

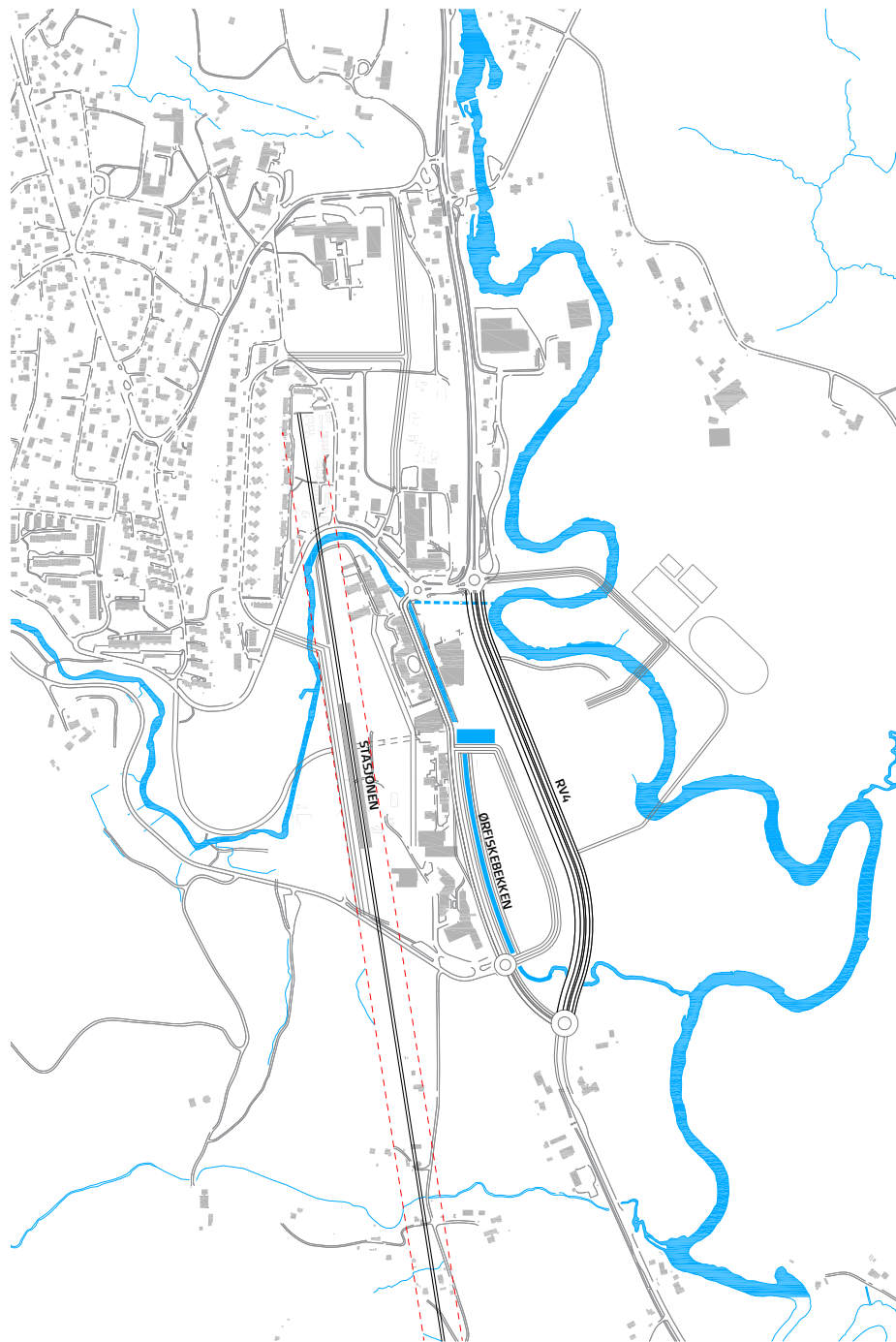


DET BLÅ BÅNDET

| PARALLELLOPPDRAG NITTEDAL | AUGUST 2017 | ARKITEMA ARCHITECTS | DRONNINGA LANDSKAP | REJLERS NØRGE | VIA TRAFIK

INNHALDSFORTEGNELSE

3	Det blå båndet
4	Fugleperspektiv Nittedal sentrum
5-7	Beskrivelse og diagrammer
8-9	Snitt Stasjonsaksen og Kulturhusaksen
10	Typiske gatesnitt
11	Parkering som understøtter grønn mobilitet
12	Nittedalsbanen
13-14	Grønn mobilitet
15-16	Situasjonsplan Nittedal sentrum
17	Delområder og utnyttelse
18	Skisse tidslinje
19	Referansebilder
20	Perspektiv Stasjonsaksen



STASJONEN, ØRFISKEBEKKEN OG RIKSVEI 4

DET BLÅ BÅNDET

Nye Nittedal sentrum utvikles til et kompakt småbysentrum med origo ved Ørfiskebekken og kollektivknutepunktet. Naturkorridorer med attraktive gang- og sykkeltraseer samles i sentrumskjernen. Fortetting, funksjonsblanding og nye opplevelser tilrettelegger for mangfold og en aktiv hverdag. Alle tiltak skal bidra til at Nittedal blir en kompakt, levende og grønn småby mellom marka og Nitelva.

«MARKA OG BYEN» OG «MEANDERBYEN»

70% av Nittedal kommunes areal ligger i marka. Lillomarka, Nordmarka og Romeriksåsen er viktige for Nittedals identitet. Nitelvas løp meandrerer vakkert gjennom dalbunnen og Ørfiskebekken går tvers gjennom sentrumskjernen. Det forventes en sterk vekst i innbyggertallet i Nittedal, og veksten skal sentreres til Rotnes, som får opp mot 14.000 nye innbyggere frem til 2050, eller rundt 400 nye innbyggere i året. Den nye, kompakte bykjernen skal være med på å skape en stolt nittedalsidentitet, og ha gode forbindelser til marka, vassdragene og kulturlandskapet. Det er viktig at Rotnes blir en bærekraftig småby hvor man både vil bo og leve, med god balanse mellom bolig, næring, handel- og tjenestefunksjoner.

STASJONEN, ØRFISKEBEKKEN OG RIKSVEI 4

Ny jernbanetrasé, Ørfiskebekken, riksvei 4 og Nitelva er viktige strukturerende elementer for Nittedal sentrum på Rotnes. Ny jernbanestasjon etableres langs vestre del av kollen ved Mo gård, delvis nedsenket i terrenget, men med enkel tilgang fra sentrumskjernen i øst og den nye «Stasjonsgata» langs bekken i vest. Ørfiskebekkens løp i sentrumskjernen justeres slik at bekken følger hovedgata Mattias Skytters vei og danner et «blått bånd» gjennom Nittedal sentrum. Riksvei 4 flyttes mot øst og nærmere Nitelva. Riksveien humaniseres i sentrumskjernen, og bygges som en høykapasitets bygata med fortau og trær.

HIMMELSPEIL – «NITERE»

Det bør jobbes for å forsterke det blå preget i sentrum og samtidig ta hånd om større nedbørsmengder på grunn av klimaendringene. Vassdragene beskriver landskapets logikk og følger det topografiske lavpunktet. Vannflater i dalbunnen vil speile himmelen og bringe lyset inn i bykjernen. Ørfiskebekken, som renner gjennom sentrumskjernen, har stort rekreasjonspotensiale. I dag fungerer ikke bekkeløpet optimalt, da skrentene er bratte. Bekken gir en gylden mulighet til å skape et rikt vannmiljø i sentrum. Ved korrekt utforming av breddene vil Ørfiskebekken bli mer tilgjengelig og kunne gi en god bufferevne i tilfelle flom.

Nye Nittedal sentrum skal bli en vannby, der det rene regnvannet behandles som ressurs og ikke som søppel. Alt overvann fra tak og harde flater bør fordrøyes og iscenesettes av økologiske, økonomiske og estetiske årsaker. Regnvannet sendes ut i åpne mikro-vassdrag, samles i kanaler, speilbasseng og fordrøyningsdammer, før det ledes videre i Ørfiskebekken og til slutt ender i Nitelva. Vannet renses naturlig i dammer med vannplanter, sollys og luft.





1) BLÅGRØNN STRUKTUR



Himmelspeil - "Nitere" - Nitelva på Rotnes

1) BLÅGRØNN STRUKTUR

En sterk, blågrønn struktur har stor betydning for folkehelsen. Vi snakker ikke bare om parker og grøntområder, men også om gjennomgående grøntakser som fører fra sentrum, gjennom boligområder, idrettsanlegg og ut til friluftsområdene utenfor sentrum. Turstier og gang- og sykkelveier kombineres med den blågrønne strukturen, slik at «byen møter naturen». Det etableres et frodig nettverk for de myke trafikantene, og nye Nittedal sentrum kan bli et naturlig møtested når man skal ut på tur, med sammenhengende grøntakser til marka, Nitelva og kulturlandskapet. Blågrønn faktor (BGF) kan benyttes for å få til frodige byrom. Verdifull vegetasjon tas vare på som bydelsparker, og tynnes, stammes opp og suppleres med kortreist vegetasjon til urbane Romeriksparker.

Elveparken

Det rennende vannet danner en blågrønn logikk i kulturlandskapene, som er veldig tydelig på Romerike. Nitelva renner sørover, og gjør nedre del av Nittedal til et vannrikt, meanderende flodlandskap. Vi legger derfor en ny skolepark med idrettsanlegg her for å aktivisere elva. Elveparken skaper vakre rammer rundt idrett og utdanning, og vil forme en sunn ungdom. Elveparken knyttes til sentrum på tvers av riksvei 4. Elveparken vil har sambruk med skolen, siden det her er god plass til ridning, baner, alle slags ballspill og padling.

21 fiskearter

Nye turveier langs elva opparbeides som brede, gruslagte promenader, som et ledd i folkehelse. Å gå er en uteaktivitet med lav terskel. Turveiene gjør at vi kan oppleve et variert dyre-, fugle- og planteliv. Turveiene kan på lenger sikt føres helt ned til Lillestrøm, så man kan sykle fra by til by langs de store elvene i Nedre Romerike, slik som det er blitt så populært langs flodene Loire og Cher i Frankrike. Nitelva har dessuten en viktig økologisk funksjon som leveområde og spredningskorridor for en rekke arter. Her finnes de fleste av Norges ferskvannsfisker, og 21 arter er registrert. Det viser seg at fisking er blir en sunn aktivitet for unge gutter som faller ut av skolesystemet. Interessen for naturfag vekkes gjennom forståelsen av sammenhengene med fisken i det reine vannet i naturen. Det lages derfor fine fiskesteder som et ledd i pedagogikk og integrering.

