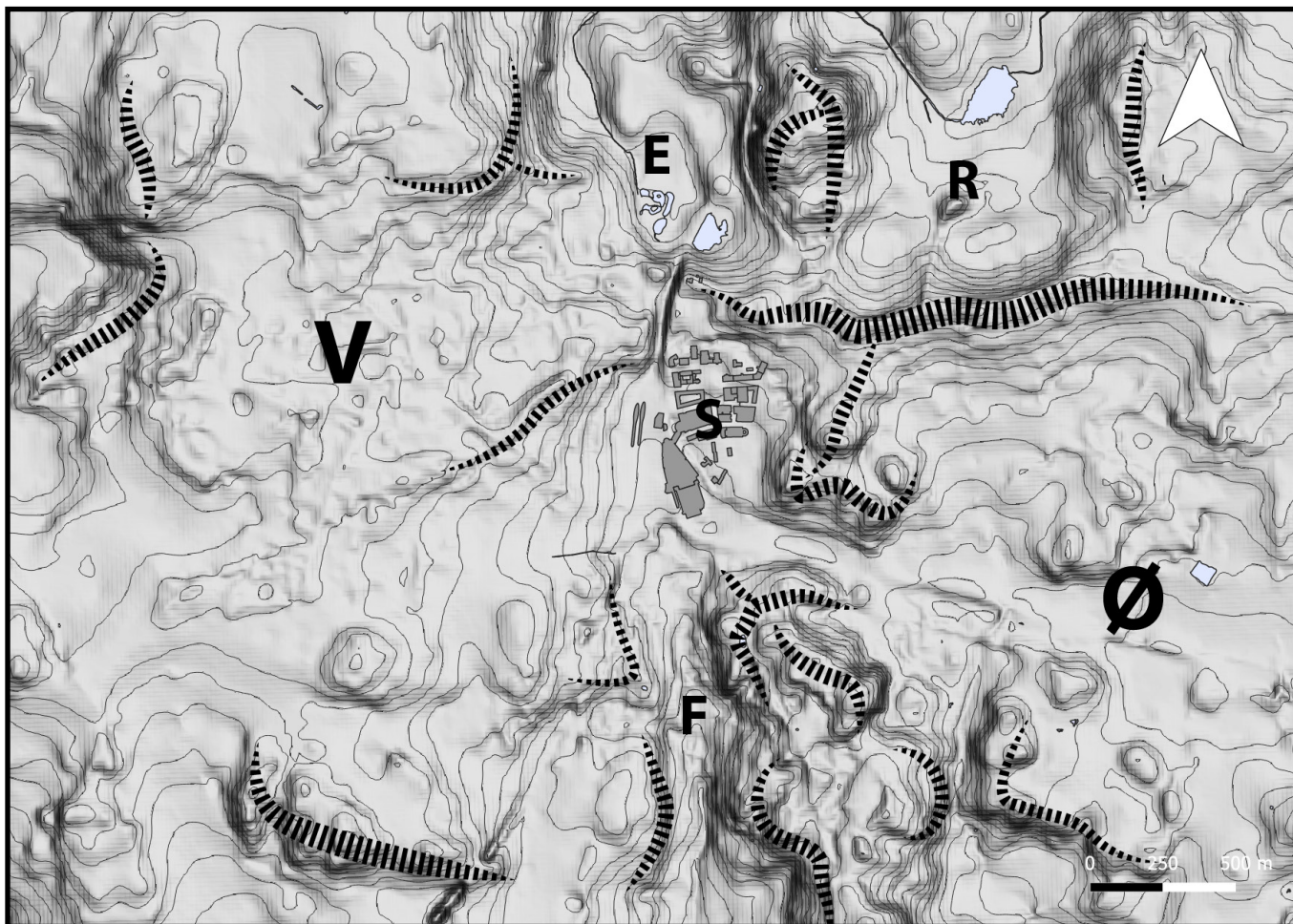
Ski er plassert i et relativt flatt terreng og det er derfor ingen landskapsrom som tydelig utpeker seg når man beveger seg i byen. Det er ingen fjell eller fjorder som gir tydelige skiller eller karakteristikk til byen. Høydene varierer på tvers av tettstedet mellom ca 110-170 moh. Selve sentrumsområdet ligger på ca 125 moh. Det er først når man studerer et bearbejdet kart at Skimorenens avrundede rygger i landskapet gjøres tydelig, og en inndeling i ulike landskapsrom forenkles. Figur 4.24 bruker 3 meters koter og et skyggelagt terrengmodell for å få frem landskapets ulike rom.

Det er to overordnede landskapsrom:

V = den store flaten som utgjør Hebekk og Finstad.

Ø = den store flaten med næringspark og kulturlandskap i Ski øst.

Mellom disse finner vi noen mindre landskapsrom, blant annet S, som utgjør Ski sentrum. Dette er et mindre rom som ligger i et søkk i landskapet. Det samme gjør rom E og R som består av bølgende kulturlandskap. Rom F fremstår som en liten og slak dal som leder nedover fra sentrum mot kulturlandskapene i sør. Basert på denne kartleggingen kan det virke som de ulike landskapsrommene er visuelt adskilt fra bykjernen. Dette testes derfor gjennom en «viewshed»-analyse.

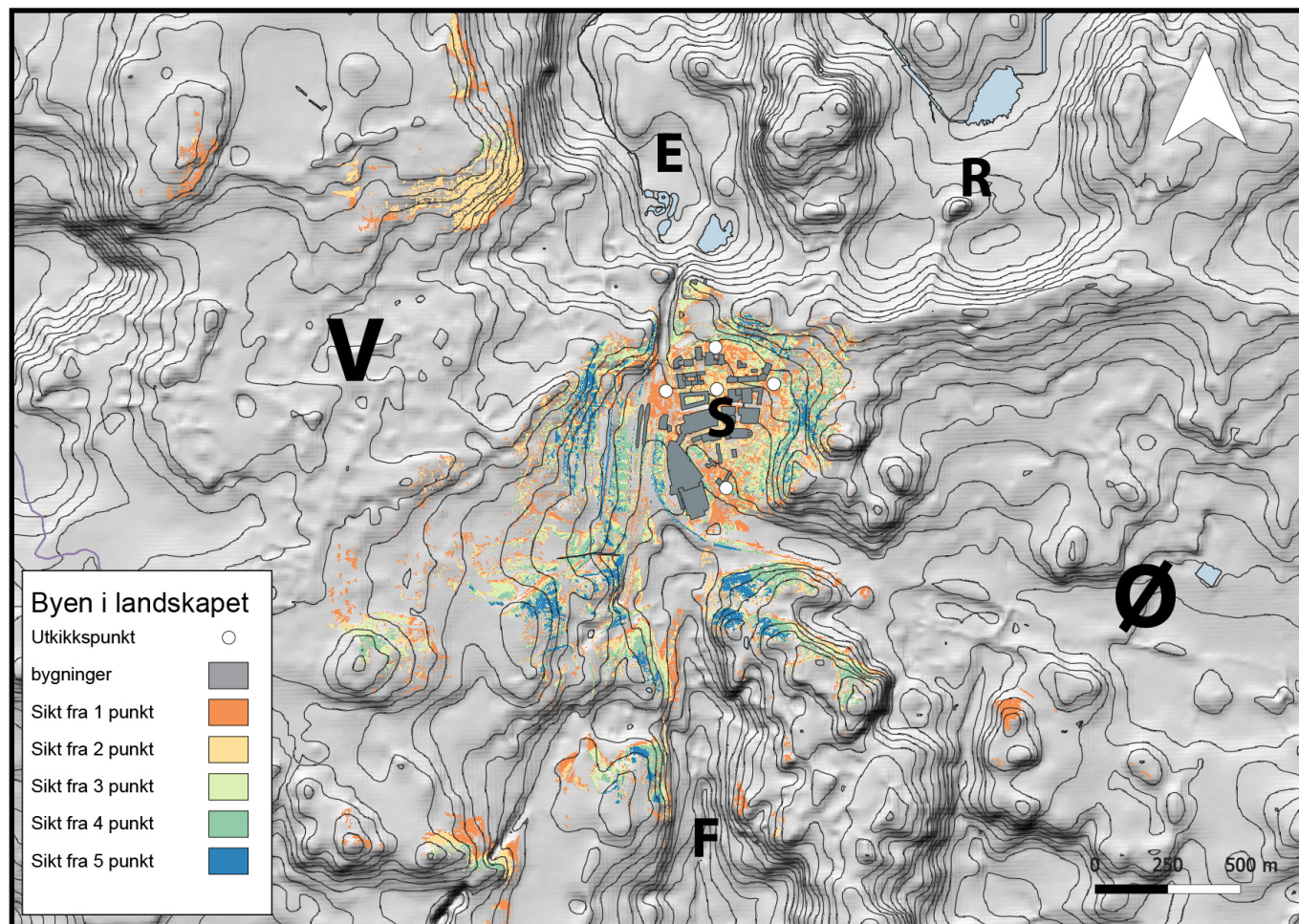


Figur 4.24: Egen illustrasjon basert på kartdata fra Geonorge (2021) og hoydedata.no (2021). Sentrumsbebyggelsen er tatt med for visuell referanse

## Utsiktsanalyse (Viewshed)

Viewshed-analysen bekrefter funnene fra kartleggingen av de overordnede landskapsrommene. Fra sentrumskjernen har man ikke visuell kontakt med noen av de andre landskapsrommene i Ski. Dette gjør landskapsrom S til et eget og frakoblet bylandskap. Det at landskapsmessige «bakvegger» mangler påvirker romopplevelsen negativt. Byrommene med sine vegger og sitt innhold må dermed alene stå for opplevelsen av bysentrum som et visuelt attraktivt sted. Dette er derimot ikke tilfelle for eneboligområdene som omslutter Ski sentrum. Disse brer seg over de små høydedragene som flere steder gir utsikt over kulturlandskapet utenfor.

I lys av den manglende landskapsdybden i sentrum fremstår det desto viktigere at byens offentlige rom er av god kvalitet. Disse skal beskrives og vurderes i det videre.



Figur 4.25: Egen illustrasjon. Viewshed-analyse fra 5 forskjellige punkt i bykjernen med observasjonshøyde 2 meter over bakken. Kartdata fra Geonorge (2021) og hoeydedata.no (2021). Sentrumsbebyggelsen er tatt med for visuell referanse.

Vurdering av byens plassering i landskapet	Begrunnelse
Negativt for byens visuelle attraktivitet	Ski sentrum er posisjonert etter funksjonelle kriterier for drift av jernbane. Dette har resultert i et sentrum som ligger i et eget landskapsrom uten visuell kontakt med noen av de andre rommene med påfølgende fravær av landskapskvaliteter og topografisk særpreg.

## 4.2.3 Beskrivelse av viktige byrom i Ski

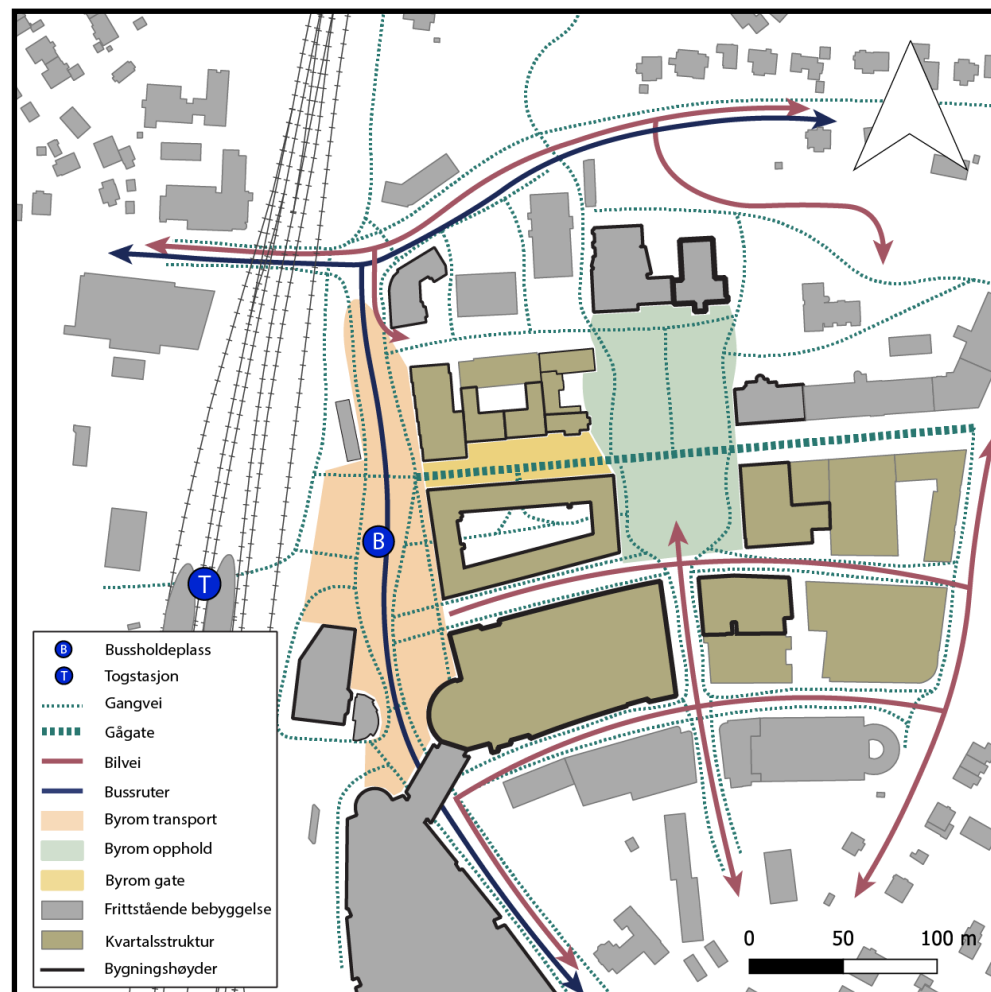
Beskrivelsen som gjøres her er et utgangspunkt for å vurdere byens visuelle kvaliteter, og søkelyset settes på hva jeg mener er de mest sentrale byrommene i Ski. Dette er byrommene som utpeker seg med best forutsetninger for byliv i analysene fra kap. 4.1; øvre del av

Jernbaneveien, Rådhusplassen og forbindelsen mellom disse - Idrettsveien. Dette er viktige byrom fordi storsenteret sine to hovedinnganger fra gateplan er her, og utenfor disse er det ifølge folketellinger gjort i mastergraden til Shirinzadeh (2016) størst aktivitet i Ski

sentrum. Disse byrommene bør derfor holde høy kvalitet. Rommene vurderes basert på Camillo Sitte (1889) sine kriterier med innslag av egne observasjoner, og må forstås som en subjektiv analyse.



Figur 4.26: Rommenes funksjon og bygningshøyder. Egen illustrasjon basert på kartdata fra Georange (2021)



Figur 4.27: Tilgjengelighet til og fra de aktuelle byrommene. Egen illustrasjon basert på kartdata fra Georange (2021)





Figur 4.28: Byrommenes innslag av grønt, høydeforskjeller og lekeplasser. Egen illustrasjon basert på kartdata fra Geonorge (2021) og hoydedata.no (2021).

### Overordnet beskrivelse av bykjernen:

Den overordnede bebyggelsesstrukturen i sentrum ligger i et eget landskapsrom, på en svakt hellende flate lavt i terrenget i forhold til sine litt høyere omgivelser. Det er ingen fjell, vann eller landskap å skue utover. Sentrum mangler derfor både topografisk særpreg, landskapskvaliteter og landskapsdybde. Bebyggelsen består delvis av kvartalsstruktur med akser i nord/sør og øst/vest, og delvis av frittstående bebyggelse. Kvartalsstrukturen er med på å skape et bymessig preg og en tydelig orientering rundt sentrums fokale punkt, Rådhusplassen. «Alle» gater leder til dette byrommet, men går man motsatt vei leder de fleste gater ut i utflytende plasser eller mindre definerte byrom med frittstående bebyggelse. Et spennende byromsnettverk vil ifølge Lorange (1984) gi deg hint av en større helhet etter hvert som du beveger deg fra byrom til byrom – men til dette er det for få definerte byrom og heller ingen overordnede landskapsrom å få oversikt over. Sentrums originale trehus er omtrent fjernet i sin helhet, noe som stammer fra reguleringsplanen av 1958 som innførte murtvang i deler av sentrum. De gamle tregårdene ble dermed erstattet med teglsteinshus på 2 - 7 etasjer etter hvert som byen utviklet seg. Dette er med på å skape et relativt enhetlig arkitektonisk uttrykk, men bygningene mangler tidsdybde og historisk forankring til stedets opprinnelse. Arkitektonisk sett er det ingen bygg som skiller seg tydelig ut, og da Østlandets Blad spurte arkitekt Peter Butenschøn i 2010 om hans mening ventet ingen lovord:

*«Ingen bygninger her er bedre enn strengt tatt nødvendig. En gjennomført middelmådighet» (Kløvstad, 2010).*

### Beskrivelse av Rådhusplassen:

Rådhusplassen er i dag delt i to soner der den søndre delen er parkeringsplass mens den nordre er en opparbeidet plass for opphold. Monumentalbygget (rådhuset) er plassert på den Nordligste kortsiden, og med sine 3 og 7 etasjer fremstår det underdimensjonert i forhold til den semiformelle plassens størrelse på ca 140 x 80 meter. Komposisjonen gjør at rådhuset i beste fall fremstår helt ordinært, og plassens øvrige byggverk kunne på samme måte med fordel vært høyere for å gi byrommet proporsjonalitet. Dette argumentet styrkes av at man uansett ikke ser noe av sentrums omkringliggende landskap herifra. Plassens formelle karakter forsterkes av benker og trekker posisjonert parallelt med plassens akser. Leon Krier (2009, s. 163) argumenterer med at formelle plasser krever mer enn beskjeden arkitektur, det krever en høy grad av arkitektonisk og designmessig kvalitet. Men de teglsteinspregede fasadene på de omsluttende byggverkene er fri for ornamentikk og gjør lite ut av seg. Det er til tross for dette lett å forstå at man befinner seg nettopp på en rådhusplass som er tiltenkt for opphold.

