

Vision Rotebro



SOLENTUNA
KOMMUN



Vision Rotebro

© Sollentuna kommun 2016
ISBN: 978-91-639-0918-4
Författare: Stefan Larsson
Omslagsbild: White View
Layout: ETC Kommunikation
Tryck: Elanders Sverige AB 2016

Mot ett
alltmer hållbart,
sammanhängande
och attraktivt
Rotebro.

1.

Introduktion





Initiativet

Det har blivit dags att sätta punkt för visionsarbetet som, på initiativ av kommunstyrelsen, har handlat om att hitta möjligheter och lösningar för en hel stadsdels utveckling. Visionen har tagits fram med ett holistiskt angreppssätt och visar en idé om hur nya och förstärkta byggnader, parker, torg, stråk, kommunikationer och natursamband kan forma en bättre helhet.

Arbetet har väckt stort intresse, inte minst bland flera av de största fastighetsägarna som efterhand har tagit fram egna idéer och ställt sig i startgroparna för att påbörja processen mot förverkligande. Med visionen i bagaget riktas i kommande processer fokus mot det fortsatta arbetet med exploateringsprojekt, detaljplaner, markanvisningstävlingar och genomförande i ett av kommunens viktigaste utvecklingsområden.

Med ett tydligt grepp om hela Rotebro visar visionen vad som är

möjligt och ska fungera som isbrytare för stadsdelen som har så stor men tidigare ganska okänd potential. Planeringsprocessen har utökats med detta initiala skede för att skapa rätt förutsättningar och för att få igång önskvärd stadsutveckling där både kvantitets- och kvalitetsaspekter bejakas. Invånare, företagare, föreningar och fastighetsägare har engagerats i hela stadsdelens utveckling istället för att endast involveras i avskilda detaljplaneområden.

Visionen har tagit form av hundratals frågeställningar, förutsättningar och drömmar. Den är således inte enbart politikernas eller tjänstemännens utan även till stor del invånarnas och fastighetsägarnas. Det finns naturligtvis få eller inga platser som kan leva upp till alla önskemål och förväntningar. Planering och stadsutveckling handlar mycket om att göra avvägningar, prioriteringar och val för att totalt

sett, snarare än sett ur isolerade perspektiv, välja den mest hållbara vägen framåt. I Rotebro handlar utmaningarna främst om en rad miljöfrågor som hänger ihop med bland annat sjön, motorvägen och jästfabriken. Ordet samexistens har varit en nyckel till att kunna presentera en vision som löser en betydande del av både bristen på bostäder och bristen på efterfrågade och hållbara stadsmiljöer.

Visionen bildar en gemensam plattform och referensram för fortsatta diskussioner och det fortsatta arbetet med Rotebros utveckling. Med utgångspunkt vid pendeltågsstationen åskådliggörs här en idé som öppnar för omkring 120 000 kvm ny verksamhetsyta, 4 000 nya bostäder och 12 000 nya invånare i ett grönare och alltmer hållbart, innehållsrikt och levande Rotebro.



ILLUSTRATION: WHITE VIEW

Kontext

I stockholmsregionen finns ett stort tryck på stadsutveckling. En central utmaning är att hitta och ge utrymme för modeller som förenar ekonomisk framgång, ekologisk uthållighet och livskvalitet.

BOSTADSBRIST

I stockholmsregionen är bostadsbristen idag en av de stora utmaningarna. Inflyttningen är stor samtidigt som exempelvis många unga hoppas på att få en möjlighet att skaffa ett eget boende. För att kunna växa i takt med befolkningsökningen och

samtidigt ta ett regionalt ansvar har Sollentuna kommun som ambition att få fram 500 nya bostäder per år. Den övergripande stadsbyggnadsstrategin är att nya bostäder främst ska byggas på ett hållbart sätt kring pendeltågsstationerna.



STADSBRIST

En lika viktig fråga som bostadsbristen är vilken typ av miljöer de nya bostäderna ska hjälpa till att skapa och vilken livskvalitet människor ska kunna uppnå där. Vi vet alltmer om de kvaliteter som människor efterfrågar i sina boendemiljöer. Enkelt uttryckt behövs bostäder i en tät och promenadvänlig stadsstruktur med närhet till gröna offentliga rum, vatten, service och kollektivtrafik.



HÅLLBARHET

Om hela jordens befolkning hade samma ekologiska fotavtryck som vi har i Sverige skulle det snart behövas fyra jordklot för att få resurserna att räcka till. Detta ställer krav på att stadsplaneringen får utrymme att forma staden på ett sätt som minimerar behovet av infrastruktur, transporter och resor och som på andra sätt gör det enkelt för människor att välja att leva hållbart.

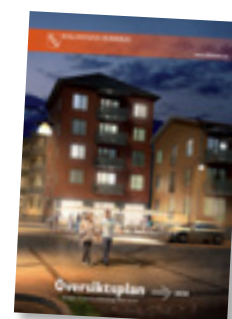


ÖVERSIKTSPLAN

En central strategi för att nå ett hållbart samhälle är enligt översiktsplanen att knyta ny bebyggelse till pendeltågsstationerna. Detta gör Rotebro till ett av kommunens viktigaste utvecklingsområden. De övergripande målen är att skapa livskraftiga kommundelscentra, ge plats för idrott, göra naturen tillgänglig, ge plats för ett allsidigt näringsliv, modernisera småhusområden med respekt för karaktär och kultur-

arv samt göra Sollentuna tystare. Fyra mål i den regionala utvecklingsplanen för stockholmsregionen (RUF) har antagits som mål också i kommunens översiktsplan för att bidra till en:

- Öppen och tillgänglig region
- Levande tillväxtregion
- Region med god livsmiljö
- Resurseffektiv region



Uppgift

UPPDRAGET

Stadsbyggnadsavdelningen har sedan 2013 i uppdrag av kommunstyrelsen att ta fram en stadsbyggnadsvision för ett mer hållbart, sammanhängande och attraktivt Rotebro bortom år 2030. Ett samarbete har etablerats med Upplands Väsby kommun som arbetar med tidiga skeden för utvecklingen av angränsande Älvsundadalen och Infra City.

Sammanfattning av direktivet som gavs 2015:

- Visa hur Rotebro ska kunna rymma en stor del av kommunens behov

av nya bostäder samt hur dessa ska kunna integreras i en attraktiv och hållbar stadsmiljö

- Förtäta och vidareutveckla Rotebro med utgångspunkt i stationen, viktiga stråk och en trevligare framsida för Rotebro
- Sikta på en god arkitektur med höjd status, trygghet och trivsel
- Minska barriäreffekter och skapa mental och fysisk närhet till stationen, vattnet, naturen, parkerna och torgen
- Sikta på en funktionsblandad stadsdel med fler arbetsplatser

och möjliggör ett större och mer varierat utbud av service och urbana verksamheter

- Prioritera och skapa bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik
- Skapa fler bra offentliga platser och fler möjligheter till utomhusvistelse, naturupplevelser, möten, lek, aktiviteter och sport
- Bibehåll och utveckla ekologiska, rekreativa och sociala samband runt stadsdelen samt utmed Edsån
- Verka för att hitta hållbara lösningar på stadsdelens miljööutmaningar.