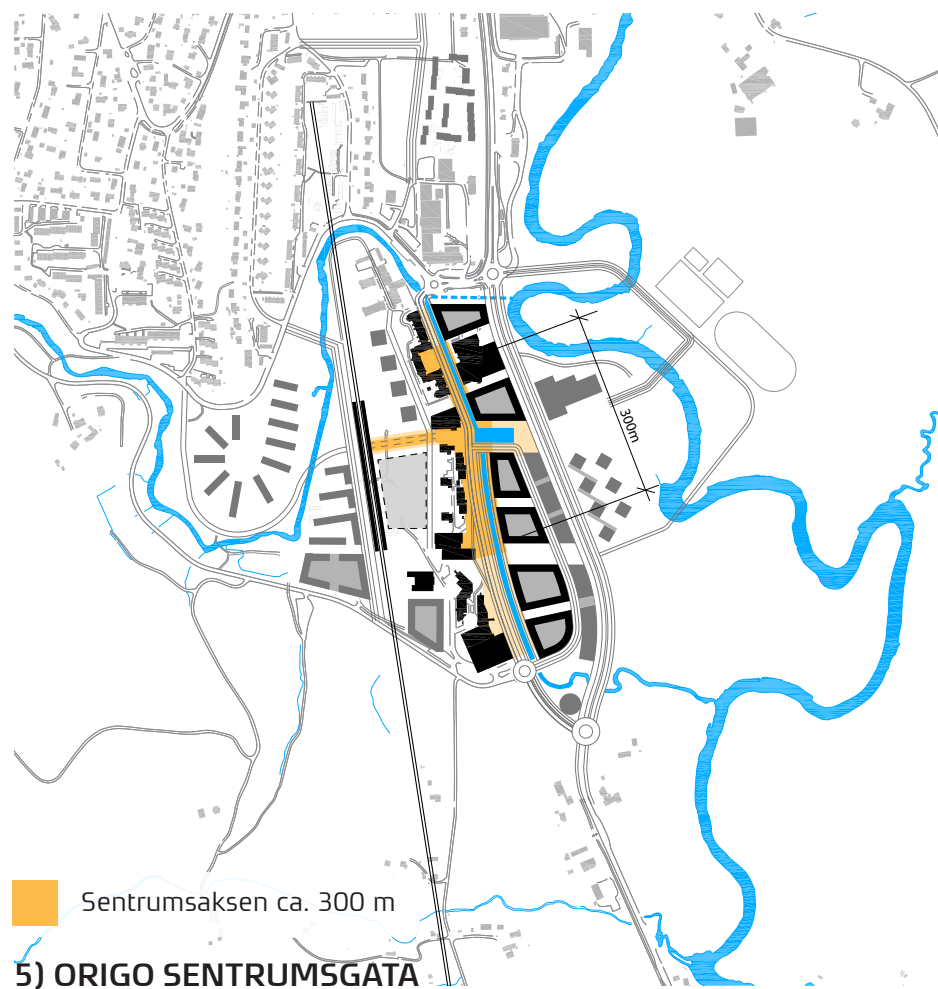
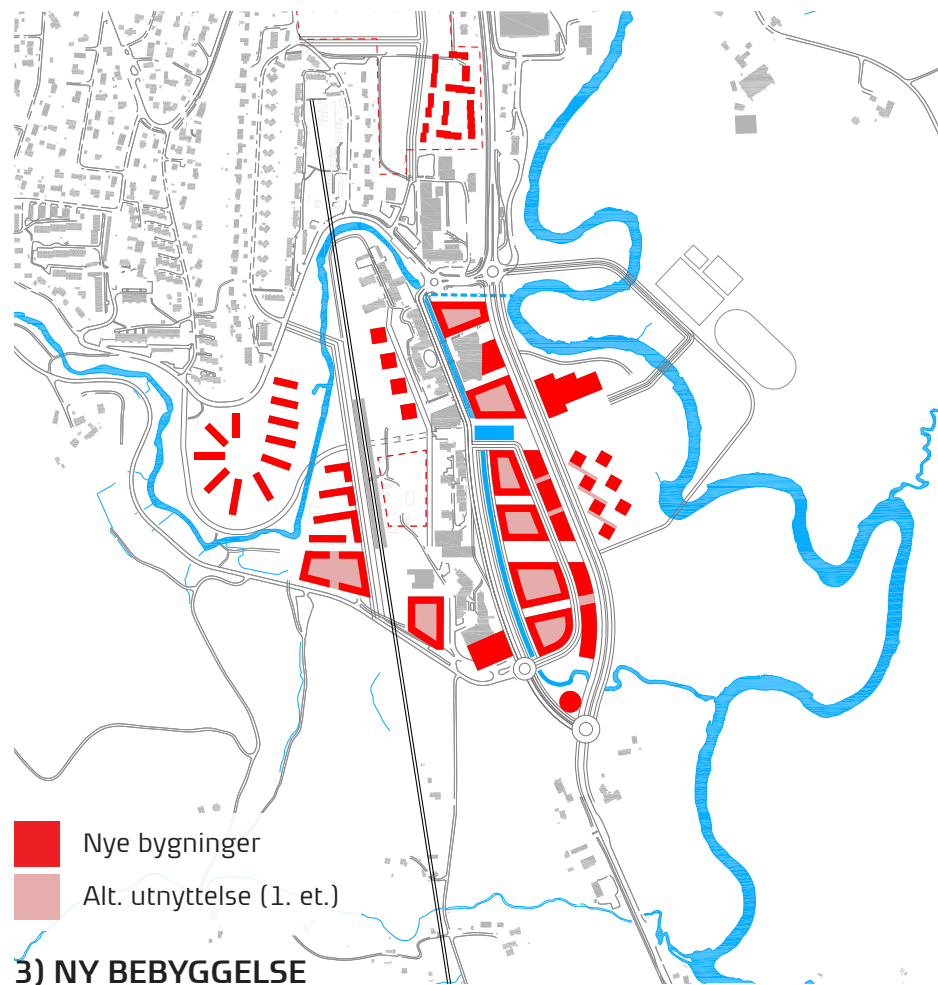
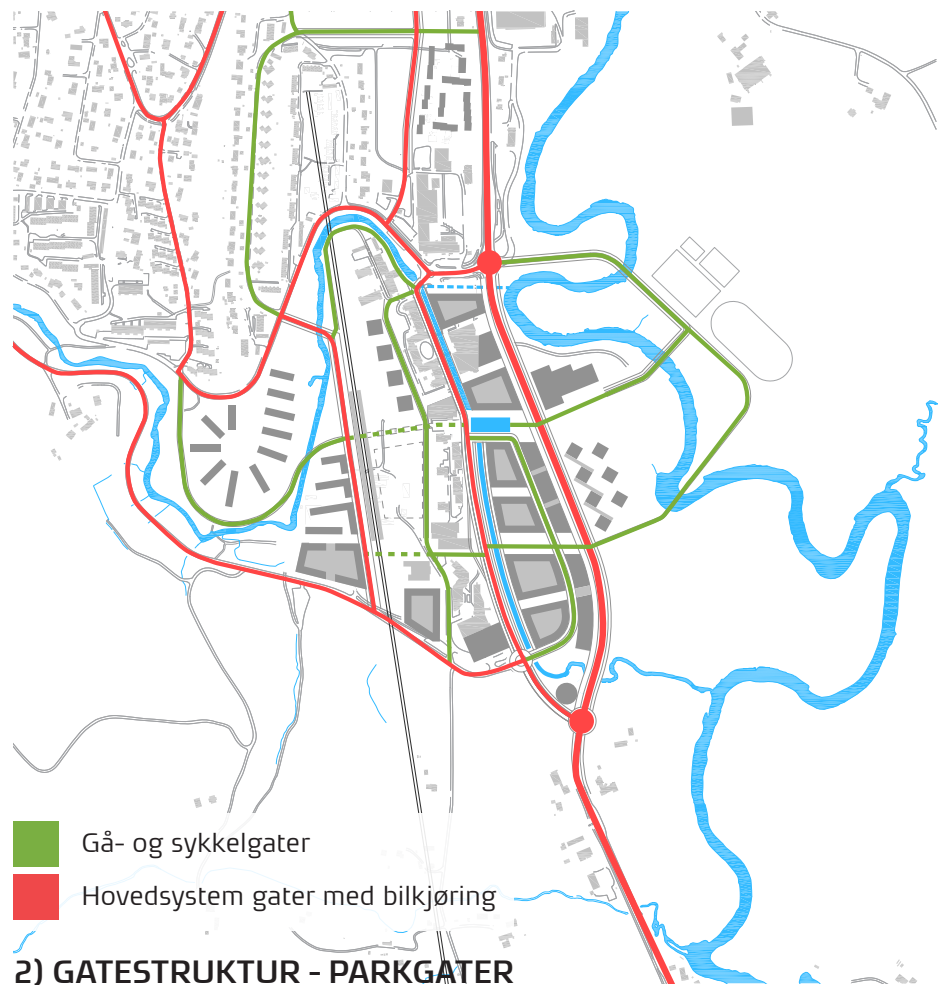
Bekkesleng på Rotnes

Mens Nitelva er en sakterennende flod fra nord til sør, springer Ørfiskebekken ut som en rein og klar kilde fra Marka i vest der den renner gjennom den nye stasjonsbyen i øst. Ørfiskbekken, som egentlig er stor som ei å eller ei lita elv, har allerede en viktig rolle i dagens sentrum. Nå skal den danne premiss for en helt ny by og får en enda klarere hovedrolle i videre utbygging på Rotnes. Nye gater og bygninger skal henvende seg mot bekkeparken, som også vil fungere som flomveier i et våtere og varmere klima. I dag brukes bekken som en liten, urban park, som det er populært å lufte bikkja i. Vi utvider bekkeparken om til en lengre blågrønn promenade med slakere bredder, bredere promenader, mer grønt og flere benker. Her i bekkeparken kan man gjøre en bekkesleng hver kveld.

Stasjonsaksen og Kulturhusaksen

Et viktig supplement til bygatene blir byens parker og plasser. To byakser skaper nye plasser og parker og setter i scene to av byens viktigste steder. De er forbindelser fra jernbanen og kulturhuset, gjennom byen og ned til Nitelva.

Stasjonsaksen ("Den blå aksen") er sentrum i sentrum, ved at vi lager et torg og en badepark i møte mellom stasjonsaksen og Mattias Skyttes vei. Plattformene på stasjonen ender i Torget og Badeparken, som er plassert der byen, gata og bekken gjør en overgang mellom dagens tettsted og ny by. Knekkene forteller byplanhistorie på stedet, og skaper kunstnerisk nerve. Stasjonen blir byens travleste sted, der plattformene fungerer som utkjevede plasser.



Kulturhusaksen ("Flammeaksen") blir en park med storslagen utsikt fra det Kulturhuset. Det blir en minneverdig opplevelse å gå av bussen fra Oslo, krysse den beplanta hovedgata med eget vassdrag, ta trappene opp ved siden av Kulturhuset, for så å gå inn i biblioteket å se utover landskapet. Enda flottere blir det å spasere tørrskodd fra toget fra Oslo, via nye Nittedal stasjon, for så å gå rett i biblioteket Da ser man Nitelva, den østnorske bygda og den skogkledte Holterkollen. Vi har skapt en ny og frodig stasjonsby på Romerike, så om noen år går studieturen til Nittedal.

2) GATESTRUKTUR - PARKGATER

Veiene opparbeides til gater når tettstedene urbaniseres til byer. Styrkeforholdet er snudd om fra bilismens tidsalder, da alt var utformet på bilismens premisser, med meget gode forhold for bil og dårlig forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken. Nå blir det motsatt med brede beplantede fortau, brede sykkelstier og egne kollektivfelt. Privatbilen tillates i mange gater, men på de gåendes og på stedets premisser for å gjøre trafikken sikrere og tryggere. I tillegg beplantes alle gatene for å lage vakre og sunne byrom i stedet for grå samferdselskorridorer. Vi har utarbeidet et hierarki for gatenettet; fra den brede avenyen (RV 4), via hovedgata på 40 m (Mattias Skytters vei) til Kollektivgata (Stasjonsgata) på 40 m og sidegatene eller sykkelgata på 15 m, til de gruslagte promenadene langs Nitelva på 5 m.

3) NY BEBYGGELSE

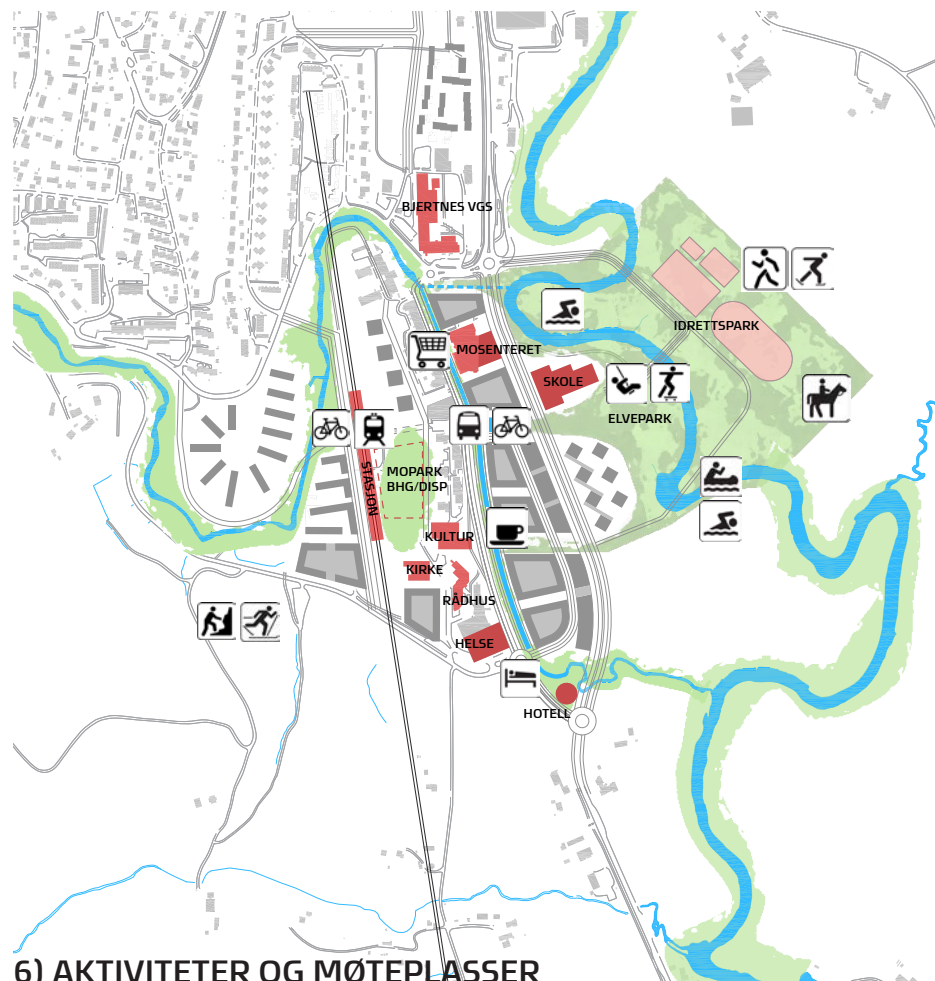
Bebyggelsesstrukturen og byggeområdene defineres av grønstrukturen og gate- og byromsstrukturen. Nittedal sentrum skal utvikles til en bærekraftig og attraktiv småby der både sosiale, miljømessige og økonomiske aspekter vektlegges. En forutsetning er funksjonsblanding, korte avstander og høy, men «riktig» tetthet. Nittedal må ha tilstrekkelig tetthet for kommersiell drift og et levende sentrum. En godt utformet, tett bebyggelse kan styrke de sosiale og miljømessige kvalitetene, og kan legge til rette for fellesløsninger for produksjon av varme basert på fornybar energi. Bygningskroppene bør være kompakte, med en lav brutto/netto faktor (BNF), dette vil også medføre redusert energibruk. Sambruk av arealer vil gi god økonomi.