Størrelsen på grunnflaten gjør rommet vanskelig å fylle på en måte som gir et inntrykk av byliv, et problem som forsterkes av at flere av byggenes førsteetasjer er dårlig tilpasset utadvendte funksjoner. Beplantning, sitteplasser og forhøyninger er plassert på en måte som holder de sentrale delene av byrommet fritt til fordel for naturlig bevegelse. Et godt rom skal være en sluttet helhet (Sitte, 1889) med veier som ledes inn i rommet som bladene på en turbin. Men rådhusplassens nordøstre hjørne er helt åpent, og det nordvestre delvis åpent. Flere veier ledes inn i byrommet slik at gateløpene gir brudd i byggverkene fasader. Plassen burde med andre ord hatt tydeligere rammer, noe som vil bedres med ny videregående skole som skal bygges her. Den søndre delen som i dag er parkeringsplass skal oppgraderes til rekreasjonsområde som et ledd av funksjonsplan for gater og torg (Ski kommune, 2018) som vil bedre plassens funksjon som et oppholdsrom betraktelig.



Figur 4.29: Rådhuset sett fra parkeringsplassen på den sørlige delen av rådhusplassen. Eget foto 2022.



Figur 4.30: Rådhusplassen sett fra rådhuset sin hovedinngang. Eget foto 2022.

### Beskrivelse av Idrettsveien (gågaten):

Idrettsveien, som også er en ren gågate, fungerer sammen med rådhusplassen som et strukturerende element for sentrum. Gaten kobler sammen skoler og idrettsanlegg øst for sentrum sammen med buss og togforbindelser vest for sentrum, og er samtidig den mest integrerte veiforbindelsen i akse øst/vest. Idrettsveien er en lang vei, men fokuset her er den delen som kobler sammen rådhusplassen og Jernbaneveien. Denne delen har et stort innslag av mindre butikker og serveringssteder og har to langsgående rekker med trær, blomsterkasser og benker. Dette bidrar på en god måte å definere et rom for bevegelse.

Gaten er omkranset av bebyggelse på 3 - 4 etasjer som gir et høyde-bredde-forhold på ca 1:2. Dette er et forhold som ifølge Carmona (2021, s. 278) bidrar med perifer visuell kontakt med himmelblatet samtidig som man opprettholder en følelse av et innrammet gaterom. Fasadene består primært av en variasjon av tegl og stålplater. Unntaket er Idrettsveien 6 som utgjør det nordlige hjørnet mot rådhusplassen. Denne jugendinspirerte trebygningen er en av få gjenlevende originale trehus, oppført i 1916. Bygget bryter med de øvrige fasadene og er et innslag som bidrar med tidsdybde og variasjon til både Idrettsveien og Rådhusplassen. Gaten som helhet har lite interessant arkitektur bortsett fra dette, men aktiviteten i førsteetasjene og beplantningen holder fokuset på gaten og det som skjer der, og til sammen utgjør denne delen av Idrettsveien, i mine øyne, et positivt bidrag til byen.



Figur 4.31: Gågaten. Bilde tatt fra Rådhusplassen mot vest. Eget foto 2022.



Figur 4.32: Gågaten. Bilde tatt fra gågaten, sett mot vest. Eget foto 2022.

### Beskrivelse av Jernbaneveien (nordre del):

Rundt Jernbaneveiens nordre del dannes et torg som utgjør knutepunktet i Ski. Her møtes bussholdeplassene og undergangen til ny togstasjon. Stedets funksjon som kollektivknutepunkt preger plassen ved at store arealer er satt av til busser og nedgangen til togstasjonen. Byrommet oppleves derfor utflytende uten tydelige rammer. Østveggen til dette byrommet er sentrums kvartalsstruktur, som er omtalt tidligere, mens vestveggen i stor grad er et åpent skue forbi togstasjonen. Til tross for plassens åpne karakter ser man derfor ikke utover noe landskap. Plassen er nylig opparbeidet med stort innslag av granittflater i forbindelse med ny stasjon, dette gir et ryddig preg. Området har blitt fritt for gjennomgangstrafikk for personbiler som gjør det enklere for myke trafikanter å bevege seg fritt, og området er sånn sett godt tilpasset sin funksjon. Plassen fremstår likevel for stort for å innby til opphold. Et unntak fra dette er langs veggen til kvartalsstrukturen i vest som har flere serveringssteder velposisjonert for å observere det som skjer på knutepunktet. Togstasjonens lange inngangsparti er prydet av fargerike illustrasjoner som bidrar med å bryte opp det ellers granittpregede området.



Figur 4.33: Jernbaneveien. Bilde ser mot nord, tatt fra Ski storsenter sin hovedinngang. Eget foto 2022.



Figur 4.34: Jernbaneveien. Bilde ser mot Sørvest, buede tak er ny togstasjon. Eget foto 2022.

Vurdering av viktige byrom i Ski sentrum	Begrunnelse
Middels visuell kvalitet	De viktigste byrommene i Ski sentrum henger sammen i et lite byromsnettverk. Alle byrommene har enkelte visuelle kvaliteter basert på kriterier for gode byrom, men ikke nok til å veie opp for svakhetene. Fraværet av landskapsdybde, samt manglende tidsdybde og variasjon i bymiljøet grunnet rivningen av den originale sentrumsbebyggelsen trekker ned. Disse byrommene er ifølge analysen i kap. 4.2 de viktigste i sentrum med og burde holdt høyere kvalitet.

## 4.2.4 Faktisk attraktivitet

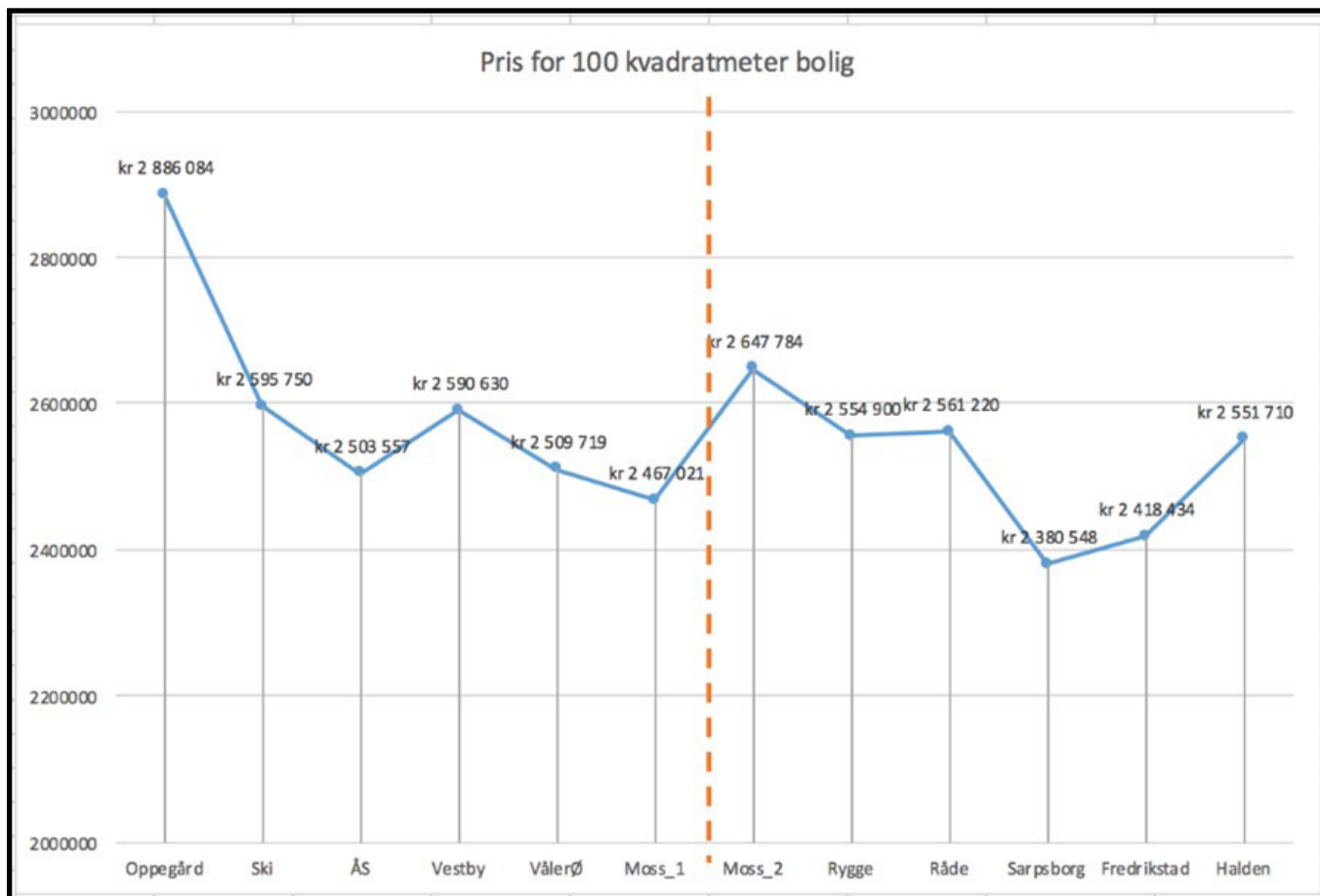
For å finne den faktiske attraktiviteten til Ski bygger denne oppgaven på funnene fra Attraktivitetesmodellen. Men denne gir et unyansert bilde, som diskutert i kap. 2.3.1. Boligmangel fører til færre tilflyttere og dermed lav rangering - men i så tilfelle bør Ski ha høye boligpriser relativt til sine omgivelser. Boligprisene til Ski skal derfor diskuteres i det videre. Deretter skal det undersøkes nærmere hvem det er som velger å flytte til Ski gjennom å se på alderssammensetningen.

### Boligpriser

Boligpriser oppdateres jevnlig, og endringer fra måned til måned er lett å følge. Men det er ikke like lett å gjøre en sammenligning fra sted til sted. Kvadratmeterpriser påvirkes blant annet av hvilken type bolig som selges, boligens størrelse, boligens alder, boligens lokasjon i forhold til avstand fra sentralsteder (monosentrisk byteori) og stedets størrelse og funksjoner (hedonistisk metode). En god sammenligning av priser mellom ulike steder må derfor korrigeres for mange faktorer, og dette er gjort for byene langs Østfoldbanen i masteroppgaven til Joachim Gramm (2016). Oppgaven konkluderer blant annet med at Ski har lavere priser enn forventet når en rekke hensyn er korrigert for. Dette er tall fra 2001-2007, og man må være forsiktig med å

ilegge de for mye vekt. Men tallene svekker hypotesen om at det er mangel på boliger som primært står bak attraktivitetsindeksen dårlige rangering. Dette åpner for at stedets naturlige og visuelle kvaliteter samt omdømme er blant de avgjørende faktorene.

Boligprisene i Ski er likevel høye relativt sett til landet for øvrig, som betyr at Ski er attraktivt nok til at folk bosetter seg her. Hvem er dette, og hva er det som gjør at nettopp denne gruppen flytter til Ski? Litt av svaret på dette finner vi i stedets alderssammensetning og pendlerstatistikk.



Figur 4.35: Priser for en 100kvm gjennomsnittsbolig i perioden 2001-2007. Oransje stiplet linje markerer forskjellige beregningsmetoder, og det er derfor kun tallene til venstre for denne som er representative som sammenligningsgrunnlag. (Gramm, 2016)

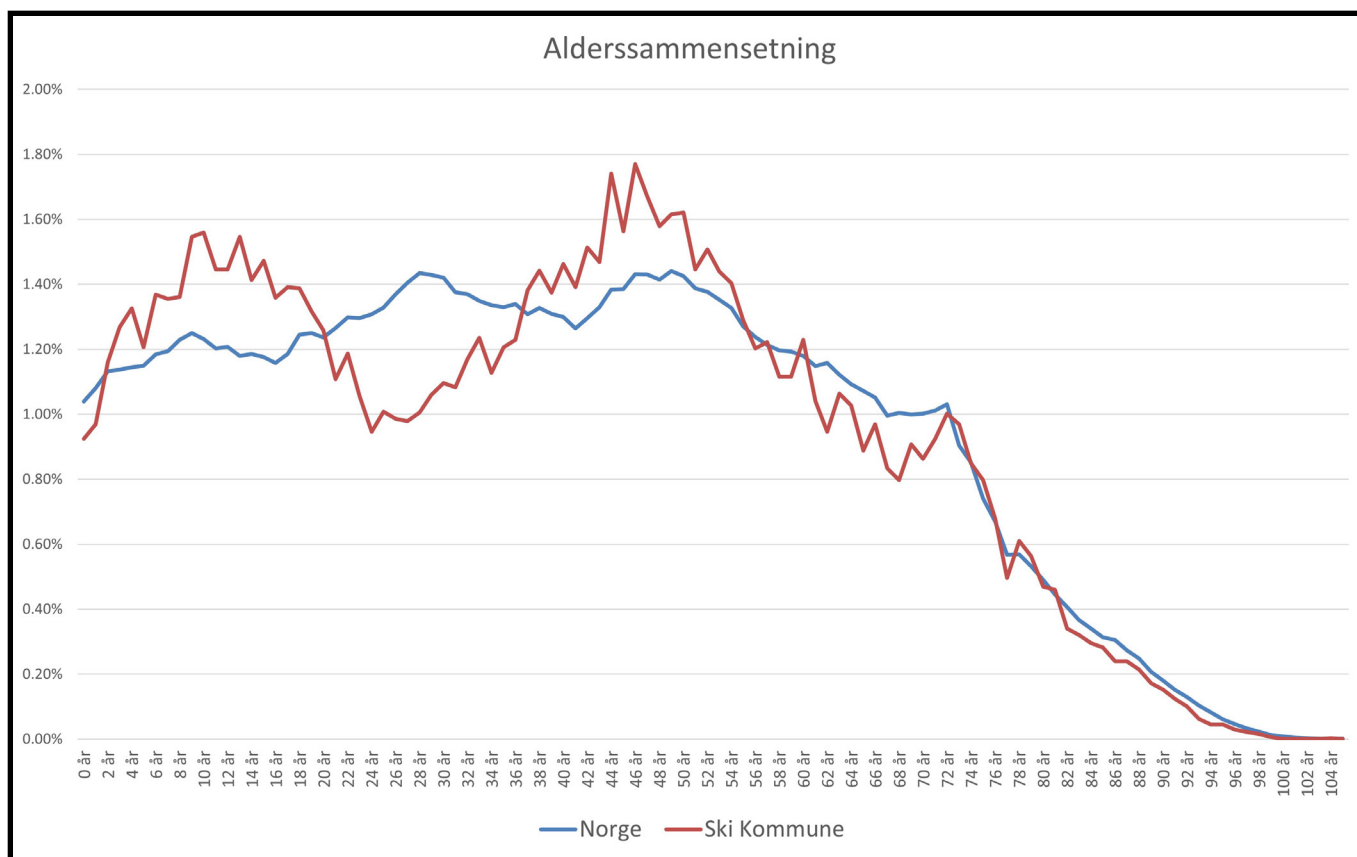
## Alderssammensetning

Figur 4.36 viser befolkningen i gamle Ski kommune i 2019 sortert etter alder. Disse tallene skiller seg en del fra det nasjonale snittet, og det er flere ting man kan lese ut av dette. Det som skiller seg tydeligst ut er at det er flere barn og unge i Ski mellom 2 og 20 år enn landsgjennomsnittet, samtidig som det er færre mellom 20 til 35 år. Det er igjen overvekt av 35 til 55 åringer relativt sett. Mye kan derfor tyde på at en stor andel av tilflyttingen er folk i etableringsfasen som får barn, og at barna flytter ut av byen når de skal studere. Ser man på statistikken over alderssammensetningen til Oslo antydes at hovedstaden i stor grad absorberer en slik flyttetrend fra kommunene rundt, med den desidert største befolkningsgruppen mellom 25-35 år (Oslo Kommune, 2022).

Tallene kan derfor tyde på at Ski fremstår som attraktivt for personer som har fullført studiene i hovedstaden, etablert seg i arbeidslivet og fått sitt første barn. Behovene til

denne gruppen mennesker synes å bli møtt i Ski. Attraksjonsverdien kan i så fall knyttes til faktorer som anses attraktivt for denne gruppen mennesker - nærhet til familie, trygge oppvekstvilkår og anledningen til å skaffe seg større bolig samtidig som man

kan beholde jobben i hovedstadsregionen. Med dette som utgangspunkt kan rimelige boliger og togstasjonens kobling mot Oslo forstås som sentralt for Ski sin attraksjonskraft.



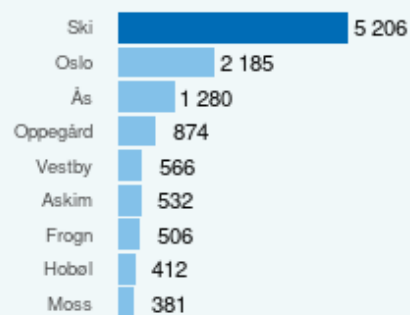
Figur 4.36: Alderssammensetning for Ski kommune sammenlignet med Norge. Egen illustrasjon. Data fra SSB (2019).

## Pendling

Ski er sted som bosetter mange pendlere. 2/3 av innbyggerne har arbeidsplassen sin i en annen kommune, der en stor overvekt av dette er i Oslo. Folk kan velge å bosette seg i Ski samtidig som man har tilgang på et stort arbeidsmarked. Dette underbygger hypotesen fra underkapittelet over at Ski er attraktivt nettopp for en gruppe mennesker som trenger større plass, men som samtidig ønsker å beholde jobben i hovedstaden.

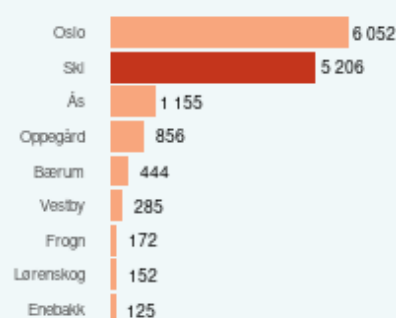
### Hvor bor sysselsatte personer i...

