



FORTETTINGSSTRATEGI RUNDT NITTEDAL STASJON

MULIGHETSSTUDIE / FORTETTINGSSTRATEGI

Opprinnelig dato: 18/04/2024
Revisjon etter førstegangsbehandling: 17/12/2024

INTRODUKSJON

Sweco er engasjert av Nittedal kommune for å jobbe med utviklingen av en ny områderegulering for Midtre Rotnes og Tumyrhaugen. Østre Linje Arkitektur og Landskap AS har vært utøvende arkitekter for Sweco og bistått med utarbeidelse av en mulighetsstudie som illustrerer hvordan området rundt Nittedal stasjon som kollektivt knutepunkt kan fortettes.

I forbindelse med arbeidet har det blitt utført et oppstartsmøte og et midtveismøte med kommunen, hvor avklaringer og innspill har blitt tatt imot. Prosjektet ble bearbeidet i etterkant av møtene for å innarbeide tilbakemeldingene.

I den opprinnelige forespørselen var det etterspurt to ulike scenarier; med og uten BaneNORs sine eiendommer. Scenariet uten BaneNORs eiendommer skulle vise ca. 450 flere boenheter enn i dag innenfor transformasjonsområdet, og scenariet med BaneNORs eiendommer skulle vise ytterligere boligutvikling med boliger på Nittedal stasjon. De oppgitte tallene var ikke eksakte, og prosessen med å lage stedsanalysen og anbefalingskartet skulle vise omtrentlig hvilken utvikling området vil tåle.

Mulighetsstudien består av en stedsanalyse, et anbefalingskart, aksonometrier og visualiseringer.

Rapporten skal danne beslutningsgrunnlag for det videre arbeidet med den nye områdereguleringen.



STEDSANALYSE

Utvikling over tid

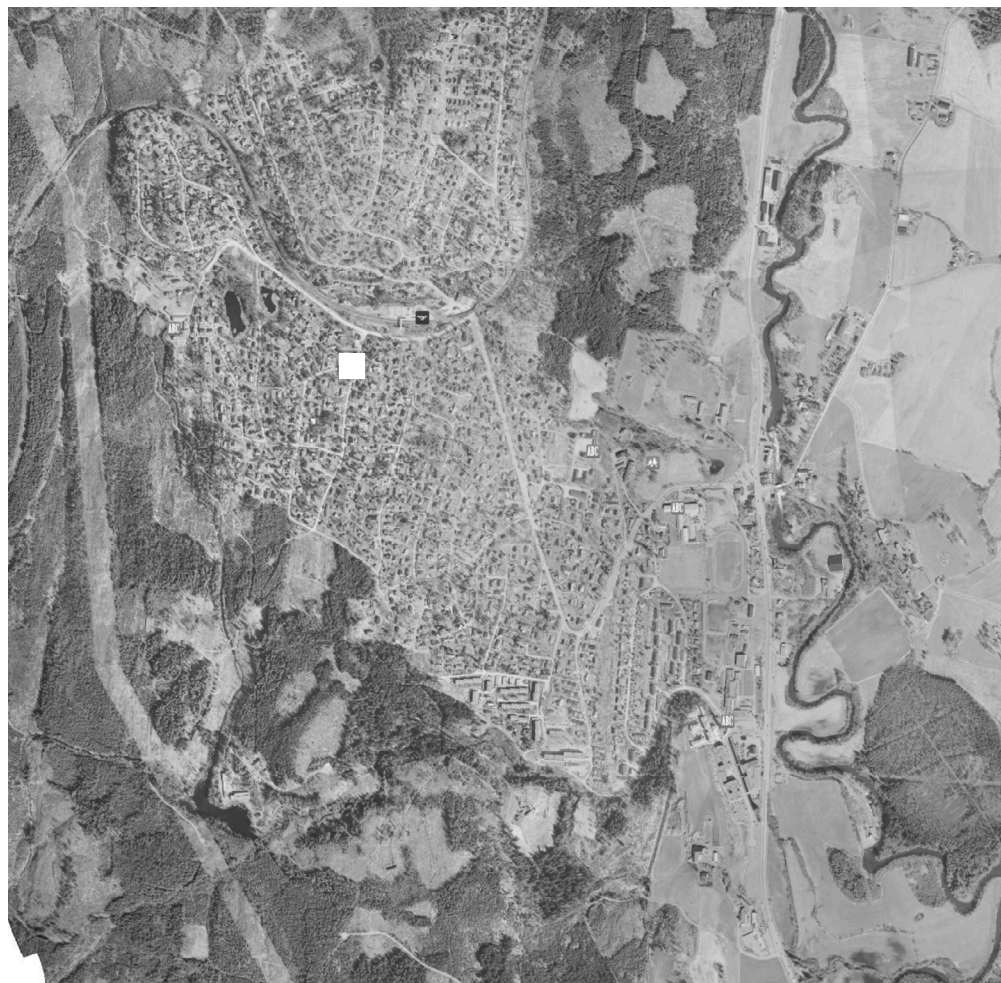
Rotnes ligger i nærheten av hovedstaden i en jordbrukskommune som grenser til Nordmarka. De grønne skogkledde åsene som omringer Rotnes er et viktig bakteppe for livet her. Tettstedet vokste frem rundt Nittedal stasjon fra begynnelsen av 1900-tallet, etter at Gjøvikbanen ble bygd. Omkring stasjonsområdet utviklet det seg hytte-, og senere villabebyggelse. De største sammenhengende kulturmiljøene i området ligger rundt Nittedal stasjon og langs Stasjonsveien.



Flyfoto av Rotnes i 1946



Flyfoto av Rotnes i 1976



Flyfoto av Rotnes i 2002

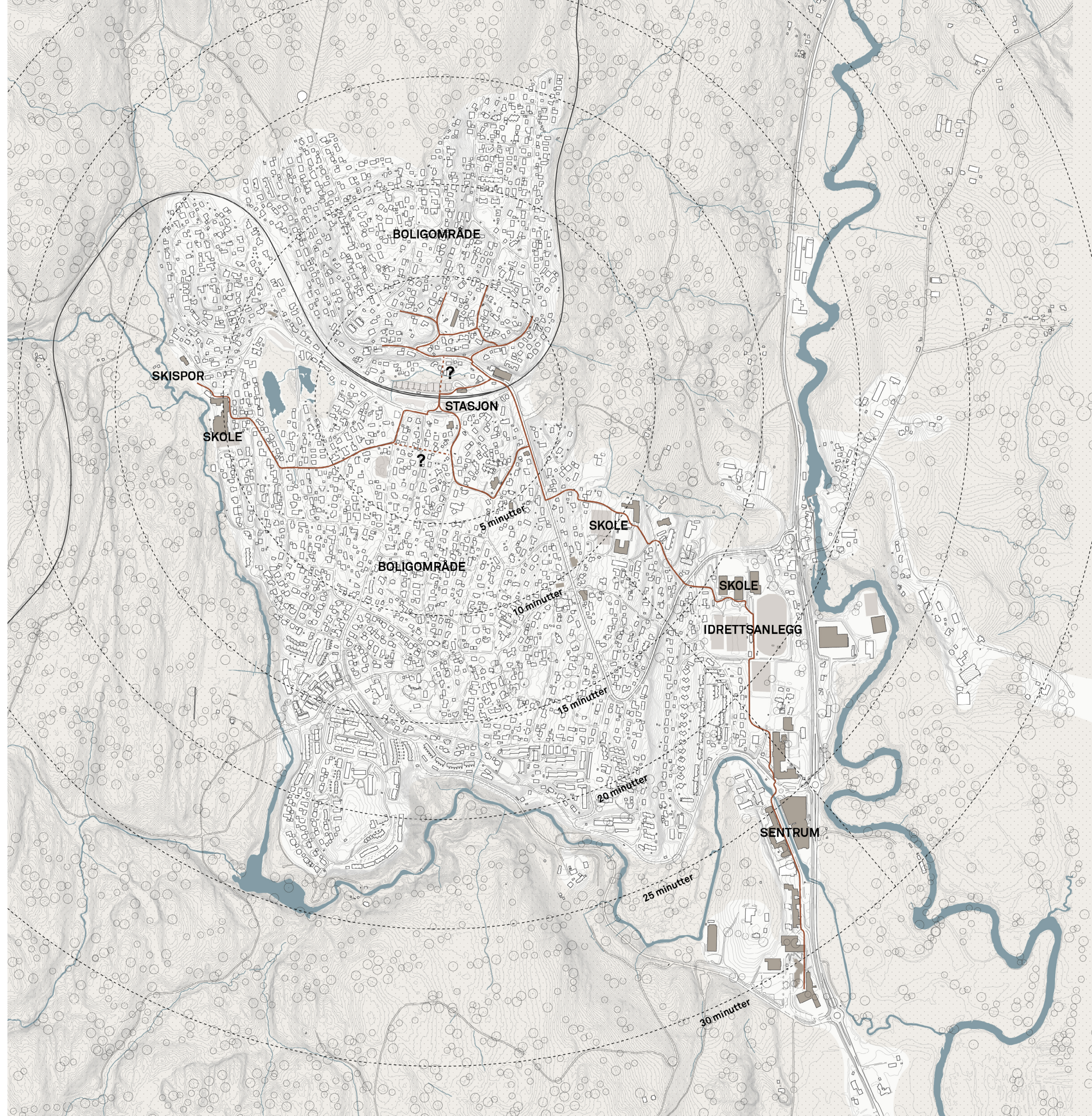


Flyfoto av Rotnes i 2023

STEDSANALYSE

Eksisterende situasjon

RV 4 ligger øst for Rotnes og er en viktig kommunikasjonsåre til Oslo og resten av regionen. Fra 1950-tallet har det kommet mer bebyggelse i den sørlige utkanten av tettstedet langs RV 4. Nittedal sentrum har en tydelig urban karakter og inneholder sentrumsfunksjoner slik som kultur-, service-, handel- og tjenestetilbud i tillegg til boliger og kontorer. Rotnes utenfor Nittedal sentrum er relativt monofunksjonell, og preget av boligbebyggelse. Det er primært småhusbebyggelse på Rotnes, men i sentrum, Rotneshagen og på Bjertnes er det også konsentrert boligbebyggelse i form av rekkehus boligblokker.



