



NYE NITTEDAL SENTRUM PARALELLOPPDRAG

Urban Landsby Nittedal

22.08.2017

RAMBOLL | **EVERYDAY**
Dr. Steven Fleming

INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD.....	4
STEDSANALYSE.....	6
PLANGREP.....	28
BLÅ OG GRØNNE STRUKTURER.....	34
GRØNN MOBILITET.....	46
IDENTITET, BY OG SENTRUMSUTVIKLING.....	58
NYE NABOLAG.....	76
GJENNOMFØRING OG ETAPPER.....	96

FORORD

FORORD

Prosjektet Urban landsby Nittedal er et parallelloppdrag utarbeidet på oppdrag fra Nittedal kommune.

prosjektet startet opp medio mai 2017 og avsluttes 22.08.2017. Hensikten med prosjektet er å gi innspill til Nittedal kommunes arbeid med områdeplan for Nye Nittedal sentrum.

Prosjektet er utviklet i samarbeid med Nittedal kommune, med oppstartseminar og midtveisgjennomgang med kommunen, evalueringsgruppe og lokalbefolkningen.

Prosjekteringsteamet har i tillegg avholdt eget møte med representanter fra idretten i Nittedal, som har gitt interessante innspill til vårt arbeid.

Denne rapporten oppsummerer analyser, konsept og overordnede løsninger for utvikling av nye Nittedal sentrum. Prosjektet er utarbeidet på bakgrunn av tilbudsutlysning fra kommunen, med flom og grunnforhold som tildelt fordypningstema.

Prosjektet er utarbeidet av en konstellasjon satt sammen av tre kontorer: Rambøll, Everyday Studio og Steven Fleming. Teamets oppdragsleder har vært Laila Tingwall Fergestad.

Oslo 22.08.2017

STEDSANALYSE

Innledning

Med tanke på hovedstadsområdet's raske befolkningsøkning er Nittedal et vekstområde med mange muligheter. Nittedal har store ressurser i natur, kultur og identitet. I samspill med nye urbane strukturer kan disse videreføres til en sterkere steds karakter og gi bedre grunnlag for å tiltrekke nye innbyggere. Samtidig står fremtidige Nittedal sentrum overfor store utfordringer med hensyn til klimatilpasning, grunnforhold og omlegging av infrastruktur.

Den nylig vedtatte Kommunedelplanen for Nittedal sentrum med tilhørende formingsveileder legger imponerende faglige ambisjoner for dagen. Planmaterialet fremstår som et godt rammeverk for å nå mange av de overordnede målene for sentrum. Mye må likevel konkretiseres, videreutvikles og omsettes fra visjon til formel strategi i utarbeidelsen av den kommende områdeplanen.

Ny Nittedalsbane vil foreksempel være en viktig faktor som vil kunne påvirke grunnleggende aspekter i det vedtatte plangrepet og betydningsfullt element og prege opplevelsen av sammenheng, hierarki og tyngdepunkt i et fremtidig Nittedal.





ROTNES HISTORIE

Ser man på kartusnittet fra et kart over Agershus Amt fra 1879, ser man at det før år 1900 egentlig ikke var noe sted eller tettsted i Nittedal, men bare en rekke frittliggende gårder. Enkelte av disse gårdene har imidlertid eksistert langt tilbake i tid.

Det har nemlig bodd mennesker i Nittedal siden jernalderen. I løpet av jernalderen, vikingtiden og middelalderen ble dalen ryddet og dyrket opp så langt det var mulig med datidens teknikk.

Mange av de gårdsbruk som fremdeles finnes i området har navn som går tilbake til den tiden de ble anlagt. Bjertnes kommer fx. fra gammel Norsk og er satt sammen av trenavnet bjørk og nes. Det er neset som Nitelva danner øst for husene som har gitt navnet til området og de tre gårdene som er nevnt i kilder allerede i 1300 tallet.

Moen er også gammel men er ikke nevnt i kildene før år 1600. Navnet Mo kommer av bestemt form entall av substantivet mo, og betegner et flatt område, eller en slette, ofte en tørr og sandet

Historisk sett er disse to gårdene sentrale for stedet utvikling da de foruten almindelige jordbruk og sakbrugsaktiviteter ved elva også begge har vært destinationer for gjennomreisende i dalen og begge på skift har fungert som gjestgivergård og skystasjon. Dalen har gjennom store deler av historien vært den foretrukne trasee når man skulle fra Oslo til Bergen, Trondheim og Hadeland.

Mo Gård og Bjertnes er således tett knyttet til de historiske veifar som har gått gjennom og vært med til å definere stedet-

Man kjenner til to traseer som har gått igjennom dalen langt tilbake i tid.

Begge løper på vestsiden av Nitelva, helt fram til brua ved Rotnesfossen

Den ene ble anlagt som kongelig privilegier vei i slutten av 1700-tallet da et stadig større behov for kjørbare veier for å få utnyttet ressurser for bergverk og skogbruk samt bedre postgang og militære hensyn oppstod.. Med bakgrunn i dette ble Bergensveien bygget i årene rundt 1800 og fikk status som riksvei – på den tiden kalt Kongevei. Bergensveien gikk gjennom Lillomarka forbi Røverkollen, og ned til Skyttamyra. Fra Skyttamyra og ned til nåværende riksvei 4 fulgte Kongeveien dagens Skyttavei. Fra Skytta til Rotnes er veien nå borte.

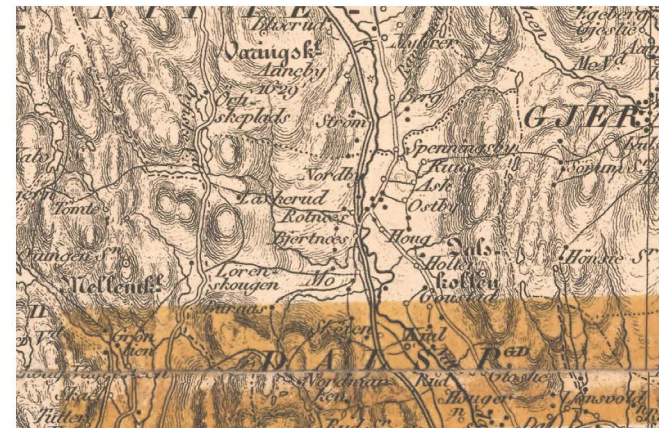
Fra Rotneskrysset/Glømme er vegen fortsatt i drift under navnet «Gamleveien».

Senere ble området forsynt med en annen stor infrastruktur; nemlig jernbanen som ble det punkt omkring hvilket tettstedet vokste mest i begynnelsen av det tyvende århundre.

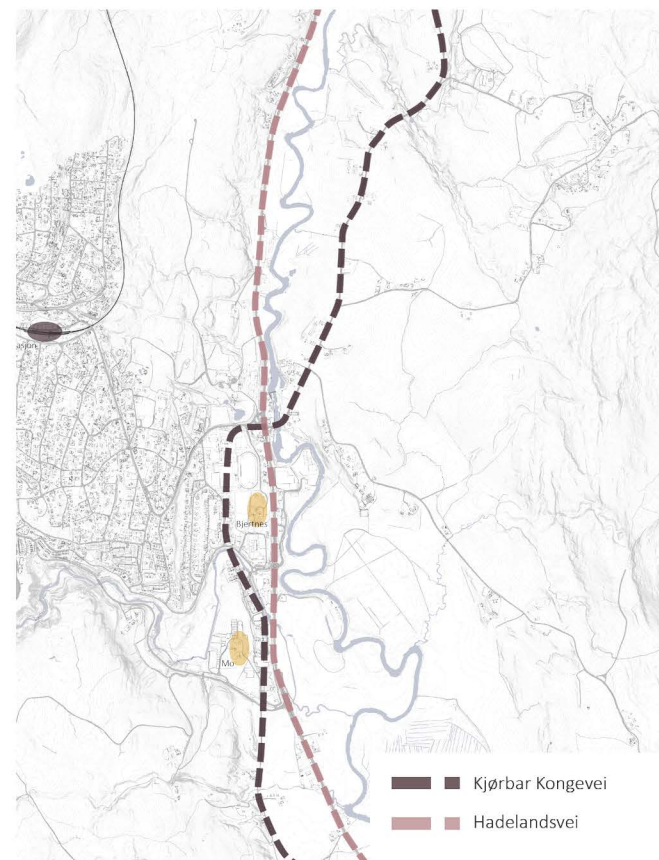
Senere – i siste halvdel av det 20 århundre har byen igjen vokst med nye skole, kommunale funksjoner og handel.

Som sagt har viktige funksjoner i området fra gammel tid ligget skiftevis på Bjertnes og på Mo gård. Særlig Bjertnes lå godt til i forhold til infrastrukturen da vegen nordover gikk rett forbi tunet. Den fungerte derfor allerede fra begynnelsen av 1600 tallet som gjestgivergård og skystasjon. I 1671 ble disse rettighetene overdratt til Mo. Før 1700 fikk Bjertnes igjen overtatt og hadde rettighetene de neste 200 årene. Først i 1923 ble skystasjonen nedlagt. I denne periode var det også landhandel og bakeri på Nedre Bjertnes. Der var også her den første telefonsentralen i bygda ble anlagt. Det som i dag kjennes som tettstedet Nittedal har vokst ut fra disse steder og funksjoner.

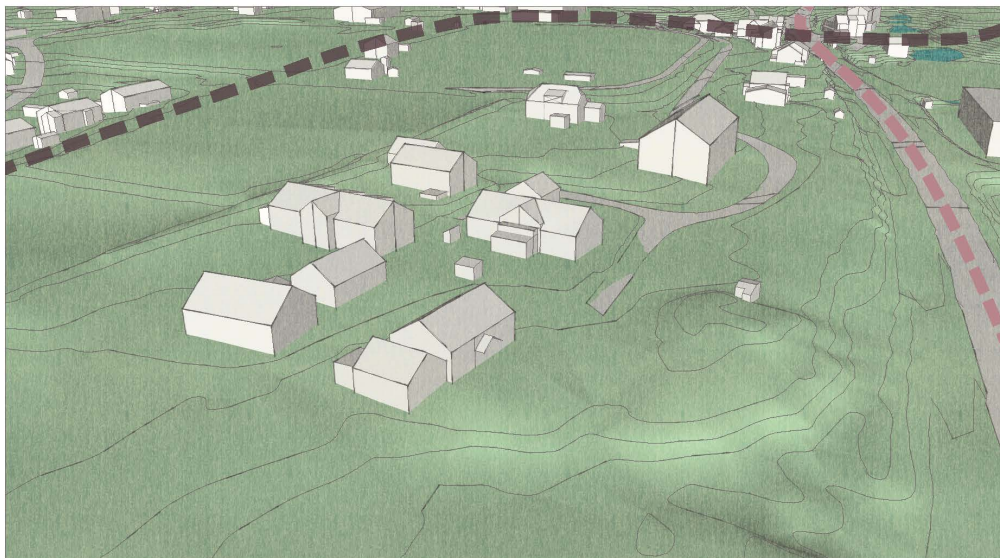
Med bakgrunn i de kulturhistoriske trekk i det utpekte sentrumsområdet vil det være relevant å bruke de to gårdene og de historiske historiske veiene som strukturer og generatorer for utviklingen av det nye Nittedal sentrum.



Kartusnitt fra et kart over Agershus Amt fra 1879



Mo og Bjertnes gård (markert med gult), den nye stasjonsbyen rundt Nittedal stasjon i nordvest og de to historiske veifarene, Kongeveien til Bergen og Hadelandsveien.



NÆRHET TIL NATUR OG VAKKERT LANDSKAP

Det store Nittedalslandskapet – Dalen, Nitelva, elvesletta, de langstrakte åsryggene, åslandskapet, gårdsbygd- og jordbrukslandskapet langs åssidene – er en viktig del av Nittedals karakter og identitet, og Nittedals fineste steds kvalitet.

Å ha tilgang og nærhet til dette landskapet – å oppleve det i hverdagen og å kunne bruke det – er en viktig grunn til at folk, og spesielt barnefamilier, ønsker å bosette seg i Nittedal.

I utviklingen av det nye Nittedal sentrum vil disse landskaps- og opplevelseskvalitetene være viktige å bygge videre på.



Det store daldraget - Åker og jordbrukslandskapet i dalbunnen og i dalsidene, åslandskapet, Romeriksåsen og Marka på høydedragene langs dalen.



De langstrakte åsene og elvesletta



Elvene og elvelandskapet



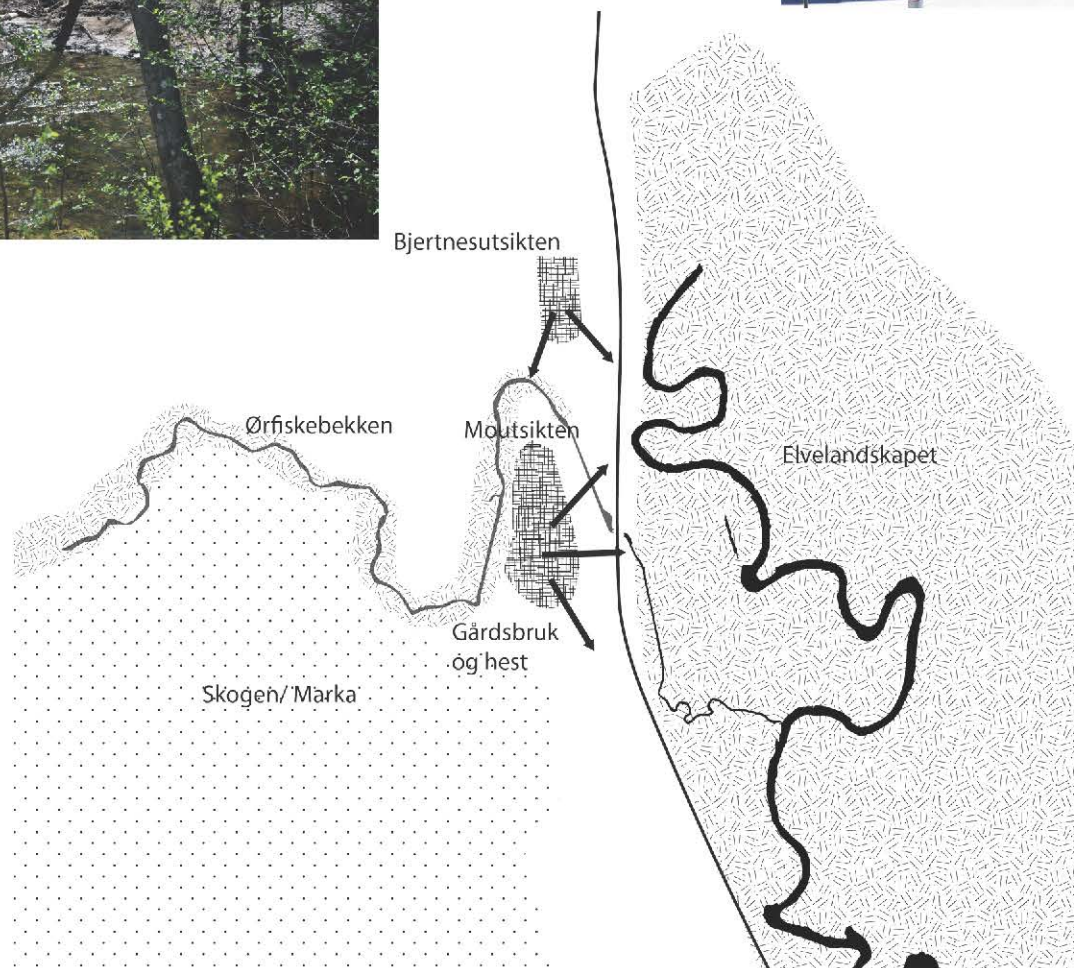
Gårdsbygda - kulturlandskapet, jordbrukslandskapet

LANDSKAPS KVALITETER I SENTRUM

De landskapelige kvalitetene i Nittedal ligger helt inn mot og inne i det som skal bli det nye Nittedal sentrum. Skogen kommer helt inn til sentrum i sørvest, og knytter sentrum til løyper, stier og bygdeveier. Åker og elvelandskapet i dalbunnen ligger tett inn mot sentrum i øst, men kun som en visuell kvalitet. Fysisk kontakt og tilgang til Nitelva og elvelandskapet begrenses av Riksvei 4, og mangel på tilrettelagte gangforbindelser og -stier i dette området.

Midt i sentrum ligger det idylliske gårdsbruket gamle Mo gård, med åpne gressbakker og historiske bygninger. Fra de to høydedragene ved Mo og Bjertnes har man utsyn ut over det store landskapet - åsene, himmelen og elvelandskapet i dalbunnen. Gjennom sentrum fra vest til øst renner Ørfiskebekken, med friskt rent vann og variert sideterrang med ulik karakter - fra naturpreg til kultivert kanal.

De mange lokale landskapstypene og opplevelseskvalitetene legger grunnlag for en variert utvikling av det nye Nittedal sentrum.



Lokale landskapskvaliteter

BIOLOGISK MANGFOLD OG VERDIFULLE NATURTYPER LANGS NITELVA OG ØRFISKEBEKKEN

I henhold til Program- parallelloppdrag Nye Nittedal sentrum 24.2.2017, rev. 12.5.2017 legges det vekt på «stedets karakter og identitet». Ser vi på kommunevåpenet er Nitelva et av hovedsymbolene. Både i parallelloppdraget og i Formingsveilederen "Nye Nittedal sentrum" nevnes Ørfiskebekken som viktig element i planleggingen av nytt sentrum. Ørfiskebekken hadde tidligere et naturlig meanderende løp. Rekreasjonsareal mellom RV4 og Nitelva nevnes i kapitlet om blågrønn struktur. Det sies også at «Nitelva skal ikke røres». Under fordypningstema for parallelloppdraget pkt 2 - tekniske løsninger - flom og grunn, står det blant annet at biologisk mangfold og naturverdier skal ivaretas så langt det lar seg forene med ønsket utbygging.

Nitelva har en stor verdi som viktig naturtype med «Kroksjøer, flomdammer og meanderende elveparti» (Grønn skravur i kart fra Naturbase, Miljødirektoratet til høyre). I tillegg er det registrert arter av særlig stor forvaltningsinteresse som elvemusling langs elvestrekningen (svart skravur i kart fra Naturbase). Storspove og åkerrikse er truede fuglearter som benytter dette området. Det er usikkert om elvestrekningen er godt kartlagt, og om det finnes mer av nasjonal verdi i området. Langs Ørfiskebekken er det et viktig område med gråor og hegg. Det antas at disse også finnes langs Nitelva, selv om det ikke er nevnt i Naturbase.

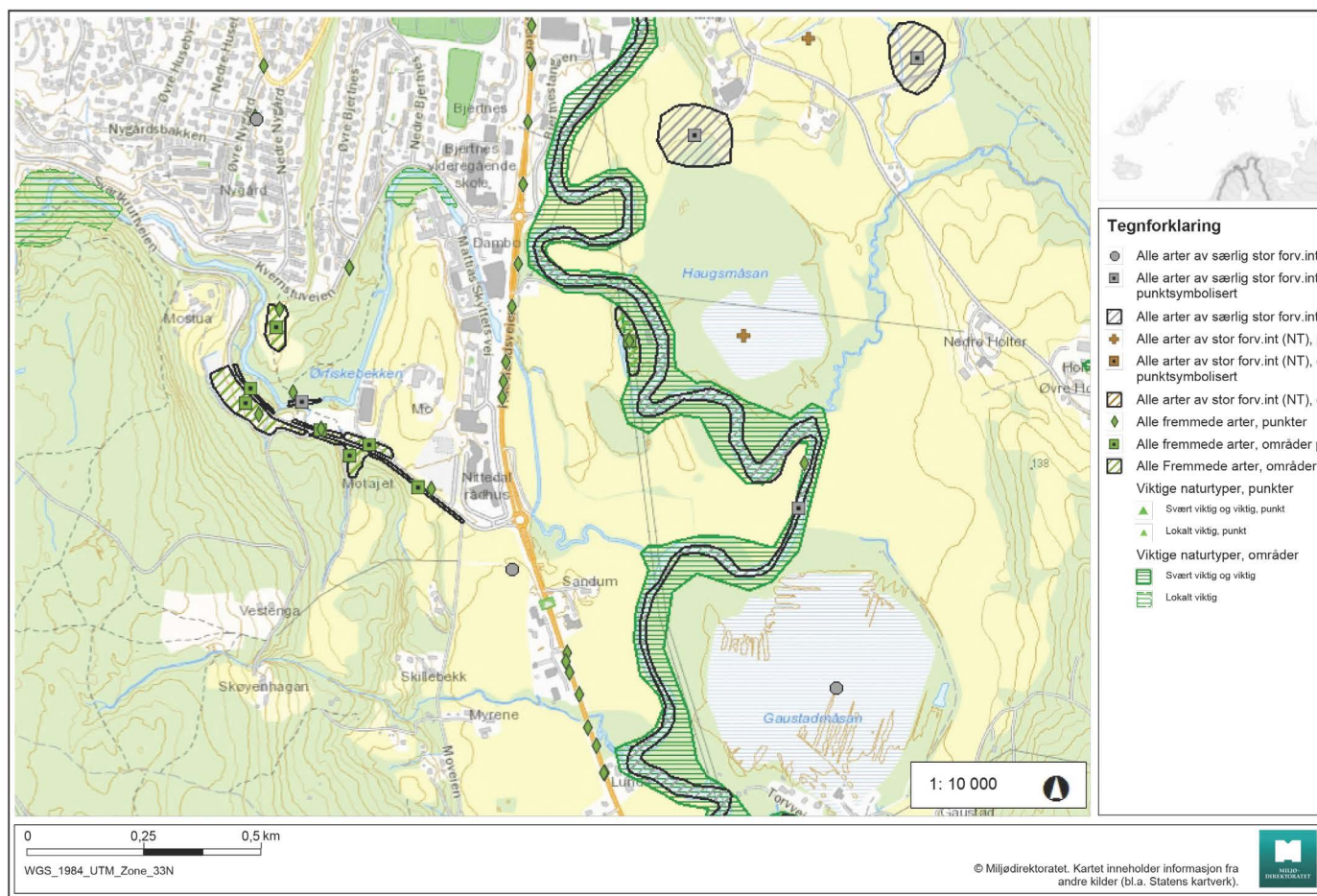
Vedrørende Ørfiskebekken som omtales som viktig gytebekk for ørret er følgende oppsummert i en tidligere Rambøll rapport:

«Ørfiskebekken og vannforekomsten den tilhører omfattes av oslomarkvassdragenes verneplan. Denne verneplanen omfatter alle elver og vassdrag som drenerer til Oslofjorden i tillegg til Nitelva, som renner ut i Øyern. Disse områdene har interessant og varierende geologi, samt et stort biologisk mangfold,

og ble i sin tid vernet for å hindre utbygging av vannkraftverk. Ørfiskebekken ble klassifisert som forvaltningsklasse 1 – Vassdragsbelte i og ved byer og tettsteder som har eller kan få stor betydning for friluftsliv»

Sett i lys av naturkartlegginger, kartlagte steds og landskapskvaliteter, og kommunens egne mål, vil det

være av spesielt stor betydning å la Nitelva og dens randsoner være så urørt som mulig, samt å ivareta Ørfiskebekken som gytebekk når det nye Nittedal skal utvikles. Bevaring av Ørfiskebekkens søndre meanderende løp vil også være av betydning for variasjon i opplevelseskvalitet langs bekken.



FLOM- OG GRUNNFORHOLD - UTFORDRINGER

Flom og overvann vil sette sitt preg på det nye Nittedal sentrum i kanskje enda større grad enn i dag, da flom og nedbørmengder stadig blir mer omfattende.

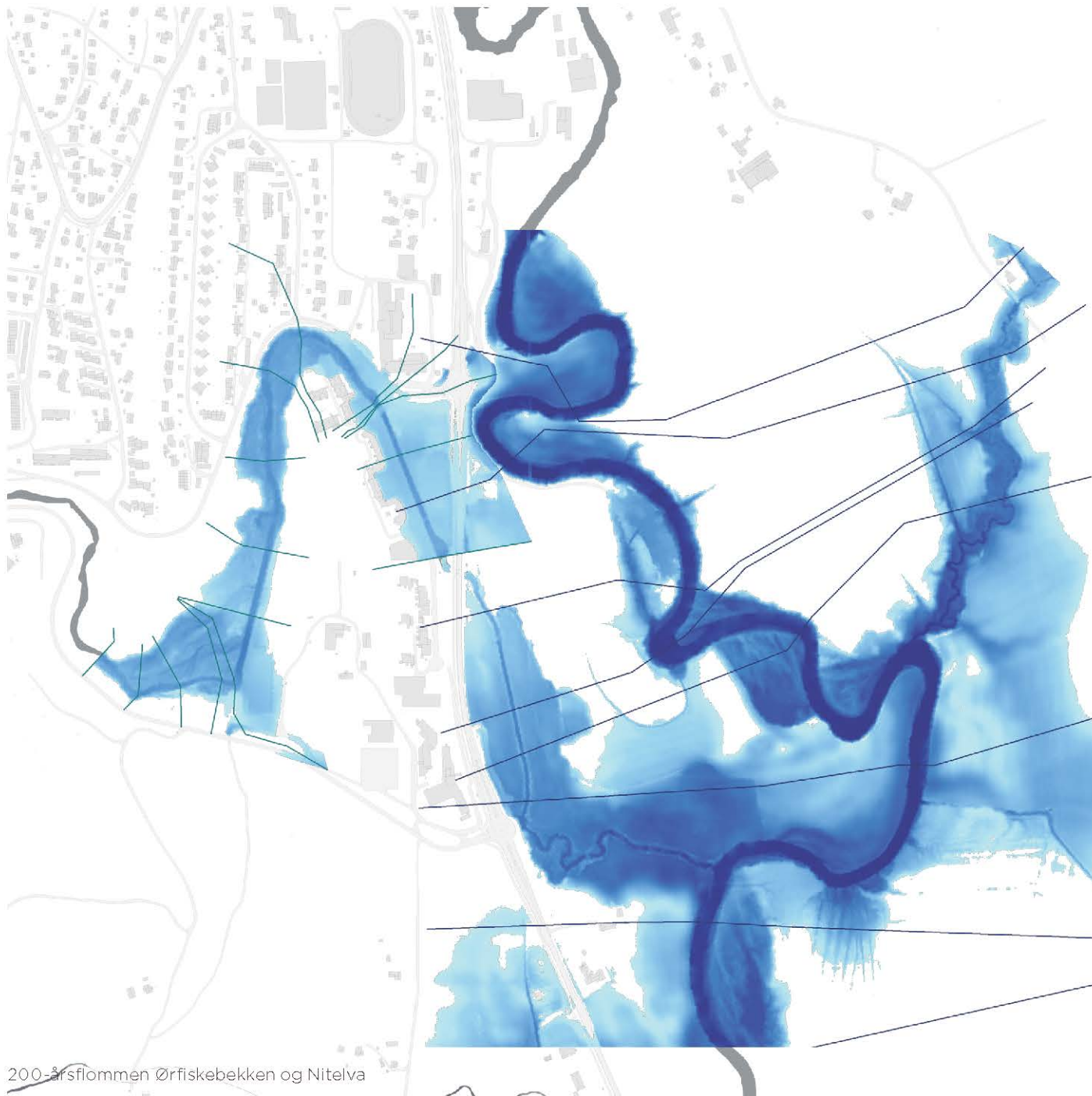
Kartene nedenfor viser flomsituasjon for Ørfiskebekken og Nitelva ved 200-årsflommen slik den vil være med dagens høyder og terreng. Kart nedenfor er et VMS-kart, aktsomhetskart med et grovt presisjonsnivå, som viser verste situasjon. Det er lite sannsynlig at det vil flomme så mye som de to kartskissene viser. Likevel er det disse kartene som vil være retningsgivende for byggeområder. I blåskraverte arealer kan det ikke bygges, mens det på ikke skraverte arealer skal det være helt trygt å bygge.

Det er lite sannsynlig at Ørfiskebekken og Nitelva vil flomme over samtidig. Ørfiskebekken flommer ved store nedbørmengder, mens Nitelva har et mer forutsigbart flommønster – vår og høst.

I utviklingen av det nye Nittedal sentrum er det viktig å legge til rette for flomhåndtering lokalt, og i den grad det er mulig unngå utfylling i flomsone. Hvis det fylles i flomsone bør dette kompenseres med uttak av masser andre steder i nærheten av oppfyllingsområdet, slik at en oppnår lokal volumbalanse for flomvannet. Flom bør generelt håndteres på åpne arealer, helst på landbruks og naturområder.

Ørfiskebekkens flomsone på naturområdet vest for Mo-kollen, slik den er med dagens terreng, har god kapasitet for vannlagring og flomforsinking og vil være hensiktsmessig å beholde i fremtidig løsning for nye Nittedal sentrum.

Nitelvas og Ørfiskebekkens flomsone på østsiden av dagens RV 4 gir større utfordringer med tanke på planlagt sentrumsutvikling og ny trasse for RV 4. Her vil utfylling og omarbeiding av terreng bli nødvendig om man skal oppnå byutvikling og volumbalanse for flomvannet. Av hensyn til natur- og landskapskvaliteter i elvesletteområdet øst for den nye riksveien bør terrengingrep gjøres skånsomt og masseutfyllingsbehovet vurderes nøye.



200-årsflommen Ørfiskebekken og Nitelva



flom August 1985, Essostasjon Riksvei, fra digitalt museum

Fra Swecos rapport: Grunnforholdene domineres av svært bløt leire og store dyp til berg. De utførte totalsonderinger og trykksonderinger indikerer forekomst av sensitiv til kvikk leire (spørbruddmaterialer). Det er tidligere påvist kvikkleire i området.

Fra Løvliens rapport: Humusholdig topplag av tykkelse inntil 2-3 meter er påvist, men det er ikke registrert mektige torvavsetninger (myr) i området (NB! Systematiske undersøkelser er ikke utført). Videre i dybden består grunnen av bløt leire. Kvikkleire (sprøbruddmaterialer) er påvist i begge prøvetakingspunktene for turveien, i ett av punktene fra ca. 1 meter under terreng.

Berg er registrert i dybder fra 23 til 55 meter under terreng. I området mellom nåværende rv. 4 og foreslått ny trasé er dybdene til berg 23 - 32 meter.

Nødvendig fyllingshøyde for en eventuell flomvoll og for ny rv. 4 kan ifølge foreliggende data (terreng og flom) bli inntil 4-5 meter.

Dette vil kreve stabiliserende tiltak, f.eks. omfattende motfyllinger eller grunnforsterkning, for eksempel med kalksementpeler. Massestiftning av sterk humusholdige toppmasser må utføres for oppnå forutsigelig setningsutvikling.

For veien kan en broløsning være et alternativ for partier med spesielt bløt grunn. En bro forutsettes fundamentert på peler til berg.

Aktuell metode for grunnforsterkning vil være installering av kalksementpeler. Kalksementpeler har god effekt i bløt leire, og kan muligens brukes i sterkt humusholdige avsetninger slik at eventuell masseutskiftning kan reduseres. Installering av vertikaldren og forbelastning i form av oppfylling, kan være en alternativ metode for grunnforsterkning.



spesielt der det kreves økning av terrengnivå for å oppnå flomsikkert nivå.

Fundamentering

Bebyggelsen skal ligge vest for omlagt rv. 4 (i bue øst for nåværende rv. 4). Søndre (og største) delen av området mellom nåværende vei og omlagt vei er flomutsatt. Dybden til berg er 23-32 meter og løsmassene består dels av kvikkleire.

En eventuell oppfylling av hele området til over flomnivå vil gi meget store setninger, med setningsutvikling over lang tid, flere 10-år. Installering av vertikaldren kan bidra til hurtigere setningsutvikling. Fyllingen må bygges opp lagvis. Høydedifferanser internt på området må tilpasses stabilitetsforholdene.

Fundamentering av lettere bebyggelse direkte på oppfylt grunn kan være mulig, avhengig av dokumentasjon av fyllingskvalitet og setningsutvikling.

Ellers vil fundamentering på peler til berg være løsningen for tyngre bebyggelse og sannsynligvis for all bebyggelse dersom fylling for terrenghevning ikke utføres. Peletyper kan være rammede betongpeler eller stålpeler (HP-peler), eventuelt borede peler som stålkjernepeler eller RD-peler. Dersom strekkrefter skal tas opp, for eksempel forankring av oppdriftslast for konstruksjoner under flomvannstanden, antas stålkjernepeler mest aktuelle.

Det vil kreves dimensjonering for jordskjelvlast for konstruksjoner i området, bygninger og veianlegg.

Grunnlag

1. Geoteknisk vurderingsrapport, desember 2009 fra Sweco, med utskrift fra felt- og laboratorieundersøkelser.
2. Turvei langs Nitelva, Geoteknisk datarapport, 18.10.2016 fra Løvlien Georåd.
3. Oppdatering av flomsonekart, mars 2013 fra Sweco.