Ski kommune. 2019  
Antall sysselsatte personer med arbeidsstedsadresse: 15473  
Bosted:



### Hvor arbeider sysselsatte personer i...

Ski kommune. 2019  
Antall sysselsatte personer med bostedsadresse: 15686  
Arbeidssted:



Figur 4.37: Pendlerstrømmer mellom gamle Ski kommune og nabokommunene. Data fra SSB (2019).

## Oppsummering faktisk attraktivitet

Alderssammensetningen og pendlertallene indikerer at det som synes å være attraktivt i Ski er den gunstige posisjonen i regionen. Det synes å handle om stedets sentralitet og tilgang til arbeidsplasser, og dette stemmer med hva Attraktivitetsmodellen peker på som de viktigste faktorene (Vareide og Nygaard, 2014).

Basert på boligpriser relativt til sine omgivelser fremstår likevel ikke Ski som et sted med presset boligmarked basert på den tidsperioden som ble undersøkt i mastergradsoppgaven til Gramm (2016). Dette gir støtte til påstanden om at det er andre og mindre målbare faktorer enn boligmangel som gjør at færre enn forventet flytter til Ski, med påfølgende dårlig rangering i attraktivitetsindeksen.

## 4.3

# Politiske kriterier og kommunens arbeid for en attraktiv og levende by

Dette kapitlet inneholder en vurdering av den nasjonale politikken for utvikling av attraktive og levende byer, samt hvordan Nordre Follo kommune følger opp dette. Hensikten er legge grunnlaget for å svare på forskningsspørsmål 3:

**hvordan følger Ski opp regjeringens forventninger om utvikling av levende og attraktive byer?**

Kapitlet er derfor strukturert til å først handle om regjeringens politikk, for deretter å undersøke kommunens egne planer basert på funnene.



### 4.3.1 Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging

For å sørge for at kommunene ivaretar nasjonale og regionale interesser gir Regjeringen ut de nasjonale forventningene til kommunal og regional planlegging hvert fjerde år. Dokumentet må leses i konteksten av de overordnede utfordringene som det gjeldende dokumentet vektlegger - å skape et trygt og bærekraftig samfunn. (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019).

82% av Norges befolkning bor i byer og tallet er forventet å øke. Men for at denne veksten skal være bærekraftig skal den hovedsakelig skje gjennom transformasjon og fortetting fremfor å utnytte omkringliggende arealer (ibid., 2019, s. 25). Dette løses ved å styrke sentrumsområdene med lokalisering av bolig, næring og arbeidsplasser i sentrum tett på kollektivtrafikken. Mer konkret er det utbygging rundt kollektivknutepunkt som anses som en bærekraftig areal- og transportutvikling. Det er arealeffektivt, reduserer klimagassutslipp og byspredning, samtidig som det styrker grunnlaget for levende byer (ibid., s. 21). Byer og tettsteder der det er godt å bo og leve er derfor en tematikk som har fått en sentral rolle i Regjeringens forventninger. Regjeringen skriver helt overordnet det følgende om attraktive og levende byer:

*«attraktive byer med levende bymiljøer kombinerer økt tetthet med effektive transportløsninger og høy livskvalitet» (ibid., s. 25).*

Ønsket om økt tetthet og effektive transportløsninger går igjen i kapittelet om Levende sentrumsområder. Her settes det søkelys på faktorer som understøtter utviklingen av kompakte byer og tettsteder:

*«Et tydelig avgrenset sentrum med boliger, arbeidsplasser, kulturtilbud, handel og andre publikumsrettede funksjoner understøtter utviklingen av kompakte byer og tettsteder med korte avstander. Det er i sin tur med på å redusere bilbehovet, og gjøre sentrumsområdene mer tilgjengelig for fotgjengere og syklistene» (ibid., s. 28).*

Kriteriene som inngår i en levende og kompakt by er også viktige elementer når regjeringen beskriver attraktive byer:

*«Et levende og mangfoldig sentrum med et variert tilbud av møteplasser, handel, tjenester og kultur- og fritidsaktiviteter, er viktig for byenes og tettstedenes attraktivitet og konkurransekraft» (ibid., s. 28).*

Det fokuseres videre på flere punkt som skal bidra til å gjøre sentrumsområder levende - aktive fasader med publikumsrettet virksomhet bidrar til attraktive byrom og økt trygghetsfølelse, Byggverk som rommer en rekke ulike funksjoner øker aktivitetsnivået og ulike virksomheter og aktiviteter bidrar til et attraktivt sentrum til ulike tider i døgnet. Regjeringen fokuserer også på kvaliteten til de fysiske omgivelsene som et sentralt punkt for utvikling av attraktive by- og tettstedssentre. De menneskeskapte og naturlige omgivelsene, samt god arkitektur og historiske byggverk bidrar til særpreg, stedsidentitet og positive sentrumsopplevelser. Det poengteres at utforming og plassering av byggverk er et utgangspunkt for videre byutvikling (ibid.).

Basert på innholdet i de nasjonale forventningene til kommunal og regional planlegging kommer det tydelig frem at det er et politisk ønske om attraktive byer og tettsteder, og levende bymiljøer anses som hovedkomponenten for den attraktive byen. Dette må tolkes som et svar på en urbaniseringsprosess der stadig flere flytter til byen, og et ønske om å absorbere denne veksten på en bærekraftig måte. Løsningen er kort sagt knutepunktutvikling. Og dette skal gjøres ved å fortette sentrumsområder med mennesker og en variasjon av møteplasser, handel, tjenester, kultur og fritidsaktiviteter tett på et kollektivknutepunkt. Dette resulterer i et sentrumsområder som er mer tilgjengelig for gående og syklende. Med dette utgangspunktet setter regjeringen tilsynelatende likhetstegn mellom kriteriene for den kompakte og den attraktive og levende byen. Det er utover dette lagt vekt på at arkitektur og natur er viktige elementer i en attraktiv by, og at byens morfologiske egenskaper setter rammer for utviklingen.

Regjeringen bruker begrepet «attraktivt og levende» i stor grad som en samlebetegnelse, og at dette er et produkt av økt tetthet, funksjonsrikdom, god tilgjengelighet og høy livskvalitet. De beskriver i liten grad de visuelle kvalitetene, og på mange måter er det derfor store likhetstrekk med den teoretiske forståelsen til Jacobs fra kap. 2.2. Regjeringen snakker likevel også om begrepene separat, og peker mot kvaliteter i byen som oppleves som attraktive. Attraktive sentrumsområder har egenskaper som god arkitektur, historiske elementer og god utforming og plassering av byggverk. Dette er faktorer som i større eller mindre grad dekkes av teorier fra Lorange, Sitte og Lynch. Men regjeringen har ikke en normativ beskrivelse

av hvordan et godt offentlig rom ser ut, eller hva som er god arkitektur, i motsetning til noen av teoriene. Det gir mening i et dokument som gjelder for alle kommuner i Norge med sin variasjonsrikdom. Spørsmålet da blir hvordan de vurderer når de deler ut en pris til de mest attraktive små og mellomstore byene i Norge. Hva regjeringen anser som attraktivt undersøkes i det videre gjennom statuttene til attraktiv-by-prisen.

### 4.3.2 Attraktiv by-prisen

Attraktiv by-prisen deles ut hvert år av Kommunal- og distriktsdepartementet til kommuner eller andre aktører som har gjennomført en kvalitetsmessig opprustning av byen gjennom en prosess der både offentlige, private og frivillige aktører har blitt involvert (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022a).

Prisens statutter gjør det klart at formålet er å belønne bærekraftig by- og stedsutvikling, og dermed vektlegges ivaretagelsen av bærekraftsmålene spesielt tungt. Resultatene som vurderes skal utover dette ha bymessige kvaliteter, og tiltakene som fremheves og belønnes skal legge til rette for god arealbruk og miljøvennlige løsninger. Videre skal byen ha vist evne og vilje til å utvikle kvaliteter som resulterer i et attraktivt og levende sted å bo, arbeide, drive næring og besøke. Den kvalitetsmessige opprustningen av byen skal ivareta stedets egenart på en måte som er nyskapende samtidig som de fysiske omgivelsene er gitt en god utforming (ibid.).

### 4.3.3 Politikken til Nordre Follo Kommune

Dette betyr at prisens fokusområde er bærekraftbegrepet sine tre hovedelementer; det sosiale, det økonomiske og det miljømessige. Dette skal riktignok gjøres på en måte som ivaretar stedets egenart og med god utforming av omgivelsene. Men i hvilken grad estetiske og arkitektoniske hensyn belønnes i forhold til andre faktorer fremstår ikke like klart. Årets vinner er Sandnes, og i begrunnelsen nevnes både byggverk og byrom av høy kvalitet som en av begrunnelsene. Men begrunnelsen for finalist Harstad handler omtrent i sin helhet om strategisk kultursatsning og å snu tidligere trender om byspredning (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022b). Felles for alle finalistene er gjennomføring av byutvikling med utgangspunkt i samarbeid, fortetting og transformering av sentrumsområder. Funnene fra regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging ser derfor ut til å gjelde for prisens forståelse av en attraktiv by. En attraktiv by basert på prisens statutter er den byen som i størst grad har hatt en vellykket gjennomføring av regjeringens byutviklingspolitikk. Kort oppsummert kan man si at regjeringen premierer vellykkede prosesser for utvikling av kompakte byer. Men da kan man igjen stille seg spørsmålet om hvordan denne byen ser ut. Det kommer ikke tydelig frem, og dette kan ha flere grunner.

En åpenbar grunn kan være at prisen er politisk forankret - den handler om å nå målsetninger om bærekraftig utvikling i større grad enn å premiere faktisk attraktivitet – det handler om få kommunene til å gjøre som staten sier. En annen grunn kan være at prisen anerkjenner attraktivitet som noe ikke-normativt, og at det da ikke er hensiktsmessig å på forhånd definere akkurat hva det er som er en attraktiv by. Dette sistnevnte synet støttes av at statuttene peker på at utviklingen skal ivareta stedets egenart. Det er i så fall en forståelse av stedet som skal legges til grunn for utviklingen, og siden ingen steder er like vil det heller ikke finnes et fasitsvar på hva som er attraktivt i denne sammenhengen.

Her skal det gis en introduksjon til Nordre Follo sin politikk for utvikling av attraktive og levende steder basert på en gjennomgang av kommuneplanens samfunnsdel. Det er i samfunnsdelen vi finner målsetningen om at Ski skal være et attraktivt og levende sted, og hensikten her er å se om politikken til Nordre Follo er i overensstemmelse med regjeringens forventninger til slik utvikling.

Samfunnsdelen til Nordre Follo sin kommuneplan har et overordnede rammeverk der de 17 målene for bærekraftig utvikling er lagt til grunn. Disse utgjør til sammen en utvikling som tar hensyn til sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft (Nordre Follo Kommune, 2019, s. 6). Denne tankegangen omsettes til konkrete mål og en arealstrategi.

Arealstrategien (ibid., s. 19) utpeker helt overordnet at Ski som regional by skal ta størstedelen av veksten i kommunen. Arealstrategien peker på flere punkter for ønsket utvikling, blant annet:

1. Veksten skal skje innenfra og ut. Dette betyr at det skal fortettes i gangavstand fra kollektivknutepunktet samtidig som byspredning skal unngås. Markagrenser skal derfor etableres eller opprettholdes dersom de allerede eksisterer, og det er en nullvisjon for tap av matjord. Ski skal ha en tydelig bygrense til sitt omland.
2. Bysentrene skal ha urbane kvaliteter med variasjon og samspill mellom funksjoner og tilbud til innbyggerne.
3. Funksjoner som produserer stor menneskelig aktivitet lokaliseres nært sentrum, slik som detaljhandel, arbeidsplassintensive virksomheter og publikumsrettede

virksomheter.

4. Fortettingsprosjekter skal ha fokus på arkitektur, møteplasser og uterom med høy kvalitet og universell utforming.
5. Fokus på utvikling av gode gang- og sykkelveiforbindelser.

Utover dette har kommunen en egen målsetning for byvekst som skal utvikle attraktive og levende byer (ibid., s. 16). Dette målet oppnås gjennom de samme målene som punktene nevnt fra arealstrategien over, samt at det skal legges til rette for sambruk og delingsløsninger. Slike ordninger har en åpenbar vinkling mot miljøaspektet i bærekraftsbegrepet, men kan og ha en sosial og bylivsgenererende effekt.

For å sørge for gjennomføring av flere av målsetningene har kommunen utarbeidet ulike veiledere og strategier som skal samordne både private og offentlige utbyggere. Et nevneverdig eksempel er Funksjons- og designplan for gater, torg og parker i Ski sentrum (Ski kommune, 2018). Denne fokuserer på byens gater, torg og parker og veggene som omslutter de. Planen konkretiserer ambisjonene om å legge til rette for myke trafikanter og tilrettelegge for byliv. Den tar opp temaer som påvirker byrommenes kvaliteter, som blågrønne strukturer, offentlig kunst og bygningsfasader (ibid., ss. 3 & 10). Planen er ikke juridisk bindende, men avvik må begrunnes i alle reguleringsplaner (ibid., s. 10).

Et annet eksempel er Ski sin overordnede sykkelstrategi (Ski kommune, 2019). Denne må ses i sammenheng med målet om å ta all vekst i persontrafikk med gående og syklende. Strategien har til hensikt å gjøre det mer attraktivt å sykle enn å kjøre bil innenfor på avstander under 3 km (ibid., s. 4). Dette betyr i praksis å bygge ut sammenhengende sykkelveinett i byen, gode løsninger for sykkelparkering, og prioritet over bilen.

De politiske ønskene i Nordre Follo Kommune ser i stor grad til ut til å stemme med regjeringens forståelse av utvikling av attraktive og levende byer og steder. Det overordnede målet er fortetting i et gang- og sykkelvennlig knutepunkt som har en høy konsentrasjon av mennesker og funksjoner. Men utover økt tetthet og tilgjengelighet er det og et tydelig fokus på funksjonsmangfold, gode offentlige rom, og attraksjonsmomenter på sentrale steder i byen for å tiltrekke seg mennesker. Nordre Follo kommune kan derfor kort konkluderes med å ha en politikk for byutvikling som følger den teoretiske forståelsen som jeg har undersøkt i kapittel 2. Det neste spørsmålet blir da om den faktiske byplanleggingen som gjennomføres og vedtas for Ski står i stil med kommunens politikk.

### 4.3.4 Planer som gjelder Ski

Ski har store ambisjoner, men gjennomføres de i praksis? For å finne ut av dette må vi se på planene som faktisk utarbeides og vedtas i kommunen. Ski har to store vedtatte områdeplaner, og en utsatt kommunedelplan.

#### Kommunedelplan Ski øst:

Denne planen er foreløpig utsatt til 2030. Planen foreslår transformasjon av næringsområdene i Ski øst til boligområder. Utvikling av dette området vil skape en tettere bosetning utenfra samtidig som den vil utvide tettstedsgrensen. At nettopp denne planen er utsatt følger Ski sin egen plan om å utvikle ski fra innsiden og utover, og fremstår som et riktig grep med tanke på å legge til rette for byliv.

#### Områdeplan Ski vest:

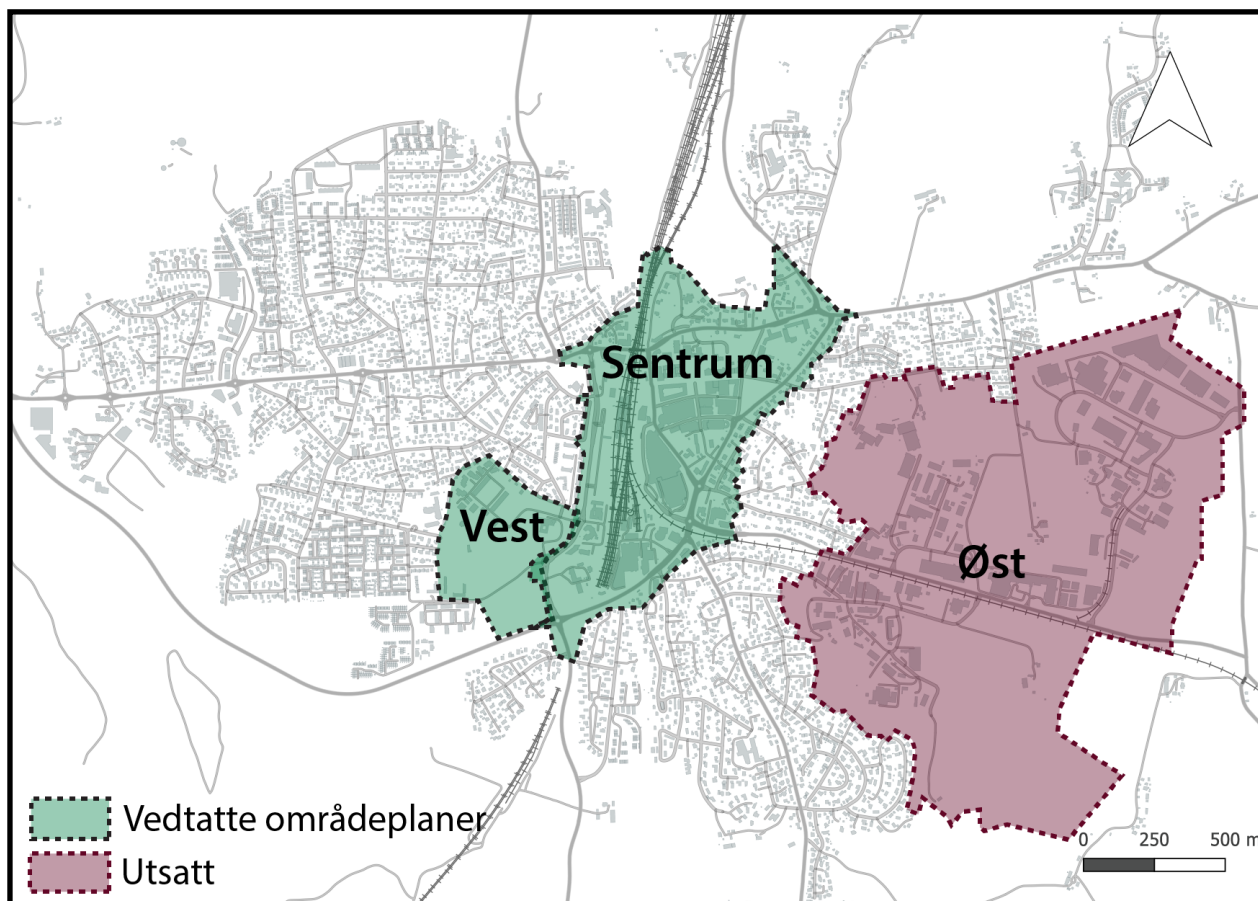
Målet til områdeplanen er å skape «bymessig fortetting med høy kvalitet» (Ski kommune, 2015). Området ligger nært og tilgjengelig togstasjonen for gående og syklende, og var mer eller mindre ubebygget når planen ble vedtatt. Det er ikke en integrert del av selve sentrumsområdet. Det primære fokuset i denne planen er å kombinere boliger med næringsutvikling, og det skal bygges relativt tett og høyt. Planen legger derfor til rette for innslag av ulike funksjoner i tillegg til boliger, som kontor og tjenesteyting, forretning, barnehager, skole og idrettshall, friområder og helseinstitusjoner. Magasinparken ligger i dette området og er et delvis fredet kulturminne. Deler av denne fredete bygningsmassen ivaretas med nytt innhold for offentlig rekreasjon.