STEDSANALYSE

Diagram - Eksisterende Situasjon



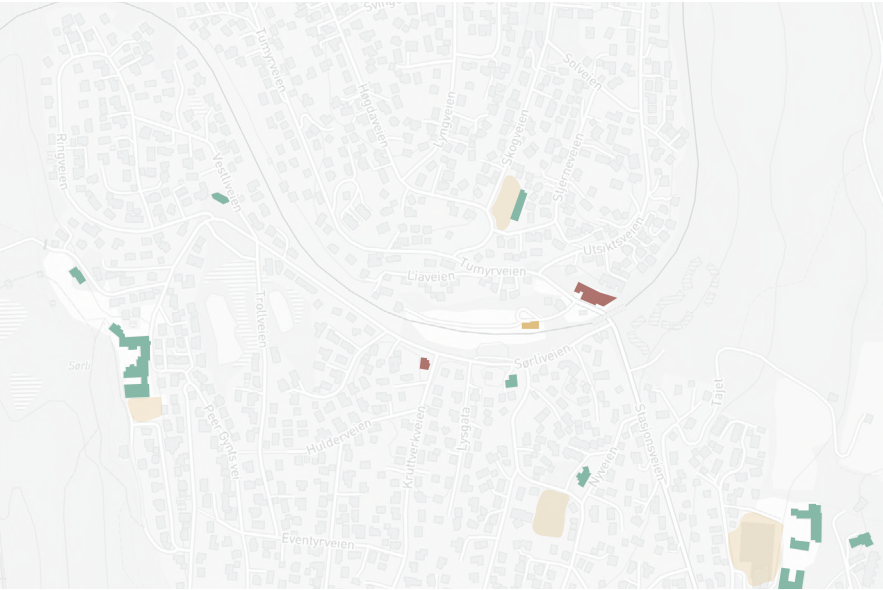
VEISTRUKTUR

Stasjonsområdene nord og sør for stasjonen preges av et underutviklet gatenett med mange blindveier. Adkomst til Tumyrhaugen er bare gjennom en vei. Midtre Rotnes mangler øst-vest forbindelse. Det er behov for flere trafiksikre forbindelserlinjer for gående og syklende generelt.



FLOM

Det er i dag fra tid til annen problemer å håndtere overvannet i deler av Rotnes. Utfordringer med overvann forventes å øke i takt med klimaendringene.



SOSIAL INFRASTRUKTUR

Den sosiale infrastrukturen rundt Nittedal stasjon er begrenset til en Bunnpris, Babis pizza, Utheim grendehus og et par lekeplasser. Utover dette, er det skoler, barnehager og togstasjonen som utgjør de største samlingspunktene.



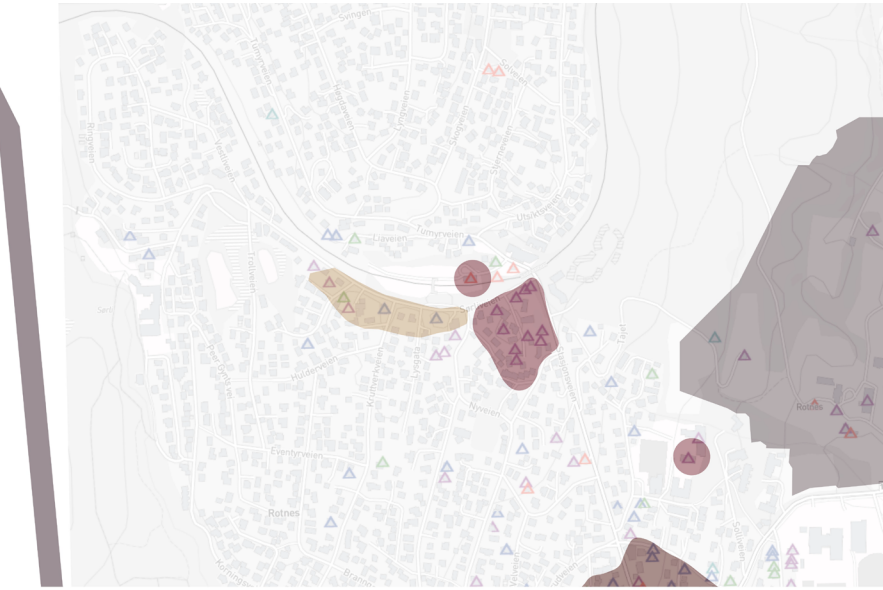
BLÅGRØNN STRUKTUR

Det er få offentlig tilgjengelig grøntområder og lekeområder i stasjonsområdet. Området oppleves likevel som grønt grunnet dominans av private grøntområder i form av hager.



TOPOGRAFI

Området preges av store høydeforskjeller. Nordsiden av stasjonsområdet er avgrenset av en bratt skråning, mens det er slakere på sørsiden av stasjonen



KULTURMILJØ

Sonene for verneverdige kulturmiljøer er hentet fra kulturminnerapporten til Sweco. De individuelle byggenes verneverdi er hentet fra kommune kart.

skog grøntareal vann

bratte skråninger

Svært høy verdi Høy verdi Middels verdi
Lav verneverdi Middels verneverdi Høy verneverdi
Svært høy verneverdi Ikke angitt verneverdi

STEDSANALYSE

Stedsspesifikke kvaliteter

Rotnes har mange fine stedsspesifikke kvaliteter og verdier som en fortetting bør bygge videre på, blant annet:

- Nærhet til naturen
(grønne åser, skog, elv, variert topografi med bratte skråninger , koller og eksponert fjell)
- Hyggelig landlig følelse og småhusbebyggelse
- Kulturhistoriske bygninger
- Moderne arkitektur og urbanitet
- Tilknytning til jordbruk og gårder
- Naturnære farger og materialer
- Friluftsliv og aktiviteter

Å bygge tett rundt stasjonsområdet, dreier seg ikke kun om å oppnå maksimal tetthet, men om å avklare hva en god tetthet for stasjonsområdet er. Dette er viktig for å sikre at transformasjonen støtter positiv utvikling og vekst, samtidig som det bevarer stedets særegne identitet.