4) NYE NITTEDAL STASJON

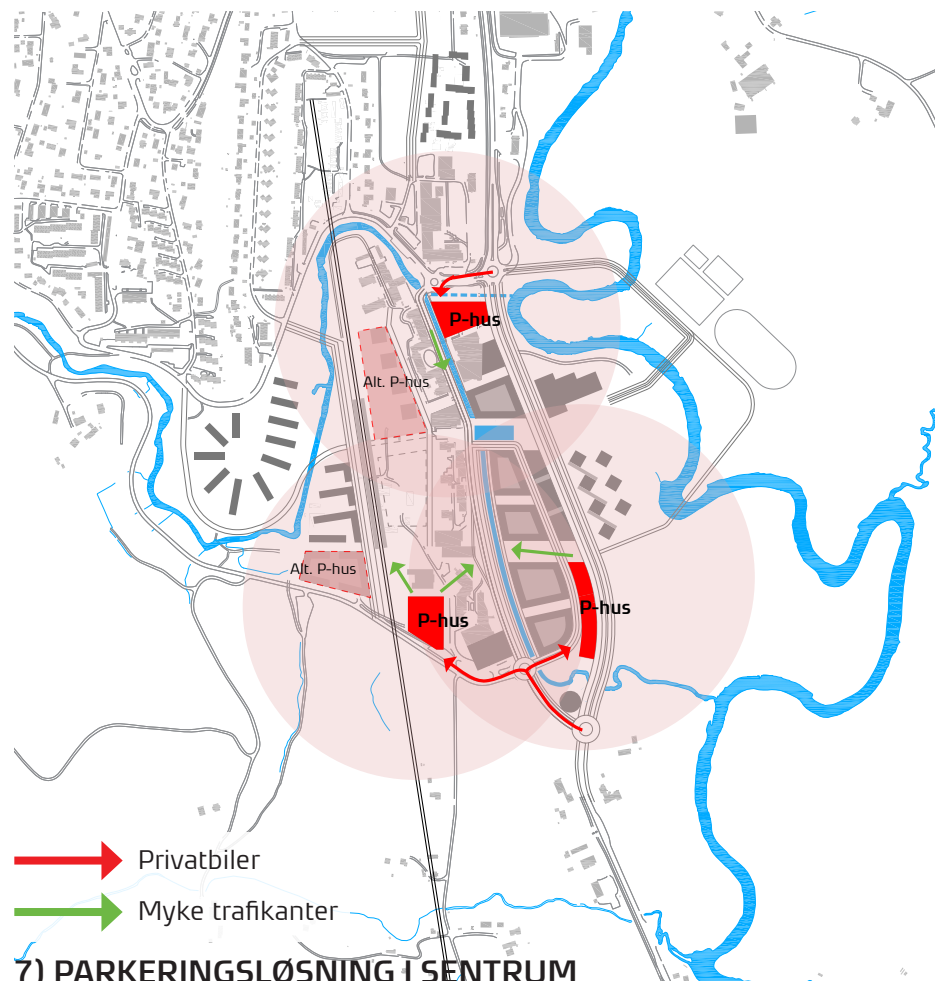
Nye Nittedal stasjon ligger på vestsiden av sentrum, delvis nedsenket i terrenget. Plattformene får tilgang direkte fra den nye "Stasjonsgata" som løper parallelt med Ørfiskebekken i vest. Fra Mattias Skytters vei i øst blir det stasjonsinngang fra det nye sentrumstorget, med en bred gang- og sykkelpassasje under jernbanetraseen og trapper og rampe/heis opp til plattformene. Plattformene ligger på ca. kote K+121m. Fra stasjonsinngangen trappes sentrumstorget gradvis ned mot "Ørfiskedammen" og mot Nitelva i øst. Det gir en flott adkomst til Nittedal sentrum når man kommer fra stasjonen. Plattformene har også adkomst direkte fra Prøysentorget i nord og fra Kulturverket Flammen og Rotnes kirke i syd. Fra Stasjonsveien/Nedre Nygård langs Ørfiskebekkens sving bygges det en ny gang- og sykkelvei, delvis på bro, som leder direkte til plattformene, stasjonsaksen og sentrumstorget. Fra bussholdeplassene ved Mattias Skytters vei og nye Rv4 ("Rotnes aveny") blir det enkel omstigning mellom buss og tog.

5) ORIGO SENTRUMSGATA

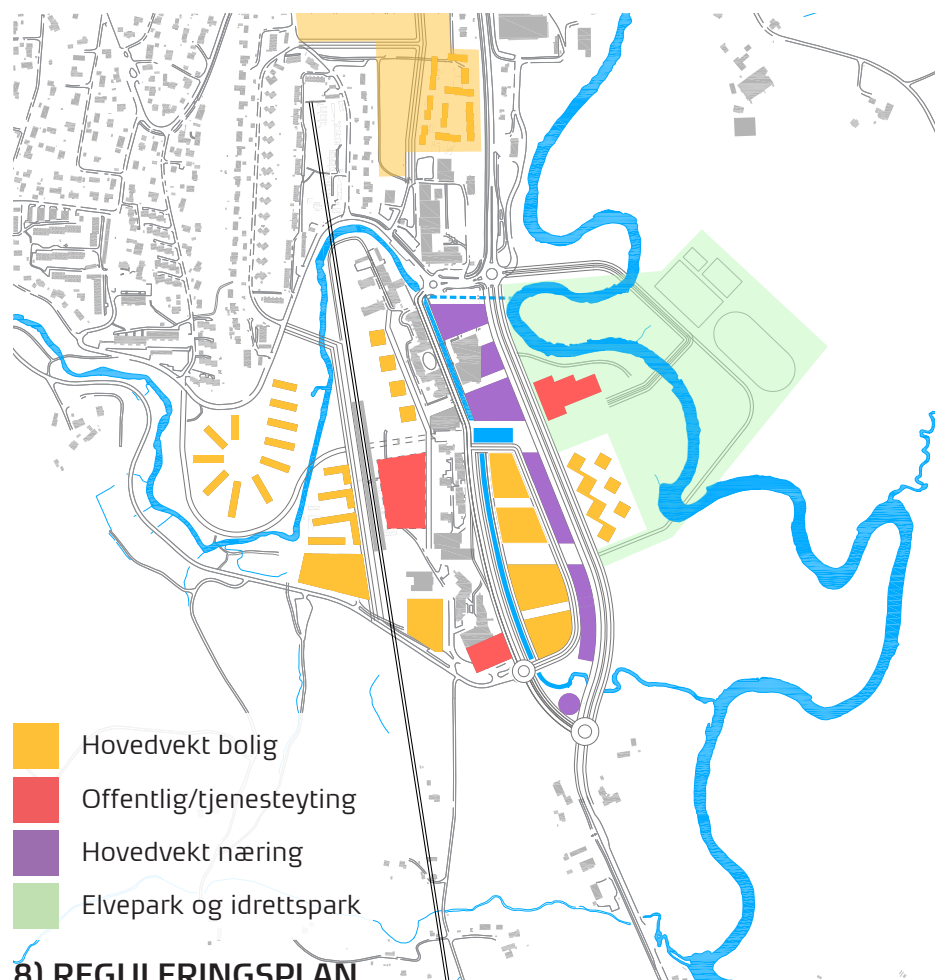
Sentrums-gata med butikker og utadrettede førsteetasjer bør ikke være særlig mer enn 300 meter lang, tilsvarende avstanden fra Prøysentorget til Kulturverket Flammen. Mosenteret og den utendørs sentrums-gata må samarbeide om åpningstider, butikkutvalg og servicetilbud. Handelsutvikling er viktig, men utfordrende, fordi konkurransen er stor. Det kreves nennsom planlegging slik at tettstedet utvikles med realistisk omfang og god funksjonalitet, og blir kommersielt drivverdig og attraktivt for kunden/brukeren. Tilbudene kan konsentreres, med næring, service og offentlige tilbud i et helhetlig, godt plangrep, der gode synergier oppnås mellom det offentlige og private rom. En kritisk faktor for sentrum vil være hverdagsbruk og hverdagstilbud. Hoveddelen av forbruksveksten går i dag til service og opplevelser



6) AKTIVITETER OG MØTEPLASSER



7) PARKERINGSLØSNING I SENTRUM



8) REGULERINGSPLAN



9) MIDLERTIDIG SITUASJON

(helse/pleie, frisør, servering, kultur osv.), det gir utviklingsmuligheter for Nittedal sentrum.

6) AKTIVITETER OG MØTEPLASSER

For at folk skal bruke sentrum må de trekkes dit i hverdagen, for ærender eller rekreasjon. Det er en riktig beslutning å legge offentlige bygg som skoler, kulturhus, helsehus og idrettsanlegg til sentrum. Offentlige uteoppholdsarealer og private fellesarealer opparbeides med høy kvalitet, men det betyr ikke nødvendigvis de dyreste løsningene. Målestokken for kvalitet er først og fremst brukernes opplevelse. Det bør derfor legges stor vekt på medvirkning fra innbyggerne, ikke minst i etterkant av parallelloppdraget. Det må utvikles varierte byrom med godt lokalklima, tilpasset ulike bruker- og aldersgrupper. Barn, ungdom og eldre skal vies spesiell oppmerksomhet. Det skal være godt å vokse opp i Nittedal sentrum. Bokvalitet dreier seg ikke bare om hvordan boligen er utformet, men også beliggenheten, kvaliteter i nabolaget og tilknytning til sentrumstilbudene. Bygningene kan tenkes innenfra og ut, med de sosiale kvalitetene som den vesentligste drivkraften i utformingen. Utforming av overgangssonene ute/inne og privat/offentlig skal vektlegges spesielt.

7) PARKERINGSLØSNING I SENTRUM

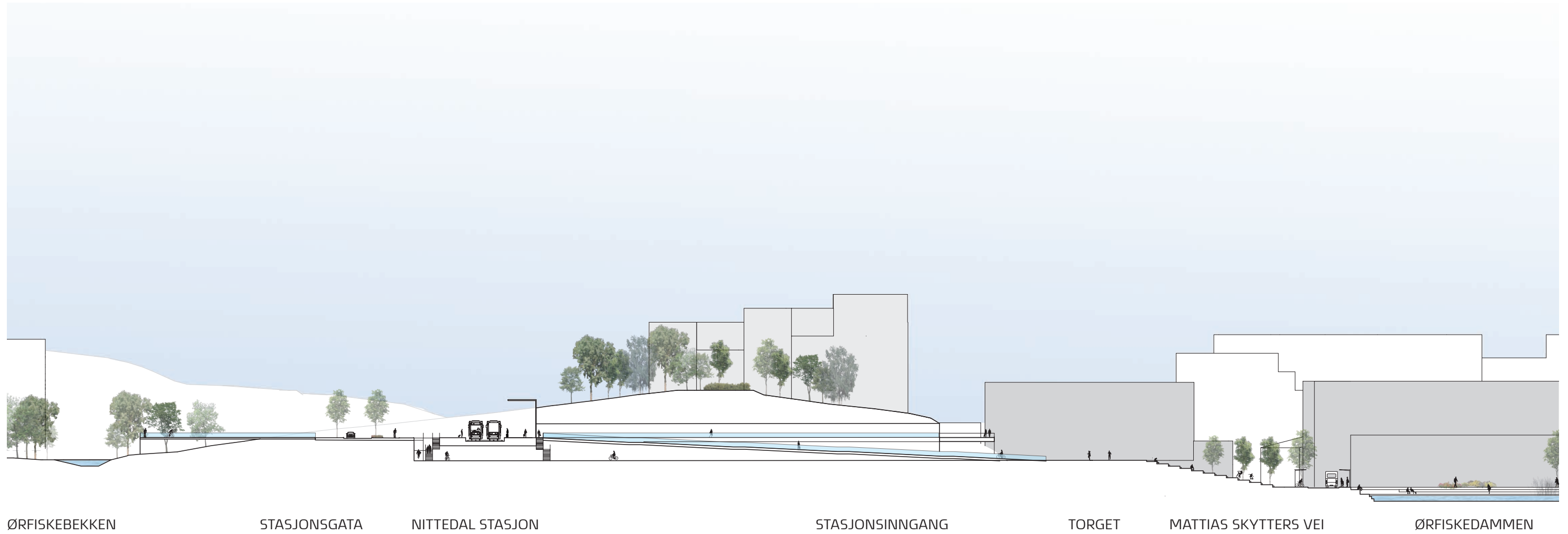
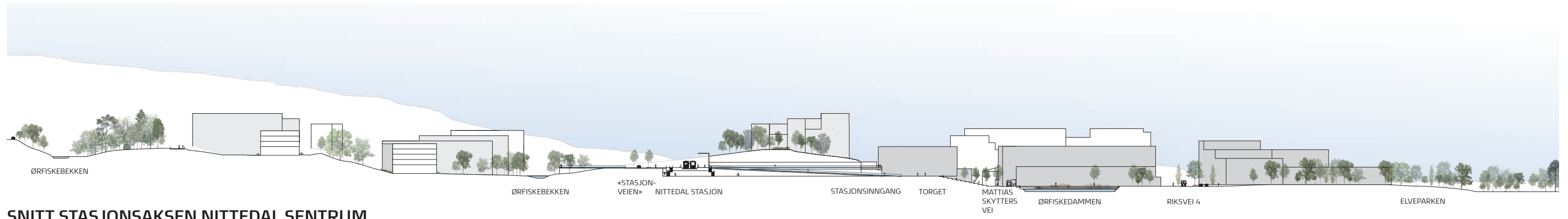
Det skal være "like langt til bil som til kollektiv". Bilene kan få adkomst til parkeringsanlegg tett på sentrum, uten å ødelegge sentrumskjernen. Felles parkeringsplasser kan gi stordriftsfordeler og redusere det totale behovet for parkeringsareal. Krav til parkering revideres og gjør det mer lønnsomt å investere i sentrum. En parkeringsplan for Nittedal sentrum vil dokumentere behovet og rydde opp i dagens "villparkering". Bilismen kommer ikke til å ha en like stor rolle i fremtidens byer. Gjennom kompakt byutvikling vil Nittedal sentrum bli et viktigere sted i et større kollektivnettverk. Reiser lokalt kan i større grad skje til fots og med sykkel, mens lengre reiser kan skje med kollektivtransport. Bilavhengigheten reduseres, og byutviklingen gir folk et reelt valg mellom bilisme og andre transportformer. Folk vil gå og sykle hvis det gjøres attraktivt, og det vil samtidig gi stor helsegevinst. Elektrisk sykkel øker rekkevidden i kupert terreng.