#### Områdeplan Ski sentrum:

Områdeplanen i sentrum har et mer variert og omfattende innhold enn planen i Ski vest. Her er det satt søkelys på at utbyggingen skal skje på en måte som forbedrer byen som et sted å være. Den er derfor overordnet og har fokus på et mangfold av funksjoner, et gatenett som prioriterer myke trafikanter og grønne kvaliteter i byen. Planen legger til rette for bymessig og kompakt byutvikling med fysisk, funksjonell og

demografisk fortetting (Rambøll, 2015, s. 51). Det overordnede målet til planen er at Ski skal være en attraktiv og levende by samt et styrket regionsenter og kollektivknutepunkt (ibid., s. 9).

Som en del av områdeplanen er det utviklet en kostnadsmodell for gjennomføring av rekkefølgekrav i sentrumsområdet. Helt sentralt i dette arbeidet er planen om å bygge to nye broforbindelser for gående og syklende over togstasjonen. Dette vil redusere barrierewirkningen togstasjonen utgjør i dag.



Figur 4.38: Egen illustrasjon. Kartdata fra Georange (2021).

## Reguleringsplaner

Reguleringsplanene viser resultatet av områdeplanene og kommunens retningslinjer, og er det endelige beviset for hvordan kommunen jobber. Figur 4.39 viser en oversikt over illustrasjonstegningene til de største planene som foreløpig er vedtatt og under utarbeiding som produkter av områdeplan Ski sentrum og Ski vest.

Basert på en rask gjennomgang av alle planene gjøres det noen oppløftende funn. Det bygges tettere og nært stasjonsområdet. Sentrumsområdet sin bymessige kvartalsstruktur blir stående som et strukturerende element for en transformasjon av områdene tett på sentrum som preges av frittliggende og sliten bebyggelse i utflytende byrom. Det som skal bygges her er ulike variasjoner av karrèbebyggelse som viderefører litt av det arkitektoniske DNA'et til sentrum. Flere av planene som er knyttet opp mot områdeplan Ski sentrum har fokus på blandet bruk og forretninger i byggverkens førsteetasjer. Planene trekker inn faktorer som kvaliteter på bygningens utforming, fasader, materialbruk og romdannelser. Reguleringsplanene ser ut til å følge funksjons- og designplan for gater, torg

og parker i Ski sentrum (Ski kommune, 2018) med overordnede prinsipper for mobilitet (ibid., s. 36) og opprettelsen av byromsnettverk (ibid., s. 22). Dette sikrer både tilgang og fremkommelighet for myke trafikanter innad i prosjektene og i sentrumsområdet som

helhet. At nettopp de delene av sentrum som i dag inneholder de mest slitne, spredte og funksjonsfattede bygg skal transformeres må antas å kunne bidra med et betydelig visuelt løft for sentrum.



Figur 4.39: Egen illustrasjon. Kartdata fra Georange (2021) og bilder hentet fra de ulike planforslagene.

# KAPITTEL 5

## FUNN



Her representeres vurderinger av funnene fra analysekapittelet som en oppsummering for å gi en oversikt. Det gis og kort begrunnede konklusjoner på forskningsspørsmålene.

# 5.1 Funn fra analyse av byens livskraft

## Vurderinger med begrunnelse som ble gjort underveis i analysen av byens livskraft

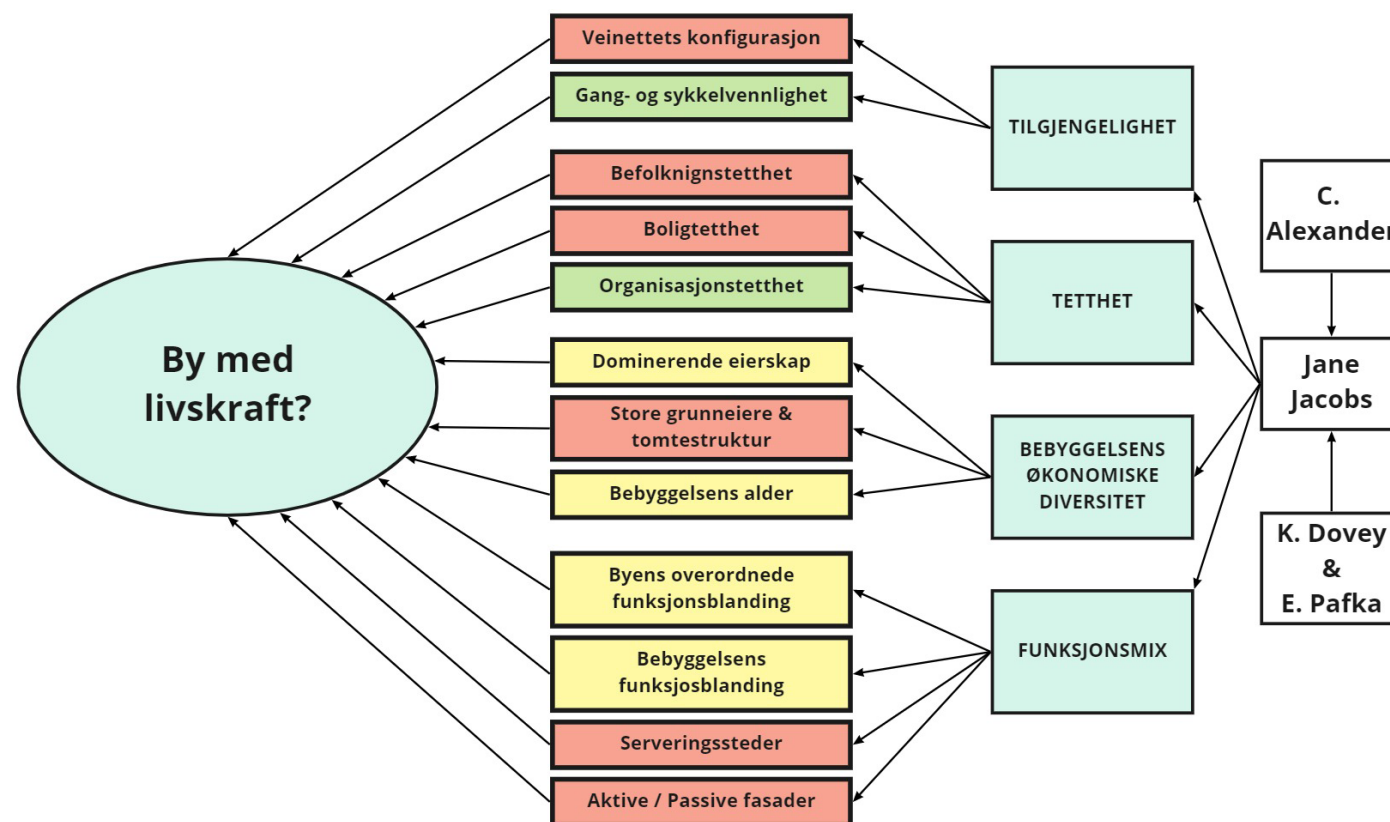
Vurdering av gatenettet	Begrunnelse
Negativt for byliv	Gatenettet gir dårlige forutsetninger for aktivitet i sentrum på grunn av togstasjonen og skinnegangene, og byens mest folkerike steder er dårlig integrert i veinettet.
Vurdering av gang og sykkelvennlighet	Begrunnelse
Positivt for byliv	Ski har gode forutsetninger for gående og syklende, til tross for suboptimalt veinett. flatt terreng, korte avstander og gunstige værforhold trekker opp.
Vurdering av befolkningstetthet	Begrunnelse
Negativt for byliv	befolkningstettheten er for lav for å generere byliv samtidig som de mest folkerike stedene er lokalisert i utkanten, tett mot nabokommunen sin grense
Vurdering av boligtetthet	Begrunnelse
Negativt for byliv	Boligtettheten er for lav til å generere byliv. Selv de tetteste områdene når ikke opp til definisjonen på en mellomtett by
Vurdering av organisasjonstetthet	Begrunnelse
Positivt for byliv	Lokalsamfunnets organisasjoner samler seg primært i sentrum
Vurdering av overordnet eierskap	Begrunnelse
Nøytral effekt for byliv	Overordnet eierskapsstruktur antyder at besøksfunksjoner gjennom næring og offentlig eierskap er lokalisert i soner, der de ene sonen er sentralt plassert
Vurdering av grunneiere og tomtestruktur	Begrunnelse
Negativt for byliv	Noen få store grunneiere gir et relativt dårlig grunnlag for diversitet for deler av sentrum.
Vurdering av bebyggelsens alder	Begrunnelse
Nøytral effekt for byliv	Bygningers alder og tomtestruktur antyder at en stor variasjon av bedrifter og startups kan finne lokaler i sentrum. Storsenteret vil primært være tilpasset større kjedebutikker.
Vurdering byens funksjonelle soner	Begrunnelse
Nøytral effekt for byliv	Soner av monofunksjonell karakter er negativt for byens diversitet. Den sentrale lokaliseringen av sentrumsområdet med sin funksjonsmikser er likevel positivt.
Vurdering av Mixed Index Analyse i sentrum	Begrunnelse
Nøytral effekt for byliv	Funksjonsblandingen til sentrums byggverk varierer. Et område er svært bra, og dette er samme område som har gunstig bygningsalder og tomtestruktur.
Vurdering av serveringssteder	Begrunnelse
Negativt for byliv	De utadvendte serveringsstedene befinner seg i sentrums gamle bygg med høy grad av flerfunksjonalitet. Dette området utgjør tilsynelatende et viktig bymiljø i ski. Resten av sentrum har ingenting. Storsenteret utgjør ca halvparten av all servering i sentrum uten å bidra med byliv.
Vurdering av aktive / passive fasader	Begrunnelse
Negativt for byliv	De aktive fasadene befinner seg i et begrenset område. Sentrum har ellers lite aktive fasader, dette gjelder spesielt Ski storsenter sine langsider.



## Konklusjon forskningsspørsmål 1:

### Hvilke strukturelle og økonomiske forutsetninger kan identifiseres som viktige for byliv i Ski?

Ifølge funnene fra litteraturgjennomgangen er det identifisert en rekke viktige strukturelle og økonomiske forutsetninger for byliv (se Figur 5.1). Gjennom analysene i kap. 4.1. er det gjort funn som indikerer at Ski kommer til kort på en rekke viktige punkt. Selv om resultatene ikke er utelukkende negative overskygges dette av fundamentale mangler som til sammen betyr at Ski ikke er i stand til å skape sitt eget byliv. Disse funnene diskuteres nærmere i kap. 6.



Figur 5.1: Egen illustrasjon av funn fra analysene.

## 5.2 Funn fra analyse av visuell og opplevd attraktivitet

### Vurderinger med begrunnelse som ble gjort underveis i analysen av byens visuelle og opplevede attraktivitet

Vurdering av byens lesbarhet (imageability)	Begrunnelse
Negativt for byens opplevde attraktivitet	Kvartalsstrukturen er et definerende element i bykjernen, men folk ser det ikke for seg. Innbyggerne i Ski ser Jernbaneveien og de viktige målpunktene langs denne. Sentrum er derfor lite lesbart relativt til sin størrelse. Alle ser Ski storsenter, med de syns ikke det er pent. Alle ser også den nye togstasjonen som de mener er fint. Toglinjene splitter bysentrum i soner og skaper tomrom mellom disse. Avstander mellom sonene oppleves lengre enn nødvendig på grunn av manglende landemerker og innhold.
Vurdering av byens plassering i landskapet	Begrunnelse
Negativt for byens visuelle attraktivitet	Ski sentrum er posisjonert etter funksjonelle kriterier for drift av jernbane. Dette har resultert i et sentrum som ligger i et eget landskapsrom uten visuell kontakt med noen av de andre rommene med påfølgende fravær av landskapskvaliteter og topografisk særpreg.
Vurdering av viktige byrom i Ski sentrum	Begrunnelse
Middels visuell kvalitet	De viktigste byrommene i Ski sentrum henger sammen i et lite byromsnettverk. Alle byrommene har enkelte visuelle kvaliteter basert på kriterier for gode byrom, men ikke nok til å veie opp for svakhetene. Fraværet av landskapsdybde, samt manglende tidsdybde og variasjon i bymiljøet grunnet rivningen av den originale sentrumsbebyggelsen trekker ned. Disse byrommene er ifølge analysen i kap. 4.2 de viktigste i sentrum med og burde holdt høyere kvalitet.

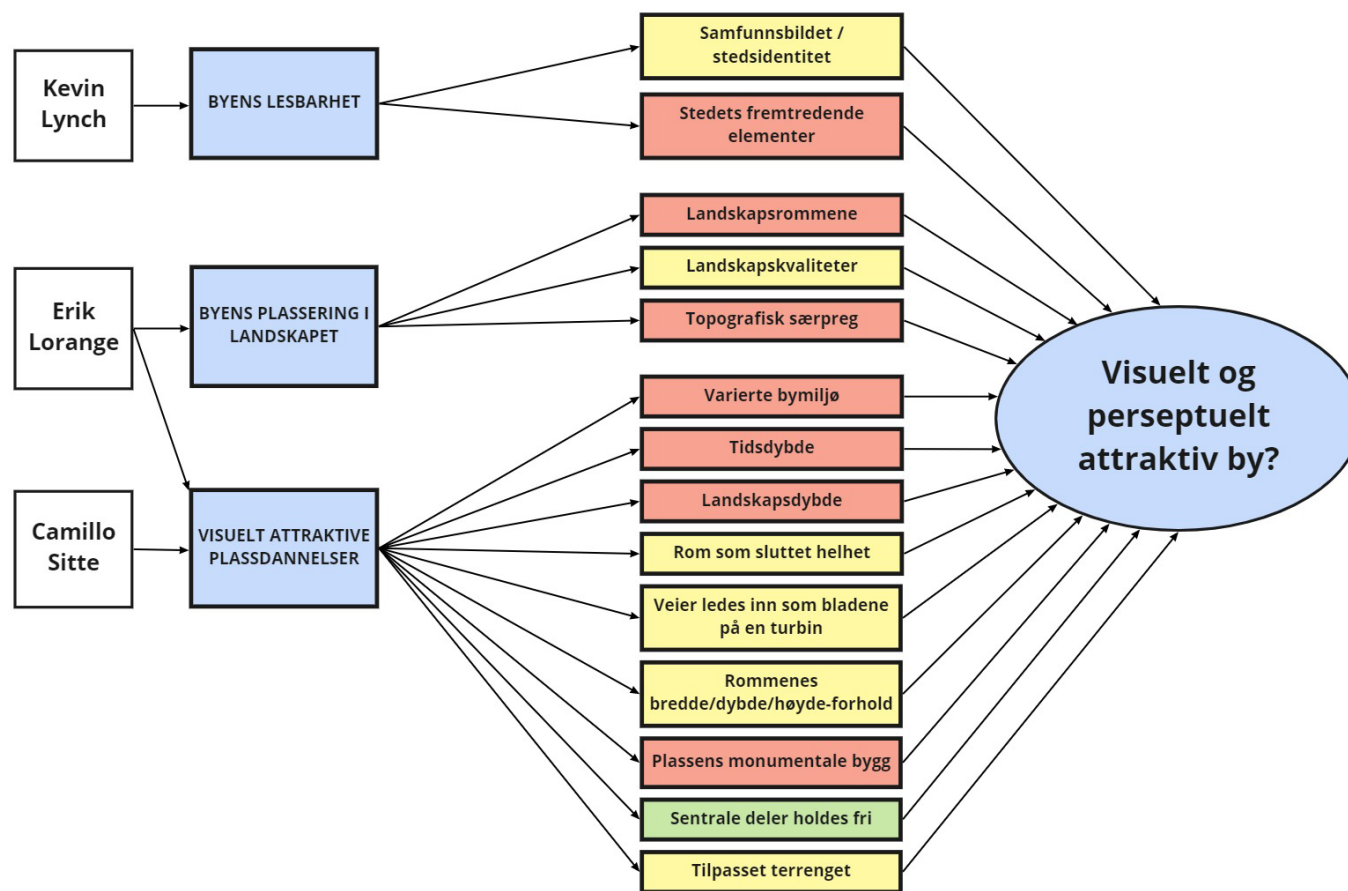
## Konklusjon forskningsspørsmål 2:

### Hvordan påvirker Ski's visuelle og opplevde kvaliteter byen som faktisk attraktivt sted?

For å forstå hva som er den faktiske attraktiviteten til Ski er det i denne oppgaven vist til Telemarksforskning sine kommune-rangeringer med utgangspunkt i attraktivitetsmodellen (Vareide & Nygaard, 2014; Vareide et al., 2018). Ski har fått svært dårlig rangering i perioden 2003 - 2017 fordi kommunen har hatt lavere tilflytting enn de høye forventningene skulle tilsi. Gjennom en vurdering av boligprisene til Ski (Gramm, 2016) finner jeg ikke belegg for at det i perioden 2001 - 2007 var et unormalt høyt prispress på boliger i Ski - tvert imot. Dette kan indikere at boligmangel ikke er den primære årsaken til svakere enn forventet tilflytting. Dette øker sannsynligheten for at det er andre og mindre kvantifiserbare faktorer som påvirker i negativ retning. Attraktivitetsmodellen peker blant annet på naturkvaliteter og fysiske egenskaper (Vareide & Nygaard, 2014, s. 66).