HISTORISKE BYGNINGER



MODERNE ARKITEKTUR



ROTNES BRUK



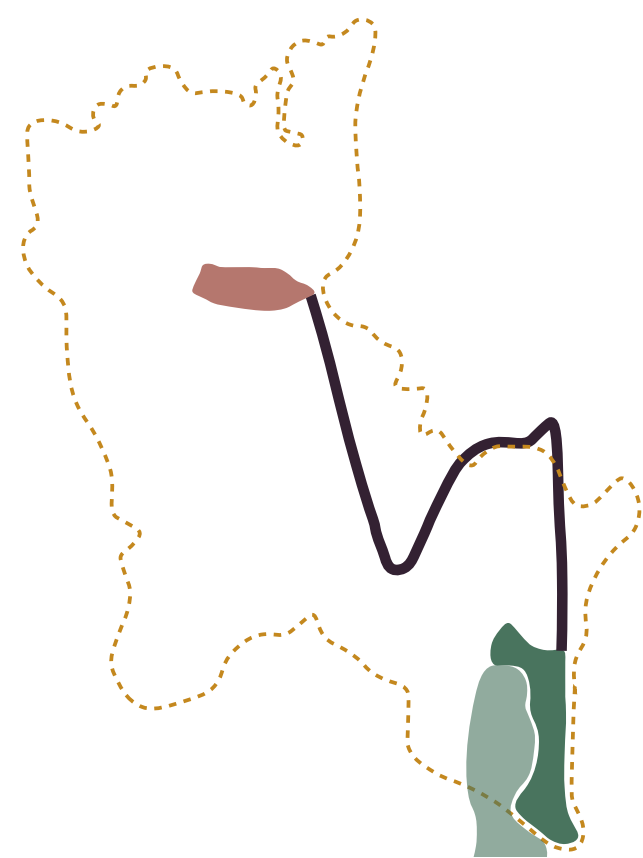
NITELVA



NITTEDAL STASJON

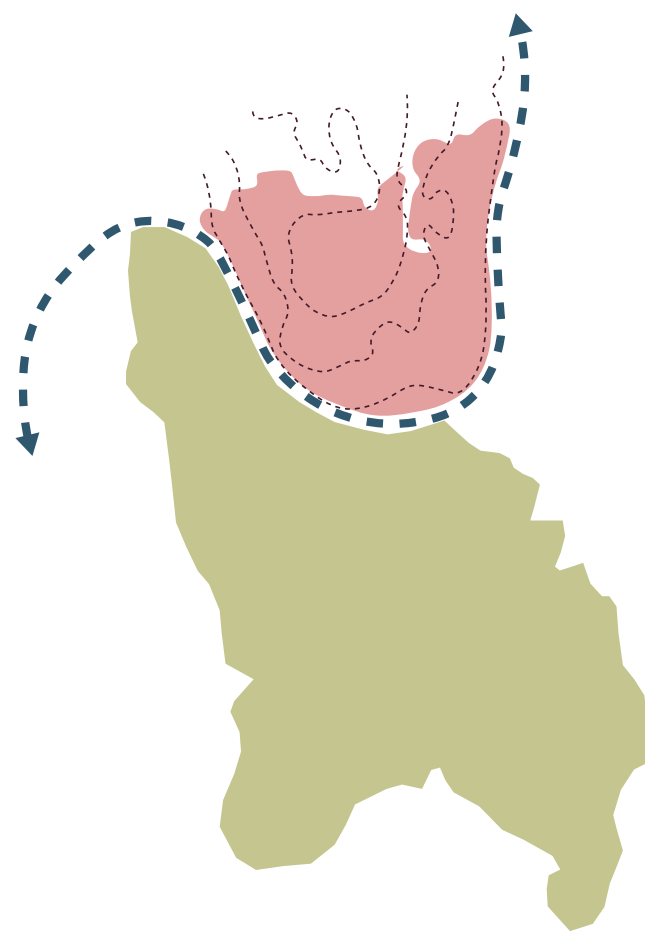


NORDMARKA



TO MÅLPUNKTER

Nittedal sentrum ligger langs RV 4 med stor avstand og 125 meters høydeforskjell fra stasjonsområdet. Her ligger de fleste offentlige tilbudene, som betyr at tettstedet er ganske bilbasert.

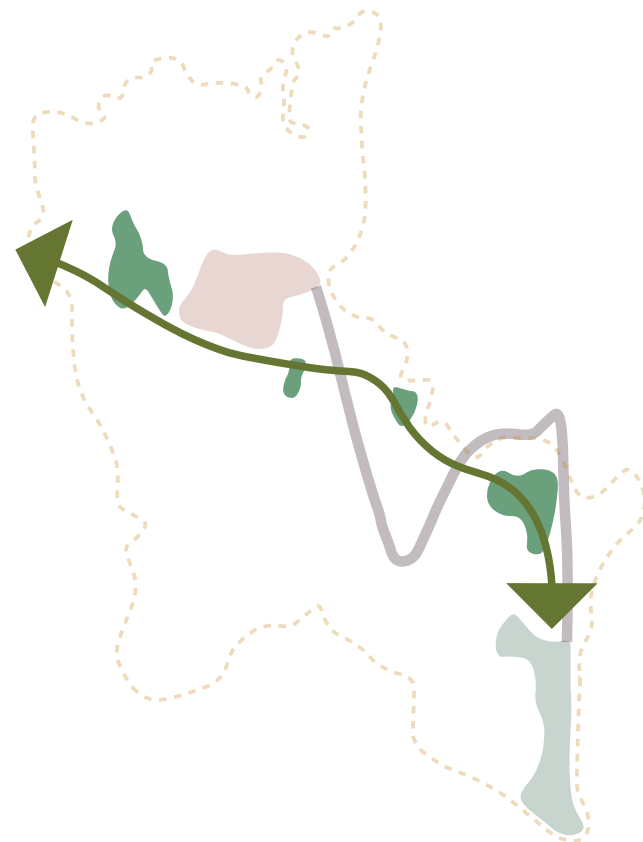


EN BARRIERE

Toglinjen kobler Rotnes til hovedstaden, men den er også en barriere mellom Tumyrhaugen i nord og sentrum i sør. Store høydeforskjeller mellom de geografiske beliggenhetene representerer også en barriere mellom de to målpunktene.

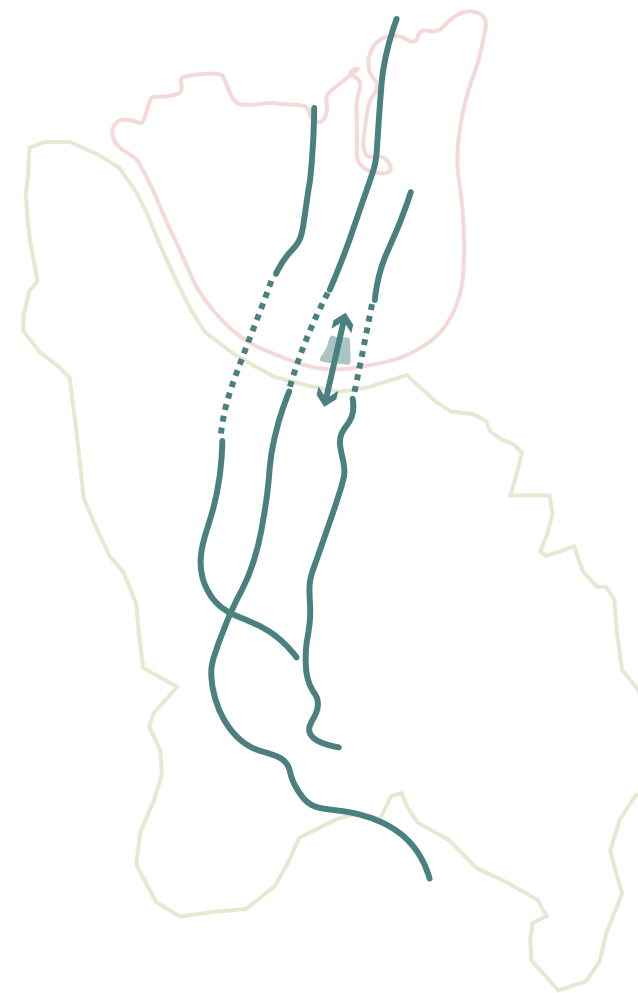
OVERORDNET KONSEPT

Urbane strategier



DEN GRØNNE AKSEN

Den grønne aksen er en langsiktig ambisjon om å koble sammen grønne arealer på tvers av midtre Rotnes ved å utvide gangstier mellom eksisterende grøntområder. Forbindelsen forbedrer øst-vest bevegelsen i midtre Rotnes, så vel som forbindelsen mellom stasjonsområdet og Nittedal sentrum for myke trafikanter.



KNYTTER SAMMEN

Bebyggelsestrukturen til det nye transformasjonsområdet nord for stasjonen er en visuell forlengelse av gatestrukturen i midtre Rotnes. I forbindelse med den eksisterende jernbanebroen, etableres det en ny akse av offentlige torg som styrker forbindelsen både til stasjonen, og på tvers av jernbanen.

ANALYSE

Bane NORs arealer

DIAGRAM 1 - arealet

Bane NORs arealer deles av jernbanelinjene og avgrenses av Sørliveien mot sør. Mot nord grenser eiendommen til private eiendommer bebygget med frittliggende eneboliger.

DIAGRAM 2 - byggelinjer

Selv om det er mulig å regulere en kortere avstand, er vår erfaring at boligbebyggelse burde ha en minimumsavstand til nærmeste spormidte på 20 meter.

DIAGRAM 3 - kollektivtransport

Togstasjonen, busstasjonen og fotgjengerbroen opptar et vesentlig areal og fyller samtidig viktige funksjoner. Det er lite hensiktsmessig å legge opp til en utvikling som er avhengig av at disse forholdene endres på.

DIAGRAM 4 - transformasjonspotensial

Arealene på sørsiden av jernbanelinjen er svært begrensede når man trekker fra arealene som opptas av busstasjonen og fotgjengerbroen. Med utgangspunkt i at både jernbanen og Sørliveien er støykilder, vil det være utfordrende å skape gode boforhold innenfor dette arealet. Det vil også være vanskelig å oppnå uteoppholdsarealer som tilfredsstiller støykravene. Siden transformasjonspotensialet er såpass lite, vil det være dårlig økonomi i å etablere en parkeringskjeller for å erstatte både den nye bebyggelsens parkeringsbehov og den eksisterende pendlerparkeringen. Vår vurdering er derfor at Rotnes har mer egnede arealer til boligutvikling, og at dersom man ønsker å utvikle dette arealet på sikt, så burde det åpnes for et bredere, mindre støysensitivt program enn kun bolig.

Eiendomsgrensen på nordsiden av jernbanen er heller ikke optimale med tanke på boligutvikling, men sett i sammenheng med eneboligtomtene i dumpa på Tumyrhaugen, så utgjør de en verdifull arealressurs. Bebyggelse på dette arealet vil få en stille side mot nord, samtidig som den kan bidra til å bedre støyforholdene ytterligere. Ved å se denne eiendommen i sammenheng med Tumyrhaugen, åpnes muligheten for å etablere en tydelig fotgjengerforbindelse til stasjonsområdet. Deler av pendlerparkeringen kan bestå, og det kan etableres en felles parkeringskjeller i dumpa som på grunn av topografien vil gjøre veldig lite ut av seg.