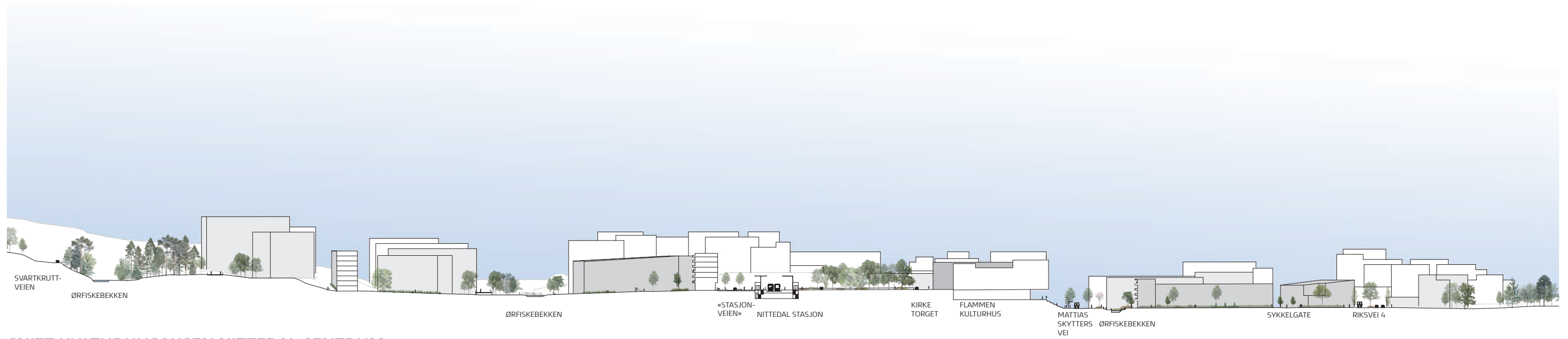
8) REGULERINGSPLAN

Kartet viser hovedfunksjoner i de forskjellige delene av Nittedal sentrum. Langs nye Rv4 blir den en hovedvekt av næring, som også kan fungere som en støybuffer for boligområdene innenfor. Det er naturlig å tenke innslag av forretning og kontor rundt Mosenteret og sentrumstorget. I den vestre delen av planområdet blir det hovedvekt av boliger. Det kan anlegges en ny sentrumsskole i tilknytning til "Elveparken" og idretts- og aktivitetsparken ved Nitelva øst for sentrum.

9) MIDLERTIDIG SITUASJON

Det er vanskelig å forutsi når den nye jernbanetraseen gjennom Nittedal vil bli bygget. Inntil det skjer, kan Mo gård og hestesenteret bevares på kollen ved sentrum, kombinert med parkområder med urbant landbruk. Det kan også anlegges testfelt for ulike midlertidige tiltak, gjerne basert på lokale initiativer, som videreføres hvis det blir en suksess. Når den nye stasjonen bygges flyttes hestesenteret til idretts- og aktivitetsparken rett øst for sentrum. Kollen frigjøres som fremtidig by- og utsiktspark.

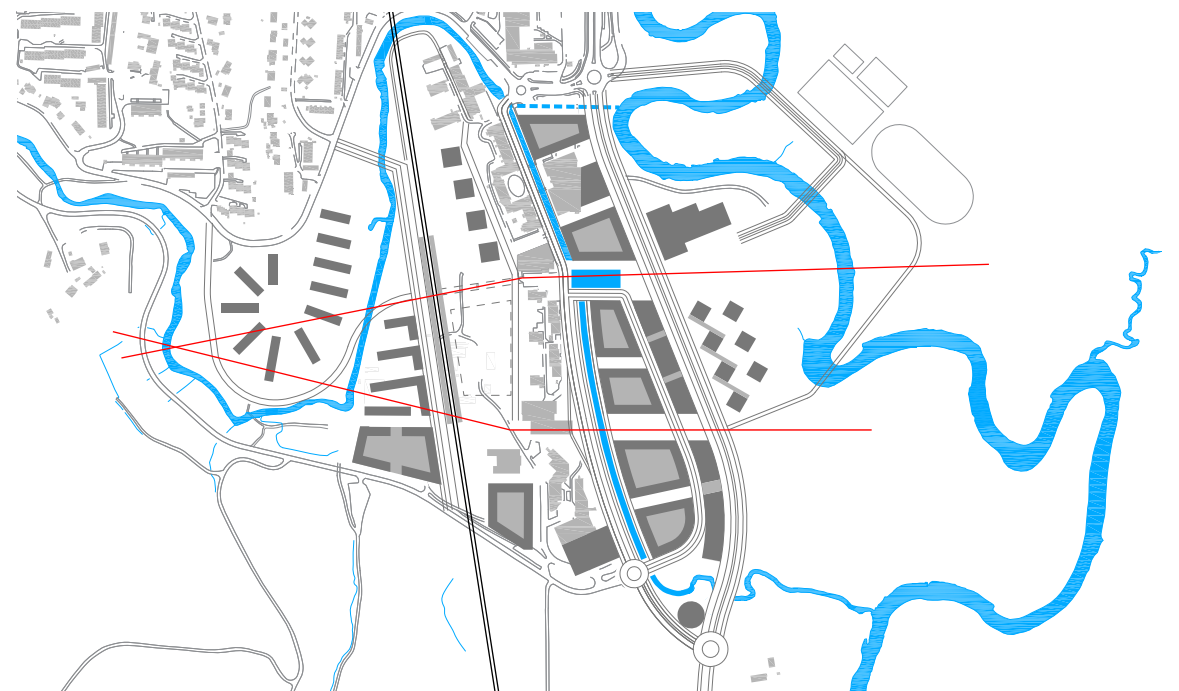




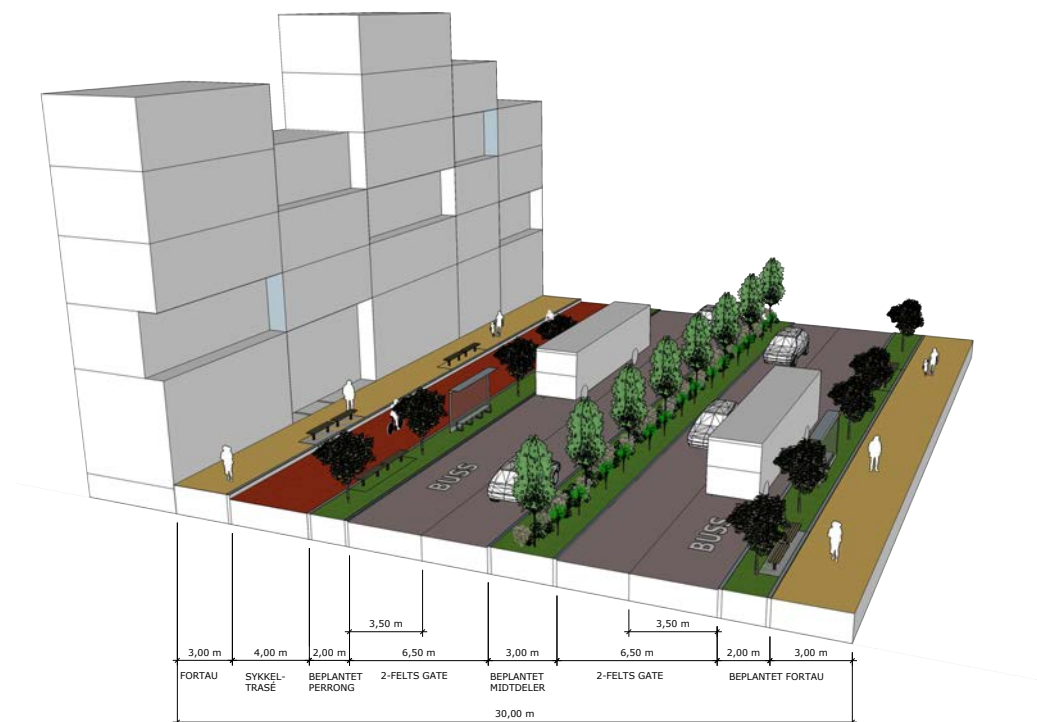
SNITT KULTURHUSAksen NITTEDAL SENTRUM



Kulturhusaksen Kulturverket Flammen



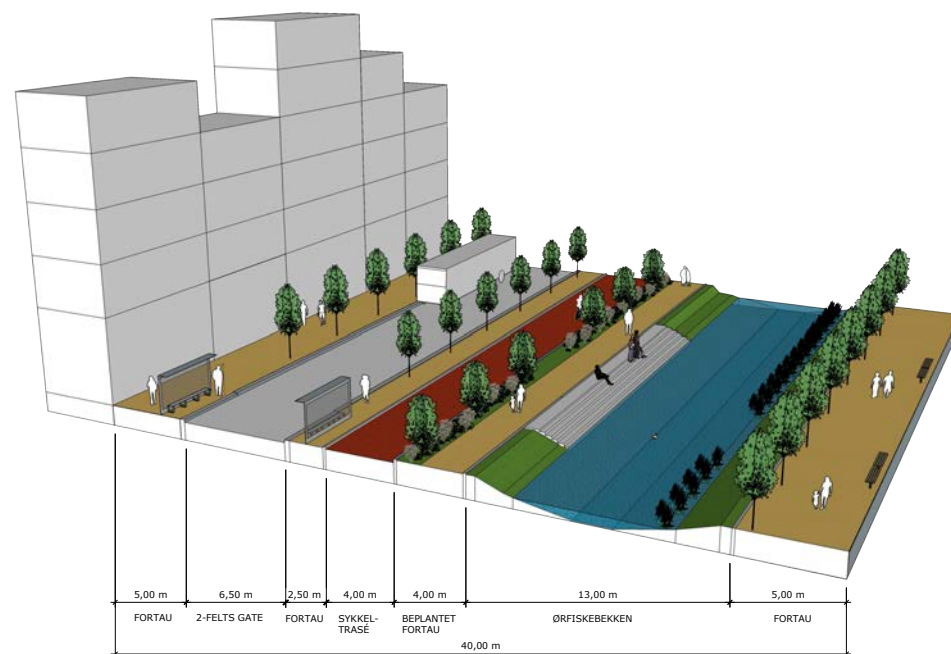
Snittmarkeringer Stasjonsaksen og Kulturhusaksen



1. ROTNES AVENY

Riksveien blir en ny aveny på 30 m på Rotnes. Når rv4 flyttes noen 100 m østover, er det viktig at vi ikke bruker bortimot 1 milliard krone på akkurat det samme grå veianlegget som vi har i dag. Alle tiltak skal være med å urbanisere og humanisere riksveien. Den nye byen skal for eksempel bygges med en ordentlig byfasade mot avenyen.

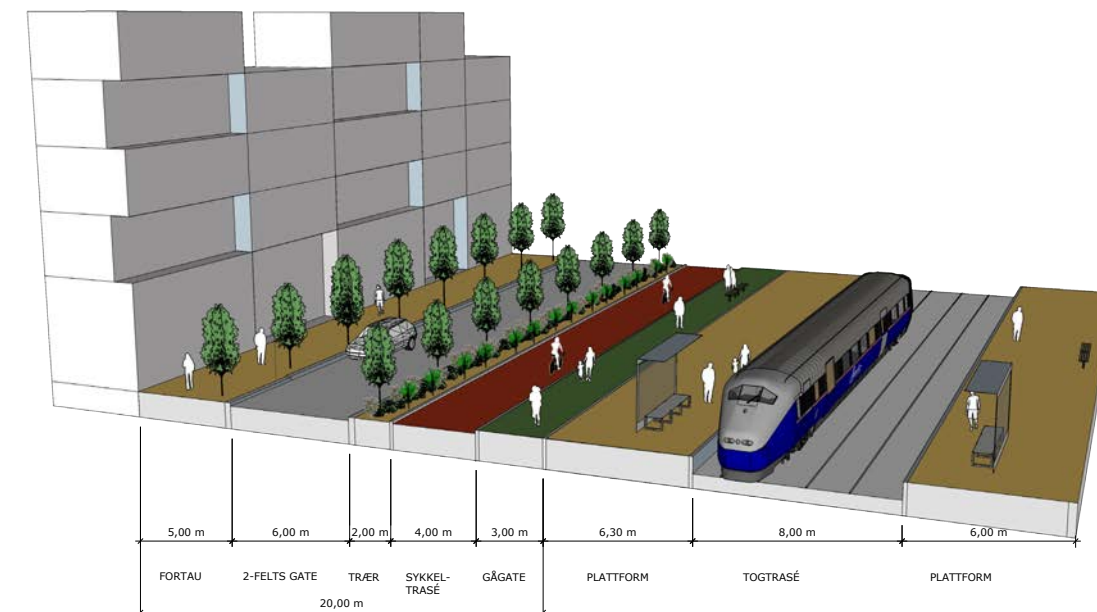
- Riksveien får ett eget felt for buss og et eget felt for bil i hver sin retning.
- En egen sykkeltrasé på 4 m og to fortau gjør veien om til ei gate.
- Tre beplantede rabatter skaper sikkerhet og introduserer noe grønt og estetisk,
- En bred beplantet midtrabatt mellom kjørebane og 50/km/t gjør at fotgjengerne kan krysse i plan.



2. MATTIAS SKYTTERS VEI MED ØRFISKEBEKKEN

Dagens gate forlenges sørover langs Ørfiskbekken en 40 m bred parkgate med bekk. Det rene vannets gode egenskaper feires i ved at vannet alltid er tilstede i hovedgata. Naturlig badebasseng midt i byen og en generelle tilrettelegging med trapper, brygger og promenader ned mot vannet, skaper begeistring hos alle.