Basert på funn fra analysene i kap. 4.2 konkluderes det her med at Skibyens overordnede plassering i landskapet er svært uheldig for visuelle og opplevde kvaliteter i sentrum. I de viktigste byrommene i sentrum finnes det både kvaliteter og mangler som til sammen gir et blandet inntrykk, både basert på egne vurderinger og innbyggernes opplevelse

av stedet. At det beste er middelmådig er i seg selv nok til å konkludere med at de visuelle og opplevde kvalitetene er av en slik karakter at de kan forventes å negativt påvirke flyttestrømmer, og dermed den faktiske attraktiviteten. Funnene diskuteres nærmere i kap. 6.



Figur 5.2: Egen illustrasjon av funn fra vurdering av attraktivitet.

# 5.1. Funn fra undersøkelse av politikk og kommunens arbeid

## Funn og konklusjon forskningsspørsmål 3:

**I hvilken grad følger kommunen opp regjeringens forventninger om utvikling av attraktive og levende byer?**

En samlet gjennomgang av reguleringsplanene i Ski indikerer at de er brikker i en større plan som er politisk forankret kommuneplanens samfunnsdel. Ski skal utvikles med en klar tettstedsgrænse til sitt omland. Byen skal fortettes fra innsiden og ut med fokus på områdene i gangbar avstand fra knutepunktet. På samme tid legges det føringer mot nedbygging av natur- og landbruksområder som underbygger denne trenden. Bysentrene skal ha høy tetthet av funksjoner som er i samspill med hverandre. Funksjoner som tiltrekker seg mye mennesker som arbeidsplassintensive virksomheter og detaljhandel skal ligge tettest mulig på knutepunktet. Dessuten skal byen utvikles med arkitektur og byrom av høy kvalitet. Målet er kort forklart kompakt by på kollektivknutepunktet.

Funn fra gjennomgang av de Nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023 indikerer at beskrivelsen at hva som er *attraktivt og levende* har en sterk kobling til forståelsen av hva som er en kompakt by. For steder med en togstasjon kan dette oversettes til kompakt knutepunktutvikling. Regjeringens forståelse av attraktive og levende byer følger dermed som en rød tråd ned til den enkelte detaljregulering.

Basert på disse funnene konkluderes det derfor med at kommunen i stor grad følger regjeringens forventninger om utvikling av attraktive og levende byer.

# KAPITTEL 6

## DISKUSJON



I dette kapitlet skal Ski sine forutsetninger for å være en attraktiv og levende by diskuteres opp mot relevante funn fra analysen og det teoretiske grunnlaget. Diskusjonen vil i stor grad handle om problemer som knyttes opp mot det faktum at Ski er en stasjonsby og gjøres fra to synspunkt.

Det ene synspunktet er med utgangspunkt i at «attraktiv» og «levende» er to forskjellige ting som må forstås separat. Det andre synspunktet er den politiske forståelsen av «attraktiv og levende» som et samlet begrep. Diskusjonen struktureres deretter.

Togstasjonen og Ski storsenter er ikke analysert for seg selv, men funn fra oppgaven tyder på at de har paradoksale effekter på forutsetningene for bylivet og trekkes derfor tydeligere frem i diskusjonen enn ellers i oppgaven.

Men aller først gjøres det noen overordnede betraktninger om byer som ble til med utgangspunkt i en togstasjon, og hva dette har å si for forutsetningene for å være et attraktivt og levende sted.

## 6.1 Stasjonsbyenes iboende problem

I denne oppgaven har jeg skilt mellom to typer byer med togstasjon; de byene som allerede eksisterte når utbyggingen av jernbanenettet startet, og de byene som ble til som et resultat av denne prosessen. Den sistnevnte typen fulgte som en konsekvens av stasjonsbygning i «ingenmannsland». For eksempel der jernbanen delte seg i flere spor, som i Ski. Det at det ikke var en by her allerede tilsier at stedet manglet de tilstrekkelige forutsetninger for en urbaniseringsprosess i seg selv. Med stasjonen endret dette seg, og en slik by kan i lys av dette forstås som et resultat av et enkelt politisk vedtak. Stasjonsbyer som politisk konstruksjon har tre medfødte problem når det gjelder å ha forutsetninger for å være visuelt attraktive og levende steder.

Det første problemet er at byen er etablert etter et politisk vedtak der det viktigste kriteriet for lokaliseringen var de funksjonelle kriteriene for stasjonsbygning (Groth & Fertner, 2013, s. 158). Byens sentrum etableres rundt stasjonen, uavhengig om dette er en god plassering med tanke på landskapelige og estetiske vurderinger.

Det andre problemet er at stasjonen som midtpunkt for et småbysenter i seg selv skaper en paradoksal miks av fordeler og ulemper. Stasjonen gir fordeler med koblingen til sitt omland, og kan i de fleste tilfeller identifiseres som stedets viktigste funksjon. Samtidig gir den utfordringer for lokalt byliv med sin barriereeffekt der den i mange tilfeller nærmest deler tettstedssenteret i to. Slik skaper den bykjerner som er dårlig integrert i gatenettet med påfølgende ulemper for lokalt næringsliv.

Det tredje problemet er at omtrent alle disse byene ble etablert tidligst på slutten av 1800-tallet. Dette er et problem fordi byene ikke har hatt tid til en organisk vekst over tid som har resultert i en *naturlig by*. Naturlige byer har ifølge Jacobs (s. 432) *organisert kompleksitet*, eller *livets patina* (Alexander, 1965, s. 1). Stasjonsbyene som politisk konstruert har derimot ikke hatt nok tid til å etablere tilstrekkelig organisert kompleksitet, overlappende kontekster, heterogene helheter, eller livets patina.

Utgangspunktet for å være en by med tilstrekkelig diversitet er derfor svakt. Til tross for dette tegner historien et bilde av Ski i sin spede begynnelse som et sted med en klar identitet forankret til stasjonen og stor menneskelig aktivitet nettopp her. Det var det absolutte midtpunkt for hverdagens gjøremål som handel, arbeid, reise, informasjon og sosial interaksjon. Stasjonen som drivkraft synes med andre ord å ha veid opp for stasjonsbyenes iboende problem i de formative årene. Samtidig ser dette ut til å ha vært et spesielt sårbart utgangspunkt for utviklingen som skjedde utover 1900-tallet. Stasjonen som identitet og samfunnets midtpunkt gikk tapt, og byen ble stående igjen med stasjonsbyens iboende problem.

Det synes dermed som at Ski, og andre stasjonsbyer av lignende art, har noen grunnleggende mangler i sine forutsetninger for å være attraktive og levende steder. Denne generelle stasjonsbyproblematikken har påvirkning på en rekke av kriteriene som er utledet fra teoriene i denne oppgaven. Disse diskuteres nærmere i det videre.

## 6.2 Ski's manglende livskraft

Diskusjonen her omhandler funn fra analysen som hadde til hensikt å besvare forsknings spørsmål 1:

**Hvilke strukturelle og økonomiske forutsetninger kan identifiseres som viktige for byliv i Ski?**

### Tetthet

Et viktig kriterie for en by med livskraft er tilstrekkelig tetthet. Byliv er avhengig av at det bor tilstrekkelig med folk i byen. Hva som er rett tetthet og hvordan dette måles er det derimot ulike teorier om. Felles for teoriene gjennomgått i oppgaven her er at tettheten som kreves for en by med livskraft er langt høyere enn tettheten i Ski.

Funn fra SSB sine rutenettdata om boligtetthet gjør det åpenbart at Ski er en helt annen type by enn den Jacob's skriver om. Ski har på det tettste 3.7 boliger per mål. Ifølge Jacobs skal byer med livskraft ha minst 25 boliger per mål, og suburbane tettheter, som i Ski, er langt fra tilstrekkelig for å produsere byliv (ibid., 1961, s. 209). Andre kjente indikatorer for byer med tilstrekkelig tetthet tegner et lignende bilde. Alter (2014) peker eksempelvis på Barcelona med 35000 innbyggere per kvadratkilometer, mens Ski huser et gjennomsnitt på 2000 innenfor sin tettstedsgrense (SSB, 2021). Avstanden opp til det som anses som tilstrekkelig er påfallende.

Forutsetningene for å være en by med livskraft, slik det forstås i teoriene, er dermed ikke til stede. Men det blir samtidig tydelig at det verken planlegges for, og antakeligvis heller ikke ønskes en by som lever opp til den teoretiske forståelsen av tilstrekkelig tetthet for byer med livskraft. Det teoretiske utgangspunktet gir i lys av dette liten mening for den norske småbykonteksten. Man må spørre hva som da er vesentlig, og i Ski sin historie ligger det et svar.

Historien forteller om en by som vokser med stasjonen som drivkraft. Det var, som nevnt tidligere, både stedets absolutte midtpunkt for hverdagens gjøremål og en tydelig identitet på samme tid. Dette til tross for at byen verken var folkerik eller kompakt i sin utforming. Det handlet om at stasjonen som avgrenset område var et sted folk besøkte og hadde sitt arbeid. Jacobs forstod hvordan slike faktorer påvirket den menneskelige aktiviteten, og dette var argumentet hennes for å blande sammen funksjoner. Det gir ulike mennesker ulike grunner for å besøke et sted til ulike tidspunkt. Det handlet om beboere, men også arbeidere og besøkende. Med denne forståelsen til grunn er modellene til Dovey og Pafka som omhandler befolkningstetthet et produkt av ikke bare beboere, men og av arbeidere og besøkende (2014, s. 3).

Sett i lys av dette er ikke det vesentlige i tynt befolkede norske småbyer og tettsteder hvilken befolkningstetthet de har, men hvor denne befolkningen av ulike grunner oppholder seg til døgnets ulike tider. På den ene siden ser man dermed at stasjonsbyene i sin spede begynnelse har hatt positive effekter av togstasjonen som samlingspunkt for alle livets aktiviteter. Forutsetningene for et slags byliv var til stede basert på den menneskelige tettheten som fulgte det faktum at stasjonen var stedets «alt». På den andre siden gjorde nettopp dette stasjonsbyene ekstra sårbare for utviklingen som skjedde utover 1900-tallet. Modernismens idealer spredte funksjonene vekk fra stasjonsområdet, andre teknologier tok over som kommunikasjonsmiddel og stasjonens betydning som transportmiddel ble redusert av bilens inntog. Det som stod igjen var et samfunn uten gode grunner for å samles på et bestemt område og en svekket identitet.

I dag er Ski en by med langt flere mennesker enn når stasjonen hadde sin storhetstid, og de bor stadig tettere. I lys av dette er det tydelig at forutsetningene for byliv stadig bedres. Selv om tettheten ikke når opp til teoriene sine forventninger for byer med livskraft anses de likevel som svært viktig for steds kvaliteten (Carmona, 2021, s. 22). Men til tross for at forutsetningene bedres synes det likevel å være utilstrekkelig så lenge byen mangler et tydelig og definert område som gir ulike mennesker ulike grunner for å besøke det til ulike tidspunkt.

Togstasjonen har som nevnt over tapt mye av denne betydningen. I lys av dette er det interessant hvordan den nye togstasjonen gjennom design synes å ha tatt innover seg sin nye rolle ved å fjerne stasjonshuset og bygge perrongene slik at de ikke lenger er sammenkoblet med byen. Det er helt sikkert svært gode funksjonelle grunner for å gjøre det på denne måten. Men stasjonen i Ski har med dette gått gjennom en gradvis prosess fra å være samfunnslivets midtpunkt til å bli et monument for effektiv transport. Et samlingspunkt fins likevel i Ski i dag. Dette er Ski storsenter som har det grunnleggende problemet at det ikke skaper liv i byen til tross for alle sine besøkende. Ski storsenter og togstasjonen diskuteres for seg lengre nede.

Det at Ski mangler et bylivsskapende samlingspunkt, og den generelt lave befolkningstettheten er likevel ikke det eneste problemet. Hvor folk bor har betydning for hvordan byen blir brukt. Gjennom fortetting innenfra sikres folk tilgjengelighet til dagliglivets funksjoner på en bærekraftig måte (Guttu & Thorén, 1996; Hanssen et al., 2015; Næss, 2012). Dette betyr flere besøkende som går i byens gater. Men funn fra kartleggingen viser at de tetteste områdene er i randsonen av tettstedet, helt inntil kommunegrensen mot Ås. Dette synes å være en naturlig konsekvens av at byen har fulgt trender om kompakt byutvikling gjennom å tillate tettere bebyggelse samtidig som byen har ekspandert. En slik fortetting er i seg selv problematisk, men i dette tilfellet forsterkes det ved at Ås driver byutvikling inntil tettstedsgrensen. Denne byutviklingen strider med planen til Nordre Follo om å fortette innenfra og reduserer forutsetningene for å skape et tyngdepunkt av funksjoner i sentrumsområdet som brukes av alle. Å fortette ytterkanten til en annen kommunes by fremstår i lys av dette svært uheldig, med mindre det gjøres på vertsbyens premisser.

I disse områdene av Ski er avstanden til sentrum stor nok til at bilen foretrekkes, og høy tetthet har liten effekt på byliv dersom folk uansett velger å kjøre bil (Dovey & Pafka, 2020, s. 97). I hvilken grad folk velger å kjøre bil avhenger videre av hvordan gatenettet er utformet. Det er et spørsmål om tilgjengelighet, og dette er det neste store problemet til Ski. Funn fra analyser av gatenettet i Ski indikerer at gatenettet gir liten støtte for byliv, og at dette er en konsekvens av å være en stasjonsby.



## Tilgjengelighet

For at gatenettet i Ski skal gi støtte til byliv er det viktig at selve bykjernen er tilgjengelig i gatenettet. Dette handler om at butikker og serveringssteder som etablerer seg her er avhengig av støtten til et gatenett som sørger for en jevn strøm av potensielle kunder (Van Nes, 2005, s. 176). Men bykjernen har utviklet seg ved siden av togstasjonen, og stasjonen med sine toglinjer satt rammer for utviklingen av veinettet. Resultatet er at områdene som ifølge analysene er best egnet for etablering av et lokalsenter er Åsveien sør for sentrumskjernen, og Nordbyveien nordvest for sentrumskjernen. Sentrumskjernen sine gater er derimot lite integrert i gatenettet. Dette problemet er strukturelt og svært vanskelig å gjøre noe med, samtidig har det store konsekvenser. Som nevnt over vil butikker lokalisere seg i gatene der flest mennesker beveger seg, og disse utgjør i seg selv et attraksjonsmoment som igjen bidrar med økt trafikk. På denne måten står de i et gjensidig påvirkningsforhold til hverandre (Hillier et al., 1993, s. 61). Men denne dynamikken mellom innbyggernes naturlige bevegelsesmønster og forretningene som holder til i sentrumskjernen i Ski motarbeides av veinettet.

Denne problematikken antas som nevnt tidligere å være symptomatisk for mange stasjonsbyer i liten til moderat størrelse. Grunnen ligger i etableringen av stasjonen som stedets naturlige midtpunkt, enten fordi den ble bygget sentralt i en eksisterende bosetning, eller fordi byen ble til som en konsekvens av stasjonen. Stasjonene og togsporene dominerer derfor i sentrumsområdene - nettopp der gatene bør være best integrert i gatenettet. Der større byer blir mindre påvirket av en slik barriereeffekt, har byer som Ski en størrelse som tilsier at byen omtrent i sin helhet blir delt i to. Dette er et stort problem fordi stasjonsbyens viktigste og mest

definerende egenskap nettopp er togstasjonen og den koblingen den skaper mot en større region. Det er da et paradoks at den samme strukturen skaper utfordringer for hvordan det nærliggende lokalsenteret er koblet sammen med sitt eget gatenett, og at dette gir dårlige forutsetninger for byliv.

I Ski slår denne problematikken inn med full tyngde ved at det bor flest mennesker vest for togstasjonen mens bykjernen ligger i øst. Dette betyr også at funnene fra analysen av byens gode gang- og sykkelvennlighet mister litt av sin betydning. På den ene siden er det tydelig at Ski er svært gode forutsetninger for gående og syklende, og potensialet for å øke andelen myke trafikanter fremstår formidabelt. Men på den andre siden begrenses de positive effektene ved at det naturlige bevegelsesmønsteret til disse trafikantene ikke tilfaller bykjernen.

## Funksjoner

Dersom man ser vekk fra det overordnede problemet med gatenettet og fokuserer kun på gatene i bykjernen finnes det likevel indikasjoner på at dynamikken mellom forretninger og folks bevegelsesmønster har hatt en effekt på utviklingen av bylivsskapende funksjoner. Jernbaneveien som passerer nordover langs Ski Storsenter sine passive fasader er en velintegrert gate. Av gatene som går øst/vest gjennom sentrumskjernen er Idrettsveien (gågaten) den mest integrerte. Der disse to gatene treffer hverandre tilsier teorien til Hillier et al. (1993) at det skal være mest liv og flest forretninger i sentrum. Dette bekreftes av funn fra stedsanalysen, men det kan være flere grunner til dette. Funn peker blant annet på

at kvartalene her er de eldste i byen, og at de er delt mellom flere grunneiere. Til sammen skaper dette relativt gode forutsetninger for funksjonsrikdom basert på en variasjon av lokaler og prisene for å leie disse (Jacobs, 1961, s. 189). Bebyggelsen her har i tillegg et stort innslag av førsteetasjer tilpasset publikumsrettet virksomhet med aktive fasader. Det er i lys av dette tydelig at et avgrenset bymiljø har bedre kriterier for å produsere byliv enn sentrum for øvrig. Og ikke overraskende er funksjonsrikdommen størst nettopp her.