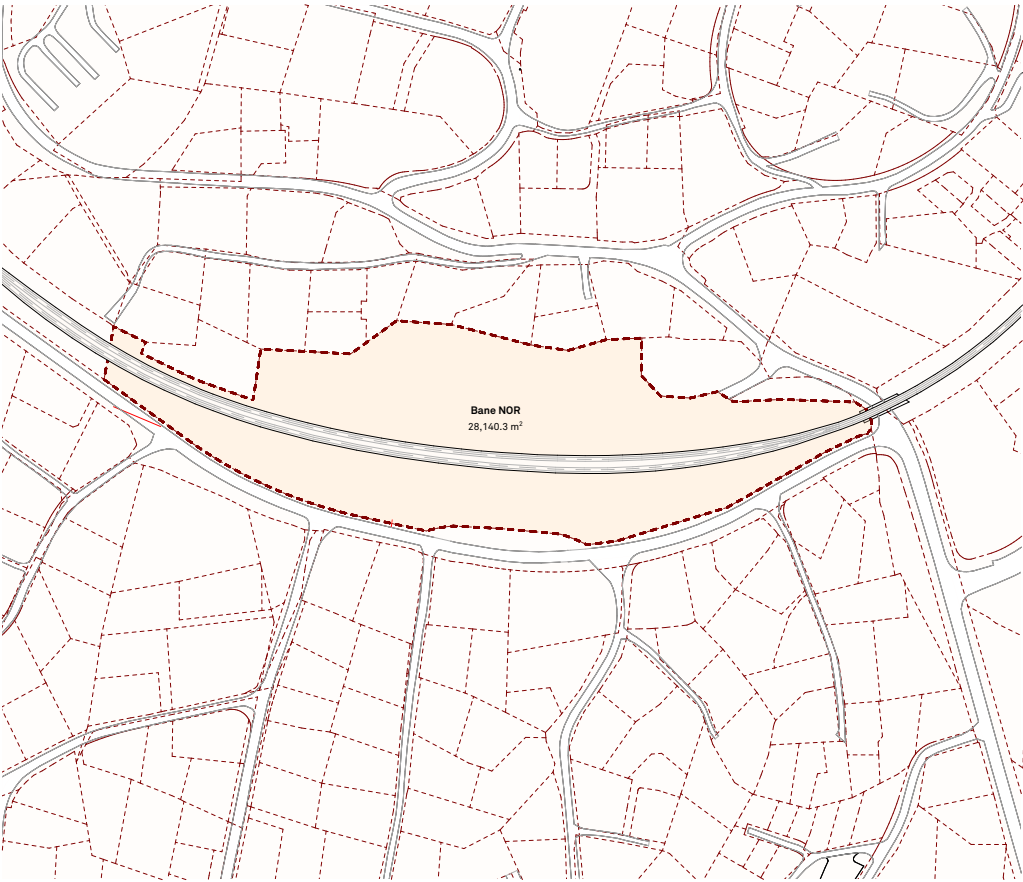


DIAGRAM 1 - arealet

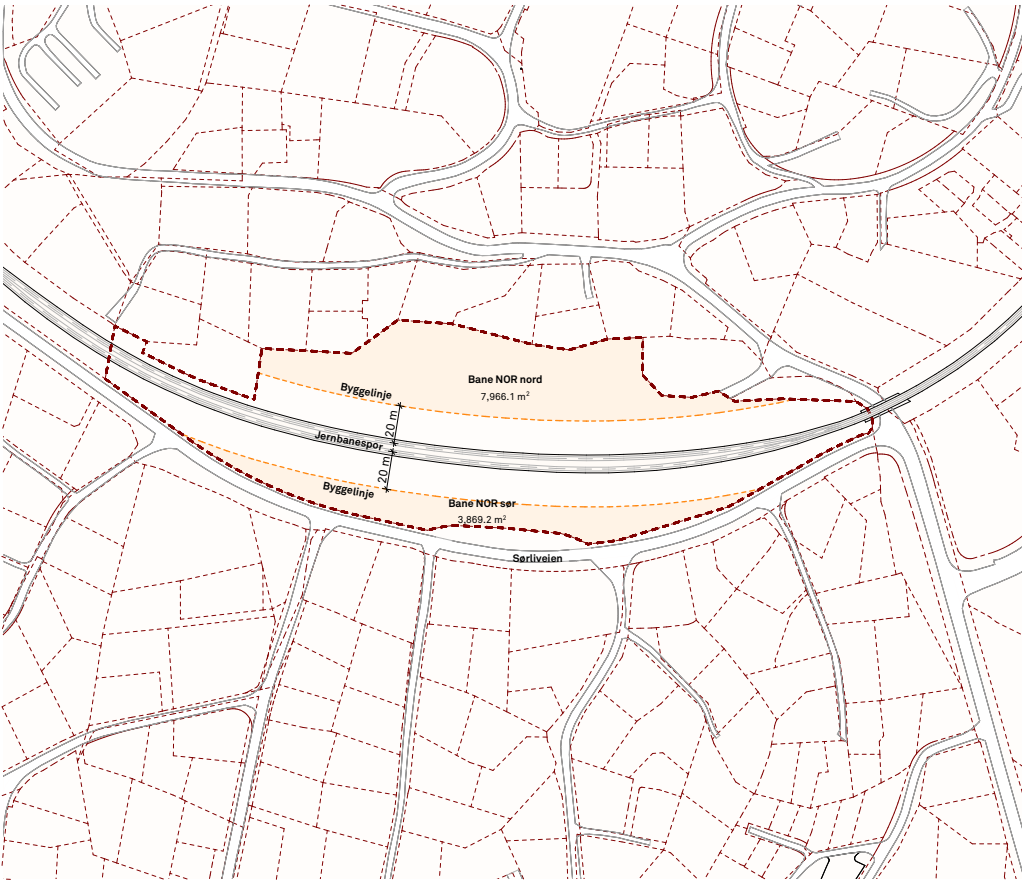


DIAGRAM 2 - byggelinjer

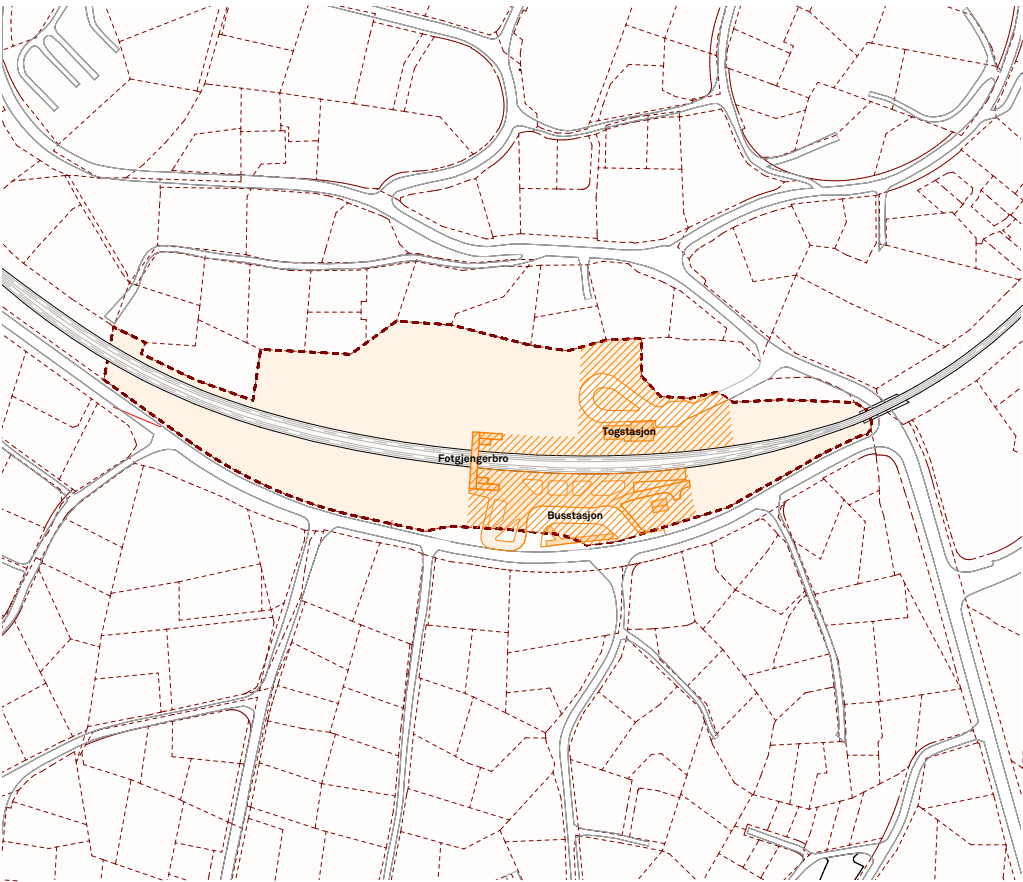


DIAGRAM 3 - kollektivtransport

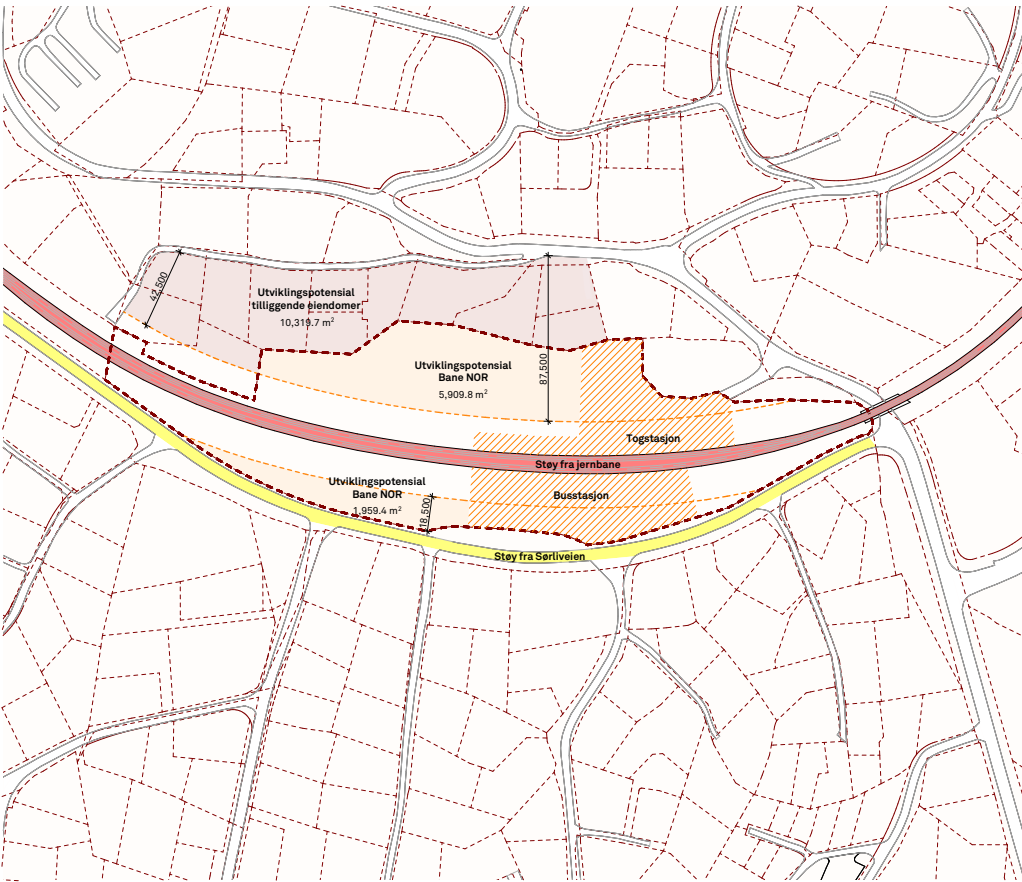


DIAGRAM 4 - transformasjonspotensial

OVERORDNET KONSEPT

Fortetting og forbindelser

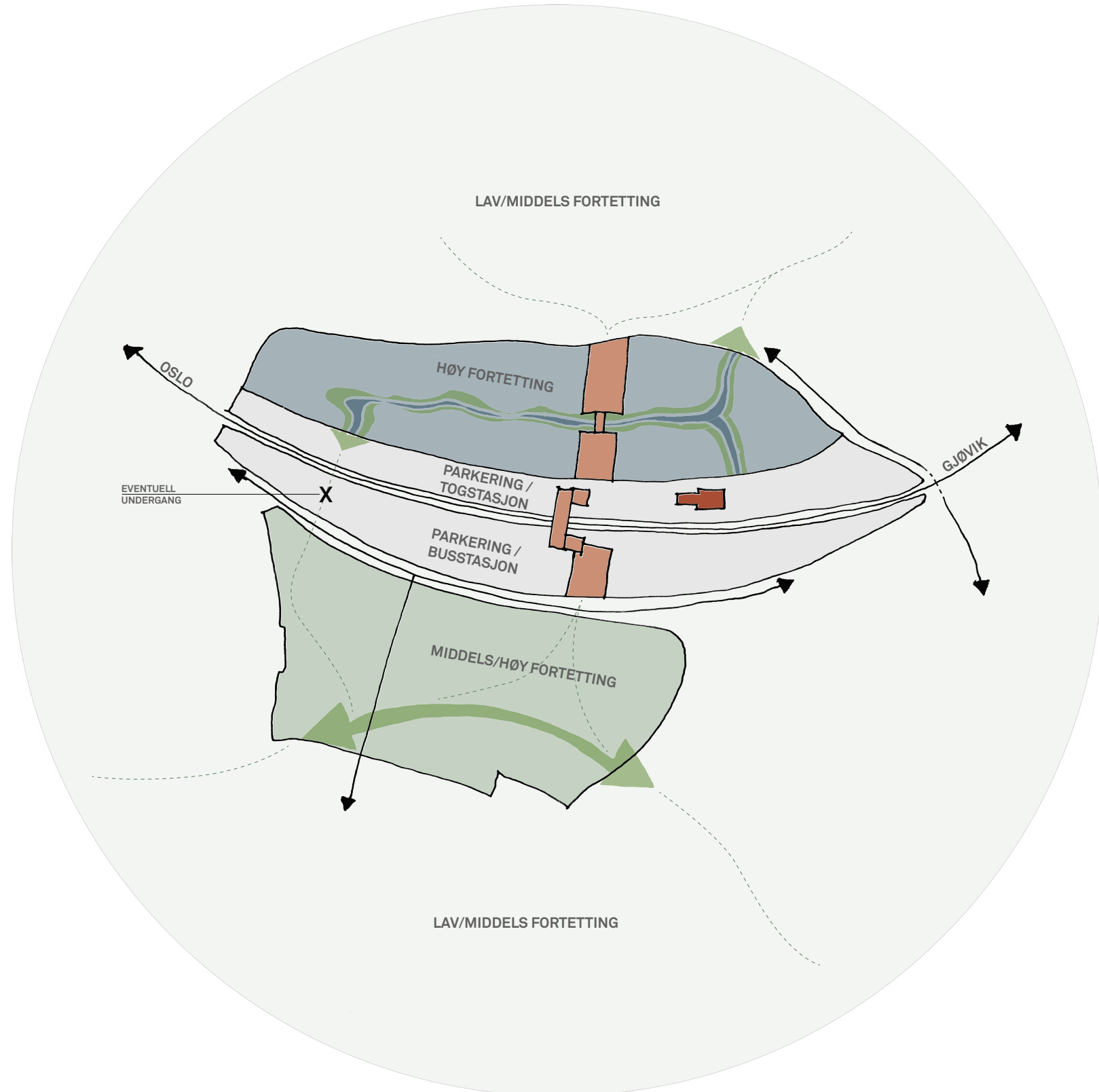
Konseptet går ut på å etablere og forsterke gangforbindelser gjennom strategisk og konsentrert fortetting.

Jernbanen er kjernen i området, og mange av de som bor, og skal bo, i området, vil daglig ta toget til jobben. For å styrke nord/sør-forbindelsen, etableres det offentlige plasser som forlengelser av gangbroen over jernbanesporene. Denne aksen favner diverse veier og stier fra de etablerte boligområdene i nord og sør og skaper et naturlig tyngdepunkt med gode solforhold og nærtilbud.

I begge fortettingsområdene etableres det en sterk grønnstruktur som forbedrer ferdselsforholdene for fotgjengere, samtidig som de tilbyr rekreative kvaliteter. Strategien vil bidra til å trekke flere mennesker gjennom området som del av sine daglige rutiner og skape et aktivt og levende bomiljø.

Ny undergang

I forbindelse med en eventuell utvikling av Bane NORs arealer til bolig og underjordisk parkering, kan det åpne seg en mulighet for å knytte områdene nord og sør for toglinjene sammen med en ny forbindelse under bakken. På den måten skapes en sammenhengende sirkulasjonssløyfe som kan bli et godt rekreativt tilbud til området og et godt folkehelseiltak. Dette ligger sannsynligvis et stykke fram i tid.



FORTETTINGSGRAD

Ulike typologier