VAD ÄR EN VISION?

Visionen redovisar möjligheter och en konkret idé om en vidareutvecklad stadsdel som ska leva upp till krav på fler bostäder, attraktivitet och hållbarhet. Den åskådliggör en ambition, visar en riktning samt bildar ett underlag, en gemensam plattform och en referensram för fortsatta

diskussioner och det fortsatta arbetet med stadsdelens utveckling. Visionen innebär i sig inte att några beslut är fattade om framtiden men den ger en utgångspunkt. Idéer och lösningar kan förändras och bytas ut i takt med att kunskapen om stadsdelens förutsättningar blir större.

SYFTE

Visionen fördjupar och vidareutvecklar intentionerna i översiktsplanen. Det mest övergripande syftet grundar sig i att kommunen vill skapa så goda förutsättningar som möjligt för ökat bostadsbyggande och för attraktiva och hållbara stadsmiljöer. Trycket på bostadsbyggande och stadsutveckling är stort i regionen. Behandlat på rätt sätt uppstår en chans att i Rotebro vidareutveckla befintliga värden och skapa nya högst attraktiva och hållbara miljöer. För att inte gå miste om den chansen fanns ett behov av att lyfta blicken och skapa idéer på stadsdelens nivå. Kommunen visar att man

vill satsa och uppmärksammar andra på stadsdelens potential. Visionen ska på så vis tjäna som en språngbräda mellan översiktsplanens strategi om ett förtätat stationssamhälle och kommande program- och detaljplanearbete i stadsdelen.

Visionsarbetet har till en början handlat om att öka kommunens kunskaper om stadsdelen och att kartlägga förutsättningar. Arbetet har sedan successivt övergått till att handla alltmer om att utforska stadsdelens potential och att utifrån önskemål från invånare, företagare, föreningar och fastighetsägare ta fram

konkreta idéer för hur Rotebro ska kunna växa och bli alltmer hållbart, sammanhängande och attraktivt. Visionen ska visa möjligheter, belysa frågor och utmaningar som behöver tas om hand på en övergripande nivå, peka ut en riktning för framtida förändringar och framförallt utgöra ett underlag och en konkret stadsbyggnadsidé för hela stadsdelens bästa – en idé att förhålla sig till och jämföra mot i kommande planeringsprocesser och i fortsatta diskussioner om stadsdelens utveckling.

ARBETSMODELL

En konkret stadsbyggnadsvision har växt fram genom problemformulering, kunskapsinhämtning och idéarbete. Arbetsprocessen har genomgått tre faser – förstudie, dialog och vision – som i tur och ordning har resulterat i varsin publikation – Rotebro i förändring, Rotebrodialogen och Vision Rotebro.

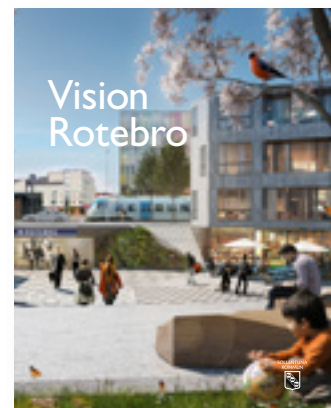
Förstudiefasen tillsammans med dialogfasen har satt fingret på problem och utmaningar både i ett lokalt, regionalt och globalt perspektiv. I dialogfasen har sedan kunskapen växt både om stadsdelen som sådan samt framförallt om invånarnas och fastighetsägarnas åsikter och förhoppningar. Möjligheter har utforskats och idéer har formats i dialogfasen och

visionsfasen. Visionen har tagits fram utifrån en samlad bild av många olika drömmar och önskemål samt många olika parterers kunskaper och perspektiv. Detta ger en spännvidd åt framtida diskussioner i mindre delområden.

Det finns en yes-in-my-backyard-idé om hela stadsdelens utveckling, det vill säga en positiv och hållbar helhet att förhålla sig till i delarna där det ibland uppstår en not-in-my-backyard-argumentation när väl detaljplanearbeten inleds. Det blir alltså tydligare att varje detaljplan ska bidra, inte bara till ett trevligare kvarter, utan i förlängningen också till en tilltalande stadsdel och ytterst ett bättre samhälle.



Tidig områdesstudie i Rotsunda



Fortsatt arbete



OMRÅDESÖVERGRIPANDE FRÅGOR

Vision Rotebro visar vad som är möjligt. Nästa steg i kommunens arbete kring Rotebros utveckling med sikte på att skapa en bra helhet är att identifiera, samla och hitta lösningar på frågor som är avgörande för,

eller som i hög grad påverkar, stora delar av stadsdelens utveckling. Detta kommer att kräva fördjupningar, exempelvis inom vissa teknikområden och tolkningar av olika lagrum. Tanken med detta nästa steg är att tillsam-

mans med andra parter, inte minst Länsstyrelsen, kunna hitta vägar framåt i ett tidigt skede så att arbetet med enskilda detaljplaner i nästa skede ska underlättas och kunna bedrivas med liten risk att bli förgäves.

UTBYGGNADSORDNING KVARTERSMARK

Kommunen har som ambition att bidra till stadsutvecklingen i Rotebro genom att succesivt exploatera delar av sin mark i området. Samtidigt har visionen skapat ett intresse från privata markägare att utveckla sina

fastigheter i Rotebro. En prioriteringsordning för utbyggnad av olika kvarter bör tas fram utifrån visionens tre utvecklingsprinciper: nytt ansikte utåt, förtäta kring stationen, koppla samman.

UTBYGGNADSORDNING ALLMÄN PLATS

Liksom för kvartersmarken behöver utbyggnaden av allmänna platser ske successivt och i en uttänkt ordning. Dels handlar det om gaturum och mindre parker och torg i anslutning till nya utbyggnadskvarter, vilka lämpligtvis iordningställs i samband med att

kvarteren byggs ut. Dels om större åtgärder som inte är direkt kopplade till ett visst kvarter, utan som gynnar ett större område eller hela stadsdelen. Hit hör bland annat de tänkta parkeringshusen, stationstorgen, Edsåstråket, strandparken, bron

till vildmarken och Norrvikenledens omvandling. En utbyggnadsordning bör tas fram anpassad till bland annat kvartersutbyggnad, ekonomiska investeringar och Trafikverkets planering för förändringar på infrastrukturen de ansvarar för.