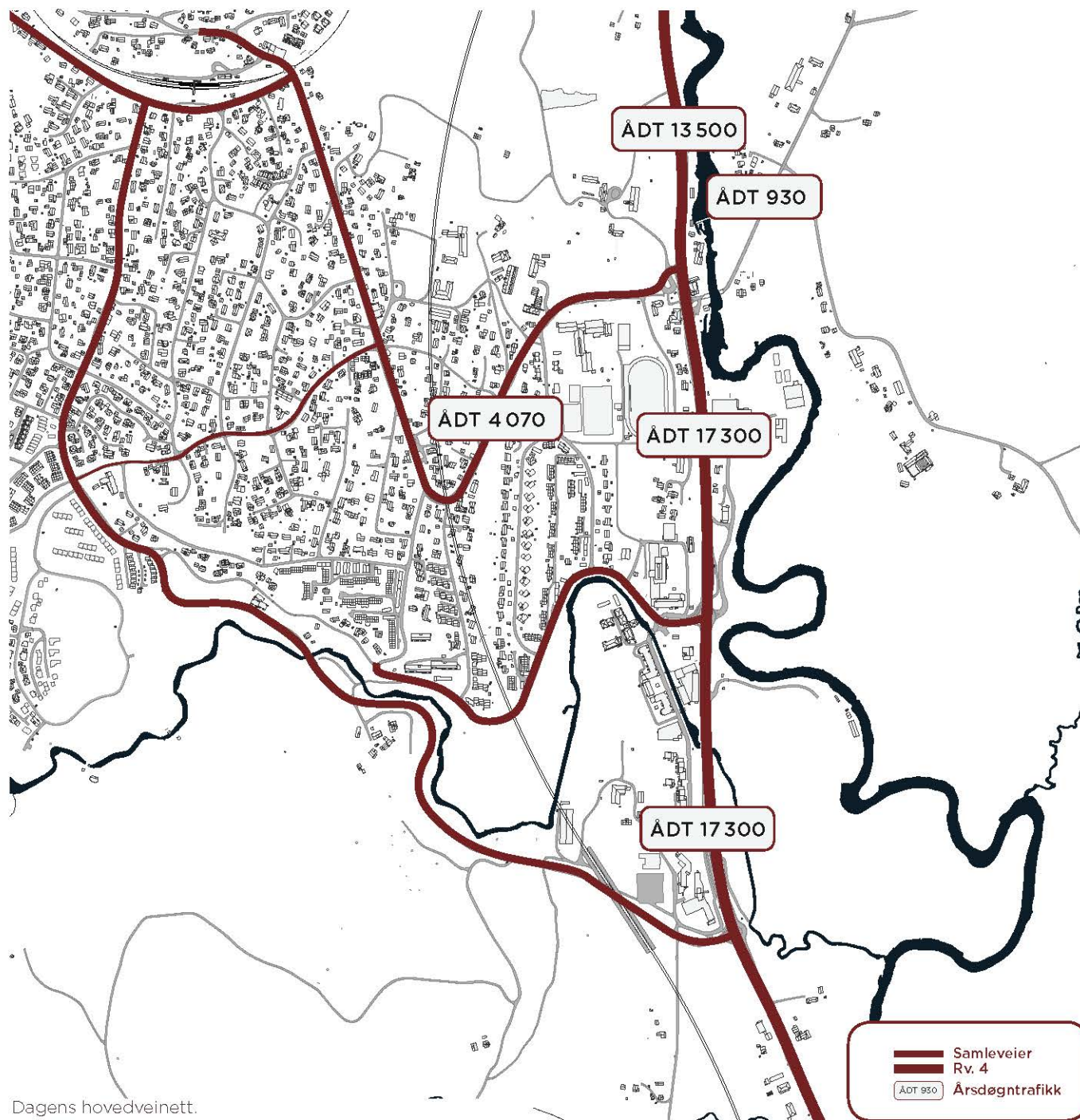
Trafikkbildet i Nittedal i dag

Utfordrende topografi - Det nye Nittedal sentrum ligger i dalbunnen, mens hovedkonsentrasjonen av boliger ligger i den østre skråning over byen. Høydeforskjellen mellom sentrum og dagens jernbanestasjon er på hele 121m (med sentrum som ligger på ca. kote +112 og togstasjonen på +233). Dette skaper en stor utfordring for gående og syklende, da nesten hver tur inneholder en del som foregår i bratte skråninger.

Hovedveinettet. Det er to gjennomfartsårer som skjærer gjennom Nittedal : Rv. 4 og fylkesvei 22. På Rv. 4 er trafikkbildet preget av en blanding av lokal- og gjennomgåendetraffikk. Den er en hovedforbindelse til Vestoppland og deler av Akershus og Osloområdet, og har dermed stor regional betydning.

Lokaltrafikk. Når det gjelder lokaltrafikk, mangler lokale avlastningsveier innad i området i nord-sør retning. Med unntak av Rv. 4 er det få gater som kobler Nittedal sammen på tvers. All trafikk som skal fra Stasjonsveien til Mosenteret skal i prinsippet kjøre ut på Rv. 4, før den igjen svinger av i Mokrysset. Det er rapportert kapasitetutfordringer i begge rundkjøringer (Mokrysset og Rådhuskrysset), noe som indikerer at kapasitetsproblemene på Rv4 skyldes lokaltrafikken i Nittedal som skal av og på Riksveien, og ikke mengden av gjennomgangstrafikk på Rv4.

Kollektivtransport. Nittedal er en kommune hvor en stor andel av arbeidstakere pendler ut av kommunen (69%), og de pendler hovedsakelig til Oslo. Det er både tog- og busstilbud til Oslo, begge to med veldig god frekvens (med halvtimersfrekvens i grunnrutetilbud, og busstilbud med halvtimersfrekvens og 7,5min frekvens i rush). Over døgnet er kollektivandelen for reiser til og fra Nittedal ca. 13%, mens i rush er kollektivandelen ca. 25% av alle motoriserte reiser. For reiser internt i Nittedal er kollektivandelen lav (ca. 10% over døgnet og

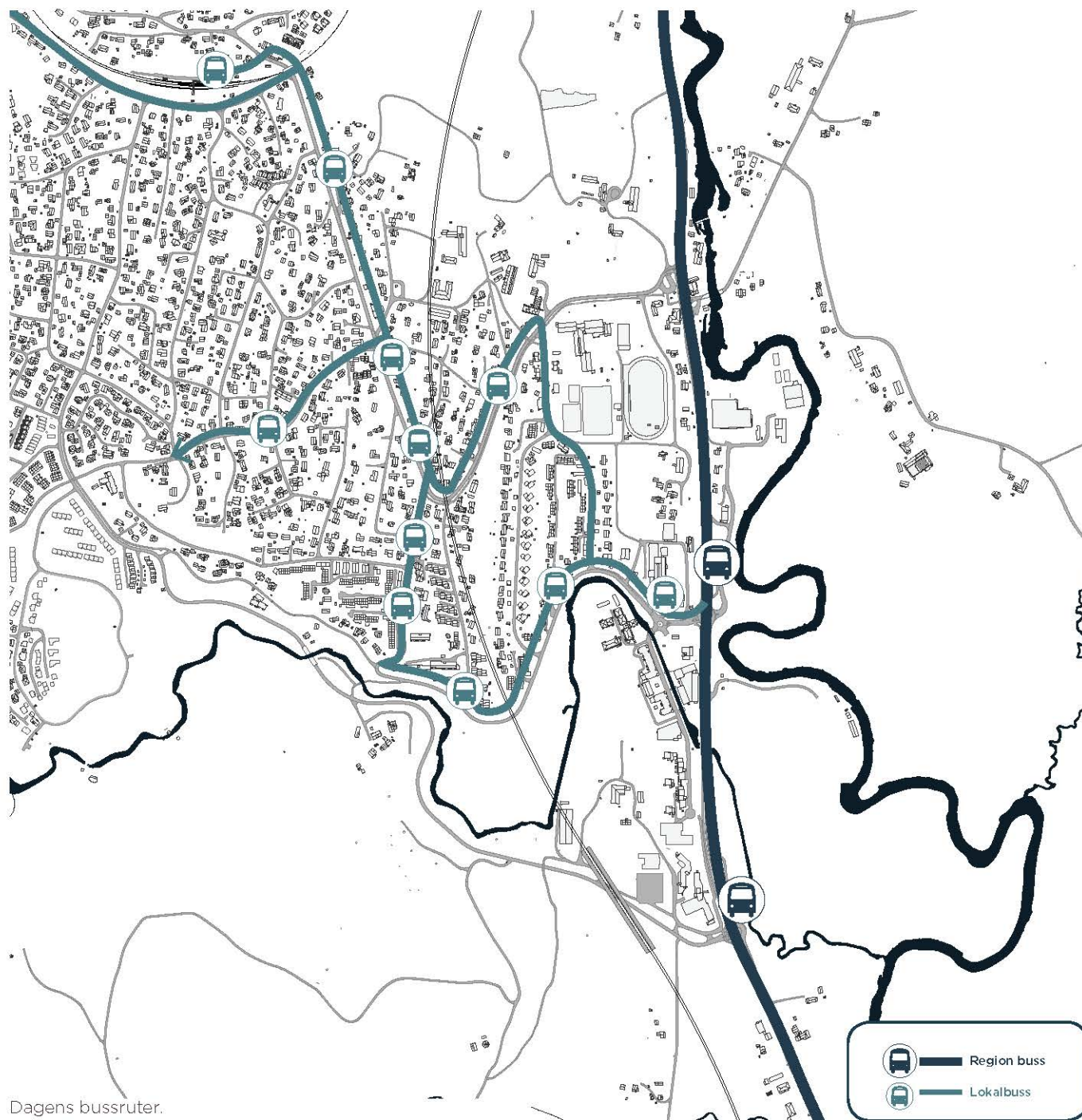


16% i rush).

I tillegg til tilbud som betjener regionen, finnes det lokale transporttilbud i Nittedal: lokalbuss og matebuss for stasjonen. Lokalbussen har halvtimers frekvens i rush og timers frekvens på dagtid. I tillegg finnes lokalbussruter i Midtre og søndre del av bygda. Matebussen betjener Nittedal togstasjon og er samkjørt med togets avganger.

Kollektivtilbudet som knytter Nittedal med resten av regionen er både høyfrekvent og tilbys på ulike steder i Nittedal, slik at det betjener både øvre og nedre del av tettstedet. Det lokale busstilbudet i Nittedal har derimot lav frekvens, og kan oppleves som utilgjengelig. Det er derfor ikke overraskende at kollektivandelen er lav for reiser internt i Nittedal.

Nittedal kommunen ønsker å endre reisemønsteret hvor en stor andel av reisene foregår med bil. Den lave kollektivandelen lokalt viser et klart forbedringspotensial for å øke andelen grønne reiser.



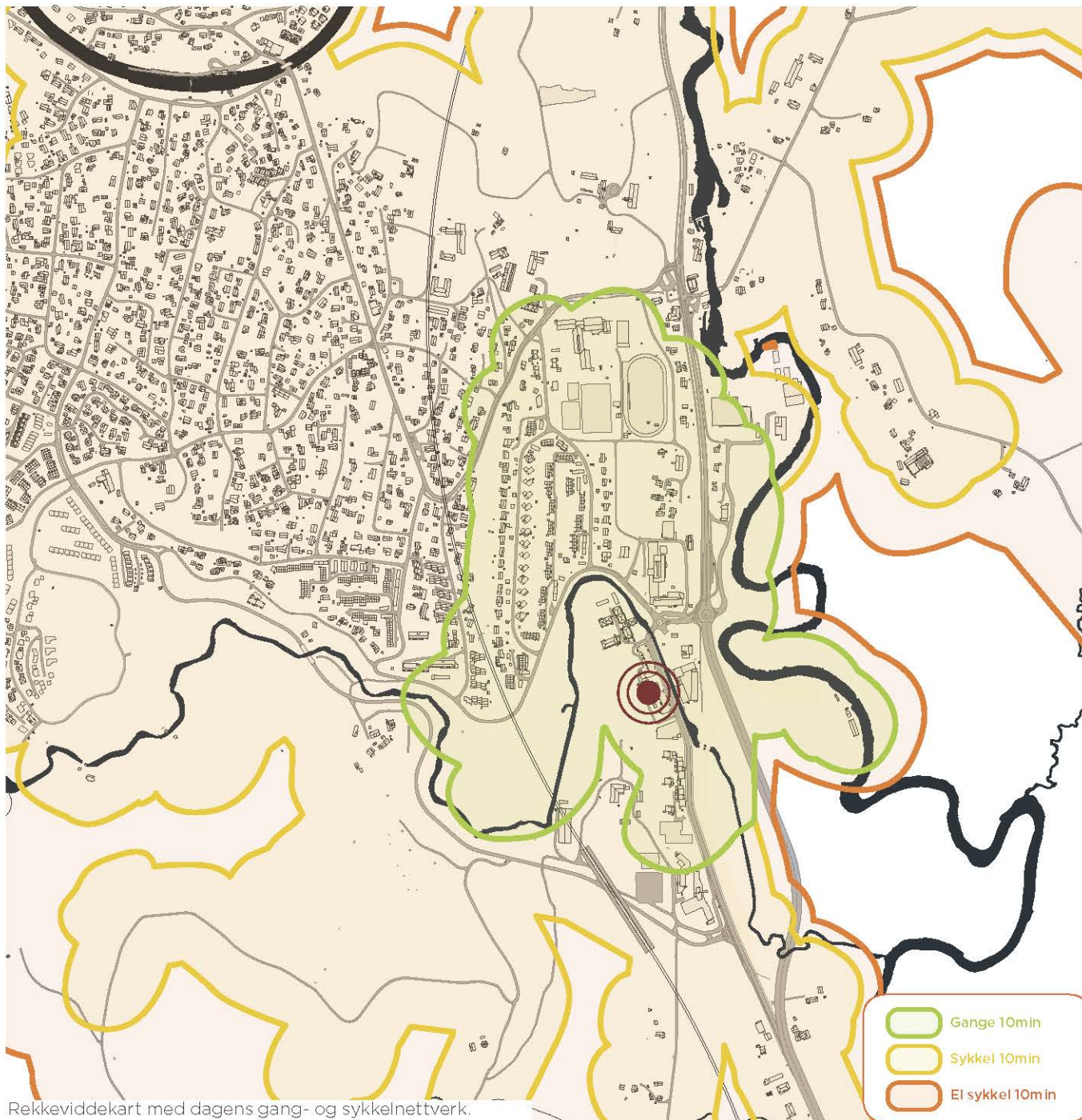
Sykkel i Rotnes. Hovedsykkelnett i Nittedal utgjøres av sykkelveien langs vestsiden av Rv. 4. Den er egentlig en gang- og sykkelvei, men fungerer også som hovedsykkelvei da den kobler flere steder langs Rv. 4 og kan brukes for å sykle lange distanser.

Det er ingen dedikerte sykkelveier/felter i Rotnes, og det er lagt opp for sykling i blandet trafikk i boligområder. De fleste boligkater er ikke høyt trafikkerte, og kan brukes for å sykle i sakte fart.

Stor høydeforskjell utgjør en klar hindring ved å sykle i Rotnes. Den nye planen for mobilitet i sentrum må søke løsninger som kan kompensere for dette. Det er heller ikke mange sykkelparkeringsplasser i Rotnes sentrum (se kartet nedenfor). For at sykkel skal være et reelt alternativ, må det være tilgjengelige sykkelparkeringsplasser nær ulike målpunkt i



Dagens hovedsykkelnett.



Rekkeviddekart med dagens gang- og sykkelnettverk.

sentrum.

Gange i Rotnes. Nettet for gående samsvarer hovedsakelig med vegnettet, med unntak av noen få snarveier dedikerte til gående og syklende. Det er mange lokale veier hvor det finnes kun kjørebane, og det er lagt opp slik at men skal gå i kjørbane.

Det er mange uoversiktlige krysningspunkter både i sentrum og i utkanten, samt en stor mengde av offentlige arealer dedikert til parkeringsplasser, som gjør det uinteressant å ferdes på, på grunn av mangel på funksjoner og aktiviteter. I tillegg er stor høydeforskjell en klar hindring i å ferdes til fots, særlig for befolkningsgrupper med redusert bevegelighet - f.eks. eldre og folk med barnevogn.

For at det skal være innbydende å gå i Rotnes er det viktig å skape aktiviteter langs gåruter for at turen skal oppleves interessant.

Parkering. Store deler av Rotnes sentrum er beslaglagt med parkeringsplasser, hvorav de aller fleste er overflateparkering.

I kommunedelplan for Nittedal sentrum er antall parkeringsplasser definert for nye boligområder slik: *0,8 p-plasser og 0,2 gjeste p-plasser, samt 1 sykkel p-plass under tak per leilighet. For forretninger, servicetilbud og kontor skal det settes av maksimum 1,5 parkeringsplass per 100 kvm BRA bebygd areal. Det skal settes av 1 sykkelparkeringsplass under tak per 50 kvm forretningsareal. Parkering skal etableres i kjeller eller i P-hus, gateparkering kun for bevegelseshemmede og korttidsparkering der dette er skiltet. Endelig p-norm avklares i område- eller detaljplan.*

Eksisterende bystruktur - problematikker

- dagens sentrum oppleves som fragmentert, og er oppdelt i tre avgrensede soner uten klar romlig sammenheng.
- sentrum er svært funksjonsoppdelt, hvor sonene hver i sær fremstår som monofunksjonelle.
- Sentrum har manglende forbindelser på tvers til omkringliggende landskap og boligområder.
- langsgående barrierer - fjellknaus mot vest/ Mo-kollen og Riksvei 4
- få arealer i sentrum med god oppholdskvalitet
- ingen utendørs aktivitetstilbud som for eksempel lekeplasser
- få aktive fasader
- handelsliv har ingen dialog med gateplan
- elven gjennom sentrum er lite tilgjengelig og har ikke utnyttet sitt fulle potensiale som miljøskapende element



Kultur og identitet

Nittedal er en grønn kommune med vakker landskap, god tilgjengelighet til marka og en rik tradisjon for aktivt friluftsliv. Nittedal har også stort mangfold av organisert idrett og kultur (dans, musikk, kor, teater, kulturskole etc), men få tilbud og arenaer for variert og ikke organisert aktivitet, samt en mangel på bylivsrelaterte kvaliteter. I utviklingen av et fremtidig Nittedal sentrum må identitet kobles til sted og brukes som ressurser og premisser for etablering av steds kvalitet. Samtidig må dagens tilbud og "identiteter" suppleres med nye bylivsgenererende aktiviteter og tilbud.

FORTID



NÅTID



FRAMTID

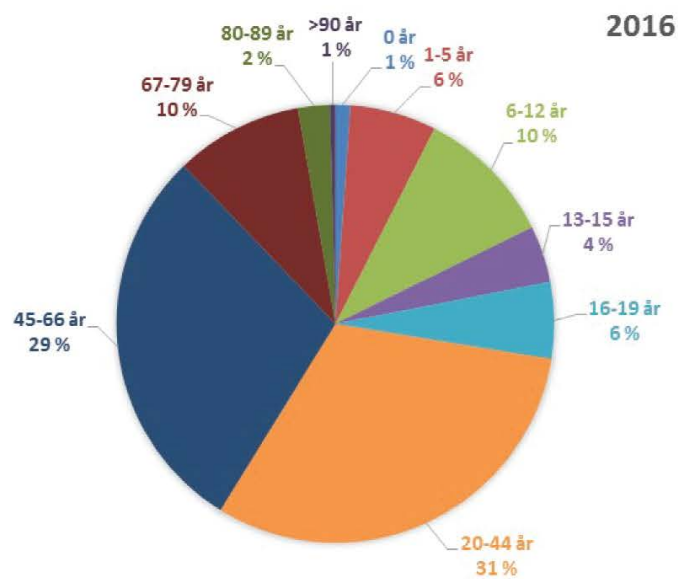


Nittedals innbyggere

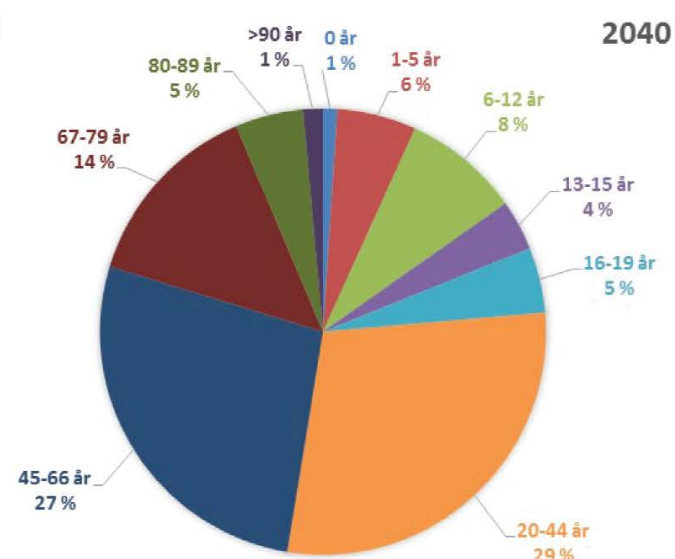
Det er forventet at befolkning i Nittedal skal vokse, slik at det forventes at kommunen skal være hjem til ca. 29 000 innbyggere i 2040 (SSB, Framskrevet folkemengde, hovedalternativet).

I grafene til høyre kan vi se endring i befolkningssammensetning fra 2016 til 2040, samt befolkningsvekst etter alder. Ut ifra befolkningsframskrivninger ser vi at aldersgruppene som er største (20-44 år og 45-66 år) fortsetter å vokse, mens deres andel i befolkningen kommer til å avta noe. Størst endring er i aldersgruppen 67-79 år, som kommer til å vokse mest.

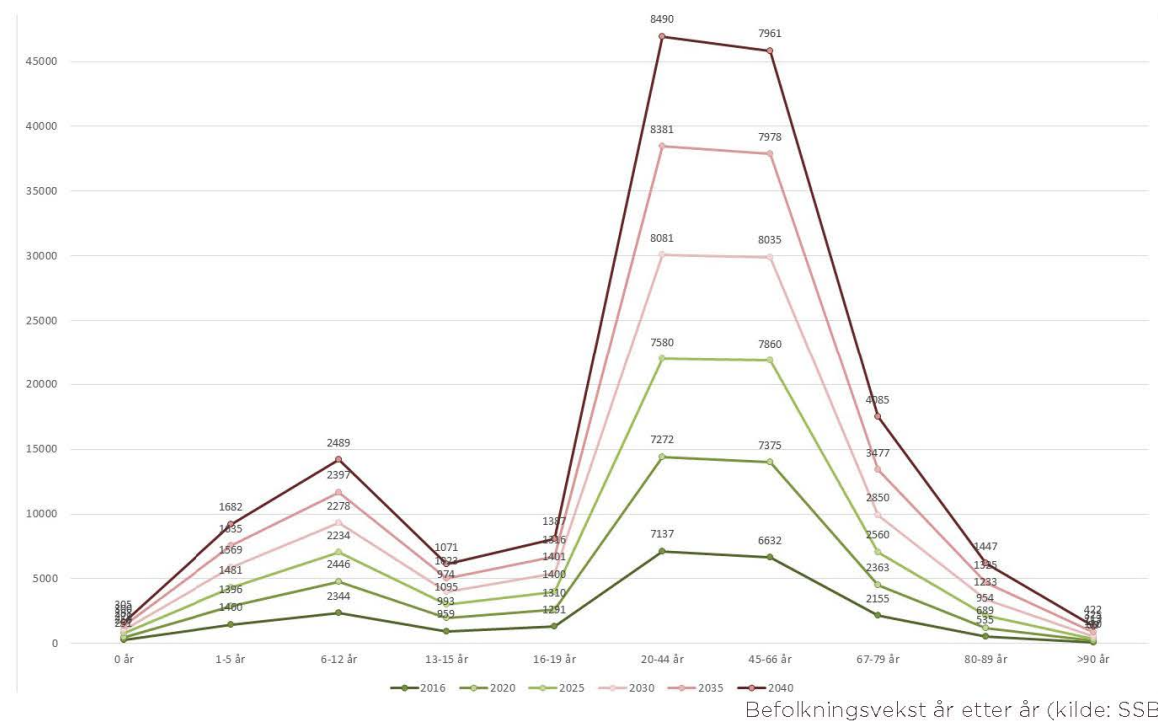
Befolkning i Nittedal kommune er, og kommer til å være sammensatt og dette er en ønskelig situasjon som kommune bør strive til å opprettholde. Det er viktig å legge til rette for en blanding av boligstørrelser i alle de nye boligområdene i Rotnes, slik at en familie kan fortsette å bo i samme område selv om de befinner seg et annet sted i livssyklusen. Siden aldersgruppe 20-44 år fortsatt vil være en stor del av befolkningen, er det viktig å tenke på kvaliteter som kan tilbys i sentrumsnære områder, hvor bomåten vil bli mer urban en dagens boligmassen.



Befolkningsammensetning 2016



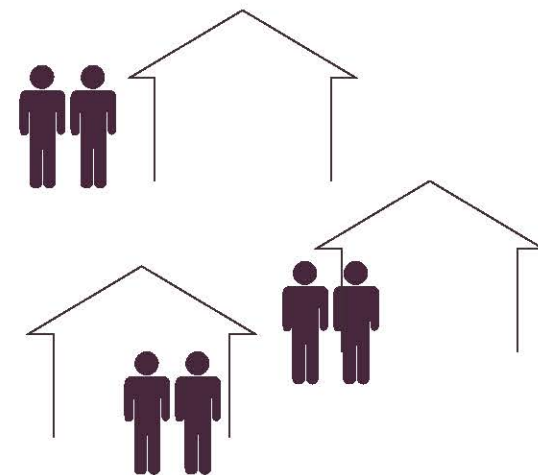
Befolkningsammensetning 2040



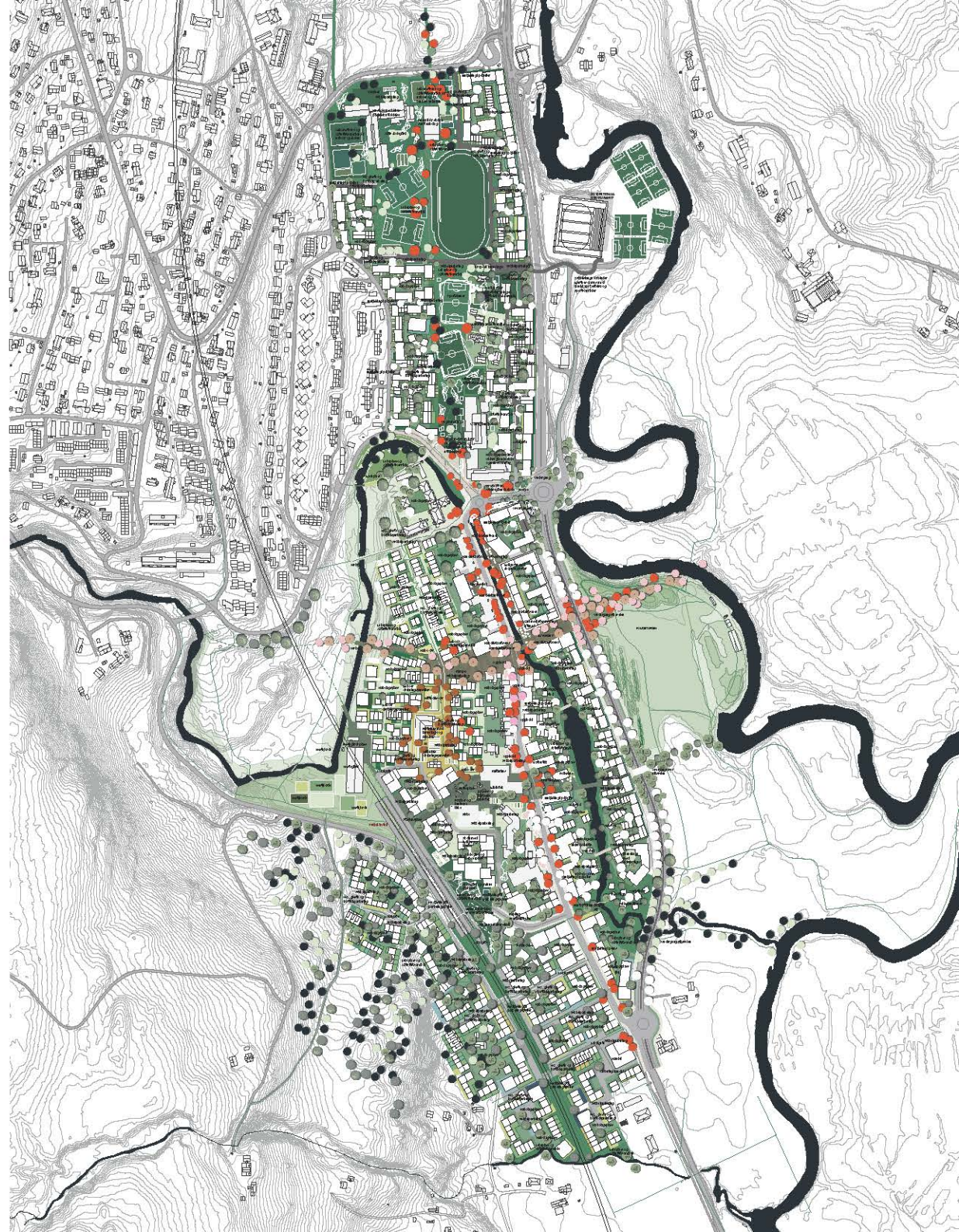
Vekst konsentreres i Rotnes. En politisk målsetning er at 60-70% av kommunens befolkningsvekst skal skje i Rotnesområdet (kilde: Planbeskrivelse for kommunedelplan for Nittedal sentrum). Dette kan være noe vanskelig å realisere i første omgang, så man må regne at en prosentandel av veksten skal skje i Hakkadal og ellers i kommunen.

Beregning i tabellen viser endring av innbyggerantallet fra 2016-2040, og andel av den totale behovet antas tilfredsstilt i Rotnes. Det er tatt utgangspunkt i at i første 10år (innen 2027) 55% av nye innbyggere bosetter seg på Rotnes, mens fra 2027-2040 det er 80%, slik at den politiske målsetningen på 60-70% er tatt i betraktning. Til sammen er behovet beregnet til ca. 2 000 boenheter som skal finne sted i Rotnes.

År	2016	2020	2025	2030	2035	2040	Summen
Antall innbyggere	22 857	24 204	25 592	26 922	28 157	29 399	
Endring	0	1 347	1 388	1 330	1 235	1 182	6 482
Antall som skal bo i Rotnes (55% av vekst til Rotnes innen 2027, 80% 2027-2040)	0	741	763	865	865	827	4 061
Antall boenheter (2 person per boenhet)	0	370	382	432	432	414	2 030



PLANGREP



Urban landsby i Nittedal

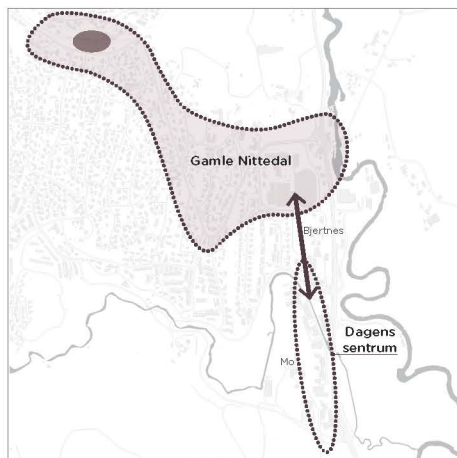
For at nye Nittedal sentrum skal kunne bli et interessant sted som tiltrekker seg nye beboere må det tilby en annen form for by- og bokvalitet enn det man kan få i tilsvarende prisklasse i Oslos utkantområder. Nittedal sentrum må bli et sted med egen identitet som trekker på allerede verdifulle særtrekk som vakkert landskap, jordbrukskultur, frodig natur og umiddelbar nærhet til marka.

Vi tror på at fremtiden for Nittedal ikke alene ligger i å bygge nytt, men i å bygge videre på eksisterende forhold, karakter og skala.

I vårt å arbeide med et nytt Nittedal sentrum har vi hatt følgende visjon:

Nye Nittedal sentrum skal utvikles til en grønn, tett og sosial landsby med et variert nettverk av oppholds og møteplasser, rik på herlighetsverdier og med gode koblinger til omkringliggende natur og elvelandskap. Nye Nittedal sentrum skal ha et mangfold av aktivitets arenaer som legger til rette for et aktivt liv, idrett og urbant jordbruk i kombinasjon med interessante kulturelle tilbud og gode "lands"bykvaliteter.