Fortetting og transformasjon kan gjøres på mange måter, og det er viktig at man finner rett typologi til rett sted. Stasjonsområdet skal transformeres til et attraktivt boligområde med en relativt høy grad av fortetting, men det skal ikke skapes et nytt sentrum som konkurrerer med det eksisterende sentrum. Dette skal heller ikke være første steg i utviklingen av et veldig urbant område, og det er derfor ikke hensiktsmessig å legge opp til veldig urban bebyggelse, som for eksempel kvartalsstruktur.

Fortettingen burde skje på stedets premisser, slik at de stedsspesifikke kvalitetene, både landskaplige og arkitektoniske, foredles og blir til en sympatisk småbyurbanitet.

Vi har derfor tatt utgangspunkt i typologier som kan bidra til å oppnå dette.

Lav/middels fortettningsgrad

Lavblokker og konsentrert småhusbebyggelse kan gi gode bokvaliteter som harmonerer godt med stedets eksisterende bebyggelse. Typologien kan utvikles i nærhet til eneboliger uten at det oppstår en ubehagelig skalaforskjell. Typologien er attraktiv fordi den tilbyr private hager og mange av de samme kvalitetene som en enebolig gir.

Middels/høy fortettningsgrad

Punkthus er en typologi som egner seg godt i parkdrag og landskapelige omgivelser. Punkthusene blir en forstørret versjon av den frittliggende eneboligbebyggelsen og kan videreføre mange av de arkitektoniske elementene som er typiske for området. Med store, frodige grøntarealer mellom byggene, er dette en typologi som kan gi landlige kvaliteter, til tross for relativt høy utnyttelsesgrad.

Høy fortettningsgrad

Boligblokker og blokker med blandet formål er benyttet til å oppnå den høyeste graden av utnyttelse. Disse byggene egner seg godt til offentlige tilbud på bakkeplan og kan på den måten skape en småbyurbanitet som passer Rotnes karakter godt.