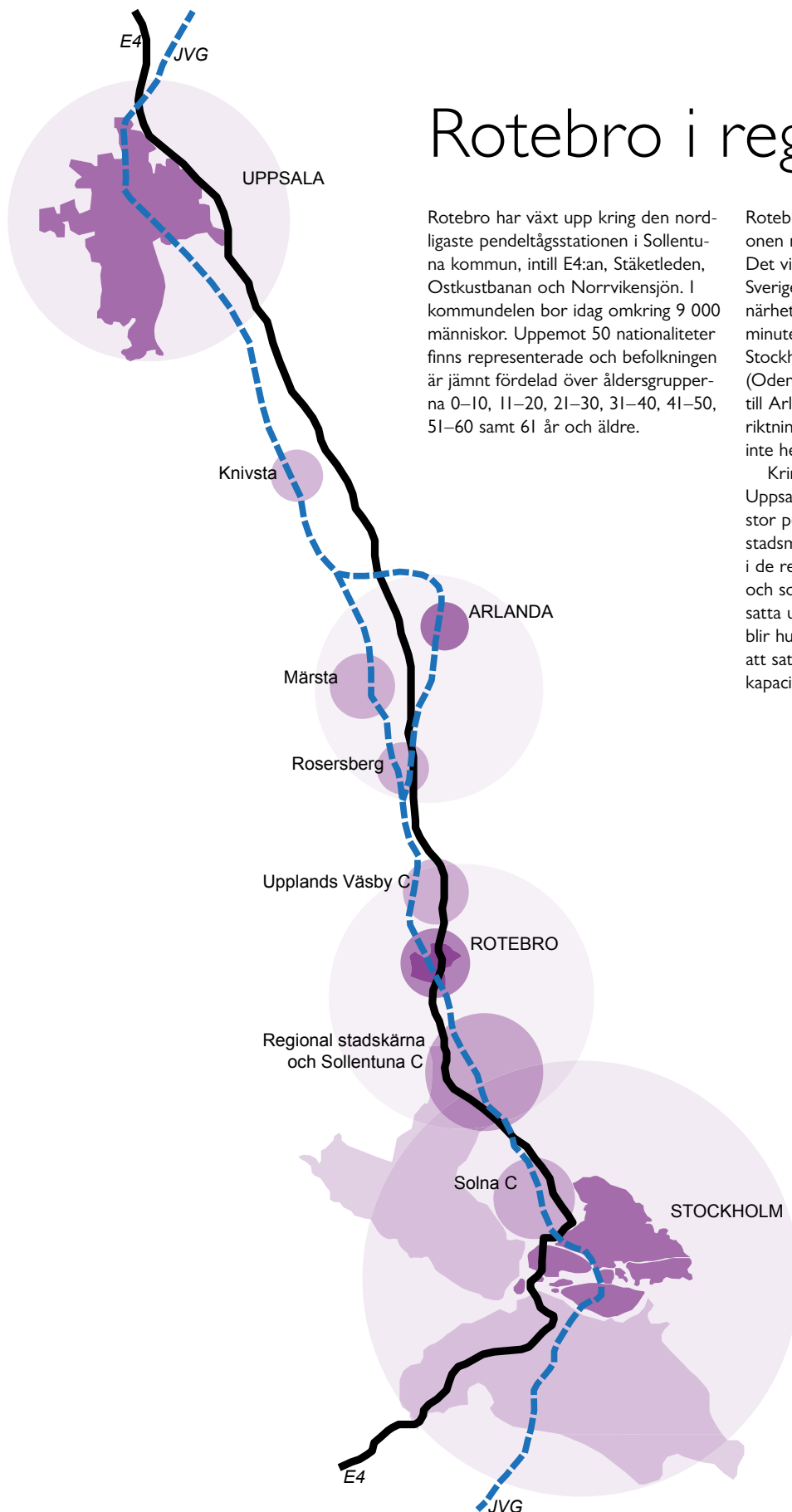


2.

Platsen idag







Rotebro i regionen

Rotebro har växt upp kring den nordligaste pendeltågsstationen i Sollentuna kommun, intill E4:an, Stäketleden, Ostkustbanan och Norrvikensjön. I kommundelen bor idag omkring 9 000 människor. Uppmot 50 nationaliteter finns representerade och befolkningen är jämnt fördelad över åldersgrupperna 0–10, 11–20, 21–30, 31–40, 41–50, 51–60 samt 61 år och äldre.

Rotebro har ett strategiskt läge i regionen mellan Uppsala och Stockholm. Det vill säga mitt emellan två av Sveriges största stadskärnor och med närhet till Arlanda. Pendeltåget tar 30 minuter till Uppsala C, 25 minuter till Stockholm C, 20 minuter till Karlberg (Odenplan från 2017) och 12 minuter till Arlanda. Även E4:an leder i dessa riktningar och E18 mot Oslo ligger inte heller långt bort.

Kring pendeltågslinjen mellan Uppsala, Arlanda och Stockholm finns stor potential att utveckla stationsnära stadsmiljöer som är väl integrerade i de regionala kommunikationsnäten och som kan bidra till regionens fortsatta utveckling. En avgörande fråga blir hur mycket resurser som kommer att satsas på tätare avgångar och ökad kapacitet på pendeltågslinjen.