Byreparasjon



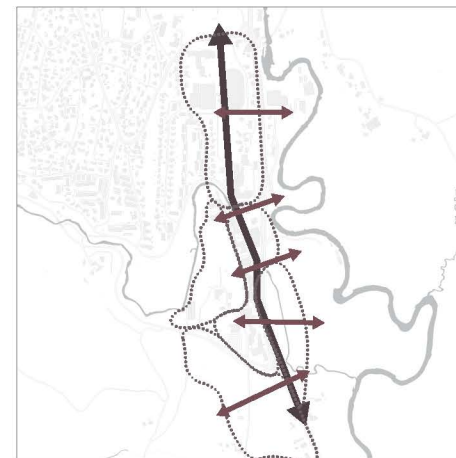
Styrke kobling mellom stasjonsbyen og nytt og sentrum



Styrke forbindelser mellom sentrum og omgivelsene

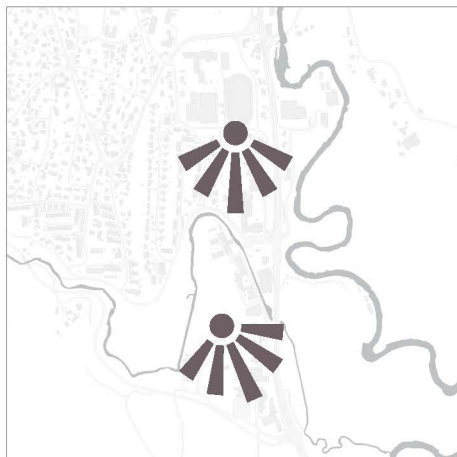


Styrke forbindelser mellom sentrum og omgivelsene



Ny aktivitetsakse som syr sentrums delområder sammen på langs

Ta vare på kvaliteter



Ivareta oppholds- og utsiktskvaliteter på naturlige høydedrag

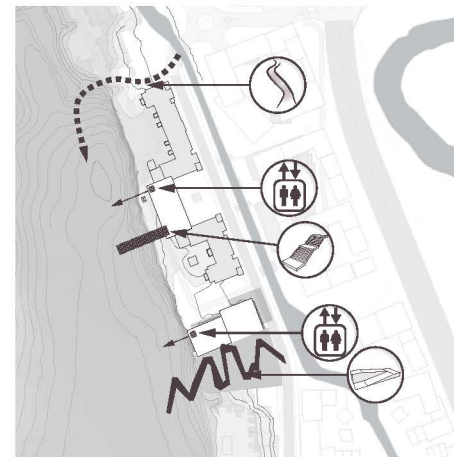


Ivareta viktige siktakser

Bryte ned barrierer

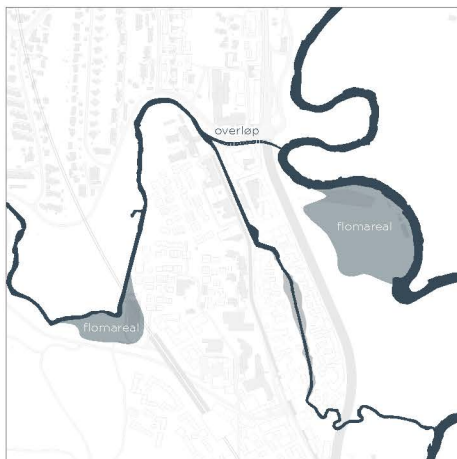


Nitelva og elvelandskap kobles til sentrum på tvers av Rv. 4

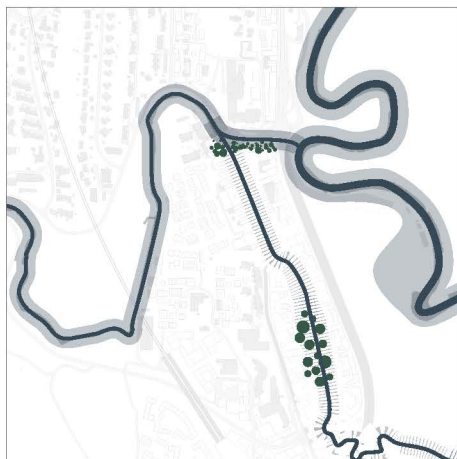


Sentrum kobles til Mo-kollen

Håndtere klima



Lokal håndtering av flom



Begrense kaldluftsdrenasje gjennom sentrum med vegetasjon



Skjerming for noravind med vegetasjon og bebyggelse

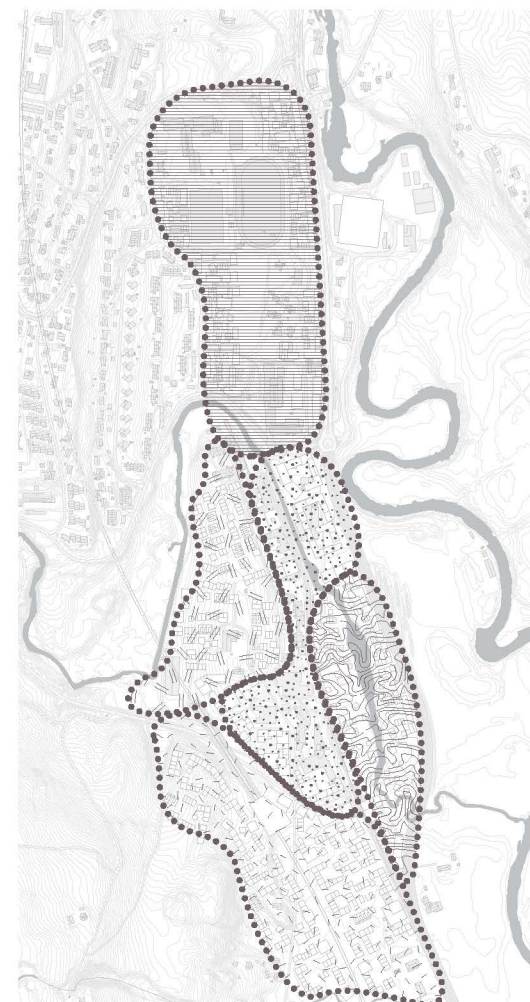


Skjerming for vind fra sør med bebyggelse, vegetasjon og terreng

Sosial landsby



Styrke og utvikle eksisterende arenaer



Skape sosiale nabolag



BLÅ OG GRØNNE STRUKTURER

LANDSKAPSKONSEPT - "PÅ LAG MED NATUREN"

I utviklingen av det nye Nittedal sentrum ønsker vi å ivareta og aktivt bygge videre på stedets landskapskvaliteter ved å flette sentrum og omgivelsene tett sammen, både visuelt og funksjonelt, og ved å la de ulike landskapstypene som er der i dag danne utgangspunkt for karakteren i de nye sentrumsområdene som skal utvikles: elveslettekarakter på utviklingsområdet mellom dagens sentrum og ny RV 4, jordbrukslandskapskarakter på Mo-kollen og skogslandskapskarakter i områdene øst for dagens sentrum.

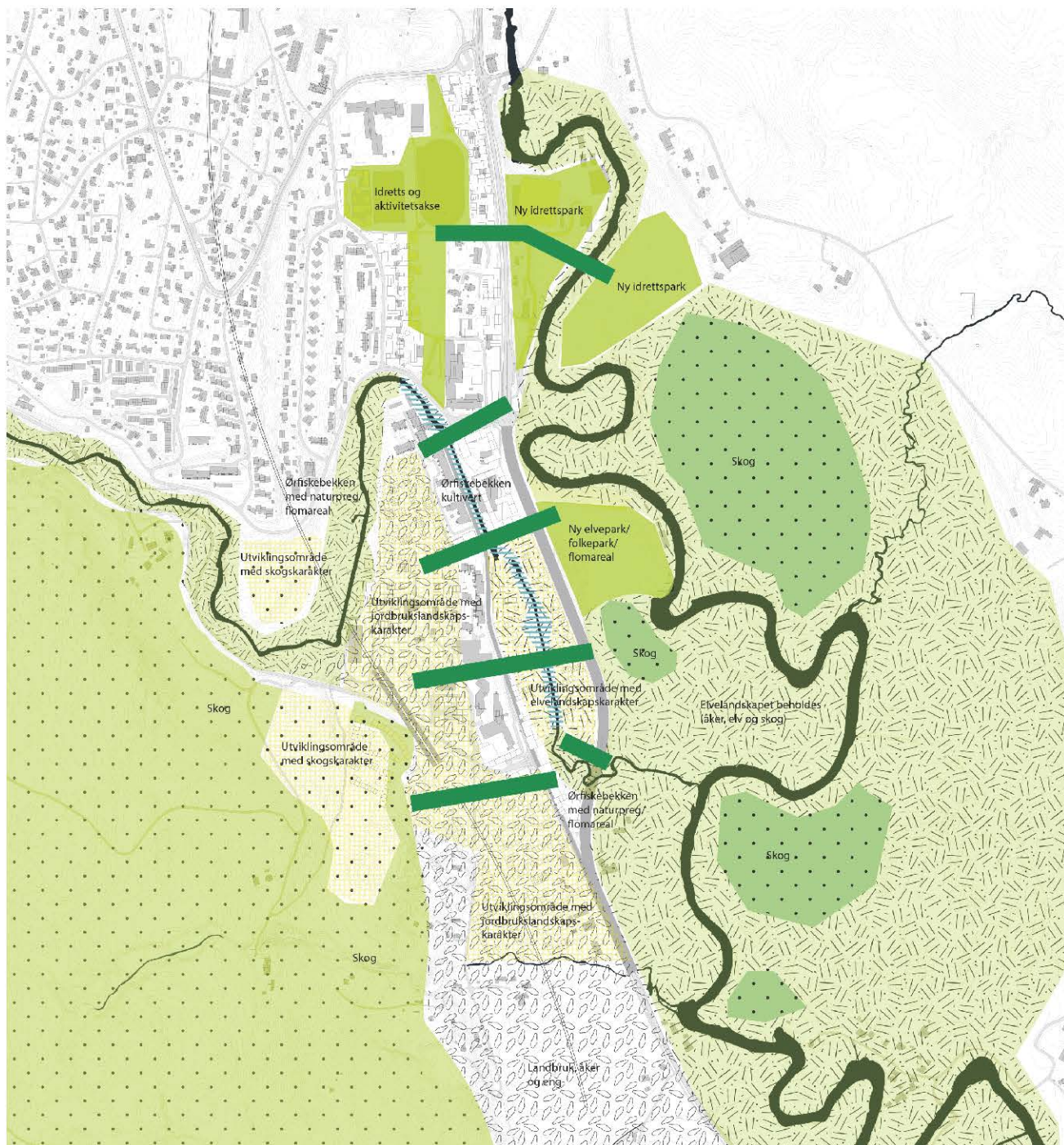
I tillegg ønsker vi å utvide og utvikle sentrumsnære aktivitets- og rekreasjonsarealer; En ny folkepark mellom Ny RV4 og Nitelva og nye idrettsarealer på østsiden av RV4 som kobler seg til Folkeparken og til sentrum.

Nitelva og det store elveslettelandskapet i dalbunnen, med åker, eng og skogkoller bevares og gjøres tilgjengelig. Ørfiskebekkens løp med naturpreg beholdes frem til Hermannspyttten i Nordvest. I sentrum kultiveres løpet og får ulik karakter etter bruk og type område den beveger seg gjennom. I syd beholdes Ørfiskebekken sitt opprinnelige meanderende løp, frem til Nitelva.

Landskapet langs elvene skal også sikre forsvarlig håndtering av flomvann fra de to elvene Ørfiskebekken og Nitelva. Bevaring av naturområdene langs ørfiskebekken vest for sentrum, og terrengforming av den nye Folkeparken vil sikre dette.

Tiltak i naturområdene nær sentrum skal i størst mulig grad underordne seg landskapet. Stier og broer skal legges forsiktig inn i landskapet og gis en utforming som fremhever stedets kvaliteter. Broen for ny RV4 over Ørfiskebekken bør være slank og lett, og hyggelig å bevege seg under. Det samme gjelder jernbanebroen over Ørfiskebekken vest for Mo-kollen. Begge broene vil ha relativt lite fri høyde under (ca 4 m under RV4, og 3,5 m under jernbanen), og det vil være spesielt viktig at både bro og terreng gis spesiell omsorg, for å skape gode og attraktive passasjer under dem.

Gangbroer over Ørfiskebekken til sentrum og ny stasjon må også være lette konstruksjoner som svever over daldraget og naturområdene langs bekken.



LANDSKAPSKONSEPT - "PÅ LAG MED NATUREN"

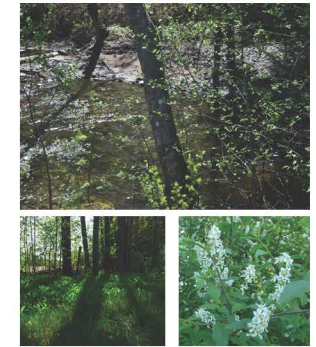
- Stedlige kvaliteter bevares. Nye tiltak kobles til og innpasses omsorgsfullt i landskapet.



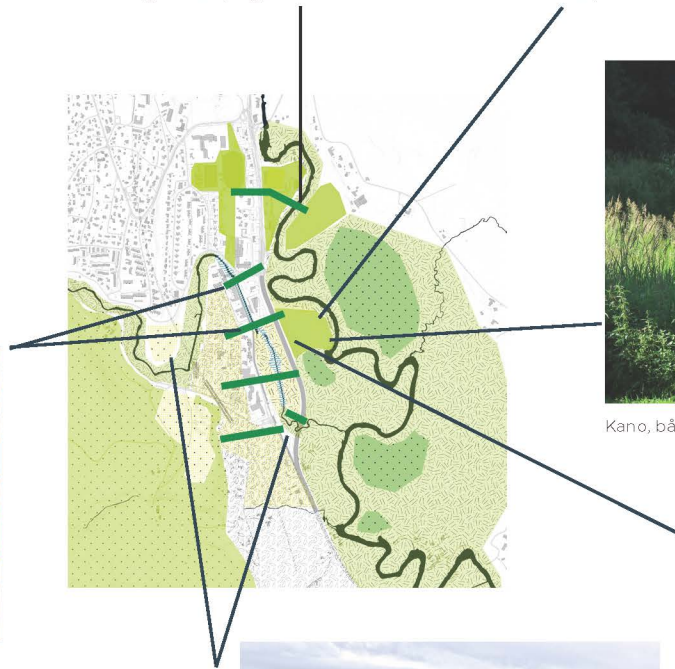
Idrettsparken rammes inn av lokalt landskap og landskapelige kvaliteter.



Folkeparken - stor flerbruksslette med elvekontakt.



Turstier og gangveier på elvesletta og langs Ørfisbekken legges forsiktig i landskapet, med stigningsforhold som gir god tilgjengelighet



Kano, båt og badeplass i Folkeparken langs Nitelva



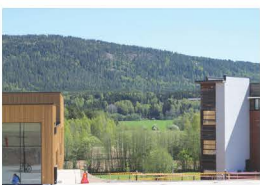
Attraktive underganger under RV 4 ut i landskapet, med særpreg og god belysning. Eksempelfoto fra Ammerudtunnelen.



Enkle og lette brokonstruksjoner som det er hyggelig å bevege seg under og som ikke tar for mye visuell plass i landskapet.



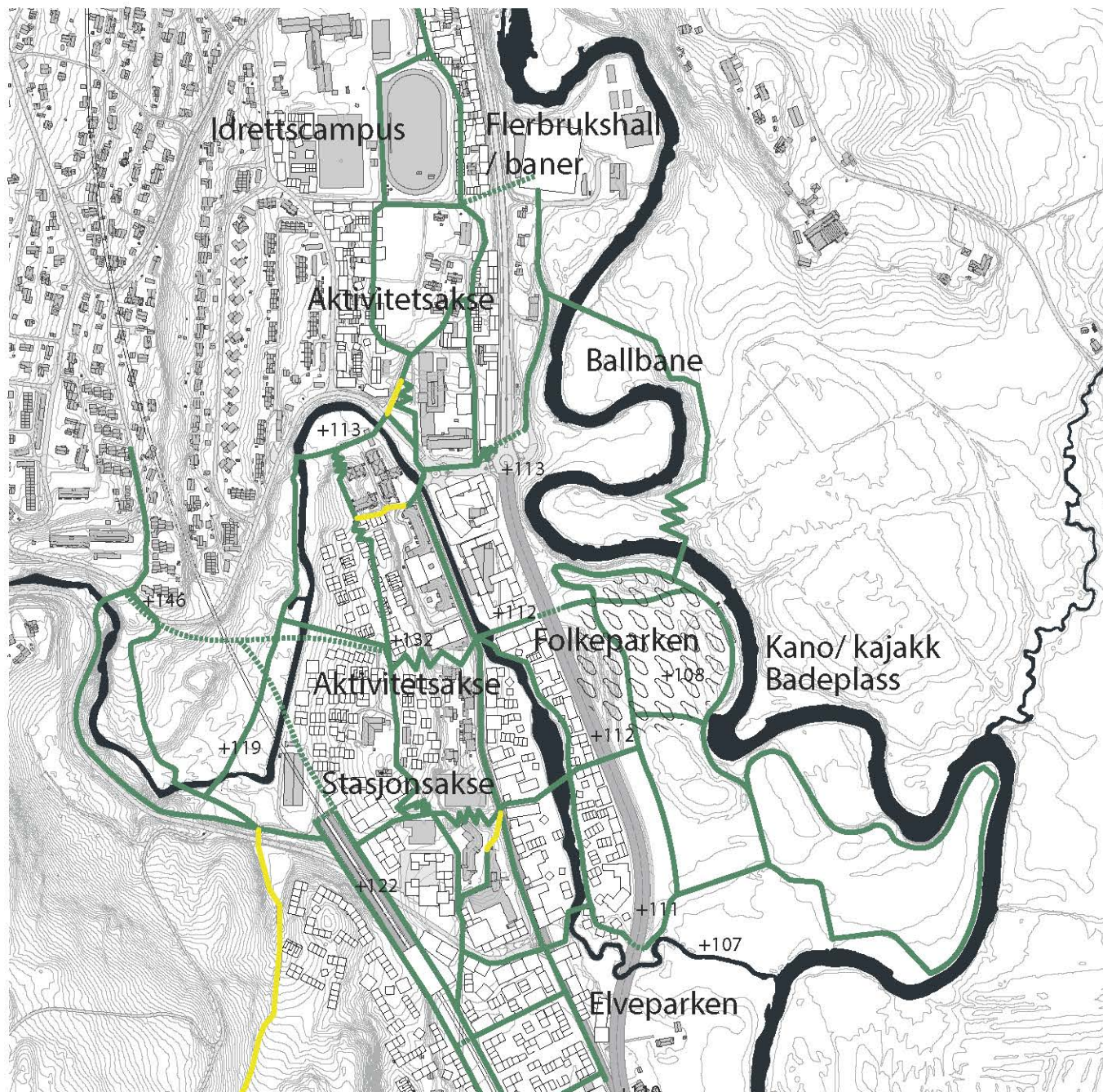
Terrengformer langs nye RV4 som skjerm mot Folkeparken, og som kaldluftssperre.



Friluftsliv, uformell aktivitet og idrett

Nittedals mange naturbaserte aktiviteter, som ski, bading, turgåing, kanopadling etc er knyttet til Marka, og ligger i utkanten av det nye sentrum. Vi ønsker å trekke disse aktivitetene inn i det nye Nittedal sentrum, og i tillegg tilføre nye aktivitetsmuligheter for en bredere del av befolkningen og tilrettelegge for aktivitet gjennom hele året.

- Idrettsanlegg/ idrettscampus ved skolene nord for sentrum, og baneanlegg og ny idrettshall på østsiden av Riksvei 4. Anleggene knyttes sammen av bro over RV 4.
- Folkeparken – stort areal/ åpen slette for lek og uformell aktivitet, med badested og båt/ kanoutleie ved Nitelva, og et sted for større utendørs arrangementer. Parken er koblet til sentrumskjernen via en raus undergang under RV 4. Parken vil også være flomareal for Nitelva.
- Tydelige grønne flerfunksjonelle aktivitetsakser i sentrum; fra Ørfiskebekken over Mo-kollen til Folkeparken under Riksvei 4, fra stasjonen via Kulturhuset Flammen over Riksvei 4, og fra sentrum opp mot idrettsanleggene i nord.
- Tett nettverk av turstier i hele sentrum på kryss og tvers, som kobler seg til det tiliggende landskapet. Planlagte turstier i Elveparken øst for Riksvei 4 beholdes og justeres noe. Direkte adkomst under ny bro for RV 4 i syd langs Ørfiskebekken i naturlig forløp i sør.
- Skiløyper gjennom sentrum og på elvesletta, som kobler seg til løypenettet i Marka og Romeriksåsen.



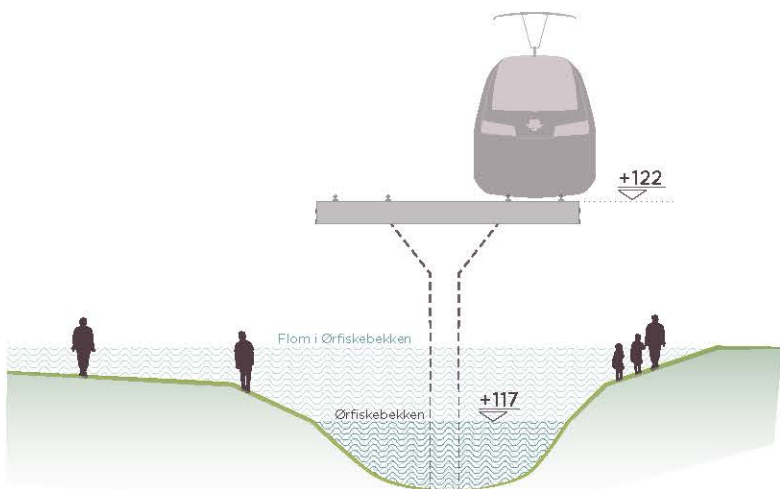
Aktiviteter og gangveinett i sentrum. Grønne linjer viser universelt tilgjengelige traseer, gule viser forbindelser med brattere terreng. Stiplede linjer viser broer og underganger.

Nye infrastrukturtiltak - terreng høyder og landskap

Topografien i Nittedal sentrum skaper opplevelsesrikdom og interessante steder - og utfordringer med tanke på tilgjengelighet.

Ny Riksvei 4 og ny jernbanestasjon skal etableres i sentrum. Riksveiens trasse er fastlagt i kommuneplanen, mens lokalisering av jernbanestasjon ennå ikke er avgjort i detalj. Begge tiltakene vil ha stor betydning for bevegelsesmuligheter og tilgjengelighet for gående og syklende i sentrum.

Riksvei 4 - Av hensyn til landskapsbildet har vi valgt å legge Riksvei 4 forsiktig inn i landskapet, med jevn stigning fra kote +110 i syd til kote +113 i nord. Krysning av veien skjer i hovedsak via underganger. I syd vil veien legges i bro over nedre del av Ørfiskebekken, for å ivareta dens naturlige løp, og skape en god og åpen forbindelse fra sentrum og ut i elvelandskapet/ Elveparken.



Snitt - jernbanespor i bro over Ørfiskebekken.

Jernbane og stasjon - Ny jernbane og jernbanestasjon vil bli en barriere i sentrum. Samtidig er den et målpunkt som må være tilgjengelig for mange brukergrupper, spesielt gående og syklende. Lokalisering av trasse, perronger og høydemessig plassering i terrenget er basert på følgende kriterier:

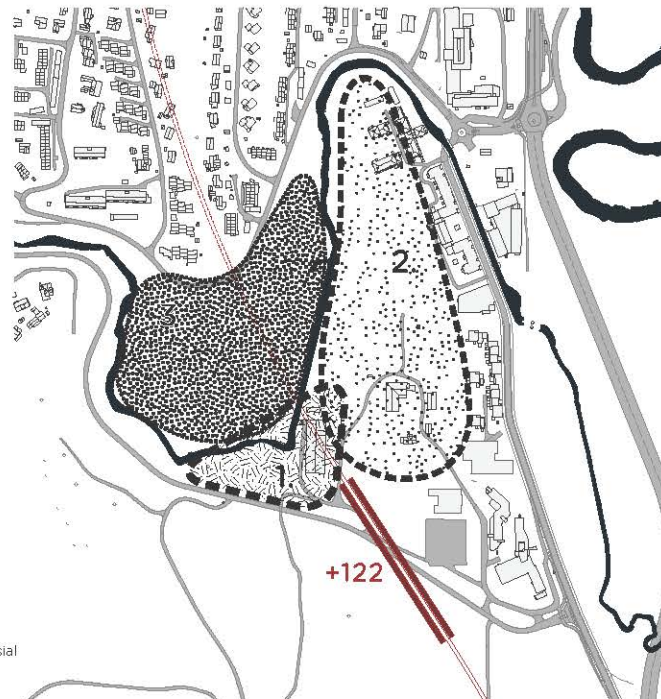
- Verdifullt flomareal langs Ørfiskebekken skal beholdes.
- Oplevelseskvaliteter (utsikt, solforhold) samt byggepotensial/ potensial for bokvalitet på Mo-kollen skal ivaretas
- Oplevelseskvaliteter (nærhet til natur) samt byggepotensial langs Ørfiskebekken skal ivaretas.
- Gangveipassasje under sporene / bærende konstruksjon skal sikres.
- Linjen skal føres i tunnel inn under Kvernstuveien

- stasjon og perronger skal ligge sentralt i sentrum og være tilgjengelig fra de nye boligområdene i sentrum.

Ut fra disse målsetningene har vi valgt å legge trasseen på vestsiden av Mo-kollen over Svartkruttveien på kote **+122,0**.

For å sikre god flyt mellom boligområdene nord og sør for Svartkruttveien legges stasjonen og deler av terrenget øst for stasjonen på lokk over Svartkruttveien.

Tilgang til stasjonen og sentrum skjer via gang-/sykkelveier på terreng, og via bro over spor og Ørfiskebekken.



Kriterier for valg av linjeføring og stasjonslokalisering.

- 1. Verdifullt flomareal
- 2. Oplevelseskvalitet (utsikt sol) + byggepotensial
- 2. Oplevelseskvalitet (natur) + byggepotensial

FLOM OG OVERVANN - “På lag med naturen”

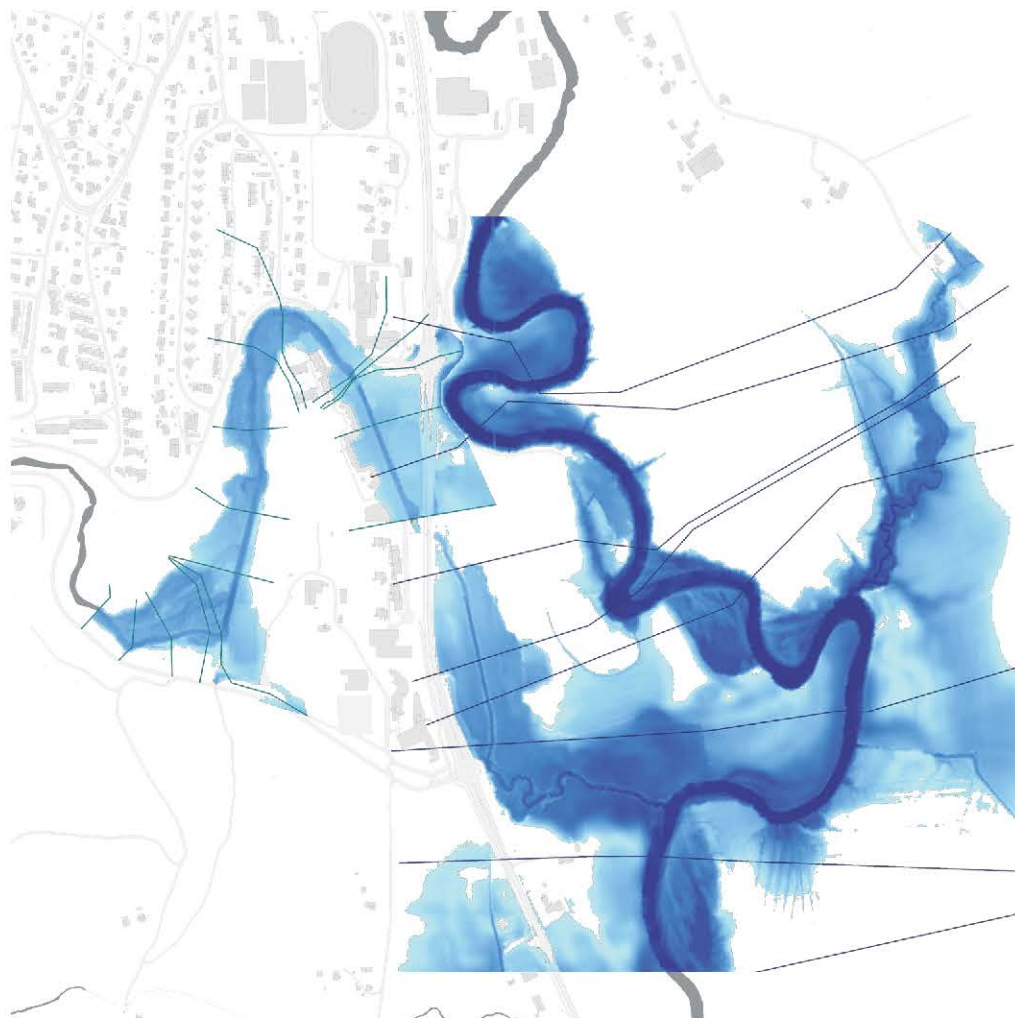
Vi har satt følgende overordnede mål for flomhåndtering:

- Flom løses lokalt innenfor prosjektområdet. Volumbalanse for 200-årsflommen og 10-årsflommen (det vil si at planlagt utfyllt areal/volum ett sted skal kompenseres med tilsvarende utgravd flomvolum annet sted).

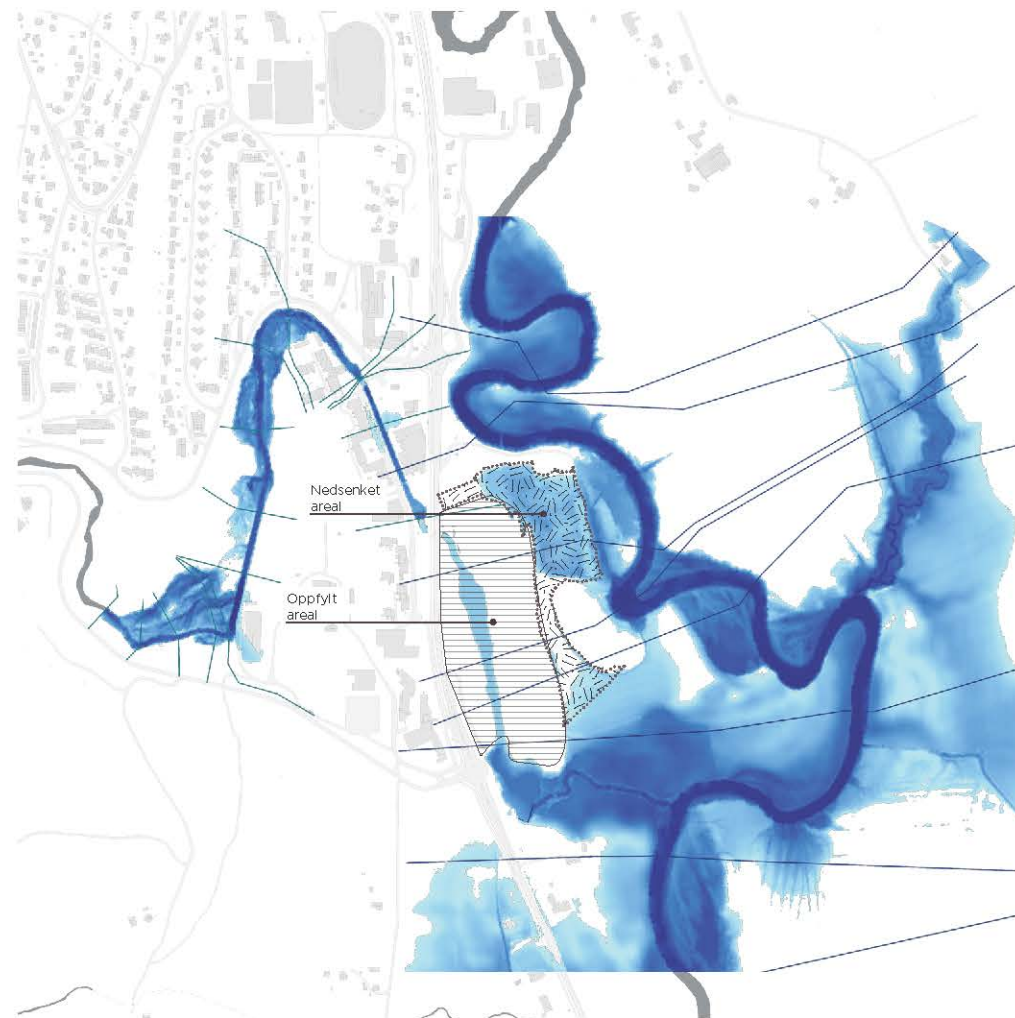
- Flom skal ikke påvirke hverdagen til beboere i Nittedal sentrum

- Flom fordrøyes/utjevnes og håndteres fortrinnsvis på naturområder og på jorder

For å håndtere flom lokalt bør det fylles ut/igjen så lite som mulig i eksisterende flomsoner for de to elvene. Ved utfylling ett sted i flomarealet skal det tas ut masser så tett opp til utfyllingsområdet som mulig, slik at flomvann håndteres i nærområdet, og man ikke fører problemene videre nedover i vassdraget.



Flomsituasjon 200-årsflommen i Nitelva og Ørfisbekken dagens situasjon - før terrengjusteringer



Flomsituasjon 200-årsflommen i Nitelva og Ørfisbekken etter terrengjusteringer. Volumbalanse for flomvann er løst innenfor det skraverte arealet vest for ny RV 4.

Nitelva - Alt volum som fylles opp i flomsone for Nitelva i det nye byggeområdet mellom ny RV4 og dagens sentrum balanseres med terrengforming i den nye Folkeparken øst for Riksveien. Her senkes terrenget ned til kote +108,0, dvs 2m under øvre flommål for 200-årsflommen, som ligger på kote +109,93 i dette området. Terrenget i Folkeparken ligger i dag opp til 4 m høyere enn det nye nedsenkede terrenget. Det kan være knyttet noe usikkerhet til uttak av masser i området øst for ny RV 4, da det kan være kvikkleire i massene. Detaljerte grunnundersøkelser må ligge til grunn for volumuttak og oppfylling i dette området.

Ørfiskebekken beholdes som den er i dag frem til innkjøringen fra Riksvei 4 i nord ved det nye Sentrumsbygget, med flomoverløp ut til Nitelva. Gjennom sentrum går bekken i samme trasé som i dag, med mindre justeringer og oppgraderinger av sidearealene, som er tilpasset den nye sentrumsstrukturen. I det nye byggeområdet mellom gammel og ny RV4 vil bekken vide seg ut og danne et større basseng, med sidearealer som kan ta unna noe av flomvannet, før det går videre i eksisterende meanderende løp i åpent landskap under RV4 i syd.

Ved utfylling for det nye byggeområdet mellom ny RV4 og dagens sentrum har vi vurdert mulighet for å benytte parkeringskjellere som flommagasin for Ørfiskebekken. På grunn av Ørfiskebekkens flommønster er dette en lite hensiktsmessig løsning fordi flom i Ørfiskebekken kommer fort (3-5 timer etter nedbør) og med høye flomverdier, og det vil være liten tid til å flytte parkerte biler i kjellerne. Naturområder, åker og eng er generelt sett best egnet som flomareal, og det er gode muligheter for å etablere dette innenfor prosjektområdet, slik dette prosjektet viser. Kjellermagasin for flom anbefales derfor ikke.