LAV / MIDDELS FORTETTING REKKEHUS OG LAVBLOKKER



Illustrasjoner: Sandell Sandberg

MIDDELS / HØY FORTETTING PUNKTHUS

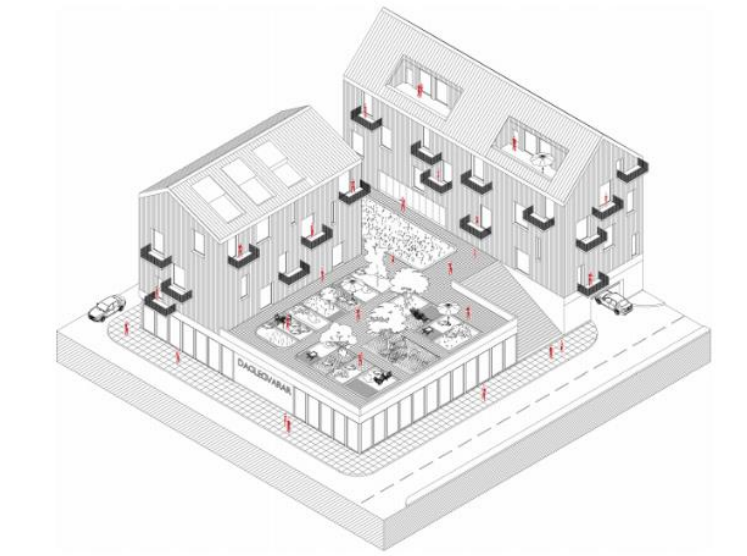
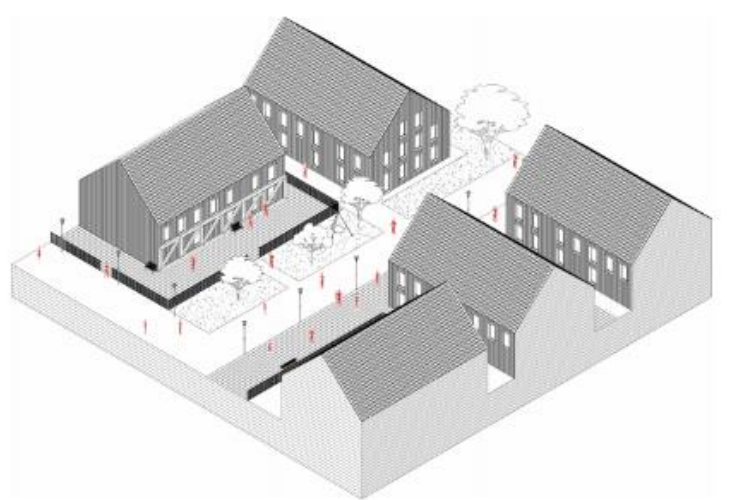


Illustrasjoner: Hovseter av Reiulf Ramstad

HØY FORTETTING PUNKTHUS OG SENTRUMSBEBYGGELSE



Illustrasjoner: Yioby! av Oslo Works og Edit Atelier



Illustrasjoner: utdrag fra Asplan Viaks fortettningsanalyse

TOMTEANALYSE

Tumyrhaugen

Den bratte skråningen og den store avstanden til nærliggende småhusbebyggelse, gjør det mulig å bygge høyt i området mellom Liaveien og toglinjen, uten at det fjerner utsiktsmuligheten fra øvre platå, og uten at det får stor fjernvirkning. Dette er et område med relativt få eksisterende bygninger, slik at transformasjon av dette området ikke medfører rivning av mange bygg.

En utbygging av området har også et stort potensial til å forsterke forbindelsen for myke trafikkanter mellom Tumyrhaugen, togstasjon og midtre Rotnes. Området ligger i et lavbrekk med en bekk som renner gjennom. Denne fanger store mengder overvann som renner ned fra Tumyrhaugen og egner seg godt til å utvikles som et blågrønt, klimatilpasset drag med åpen overvannshåndtering. Dette vil være et fint rekreasjonstilskudd som også vil forebygge mot flom rundt stasjonsområdet. Tomten preges også av store asfalterte flater med parkering. Terrengforskjeller i området kan også utnyttes for å flytte deler av pendlerparkeringen på BaneNORs eiendom inn i terrenget, slik at parkeringsarealene kan frigjøres til boliger og friarealer.



FORTETTINGSTRATEGI

Tumyrhaugen

Utbyggingstygndepunktet foreslås nord for jernbanen, der topografien mellom jernbanen og Liaveien utgjøre et naturlig avgrenset område. Her foreslås det høy fortettningsgrad i form av en ny kompakt, småbyurban kjerne med blokker i 4-5 etasjer med flate tak plassert langs skråning mot nord. De flate takene gjør at det oppnås en høy utnyttelse uten at det stjeles unødvendig sikt fra boligene lenger opp i skråningen. Stedvis trappes bebyggelsen ned til 3 etasjer for å skape dynamikk, variasjon og en mer menneskelig skala langs parkdraget. Volumene til hver blokk er forskjøvet for å bryte ned skalaen og for å følge skråningsretningen. Mellom blokkene beholdes det rause, grønne passasjer som er visuelle forlengelser av gatenett og siktlinjer sør for stasjonen. Dette sikrer siktlinjer mellom Tumyrhaugen og midtre Rotnes og skaper en visuell sammenheng mellom de to områdene. I arealet mellom jernbanebroen og krysset mellom Liaveien/Tumyrveien, etableres det et nytt torg med en aktiv 1.etg. og næring med hverdagsfunksjoner som nærbutikk, café, frisør og barnehage.

Gjennom det åpne arealet mellom byggene ledes overvann ned fra øvre platå på en trygg måte til det nye parkdraget som etableres på sørsiden av blokkene. Et nytt grøntdrag etableres gjennom flytting av dagens bekkeløp. Det har stor opplevelsesverdi også for allmenheten samtidig som det bidrar til økt bokvalitet i et tett bebygd område, samtidig som det bidrar til å understøtte det biologiske mangfoldet. Den nye blågrønne strukturen deler utbyggingsområdet i to og skaper en luftighet og avstand mellom blokkene mot nord, og en rad av punkthus i sør. Bygninger og grønnstrukturen tilpasses hverandre. Punkthusene har et avskåret hjørne, som skaper variasjon, dynamikk og mykner opp bygningsvolumene, slik at det kan oppstå romlige definisjoner til lekeplasser og felles uteoppholdsareal. Punkthusene har en kombinasjon av flate og skrå tak, noe som bidra til en visuell reduksjon av bygningsvolumene, samtidig som det også gir mer lysinnslipp til parkdraget.



VISUALISERING

Tumyrhaugen

Med sin frodige fremtoning, bukker det nye bekkedraget seg gjennom tyngdepunktet av den nye utviklingen rundt stasjonsområdet. Bekkeløpet har en rekreativ utforming og inviterer til flere typer aktiviteter året rundt, i tillegg til å være et klimatilpasningstiltak som vil ha stor effekt for både overvannshåndtering og biologisk mangfold.



TOMTEANALYSE

Midtre Rotnes

Området sør for stasjonen er relativt flatt og består av etablert småhusbebyggelse, hovedsakelig eneboliger med store hager. Høye bygninger i dette område får større fjernvirkning, og transformasjon av området vil berøre flere eiendommer enn i nord. Hovedveien er Sørliveien, som ligger i øst-vest retning sør for stasjonen, og ut ifra denne dannes flere mindre veier i nord-sør retning. Gatenettet er veletablert i nord-sør retning, men det mangler ytterligere forbindelser i øst-vest retning. En utbygging på sørsiden har stort potential til å forbedre bevegelse gjennom området i øst-vest retning i tillegg til å skape en grønn tverrforbindelse ved å koble sammen eksisterende grøntområder.

Av tomtene som ligger nærmest stasjonen er det området mot øst som egner seg minst til transformasjon. Det er et kulturmiljø med bevaringsverdige bygninger. Det ligger også på en stor kolle, som gjenspeiles i den varierte og terrengtilpassede bebyggelsesstrukturen. De tre tomtene som ligger nærmest stasjonen ligger på hver sin side av Kruttverkveien og Lysgata. Tomten øst for Lysgata er relativt flat og grenser til kulturmiljøområdet. Utbyggingen i dette området bør ta hensyn til kulturmiljøet og på grunn av den flate tomten vil utbyggingen her være relativt eksponert i bybildet. De to andre tomtene ligger langs Kruttverkveien, som er hovedveien i nord-sør retning gjennom den vestlige delen av midtre Rotnes. Begge tomtar har en kolle som ligger i utkanten av kvartalet. Kollene er fine elementer i uterommet og vil skjerme bygningsvolumene, slik at fjerneffekten begrenses og alle byggenes etasjer kun vil være synlige langs hovedveiene Sørliveien og Kruttverkveien.

Eneboligene som er pekt ut som bevaringsverdige har visse fellestrekk som den nye arkitekturen burde ta utgangspunkt i. Byggene er utelukkende trebygg, har fine fargevariasjoner og bruker horisontale bånd og oppløft/arker til å bryte ned skalaen.