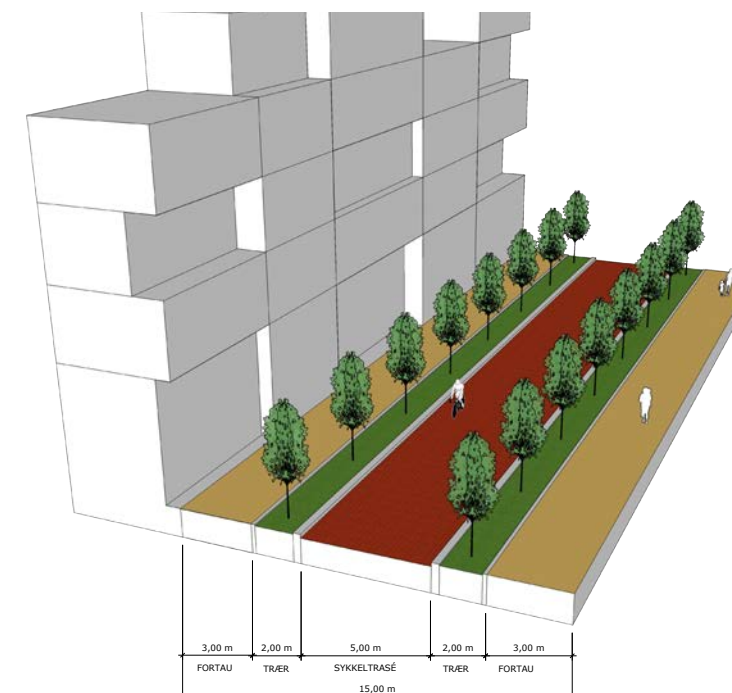
- Langs de eksisterende fasaden i vest opparbeides det et nytt, beplantet fortau.
- Det settes av plass til ei tofeltsgate for buss, varelevering og privatbiler.
- Et 4 m bredt sykkelfelt strekker seg langs bekk, som er opparbeidet med beplantede bredder og fortau.



3. STASJONGS GATA

Langs nye Nittedal stasjon opparbeides det et kollektivknutepunkt i form av et bredt byrom eller bygata på 40 m.

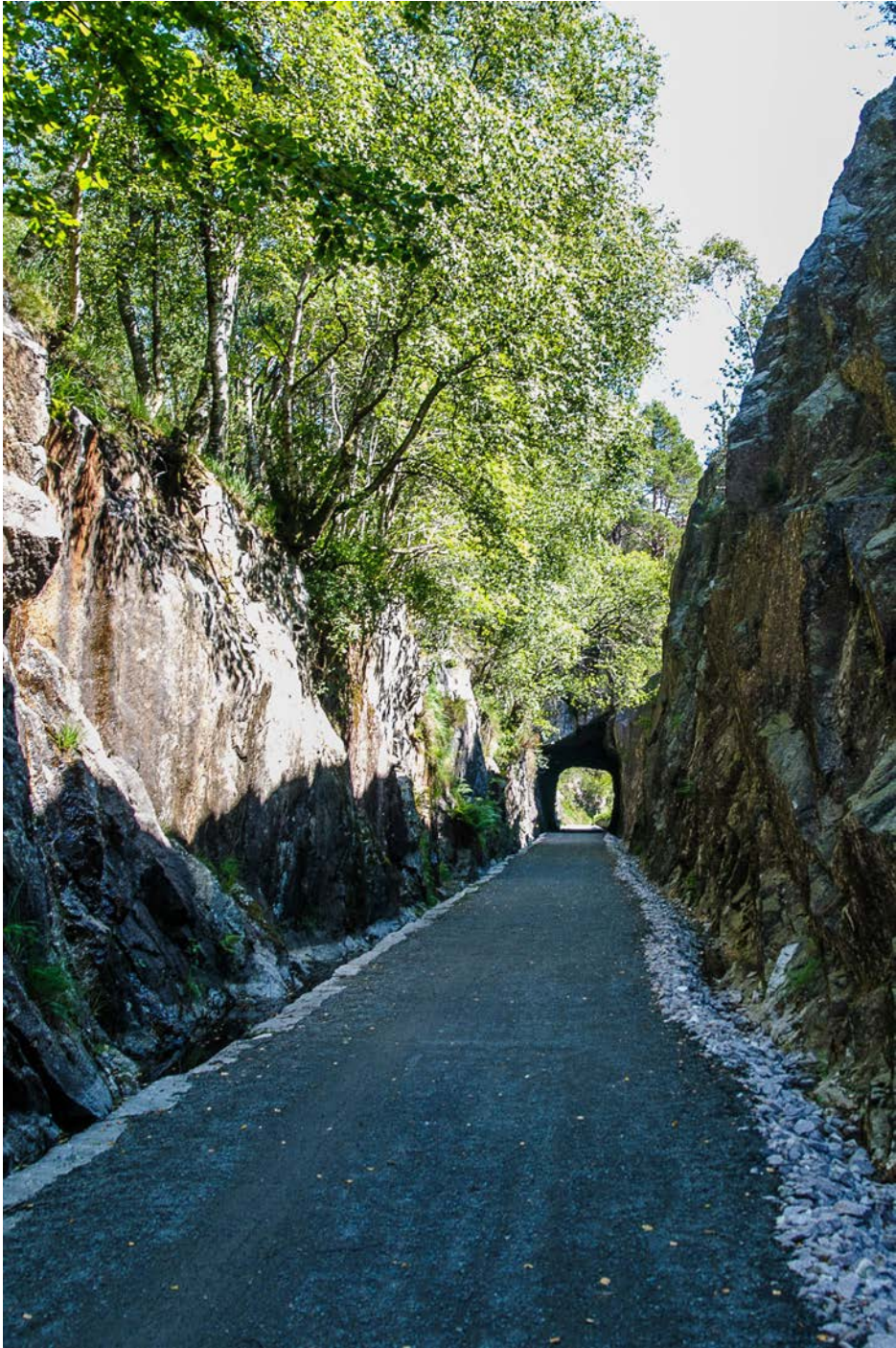
- Selve togtraséen tar bare 8 m, men har plattformer på 6 m på hver side, som også fungerer som stasjonsbyens offentlige rom og er koblet sammen med byens fortau.
- Rett vest for plattformen er det plass til en promenade med sykkeltrasé og beplantning.
- Ei tofelts gate mot beplantede fortau og nye bygninger danner byrommet mot vest.



4. SYKKELGATA

Ei ny bygata opparbeides som ei 15 m bred sykkelgate, der bilen er på besøk.

- Kjørebane er 5 m
- Fortauene er 3 m brede med grønne rabatter på 2 m.



Jærbanen - gammel togtrasé er bygget om til “supersykkelvei”

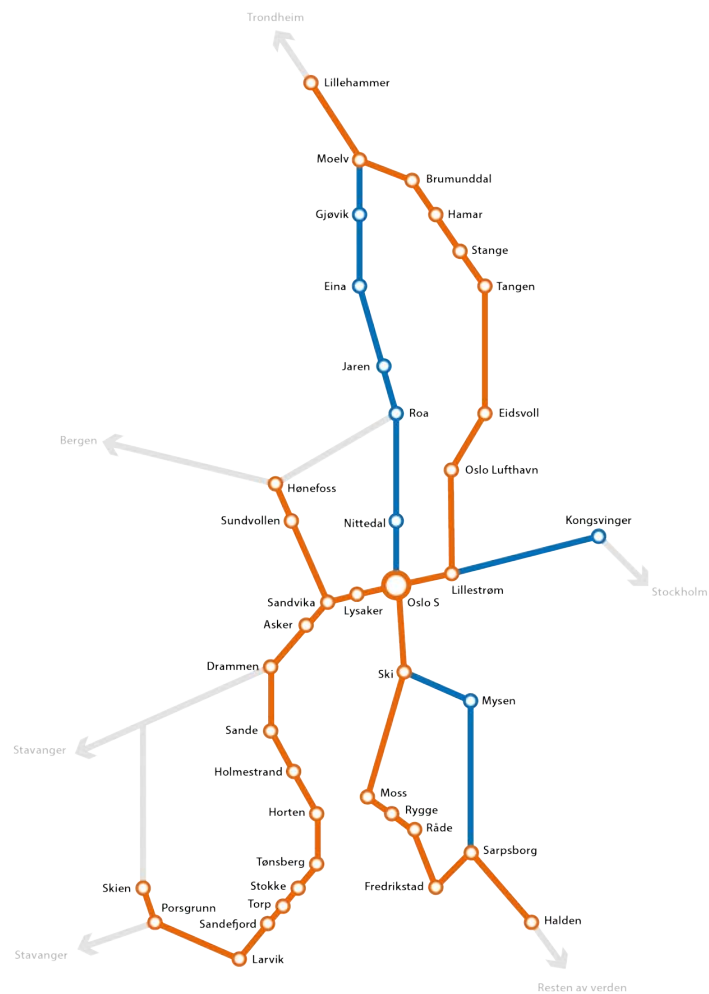
PARKERING SOM UNDERSTØTTER GRØNN MOBILITET

I skjemaet er det oppstilt parkeringstiltak, som er anvendt for å understøtte grønn mobilitet i nye Nittedal sentrum. Det ønskes å gi beboerne i Nittedal en rekke tilbud som gjør parkering, og dermed bileierskap, mindre attraktivt.

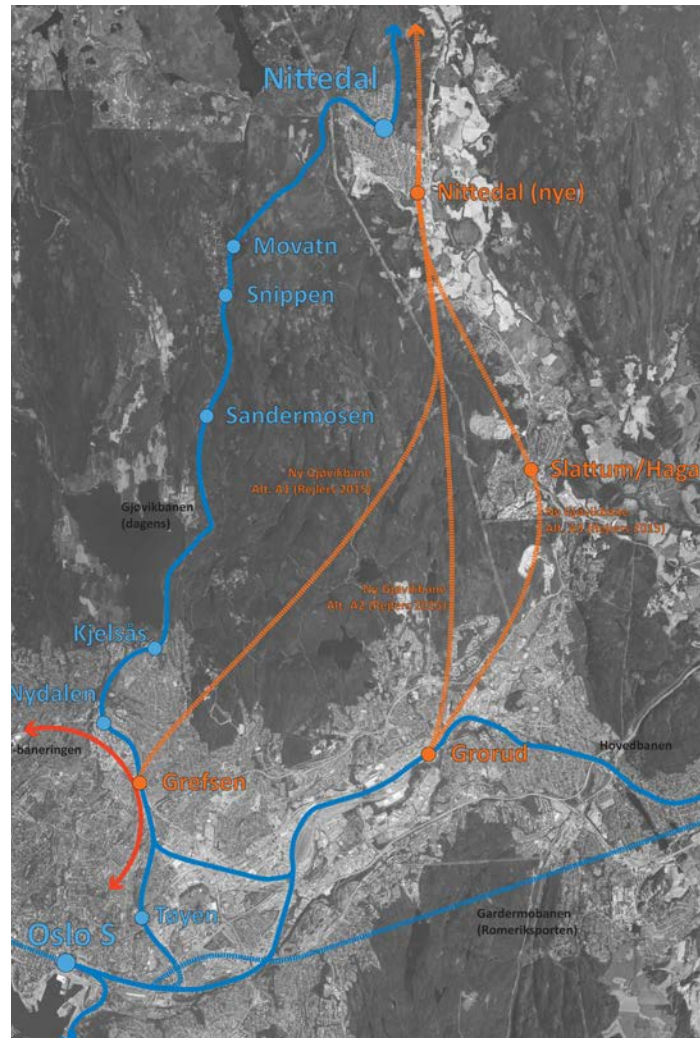
Tiltak	Beskrivelse
En kompakt by	Den nye bebyggelsen i Nittedal er planlagt kompakt med kort avstand mellom byfunksjoner (handel, stasjon, buss, rekreative stier). Det betyr at beboerne ikke behøver en bil for å få hverdagen til å henge sammen.
Restriktiv parkeringsnorm	I kommuneplanbestemmelser for Nittedal er det fastsatt en parkeringsnorm på minimum 1,5-2 biloppstillingsplass per boenhet. Da den nye bebyggelsen i Nittedal er planlagt til grønn mobilitet foreslås sentrum planlagt til 1 biloppstillingsplass per 100 m² BRA bolig (bruksareal).
Sentral parkering (P-hus)	Det anvendes en kombinasjon mellom parkering under husene og sentral parkering i p-hus, da sentral parkering gir mulighet for dobbeltutnyttelser av biloppstillingsplasser. Antallet av plasser kan reduseres opp til 30 %, grunnet dobbeltutnyttelse av plassene til boliger, næring, butikker og togpassasjerer. Parkeringshus er plassert tett på de overordnede veiene. Parkeringshusene innrettes med andre funksjoner for å bidra til byliv, f.eks. butikker i gateplan og sportsplass på taket.
Selvkjørende biler	Parkeringshusene innrettes så de er forberedt på selvkjørende biler. Selvkjørende biler parkerer mere presist, og har ikke behov for inn- og utstigende passasjerer ved biloppstillingsplassen. Derfor kan båsene gjøres mindre og husenes kapasitet økes.
Kombinasjonsreiser	Parkeringshusene er planlagt så de kan benyttes til kombinasjonsreiser, hvor bilister fra opplandsbyer kan parkere og skifte til tog til Oslo.
Parkering langs vei	Der skal være adgang i bil til boliger og sentrale byrom for å sikre en attraktiv bydel, men der plasseres kun begrenset parkering langs veier og boliger. Dette begrenser biltrafikken i områder, som ønskes fredeligholdt.
Ladestander til elbiler	I kommunens parkeringsnorm for området oppsettes minimumskrav for antall av ladestander til elbiler.
Delebiler	De mest attraktive parkeringsplassene reserveres til delebiler, hvilket gir bilene en konkurransemessig fordel i forhold til private biler.