Rotebros utveckling över tid

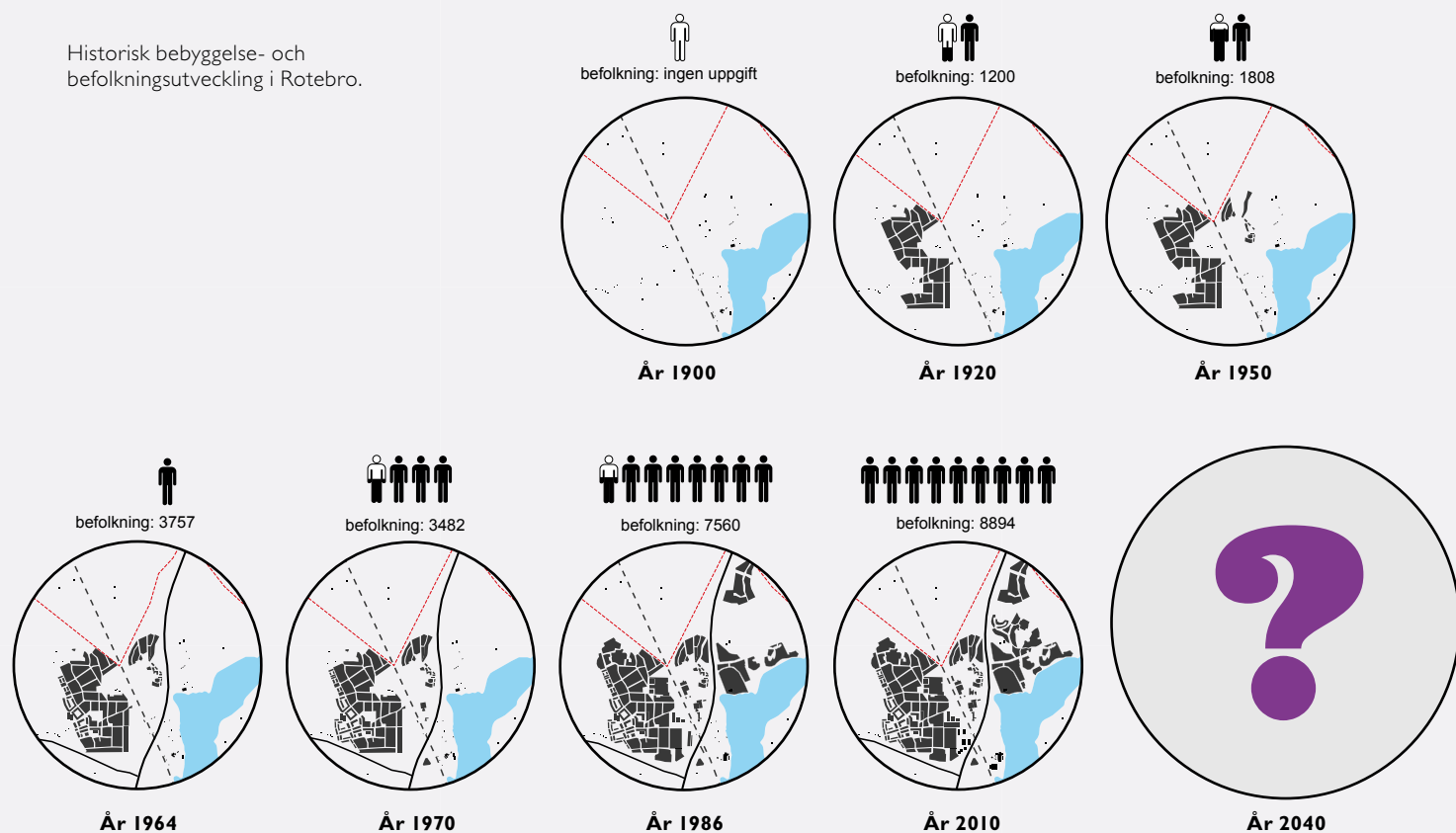
Rotebro har en drygt hundraårig historia med samlad bebyggelse. När järnvägen invigdes 1866 blev stationen i Rotebro den enda stationen i Sollentuna. Järnvägen gav goda förutsättningar för att ett samhälle skulle börja växa fram. Utvecklingen började ta fart både bebyggelsemässigt och befolkningsmässigt. Jästfabriken byggdes 1893 och Gillbo villastad började växa fram strax efter sekelskiftet. Rotsunda började byggas med småhus och flerbostadshus i slutet av 1940-talet. Gillberga radhusområde, E4:an och OBSI-varuhuset uppfördes på 60-talet och Rotebro verksamhetsområde

började snart utvecklas mot sin nuvarande form. Rotebro centrum tog plats på 70-talet. Hollywood och Rotsunda gård byggdes därefter under 80-talet.

Efter 1980-talet avtog utvecklingen och därefter har endast mindre kompletteringar och enstaka kvarter tillkommit och förändrats. Järnvägen med pendeltåg mot Stockholm, Arlanda och Uppsala ger dock alltjämt goda förutsättningar för stationsområdets fortsatta utveckling och Vision Rotebro öppnar för en vidareutveckling som kommer pågå under många decennier framöver.

"Vision Rotebro öppnar för en vidareutveckling som kommer pågå under många decennier framöver."

Historisk bebyggelse- och befolkningsutveckling i Rotebro.



Stadslandskapet idag

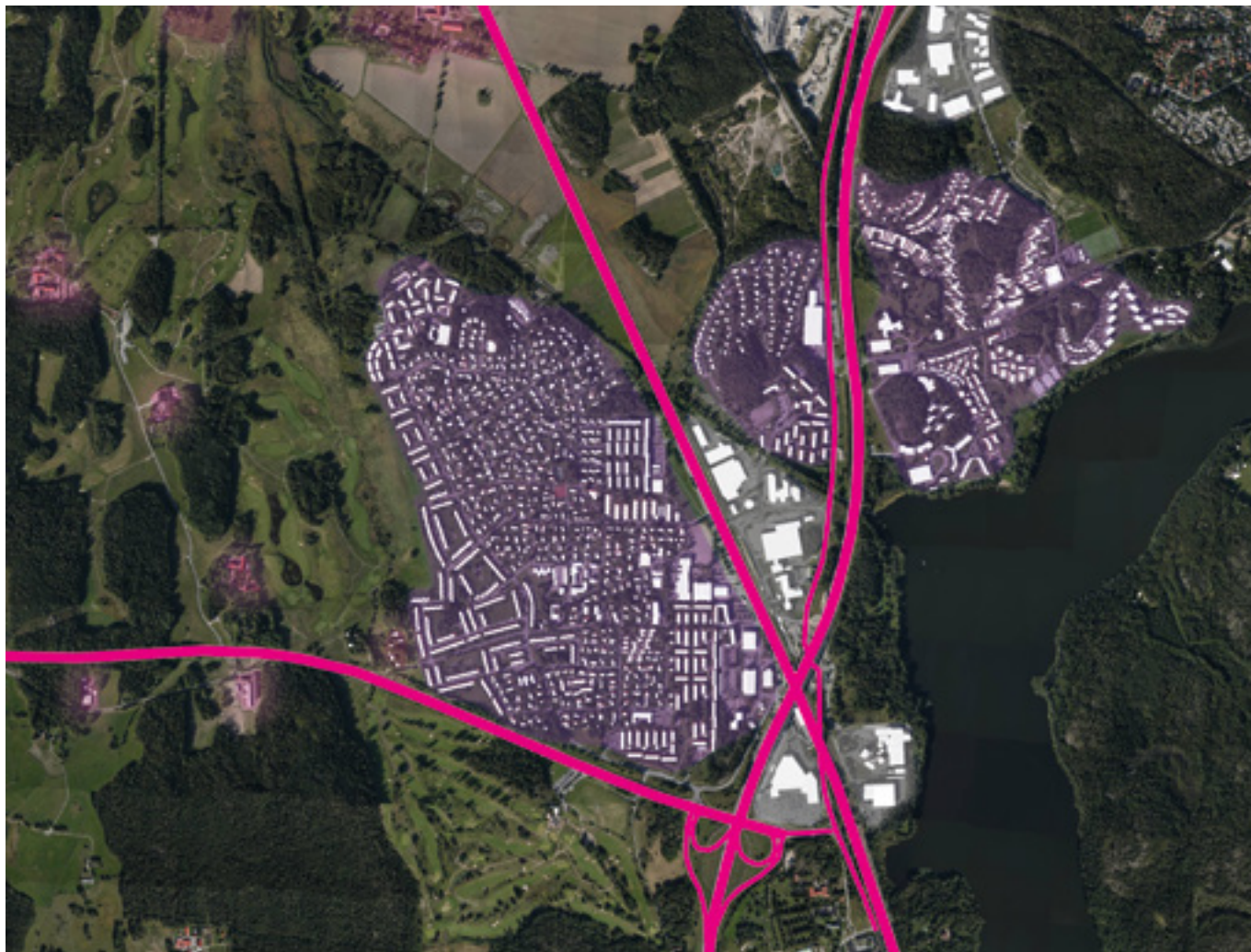
Rotebro omges idag av ett skiftande och värdefullt naturlandskap fullt av rekreativsmöjligheter. Stadsdelen ligger mitt emellan de gamla gårdarna och kulturlandskapen i söder, väster och norr samt Norrvikensjön och Törnskogen i öst. Gränsen mellan stad och land är knivskarp runt stadsdelens sydvästra, västra och nordvästra delar. Det är lätt att se var bebyggelsen börjar och var den slutar vilket skapar en stark identitet av att utgöra en egen stadsdel. Edsån, Norrvikenleden, Ståketleden, E4:an och Ostkustbanan går i olika riktningar runt om och igenom stadsdelen och bildar i olika grad barriärer som skiljer stadsdelen och naturlandskapet åt. Även verksam-