FORTETTINGSSTRATEGI

Midtre Rotnes

Det er en målsetning at det nye utbyggingen skal slekte på og tilpasse seg den eksisterende villabebyggelsen i området. Det foreslås derfor at nybyggene utformes som punkthus med raus grøntstruktur mellom. Punkthusene plasseres rundt de store kollene, og med sin bygningsmessige utforming, både tilpasses de, og omfavner terrenget. Det foreslås at bebyggelsen har varierende høyder fra 3-6 etasjer, og at den laveste bebyggelsen plasseres mot småhusbebyggelsen for å sikre et sympatisk møte mellom nytt og bestående. Et bygningsmessig hovedgrep er blant annet avskårede hjørner som harmoniserer med kollenes utforming. Det er også ønskelig å trappe ned de nye bygningsvolumene for en mykere overgang til småhusbebyggelsen innenfor samme kvartalet. Når eksisterende eneboliger sameksisterer i kvartal med de nye punkthusene, skaper det variasjon og samspill.

Utbyggingen forsterker dagens gatestruktur gjennom nybyggenes plassering langs gateretningen. Ved å konsentrere utbygging langs hovedveiene, leder det opp til tyngdepunktet i nord på en spennende måte. Utbyggingens utstrekning og utnyttelse er underordnet tyngdepunktet i nord for å understreke knutepunktfunksjonen der med mer urbanitet og offentlige tilbud. Dette forslaget ønsker å bevare kulturmiljøet, fordi det er andre områder uten kulturhistorisk verdi som egner seg til transformasjon. Det legges opp til en ny bevegelseslinje i øst-vestlig retning ved å utvide gangstier langs eksisterende eiendomsgrenser for å forsterke og knytte sammen eksisterende grøntstruktur.



ARKITEKTONISKE UTFORMING

Landsbyurbanisme

Rotnes, og spesielt området rundt stasjonen, har mange fine tradisjonelle bygninger. Det er en særlig høy representasjon av sveitserstilhus i villabebyggelsen sør for stasjonen. Det er også gode eksempler på hus i jugendstil, i tillegg til moderne hus med flate tak. Ved en fremtidig utvikling av stasjonsområdet, vil det være viktig å spille videre på de fine kvalitetene i det eksisterende bebygde miljøet og med naturomgivelsene. På denne måten vil de nye byggene få et sympatisk samspill med de eksisterende husene og landskapet rundt. De nye byggene skal være moderne, samtidig som de henter elementer fra de tradisjonelle bygningene i området.

Arkitektoniske prinsipper for en landsbyurbanisme i Rotnes:

1. Trekledning i forskjellige farger

Villabebyggelsen i Nittedal er stortsett i malt trepanel. Forskjellige farger på byggene skaper et variert og trivelig bebygde miljø. Det skal være særlig fokus på farger som harmonerer med naturen.

2. Etasjebånd

Etasjebånd er et karakterisk kjennetegn ved sveitserstilen. Særlig ved høye hus, vil etasjebånd bidra til å bryte ned den visuelle høyden og skalaen av byggene.

3. Takoppløft og arker

Et typisk sveitserhus har også et tak med bratte vinkler og takoppløft. En lavere gesimshøyde bidrar til å redusere den opplevde høyden av byggene, og skal brukes særlig i overgangen mellom de nye blokkene og småhusbebyggelsen, samt hvor blokkene kan fremstå høye/dominerende i sine omgivelser.

4. Inntrukne balkonger

Inntrukne balkonger er foretrukket da de gir en enklere og mer stilren fasade.

5. Høye vinduer

Bruk av høye vinduer med elegante proporsjoner gir gode daglysforhold innvendig.



TUMYRHAUGEN - de nye byggene på Tumyrhaugen består av en rad med blokker i 4-5 etg. med flate tak og en rad med punkthus med saltak og takoppløft. Noen steder går blokkene ned i 3 etasjer for å skape dynamikk og gi en mer menneskelig skala. Blokkene har en mer urban utforming og ligger mot den bratte skråningen. De vil være mindre eksponerte i omgivelser grunnet sin plassering. Punkthusene har i større grad et preg av landsby-urbanisme og er godt synlig fra både toget og Midtre Rotnes.



MIDTRE ROTNES - de nye byggene på Midtre Rotnes ligger som en del av en etablert småhusbebyggelse. Punkthusene har alle minimum en skrå takflate, takoppløft, horisontale etasjebånd, og området som helhet er utformet med store grøntarealer mellom byggene som harmonerer med den omkringliggende villabebyggelsen.



1.TREKLEDNING I NATUR-FARGER



2.ETASJEBÅND



3.TAKOPPLØFT OG ARKER



4.INNTRUKNE BALKONGER



5.HØYE VINDUER

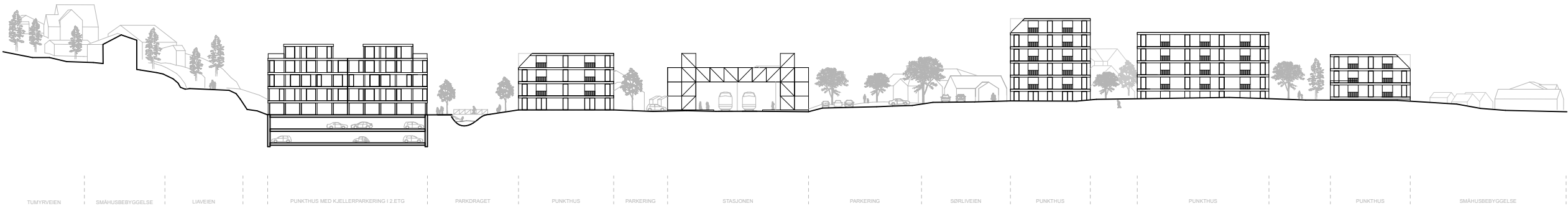
SNITT

Forholdet til omgivelsene

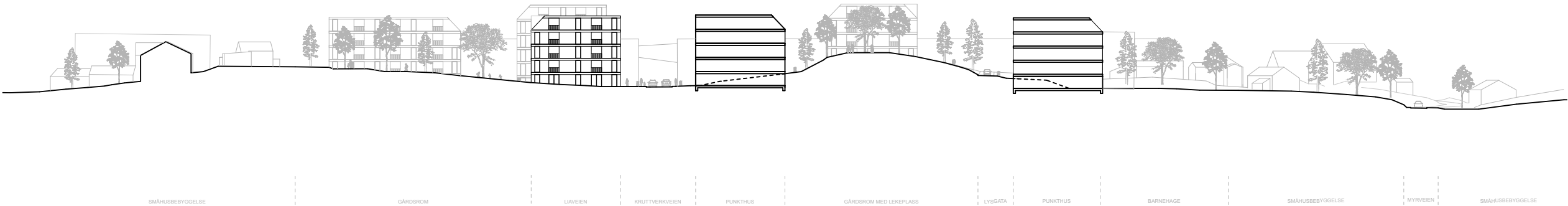
Snittene nedenfor viser den foreslåtte bebyggelsen sett i sammenheng med områdets eksisterende topografi og småhusbebyggelse.

I nord utnytter bebyggelsen lavbrekket mellom stasjonsområdet og Tumyrhaugen, slik at en relativt høy utnyttelse kan oppnås uten at det tar mye av utsikten til småhusbebyggelsen lengre nord.

I sør avgrenses den foreslåtte bebyggelsen av eksisterende småhusbebyggelse på tre sider. For å holde skalaforskjellen nede, er bebyggelsen i overgangene begrenset til fire etasjer med en skrå takflate ned til tredje etasje. Overgangene er også myknet opp gjennom vegetasjonsbelter. Bebyggelsen er også plassert rundt eksisterende koller for å begrense fjernvirkningen.



Snitt A



Snitt B

ILLUSTRASJON

Midtre Rotnes

Bygninger omfavner kollen og skaper et intimt og innbyende uterom i samspill med eksisterende naturomgivelse. En snarvei fra stasjonsområdet i nord vever seg gjennom uterommet og ledes videre til et nettverk av grøntarealer.



ILLUSTRASJONSPLAN

TRINNVIS UTBYGGING

Fortettingsstrategien er foreslått fordelt i fire byggetrinn.

Byggetrinn 1

Blant den eksisterende eneboligbebyggelsen, både nord og sør for stasjonsområdet, finnes det eiendommer som egner seg til fortetting med konsentrert småhusbebyggelse og lavblokker. Områdene som er vurdert i denne studien ble også ble pekt ut gjennom Asplan Viaks fortettingsanalyse. Byggetrinnet omfatter også to områder inntil Stasjonsveien, nord og sør for jernbaneundergangen, hvor topografien vil kunne tillate utbygging i et visst omfang uten at det får store konsekvenser for områdekarakteren. Områdene kan utvikles løpende og uavhengig av hverandre, uten at de får store konsekvenser for Rotnes sin helhet. Bjertnes barnehage kan med fordel utvikles til et kombinasjonsbygg med barnehage og leiligheter.