Dette bymiljøet markerte seg særlig positivt gjennom kartleggingen av sentrums serveringssteder, som ifølge Jacobs (1956) har en spesielt viktig samlende funksjon og attraksjonskraft. De positive funnene knyttet opp mot identifiseringen av et bymiljø som faktisk er i stand til å opprettholde driften av en rekke serveringssteder ble derimot overskygget av to andre funn. Det ene funnet er at resten av sentrum ikke har et eneste serveringssted, som er en indikasjon på hvordan områder som er dårlig integrert i veinettet også har dårlige forutsetninger for etablering av publikumsrettede funksjoner. Store deler av sentrum kan i lys av dette forstås som svært lite levende.

Om dette er viktig er derimot mer usikkert, fordi det er nettopp styrken ved et avgrenset bymiljø med mange attraksjoner som synes å være vesentlig. På samme måte som stasjonen representerte stedets «alt» i byens tidlige fase, kan en samling attraksjoner gjøre det samme i dag. Men ifølge funn fra mastergradavhandlingen «*Hvordan skape liv i døde bysentrum gjennom eiendomsutvikling?*» konkluderer Heiberg & Nordby (2022) med at funksjonsrikdom i seg selv ikke er nok dersom de ikke utgjør et sterkt og helhetlig

konsept som dekker publikums behov. Bymiljøet i Ski har ikke et slikt helhetlig konsept. Det har derimot Ski storsenter, som er det andre problematiske funnet - storsenteret har langt flere serveringssteder enn resten av Ski sentrum til sammen.

### **Ski storsenter**

Storsenteret er ikke analysert direkte, men funn fra kartleggingen av serveringssteder som et ledd i å undersøke bylivsskapende funksjoner gjorde likevel problemet tydelig; funnene indikerer at omtrent halvparten av all servering i Ski sentrum skjer på serveringssteder i senteret uten adkomst eller innsyn fra gateplan. Dette betyr for det første at serveringen her tar en svært stor andel av den totale markedsandelen, men viktigst er at det skjer på en måte som ikke bidrar med noen form for gateliv i seg selv. Dette funnet alene indikerer et stort problem for bylivet, og gjennom den teoretiske bakgrunnen i oppgaven som fokuserer på tilgjengelighet og funksjoner blir det tydelig at det er flere grunner for å velge vekk Ski sentrum sine byrom til fordel for senteret.

En viktig grunn er at senteret har 1600 gratis (i tre timer) og sentrumsnære parkeringsplasser. Innkjøringen til parkeringsplassen er i tillegg fra Åsveien, byens mest integrerte vei, som gjør parkeringen gunstig plassert i veinettet. Det er derfor ingen gode grunner til å parkere andre plasser i byen. Forutsetningene for menneskelig aktivitet i sentrum er derfor kraftig korrelert med Skiungene sine transportvaner. Bilkjøring gir flere kunder

til storsenteret og færre til butikkene i sentrum. Dette forverrer problemstillingen med den relativt høye befolkningstettheten i tettstedets randsone.

En annen viktig grunn er lokaliseringen av selve parkeringshuset i forhold til kjøpesenteret og den delen av bykjernen som har potensiale for byliv. Den enkleste og raskeste veien fra parkeringen til eksempelvis rådhusplassen midt i sentrum er nemlig gjennom senterets egne interne gater. Dersom man likevel velger å gå utenfor senteret må man gå langs det. Men senterets langstrakte fasader er lukket og ensformig. Det er ingen åpninger som gir noe tilbake til de som befinner seg på utsiden, og dette er i henhold til Gehl (2010) derfor et typisk sted folk ikke oppholder seg frivillig. Kontrasten blir stor til den folkerike gaten på innsiden med sammenhengende rekker av åpne butikker og kafeer. Effekten av denne kontrasten styrkes av at de som går langs Jernbaneveien bokstavelig talt går i skyggen av senteret mesteparten av døgnet store deler av året. Dette bekreftes av informantene, som i sin tilbakemelding bekrefter opplevelsen av de visuelle kvalitetene til områdene utenfor senteret som svært dårlig.

Dette problemet leder til hovedgrunnen for å holde seg inne på senteret; de 126 butikkene og 23 serveringsstedene man passerer på den omtrent 0,5 km lange gåturen gjennom senteret. Dersom man trenger noe har man sannsynligvis passert det innen man når rådhusplassen. Det er rett og slett et mye større tilbud inne på senteret enn utenfor.

Senteret er den uten tvil største attraksjonen i byen og forsyner et relativt stort omland med varer. Med 4.13 millioner besøkende i 2021 (Thon Eiendom, 2021) tilsvarer dette besøk fra alle beboerne innenfor tettstedsgrensen 4 dager i uken hele året. At Ski storsenter synes optimalt designet for å hindre alle forutsetninger for byliv i Ski sentrum er et paradoks i lys av populariteten. Den delen av Ski sentrum som utgjør et bymiljø med bylivsskapende funksjoner klarer ikke konkurrere med det senteret har å tilby som et stort, samlet og organisert konsept. Dette blir spesielt tydelig sett i lys av en kjøpesenterorganisering som gir lavest leie til de største kjedene som tiltrekker seg mest folk (Stugu, 2015). Dette samler de sterkeste attraksjonene og konseptene til senteret som ytterligere svekker den samlede konkurranseevnen til bymiljøet utenfor.

Jacobs (1961) understreker at de fire kriteriene for en by med livskraft er gjensidig avhengig av hverandre. Svakheterne knyttet til byens befolkningstetthet og veinett er diskutert over, men Ski storsenter alene fremstår som et enda større problem ved å absorbere majoriteten av byens handel bak sine passive fasader, og med det fjernes grunnen til hvorfor folk ønsker eller trenger å oppholde seg i byrommene i utgangspunktet.

Storsenteret er derfor et stort problem for bylivet gjennom sin attraksjonskraft. Og et lignende type problem kan ha oppstått i lys av åpningen av Follobanen.

## Follobanen

Nye Ski stasjon åpnet med kongelig snorklipping desember 2022. Dette har først og fremst betydning ved at Ski blir mye mer attraktivt for den typen mennesker som typisk bosetter seg her. Basert på funn fra analysen i kap. 4.2 er dette folk som er i etableringsfasen og som jobber i Oslo. Det å skaffe seg en større bolig innenfor akseptabel reiseavstand fra jobben i hovedstaden ble med åpningen av banen kraftig forbedret. Samtidig som en halvering av reisetid vil øke attraktiviteten kraftig, er effekten det vil ha på bylivet langt mer usikker.

Den økte attraksjonen handler primært om tilgang til et utvidet arbeidsmarked (Vareide & Nygaard, 2014). Men den nye banen øker samtidig tilgangen til Oslo sitt byliv. I antall minutter bor man med den nye banen dobbelt så nærme Oslo Sentralstasjon som med kollektivtrafikk fra Lambertseter. Ski kan derfor like gjerne forstås som en bydel noen trikkestopper fra Oslo Sentralstasjon som en storby pendlerforstad. På den ene siden var det disse byene som utmerket seg med størst potensiale, men på den andre siden var et gjennomgående trekk ved disse byene nettopp hvordan detaljhandelen og servicenæringen tapte andeler grunnet sin nærhet til storbyen (Groth & Fertner, 2013, s. 19).

Spørsmålet da blir i hvilken grad den kraftig forbedrede koblingen til hovedstaden endrer vanene til Skiungene. Dersom de i større grad enn før benytter seg av bylivet og tilbudene i Oslo fremfor i Ski kan dette veie opp for noen av fordelene som følger kommunens arbeid med bymessig fortetting rundt knutepunktet. Et av de sentrale punktene til flere av teoretikerne dekket i oppgaven er jo nettopp hvordan mennesker og det livet de skaper er det som er vesentlig for å tiltrekke seg flere mennesker (Gehl, 1971; Jacobs, 1961), og på dette punktet kan ikke Ski konkurrere med Oslo.

Det altså en viss fare for at attraksjonskraften til bylivet i Oslo bidrar med enda mer konkurranse for de allerede hardt rammede forretningene og serveringsstedene utenfor storsenteret i Ski gjennom et forbedret kollektivtilbud. Dette er en åpen problemstilling, og kun tiden vil vise om dette er tilfellet. I så fall vil det utgjøre nok en paradoks problemstilling der noe grunnleggende attraktivt reduserer forutsetningene for et levende Ski sentrum.

## 6.3 Ski's tvetydige attraktivitet

Diskusjonen her omhandler funn fra analysen som hadde til hensikt å besvare forskningsspørsmål 2:

### **Hvordan påvirker Ski's visuelle og opplevde kvaliteter byen som faktisk attraktivt sted?**

Ski har flere attraktive trekk som er typisk for stasjonsbyer. Boligprisene er lavere enn sentralstedet den er koblet til, det er antatt gode oppvekstvilkår og nærhet til naturen. Et avgjørende trekk hos de mest attraktive stasjonsbyene er nærheten til storbyen (Groth & Fertner, 2013), og med Follobanen er den gode koblingen mot Oslo og et stort arbeidsmarked ytterligere forbedret. Forutsetningene for å være en attraktiv by er med dette utgangspunktet svært bra, og dette synes i tall for forventet netto tilflytting. Disse er høye, og det er de regionale faktorene som handler om byens sentralitet og tilgangen til arbeidsmarkedet som har størst betydning. Men ifølge attraktivitetsindeksen er definisjonen på en attraktiv by høyere tilflytting enn det som er forventet, og Ski har lenge hatt høye forventninger som ikke har blitt oppfylt (Vareide & Nygaard, 2014; Vareide et al., 2018).

Boligprisutviklingen langs Østfoldbanen indikerer at skylden ikke kan tilskrives et presset boligmarked. Dette styrker funn i denne oppgaven om at det de stedlige forutsetningene for å være en visuelt og opplevd attraktiv by hindrer Ski i å utnytte det fulle potensialet som følger sin svært attraktive posisjon i regionen, og at dette kan forstås som en typisk stasjonsbyproblematikk. Det handler primært om byens plassering i landskapet.

### **Byen i landskapet**

Det politiske vedtaket om byggingen av Ski stasjon dikterte samtidig lokaliseringen til et bysentrum, og forutsetningene dette gir stedets visuelle kvaliteter kunne omtrent ikke vert mer uheldig. Sentrum er plassert i et søkk i landskapet. Moreneryggene som omslutter sentrum er så lave at man ikke ser de eller legger merke til de, samtidig er de såpass høye at man ikke kan skue utover de overordnede landskapsrommene utenfor. Det gis derfor ingen opplevelse av byens rom i samspill med omgivelsenes topografiske særpreg og landskapelige kvaliteter. Som en konsekvens av dette taper man ifølge Lorange (1984) visuelle kvaliteter og spennende vekselvirkninger mellom det nære og det fjerne. Men man taper og evnen til å enkelt orientere seg, og nettopp dette er en evolusjonær trang som ifølge Lynch (1964) er med på å avgjøre om et sted oppleves attraktivt. Basert på dette kan mye tyde på at den attraktive regionale plasseringen gir et potensiale som ikke blir kapitalisert grunnet byens lokale plassering diktert av stasjonen.

Landskapet er derimot ikke det eneste kriteriet for visuelt attraktive steder, og i tilfeller som Ski er det spesielt viktig med omstendelig utforming og plassering av byggverk i rett skala, siden det er byggverkene alene som skaper byrommene og særpreget (Lorange, 1984, s. 64).

## Byrommenes kvalitet

Basert på funn fra byromsanalysene finner jeg både svakheter og styrker ved kvalitetene til det jeg mener er de viktigste byrommene i Ski. Dette er i seg selv problematisk gitt at disse byrommene fremstår som blant de beste. Jeg har eksempelvis ikke vurdert byrommene ved siden av langsiden til storsenteret, som med sin skala og fasader fullstendig undertrykker sine omgivelser. Men selv i de vurderte byrommene mangler de enkelte byggene visuelle og arkitektoniske kvaliteter. Basert på dette er det vanskelig å argumentere for at stedets viktige byrom bidrar til Ski's faktiske attraktivitet. Rommene har likevel enkelte styrker, og den kanskje viktigste ligger i bymessigheten som skapes av den overordnede kvartalsstrukturen som former rommene og organiserer de rundt en rådhusplass og en gågate. Denne strukturen er derimot for liten til å skape et tilstrekkelig byromsnettverk. Det gir likevel et potensiale for utvidelser og modifiseringer som over tid kan gi grunnlag for noe som er større og mer innholdsrikt.

Av de enkelte byrommene som ble vurdert var det Idrettsveien som i mine øyne skilte seg positivt ut. Det var to avgjørende grunner for dette, og disse sier samtidig noe om utfordringene til dagens sentrumsområde.

Den første grunnen er førsteetasjenes aktive fasader på begge sider av gaten som inneholder en variasjon av ulike små butikker og serveringssteder. Det er på slike steder mennesker ifølge Gehl (2010, s. 79) reduserer tempoet og oppholder seg frivillig. Blikket vandrer fra den ene forretningen til den andre etter hvert som man går gjennom gaten, og de visuelle kvalitetene i byggenes øvre etasjer blir på slike steder mindre viktig (Lorange, 1984, s. 61).

På den ene siden er det derfor vesentlig hvilke funksjoner bygningene tilbyr de forbipasserende, og hvordan de tilrettelegger for innsyn og menneskelig aktivitet. Nysgjerrigheten som tilfredsstilles ved å få glimt av hva som skjer bak fasaden fremstår i lys av dette minst like viktig som det visuelle uttrykket til selve fasaden. Det er altså ikke bare kvaliteten til byrommet som betyr noe, men og de tilstøtende bygningsrommene.

På den andre siden er det nettopp steder som Ski der et kjøpesenter utkonkurrerer bygatene sine butikker og serveringssteder at visuelt attraktive byrom kan bidra til å trekke menneskene ut igjen. Byen som et levende sted kan derfor påvirkes av visuell attraktivitet, samtidig som attraktiviteten påvirkes av om stedet er levende. Slik er disse faktorene gjensidig avhengig av hverandre, og kanskje mer i Ski med sin kjøpesenter- og stasjonsbyproblematikk enn andre steder.

Den andre grunnen til at Idrettsveien skiller seg positivt ut er gamle Ski hotell fra 1916, som er en av bykjernens få gjenlevende originale trehus. Den bidrar i seg selv med et visuelt brudd i de ellers ensformige murfasadene. Men viktigere er hvordan bygget bidrar med tidsdybde og hvordan det representerer noe av den originale identiteten til Ski. Et gammeldags og variert bymiljø er en viktig forutsetning for visuelt attraktive byer (Lorange, 1984), men gamle Ski hotell som historisk referanse står alene og fungerer derfor samtidig som et minne på hvor mye av identiteten til Ski som gikk tapt med rivningen av den opprinnelige bebyggelsen. Når kommunens planer i dag legger opp til å ivareta dagens kvartalsstruktur og bygge videre på den kan dette være med på å skape et variert og mer attraktivt bymiljø i fremtiden.

## Opplevelsen av Ski

Gjennom kartleggingen av samfunnsbildet ser det ut som at informantene sine tegninger styrker funn fra analysen av byens livskraft om hvor byen har forutsetninger for å være levende, samtidig som det peker på noen av sentrum sine problemer.

Funn fra min egen kartlegging handlet i stor grad om hvordan jeg opplevde byen som separert i ulike soner av togstasjonen og skinnegangene. Selv om byen og sentrum er relativt lite føles avstanden lange fordi stasjonsområdet skaper omveier, og disse omveiene er lite visuelt spennende. Tiden går ifølge Isaacs (2001) sakte når man går i slike omgivelser, men kort i retrospekt fordi man ikke har noen inntrykk å erindre tilbake til. Min refleksjon rundt dette styrkes av samfunnsbildet. Det var ikke mange som tegnet noe i disse distriktene som kan tyde på at de ikke anses som en del av sentrum, eller at man ikke kunne erindre tilbake til de gangene man hadde gått der grunnet de fattige omgivelsene. De som likevel tegnet noe ga områdene den dårligste karakteren for visuell kvalitet. Min egen kartlegging tok videre utgangspunkt i at sentrums kvartalsstruktur var et tydelig trekk ved byen. Dette var ikke tilfellet for samfunnsbildet, som i langt større grad enn mine egne observasjoner identifiserte hvilken deler av byen som hadde forutsetninger for byliv.

Det var ingen som tegnet verken kvartalsstrukturen eller den østre delen av Ski sentrum. Det folk kunne se for seg korrelerte derimot sterkt med de delene av byen som skiller seg positivt ut i analysen av byens livskraft i kap. 4.1, samt de viktigste målpunktene - togstasjonen og Ski storsenter. Dette gir særlig støtte til funn fra space syntax-analysen om at denne delen av sentrum er lite integrert i gatenettet, samt områdets totale mangel på serveringssteder. Dette tyder i så fall på at Hillier's (1993) teori om hvordan gatenettets konfigurasjon påvirker menneskelig bevegelse og økonomisk aktivitet samtidig langt på vei er med å definere byens mentale bilde.

Gjennom Lynch (1964) sin opprinnelige forståelse av byens *lesbarhet* ville rådhuset, togstasjonen og Ski storsenter utgjort visuelle kvaliteter i kraft av hvor tydelig informantene klarte å gjenkjenne nettopp disse strukturene. Men gjennom karaktersetning av byrommenes visuelle kvaliteter vurderes områdene utenfor storsenteret som svært dårlig. Dette peker på at et klart mentalt bilde over sitt hjemsted også kan produsere negative emosjoner, som poengtert senere i livet av Lynch selv (1984).

De viktigste byrommene er ifølge min egen vurdering Rådhusplassen, Gågaten og øvre del av Jernbaneveien. Jeg argumenterte for at disse holder middels kvalitet, som er et problem gitt at de er blant byens beste byrom. Denne vurderingen ser ut til å stemme relativt godt overens med karaktersetningen til informantene. Snittkarakteren til disse rommene er 5/6, som er bedre enn de fleste andre områder i sentrum.