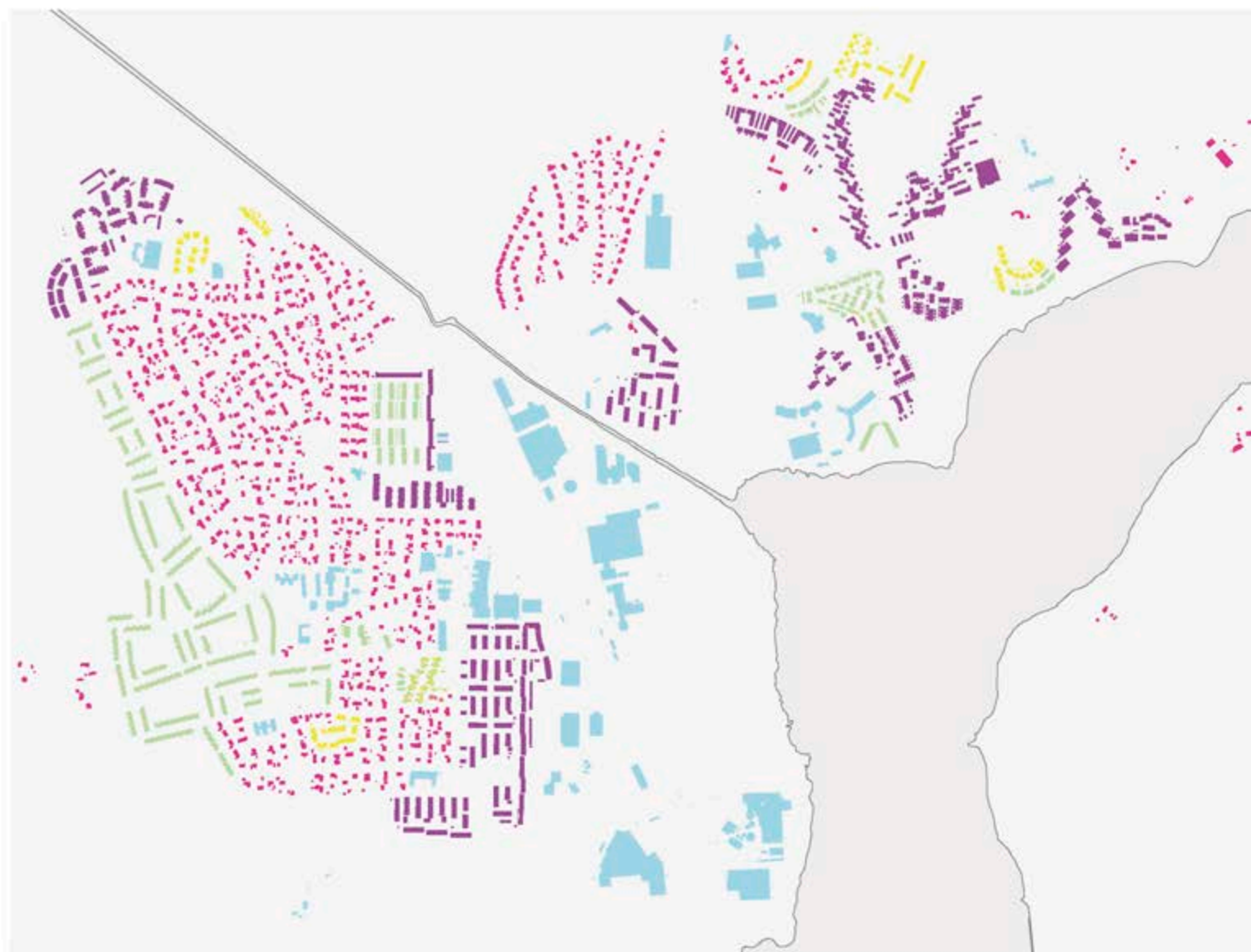
hetsområdet utgör en barriär, framförallt mentalt. Bebyggelseområdena hänger ihop dåligt och det saknas i viss utsträckning ett sammanhängande nät av gata och allmän plats.

Bebyggelsen har ett stort historiskt djup och består av allt från småhus, parhus, radhus, flerbostadshus och offentliga byggnader till industri-, service- och verksamhetsbyggnader uppförda under olika årtionden. Samhället har i mångt och mycket växt utifrån och in med de första bostäderna i det gröna en bit bort från järnvägen och med verksamhetsbyggnader kring motorvägen och järnvägen. Samhället vänder sig bort istället för att bygga på

kontakten med stationen och sjön. Rotebros ansikte utåt består till stor del av en baksida med asfaltsytor, parkeringsplatser, industri- och verksamhetsbebyggelse, järnvägen och motorvägen. Rotebro är också Sollentunas minst trygga kommundel enligt trygghetsmätningar som kommunen tog fram under 2013. Det kan dock räcka med att promenera en liten bit in i bebyggelsen på en grön småhusgata eller en ombonad gård för att få ett helt annat intryck och en mycket mer positiv bild av Rotebro som också innehåller många kvaliteter. Rotsunda, Rotsunda torg och parkerna i Gillberga är några goda exempel.

Stadsdelen omges av ett varierat men delvis otillgängligt natur- och kulturlandskap. Bebyggelsen är i stora delar osammanhängande med järnvägen och motorvägen som största barriärer.





Bebyggelsestypologier: flerbostadshus (lila), radhus (grön), parhus (gul), småhus (rosa) samt offentliga byggnader, industri och verksamhetsbyggnader (ljusblå). Bostäder finns idag väster om järnvägen och norr om Edsån.

Miljöutmaningar

Det finns en möjlighet att skapa ett allt bättre Rotebro för både nuvarande och kommande invånare. Det finns också ett väldigt stort tryck på utveckling tack vare läget intill pendeltågsstationen, naturen och sjön. Detta är en kraftfull kombination men i Rotebro finns också ett flertal miljöutmaningar att ta tag i.