Byggetrinn 2

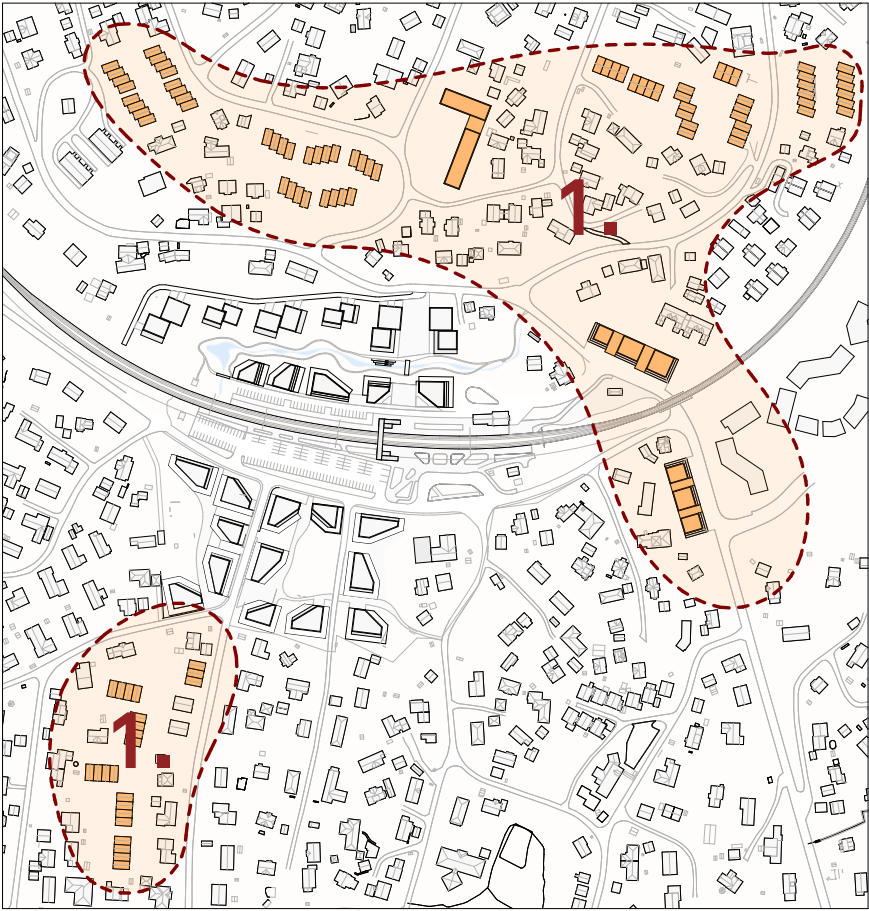
Dette området vil være det mest betydningsfulle for utviklingen av stasjonsområdet og burde derfor planlegges under ett med felles plan for å sikre blågrønn struktur, offentlige plasser og en harmonisk småbyurbanitet. Området burde også romme en barnehage for å dekke det økte behovet som kommer med boligutviklingen. Barnehagens plassering foreslås øst i området og er vist på illustrasjonsplanen. Det blågrønne draget må utvikles i dette byggetrinnet sammen med koblinger til bunnpris og stasjonen.

Byggetrinn 3

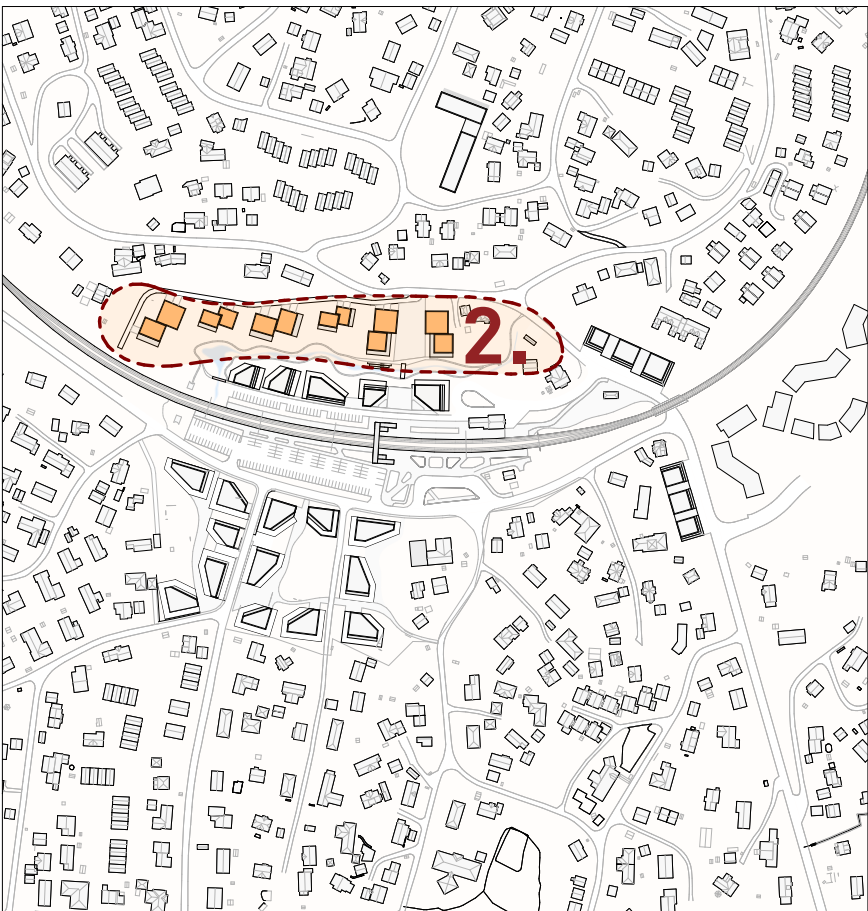
Dette området burde planlegges kvartalvis og med fokus på å oppretts offentlige gangforbindelser som gjør det både enklere og mer attraktivt å gå fremfor å kjøre bil. Området har stort bokvalitetspotensial og stor kapasitet. Området vil ha en relativt høy fortettingsgrad, men med stedstypiske, landlige kvaliteter. For å sikre rasjonell utbygging med felles parkeringskjeller, burde det stilles krav til felles planlegging for hvert av de tre kvartalene. Det legges også opp til en mulig utvidelse av Sørliveien barnehage.

Byggetrinn 4 og 5

Bane NORs eiendommer har en svært aktuell beliggenhet i utviklingen av stasjonsområdet. Samtidig gjør støyforhold og kort avstand til både jernbanelinjene og vei det utfordrende å etablere kvalitative boligbygg på sørsiden av jernbanen. På nordsiden av jernbanen, vil det imidlertid være et stort potensial i å etablere boliger som henvender seg mot en tydelig blågrønn struktur. Bebyggelsen vil bidra til å skape en behagelig skala og intimitet. Utviklingsforslaget gjør at kun en begrenset del av pendlerparkeringen må erstattes. Det estimeres allikevel en antatt maksimal utvikling for området basert på 5 etasjers gjennomsnittshøyde, slik at infrastrukturen kan planlegges for å kunne tåle en slik utvikling på sikt. En eventuell utvikling av begge disse byggetrinnene burde planlegges under ett med felles plan.



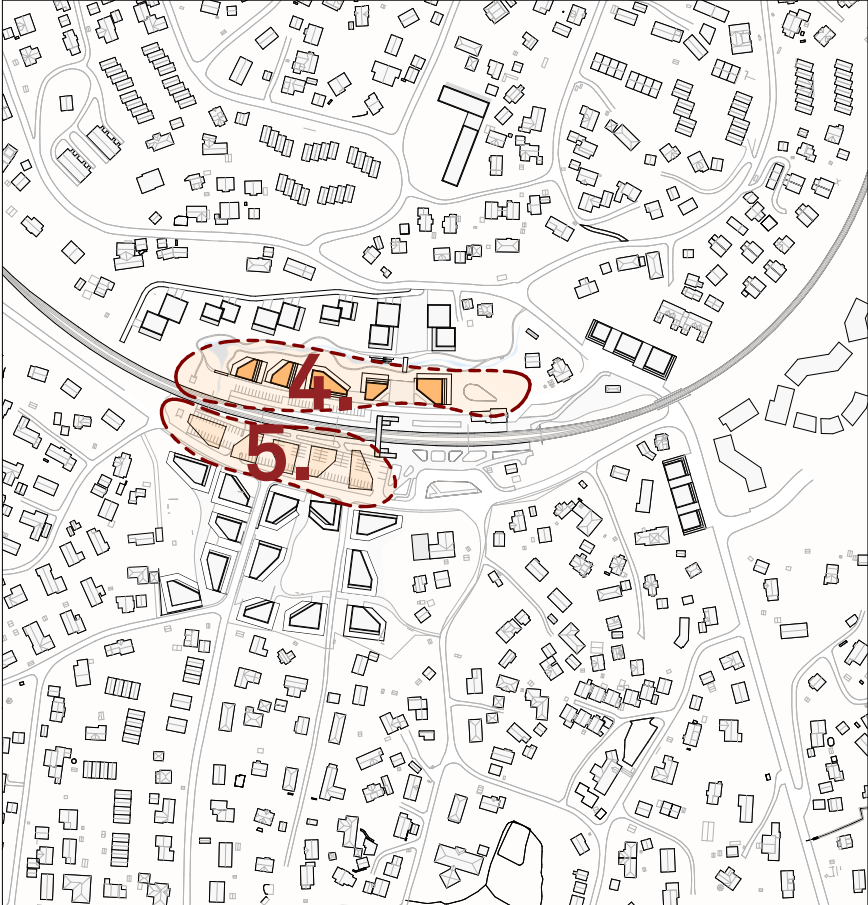
CA. 150-180 BOENHETER
Konsentrert småhusbebyggelse og lavblokker



CA. 120-150 BOENHETER
Leilighetsblokker, noen med publikumsrettet program på bakkeplan



CA. 200 BOENHETER
Punkthus med leiligheter



CA. 60-80 BOENHETER (120-200 enheter dersom arealene sør for jernbanen inkluderes)
Punkthus med leiligheter, noen med publikumsrettet program på bakkeplan

AKSONOMETRI