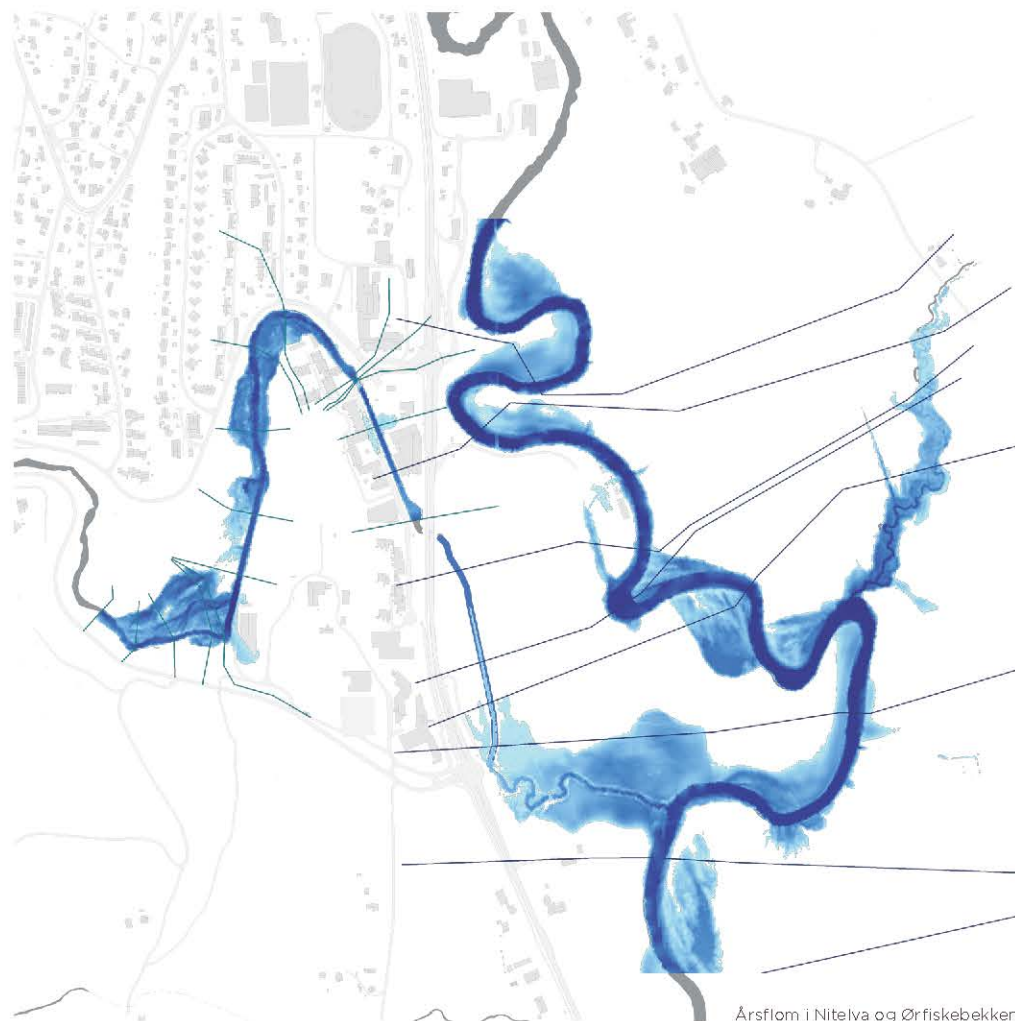
Flom skal ikke påvirke hverdagen til beboere i Nittedal sentrum

200-årsflomene vil være styrende for hvor det tillates å bygges. Nye bygninger kan ikke reises i kalkulert flomsone for 200-årsflommen.

Men de mer hverdagslige flomsituasjoner - årsflommen og 10-årsflommen - hvordan vil disse prege Nittedal?

Vi har grovestimert hvordan vannsituasjonen i Ørfiskebekken og Nitelva vil påvirke det nye Nittedal sentrum og sentrumsnære områder ved mindre ekstreme flom- og nedbørssituasjoner.

Målet med ny elveutforming og terrengforming er at flom og store nedbørsmengder i minst mulig grad skal påvirke Nittedalsinnbyggernes hverdag.

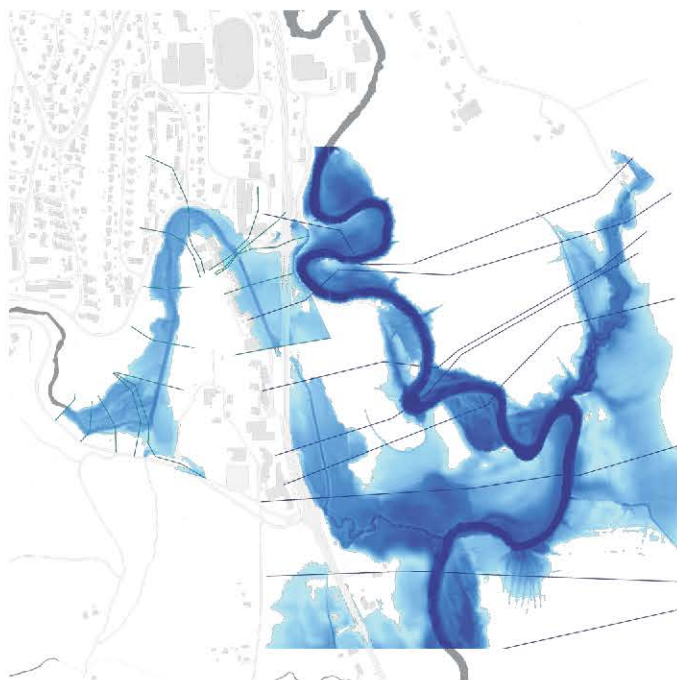


Flomoverløp for Ørfiskebekken

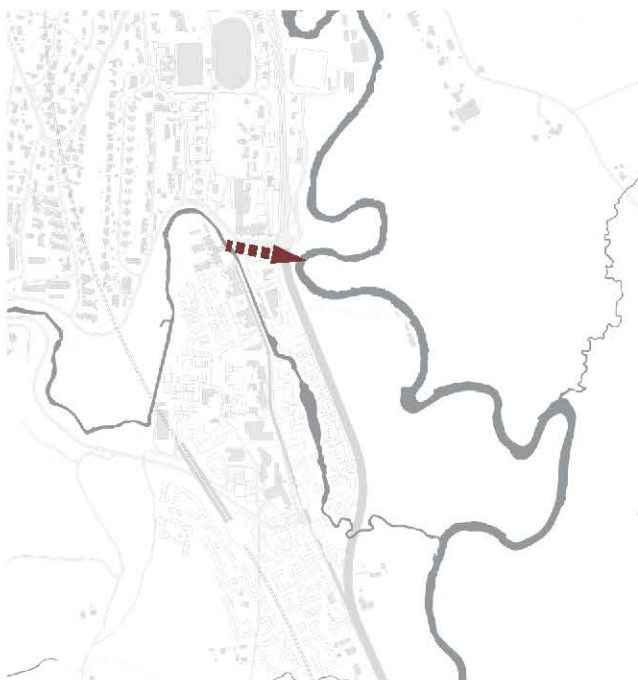
Ved store nedbørsmengder vil Ørfiskebekken gå utover sine bredder. Planen legger opp til flomvannshåndtering langs elvebredden vest for Mo-kollen, som i dag, på de flate naturarealene ved Hestesenteret og ned mot Hermannspyttan. For å begrense flom fra Ørfiskebekken gjennom sentrum vil det imidlertid være behov for et flomoverløp for Ørfiskebekken før den renner igjennom sentrum.

Flomoverløpet er lagt til nordenden av sentrum, i tilknytning til adkomsten fra RV 4. Her vil flomvannet gå i åpent løp/kanal langs det nye Sentrumsbygget og under RV 4 ut i Nitelva. Løsningen opprettholder vannlagringsarealer og -kapasitet vest for Mo-kollen hvor elva kan flomme over på naturarealer, og forsinke utløp til Nitelva. Løsningen vil være rimelig ettersom avstanden til Nitelva er kort, og det åpne flomløpet i sentrum vil tilføre sentrum grønne kvaliteter.

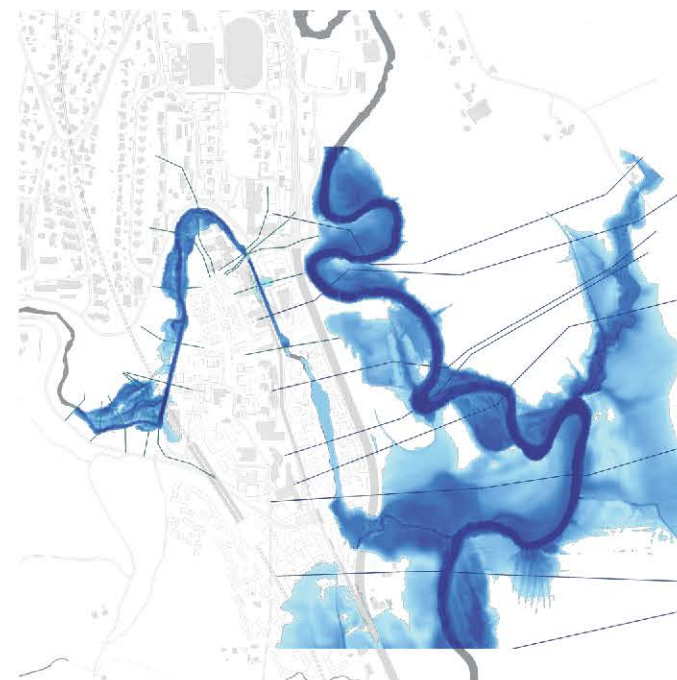
Underkant/bunn i flomløp vil ligge ca. på kote + 111,0. Flomkanalen vil ha en bredde opp mot 10 meter, og vil gå i bokskulvert under RV 4. Flomkanal og kulvert til Nitelva dimensjoneres for 200 årsflom fratrasket årsflom som skal kunne passere i eksisterende kanal gjennom sentrum.



Flomsituasjon 200-årsflommen i Ørfiskebekken dagens situasjon (VMS-kart) - før flomoverløp ved nytt Sentrumsbygg er etablert.



Nytt flomoverløp ved nytt Sentrumsbygg.



Flomsituasjon 200-årsflommen i Ørfiskebekken ny situasjon (VMS-kart) - etter etablering av flomoverløp ved nytt Sentrumsbygg.

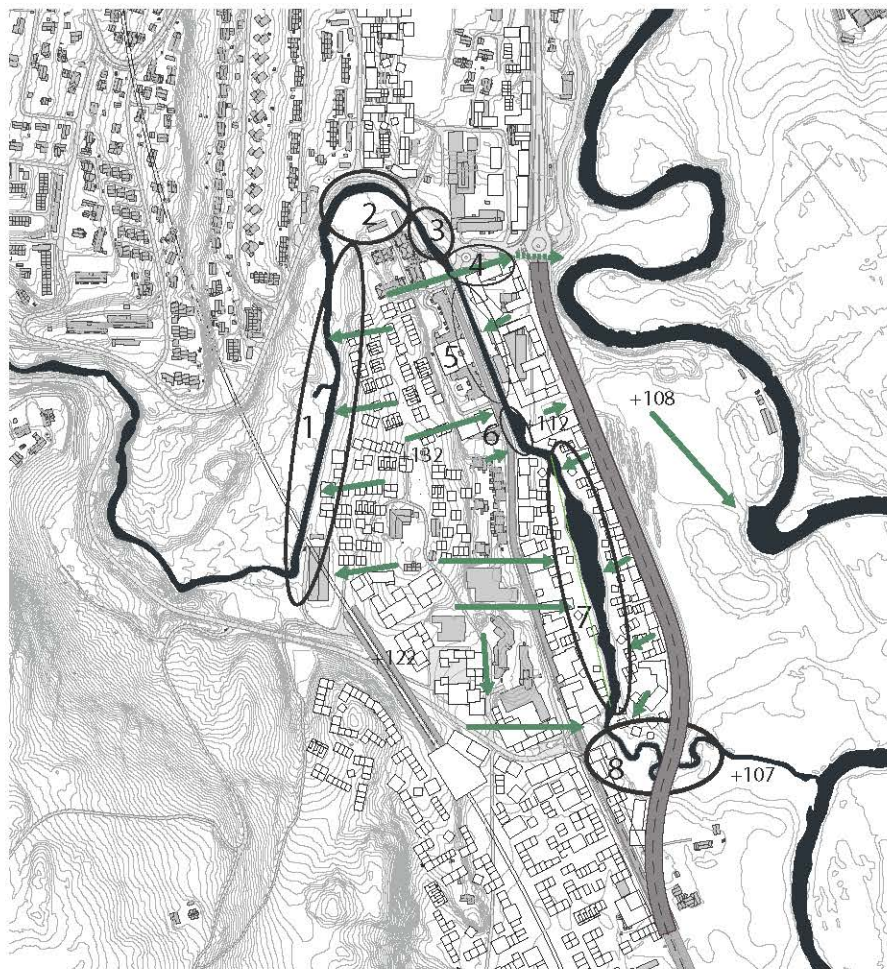
Overvannshåndtering i sentrum - Ørfiskebekken som hovedoppsamler av lokalt overvann

Overflatevann i det nye Nittedal sentrum ledes på overflaten og samles i Ørfiskebekken (som i dag). De nye utviklingsområdene i sentrum etableres med permeable og grønne flater som vil oppta vann og forsinke vannet på vei ned mot bekken.

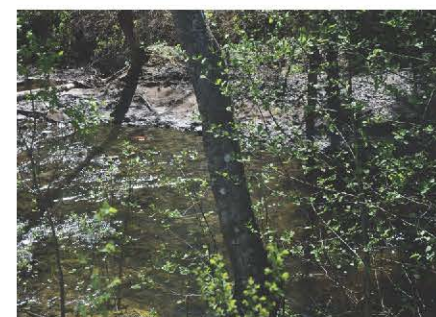
Ørfiskebekkens kantsoner og karakter vil variere etter hvilke områder den går igjennom:

1. Naturpreg i sonen vest for Mo-kollen frem til Hermannspytten. Enkel skjøtsel av sideareler med tilrettelagte turstitraser.
2. Hermannspytten videreutvikles og oppgraderes som lokal badeplass.
3. Parkpreg med opparbeidete elvebredder fra Hermannspytten ned mot sentrum.
4. Flomoverløpssone langs nordfasaden av det nye Sentrumsbygget opparbeides som regnvannsbed med frodig vegetasjon som tåler vann og tørke.
5. Kanalpreg gjennom sentrum langs Mathias Skytters vei beholdes frem til torget og tverrforbindelsen mellom Mo-kollen og Folkeparken. Oppgraderinger og utvidelser av kantsonen til opphold og rekreasjon.
6. Utvidelse av løp ved Torget, med frodig kantvegetasjon av stedegne blomstrende urter.
7. Elveløp med varierende bredde gjennom det nye boligområdet. Her vil vannet ledes inn mot den sentrale vannflaten, som er en utvidelse av Ørfiskebekken. Sidearealer beplantes med frodig regnbedsvegetasjon, som kan tåle tidvis oversvømmelse.
8. Dagens elveløp/ bekk beholdes. Naturpreg.

Avrenning fra folkeparken øst for sentrum ledes ned i Nitelva.



Overvannshåndtering og kantsonekarakter langs Ørfiskebekken



Kantsonene langs Ørfiskebekken vil variere fra urbant opparbeidete kanalkanter til frodig regnvannsvegetasjon og naturlig elvebredd.

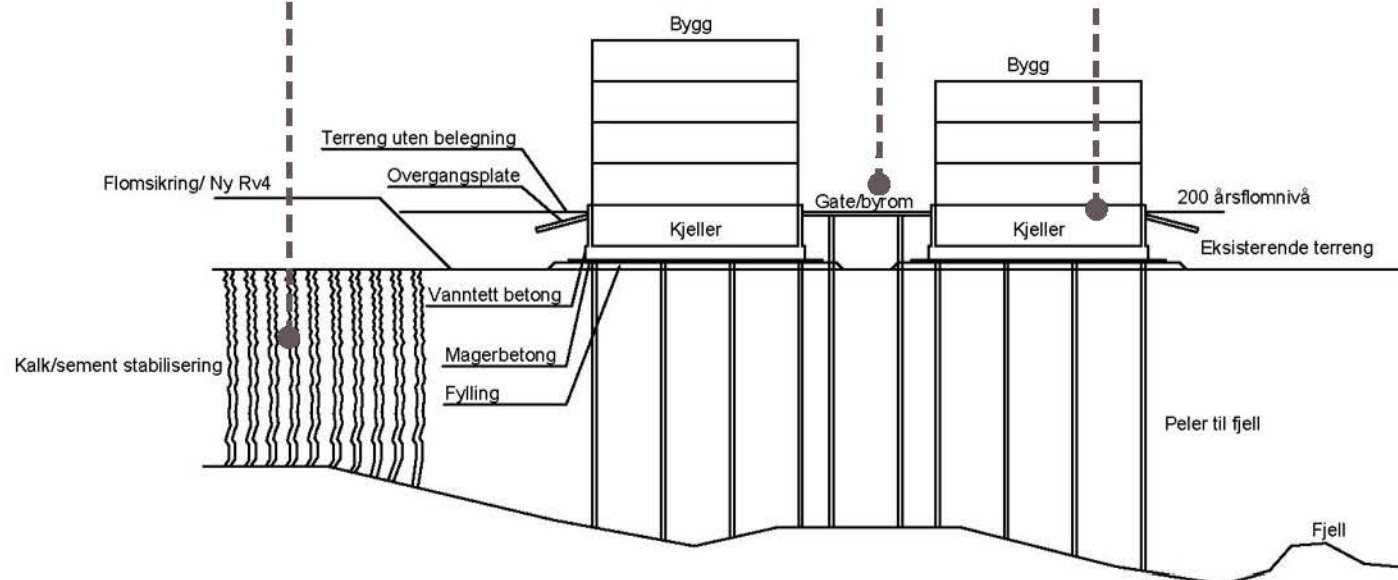
Dersom kjellere er vanntette må de oppdriftsforankres.
Vannfylte kjellere kan etableres som motvekt ved flom

Aktuell metode for grunnforsterkning vil være
installering av kalksementpeler.

Det kan vurderes installering av vertikaldren
og forbelastning som alternativ metode for
grunnforsterkning.

Kostnadsdriver: Pelefundamentert gategrunn

**Strategi: Etablere fylling nå, og følge
setningsutvikling. Da kan evt. gategrunn
bygges på fylling.**



Kostnadsdrivende:

- Kalk/sementstabilisering
- Vanntette konstruksjoner under flomvannstand.
- Ekstra tykk bunnplate i kjeller p.g.a. oppdrift
- Arbeidsplattform for peling i magerbetong
- Belagte arealer mellom og rundt bygninger bør også peles for å unngå setningsforskjeller og oppsprekking.
- Overgangsplater mellom bygninger og arealer uten belegning.
- Tette, evt. store peler p.g.a. stor høyde til fjell.
- Løsmassefylling for å komme over 200-års flomnivå.

KOSTNADER FOR UTVIKLING PÅ FLATA

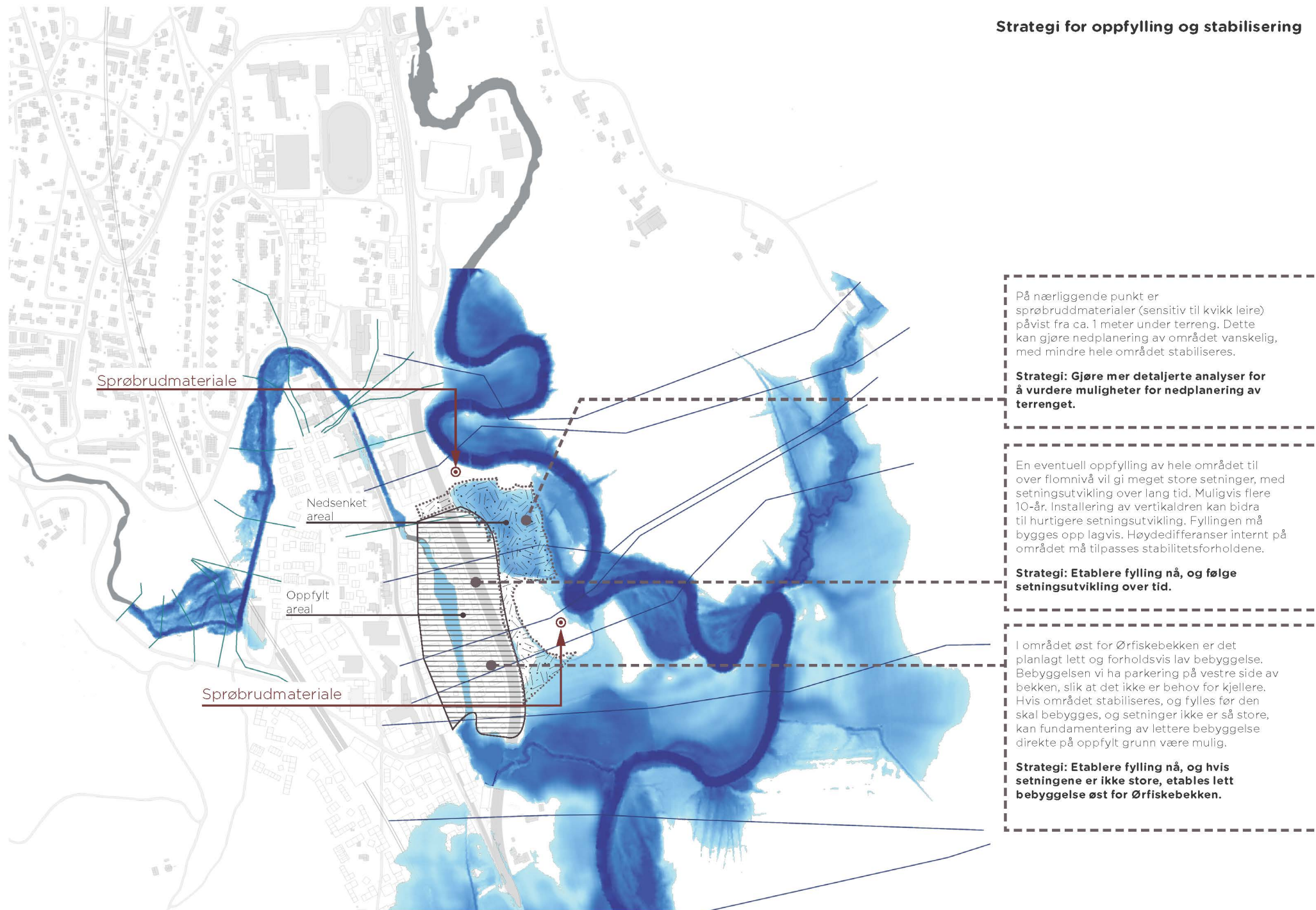
pris/m2 (BTA)	BRA per etasje	Antall etasjer	Pris hele blokk
23 927	630	3	45 222 030
Merkostnader		per m2	Pris
Merkostnad grunnforhold		10 699	6 740 370
Merkostnad tilstøtende belagte areal		9 810	3 090 150
Merkostnad totalt			9 830 520
Merkostnad per m2			5 201

Kost-nytte beregning

salgspris m2 pris i Nittedal i dag: ca. 40 000m2

KOSTNADER FOR UTVIKLING PÅ FLATA

pris/m2 (BTA)	BRA per etasje	Antall etasjer	Pris hele blokk
23 927	630	5	75 370 050
Merkostnader		per m2	Pris
Merkostnad grunnforhold		10 699	6 740 370
Merkostnad tilstøtende belagte areal		9 810	3 090 150
Merkostnad totalt			9 830 520
Merkostnad per m2			3 121



GRØNN MOBILITET

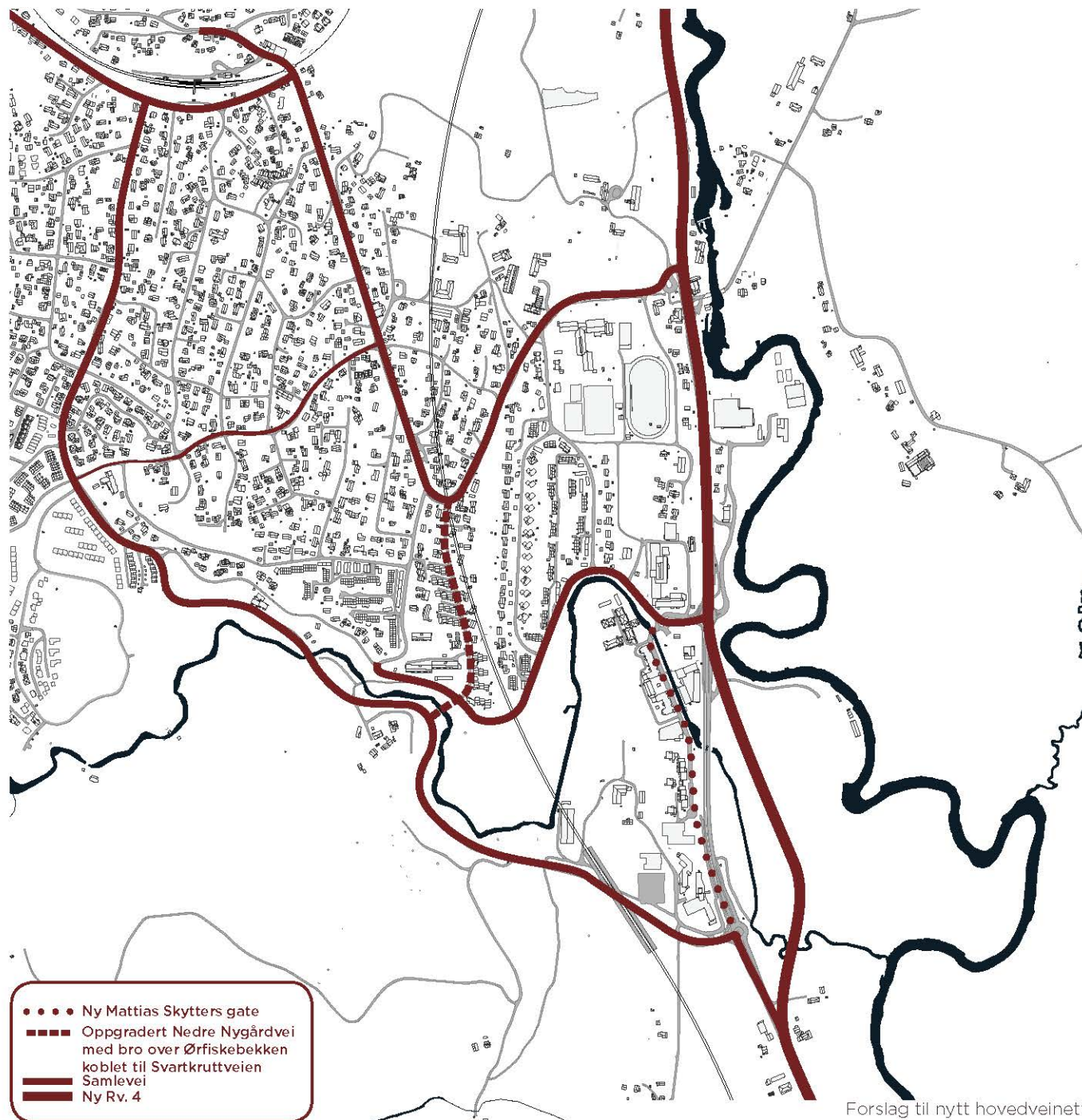
Fremtidens mobilitetsløsninger

Et generelt mål i Nittedal er at andel bilreiser reduseres til fordel for sykkel og kollektivtransport. Det er også ønskelig at bilen tar mindre plass i bybildet - og at Nittedal endres fra et sted hvor biler og store parkeringsoverflater dominerer bybildet, til et sted hvor opplevelser skjer i sakte fart og i øyenhøyde,

I vårt forslag til et nytt Nittedal sentrum prioriteres grønne transportformer; kollektiv trafikk, sykkel og gange. Samtidig vet vi at en stor andel av reiser i Nittedal kommune per i dag foregår med bil, og vi er oppmerksomme på at det ikke er realistisk at bilen skal erstattes med grønne transportformer i umiddelbar fremtid. Vi mener derfor at det må gjøres tiltak for å endre vaner på systematisk og til tider radikalt vis, og at alle de ulike komponenter og tiltak i et nytt sentrum må peke i samme retning. Både når det gjelder utforming av offentlige rom og gater, tilrettelegging for parkering, subsidiering av grønne valg, og en rekke andre tiltak.

Det er fortsatt mye usikkerhet rundt hvilken påvirkning teknologiske nyvinninger som for eksempel førerløse biler vil ha på mobilitetsfronten og hvordan og i hvilken grad det skal tilrettelegges til disse. Denne teknologiske utviklingen kan ha både positiv og negativ påvirkning på de grønne valgene. På den ene siden er det sannsynlig at det vil medføre større sikkerhet for bløte trafikanter, ettersom disse bilenes sensorer sannsynligvis blir bedre enn det menneskelige øye i forhold til å oppdage objekter som befinner seg i veibanen. På den andre siden, er det sannsynlig at bilene vil kunne bevege seg i kjeder, med andre biler foran og bak, gjennom områder som allerede tiltrekker større trafikkmengder. Dette kan gjøre det utfordrende for bløte trafikanter å krysse gater, men vil kunne motvirkes gjennom etablering soner personbiltrafikkene, hvor gående og syklende gis prioritet.

Vårt konsept for ny utforming av Matias Skytters vei med prioritet for gående og syklende legger til rette for fleksible løsninger og en fremtid med bløte trafikanter i fokus.



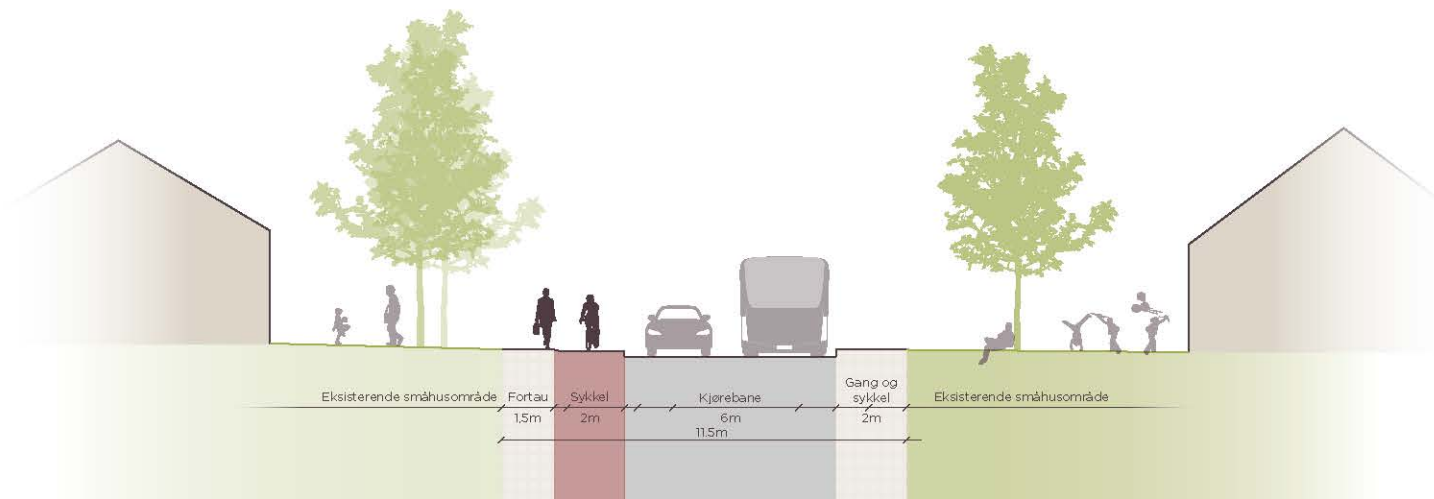
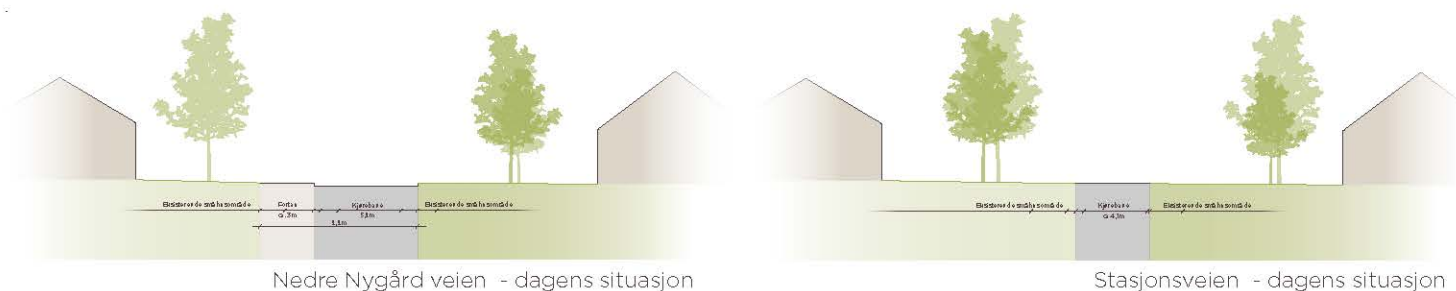
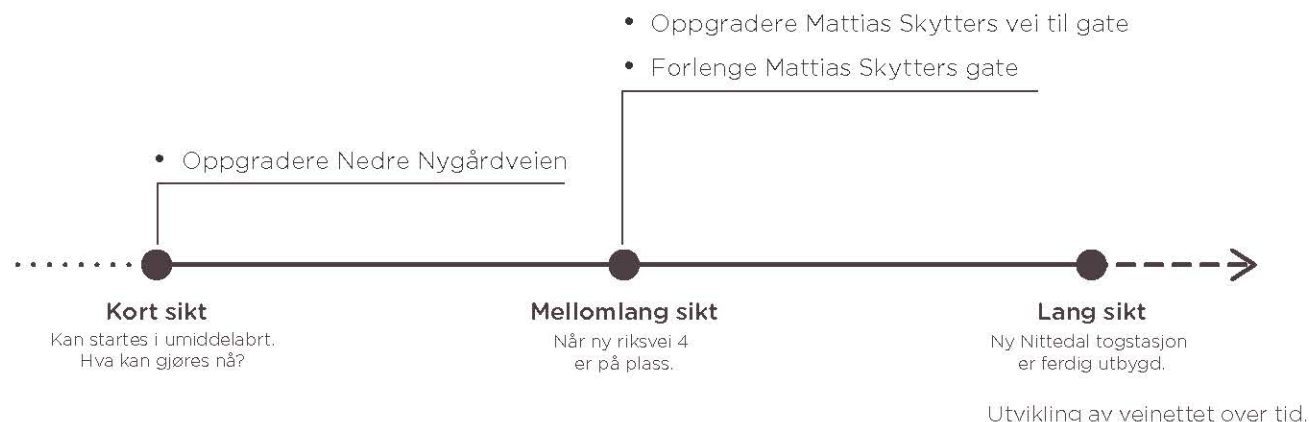
Veinettverket. Som tidligere påpekt, har veinettet i Nittedal sentrum noen utfordringer – lokaltrafikken skaper kapasitetsproblemer på Rv. 4, da riksveien er en av svært få koblinger i nord-sør retning.