Trafiken på Ostkustbanan och framförallt E4:an påverkar sin omgivning med vibrationer, buller, luftföroreningar och olika typer av risker som behöver beaktas i de fortsatta planeringsprocesserna. Översvämningensrisk är en annan fråga som kan behöva belysas i vissa delar och Rotebro berörs också av ett skyddsområde för en grundvattentäkt. En annan utmaning hänger ihop med jästfabrikens luktutsläpp som tidigare har hindrat ny bebyggelse i vissa delar av stadsdelen. Strandskyddslagstiftningen gör också att ett strandskydd kan inträda i olika grad utmed sjön när nya detaljplaner tas fram.

I Rotebro blir samexistens en nyckelfråga för att nå en hållbar stadsdel som ger plats för såväl människan, jästfabriken, staden och naturen. Det blir här särskilt viktigt att se till en samlad bild med både lokala och globala perspektiv på hållbarhet samt till alla ingående aspekter – även de sociala, kulturella, och ekonomiska.

Risk



Lukt



Översvämning



Buller



Kommande strandskydd?



3.

Konzept





Hållbart Rotebro?

Det finns ett behov av att skapa hållbara stadsmiljöer och ett stort tryck på att ta tillvara på läget intill pendeltågsstationen, Norrvikensjön och det omgivande naturlandskapet. Samtidigt finns många utmaningar att finna lösningar på. Centralt för Rotebros

utveckling blir lösningar som förenar social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet och som balanserar nuvarande invånarens intressen med våra kunskaper om kommande invånarens intressen. Resultatet av Rotebrodialogen, en undersökning av efterfrågade


stadskvaliteter och ordet samexistens har varit viktiga utgångspunkter för konceptet som visar vägen för den fortsatta utvecklingen av Rotebro – skapa ett nytt ansikte utåt, förtäta kring stationen och koppla samman.

ROTEBRODIALOGEN

Dialogen som i form av en enkät och tre torgmöten hölls i maj 2014 gav en bred bild av vad invånarna tycker är bra och dåligt med Rotebro idag samt vilka saker de vill utveckla, förändra eller addera för att Rotebro ska bli bättre i framtiden. Dialogsammanställningen har sedan utgjort ett av de viktigaste planeringsunderlagen. Sammanfattning av resultatet:

- Förbättra utbudet på lokal service
- Förbättra möjligheterna till idrott, lek och aktivitet
- Minska bullret
- Minska barriärverkan och koppla ihop stadsdelen

- Viktigt med bra kollektivtrafik
- Närheten till natur, vatten och grönområden är viktig för Rotebro
- Skapa ett finare, mer inbjudande och levande Rotebro
- Skapa fler bra parker och mötesplatser
- Bygg fler bostäder och blanda upplåtelseformerna
- Stråket mellan stationen och Rotsunda samt området kring stationen och järnvägen innehåller platser som ogillas av många
- Naturen och vattnet runt stadsdelen, området utmed Edsån, Rotebro handel och Rotsunda torg är platser som är särskilt omtyckta



"Badstränder och pannkakor med choklad"

STADSKVALITETERNA

I en undersökning från 2011 har Stockholms läns landsting låtit titta på sambandet mellan olika stadskvaliteter och bostadsrättspriser i stockholmsregionen, och kunnat urskilja sju stadskvaliteter som förklarar prisvariationen på bostäder i flerbostadshus med en säkerhet på över 90 %. Dessa kvaliteter har utgjort ett viktigt underlag och kan i allra högsta grad användas som ett mått på attraktivitet

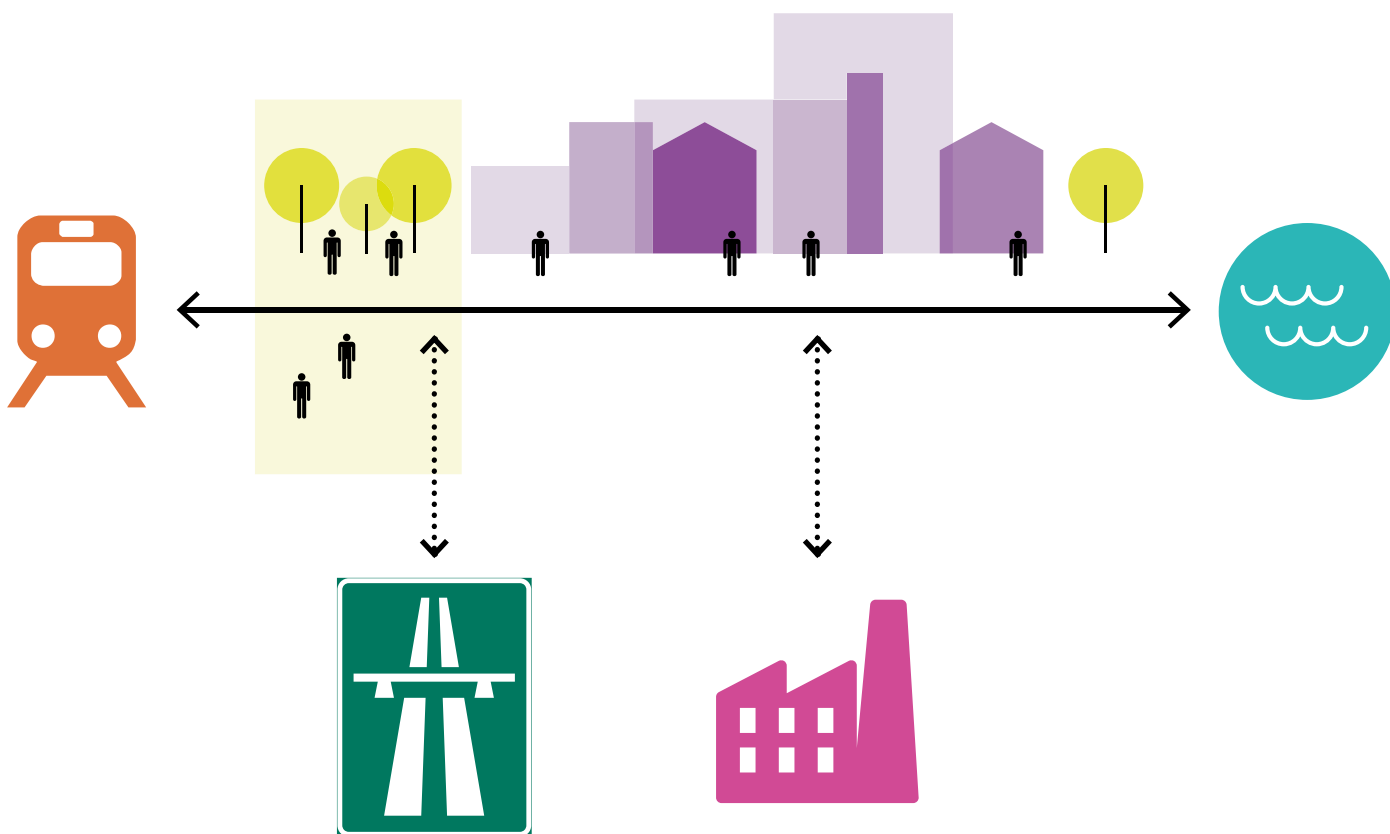
och ger dessutom en fingervisning om kommande invånarens intressen:

- Närhet till city
- Närhet till spårstation
- Tillgång till gång- och gatunät
- Tillgång till urbana verksamheter
- Tillgång till park
- Närhet till vatten
- Kvartersform

SAMEXISTENS

Rotebro innehåller redan idag det mesta från de allra minsta till de allra största beståndsdelarna i en stad. Allt från trädgårdar, vatten, torg och människor till stationshus, kontor, fabriker och rikstäckande infrastruktur som Ostkustbanan och E4:an. Utvecklingen går vidare men den kräver lösningar på ett flertal stora utmaningar. Många grundläggande frågor ställs på sin spets, om vad ett samhälle är, vad

det består av, hur allt ska få plats och hur det ska ta form för att det totalt sett ska bli så bra som möjligt. I Rotebro blir ordet samexistens en nyckel till att lyckas forma en vision om en alltmer hållbar, sammanhängande och attraktiv stadsdel med plats för ett bredare innehåll och fler invånare.



Nytt ansikte utåt

Den första utvecklingsprincipen handlar om att vända ut och in på en stor del av stadsdelen och låta den få en ny framsida mot motorvägen, järnvägen, stationen, Edsån och Norrvikensjön. Detta ska göra Rotebro inbjudande och välkomnande utifrån sett samtidigt som upplevelsen i de offentliga rummen innanför blir trivsammare tack vare att den nya framsidan också skyddar insidan från buller. Miljöerna närmast stationshu-

sen blir extra viktiga för stadsdelens status och identitet eftersom de är bland det första man upplever när man kommer hit och det sista man ser när man lämnar. Det handlar också om att dra nytta av de fördelar och bejaka den identitet som hänger ihop med just motorvägen, järnvägen, stationen, Edsån och Norrvikensjön samt att, istället för att fjärma sig bort, förstärka den identiteten som något positivt.



Förtäta kring stationen



Den andra utvecklingsprincipen är att fokusera på att förtäta området närmast stationen och på så sätt förstärka Rotebro som ett levande stationsområde. Med en kollektivtrafikorienterad stadsutveckling som prioriterar utveckling inom en radie på 500–600 meter från de två stationshusen blir tätheten som störst där flödet av människor är som allra störst. Hållbart resande uppmuntras och bostäder, arbetsplatser, service med mera tillkommer på en lättillgänglig och välintegrerad plats i stockholmsregionen och i en allt större stadsväv. Ytterligare en årsring adderas till stadsdelens historia. Rotebro får växa fram till sjön, får en tydligare urban kärna och blir alltmer mångfacetterad och komplett. Den tätare stadsdelen skapar underlag för ett rikare utbud av restauranger, kaféer, affärer och annan urban service. Den ökade tätheten ställer också krav på en större variation av offentliga platser med hög kvalitet där det finns något för alla.



Störst skillnad gör de nya parkerna utmed Edsån och Norrvikensjön och de nya torgen på vardera sida om de två stationshusen.

Koppla samman



Den tredje utvecklingsprincipen handlar om att minska barriärverkan från verksamhetsområdet, motorvägen, järnvägen, Edsån och Norrvikensjön samt att skapa fysisk och mental närhet till framförallt stationen och sjön men också till en allt större variation av lek- och mötesplatser, sport- och rekreativmöjligheter, kultur- och naturupplevelser samt lokal service, butiker, kaféer och restauranger. Detta ska göras genom att skapa fler och förbättrade kopplingar mellan områden samt att skapa ett sammanhållande kitt bestående av både blågröna och urbana platser och stråk som tillsammans bildar ett tillgängligt nät av allmän plats. Blågröna stråk och natursamband kring Edsån och Norrvikensjön bevaras och förstärks. Promenaden utmed Edsån

förlängs hela vägen fram till Edsjön åt ena hållet och, med hjälp av en ny tunnel under järnvägen, till Norrvikensjön åt det andra. En ny bro från Rotsunda gård kopplar ihop Rotebro med naturreservatet Törnskogen på andra sidan Norrvikensjön. Rotebro ges därtill en ny och sammanhängande urbanstruktur.

Den nya urbanstrukturen består i huvudsak av fyra stationstorg med tillhörande torgstråk som omfattas av en bebyggelse med aktiva bottenvåningar. Därtill skapas ett mer finmaskigt gatunät i kombination med tydliga huvudgator där Norrvikenleden och Rotebrovägen, liksom Staffans väg som dras om och förlängs, görs om till alléplanterade stadsgator.



4.

Stationssamhället







Framtidens stationssamhälle

Visionen för Rotebro visar möjligheter och förslaget presenteras här dels utifrån stadsdelsöverordnade urbana och blågröna strukturer och dels utifrån en mer ingående beskrivning uppdelad i fyra geografiska delområden.

VISIONEN I KORTHET

Rotebro förtätas kring pendeltågsstationen och bebyggelsen får möta Norrvikensjön. Stadsdelen växer med 120 000 kvadratmeter ny verksamhetsyta, 4 000 nya bostäder och 12 000 nya invånare. Järnvägen får bullerskärmar samt ett femte och sjätte spår med plats för en tätare pendeltågstrafik och fler resenärer. E4:an får bullerskärmar, sänkt hastighet och s.k. tyst asfalt. Allt för att minska bullret. Norrvikenleden görs om till stadsgata och får en ny bro över järnvägen. För att koppla ihop både stadsdelen och den omgivande naturen skapas en ny gång- och cykeltunnel under järnvägen i norr, en ny gång- och cykeltunnel i Rotebro centrum samt torgstråk som förankras i den befintliga bebyggelsen och fyra sammanbindande stations-torg som blir av största betydelse för stadsdelens fortsatta utveckling.

Rotebro får en ny strandpark utmed Norrvikensjön och ett nytt blågrönt stråk utmed Edsån som ger stadsdelen ett rikt och varierat innehåll av olika parkmiljöer och möjligheter att komma vidare ut i en vacker och mångsidig natur runt stadsdelen.

En bro till Törnskogens naturreservat bildar en länk mellan staden på ena sidan sjön och vildmarken på den andra. Stadsdelen rymmer också ett flertal nya lokala parker och blir totalt sett fylld av lek- och mötesplatser, sport- och rekreativsmöjligheter samt natur- och kulturupplevelser. Ytterligare ett flertal torg och platsbildningar, ett stort utbud av butiker, kaféer, restauranger och annan lokal service samtidigt som, Rotebro handel vänder en framsida och en ny entré mot samhället.

"Rotebro förtätas kring pendeltågsstationen och bebyggelsen får möta Norrvikensjön. Stadsdelen växer med 120 000 kvadratmeter ny verksamhetsyta, 4 000 nya bostäder och 12 000 nya invånare."