TILTAK TIL OVERVEIELSE

Tiltak	Fordeler	Ulemper	Samlet vurdering	Øvrige bemerkninger
Betalt parkering	Begrenser omfanget av særlig langtidsparkering.	Hvis det er mulig å parkere gratis andre steder, vil betalingsparkeringen ikke være attraktiv å benytte. Det kan resultere i uhensiktsmessig parkering.		Evt. kombinert med særlige lisenser til f.eks. beboere
Tidsbegrenset parkering	Sikrer større utskiftning, da langtidsparkering ikke er mulig.	Krever kontroll.		Evt. kombinert med særlige lisenser til f.eks. beboere

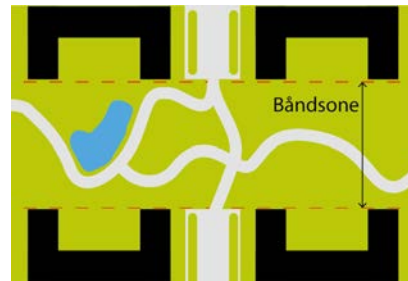


INTERCITY OSLO - NITTEDAL - LILLEHAMMER

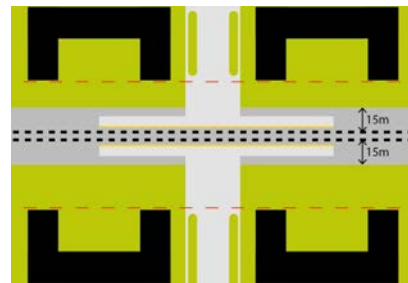


NITTEDALSBANEN OSLO - SLATTUM/HAGA - NYE NITTEDAL

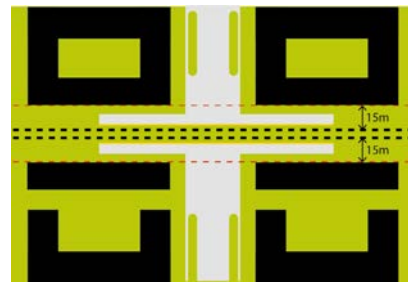
1)



2)



3)



NITTEDALSBANEN

Rejlers har tidligere samarbeidet med Oslo Economics og Citiplan om en mulighetsstudie av alternative traseer for Gjøvikbanen, på oppdrag fra Oppland fylkeskommune. Studien ble utarbeidet etter KVV-metodikken. Mandatet var i hovedsak strekningen Oslo-Jaren, og det ble senere utført tilleggsberegninger for Jaren-Moelv. Det ble utviklet tre alternativer for strekningen Oslo S til Nittedal: Alternativ 1 gikk i lang tunnel under marka fra Grefsen. Alternativ to gikk via Grorud med ny avgrensing fra Hovedbanen og tunnel under marka til Nittedal. Alternativ tre gikk fra Grorud til Slattum med ny stasjon. Alle alternativene fikk ny stasjon på Rotnes ved dagens Nittedal sentrum.

Med Gjøvikbanen oppgradert til moderne standard og forlenget til Moelv får banen en ny rolle i transportnettet. Banen blir særlig viktig for godstrafikken, som en forbindelsesrute mellom Oslo Alnabru, Trondheim og Bodø. Med dobbeltspor vil banen få en svært god kapasitet til flere tog, høyere hastigheter og bedre regularitet. Ringtog Oslo-Nittedal-Gjøvik-Hamar-Gardermoen-Oslo er ikke utenkelig. Fjernetog Oslo-Trondheim kan gå både Dovrebanen og Gjøvikbanen.

I dag planlegger og bygger vi Intercity-trianglet med Vestfoldbanen, Østfoldbanen, Dovrebanen og Ringeriksbanen. Legger man til Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen får vi en «Østlandsstjerne» som kobler Nittedal med Oslo, Norge og resten av verden.

STASJONSBY FOR DET 21. ÅRHUNDRE

Med ny bane og dobbeltspor blir Rotnes liggende bare 15 minutter fra Oslo S. Nittedal sentrum vil sannsynligvis bli utbygd før Nittedalsbanen og den nye stasjonen etableres. For at toget skal bli det foretrukne transportmiddelet, hadde det vært ideelt hvis toget kom først, slik at man ikke risikerer en utvikling som på Fornebu, der næringer og boliger må tilrettelegge for bilbruk, mens de venter på baneutbyggingen. Nittedal har imidlertid en jernbanestasjon allerede, og den skal fungere frem til en eventuell ny stasjon er på plass.

Sentrumsområdet må planlegges slik at den nye stasjonen får sentral beliggenhet og god tilgjengelighet fra begge sider. På nyere knutepunkter er ikke stasjonen et landemerke, men en integrert del av byens øvrige transportsystem og gatestruktur. Livet i gatene skal finne veien til plattformene. Man må søke å skape så gode forbindelser som mulig på tvers av jernbanetraseen, slik at man kan ha høy tetthet på begge sider av stasjonen.

Vi foreslår en ny stasjon delvis nedsenket i åssiden ved Mo gård. Stasjonen får en sentral beliggenhet uten at man må presse stasjonen inn i dagens bebyggelse. Stasjonen får god tilgjengelighet fra boligområdene i åssidene og fra den nye sentrumsgaten.

MENS VI VENTER PÅ TOGET

Ambisjoner i dag, blir ikke planer til lunsjtid i morgen. Å planlegge og bygge jernbane tar tid, og dagens stasjon må fungere frem til da. Busssystemet bør bygges ut slik at det blir lett å nå både dagens og fremtidens stasjon. Sentrum må bygges ut med tanke på nye stasjon, men må ikke være avhengig av den.

1) Det bør settes av en korridor på 100m bredde der man ikke gjør nye tiltak før endelig stasjonsplassering er bestemt. Linjeføringen kan måtte justeres av mange årsaker, for eksempel geologi. Denne korridoren kan brukes til mange midlertidige tiltak frem til da, som urbant landsbruk, skiløyper eller friområder.

2) Etter teknisk hovedplan og reguleringsplan kan banen bygges ut. Det båndlagte arealet brukes til anlegsvirksomhet.

3) Når jernbanen er bygget ut kan man fortette inn i båndleggingssonen slik at man får så mange arbeidsplasser og boliger som mulig rundt den nye stasjonen i sentrum av Rotnes.



Mobilitet er å forvalte den individuelle reisendes tid, hvordan de skal komme seg frem til det de egentlig vil gjøre. Grønn mobilitet handler om å snu gamle vaner. Der det før var en selvfølge å ta bilen til trening skal det nå bli så attraktivt å gå at du ikke ofrer bilen en tanke.

For de litt lengre turene kan sykkelen være den beste muligheten. Handlevogna fylles i en sykkelveske uansett. Til Oslo en vinterdag går toget, og bussen tar deg det siste stykket hjem. Om man ikke har en bil som skal på EU-kontroll er ikke en taxi i ny og ne så dyrt når man har ekstra tunge varer å frakte med seg. For turen til hytta kan bilkollektiv være løsningen.

Kollektivtransport må løse det umulige; å knytte alle mulige utgangspunkt til alle mulige mål. Alle hjem til alle arbeidsplasser via alle butikker, fotballbaner og speiderhus. Knytte stedene vi kaller hjemme til stedene vi lever resten av livene våre. Grønn mobilitet handler om å løse hverdagene våre uten at det går utover mulighetene for våre barn og barnebarn.

Grønn mobilitet handler om å løse hele samfunnets transportbehov, ikke bare individets. Løsningen skal kunne brukes av flest mulig, og kreve så lite ressurser som mulig.

Gå på reiser inntil 1,5km

Sykle inntil 7,5km

Buss

Tog

Bildeling og taxi

MÅL FOR GRØNN MOBILITET

- Trygt og attraktivt å gå i alle gater og veier
- Sykkelinfrastruktur under 200 meter fra alle boliger og arbeidsplasser
- Sykkelparkering ved alle målpunkter
- Busslinje innenfor 500 meter fra alle boliger og arbeidsplasser
- Korrespondanse mellom tog, ekspressbusser og lokalbusser

KOMPAKTE BYER

Først og fremst handler grønn mobilitet om å korte ned avstandene i hverdagen. Attraktive byer er kompakte byer der man kan ha arbeidsplassen, butikken og fritidsaktiviteten i gangavstand. Jo flere som jobber i Nittedal, jo færre trenger å trykke i køen på Rv.4.

NORDMANNEN GÅR

I fremtiden må vi gå mer. Det ligger turglade nordmenn nært til hjertet. De aller fleste turer i hverdagen må løses til fots fordi selv kollektivtransport er for ressurskrevende. Nittedal har naturen tett på, og en gåtur blir et hyggelig avbrekk i hverdagen. Det skal være trygt og attraktivt å gå i Nittedal.

SYKLE LENGRE

Vi bor spredt i Norge, og sykkel og buss har en viktig rolle i grønn mobilitet. Det innebærer å ha trygge sykkelveier på hovedrutene, og at boligater med blandet trafikk har lav fart. Turveier kan være en del av sykkelveinettet, men det må være alternativer for de som sykler fortere. Når man ikke parkerer i sentrumsgatene kan plassen gis til de syklende. Det må være trygt å parkere sykkelen foran butikken og ved stasjonen – helst under tak. Alle bør ha sykkelinfrastruktur under 200m fra boligen sin.

BUSS EN REGNVÆRS DAG, TOGET TAR DEG TIL OSLO, GJØVIK OG RESTEN AV VERDEN

Bussen er kjernen i det lokale kollektivnettet. Bussrutene bør betjene alle boliger innenfor 500m, og gå til store reisemål som togstasjon, idrettsanlegg og handelssentrum med flere. Lokalbusser må korrespondere med togene på Gjøvikbanen og ekspressbusser på Rv. 4. Å slippe å bytte reisemiddel er noe av det mest attraktive med privatbilen, derfor må byttene mellom buss og andre transportmidler være så sømløse som mulig.

For pendlere til Oslo-området og andre regioner skal jernbanen være det selvfølgelige førstevalget. Jernbanestasjonen, enten dagens stasjon eller en fremtidig stasjon i sentrum av Rotnes, må være lett tilgjengelig for gående, syklende og med buss.

BILEN ER DER NÅR DU VIRKELIG TRENGER DEN

Dagens transportsystem er sentrert rundt privatbilen, og den vil fortsatt ha en rolle i fremtiden, men den vil være mindre viktig. Færre unge tar førerkort og flere velger å ikke eie egen bil. Bilen står 98% av tiden, og frakter i snitt 1,5 personer per tur.

Har man sans for tall skjønner man at det ikke lønner seg. Bildelingstjenester gjør at man kan ha bil tilgjengelig for storhandelen på fredag, for å hente svigermor på gamlehjemmet og når man har fått en litt for stor pakke i posten. Eier man egen bil kan det være man ikke kan parkere foran huset fordi det må gjøres plass til sykkelvei. Felles parkeringsløsninger kan brukes av bedrifter på dagtid og privatpersoner på kveldstid.

GRØNN MOBILITET

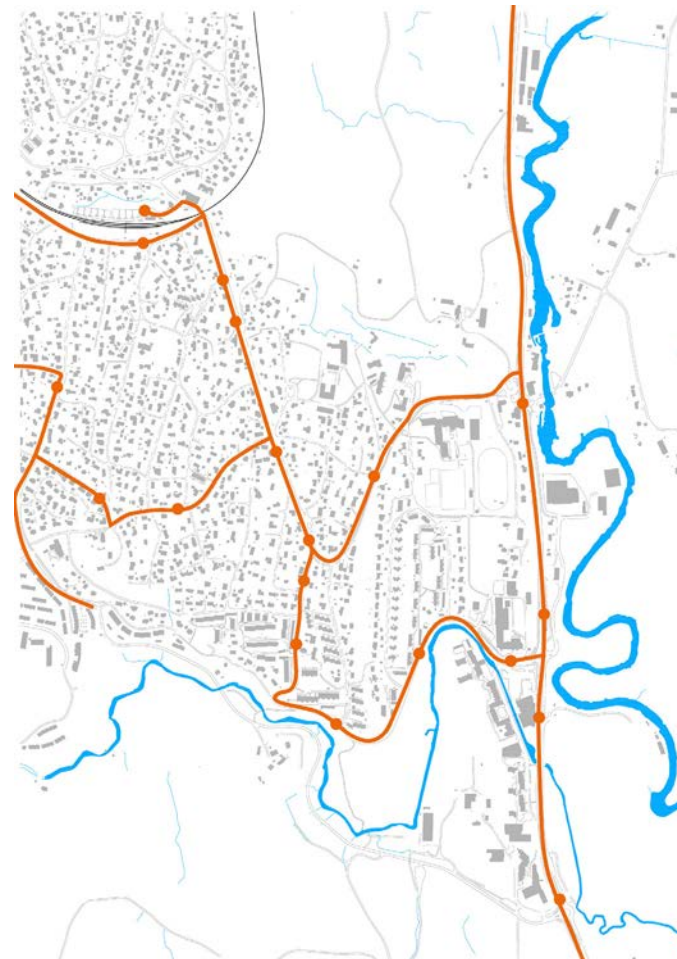
1) Dagens bussnett består av en ringrute 801 som går fra Rotnes, opp til stasjonen og ned til Rotnes igjen før den fortsetter tilbake mot Hagan. I rushtid går det en tilsvarende lokal rute 803 fra Bjertnes VGS.

Nettet betjener ikke hele Rotnes, og de nye områdene ved Kruttverket og de nordlige områdene er dårlig betjent.