Vi foreslår å innføre en ny lokal avlastningsvei ved å oppgradere Nedre Nygård vei til en samlegate og fortsette dennes forløp videre over Kvernstuveien, med en bru over Ørfiskebekken inn til Svartkruttveien. En slik rute vil koble eksisterende boligområder tettere til sentrum og samtidig skape en alternativ retning i lokaltrafikken, slik at det ikke blir nødvendig å kjøre ut på Riksvei 4 for å komme inn i sentrum hvis man kommer fra Stasjonsveien.

Når den nye RV 4 er på plass kan man transformere Mattias Skytters vei til Mattias Skytters gate. Vi foreslår å lage en sammenhengende gate ved å koble en justert versjon av eksisterende trasé med dagens riksvei i sør, og tilrettelegge for prioritering av buss og myke trafikanter, samt gi disse større arealer i gatebildet.

Nettverk for sykkel.

Den største hindring for å øke sykkelandel i Nittedal antas til å være terrengforskjeller. Hovedparten av boligområder ligger godt over kote +150, som er nesten 40m høyere opp enn dagens sentrum på kote +113. Dagens jernbanestasjon i Nittedal ligger over 100m høyere oppe på ca. +236. Disse utfordringene tilsier at det er svært viktig å arbeide med fysiske tiltak, i tillegg til å bruke ulike form for støtteordninger for el-sykkel som virkemiddel. Vi foreslår å bygge ut separate sykkelstier der hvor vi mener dette vil gi mest utslag; der syklistene ønsker å kjøre raskt i nedoverbakken. Eksisterende gang- og sykkelveier, eller syklig i gate er tilstrekkelig for oppoverbakke sykling og for syklist som er nært deres målpunkt.



Forslag til utforming for Nedre Nygård veien og Stasjonsveien. Separat sykkelsti langs ene vegkanten.

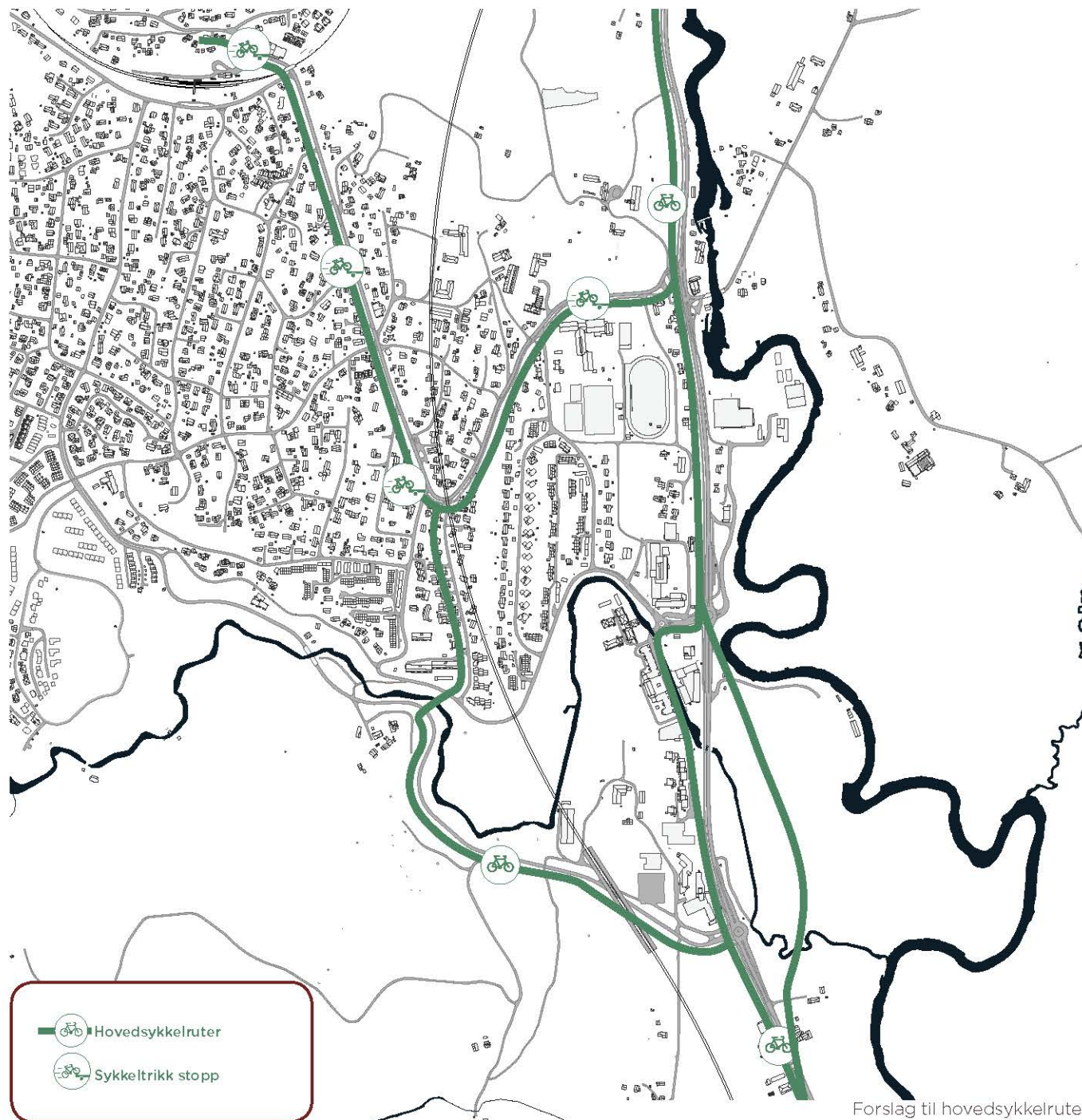
Vi foreslår en sykkelstrategi som baserer seg på realistiske løsninger og som er mulig og implementere, samtidig som den åpner opp for ideer som svarer direkte på de utfordringene som Nittedal har.

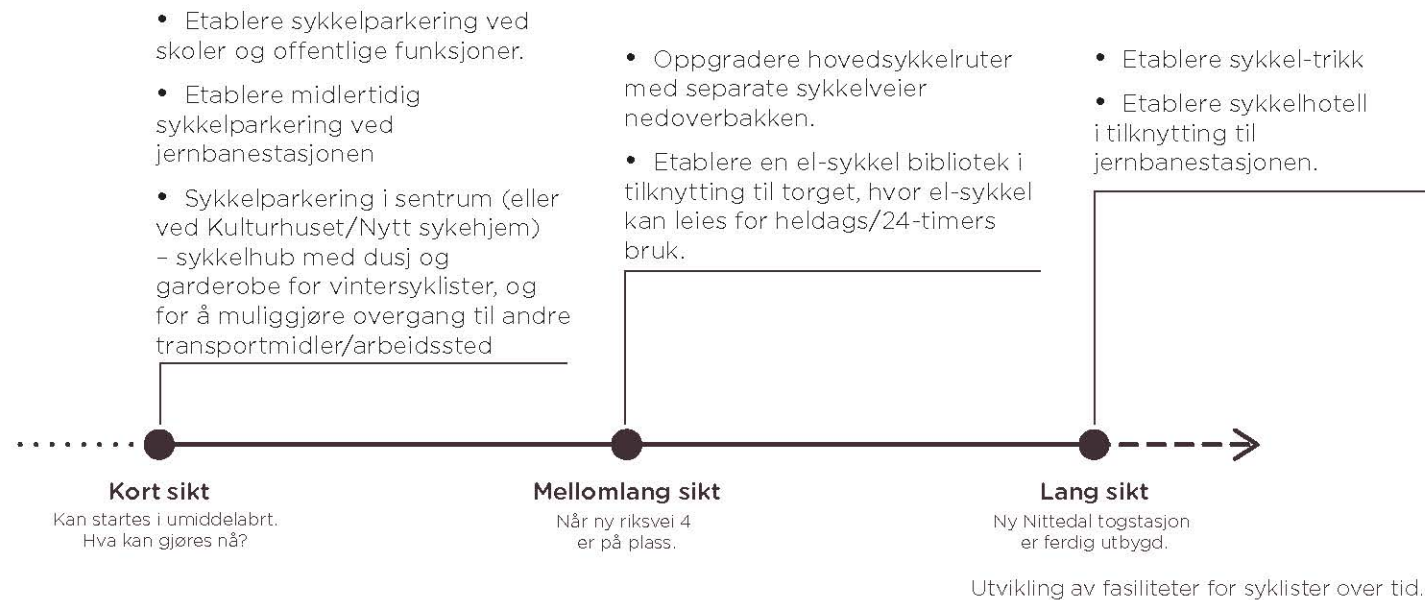
Sykelstrategien følger den samme tidshorizonten som mobilitetsstrategien forøvrig, og kobler seg dermed til noen av de store- infrastrukturtelle tiltak som er forventet i Nittedal, og ligger som premisser i dette arbeidet.

”Sykkeltrikk”. Vi foreslår å etablere en sykkel-trikk - en buss, eller et sporgående kjøretøy som kan transportere sykler i tillegg til passasjerer oppoverbakke. Den skal bringe syklister oppoverbakke til utvalgte steder langs ruten, hvor syklistene kan komme av bussen og selv kjøre videre langs flattere terreng, eller i nedoverbakke.

Når vi ser på stigningsforholdene i sentrum, er terrenget behagelig å sykle på fra Rådhuset, gjennom Matias Skytters vei, og gjennom idrettsområdet opp til Stasjonsveien. Derfor vil første stopp for sykkeltrikken være ved barneskolen i Stasjonsveien, slik at syklister er oppfordres til å bevege seg i sentrum ved egen maskin og bidra aktivt til bylivet og gi kundegrunnlag for næringslivet. Deretter vil sykkeltrikke fortsette langs stasjonsveien til dagen sstasjon via 2-3 stopp. Stasjonen er et målpunkt de fleste kan sykle nedover ifra. Når den nye togstasjonen kommer på plass på Mo vil det nok fortsatt være aktuelt å ha en stopp ved dagens stasjon, da denne ligger høyt i terrenget.

Sykkelparkering. Det legges ikke opp til en særlig strategi for sykkel parkering, da sykkelparkering må være tilgjengelig ved alle start- og målpunkter, og blir derfor en kjernekomponent i utforming av offentlige rom. I tillegg er sykkelparkering knyttet boliger dekket normalt av planbestemmelsene. Utover det vil det være behov for sykkelparkering i tilknytning til den nye jernbanstasjonen, der det legges opp til et sykkelhotell.





"Sykkeltrikk" i Stuttgart.

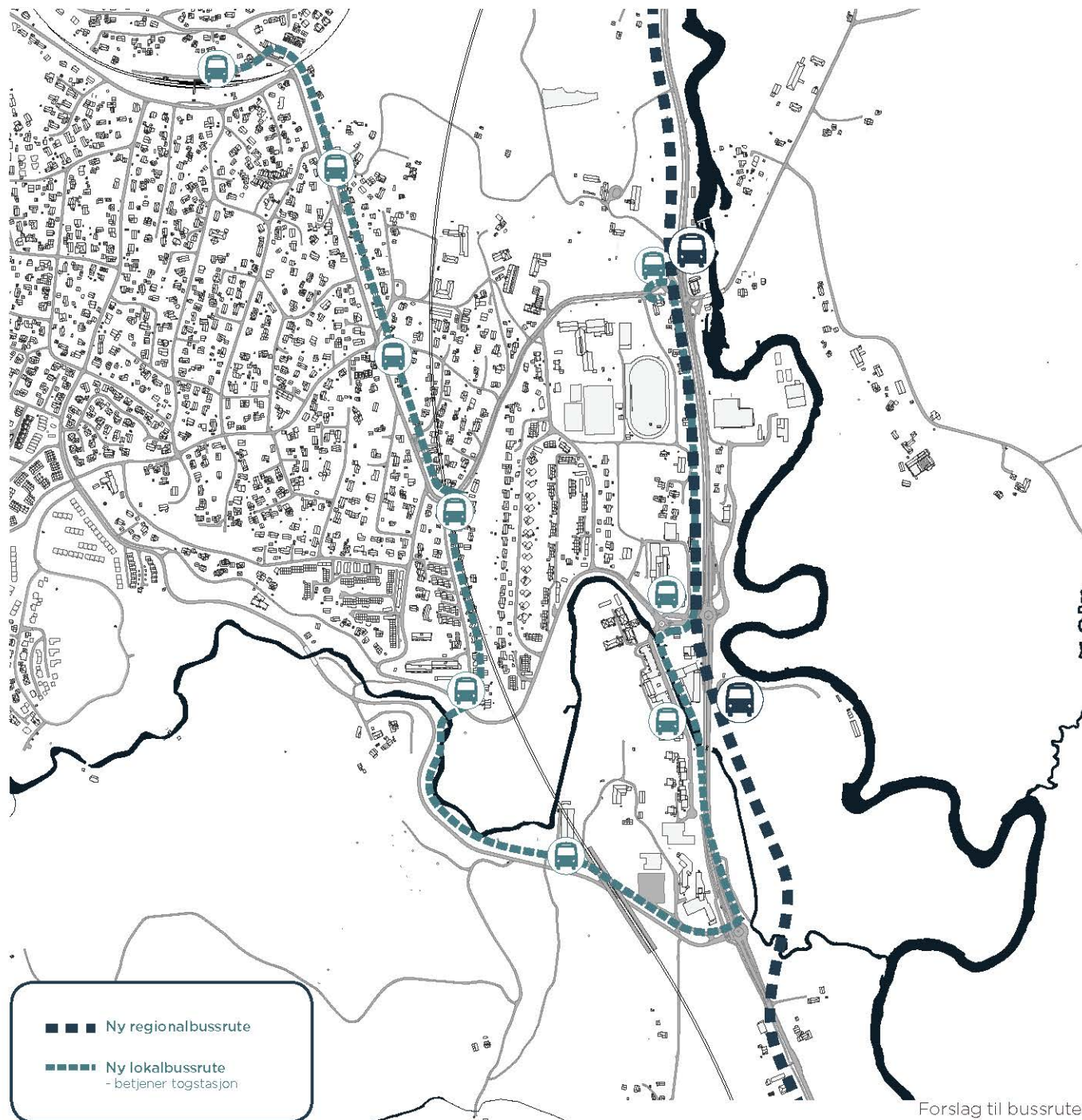
Kollektiv trafikk - buss. Rotnes har i dag et ganske godt tilbud når det gjelder kollektive reiser til/fra regionen, og tilbudet er mye brukt. Forslaget innebærer nye tiltak som kommer til å bedre kollektivtilbudet ytterligere.

Regionbuss kobler Rotnes til resten av regionen og Oslo spesielt, og har et høyfrekvent tilbud, særlig i rushtid. Per i dag er det tre stopp på Rv. 4 - et ved Rådhuset, et nord for VGS og et hvor Stasjonsveien kobles på Rv. 4. Når ny riksveien 4 bygges ut, foreslår vi at de to første av dagens stopp byttes med et stopp ved det nyetablerte torget. Vi foreslår en kantstopp på Rv. 4, siden riksveien bygges ut med kollektivfelt. I tillegg foreslår vi å etablere en undergang i forlengelse av torget, slik at kryssing av Rv. 4 er planskilt. På vestre siden av torget foreslår vi et lokalbussstopp, som vil gjøre overgang mellom lokal- og regionalbuss kort (mindre enn 100m gangavstand), og hyggelig da største konsentrasjon av aktiviteter som tiltrekker mennesker er på torget.

Vi foreslår også en omlegging av lokalbussruten i forhold til dagens tras, slik at at lokalbussen kjører i Mattias Skytters gate, som gjøres gjennomkjørbar og kobles til resten av nettverket. Etter at Nedre Nygård veien er forlenget, kan lokalbussen betjene både sentrumskjernen, kulturhuset med tilhørende fasiliteter, ny togstasjon på sikt, samt eksisterende togstasjon og boligområdene vest for sentrum. Med dette ønsker vi å gjøre lokalbussruten mer effektiv, med færre stopp, men likevel nært kundene.

Selv om det er avsatt arealer til en kollektivterminal i kommunedelplan for sentrum, mener vi at det ikke er nødvendig å bruke dyrebare, sentrumsnære arealer til å terminere busser. Vi foreslår at alle lokalbussruter kjører gjennom sentrum, og at det ikke legges opp til at busser venter i sentrum eller ved den nye togstasjonen.

Kollektivtrafikk - tog.



Forslag til bussruter.

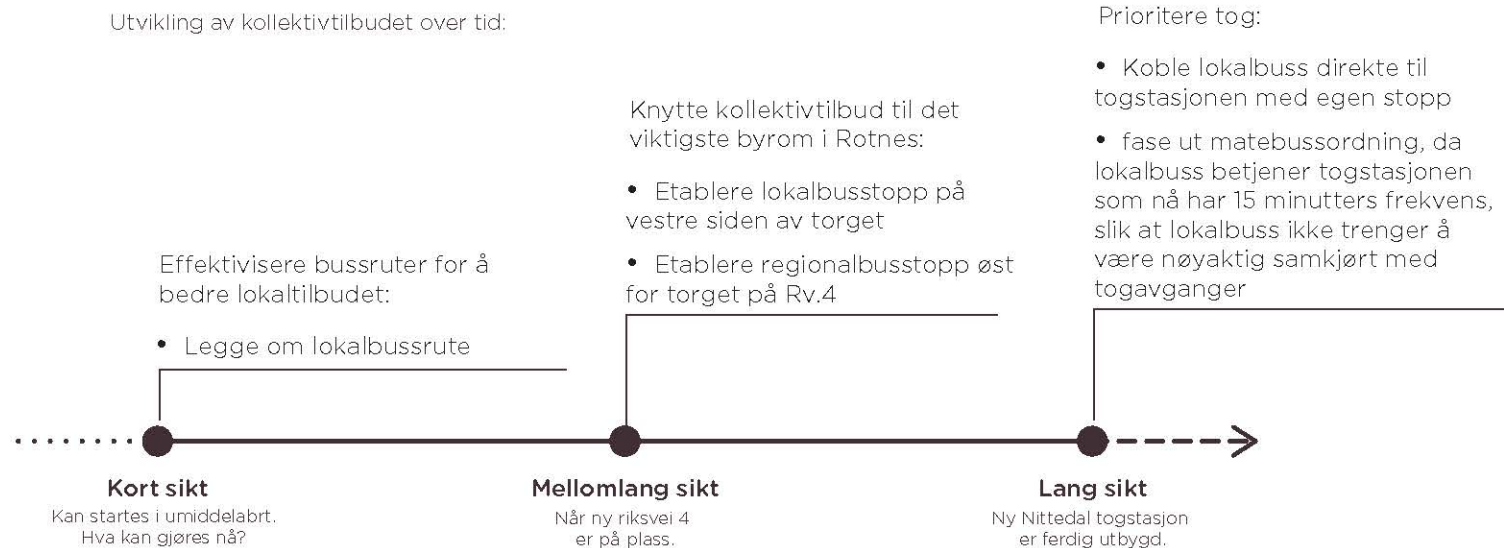
Det er gjort flere utredninger i forbindelse med en ny togstasjon i Nittedal. Dette oppdraget tar utgangspunkt i at Gjøvikbanen skal oppgraderes og at ny Nittedal stasjon skal ligge i den sørlige delen av Rotnes, i nærheten av Kultur- og Rådhuset, på vestsiden av Mo-kollen.

Utredningene viser til en langsiktig tidshorisont (som åpningsår nevnes det 2035). Vi deler derfor foreslåtte tiltak for kollektivløsninger i tre faser, hvor ny togstasjon i Nittedal sentrum utløser den tredje fasen. I de to første fasene jobber vi med strategier som ikke er avhengige av den nye banen, men vi reserverer samtidig nødvendig plass til sportrasse og utvikling som skal skje rundt jernbanestasjonen.

Endelig plassering av jernbanestasjonen

er ennå ikke avgjort. Vi har mottet flere alternativer for stasjonsplassering og sportrasse vest for Mo-kollen fra kommunen. Ut fra oversente alternativer har vi valgt å justere et av de alternativene, slik at det passer inn i vårt overordnede konsept for landskap og tilgjengelighet. I sammenheng med kollektivtransport har

- tilgjengelighet fra hovedveinettet
 - betjening med kollektiv transport
- vært viktige utvelgelsesfaktorer.



Strategi for parkering. I parkeringsstrategien skiller vi mellom to typer av parkering - offentlig parkering (eller sambruksløsninger hvor deler av parkeringskapasitet er offentlig tilgjengelig), og privat parkering som skal kun betjene de nye boligene.

Konsept for **offentlig tilgjengelig parkering** deler vi inn i tre tidshorisonter:

1. Kortsikt: Parkeringsplasser som kan etableres nå.

Det planlagte helsehuset ed siden av Rådhuset, vil legge enda større press på den store overflateparkering som er etablert ved Kulturhuset. Dette utløser et behov for utbedring av parkeringstilbudet i området. Vi foreslår å utnytte mulighet ved utbygging av sykehjemmet, til å konsolidere all offentlig parkering i dette område i et nytt underjordisk parkeringsanlegg. Dette anlegget kan bygges slik at den konstruksjon og posisjon muliggjør påbygging, slik at det kan utvides ettersom nye behov oppstår. Det er også svært viktig at de offentlige påtar denne investeringer i en underjordisk anlegg, for å være et fyrtårn prosjekt for de private utbyggere.

I tillegg til dette parkeringsanlegget, foreslår vi å samle alle parkeringsplasser ved videregående skole i et felless anlegg, som kan bygge ut samtidig som feltet øst for VGS bygges ut. I dette feltet er det plass for ca. 100 p-plasser på et plan, som vil i sum være nok til å tilfredsstille behovene til VGS og boligene som bygges på tomten. Løsningen vil gi behov en modell for offentlig-privat samhandling i forhold til relevant sambruksmodell mellom VGS og nye boliger.

2. Mellomlangtsikt: Nabolaget Ørfiskeleie.

Utbygging av Rv. 4, nødvendiggjør at terrenget i det nye byggefeltet må heves fra 2-4m (nord mot sør) i forhold til dagens nivå. Terrengets heving gir et stort volum som enten må fylles, eller etableres som kjellerareal. Sistnevnte løsning muliggjør etablering av et større parkeringsvolum i parkeringskjellere under terreng vest for Ørfiskebekken. Full utnyttelse av arealet under terreng vil kunne gi hele 700 p-plasser på ett nivå, og dekke parkeringsbehovet både for det nye boligområdet (området øst for Ørfiskebekken skal holdes bilfritt), offentlige

bygg i området, samt fungere som samlet innfartsparkering til sentrum.

Det er dog ikke sikkert at parkeringsbehovet på det tidspunkt hvor den nye bydelen etableres er like stort som i dag, og det må gjøres vurderinger av reelt behov på daværende tidspunkt.

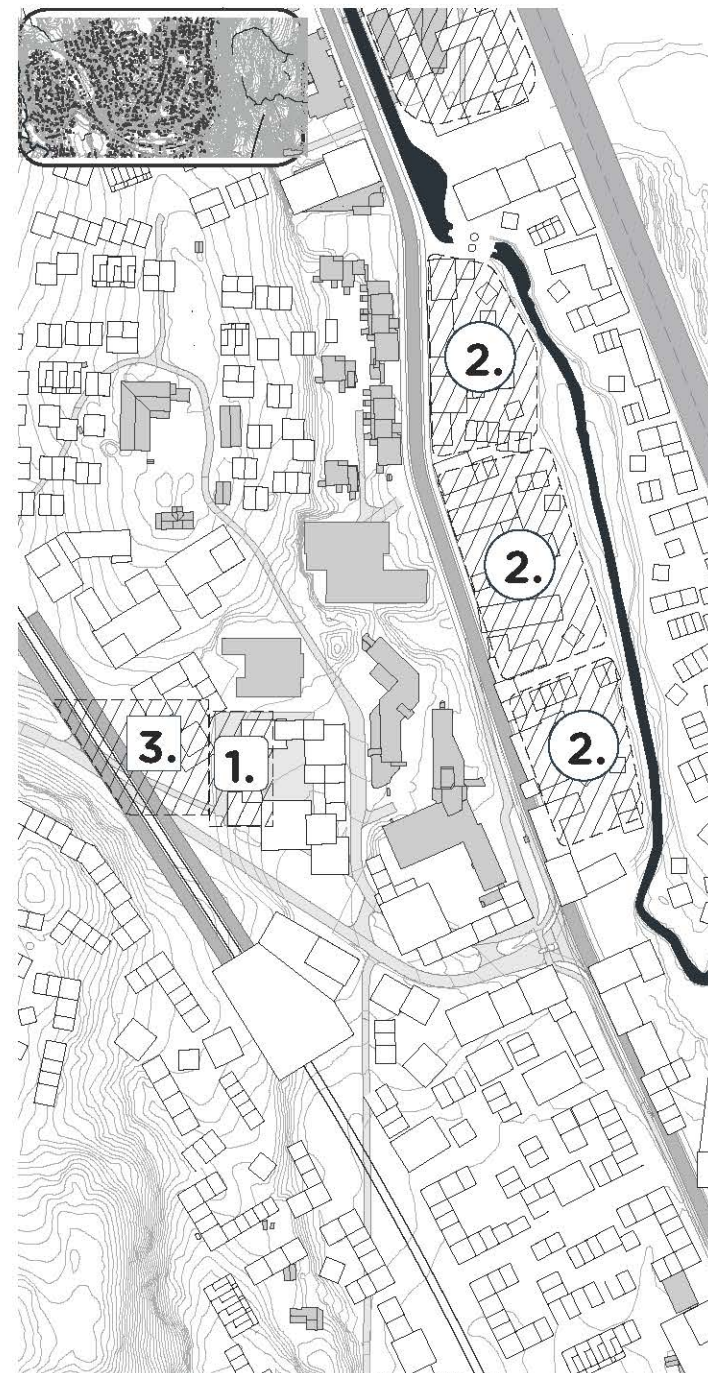
For å bidra til kompaktisering av sentrum foreslås Mo-senteret utvidet mot sør, i stedet for nord slik det er planlagt. Dette innebærer bruk av arealer som per i dag er beslaglagt av Rv. 4 traseet, og gjør senterutvidelsen avhengig av riksveiomlegging. I forbindelse med utvidet senter, med boliger og næring etableres underjordisk parkering. Det er potensialer for at parkeringsanlegget kan strekkes ut under nyetablert riksvei, selv om det nok er et poeng å begrense parkering til absolutte minimum i dette veldig sentrale området. Bla Adkomst til parkering og varelevering samordnes med bolig/næringskompleks mot nord via rampe fra dette bygges parkeringsareal i sokkel.

3. Langsikt: Når den nye jernbanestasjonen er utbygd.

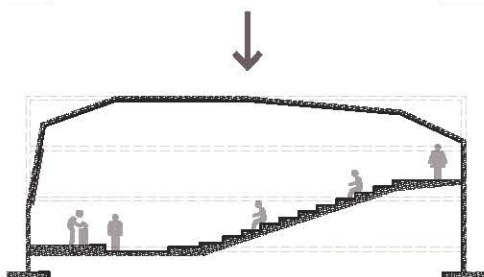
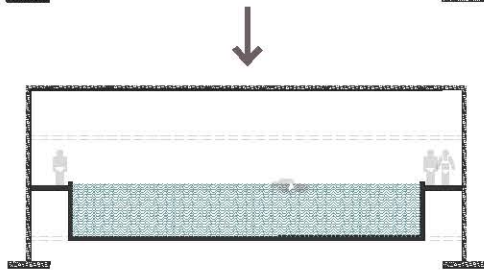
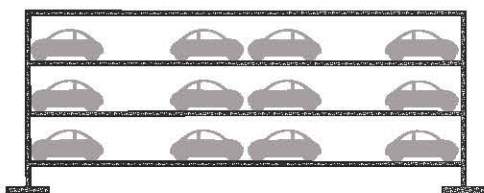
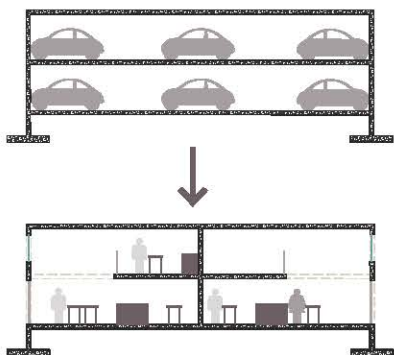
Det er det viktig å etablere parkeringsanlegg i tilknytting til stasjonen. For at Svartkruttveien skal komme under stasjon, er det nødvendig å endre på veiens forløp, som kommer til å medføre større terrengskjæringer enn i dag. Derfor er det hensiktsmessig å etablere en løkk i tilknytting til stasjonsområdet, og utnytte arealet under løkk for å utvide p-anlegget, som opp til da har betjent helsehus, kulturhus og rådhus. Under samme løkk etableres det is- og svømmehall, som kan sambruke parkeringshuset.

4. Parkering i nabolagene. Hvert av nabolagene har en egen karakter, tetthet og nærhet til sentrum, samt kollektive knutepunkter og har dermed individuelle tilnærminger til hvor mye parkering som er nødvendig og hvordan det løses.

Parkering i nabolagene. Hver av nabolagene har en egen karakter, tetthet og nærhet til sentrum og kollektive knutepunkter, og har dermed en egen tilnærming til hvor mye parkering det er nødvendig og hvordan det løses.



Strategi for (delvis) offentlig tilgjengelig parkering.



Potensial for transformasjon av underjordisk parkering. Det er sannsynlig at parkeringsbehovet kommer til å avta i framtiden, med de nye teknologiske løsningene, og utbygging av enda bedre kollektivtilbudet. Derfor er det viktig å tenke på transformasjonsmuligheter når en underjordisk parkering reguleres. Illustrasjoner ovenfor viser at det er mulig, avhengig av tilgang til dagslys, samt antall etasjer i den opprinnelige parkeringshus, å transformere parkeringskjellere til svømmebasseng, auditorium eller kontor.

Bjertnes campus - parkering er under jorden, i tilknytning til hvert nabolag. Den betjenes fra sidegater.

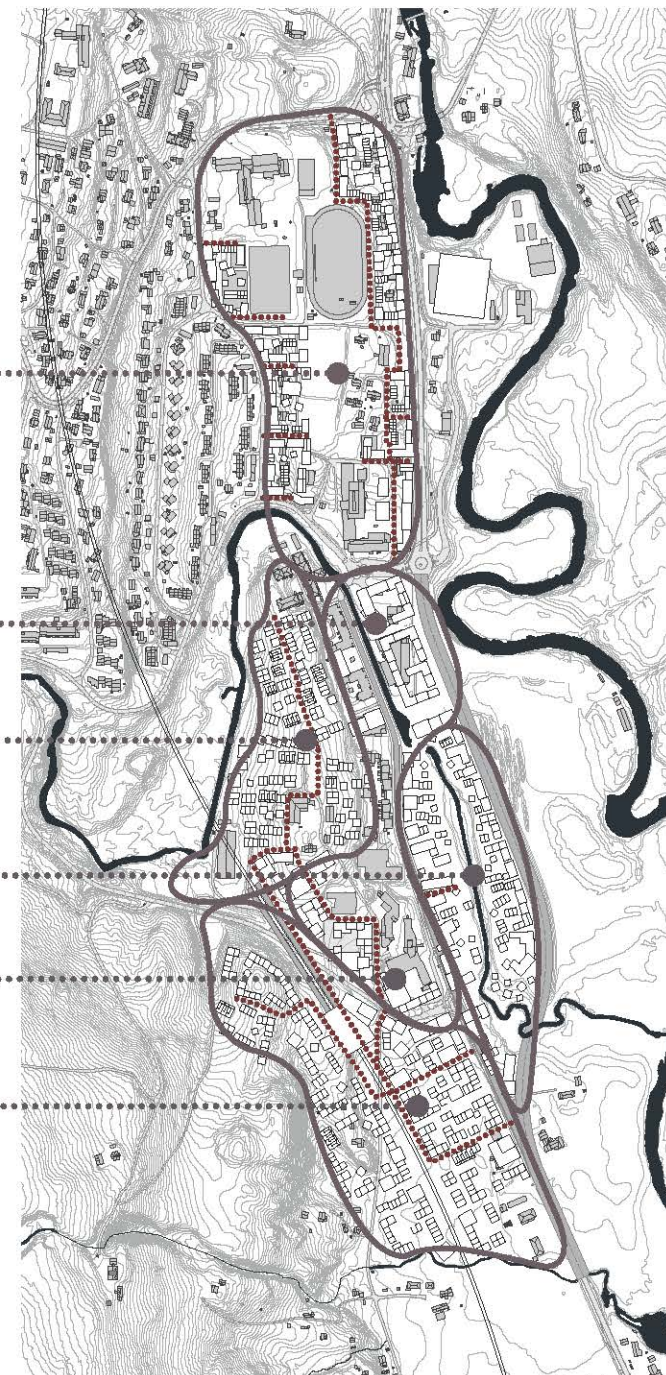
Sentrum nord - underjordisk garasje betjener kjøpesenter og nye boliger.

Mohaugen - parkering er under jorden, i tilknytning til hvert nabolag

Ørfiskeleie - sambruksløsninger for underjordisk parkering på vestre siden av Ørfiskebekken.

Sentrum syd - sentralisert anlegg ved fremtidig togstasjon.

Vestenga - parkering er under jorden, i tilknytning til hvert nabolag, samt i løsning integrert i ny togbru.



Nye nabolagene, med interne adkomster (stiplet rødt).

Regulering av parkering. Kommunedelplan for Nittedal sentrum regulerer en bestemt antall p-plasser som skal realiseres ved utbygging av nye områder. Vi ønsker å foreslå en nøkkel som forholder seg til nærhet til det nye knutepunktet nabolagene skal være.

Bjertnes campus - deler av området ligger 1000m fra knutepunkter, og avstanden til stasjonen kan oppleves langt.
0,8 bil, 2 sykkel p-plasser per bolig.

Sentrum nord - ligger tett på regionbuss og innenfor 500m radius fra togstasjonen.
0,3 bil, 3 sykkel per bolig.

Mohaugen - store deler av nabolaget ligger innenfor 300m fra togstasjonen.
0,3 bil, 3 sykkel per bolig.