På spørsmålet om hvordan folk brukte Ski sentrum svarte fire informanter «lite», og fire svarte «noe», og flere svarte da at opphold for rekreasjon primært skjedde på storsenteret eller Cafe Sjarm i gågaten. Café Sjarm ligger i Gamle Ski hotell som er diskutert over, og presenterer tydeligvis noe originalt og lokalt som folk ser klart for seg. Mye av attraksjonskraften til byen utenfor senteret ser ut til å være knyttet til en kafé, som fremstår sårbart. Det er videre problematisk at storsenteret dominerer i så stor grad at det utover å ta over handelen også tar over som oppholdssted. Storsenteret ser og ut til å påvirke hvordan informantene mentalt strukturerte veinettet; den tydeligste noden i samfunnsbildet var rundkjøringen som leder inn til senterparkeringen.

## 6.4 Den politiske målsetningen «attraktiv og levende»

Diskusjonen her omhandler funn fra analysen som hadde til hensikt å svare på forskningsspørsmål 3:

**I hvilken grad følger kommunen opp regjeringens forventninger om utvikling av levende og attraktive byer?**

Denne oppgaven tok utgangspunkt i en politisk målsetning om at Ski skulle være en «attraktiv og levende» by, og en stedsanalyse ble derfor gjennomført med utgangspunkt i relevant teori. Denne analysen beskriver dagens situasjon, og hensikten var å finne ut om Ski hadde tilstrekkelig forutsetninger for å nå målsetningen. Funnene fra disse analysene, som jeg har diskutert over, indikerer at Ski har dårlige forutsetninger for å være en by som er levende i lys av disse teoriene – en by med livskraft. Funnene peker i tillegg på lokaliseringen av sentrum i landskapet, samt byrommenes opplevde og visuelle kvaliteter som et problem for attraktiviteten. Mitt argument er at Ski likevel er på god vei til å nå den **politiske målsetningen** å være «attraktiv og levende».

Funn fra gjennomgangen av regjeringens politikk viser at den i stor grad sammenfaller med teoriene som er dekket i oppgaven. Forskjellen mellom politikken og teorien ligger derfor ikke primært i kriteriene som legges til grunn for slike byer, forskjellen ligger i resultatet man ser for seg. Jacobs (1961) så for seg Greenwich Village, og som konkludert tidligere er det ikke en slik by man ser for seg i norsk planpolitikk når det skal fortettes i knutepunktet.

Det gis en indikasjon på hva man ser for seg gjennom Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015) som peker på ulike forventninger til regionens utvikling. Det pekes blant annet på anbefalte områdeutnyttelser innenfor gangbar avstand til knutepunktet, og målet for de regionale byene er mellom 80-100%, omtrent likt som Hamar (ibid., 2015, s. 26-27). Dette tyder langt på vei at begrepet «attraktivt og levende» som politisk målsetning er tilpasset den norske konteksten. Dette ser det ut som Nordre Follo kommune har forstått når de har tatt fatt på utviklingen det vanskelige utgangspunktet som er Ski.



Områdeplanene med tilhørende reguleringsplaner viser politikken omsatt til konkret handling, der kommunen har valgt å bruke bykjernens egenart, kvartalsstrukturen, som utgangspunkt for en stor transformasjon og fortettingsprosess i gangavstand fra knutepunktet. Arealene som skal transformeres består i dag av sliten og spredt bebyggelse uten tydelig definerte byrom, uten noen form for bylivsskapende funksjoner, og ble av de 8 informantene i analysen av samfunnsbildet vurdert til å være de visuelt dårligste områdene. Dette tyder på at kommunen begynner på rett plass. Å bygge videre på kvartalsstrukturens arkitektoniske DNA vil i fremtiden kunne gi en opplevelse av tidsdybde gjennom bymiljø fra forskjellige perioder, samtidig som det skaper en naturlig utvidelse av dagens begrensede byromsnettverk. Den nye bebyggelsen skal legge til rette for en variasjon av funksjoner med fokus på publikumsvennlige attraksjoner og andre funksjoner som produserer menneskelig aktivitet tett på sentrumsområdet. Tilgjengeligheten for myke trafikanter vil bedres gjennom dedikerte planer for å øke kvaliteten på byens gater, torg og parker, samt egen sykkelplan som kan kapitalisere på de gode forutsetningene Ski har som sykkelby. Å få folk til å velge vekk bilen fremstår som et viktig grep for å gi byrommenes butikker og serveringssteder et bedre utgangspunkt i konkurransen mot Ski Storsenter. To nye planlagte overganger som skal redusere barriereeffekten til stasjonsområdet vil ha kunne spesielt stor betydning for dette.

Ski vil gjennom denne prosessen dermed bedre alle de fire kriteriene for diversitet; tilgjengelighet, tetthet, funksjonsrikdom og variasjon i bebyggelsens standard. Det kan og antas at de store planene gir byen et visuelt løft, spesielt fordi de områdene som i dag skiller seg dårligst ut skal transformeres og bli nye tilskudd til det eksisterende byromsnettverket. Basert på dette kan det synes som at kommunen ikke bare har forstått politikken, men og sitt eget problem.

Med gjennomføringen av disse planene vil Ski i langt større grad enn i dag fremstå som en by, og den politiske målsetningen å være attraktiv og levende fremstår oppnåelig.

# KAPITTEL 7

# KONKLUSJON



Denne oppgaven har hatt til hensikt å undersøke hvilke forutsetninger Ski har for å nå sin egen målsetning om å være et attraktivt og levende sted. Gjennom en stedsanalyse er det avdekket noen grunnleggende problem som i stor grad henger sammen med det faktum at Ski er en stasjonsby.

Stasjonsbyens iboende problem handler om urbaniseringsprosessen som fulgte det politiske vedtaket om etablering av en togstasjon et sted som i seg selv ikke hadde forutsetninger for en urbaniseringsprosess. Dette påvirker i dag Ski sine forutsetninger for å være et visuelt attraktivt sted, samtidig hemmer stasjonen sin sentrale plassering den bylivsskapende dynamikken mellom lokalsenterets næringsliv og innbyggernes bevegelsesmønster.

Dette var ikke et problem så lenge stasjonsområdet var midtpunkt for en rekke av hverdagslivets aktiviteter. Men selve stasjonen som byens identitet og samlingspunkt ble offer for stedstapet som fulgte modernismens spredning av funksjoner, bilens inntog, og samfunnets utvikling for øvrig. Stedstapet skapte et tomrom som synes å være delvis erstattet av Ski storsenter, som ytterligere svekker forutsetningene for byliv i Ski.

Til tross for dette virker det plausibelt at Ski vil lykkes med sin egen politiske målsetning om å bli attraktiv og levende. Dette er mulig fordi Ski sine planer om bymessig fortetting ved knutepunktet bedrer alle de viktige kriteriene for å være et attraktivt og levende sted, og fordi den politiske målsetningen er tilpasset den norske konteksten.

Måloppnåelse er ikke avhengig av *the sidewalk ballet*.



Figur 7.1: “Det var da det, og itte nå!”.

# KILDER

---

- Akershus fylkeskommune & Oslo kommune. (2015). Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.
- Alexander, C. (1965). *A City is Not a Tree*, b. Vol 122, No 1 & 2: Architectural Forum.
- Alexander, C., Ishikawa, S., Silverstein, M., Jacobson, M., Fiksdahl-King, I. & Shlomo, A. (1977). *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*: Oxford University Press.
- Alter, L. (2014). Cities need Goldilocks housing density – not too high or low, but just right. Tilgjengelig fra: <https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2014/apr/16/cities-need-goldilocks-housing-density-not-too-high-low-just-right#comments>.
- Berg, B. L. & Lune, H. (2012). *Qualitative Research Methods for the Social Sciences*: Pearson.
- Bogdan, R. & Biklen, S. K. (2003). *Qualitative Research for Education: An Introduction to Theory and Methods*: Allyn and Bacon.
- Boote, D. N. & Beile, P. (2005). Scholars Before Researchers: On the Centrality of the Dissertation Literature Review in Research Preparation. *Educational Researcher*, 34 (6): 3-15. doi: 10.3102/0013189x034006003.
- Børrud, E. (2018). Kvalitet i kompakt by - Resultat av fortetting som byutviklingsstrategi. I: Aarsæther, N., Fall-eth, E., Nyseth, T. & Kristiansen, R. (red.) *Plan og Samfunn. System, praksis, teori*, s. 168-190. Oslo: Cappelen Damm AS.
- Carmona, M. (2021). *Public places urban spaces : the dimensions of urban design third ed.* New York: Taylor & Francis.
- Cerdà, I. (1867). *General Theory of Urbanization 1867*. Reprint, Catalonia: IAAC - Institute for Advanced Architecture of Catalonia, 2018.
- Dovey, K. & Pafka, E. (2014). The urban density assemblage: Modelling multiple measures. *Urban design international*, 19 (1): 66-76.

- Dovey, K. & Pafka, E. (2016a). What makes a city tick? Designing the 'urban DMA'. Tilgjengelig fra: <https://theconversation.com/what-makes-a-city-tick-designing-the-urban-dma-67227>.
- Dovey, K. (2016b). *Urban Design Thinking: A Conceptual Toolkit*: Bloomsbury Publishing.
- Dovey, K. & Pafka, E. (2020). What is walkability? The urban DMA. *Urban Studies*, 57 (1): 93-108. doi: 10.1177/0042098018819727.
- Florida, R., Mellander, C. & Stolarick, K. (2011). Beautiful places: The role of perceived aesthetic beauty in community satisfaction. *Regional studies*, 45 (1): 33-48.
- Gaber, J. (1993). Reasserting the importance of qualitative methods in planning. *Landscape and urban planning*, 26 (1): 137-148. doi: 10.1016/0169-2046(93)90012-3.
- Gehl, J. (1971). *Livet mellom husene*. København: Arkitektens forlag.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*: Island Press.
- Gramm, J. (2016). *En analyse av boligpriser langs Østfoldbanen*: Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.
- Groth, N. B. & Fertner, C. (2013). *Stasjonsbyer i dag*: Fonden RealDania.
- Gustafson, L. (2019). Ski-raet og historien. *Østlandets Blad*. Tilgjengelig fra: <https://www.oblad.no/ski-raet-og-historien/o/5-68-685349>.
- Guttu, J. & Thorén, K. (1996). *Fortetting med kvalitet. Bebyggelse og grønnstruktur*: Veiledning T-1267, Miljøverndepartementet.
- Haavik-Nilsen, A. C. & Grindrud, K. (2016). *GIS: geografiens språk i vår tidsalder*: Fagbokforlaget.
- Hall, P. (2014). *Cities of tomorrow : an intellectual history of urban planning and design since 1880*. 4th utg. Chichester: Wiley-Blackwell.
- Hanssen, G. S., Hofstad, H. & Saglie, I.-L. (2015). *Kompakt byutvikling. Muligheter og utfordringer*.

- Heiberg, E. & Nordby, L. (2022). *Hvordan skape liv i døde bysentrum gjennom eiendomsutvikling?* Ås: Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.
- Helle, K., Eliassen, F., Myhre, J. E. & Stugu, O. S. (2006). *Norsk byhistorie : urbanisering gjennom 1300 år*. Oslo: Pax.
- Hiller, B., Penn, A., Hanson, J., Grajewski, T. & Xu, J. (1993). *Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. Environment and Planning B: planning and design*, 20 (1): 29-66.
- Hillier, B. & Iida, S. (2005). *Network effects and psychological effects: a theory of urban movement*. Proceedings of the 5th international symposium on space syntax: TU Delft Delft.
- Hillier, B., Turner, A., Yang, T. & Park, H.-T. (2009). Metric and topo-geometric properties of urban street networks: some convergences, divergences and new results. *Journal of Space Syntax Studies*.
- Isaacs, R. (2001). The Subjective Duration of Time in the Experience of Urban Places. *Journal of Urban Design*, 6 (2): 109-127. doi: 10.1080/13574800120057809.
- Jacobs, J. (1956). *The missing link in city redevelopment*.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*: Random House.
- Javadi, A.-H., Emo, B., Howard, L. R., Zisch, F. E., Yu, Y., Knight, R., Pinelo Silva, J. & Spiers, H. J. (2017). Hippocampal and prefrontal processing of network topology to simulate the future. *Nature communications*, 8 (1): 1-11.
- Johannessen, A., Christoffersen, L. & Tufte, P. A. (2010). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*: Abstrakt forlag.
- Kjærstad, F. (2006). *Byplanlægningens historie*: Aalborg Universitetsforlag.
- Kløvstad, K. (2010). Bygg nytt torg til Ski stasjon. *Østlandets Blad*.
- Kommunal- og distriktsdepartementet. (2022a). *Attraktiv by - Statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling*. Tilgjengelig fra: [https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by\\_stedsutvikling/attraktiv\\_by\\_pris/id2895050/?expand=factbox2898405](https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by_stedsutvikling/attraktiv_by_pris/id2895050/?expand=factbox2898405).

- Kommunal- og distriktsdepartementet. (2022b). *Juryens begrunnelse for valget av årets finalister*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/66ae83dae5574322acb2801b83ea701d/attraktiv-by-finalister-2022.pdf>.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2019). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023*.
- Krier, L. (2009). *The Architecture of Community*: Island Press.
- LEVA. (2022). *SKI oppsamling digital medvirking. Kort versjon*.
- Lorange, E. (1984). *Byen i landskapet, rommene i byen*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Lynch, K. (1964). *The Image of the City*: MIT Press.
- Lynch, K. (1984). Reconsidering the image of the city. I: *Cities of the Mind*, s. 151-161: Springer.
- Magnus, B. F. (2001). Skibyen blir til. I: Ellingsberg, A. (red.) *Follominne årbok 2001*. Drøbak: Follo Historielag.
- Miljøverndepartementet. (1993). *Stedsanalyse – innhold og gjennomføring T-986*.
- Myhre, J. E. (2015). *Utvandring fra Norge*. Tilgjengelig fra: <https://www.norgeshistorie.no/industrialisering-og-demokrati/1537-utvandring-fra-norge.html>.
- Myklebost, H. (1960). *Norges tettbygde steder: 1875-1950*. Trondheim: Universitetsforlaget.
- Næss, P. (2012). *Bærekraft og klimahensyn i planlegging*. I, s. 146-166.
- Nasar, J. L. (1990). The evaluative image of the city. *Journal of the American Planning Association*, 56 (1): 41-53.
- NIKU. (2014). *Dive Analyse Ski Sentrum*: Norsk Institutt For Kulturminneforskning.
- Nøding, G. E., Horn, S., Austestad, M., Tufte, P. A., Austenå, T. & Sandåker, H. (2014). *Effektiv knutepunktsutvikling - Metoder og modeller for utvikling av gode knutepunkter*, Rapport per 1. desember 2014.



- Norberg-Schulz, C. (1992). *Mellom jord og himmel: en bok om steder og hus*: Pax.
- Nordre Follo Kommune. (2019). *Kommuneplan Nordre Follo Kommune 2019-2030 Samfunnsdel*.
- Rambøll. (2015). *Ski sentrum. Forslag til områderegulering med konsekvensutredning*.
- Sandercock, L. (1998). *Towards Cosmopolis: Planning for Multicultural Cities*: John Wiley.
- Shirinzadeh, A. (2016). *Med kjøpesenter i sentrum: En sammenlignende studie av kjøpesenterets evne til å skape et levende sentrum i Asker, Lillestrøm og Ski. Masteroppgave*. Ås: Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.
- Sitte, C. (1889). *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Reprint, Ravenio Books, 1979: Hyperion Press.
- Ski kommune. (2015). *Områderegulering for Ski vest. Planbeskrivelse med konsekvensutredning*.
- Ski kommune. (2018). *Funksjons- og designplan for gater, torg og parker i Ski sentrum*.
- Ski kommune. (2019). *Sykkelstrategi for Ski kommune*.
- Solon Eiendom ASA. (2017). *Det begynte med Napoleonskrigene*. Tilgjengelig fra: <https://magasinparken.no/det-det-begynte-med-napoleonskrigene/>.
- SSB. (2021). Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/04859/tableViewLayout1/>.
- Stugu, S. (2015). Kjøpesentre i Norge–Konsentrert makt. *DeFacto*, rapport, 3: 15.
- Thon Eiendom. (2021). *Ski Storsenter*. Tilgjengelig fra: <https://thoneiendom.no/contentassets/36b99bbe6dc4414d-874da90716c1ad4e/ski-storsenter-pdf>.
- Van Den Hoek, J. (2009). The mixed use index (Mixed-use Index) as planning tool for (new) towns in the 21st century. *New Towns for the 21st Century: the Planned vs the Unplanned city*: 98-207.
- Van Nes, A. (2005). *Typology of shopping areas in Amsterdam*. Proceedings 5th international space syntax symposium.

- van Nes, A. (2007). *The spatial conditions for a vital compact city. The structure of the street net and its impact on urban sustainability*. Proceedings of the 8th Nordic Environmental Social Science Research Conference (NESS) conference, Norwegian Institute for Urban and Regional Research (NIBR), Oslo, Norway.
- Van Nes, A., Berghauser Pont, M. & Mashhoodi, B. (2012). *Combination of Space syntax with spacematrix and the mixed use index: The Rotterdam South test case*. 8th International Space Syntax Symposium, Santiago de Chile, Jan. 3-6, 2012: PUC, Santiago, Chili.
- van Nes, A. & Yamu, C. (2021). *Introduction to Space Syntax in Urban Studies*: Springer International Publishing.
- Vareide, K. & Nygaard, O. M. (2014). *Måling av attraktivitet. Analyse av attraktivitet i norske regioner og kommuner*: Telemarksforsking.
- Vareide, K., Svardal, S., Storm, H. N. & Groven, S. (2018). *Suksessrike distriktskommuner anno 2018*. Telemarksforsking, TF-rapport (442).
- Vestby, G. M. (2018). *Fra sentrumsdød til sentrumsglød*.
- WCED. (1987). *Vår felles framtid*: Tiden norsk forlag.
- Yin, R. K. (2017). *Case Study Research and Applications: Design and Methods*: SAGE Publications.