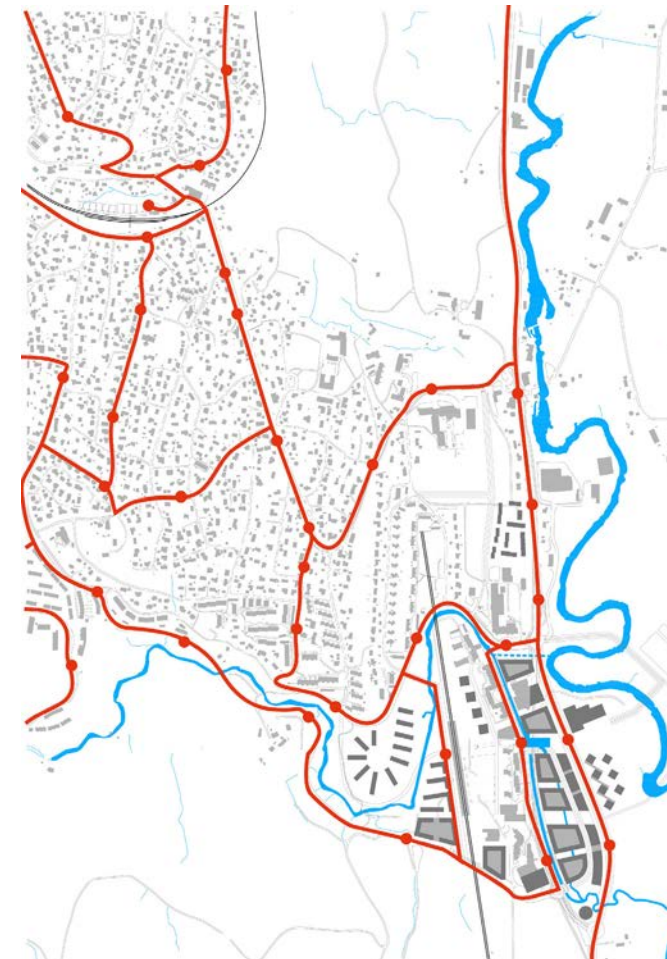
2) To overlappende ruter kobler sentrum med dagens stasjon og nye boligområder. Vi foreslår å fortette og forlenge nettet. 801 kan fortsette i dagens trasé med dagens stoppmønster, men det bør legges til en lokalrute som betjener Rotnes hele driftsdøgnet.

Ruten kan starte i toppen av Tumyrveien, fortsette til dagens stasjon, ned Kruttverkveien til Kruttverket ring, ned Svartkruttveien til den nye sentrumsgaten, tilbake opp Stasjonsveien til dagens stasjon og ender ruten på toppen av Utsiktveien.

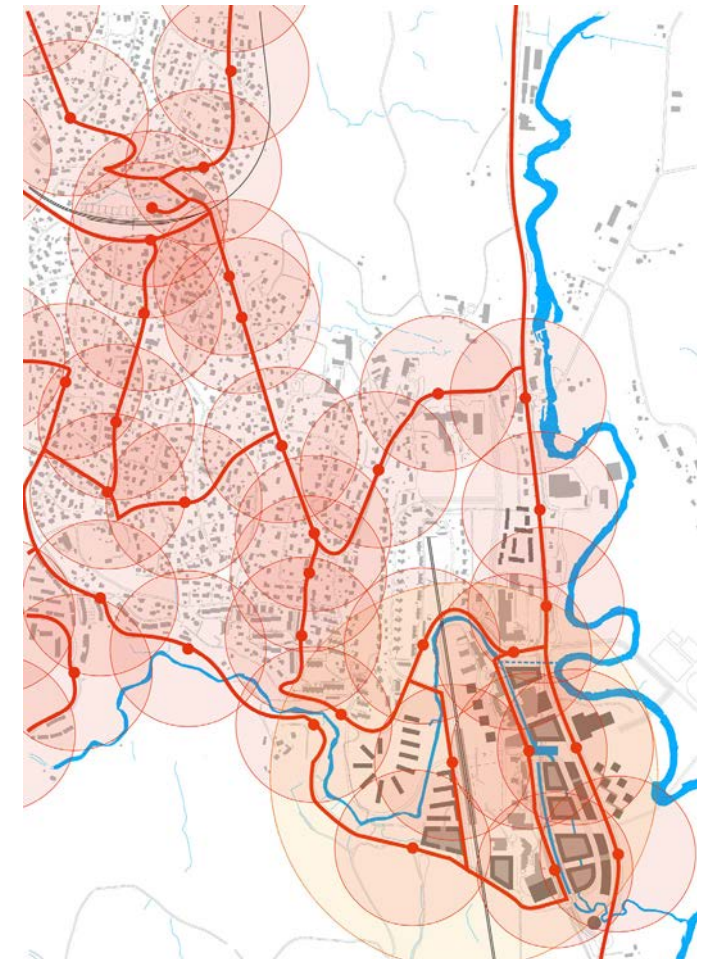
3) Denne nye bussruten vil betjene områder som i dag ikke har et godt busstilbud. Rutene er tenkt for å betjene dagens stasjon og ny stasjon like godt.



1) Dagens rutenett betjener ikke alle boligområdene



2) Et finmasket nett gjør det lettere å reise kollektivt



3) Større deler av tettstedet betjenes med to ringbussruter

1) I dag er det gang- og sykkelveier som er tilbudet til sykklistene. Dette er en eldre type standard som er bygget med tanke på rolig, blandet trafikk, og er i hovedsak bygd ut for å gi trygge skoleveier. I dag regner man ikke GS-veier som sykkelinfrastruktur.

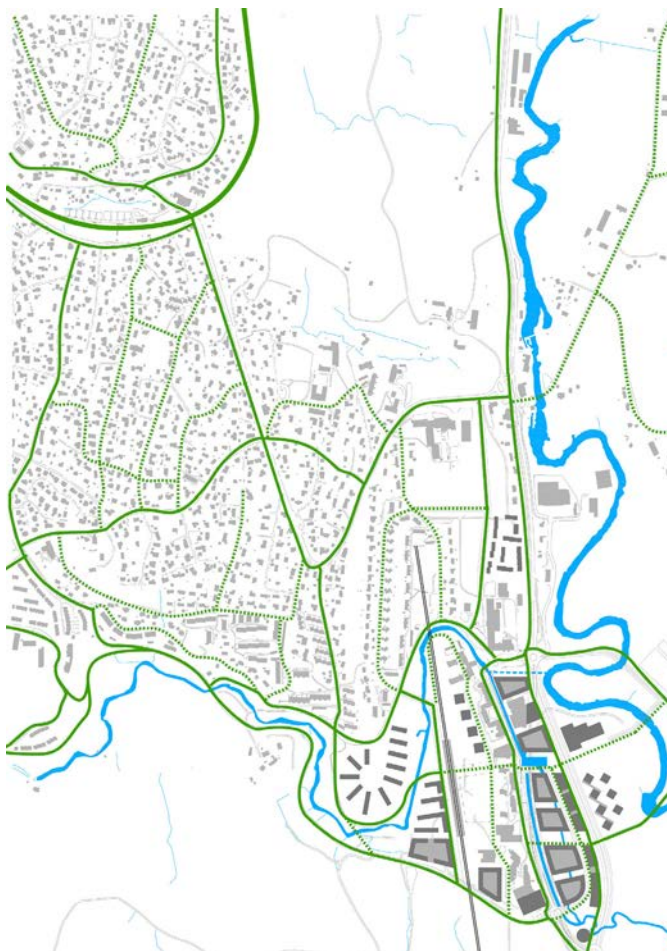
2) Det skal være trygt å sykle for alle. Erfaring viser at man velger sykkel når det er trygt og behagelig å sykle. Sykkelveier er den beste måten å tilrettelegge for sykling. Det innebærer sykkelveier med to felt og fortau for gående, separat fysisk fra øvrig veibane.

Sykkeleieven kan suppleres med bygater og boligater med plass til sykling. Det kan for eksempel løses med sykkelfelt eller bred vei uten parkering og med lav fart (30km/t). Sykkelfelt bør ikke ha parkering på innsiden, fordi dører som slås opp kan skade sykklistere.

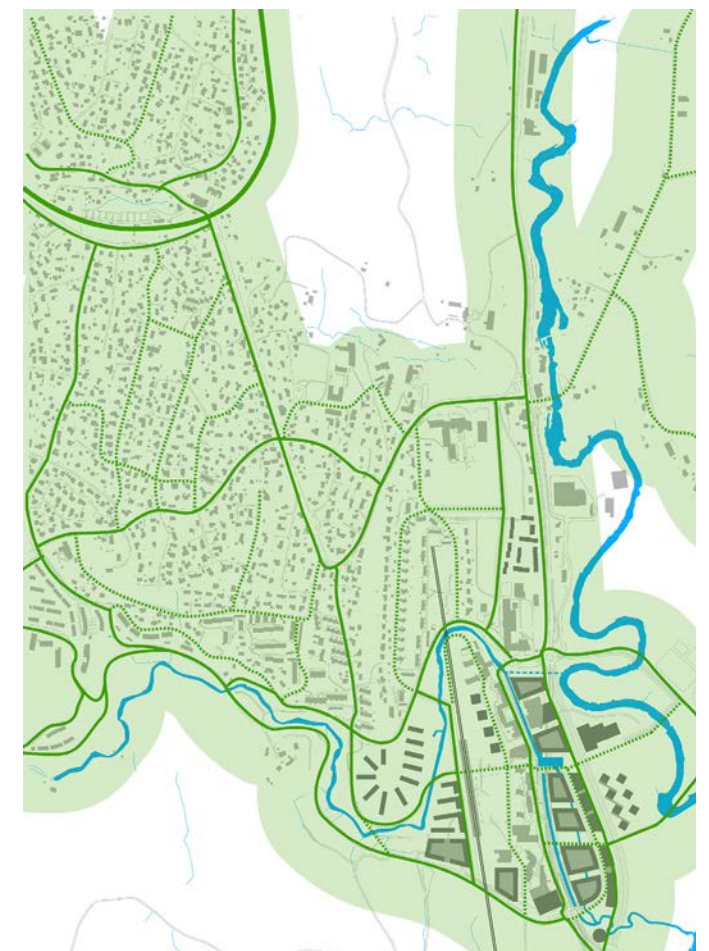
3) Et finmasket nett møter målet om at de fleste skal ha sykkelinfrastruktur innenfor 200m fra bolig og arbeidsplass. Dette er på linje med Oslos ambisjoner gjennom Sykkelstrategien.



1) Gang- og sykkelveier er et dårlig tilbud til sykklistene



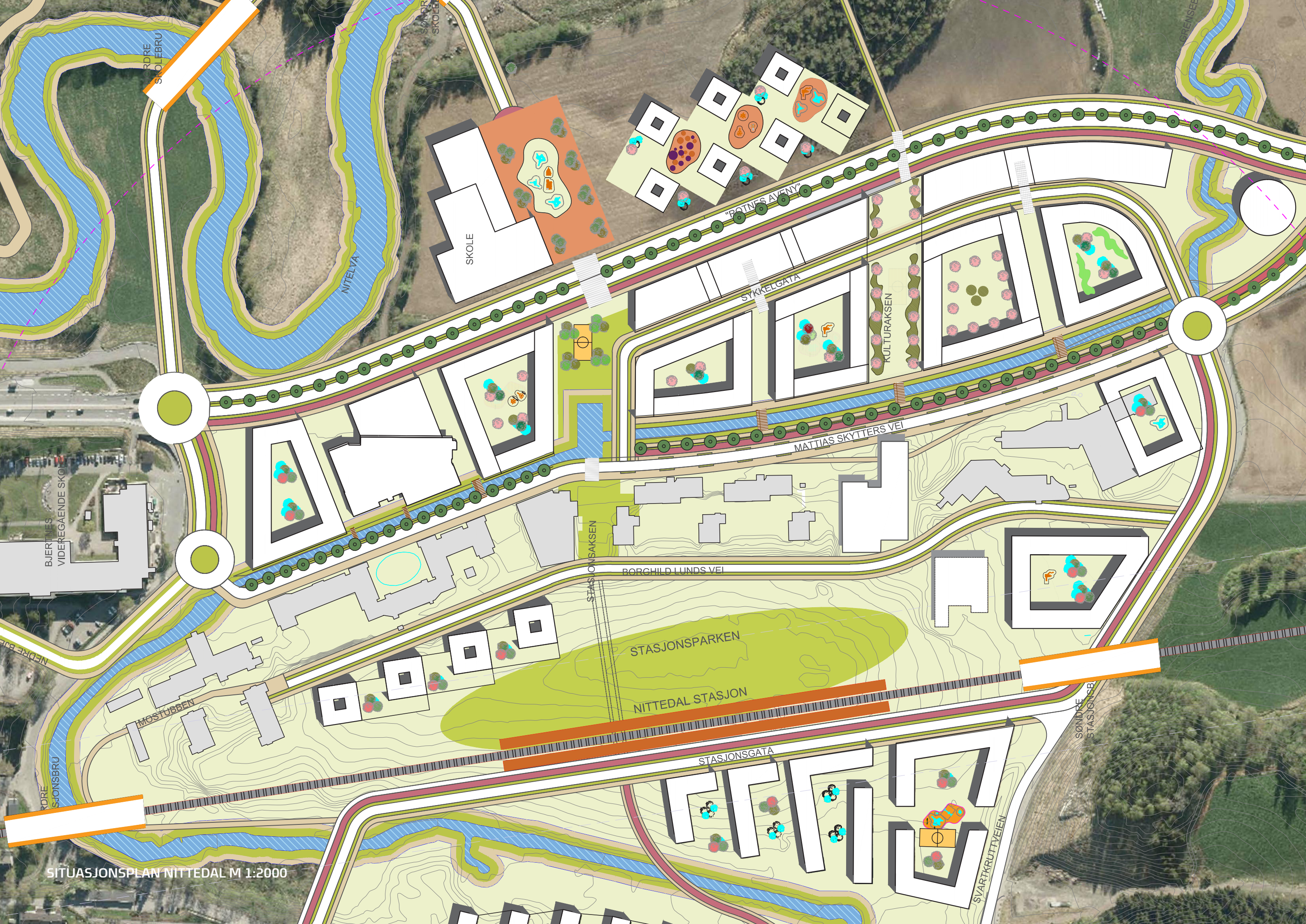
2) Et finmasket nett gjør det tryggere å sykle for alle. Sykkelveier (hel strek) suppleres av bygater og stier (stiplet).