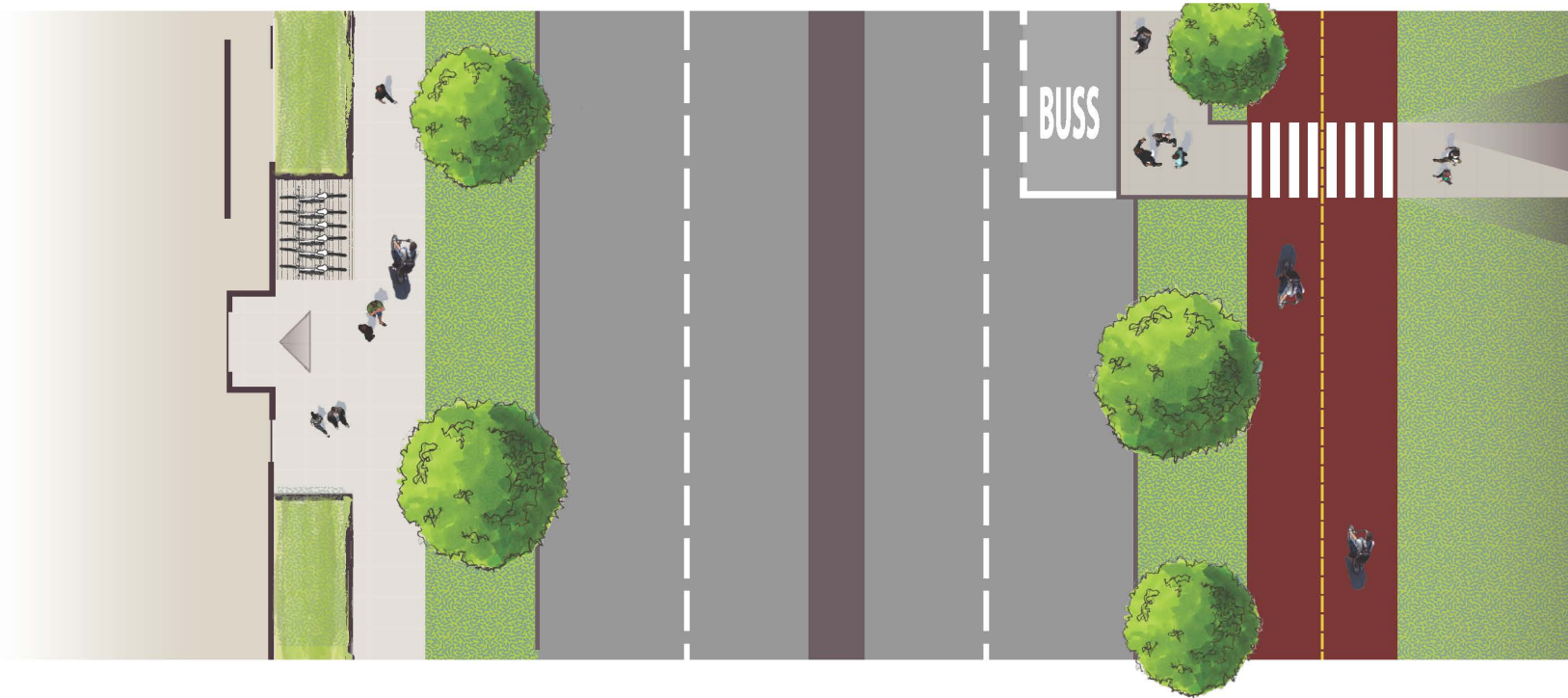
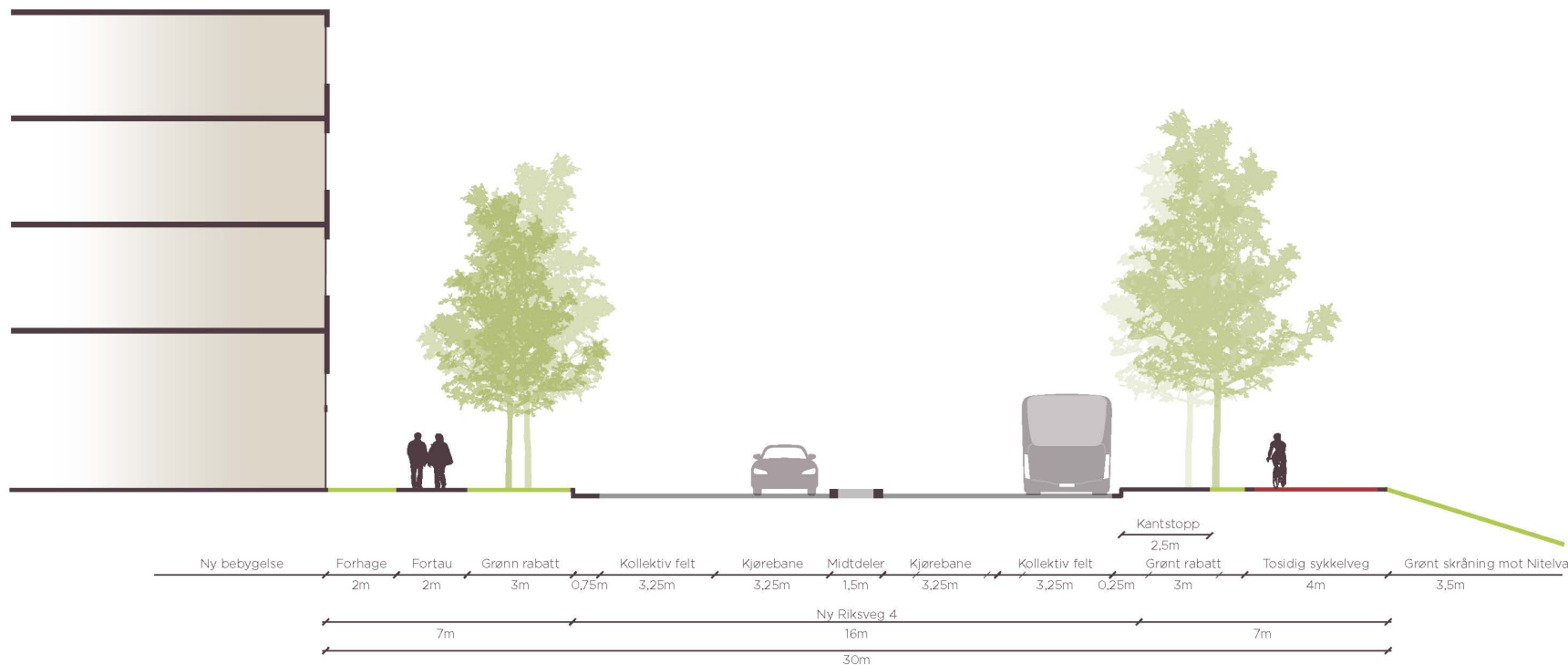
Ørfiskeleie - hele området er mindre enn 500m fra togstasjonen, og tett på regionbusstopp.
0,5 bil, 2 sykkel per bolig.

Sentrum syd - området ligger tett på togstasjonen.
0,3 bil, 2 sykkel per bolig.

Vestenga - store deler av området er ligger rett ved stasjonen. Det kan differensieres mellom **0,3 bil, 2 sykkel per bolig** i vest, og **0,5 bil, 2 sykkel per bolig** i sør-øst.



Utforming av ny Rv 4. Selv om riksveien planlegges med fire felter, behøver den ikke å oppleves som en motorvei. For å myke opp opplevelsen av eien, i og med at den planlegges med dedikert felt for kollektiv trafikk, foreslår vi at stopp for buss utformes som et kantstopp, for å skape et mer urbant preg. Selv om kantstopp er mulig å etablere ved 60km/t hastighet, foreslår vi at det vurderes å senke ned hastigheten til 50km/t. Vi foreslår at sykkelrute for transportsyklister går langs østre kanten av Rv 4, for å skape en hyggelig rute med utsikt over Nittedals åser og Nitelva. Den vestre kanten av veien langs bebyggelse foreslår vi utformet slik at vi skaper møbleringssone langs østre fasade, hvor folk kan sette fra seg sykler, barnevogner, samt noe enkel møblering da dette arealet får morgensol. I tillegg foreslår vi at en lysregulert overgang i plan vurderes, i fortsettelsen av akse som går fra Kulturhuset, over Ørfiskebekken og mot Nitelva. Dette mener vi bør vurderes, dersom hastigheten senkes. Også selv om det innebærer et systemskifte (i forhold til rundkjøringer på resten av strekningen), da dette blir en oversiktlig del av strekningen. Det er ikke behov for å etablere en krysningspunkt for trafikk, men kun for syklende og gående.





IDENTITET BY OG SENTRUMSUTVIKLING

Identitet

Forslaget legger opp til fortetting og transformasjon av eksisterende sentrum, og Bjertnes/sentralanlegget med utgangspunkt i å styrke områdenes eksisterende karakter og funksjon, samt maksimering av ubenyttede potensialer.

Med tanke på at Nittedal sentrum pr i dag oppleves som svært fragmentert og at pågående områder har liten grad av romlig sammenheng, arbeides det i dette forslaget med strategier som kan styrke forbindelser og bidra til opplevelse av mer flytende og interessante overganger mellom områdene. Et hovedgrep i forhold til dette er etablering av en sentral "aktivitetsakse" som syr områdene sammen på langs, med kulturhuset og sentralanlegget som primære ankerpunkter. Det vektlegges videre å knytte attraktive og identitetsbærende rom og funksjoner (generatorer) som bidrar til å skape "byliv" og aktivitet i de pågående områdene, direkte til denne aksen.

Samtidig som delområdenes separate identiteter styrkes lokalt gjennom aktivitetsaksens funksjoner, innhold og utforming, foreslås også aksens overordnet sett tilrettelagt som sammenhengende formidler av Nittedals samlede identitet. Med dette menes at klare koblinger som gir sikt og tilgjengelighet til omkringliggende natur vektlegges i hele forløpet og at aksens tilbud er aktivitetorienterte med klare konnotasjoner til idrett og friluftsliv i hele forløpet, samt at både lokal kultur og jordbruk vektlegges som del av aksens innhold, utforming og program.

Uavhengig av at et fremtidig Nittedal sentrum bør ha en kompakt og avgrenset sentrumskerne, er det viktig at det også oppleves som interessant og relevant å bevege seg videre gjennom delområder med lavere intensitet. Aktivitetsaksens avspeiler dette gjennom naturlige takt, og karaktterskift

som tilpasser aksens til områdenes funksjoner og kvaliteter, og gjør disse lett tilgjengelige.
- Fra øvrige deler av sentrum, så vel som fra tilstøtende boligområder.

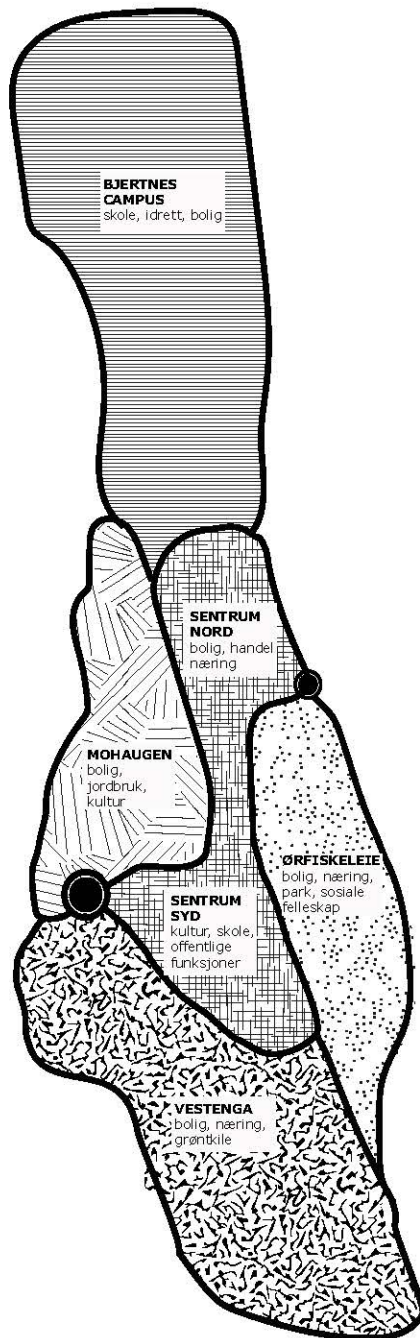
Områdekarakter

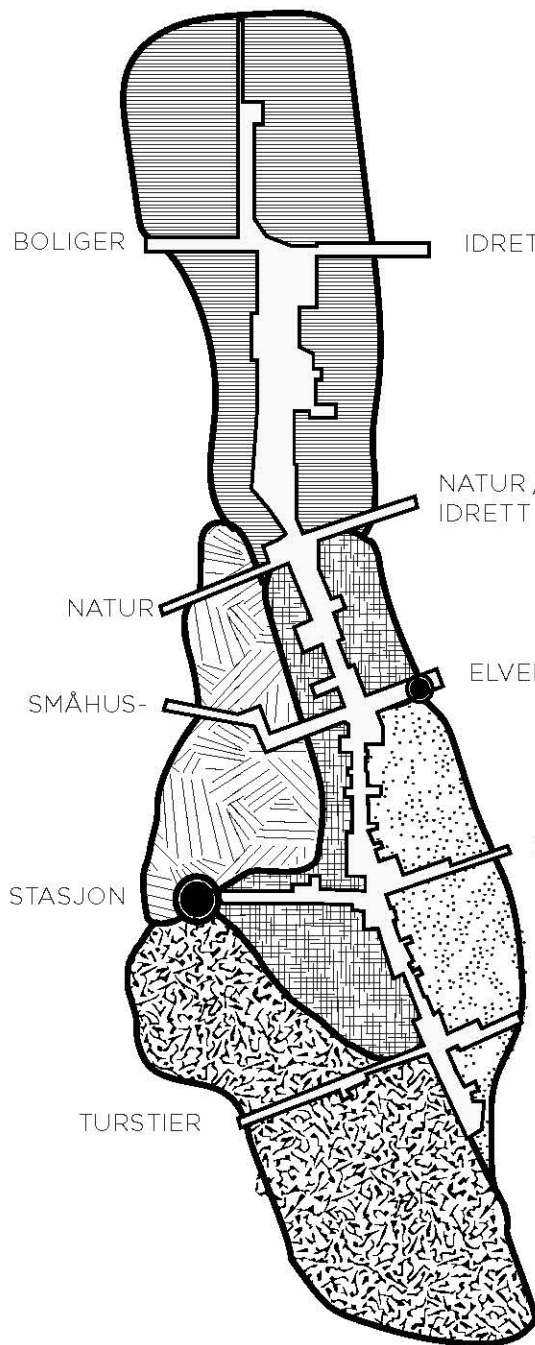
Forslaget innebærer også etablering av 3 nye bydeler i nær kobling med sentrumskjernen. Som navnene antyder, tenkes også disse utviklet med utgangspunkt i eksisterende/lokal kvalitet og identitet.

Ørfiskeleie utformes med Ørfiskebekkens åpne løp som naturlig sentrum. Parkområde langs bekkens leie tenkes som attraktiv ny byalmeneing og fungerer i tillegg som generøse og varierte felles uteoppholdsarealer for de nye boligene. Bydelen har en tett og urban kant mot aktivitetsaksen, med stor grad av funksjonsblanding og inviterende forbindelser som er tilrettelagt for å invitere bylivet inn til bekkedammen.

Det nye boligområdet på **Mohaugen** organiserer rundt en videre utviklet versjon av Mo gård til Prøysensenter: Aktivitets- og kunnskapsenter om lokal kultur, kunst, tradisjonshåndverk og historie. Senteret huser samtidig et læringsverksted for urbant jordbruk og et andelsbruk. "Jorbrukslappene" brukes også som kvalitativt og identitetsskapende tema for selve boligområdet. I tillegg kobles dyrkningstemaet til områdets primære forbindelse/tilknytning til sentrum: Via en landskapsrampe beplantet med spiselige vekster og mikrohabitater for økt biodiversitet, trekkes "bylivet" opp til aktiviteter og events på Prøysensenteret.

På **Vestenga** bor man nær natur og har både ski- og turløper på dørstokken. Samtidig er området ekstremt stasjonsnært og har gode bilfrie koblinger til sentrum og området rundt kulturhuset, bla via en grøntkile etablert på lokk over Svartkruttsveien. Området inneholder i tillegg en kombinert svømme- og skøyte hall som vil bidra til områdets "bylivs kvaliteter".





Sentralanlegget kobles til nytt idrettsområde ved Nitelva via sykkelbro



Tursti langs Ørfiskebekken kobles til kryss ved VGS via eksisterende landskapstange til sykkelsti langs RV4. Bløte landskaps elementer bidrar til kaldluftsdrenasje i korridor.



Nytt boligområde på Mohøyden får god tilknytning til sentrum via landskapsrampe med urbane haver. Rampen som leder til nytt hovedtorg og elvepark er også skatehallens tak.



Ny stasjon kobles gjennom sentrum til nytt boligområde ved den åpne ørfiskebekken og gir videre adgang til elevlandskapet



Tur og skiløyper knyttes sammen med turområder ved Nitelva under jernbane sporet og via det nye boligområdet Vestenga,



TVERRFORBINDELSER

Omgivelseskvaliteter forbindes på tvers av sentrum via 5 primære tverrakser. Disse knytter også de nye boligområdene til sentrum og tenkes utformet som hovedkorridorer i forhold til funksjonsfortetting og bylivsrelaterte tilbud



Eksisterende funksjoner

Dagens Nittedal oppleves som fragmentert med spredte funksjoner og aktivitetstilbud. Rundt sentralanlegget og ved kulturhuset finnes noe funksjonsfortetting, men avstanden mellom disse polene er relativt lang og har mangelfulle romlige sammenhenger.

Nye funksjoner

Nye Nittedal sentrum og de nye bydelen får supplerende sosiale, og praktiske funksjoner, og et utvidet offentlig tilbud som står i forholdt til befolkningsveksten. De nye bydelene vil gi økt press på eksisterende fasiliteter og må derfor innebære nye arenaer og kvaliteter som løfter helhetstilbudet.

Ny funksjoner plasseres fortrinnsvis i direkte forbindelse med aktivitetsaksen og sentrale tverrforbindelser



For å sikre at Nye Nittedal blir en aktiv, variert og grønn by innpasses nye programmer som sikrer et bredere bylivstilbud. Programmene sentreres i fortetninger rundt aktivitetsaksen og følger tverraksene i de nye bydelene.

62



Bylivssirkulasjon og grønne loops

For å sikre gode sirkulasjonsmuligheter i sentrum og både i, og i mellom, bydelene kobles tverrforbindelsene med mindre gater og gang/sykkelforbindelser med grønn kvalitet. Loopsene gode alternative sammenhenger mellom funksjoner og bylivstilbud og styrker koblinger til viktige kollektivpunkt.





NITTEDAL KOMUNE HAR ALLEREDE LYKKES GODT
MED Å ETABLERE DET NYE KULTURHUSET SOM
MULTIFUNKSJONELL SAMBRUKSPLATTFORM

Sambruk i sentrum

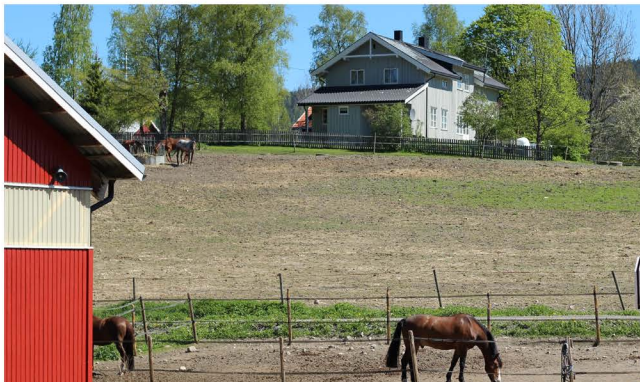
Sambruk av offentlige og private bygg og anlegg kan gi store besparelser i forhold til både drifts og etableringskostnader og samebruks potensialet bør derfor undersøkes i forbindelse med etablering av alle fremtidige offentlige funksjoner i Nittedal.

I vårt forslag legger vi opp til flere nye typer flerfunksjonelle bygg hvor offentlige og private interesser kan tenkes samordnet gjennom ulike typer finansierungs- og drifts modeller. Feks skole med boliger, idrettshall med handel og næring, svømme/skøytehall med stasjonrelaterte funksjoner og boliger. Det er også lagt vekt på gjenbruk og transformasjon av eksisterende bygg, fremfor nyetabler i tilfeller hvor dette er mulig. Nye barnehager er foreksempel en funksjon som fint kan gå hånd i hånd med opprustning og bevaring av sentrums historiske og identitetgivende gårder, og eventuelt gi kommunen økonomiske intensiver til å overta eierskapet til noen av disse.

Med tanke på eksisterende offentlige bygg er det også relevant å vurdere om nye funksjoner kan innpasses i alle rede eksisterende rammer ved at dagens bruk optimeres og arealer frigjøres til nye formål.

Når det gjelder midlertidig bruk er Nittedal kommune allerede gode til å sikre at fasiliteter er "åpne" og lokalene mulige å leie av både lag og foreninger og privatpersoner. Med Ny teknologi / apper og lignende kan dette tilbudet gjøres bredere kjent og tilgjengelig for flere.

En slik digital ordning kan også være relevant i forbindelse med etablering av nye næringsbygg, som feks kan være del av en kontorhotell ordning for korttidsutleie ubenyttede plasser og møtelokaler på både dag og kveldstid.



Mo gård som Prøysensenter

Mo gård er en av de første gårdene i Nittedal og en viktig bærer av stedsidentitet. I vårt forslag er dagens gård transformert til lokalt kultursenter og hjerte i den nye bydelen på Mohøyden. Vi ser for oss at gården kan oppgraderes og etableres som ny arena for samhandling gjennom et offentlig- privat partnerskap med følgende funksjoner:

OFFENTLIG KULTURSENTER: Samlingssted, galleri og kafe med fokus på lokal kunst, kultur, tradisjon og håndverk.

LÆRINGS- OG VITENSENTER: Om urbant jordbruk, bærekraft og biodiversitet, samt forhold knyttet til lokal natur.

PRIVAT ANDELSBRUK: Utleie av jordlapper til lokale beboere og kunnskapsnæring knyttet til økologi. Eventuelt gårdsbutikk med lokale produkter.

BARNEHAGE: I den tidligere loven med tilknyttede utearealer som kan brukes av bydelen utenom åpningstid



Videregående med korttidsleie av kontorer og ungdomsklubb

Bjertnes VGS er bygget i en tid hvor offentlige skoler gjerne med planlagt med større administrasjonslokaler enn det som er tilfellet i dag.

KONTORHOTELL: Lokaler og kontorer som står ubrukte på dagtid kan leies ut på timesbasis via en digital kontorhotellordning, for hele Nittedal sentrum.

VERKSTEDSDAGER: Skolens verkstedlokaler kan gjøres tilgjengelig for private gjennom etablering av "verkstedsdager" hvor man kan få tilgang til maskiner og eventuelt veiledning.

UNGDOMSKLUBB: Sentralplassen er et av Nittedal-ungdommenes viktigste samlingssteder. Ala og lokaler på VGS kan benyttes til ungdomsklubbfunksjoner på ettermiddag og kveldstid. For å bli en del av bylivet i tilknytning til den foreslåtte aktivitetsaksen kunne Videregående facade med fordel "åpnes" mot ny terrassert ungdomspark.

Byromsnettverk

Forslaget legger opp til et finmasket nettverk av små og mellomstore byrom langs hele aktivitetsaksen og de tverrgående forbindelsene som knytter bydelene til sentrum. Byrommene er hovedsakelig utformet som små og mellomstore oppholds- og møteplasser i form av kantsoner, lommeparker og kvartals- og bydelplasser.

Samtidig som det via aktivitetsaksens utforming er relevant å etablere en overordnet sammenheng mellom byrommene, er det viktig at byrommene hver i sær utvikles med egen identitet og stedspesifikk oppholdskvalitet. Byrommene må også tilrettelegges slik at de bidrar til sentrums blågrønne struktur og gir godt grunnlag for biologisk mangfold (se eksempel på neste oppslag).

Byliv

Godt samspill mellom byrom og tiliggende bygg er viktig, men også samspillet mellom gaterom og byrom er en avgjørende faktor i å gjøre et fremtidig Nittedal til en attraktiv 5min "by for myke trafikanter. Hensynet til fremkommelighet og fasiliteter for gående og syklende, herunder sykkelparkering, må stå sentralt i teleretteliggingen av alle by- og gaterom (se eksempel gatesnitt).

Byrommene må tilrettelegges og utformes slik at de er attraktivt å bevege seg igjennom, og oppholde seg i, på alle tider av året. Dette foreslås primært imøtekommet gjennom en utforming som optimerer lokalklimatiske forhold og et fleksibelt og vintertilpassbart program i plassens kjerneområde. Varmekabler i gangsonene kan eventuelt også være relevant.

Mangfold

Forslaget legger opp til at alle primære byrom og forbindelser utformes for universell tilgjengelighet og med varierte soner tilrettelagt for allsidig bruk av brukere i alle aldersgrupper.



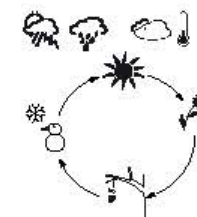
Ny Prøysenplass

Nye torg

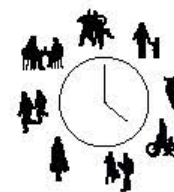
I sentrum foreslås i tillegg de til grønne oppholds rommene i forbindelse med tidligere nevnte "connector soner", et fåtall større og mer "tradisjonelle" byrom. Dette dreier seg primært om en transformert versjon av Prøysenplassen (lekeplass med kantsoner for opphold og uteservering, samt det nye "Bytorvet"; et knutepunkt for gående og syklende i forbindelse med planens sentrale tverrforbindelse og utvidet Mosenter.

For å sikre at de nye plassene vil brukes aktivt er de koblet direkte til lokalhandelens kjerneområde og i umiddelbar nærhet av kollektivpunkter. I tillegg legges det opp en god blanding av næring og bolig som vil bidra til å generere trafikk over plassene på ulike tider av døgnet og øke samspillet mellom boliger, arbeidsplasser og fellesfunksjoner i sentrum.

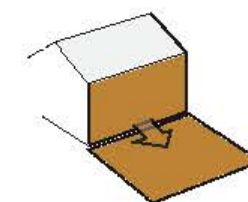
Kvalitet og høy opparbeidelse er vesentlig i realiseringen av de nye torvene. Programmatisk søkes en blanding mellom fleksible aktiviteter og faste elementer.



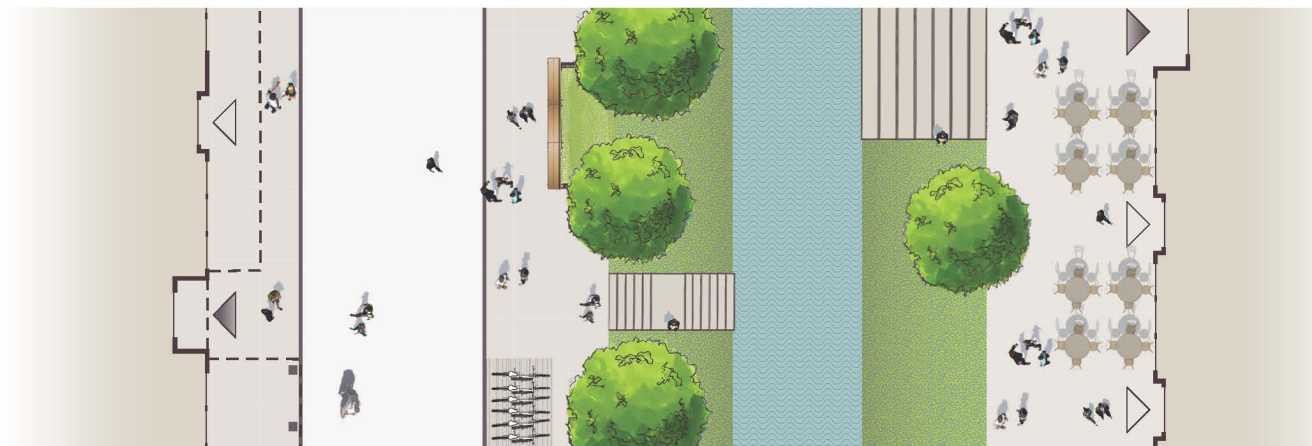
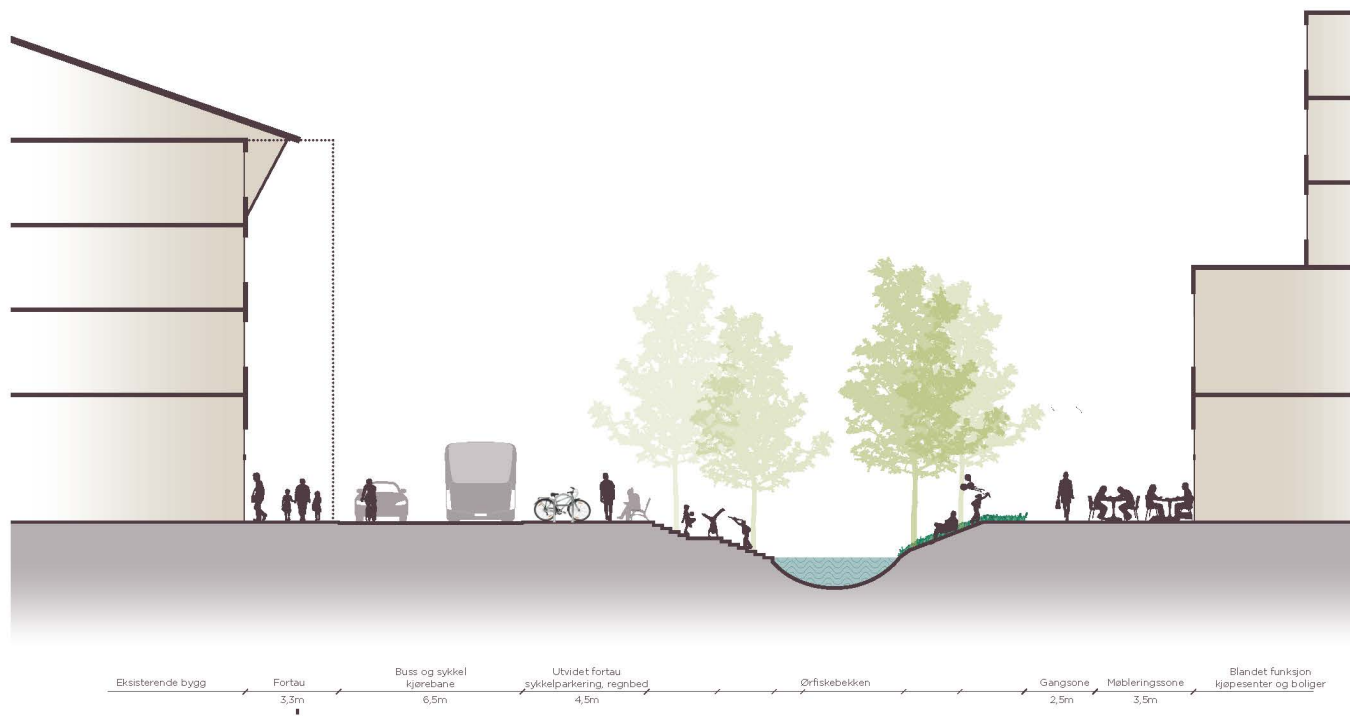
Byrom må tilrettelegges for aktivitet på alle årstider og med varierende klimaforhold



Sentrale byrom må tilrettelegges for aktiviteter gjennom hele døgnet



Aktiviteten i bygningene må understøtte by/gaterommet og vica versa



GATESNITT AKTIVITETSAKSE

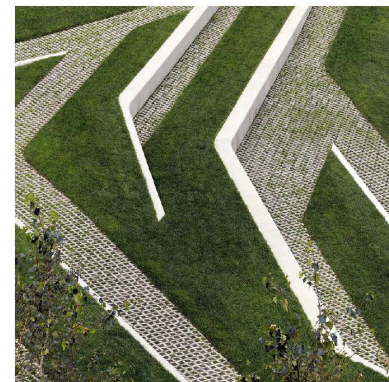
(mellom Prøysenplassen og nytt hovedtorg)



Beskrivelse hovedtorg og landskapsrampe

Hovedtorget møbleres med felter bestående av variert beplantning og harde dekker. Trær og opphøyde plantefelt brukes for å skape aktiviserte og gode oppholdssoner samtidig som det sørger for at arealet er innbydende og ikke oppleves som folketomt på tider hvor det er få besøkende. Møblementet plassering og orientering legger til rette for de naturlige bevegelsesmønstre. På torgets vestlige del er det bevart et åpent område for arrangementer og folkesamlinger. Området er stort nok til å etablere en liten innebandy bane.

Langs landskapsrampen landskapet delt opp i "jordlapper" med forskjellig beplantning knyttet opp mot dyrkning, deltagelse og opphold. Terrenget terrasseres for å muliggjøre dyrking og høsting. De forskjellige inndelingene tenkes brukt til parselhager eller kommunal dyrkning og skal tilrettelegge for samhandling i lokalbefolkningen. Landskapsrampen er lagt med stigning tilpasset universell utforming og sykling/ski gåing. I tillegg er det satt av områder til opphold og møtepunkter langs rampen. Langs rampen legges det opp en kanal som samler regnvann, kanaliserer vannet langs dyrkingsarealet, fordrøyes og brukes til vanning. Det legges til rette for høy biodiversitet gjennom mangfoldig dyrkning på små arealer og fordrøyning av regnvann.