# FIGURLISTE

---

## KAPITTEL 1

Figur 1.1: Ski tettsted markert med svart linje. Egen illustrasjon basert på flyfoto fra 1881.no

Figur 1.2: Stasjonen som geografisk og sosialt midtpunkt. Hentet fra: Magnus (2001)

Figur 1.3: Egen illustrasjon basert på kartdata fra Geonorge (2021)

Figur 1.4: Oversikt over tettstedet Ski. Egen illustrasjon basert på kartdata fra Geonorge (2021).

Figur 1.5: Forventet nettoflytting 2011-2017. Hentet fra Vareide et al. (2018, s. 19).

Figur 1.6: Bostedsattraktivitet – differansen mellom forventet og faktisk nettoflytting fra 2011 – 2017. Hentet fra Vareide et al. (2018, s. 20).

## KAPITTEL 2

Figur 2.1: Modernistisk byplanlegging. Plan Voisin av Le Corbusier. hentet fra: [http://www.fondationlecorbusier.fr/corbucache/900x720\\_2049\\_1704.jpg?r=0](http://www.fondationlecorbusier.fr/corbucache/900x720_2049_1704.jpg?r=0)

Figur 2.2: Sentrumsorientert utvikling til venstre vs punktuell utvikling til høyre. (Groth & Fertner, 2013)

Figur 2.3: Det urbane DMA. (Dovey & Pafka, 2020).

Figur 2.4: Funksjonsblanding. Hentet fra: <https://www.gensler.com/blog/redesigning-mixed-use-environments-for-a-post-pandemic-world>

Figur 2.5: Sammenhengen mellom kvartalene sin størrelse og tilgang på fasader. Dovey og Pafka (2020, s. 102)

Figur 2.6: Semi-grid til venstre med overlappende strukturer. Tre-strukturen til høyre indikerer fravær av naturlig kompleksitet - ingen overlapp mellom strukturene og dermed færre koblinger. (Alexander, 1965).

Figur 2.7: Bygg med forskjellig økonomisk utgangspunkt. Hentet fra: <https://mansion-global-app.s3.amazonaws.com/stories/berlin-special-report-berlin-s-architecture-is-mixture-of-old-and-new/index.html>

Figur 2.8: Programteori for attraktivitetsmodellene. Vareide og Nygaard (2014a, s. 6).

Figur 2.9: Attraktivitetsmodellen's faktorer for bostedsattraktivitet (Vareide & Nygaard, 2014a, s. 66).

Figur 2.10: Landskapsrommene til et landskap kan forstås som en rekke mindre bokser som passer inn i stadig større bokser. (Lorange, 1984, s. 63)

Figur 2.11: Byhistorisk analyse av italienske plasser. Sitte (1889). Hentet fra: <https://blogs.ethz.ch/prespecific/2013/09/18/camillo-sitte-city-planning-according-to-artistic-principles/>

Figur 2.12: Lynch sine 5 elementer. Lynch (1964).

Figur 2.13: Greenwich village 1964. Hentet fra: <https://curtiswrightmaps.com/product/hi-spots-of-greenwich-village-new-york/>

Figur 2.14: Utgangspunkt for både subjektiv og objektiv analyse av Ski's visuelle og opplevde attraktivitet. Egen fremstilling.

Figur 2.15: Utgangspunkt for analyse og registreringer av Ski's forutsetninger for å være en levende by. Egen fremstilling.

## KAPITTEL 3

Figur 3.1: Researchdesign FS1 og FS2. Egen fremstilling

Figur 3.2: Illustrasjon av forskjellen mellom choice og integrasjon (Javadi et al., 2017)

Figur 3.3: Van den Hoek's Mixed Use Index. Overordnet modell over kategorier av funksjoner. Gangvennlige områder innehar funksjoner innenfor alle de tre hovedkategoriene bo/besøk/jobb. Van den Hoek (2009).

Figur 3.4: Egen fremstilling.

## KAPITTEL 4

Figur 4.0: Oversiktskart. Egen fremstilling basert på kartdata fra Geonorge (2021)

Figur 4.1: Egen illustrasjon basert på data fra geonorge (2021) og OpenStreetMap (2022)

Figur 4.2: Egen illustrasjon basert på data fra geonorge (2021) og OpenStreetMap (2022)

Figur 4.3: Egen illustrasjon basert på data fra geonorge (2021) og OpenStreetMap (2022)

Figur 4.4: Egen illustrasjon basert på data fra geonorge (2021) og OpenStreetMap (2022)

Figur 4.5: Problemet. Egen illustrasjon basert på data fra geonorge (2021) og OpenStreetMap (2022)

Figur 4.6: Alle gå- og løpeturer logget i Strava det siste året. Egen fremstilling basert på data hentet fra: [www.Strava.com](http://www.Strava.com) (2022).

Figur 4.7: Hvor langt man kan gå fra stasjonen på 5, 10 og 15 min. Egen illustrasjon basert på data fra: [openrouteservice.org](http://openrouteservice.org)

Figur 4.8: Hvor langt man kan sykle fra stasjonen på 3, 6 og 9 min. Egen illustrasjon basert på data fra: [openrouteservice.org](http://openrouteservice.org)

Figur 4.9: Befolkningstetthet. Egen illustrasjon basert på data fra SSB (2021) og Geonorge (2021).

Figur 4.10: Boligtetthet. Egen illustrasjon basert på data fra SSB (2021) og Geonorge (2021).

Figur 4.11: Egen illustrasjon basert på data fra brønnøysundsregisteret (2021) og Geonorge (2021)

Figur 4.12: Egen illustrasjon basert på data fra geonorge (2021) og SSB (2021).

Figur 4.13: Egen illustrasjon basert på data fra kartverket (2021)

Figur 4.14: Det eldste området med størst variasjon i eierskap er innenfor sort markering. Egen illustrasjon basert på data fra Geonorge (2021) og [www.1881.no](http://www.1881.no).

Figur 4.15: Oversikt over områder i Ski inndelt etter sitt primære funksjonsinnhold. Egen illustrasjon basert på data fra Geonorge (2021) og SSB (2021).

Figur 4.16: Oversikt over funksjonsblandingen i Ski sentrum sin bygninger. Egen illustrasjon basert på data fra Geonorge (2021), [1881.no](http://1881.no), google maps og egne observasjoner.

Figur 4.17: Egen illustrasjon basert på data fra Geonorge (2021), [1881.no](http://1881.no), google maps og egne observasjoner.

Figur 4.18: Aktive og passive fasader i Ski sentrum. Shirinzadeh (2016).

Figur 4.19: Egen perseptuell-visuell kartlegging. Kartgrunnlag basert på data

fra Geonorge (2021).

Figur 4.20: Egen perseptuell-visuell kartlegging. Kartgrunnlag basert på data fra Geonorge (2021).

Figur 4.21: Egen perseptuell-visuell kartlegging. Kartgrunnlag basert på data fra Geonorge (2021).

Figur 4.22: Samfunnsbildet basert på 8 forskjellige tegninger av Ski sentrum. Egen illustrasjon basert på kartdata fra Geonorge (2021).

Figur 4.23: Samfunnsbildet basert på 8 forskjellige tegninger av Ski sentrum. Kartgrunnlag basert på data fra Geonorge (2021).

Figur 4.24: Egen illustrasjon basert på kartdata fra Geonorge (2021) og hoydedata.no (2021). Sentrumsbebyggelsen er tatt med for visuell referanse

Figur 4.25: Egen illustrasjon. Viewshed-analyse fra 5 forskjellige punkt i bykjernen med observasjonshøyde 2 meter over bakken. Kartdata fra Geonorge (2021) og hoydedata.no (2021). Sentrumsbebyggelsen er tatt med for visuell referanse.

Figur 4.26: Rommenes funksjon og bygningshøyder. Egen illustrasjon basert på kartdata fra Geonorge (2021)

Figur 4.27: Tilgjengelighet til og fra de aktuelle byrommene. Egen illustrasjon basert på kartdata fra Geonorge (2021)

Figur 4.28: Byrommenes innslag av grønt, høydeforskjeller og lekeplasser. Egen illustrasjon basert på kartdata fra Geonorge (2021) og hoydedata.no (2021).

Figur 4.29: Rådhuset sett fra parkeringsplassen på den sørlige delen av rådhusplassen. Eget foto 2022.

Figur 4.30: Rådhusplassen sett fra rådhuset sin hovedinngang. Eget foto 2022.

Figur 4.31: Gågaten. Bilde tatt fra Rådhusplassen mot vest. Eget foto 2022.

Figur 4.32: Gågaten. Bilde tatt fra gågaten, sett mot vest. Eget foto 2022.

Figur 4.33: Jernbaneveien. Bilde ser mot nord, tatt fra Ski storsenter sin hovedinngang. Eget foto 2022.

Figur 4.34: Jernbaneveien. Bilde ser mot Sørvest, buede tak er ny togstasjon. Eget foto 2022.

Figur 4.35: Priser for en 100kvm gjennomsnittsbolig i perioden 2001-2007. Oransje stiplet linje markerer forskjellige beregningsmetoder, og det er derfor kun tallene til venstre for denne som er representative som sammenligningsgrunnlag. (Gramm, 2016)

Figur 4.36: Alderssammensetning for Ski kommune sammenlignet med Norge. Egen illustrasjon. Data fra SSB (2019).

Figur 4.37: Pendlerstrømmer mellom gamle Ski kommune og nabokommunene. Data hentet fra SSB's tabell 03321, Hentet fra: <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pendling/>

Figur 4.38: Egen illustrasjon. Kartdata fra Geonorge (2021).

Figur 4.39: Egen illustrasjon. Kartdata fra Geonorge (2021) og bilder hentet fra de ulike planforslagene.

## KAPITTEL 5

Figur 5.1: Egen illustrasjon av funn fra analysene.

Figur 5.2: Egen illustrasjon av funn fra vurdering av attraktivitet.

## KAPITTEL 7

Figur 7.1: "Det var da det, og ikke nå!". Bilde funnet i egen kjeller, og tilhørte husets forrige eiere. Bildet er signert, men navnet kan ikke tydes. Ukjent.

# VEDLEGG 1

---

## Omsetningstall for serveringssteder utenfor Ski storsenter:

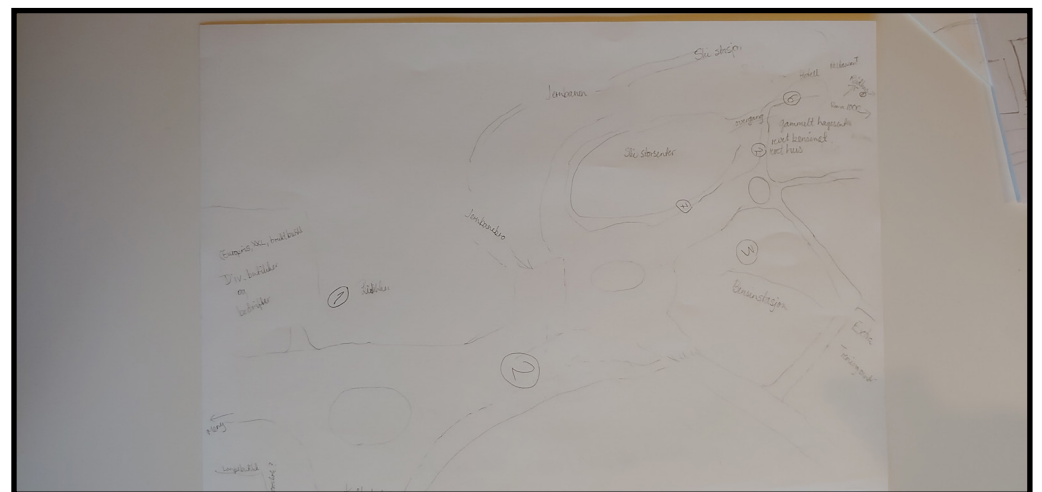
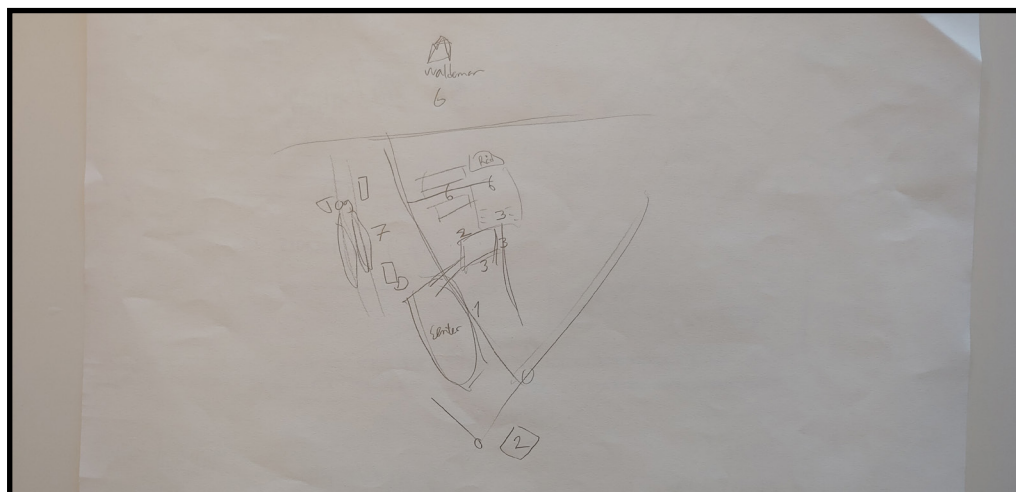
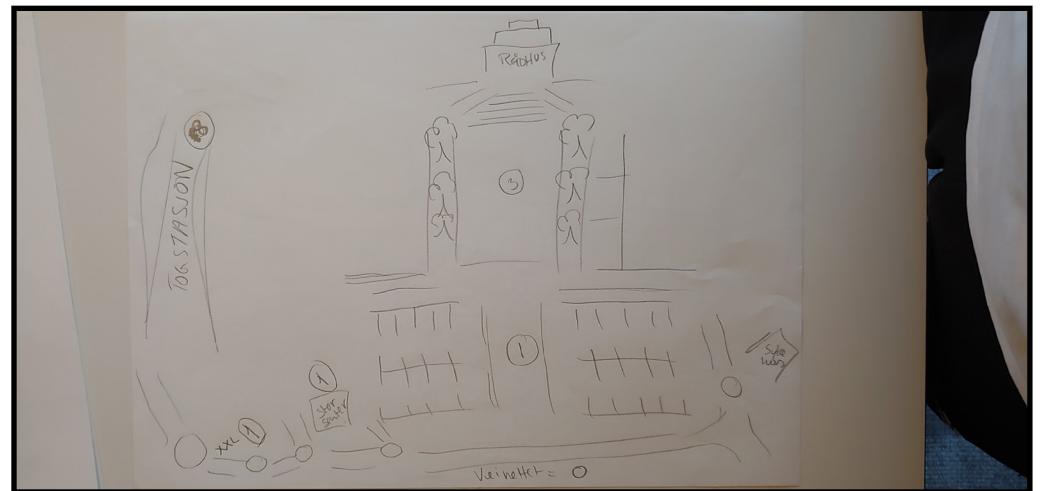
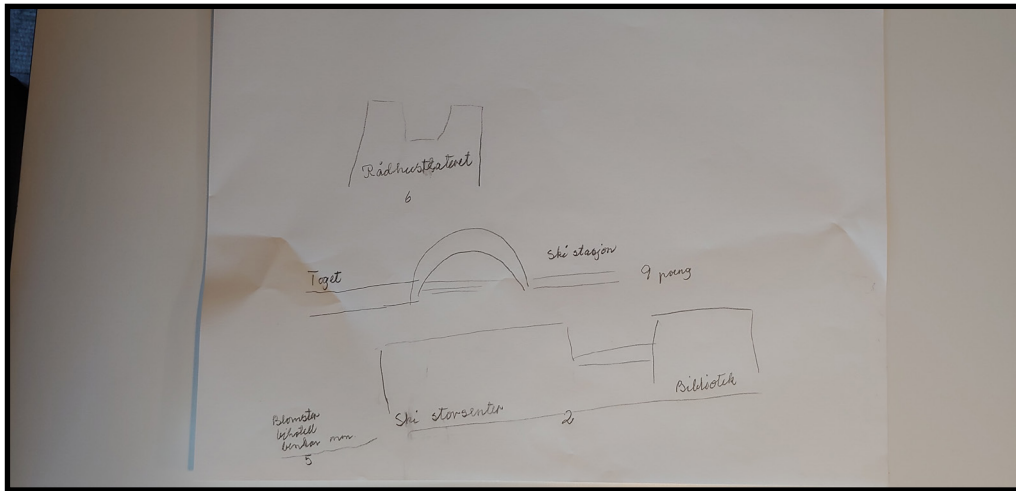
Egen utregning basert på tall fra proff.no og regnskapstall.no.

Gulating er nytt, og har derfor ikke tall. Tataki sine tall var ikke tilgjengelig, og Domino's pizza hadde kun tall for hele konsernet, men disse har jeg delt på antall butikker i Norge (<https://www.dominos.no/butikker>) for å få en representativ verdi.

Omsetningstall for serveringssteder i Ski sentrum utenfor storsenteret	
Hvem	Omsetning
Don Pablo's Pizza	7231000.00
Sushi søstre	13227000.00
Balkan Pizza og kebab	26000000.00
Tataki	
Sultan tandoori	2321000.00
Bergmanns	6645000.00
Gulating	
Stasjonspuben (Dinos Pizza Pub)	1267000.00
Café Sjarm	6490000.00
Tandoori palace	24727000
Lotus House	3287000.00
No4	9823000.00
Domino's	6400000.00
<b>Totalt omsetning</b>	<b>107418000.00</b>

# VEDLEGG 2

## Tegninger fra åtte forskjellige innbyggere i Ski. Summen av disse utgjør samfunnsbildet i kap. 4.2.1









**Norges miljø- og biovitenskapelige universitet**  
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet  
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
Norway