3) De fleste får sykkelinfrastruktur innenfor 200m fra hjemmet



SITUASJONSPLAN NITTEDAL M 1:4000



SITUASJONSPLAN NITTEDAL M 1:2000

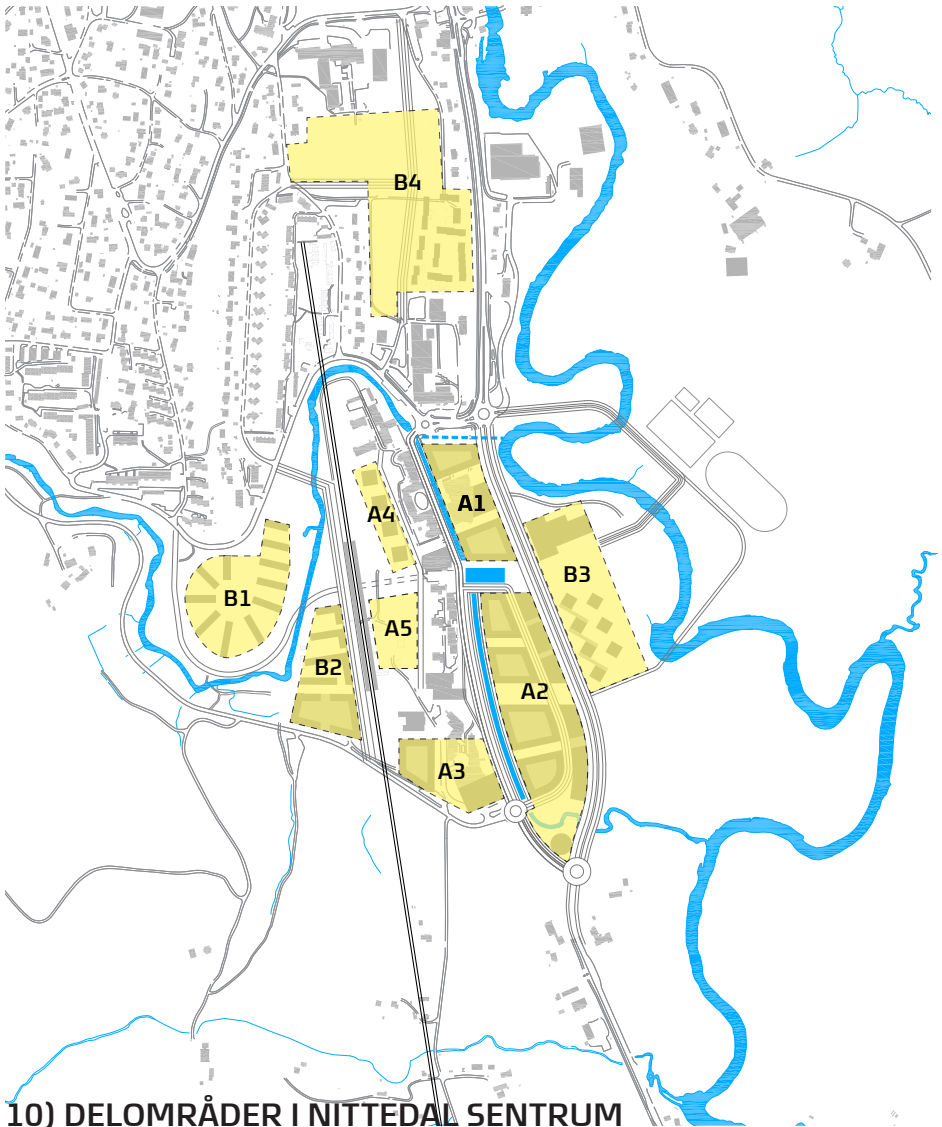
NITTEDAL AREALER OG UTNYTTELSE
(eksisterende bebyggelse og arealer under terreng kommer i tillegg)

FELT	AREAL da	BTA/ETASJE	ETASJETALL	BTA	BRA	%-BRA	% BOLIG	BOLIG BRA	ANNET BRA	BOLIGER	INNBYGGERE
A1	16,2	10000	6	60000	55800	344	0,4	22320	33480	279	586
A2	43,0	20000	6	120000	111600	260	0,6	66960	44640	837	1758
A3	15,0	5600	6	33600	31248	208	0,6	18749	12499	234	492
A4	6,0	2500	4	10000	9300	155	1	9300	0	116	244
A5	8,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
B1	24,0	6400	7	44800	41664	174	1	41664	0	521	1094
B2	17,0	7100	6	42600	39618	233	0,8	31694	7924	396	832
B3	25,0	8000	7	56000	52080	208	0,8	41664	10416	521	1094
B4	60,0	-	-	120000	111600	186	1	111600	0	1395	2930
SUM	214,7				452910			343951	108959	4299	9029

PARKERINGSKRAV BOLIG OG FORRETNING	
Maks. 1 p-plass / 100 m2 BRA bolig og forretning. Tilsvare maksimum :	3766
Unntatt felt B4 vil det tilsvare maksimum antall p-plasser:	2650

PARKERINGSKRAV NÆRING	
0,25 p-plass / 100 m2 BRA kontor. Tilsvare antall p-plasser:	191

AREAL PARKERING	
Areal parkering (m2) totalt	98927
Areal parkering (m2) unntatt felt B4	71027



10) DELOMRÅDER I NITTEDAL SENTRUM

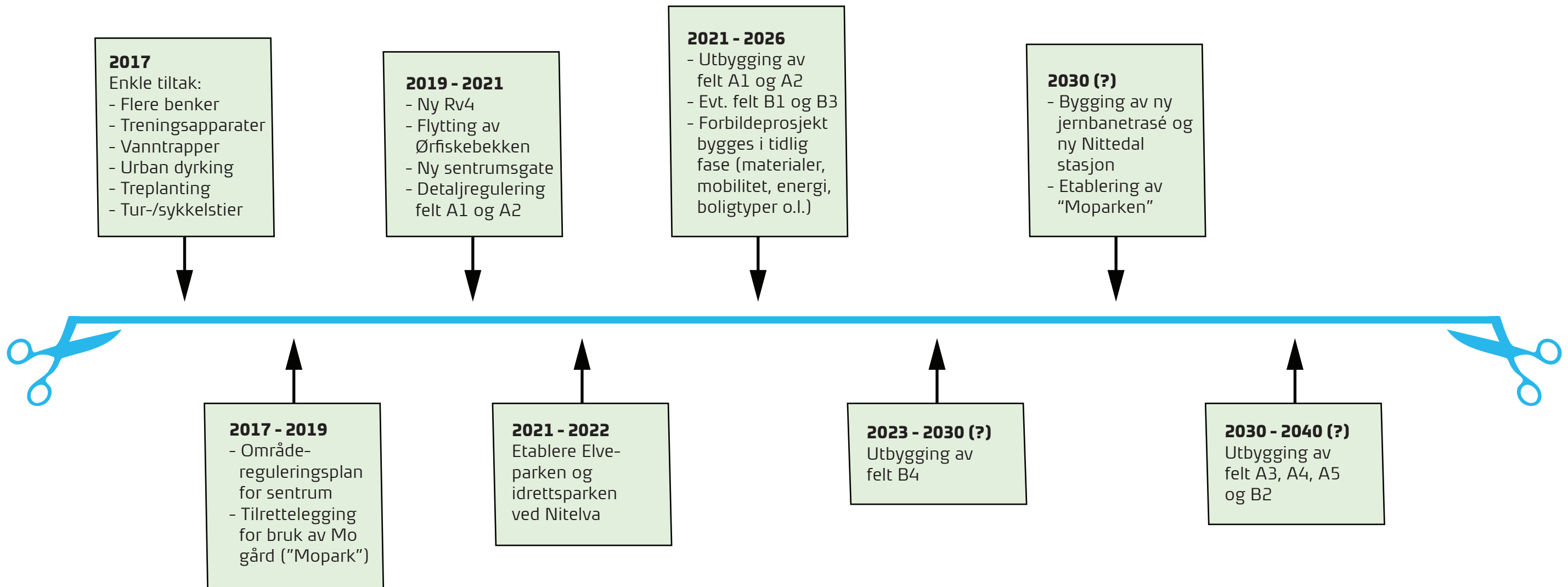
10) DELOMRÅDER I NITTEDAL SENTRUM

Se tabell over utnyttelse for de ulike delområdene. For planområdet er totalt bruksareal (BRA) ca. 450.000 m2. Det er estimert en høy boligandel, det betyr ca. 340.000 m2 BRA bolig og 110.000 m2 BRA næring/offentlig. Det kan tilsvare ca. 4300 nye boenheter, ved en gjennomsnittlig boligstørrelse på 80 m2 BRA. Det tilsvare et gjennomsnittlig boareal per leilighet på knapt 70 m2. 4300 nye boenheter tilsvare omtrent 9000 nye nittedøler. Det dekker omtrent 2/3 av den stipulerte veksten i Nittedal sentrum Rotnes frem til 2050.

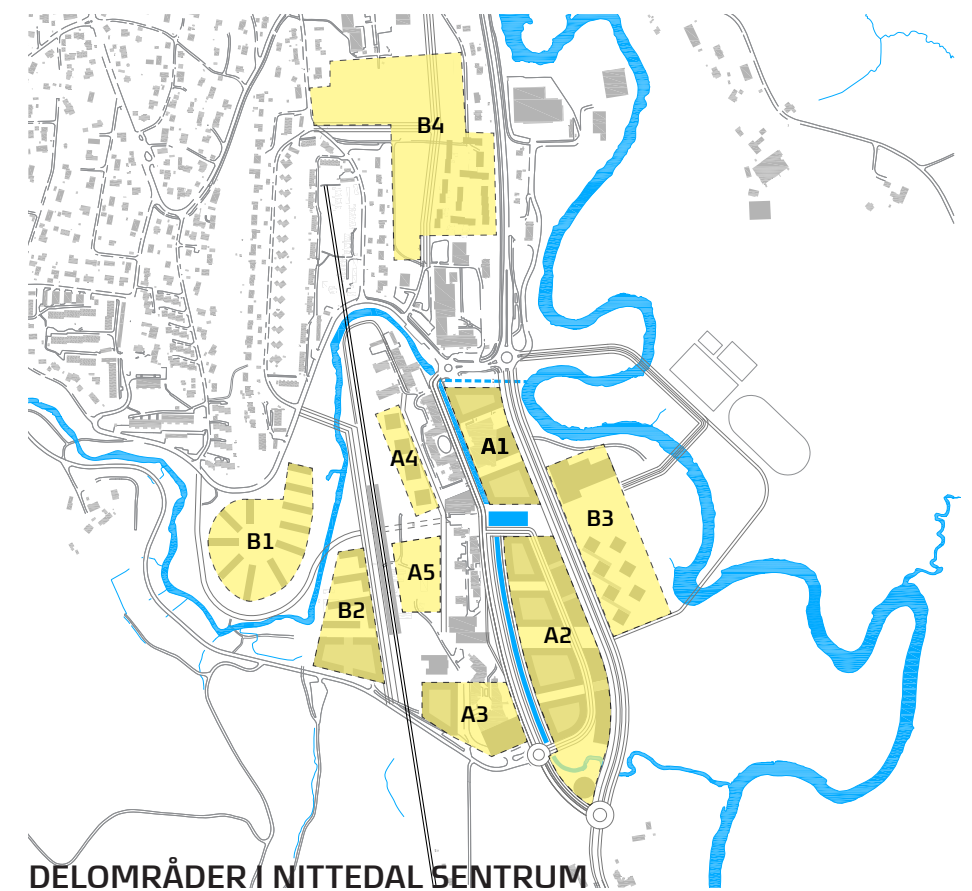
Planforslaget legger opp til variasjon i boligtyper. Det bør også være variasjon i boligstørrelse, mellom for eksempel 50, 75 og 100 m2 boareal per leilighet. En mangel på mindre boliger og en forholdsvis stor andel enslige, aleneforsørgere og eldre i sentrumsområdet kan tilsi en fordeling med rundt 1/3 på hver av boligstørrelsene, med litt større andel mindre boenheter. Det er også et poeng at boligene får en overkommelig pris for en stor andel av de aktuelle kjøperne.

Byggeområdene har et areal på ca. 215 dekar. Det gir en utnyttelse av byggeområdene på ca. %-BRA = 210 %. Det er en vanlig utnyttelse i sentrumsområder. Det kan tilsvare en områdeutnyttelse (inkludert omkringliggende byrom, gater og parker) på i overkant av 100 %. I regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus anbefales en områdeutnyttelse på ca. 100 % i gangavstand til stasjoner. Byggeområdene får i snitt ca. 9,5 boliger per dekar. Det kan tilsvare ca. 20 innbyggere per dekar. Som et eksempel har Trondheim kommune et krav til minimum boligtetthet i fremtidige planer på 10 boliger per dekar i sentrumsformål, og 6 boliger per dekar langs kollektivåre og i lokalsentre.

Som nevnt over visualiserer vårt forslag en utvikling med totalt ca. 4300 nye boenheter på Rotnes, og ca. 9000 nye innbyggere. Ved justering av byggehøydene vil selvfølgelig utnyttelsen justeres tilsvarende. Tallene er beregnet med ca. 6 etasjer i gjennomsnittlig byggehøyde. Hvis byggehøyden reduseres til et snitt på 5 etasjer, vil det tilsvare 400.000 m2 BRA totalt, 300.000 m2 BRA bolig, 3800 nye boenheter og rundt 8000 nye innbyggere.



SKISSE TIDSLINJE NITTEDAL SENTRUM





Fra øverst til nederst:

Bekk med grønne bredder i Bjerkedalen park i Oslo

Bekk vinterstid og skøytebane i Bjerkedalen park i Oslo

Bading i Nøklegårdselva i Engrønningen i Andebu



Fra øverst til nederst:

Vanntrapp i byaksen som går fra jernbanestasjonen til Limfjorden i Aalborg

Høykapasitets bygate med fortau og treplanting i Paris

Populær benk i vannhage i Seinen i Paris