Byliv og handel

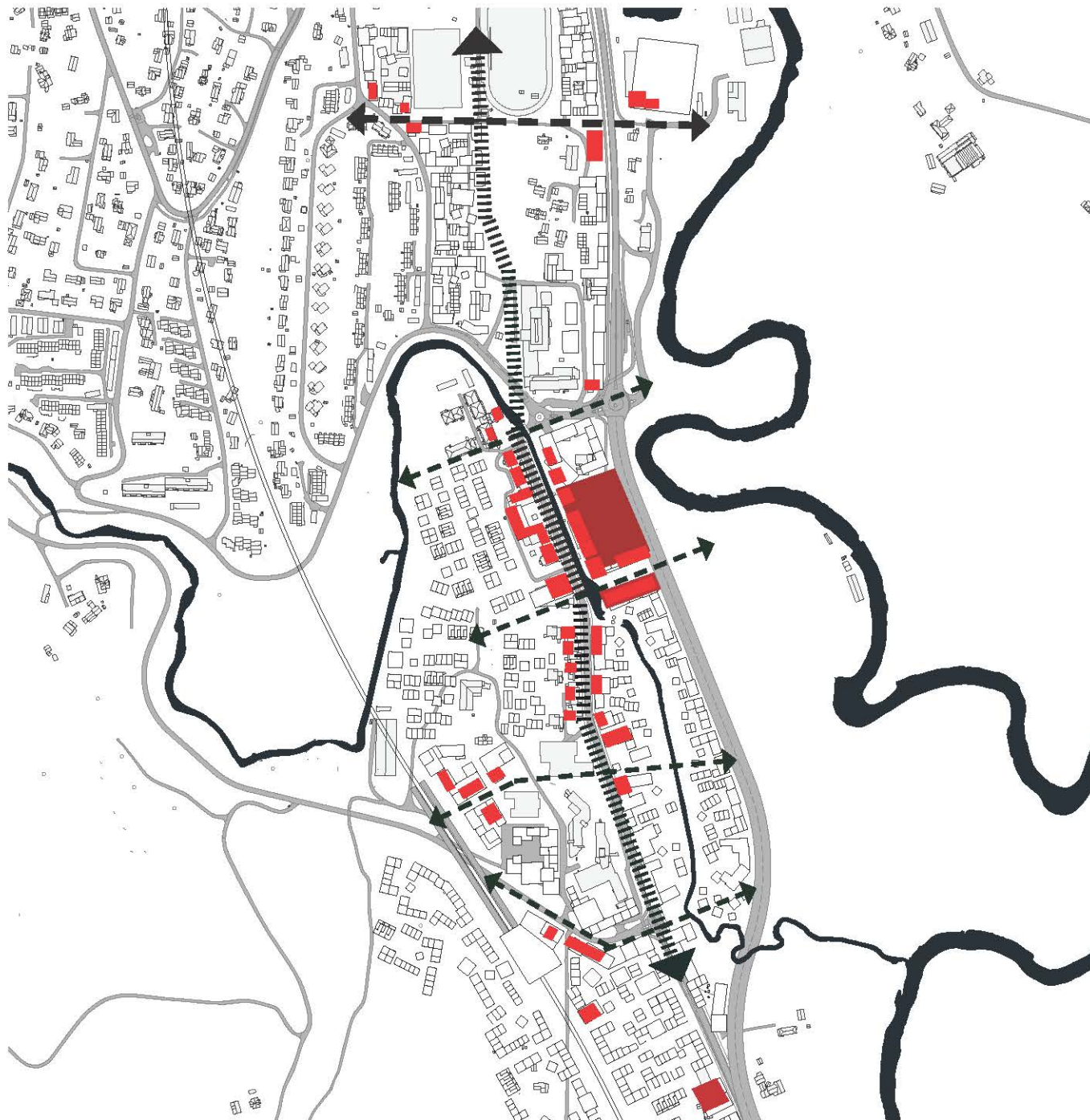
Nittedal er utfordret med handelslekkasje, spesielt når det gjelder utvalgsvarer. På kort sikt er det nok ikke realistisk at Nittedal sentrum kan konkurrere med omkringliggende sentre som for eksempel Strømmen storsenter. Gjennom langsiktig utvikling av et avgrenset og spennende bysentrum med mangfold av tilbud, aktiviteter som gjør opphold attraktivt for besøkende i aldersgrupper, vil man dog kunne legge et langt bedre grunnlag for aktiv, lokal og hyggelig sentrumshandel.

VÅRE STRATEGIER:

Vektlegge kort avstand mellom butikkene (5min byen)

- Sentrere hoveddelen av handelstilbudet i et kompakt og avgrenset sentrumsområde langs aktivitetsaksen mellom Kværnstuveien og kulturhuset, og med størst intensitet rundt nyetablert handelstorg / hovedbyrom. Torget ligger sentralt i sentrum og etableres i direkte kobling med primær tverrakse. Noe som gir svært god tilgjengelighet til området for gående og syklende, samt via kollektivtransport.
- Noe lavere konsentrasjon i strekkene mellom Prøysentorget og VGS og mellom torget og kulturhuset hvor handelen i større grad blandes med næring, service, offentlige tjenester, kulturorientert virksomhet og boliger. Uavhengig av formålet er det avgjørende at fasader mot aktivitetsaksen er aktive i alle soner. Tatt i betraktning av områdets skala og nåværende fragmenterthet må det arbeides med en målsetting om at avstanden mellom innganger som henvender seg mot gaten, ikke er lengre enn 15m i yttersoner og kanskje under 10m i kjerneområdet.
- "Yttersonene" kan transformeres til en større andel av handel over tid, når stasjonen kommer og både behov og aktivitetsnivå øker i takt med etablering av nye nabolag og nye innbyggere.

I de sentrumsnære boligområdene begrenses handel til spesialisert nisjehandel relatert til områdets identitet og bruk, samt ren strøksbetjenende funksjoner.

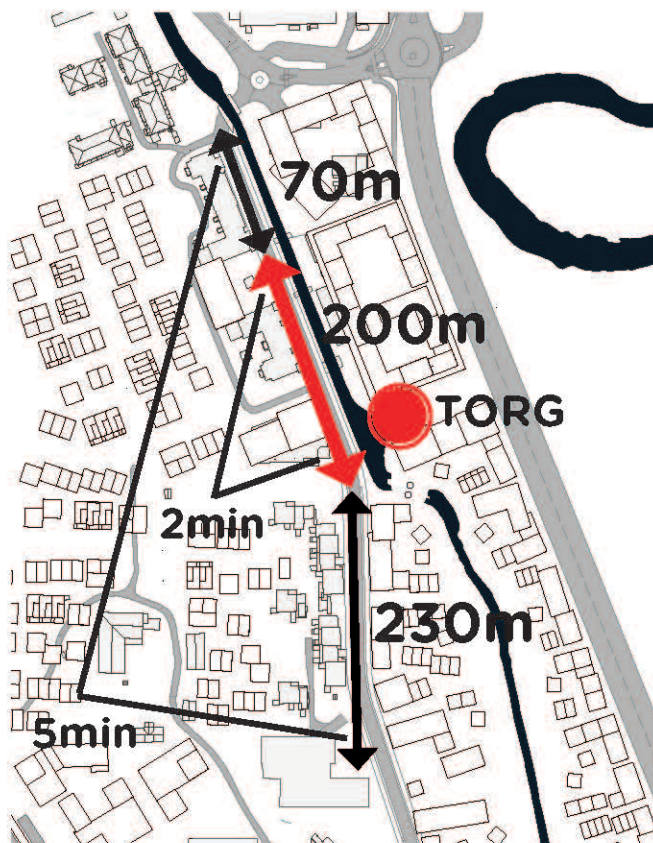


Nærhet fra torv til:

Stasjon 400m /5min

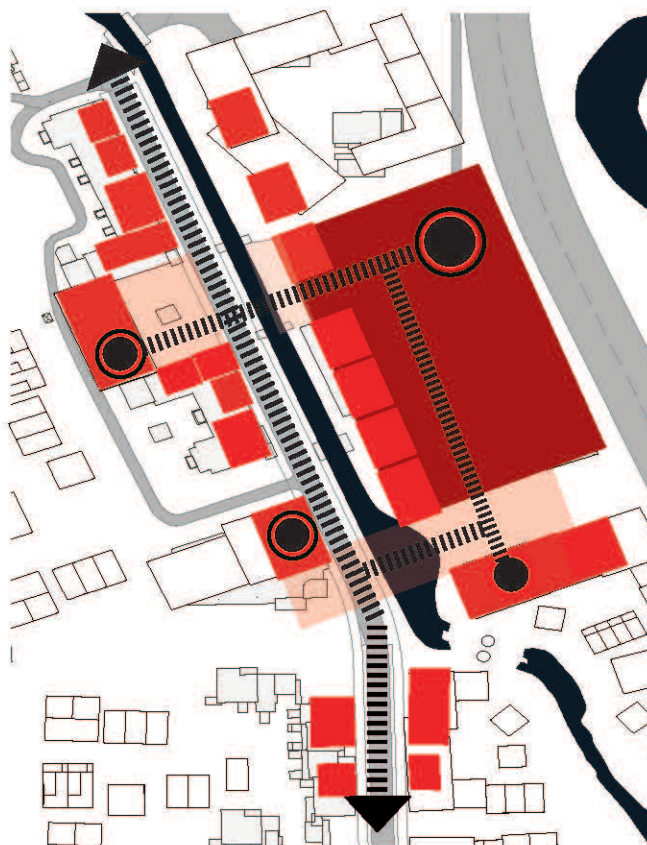
Lokal buss 0m

Regional buss 20m



Byrom, aktivitets og kulturtilbud som attraktor

- Handel skaper byliv samtidig som et variert og spennende byliv bidrar til å støtte opp under handel, ved å sikre at besøkende blir lengre i området. For å oppnå slik effekt kobles handelen veldig direkte til nyetablert aktivitetsakse og dennes nettverk av byrom. Byrommene fungerer som attraktorer gjennom å sikre et mangfold av aktiviteter og tilbud for alle aldersgrupper.



-Nye Nittedal sentrum skal kunne fungere som «destinasjon» for både lokale beboere i Rotnes og beboere i omlandet. Målet må være å kunne tiltrekke seg besøkende i kraft av stedets unike oppholds kvaliteter, så vell som via et spennende og variert butikkmiljø. De som velger å handle i Rotnes fremfor omliggende handelssentrum, vil gjøre dette fordi de kan få oppfylt flere formål på samme besøk, samtidig som handelsturen kan kombineres med interessante opplevelser og aktiviteter. Andre viktige faktorer er nærhet, tilgjengelighet og bekvemmelighet.

Et levende sentrum med både kjøpesenter og nisjebutikker.

- I et nytt Nittedal sentrum vil det være naturlig å bygge handelskonsentrasjonen opp rundt eksisterende lokalsenter som allerede er en velfungerende handels dynamo. Senteret vil også være et viktig omdreiningspunkt på vinterstid, uavhengig av tilretteleggelse for gode lokalklimatiske forhold og helårs aktiviteter i resten av sentrum.

- Vi foreslår at senteret utvides mot syd istedet for nord, slik at hovedinngangen og senterets mer utadrettede aktiviteter henvender seg til nytt stort handelstorg sentralt i sentrum; der hvor aktivitetsaksen og områdets primære tverrforbindelse krysser hverandre. Torvet er sentrums "knutepunkt", omgitt av sykkelparkering og med kort avstand til kollektivtransport, nærhet til kulturhuset og offentlige tjenester samt sterke forbindelser til omkringliggende boligområder.

- Det utvidede sentret er et viktig ankerpunkt som tiltross for flere innadvente funksjoner også må inngå som aktiv og utadvent del av gatehandelmiljøet, istedet for å være et alternativ til dette. Senterets fasader mot aktivitetsaksen og torvet må dermed etableres med aktive innganger (direkte til butikker) langs hele forløpet. Den foreslåtte aktivitetsaksen arbeider romlig og opplevelsesmessigst med hele korridoren (vei, elv, vei) for å oppnå en tosidighet, og naturlig korrespondanse mellom senteret og Mattias Skytters vei og ikke bare begrenset til veibanen, slik det er i dag.

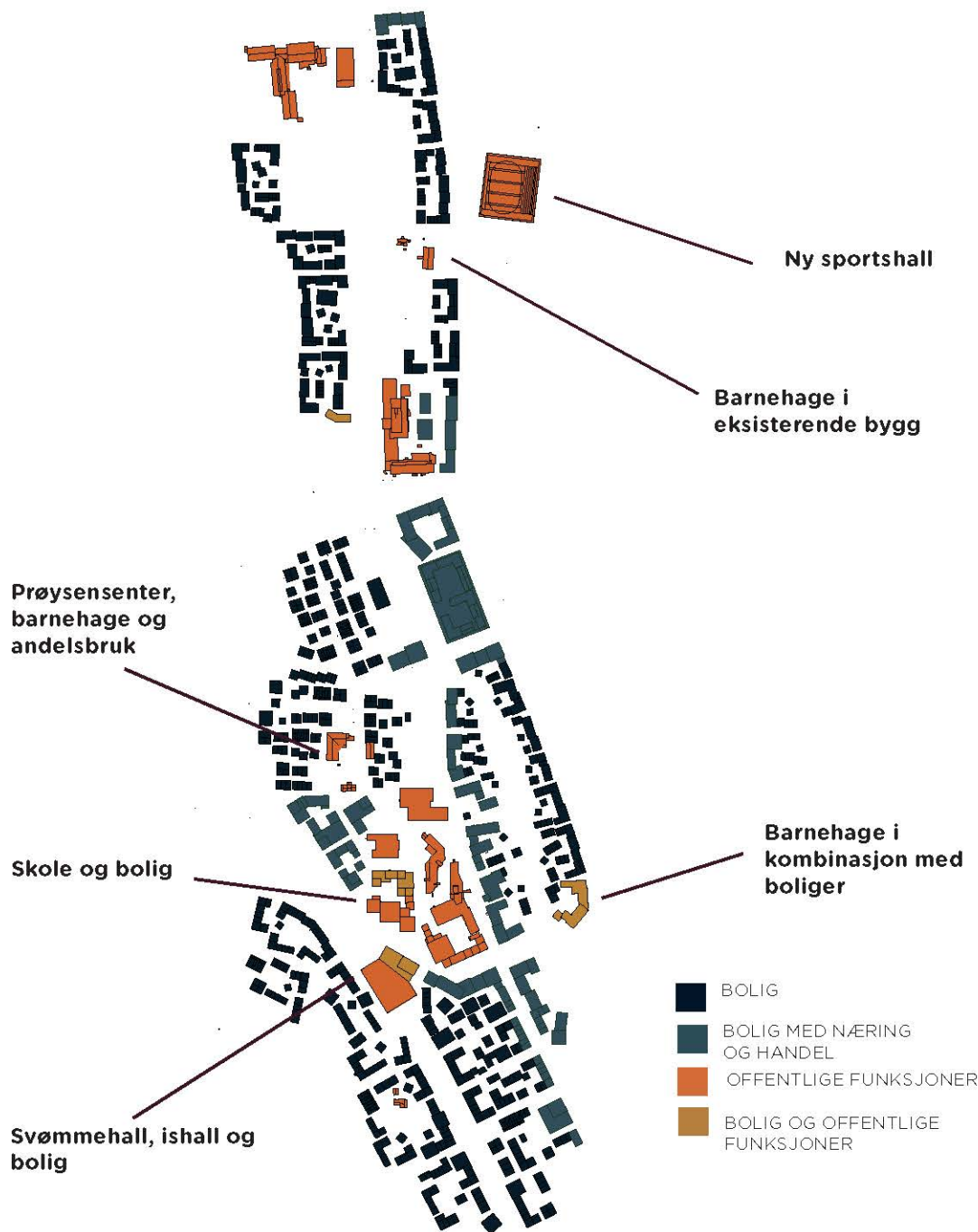
- I kjerneområdet for handel vil det være viktig å arbeide bevist med en strategisk bransjemiks, godt supplert med serveringssteder og service funksjoner som henvender seg til plass- og gaterom. For å styrke Nittedals identitet som "opplevelse båret" handlesdestinasjon, så vell som å skape lokalt forankret byliv, bør mer tradisjonell handel også komplementeres med virksomhet som trekker på lokale ressurser, produkter, håndverk og kultur. Offentlige myndigheter kan bidra til etablering av programmer / avtaler med lokale byggeiere, som muliggjør etablering av slike bedrifter, i alle fall i en midlertidig fase hvor nye Nittedal er i rivende utvikling.

Funksjonsblanding og urbanitet

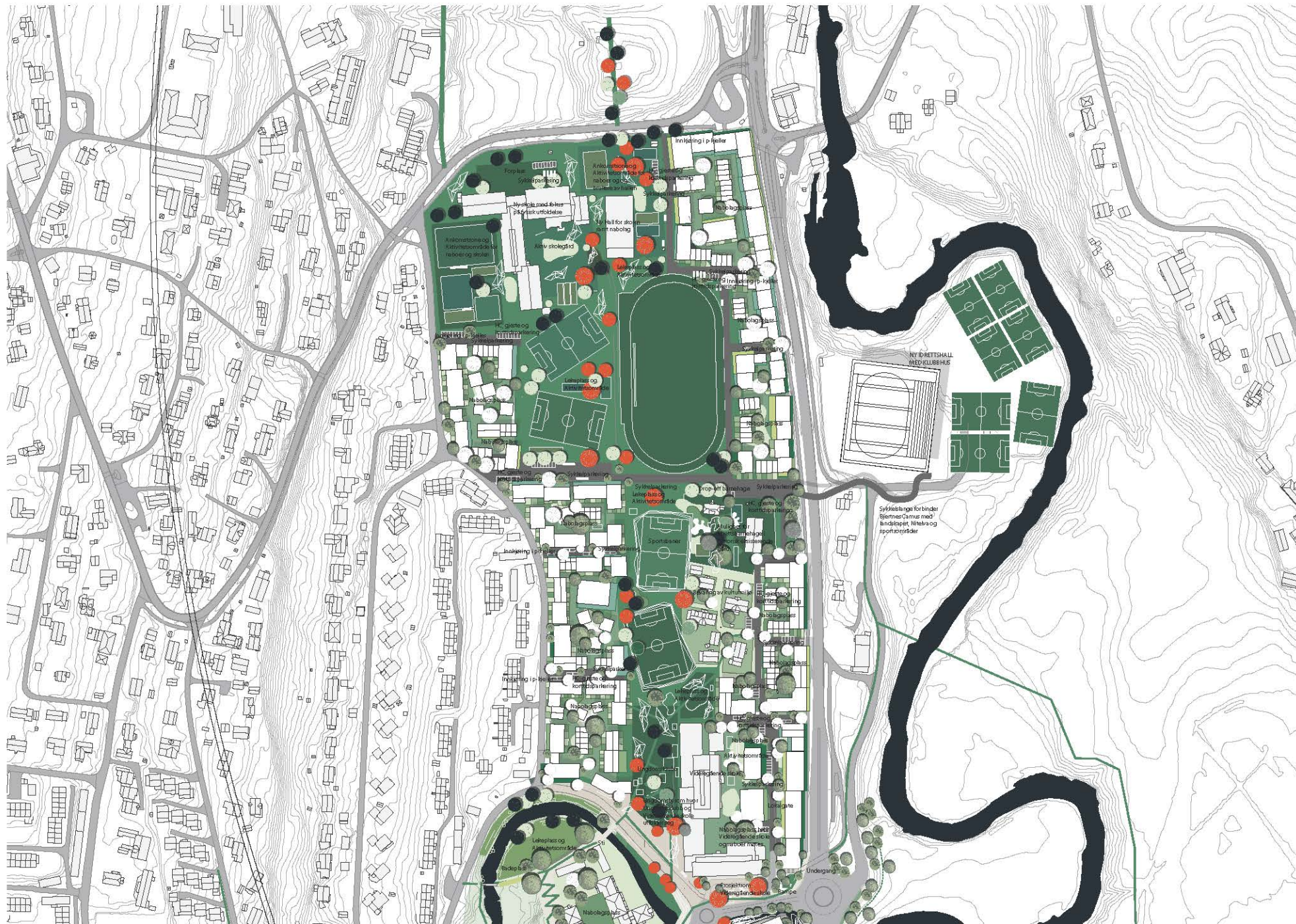
Dagens klare soneinndeling av sentrum (kultur og offentlige tjenester - handelsentrum - sport og skole) i forløpet mellom rådhuset og ungdomsskolen er tildels naturlig. Samtidig er områdenes grad av monofunksjonalitet for stor til at det kan genereres et reelt byliv, både innenfor sonene hver i sær og i forhold til naturlig bevegelse og i sirkulasjon i det samlede sentrumsforløp. Forslaget legger derfor opp til en langt høyere grad av funksjonsblanding i de mest sentrale deler av sentrum, mellom fremtidig stasjon / kulturhuset og Mosentret enn det som er tilfellet i dag. Selv om handel med tanke på lønnsomhet i hovedsak bør konsentreres innenfor et mindre område vil et bredere sentrumtilbud og en høyere næringsandel (folk / kritisk masse) gjøre det mer interessant og naturlig å bevege seg til fots og på sykkel langs aktivitetsaksen / det samlede sentrumsforløp, fremfor å kjøre bil fra destinasjon til destinasjon, slik tilfellet er i dag.

I de mer boligbaserte bydelene omkring sentrumskjernen er det også relevant å øke funksjonsblandingen noe, men på ingen måte i samme grad. Når det gjelder utadrettede funksjoner og tjenester virker det umiddelbart her mest naturlig å bygge videre på; fortette og supplere, eksisterende funksjoner, da disse er knyttet til områdets bruk og identitet og nok har størst potensiale med tanke på generering, eller videreutvikling, av noen grad av "byliv". Som beskrevet under handel, kan det foreksempel være relevant å etablere noe handel med formål som er direkte knyttet til områdenes funksjon i tilknytning sentrale tverrforbindelse forbindelser og aktivitetsaksen.

Når det gjelder næring er potensialet større, særlig i de stasjonsnære boligområdene og ytterkanter som møter primære ferdselsårer og bussforbindelser.



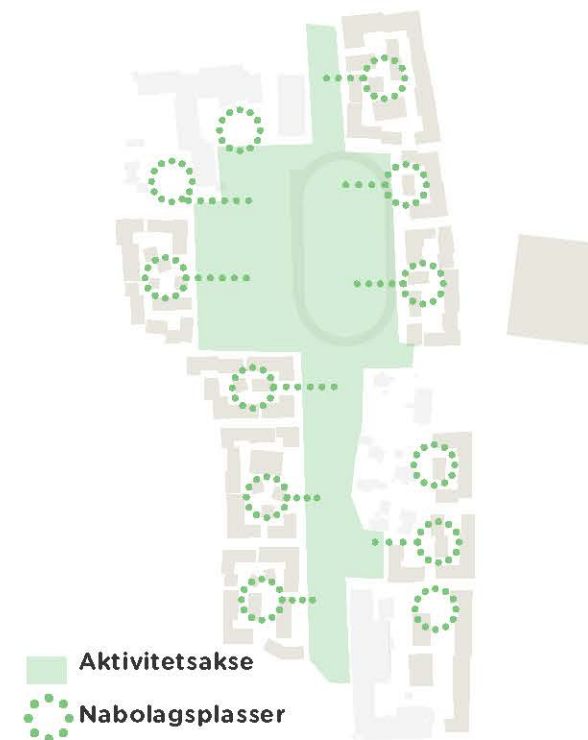
Nye nabolag



BJERTNES CAMPUS

Bjernes Camus tar navnet sitt fra den kulturhistoriske gård Bjertnes, et kulturmiljø som er med til å gi Nittedal tidsdybde. Det historiske bebyggelsemiljø ligger i dag omkranset av sportbaner, skoler og villaer. Dette konglomeratiske karaktertrekk danner grunnbasen i Bjernes Camus, en forskjelligartet og aktiv bydel som samler seg rundt gleden ved fysisk utfoldelse og læring.

Vesentlig for utbygging her er at skolen og idrettsmiljøet opplever at deres hverdag og fasiliteter forbedres med utbyggingen. I Bjernes Campus er sport og skole integrert i en levende bydel, hvor utvekslingen og sambruk av funksjoner kan gi stor livsglede for beboere og brukere.



BYLIV OG UTELIV

Bjertnes Campus legger opp til et aktivt uteliv. De sporty Nittedalingene får utfolde en hverdag hvor frivillighet i klubbene, sportaktiviteter, turer med familien og hunden enkelt flettes inn i hverdagen. Det legges opp til et byliv hvor skolebarn møter folk fra nabolaget, de som utøver sport, samt de som bruker friluftsområdet rundt Nitelva. Eksisterende naboer gis økt tilgang på landskapet og et nytt aktivt utfoldelsesrom med aktivitetsaksen.

Byroms, landskap og uterom

Det store aktive rom ligger i aktivitetsaksen, sports-baner blandes med lekeplasser og beboermøtesteder. Skolegården og idrettsbaner brukes av barn i skoletiden og av nabolaget og lokaldistriktet om ettermiddagen, i helgene og om aftenen.

Området tilbyr også de stille mindre plasser inne i bebyggelsene. Her er det tilrettelagt for de helt små barn, samt møter mellom naboer i hverdagen. Bebyggelsestrukturen åpner seg opp mot aktivitetsområdet, så tilgjengeligheten til å integrere med aktivitetene gjøres enkel og lett.

OPPKOBLING

Nabolaget sentreres rundt en aktivitetsakse, akse gir nabolaget en god forbindelse til de andre nabolag i Nittedal, med stasjonen og sentrums attraktive funksjoner.

Det etableres en løpe, - sykkel eller ski-slange som kobler nabolaget og aktivitetsaksen på den nye idrettshall med tilhørende fasiliteter, sportbaner og landskap. Den tar opp det store terrengfall, og gir en opplevelsesrik og lekende kobling mot Nitelva, løpeturen eller treningsøkten.

MOBILITET OG PARKERING

Området er bilfritt i aktivitetsaksen, så en ubekymret utfoldelse for alle aldre gis gode betingelser. Sykkel og gang er godt tilrettelagt for i aktivitetsaksen, hvor de har god fremkommelighet. Nabolaget betjenes fra nord og syd, hvor det etableres en lokalgate gjennom området. Gaten rommer sykkelparkering, gjeste og handikap parkering samt, korttidsparkering. Det etableres parkering under bebyggelsen i hele området, hvor hvert byggefelt får egen p-kjeller. Skolen og Sportshallen sambruker p-kjeller med beboere.



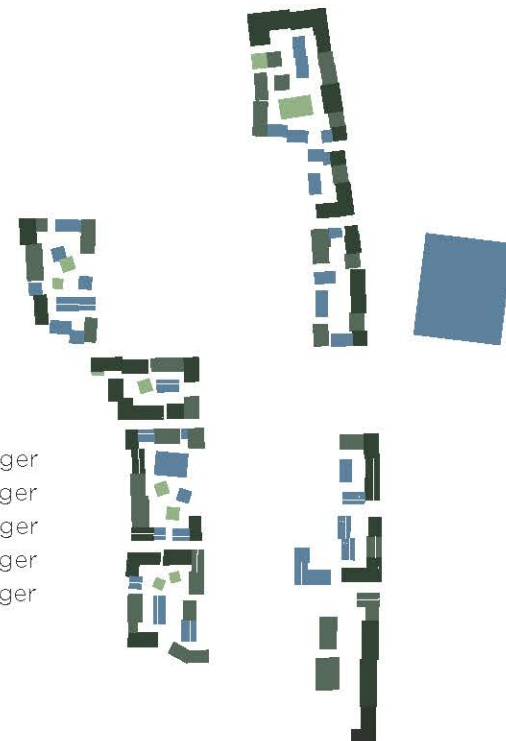
-  Parkeringskjeller
-  Riksvej 4
-  Primær adkomstvej
-  Sekundær ankomstvej
-  Sykkel og gangvei

KLIMA

Mot Riksveien er det etablert en skjerm mot støy og kaldluftsdraget fra nord. Dette gir et godt mikroklima og rolige omgivelser for nabolagene, samt områdets sentrale byrom.

STRUKTUR OG HØYDER

Bjertnes har en god utnyttelse, da det er en av de mest attraktive områder å bebygge i Nittedal. Det er samtidig lagt opp til en stedstilpasning, med nedtrapping mot naboer, og innfelning av eksisterende strukturer, samt bevaring av attraktive kikk mot landskapet.



Karrebeyggelse 4 etager

Bolig-kantzone

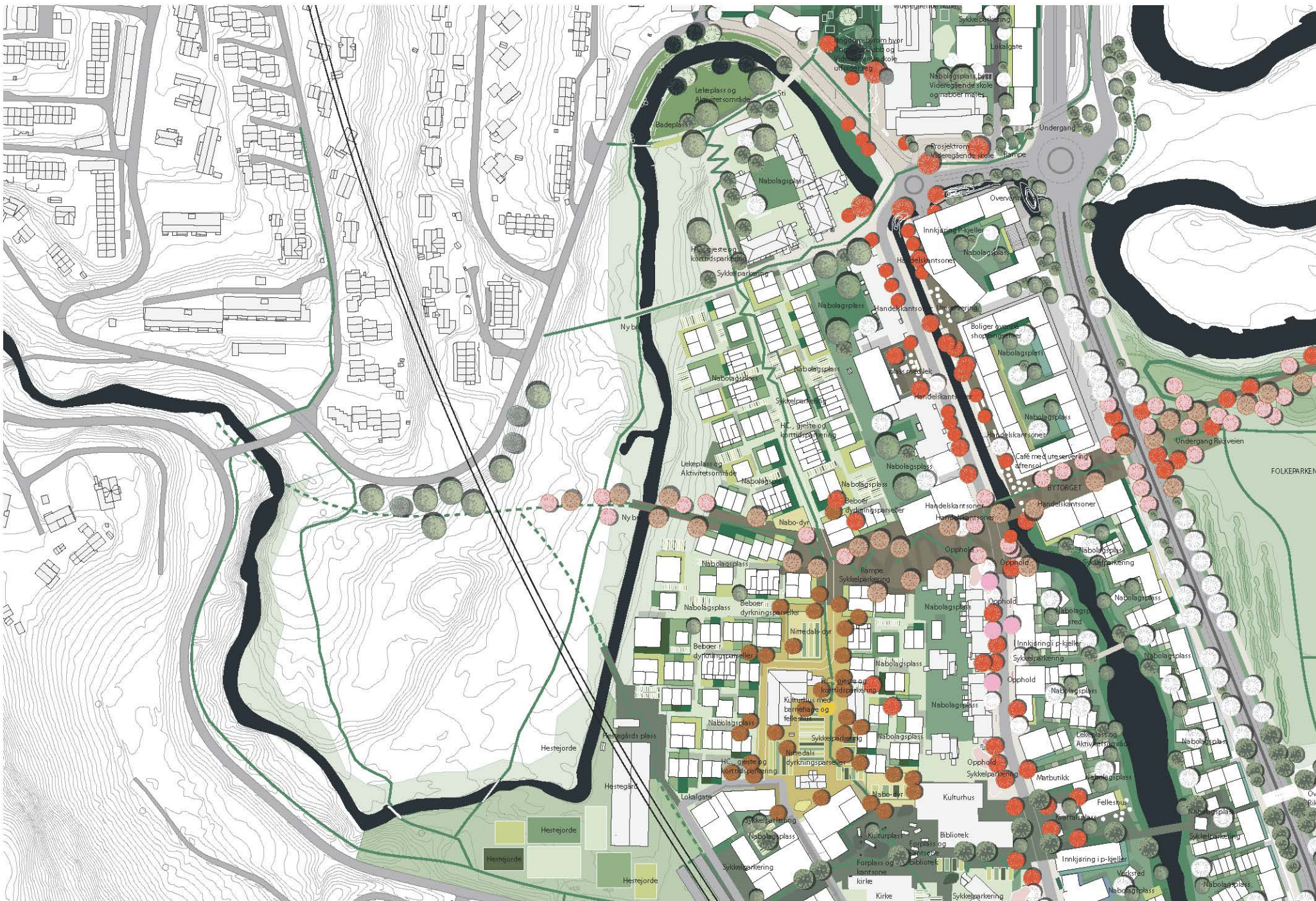
Privat have

Lokalt felles Haverum

Rækkehusbebyggelse 3 etager

Lokalt felles Haverum

Sportsbaner



MOHAUGEN

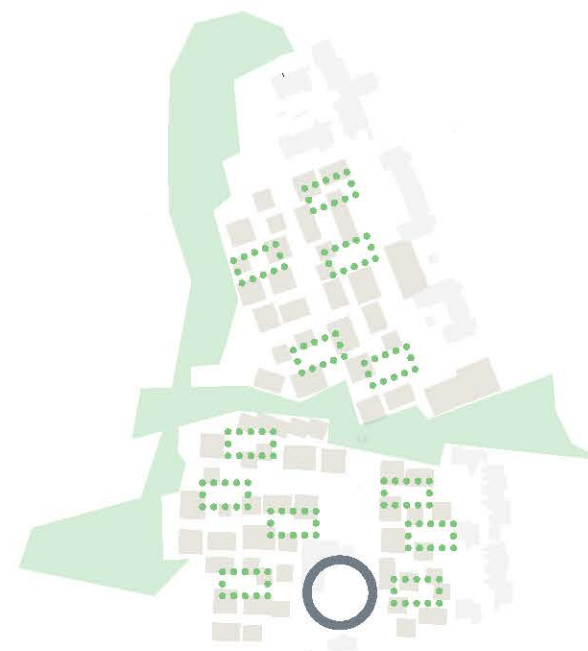
Mo Gård ligger midt i det hele, på haugen i solen med kikk mot Nitelva, og åsene rundt. Gården gir fundamentet rundt ny bokvalitet i Nittedal, en urban landlig landsby, tilgang på natur, dyr, dyrkning samt sosiale boformer hvor du kjenner naboen.

Jernbanetraseen er plassert så den gir maksimale herlighetsverdier og utbygningspotensiale for Mohagen.

Byliv og uteliv

Mo Gard er aktivitetsdynamoen i området. Det foreslås en mulighet for at gården gjøres til et aktivitetshus som supplerer de aktiviteter som foregår i Flammen. Huset kan utfoldes som Prøysen-senter, dyrkningsentral, fellesskjøkken m.m. I dagtidene kan huset f.eks være barnehage med fokus på dyrkning og matlagning, og om ettermiddagen felleshus med langbord, fellesspis og hverdagsmat.

På Mohaugen kan man dyrke sin egen mat, og bo tett på jorden. En sanselig og sosial bydel hvor man jobber rundt kjøkkenhagene og deler høns og rabarbra. Kontakt til dyr og dyreliv tilrettelegges for med områder for dyrehold, steder hvor barna har egne og felles kaniner og hamstere.



Grønstruktur

Bykvartalsplass

Nabolagsplass

Byroms, landskap og uterom

Området er omgitt av attraktive byrom og landskapsrom. I vest og nord ligger området mot Ørefiskbekken, i vest mot sentrum og Nitelva, og i syd mot Vestenga og skogen. Alle disse herlighetsverdier ligger innenfor få minutters gange for den fremtidige beboer. De store landskapsrom suppleres med de lokale, mindre og intime rom for beboerne. Her er dyrkningsparseller i melomrommene mellom boligene, fine solkroker i den tette og lave struktur.



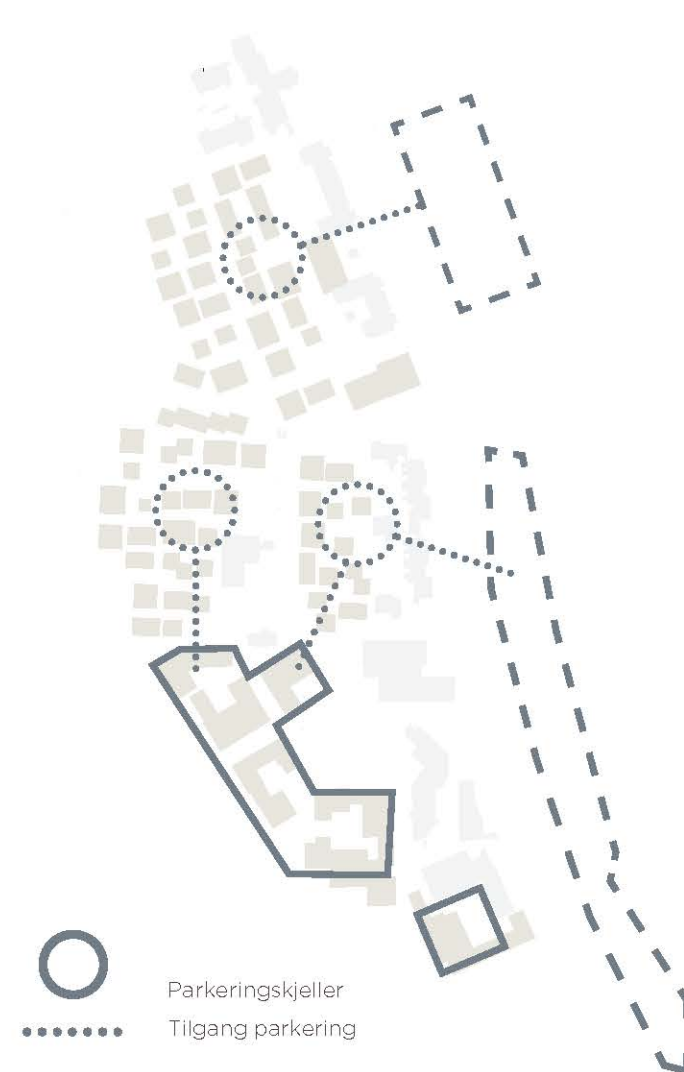
Oppkobling

Mohaugen ligger tett på stasjonen og er koblet direkte opp på denne med et lokalt byromsforløp som går nord-syd.

På tvers har nabolaget fine forbindelser øst-vest- til sentrum, Nitelva, Ørefiskebekken og landskapet rundt via de fremtidige forbindelsesrom.

MOBILITET

Området betjenes av en lokalgate som har langsom kjørsel. Det indre bomiljø er bilfritt bortsett fra nødvendig kjørsel. Det er attraktive forbindelser for fotgjengere og syklist i alle retninger.



PARKERING

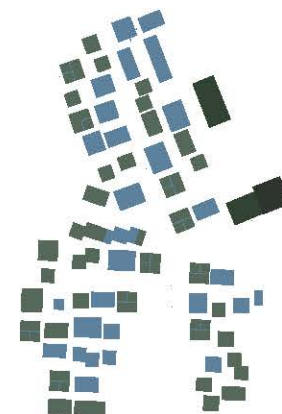
Området har en betjening fra p-kjeller fra nabolaget Ørefiskelejet, som har overkapasitet på parkeringsplasser, samt fra området Sentrum Syd hvor det etableres p-kjellere. Det forventes at det kan legges opp til en minimal parkeringsdekning da området er særlig stasjonsnært.

KLIMA

Mohaugen har en av Nittedals beste beliggenheter i forhold til støy fra veier og vind fra nord. Den nye jernbane vil tilføre gener, og det skal tiltak til for å skjerme av for denne. Det er lagt opp til mange mindre rom i strukturen som har gode solforhold gjennom dagens løp.

STRUKTUR OG HØYDER

Mohaugen har en intens struktur, men den har en tett og lav bebyggelseshøyde. Det er en struktur som vil samspille med miljøet rundt Mo Gård, ved å skape et nabolag som er tilpasset landskapet, topografien og kulturmiljøet. Bebyggelsesprosenten i området er på rundt 120% hvilket tilsvarer et tetthet høyere enn flere bykvarter i København. Strukturen vil tilføre et unikt bomiljø som vil gi essensen av det urbane landsbyliv med tilhørende livskvaliteten i det fremtidige Nittedal.





Ørefiskelejet

Rundt Ørefiskebekken ligger nabolaget Ørefiskelejet. Et sosialt poetisk nabolag rundt et leje av bekkens vann, som gir grunnlag for liv, lek og refleksjon.

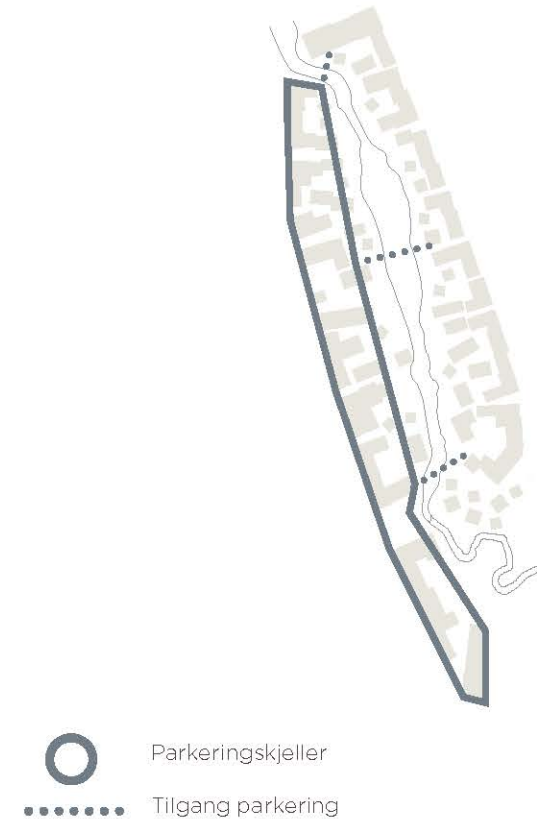
Byliv og uteliv

Ørefiskelejet har store landskapelige herlighetsverdier som danner basen for bylivet i nabolaget. De hyggelige aftener med naboer langs dammen, venner som finner rumpetroll, bygger brygger, svømmeturen om morgenen med din ektefelle, roturen med barnebarna og turen med hunden på vei ut på eventyr i Haugsmåsan. Bydelen har flere prosjektområder og felles verksteder til beboernes utfoldelse. Nabolaget tenkes å huse forskjellige boformer for eldre, en barnehage samt varierende tilbud for småbarnsfamilier, for disse beoergruppe kan prosjektrum i form av drivhus, smøreboder, tredrejeverksteder danne viktige sosiale rom, hvor de møtes på tvers.



Byroms, landskap og uterom

Bekken gjøres til et felles landskapsrom hvor natur og bekkens sanselighet trekkes som natur gjennom nabolaget. Ørefiskebekken har forskjellige sekvenser gjennom Nittedal, den kommer fra en strukturert tilstand gjennom sentrumsområdet, og er på vei ut i det store landskap. Ørefiskelejet er et byområde som er dannet rundt naturen, hvor bevoksning og elven er det vesentlige element, som bebyggelsen danner rom rundt. Hvert nabolag har et nabolagsrom som ligger i relasjon til bekken.



Oppkobling

Ørefiskelejet er koblet opp mot sentrum ut mot lokalgaten Mattias Skytters vei. Det er et nabolag som har det vakre landskapet i øst og tilgang på alle Nittedals sentrums funksjoner og tilbud i vest. Bekken danner den lokale forbindelsen gjennom nabolaget, her fører stier beboeren eller besøkeren langs bekkelejet, fra sentrum gjennom nabolaget og ut i landskapet.

MOBILITET

Nabolaget trafikk-betjenes med bil fra Mattias Skytters vei. Det gis mulighet for kun nødvendig kjørsel langs kanalen, og området er prioritert for fotgjengere og syklist. Kanalpromenaden gir oplevelsesrikt gåmiljø, hvor hverdagsturen blandes med løpe og rekreasjonsturen.

PARKERING

Det etableres parkeringskjeller i vestre del av nabolaget. Nedkjørsel til p-kjellere foregår fra Mattias Skytters vei. Østre del av området parkerer i vest, og går over kanalen til egen bolig.

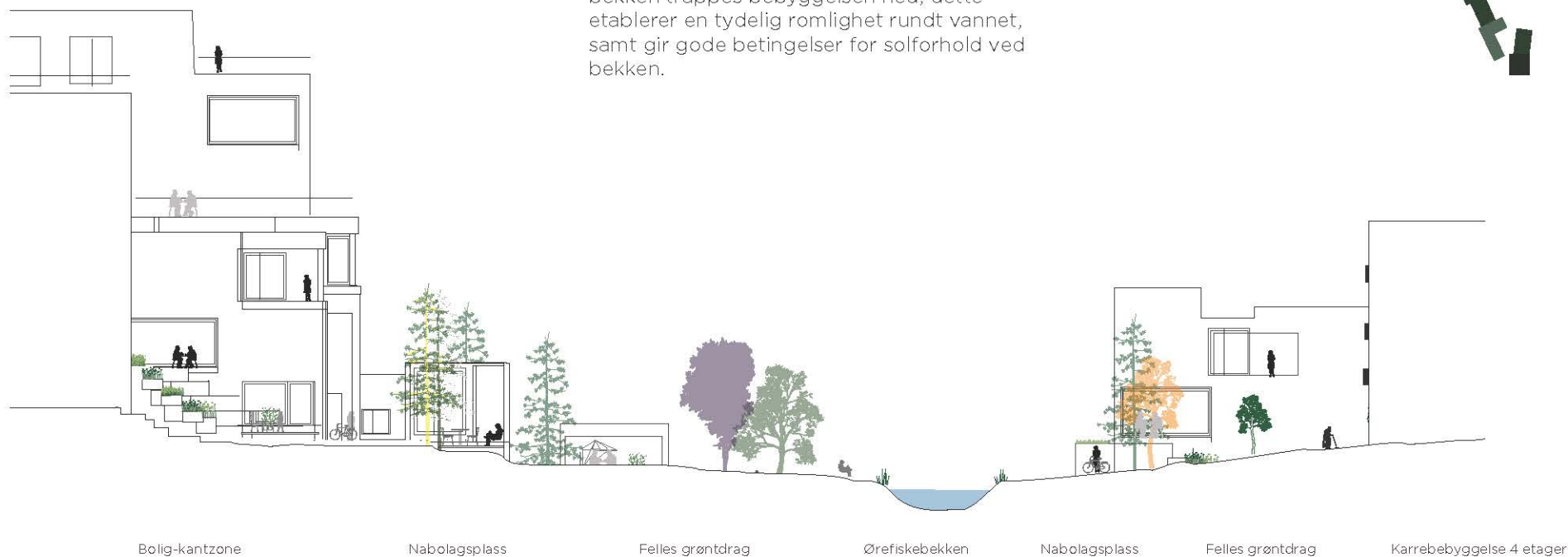
KLIMA

Riksvei 4, Hadelandsveien vil gi utfordringer med støy for Ørefiskelejet. Det etableres en bebyggelseskant mot Riksveien for å skjerme nabolaget for kald vind, samt støy. I åpningene mot Riksveien, som gir kikk mot landskapet etableres landskapelige støjreducerende tiltak i ørehøjde.

STRUKTUR OG HØYDER

Ørefiskelejet har et tett og høy struktur inn mot Mattias Skytters vei, på 4-8 etasjer. Her ligger det en eksisterende bebyggelse som har en stor skala samt at topografien opp mot Mo Gård som gir et stort sprang i landskapet, hvor det vil passe godt inn med en høy kant. Området er delt i to, p.g.a de utfordrende grunnforhold etableres en lavere bebyggelse mot øst. Det legges en kant på 4 etasjer ut mot Riksveien. Inn mot bekken trappes bebyggelsen ned, dette etablerer en tydelig romlighet rundt vannet, samt gir gode betingelser for solforhold ved bekken.

- 6 etager
- 5 etager
- 4 etager
- 3 etager
- 2 etager



Bolig-kantzone

Nabolagsplass

Felles grøntdrag

Ørefiskebekken

Nabolagsplass

Felles grøntdrag

Karrebebyggelse 4 etager



VESTENGA

Vestenga etableres som mindre landsbyer, i tunstruktur i skogen og på jordet ved Motajet. Nabolaget ligger syd for stasjonen, med direkte kontakt mot landskapet og skogen.

Byliv og uteliv

Vestenga har mindre enklaver av små nabolag, hvert tun etableres rundt fellesrom, hvor hverdagslivet kan utspille seg i kantsoner eller blandt naboer. Området er bygget opp for å understøtte sosial interasjon, hvor beboere møtes naturlig og valgfritt kan delta og bygge sosialt nettverk i området. Nabolaget ligger direkte ut mot skogen som trekkes inn i bebyggelsen og vil være en base for aktivitet og liv i nabolaget.



Byroms, landskap og uterom

Området har to store landskapstypologier, jordene i øst, og skogen og bakkene i vest. Disse landskapsstrukturer etablerer varierende underlag til de urbane landsbyer. I vest struktureres bebyggelsen rundt bakkene og landskapets form, så skogen og topografien fremkommer og tilrettelegges for. I øst er landskapet flatt og strukturen på bebyggelsen er mere regulær.

Det etableres en grønt struktur langs banen, og en kvartalsplass i relasjon til Is og svømmehallen. Alle landsbytunene struktureres rundt nabolagsplasser.



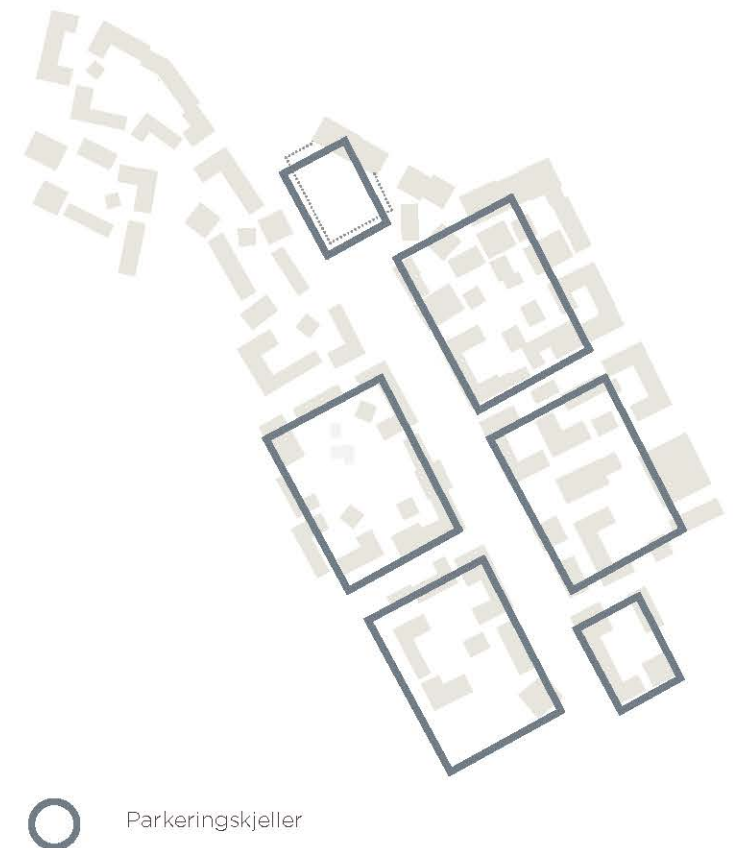
- Primær ankomstvei
- Sekundær ankomstvei
- Kjørsel mulig
- Sykkel og gangvei

Oppkobling

Vestenga har den fremtidige jernbanetrasé gjennom området, den benyttes til intern oppkobling og som grønn forbindelse til stasjonen og de øvrige nabolag. Den nedlagte Riksveien, blir lokalgate og kobler området direkte på sentrum.

MOBILITET

Området holdes overordnet bilfritt inne på tunene, bortsett fra i syd, hvor det prioriteres å holde et fritt landskapstrekk og biladkomst trekkes inn i tunet. Jernbanetraséen brukes til lokalgate. Gaten utgjør et større loop med forbindelse til Stasjonsplassen og Mobakken. Fra øst betjenes området fra den gamle Riksveien, som gjøres om til lokalgate.



PARKERING

Det etableres parkeringskjeller under landsbyttunene i syd, så hvert tun har sin p-kjeller. I de nordlige tun, hvor grunnforholdet er utfordret og de har en særlig gunstig plassering i forhold til stasjonen, parkeres det i felles p-kjeller med Is- og svømmehallen.

Struktur og høyder

Nabolaget har en høy utnyttelse på de tomtene som er flate, og en lavere på de som ligger i det topografiske og mere utfordrede terrenget. Landsby-strukturen tilbyr mange forskjellige boligformer, og strukturen rommer en svært fleksibel bebyggelse, som kan sammensettes av utallige typologier, høyder samt boformer.

KLIMA

Bebyggelsen etablerer en beskyttende for mot nord-øst for kaldt-luftsdraget. Nabolaget gir en mest urban kant ut mot områdets omliggende gater og ut mot banen. Dette for å gi et stille og beskyttet boligliv i midten av tunene.

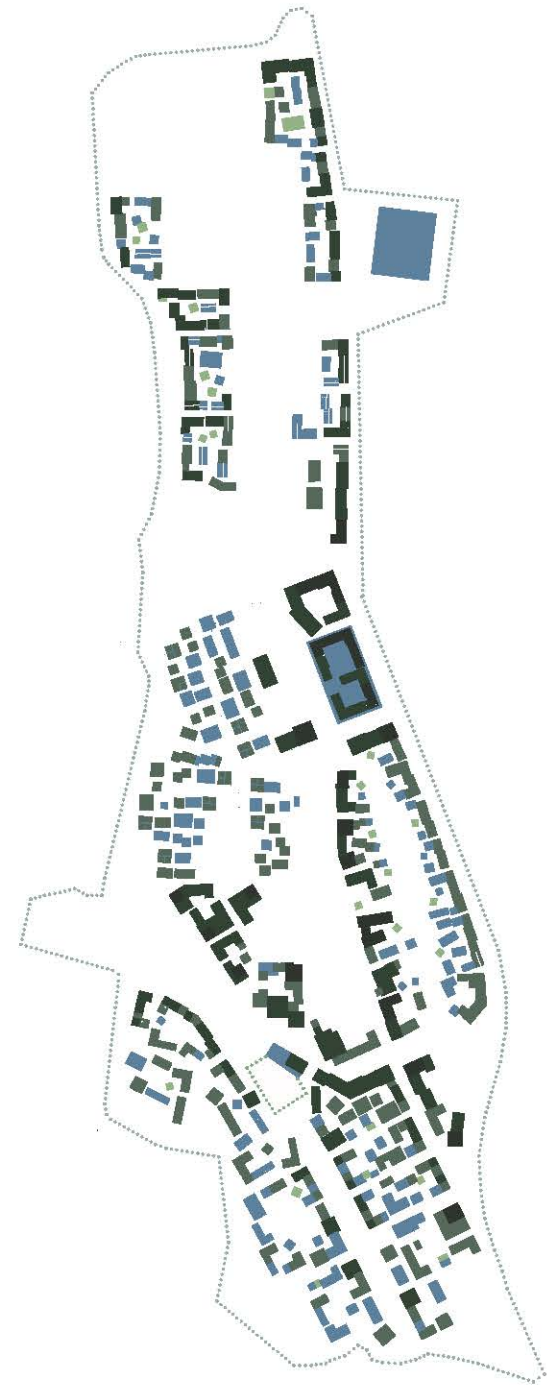


- 6 etager
- 5 etager
- 4 etager
- 3 etager
- 2 etager



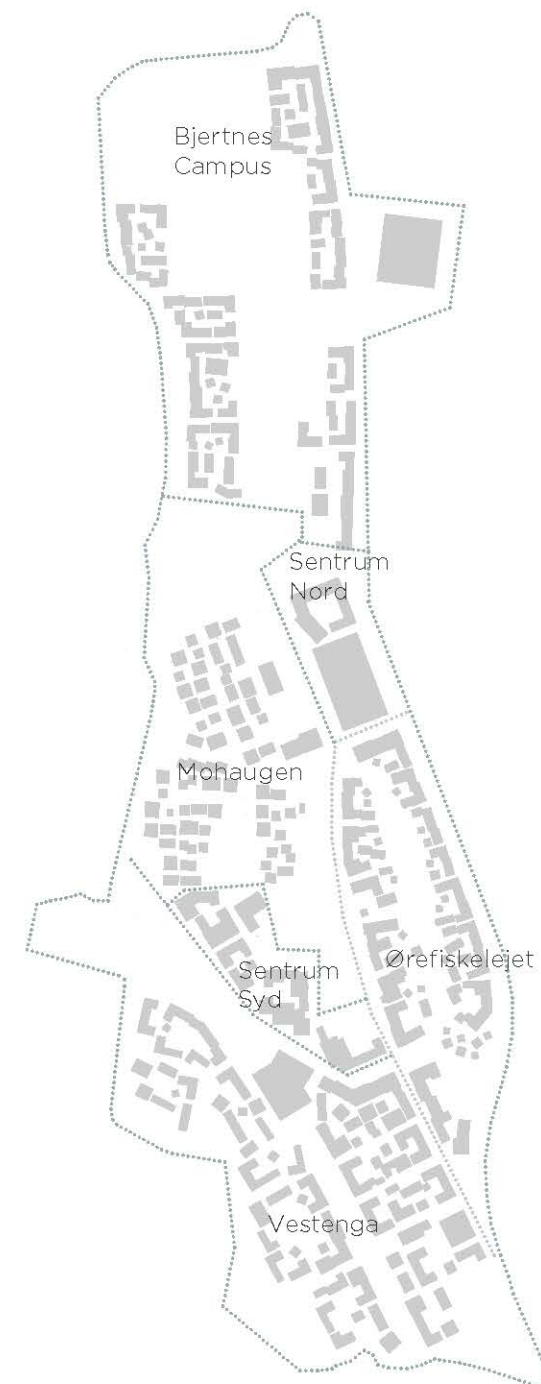
HØYDER

BYGNINGSHØYDER



AREALER

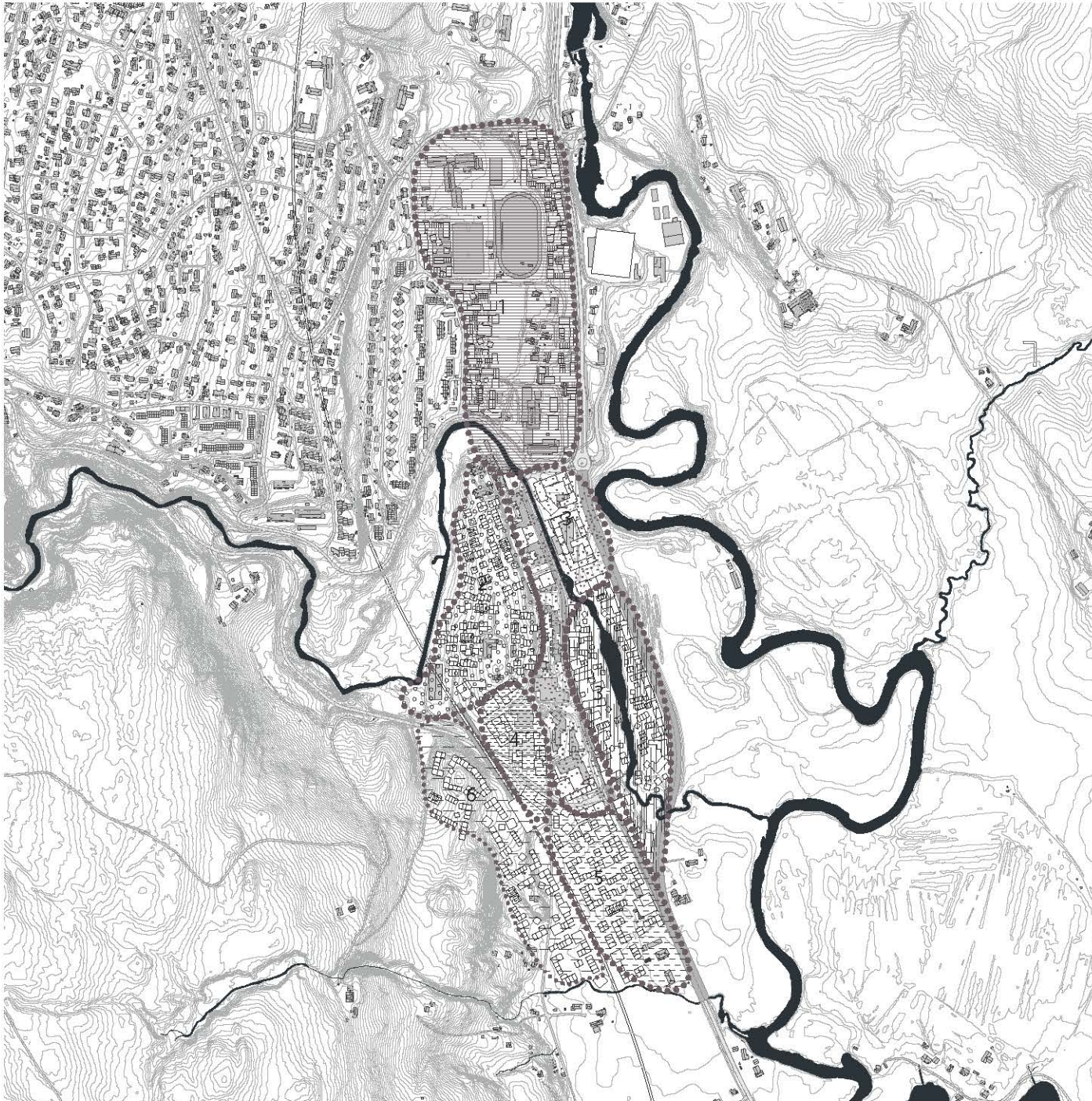
AREAL	Samlet	Bolig	ErhvervInstitusjon	Sport	
Bjertnes Campus	132.400 m2	108.694 m2	3.468 m2	0 m2	20.238 m2
Sentrum Nord	44.946 m2	17.622 m2	27.324 m2	0 m2	0 m2
Mohaugen	64.940 m2	62.992 m2	1.948 m2	0 m2	0 m2
Øresfiskelejet	100.622 m2	80.251 m2	17.771 m2	2.600 m2	0 m2
Sentrum Syd	49.930 m2	28.750 m2	15.919 m2	5.261 m2	0 m2
Vestenga	139.885 m2	113.680 m2	15.796 m2	0 m2	10.409 m2
TOTAL	532.723 m2	411.989m2	82.226 m2	7.861 m2	30.647 m2



TETTHET OG BEBYGGELSESPROSENT



GJENNOMFØRING OG ETAPPER



SENTRALE REALISERINGSPRINSIPPER:

- Offentlig tomtesalg
- Opprettelse av offentlig-private utviklingsselskaper
- Utstrakt bruk av utbyggingsavtaler og rekkefølgekrav
- Strategier for sambruk av fellesuteoppholdsareal for boliger og nye allment tilgjengelige byrom og plasser i forbindelse med tverrforbindelser og aktivitetsakser, samt større felles allmenninger.

Fortetting i sentrum

Mo-kollen

Campus Bjertnes

Ørfiskeleie

Skolen ved togstasjon

Vestenga øst

Vestenga vest

Kortsikt

Kan startes i umiddelbart.
Hva kan gjøres nå?

Mellomlangsikt

Når ny riksvei 4
er på plass.

Langsikt

Ny Nittedal togstasjon
er ferdig utbygd.

Etappevis utvikling og gjennomførings

Mange vesentlige grep i forhold til kvalitativ utvikling av et fremtidig Nittedal sentrum er avhengig av omlegging av Riksvei 4.

Noe oppgradering og fortetting i selve sentrumskjernen vil dog kunne gjøres umiddelbart. For eksempel nye bygg som erstatter Rema og det lave bygget som danner «bakveggen» til Prøysenplassen. Transformasjon/oppgradering av Prøysenplassen kan gjennomføres via utbyggingsavtale knyttet til sistnevnte nybygg (næring / bolig). Videre kan aktivitetsaksen påbegynnes i sentrum nord og arealer mellom VGS og by / grønn tverrforbindelse med overløp påbegynnes.

Nye boligområder:

1. BJERTNES

Det vil det være mulig å igangsette fortetting av Bjertnes og etablering av nye sportsanlegg langs Nitelva relativt raskt. Utviklingen vil bidra til å gi liv til byen og intensiver til videre utvikling. Noe av omkostningene til nye idrettsanlegg kan eventuelt finansieres via salg av offentlige arealer i sentralanleggets kantsoner og ved VGS. Aktivitetsakse og parkarealer kan samfinansieres med private aktører via utbyggingsavtaler, eventuelt gjennom etablering av offentlig/privat utviklingsselskap.

2. MOHAUGEN

Utbygging av Mohaugen kan også igangsettes så raskt kommunen har overtatt grunnen fra nåværende eier. En naturlig start vil være oppgradering av Mo gård til Prøysensenter og etablering av andelsbruk med tilhørende dyrkningsarealer og relaterte felles rom. En relevant strategi for realisering av byrom i tilknytning til tverraksene kan være å anse større deler av disse som fellesuteoppholdsarealer for

boligene, da de bidrar aktivt til områdets bokvalitet. Dertil vil det være aktuelt å gjøre aktiv bruk av utbyggingsavtaler i forhold til å sikre finansiering til viktig og sentral landskapsforbindelse / rampe som knytter området til sentrum. Også skatehall innplassert under rampen må ses inn i dette regnestykket, dersom ikke finansieringstilskudd til denne kan knyttes til utbyggingsavtale for nytt 6 etg næringsbygg på den nåværende Rema tomta. Tilskudd til etablering av sentrale områder av aktivitetsaksen vil også være naturlig å se i sammenheng med dette bygget.

3. ØRFISKELEIE

Utbyggingen av dette området er helt og holdent avhengig av omlegging av riksveien. Relativ høy næringsandel med noe handel mot aktivitetsaksen kan i samspill med etablering av boliger innebære grunnlag for utbyggingsavtaler som sikrer god opparbeidelse av denne. Kantsoner og kvartalsplasser er ikke alene viktige for godt handelsgrunnlag, men også i forhold til boligkvalitet. Både for de enkelte kvartaler byrommene knyttes til, men også for den helhetlige områdekvaliteten. Når det gjelder den store fellesalmenningen inne i

boligområdets kjerne, vil det være naturlig å betrakte større deler av denne som allment tilgjengelig fellesuteoppholdsareal for boligene og åpning av Ørfiskebekken som en del av boligområdets overvannshåndtering. Parkeringsanlegg under nødvendig oppfylling (fra 2-4m nord-syd) må realiseres i samarbeid med offentlige parter, dersom denne skal kunne fungere som innfartsparkering til sentrum og eventuelt dekke behov for kommunale fasiliteter og bygg. For eksempel ansatteparkering for rådhuset.

UTVIDET MOSENER OG NYTT HOVEDTORG

Utvidelse av handelsareal, høy næringsandel, samt nye boliger stiller krav til fellesarealer og oppholdsrom med toleranse for intensivt bruk. Det ville være naturlig at krav til opparbeidelse av deler av nytt hovedtorg samt forbindelse til ny elvepark inngår i utbyggingsavtale i tilknytning til nytt Mosenter.

4. NYTT STASJONSOMRÅDE

Offentlige rom og funksjoner rundt stasjonsområdet kan delfinansieres gjennom statlige midler, samt bidrag knyttet til utbyggingsavtaler for nye næringsbygg i området som utløses av dennes etablering. Flere av disse har opp til 6 etasjer. I forbindelse med etablering av ny skole i kombinasjon med bolig og næring vil det være relevant å opprette et offentlig- privat utviklingsselskap og sikre midler til opparbeidelse av nødvendige tilknyttede fellesrom og fasiliteter gjennom dette.

5. VESTENGA

Området er først relevant å utvikle etter at ny stasjon er etablert og muligheten for å bygge boliger i direkte forbindelse med knutepunkt, må kunne vektes foran nedbygging av et mindre område med matjord og LNF arealer i dette området. Fellesallmenningen er direkte knyttet til jernbanesporet bør opparbeidelsen ses som en del av jernbaneprosjektet og bør derfor ikke belastes boligprosjektene i

området. Til gjengjeld vil det være svært relevant å stille rekkefølgekrav i forhold til skole og barnehagebygging, samt sikre utbyggingsavtaler som kan bidra til etablering av viktige bydelsfunksjoner som ny svømme/ ishall. I forbindelse med sistnevnte kan det også her være relevant med opprettelse av offentlig- privat utbyggingssselskap, da hallene er kombinert med arealer for næring og muligvis noe bolig.

6. VESTENGA VEST

Arealer på vestsiden av jernbanelinja kan vurderes håndtert som boligreserve med lengre horisont, enn arealene mot øst. Blant annet er det funnet kvikkleire i området, som kan være kostnadsdrivende faktorer med mindre området utvikles helhetlig. Lett og tett, lav boligstruktur mot skogkanten i nord-vest må bebygges på utfordrende terreng og vil også være kostnadskrevende. En annen faktor som må håndteres i utbyggingsavtale, og understøtter helhetlig utvikling er etablering av parkeringsanlegg for området under jernbanebro.