ILLUSTRATION: BLECK ARKITEKTER

Norrvikenleden blir stadsgata

Norrvikenleden görs om från att utgöra en ren transportsträcka till att bli en ny händelserik stadsgata genom stadsdelen med bland annat en regional cykelbana, breda trottoarer, alléplantering och verksamheter i bottenvåningarna. Gatan får en ny dragning både över järnvägen och under motorvägen och grenar vid en

cirkulationsplats åt två håll. Ena grenen (se även bild på sid. 37) leder mot nordost där gatan återgår till sin nuvarande sträckning vidare mot Rotsunda, Rotsunda Gård och Upplands Väsby. Den andra grenen leder mot nordväst i ett nytt läge närmare järnvägen som ersätter nuvarande Staffans väg. Därmed bildas en ny huvudgata som går

utmed järnvägen hela vägen genom Rotebro även öster om järnvägen. Denna kan så småningom förlängas över Edsån och knyta ihop Rotebro med Älvsundadalen i Upplands Väsby, där en ny stadsdel väntas växa fram på sikt, och då bli del av en ny pulsåder mellan Sollentuna och Upplands Väsby centrum.

NY BRO ÖVER JÄRNVÄGEN

Eftersom nuvarande brostöd under Norrvikenledens korsning med järnvägen står i vägen för Trafikverkets planer för ett femte och sjätte järnvägsspår genom kommunen behöver en förändring komma till. Bron flyttas till ett mer naturligt läge med start vid cirkulationsplatsen som väver samman Rotebro Trafikplats, Stäketleden samt Norrvikenleden och landar strax innan infarten till det första kvarteret på andra sidan järnvägen.

Med den nya bron och gatans nya sträckning kan överflödiga parallellgator och korsningar tas bort och ge plats för tre nya bostadskvarter. Avståndet mellan bebyggelsen på var-

dera sida om motorvägen blir mindre och en ökad samhörighet och visuell kontakt mellan två områden uppstår.

Gatan dras fram utmed järnvägen där riskavstånd försvårar för andra markanvändningar. Rummet under E4:a-broarna frigörs samtidigt helt från genomfartstrafik. Detta öppnar för ett nytt innehållsrikt stationstorg som skapar ökad trivsel och trygghetskänsla och som knyter ihop Rotebro på ett helt nytt sätt – inte minst om platsen befolkas tack vare ett varierat och spännande innehåll. Här uppstår alltså helt nya förutsättningar att skapa närhet mellan samhället, stationen och

vattnet vilket ska göra det enklare att resa hållbart, leva ett aktivt vardagsliv och komma ut i naturen runt Norrvikensjön.

Priset är att ett stickspår till jästfabriken antingen behöver tas bort eller korsas den nya gatan i plan. Stickspåret har inte använts på flera år och utsikterna för att få nya slottider på järnvägen är minst sagt små. Trafiken på E4:an kan också medföra vissa risker för platsen under E4-broarna. Dessa behöver utredas närmare och om någon risk inte går att eliminera behöver den ställas i relation till de värden platsen skulle skapa.

Ett torgstråk korsar den nya stadsgatan och rummet under E4:a-broarna förvandlas till ett levande stationstorg.



ILLUSTRATION: WHITE VIEW



ILLUSTRATION: WHITE VIEW



En tidig förprojektering har tagits fram på en ny bro för nuvarande Norrvikenleden med lutningar, svängradier och brostöd anpassade till aktuella och framtida fordon både på och under bron. Rummet under E4:a-broarna frigörs och en helt annan koppling mellan stationen, Norrvikensjön och övriga Rotebro blir möjlig. Här anläggs ett av de fyra stationstorgen som blir av stor betydelse för att nå en mer hållbar, sammanhängande och attraktiv stadsdel.

Torgstråk och de fyra stationstorgen

Pendeltågsstationen består av två stationshus och fyra entréer. Det södra stationshuset ligger precis norr om E4:a-broarna och det norra precis öster om Rotebro torg. För att skapa både mental och fysisk närhet till pendeltågsstationen oavsett på vilken sida om motorvägen eller järnvägen man befinner sig föreslås nu ett bevarat och förstärkt Rotebro torg och därutöver tre helt nya stationstorg. Dessa blir tillsammans med ett flertal torgstråk kärnan i ett urbant golv som håller ihop stadsdelen över barriärerna. Torgstråken sträcker sig en bit in och förankras i bebyggelsen. Från det nordvästra stationstorget leder golvet bland annat mot en ny stadsdelspark och från det nordöstra

mot Edsån och Rotsunda torg. Från det sydöstra sträcker sig golvet mot Norrvikensjön och nya "Vattentorget" och från det sydvästra mot bland annat Rotebro handel där det finns möjlighet att skapa en ny entréplats som vänder sig mot det växande samhället, "Handelstorget". Rotebro får en ny urban kärna med lokal prägel där de olika torgen ges en egen identitet. Detta blir till stor nytta, inte bara för pendeltågsresenärer, utan också för de som vill ta sig från ena sidan av Rotebro till den andra på ett enkelt och trivsamt sätt eller de som bara vill vara en del av folklivet bland ett allt större utbud av mötesplatser, matställen och annan urban service.



ILLUSTRATION: WHITE VIEW



ILLUSTRATION: GUSTAV APPELL ARKITEKONTOR



ILLUSTRATION: WHITE VIEW



ILLUSTRATION: WHITE VIEW

Nät av offentlig plats

Förutom nya torg och torgstråk samt ett varierande och betydande parkstråk utmed Edsån och Norrvikensjön skapas en ny stadsdelspark mitt i Rotebro centrum samt en handfull lokala kvartersparker runt om i stadsdelen. Totalt sett uppstår en möjlighet att skapa en stor mångfald av platser med olika tema, innehåll och karaktär och därmed en stadsdel med något att erbjuda åt alla.

Rotebro får ett mer finmaskigt gatunät där träd planteras utmed alla gator, i första hand på solsidan där de skapar ett genomsilat ljus och

förstärker de lite större vistelseytorna som ibland behöver ta plats utmed trottoarerna, mellan träd och kantsparkeringsplatser. Biltrafik medges i de flesta gaturummen, med undantag för delar av torgstråken. Ibland handlar det om biltrafik i gångfart på s.k. shared space-gator där exempelvis gångtrafikanter och lekande barn sätter villkoren. Ibland på huvudgator med ett mer dedikerat utrymme och ibland på lokalgator där cyklister tar plats på körbanan och tillåts bestämma hastigheten.



Rotebro får ett mer finmaskigt gatunät och blir alltmer sammanhängande. Röda streckade linjer markerar huvudgator.



ILLUSTRATION: WHITE





ILLUSTRATION: WHITE VIEW

Norrvikenleden förvandlas till en levande stadsgata. Till höger i bild, mot E4:an, syns två 5 våningar höga parkeringshus.

Parkeringshusen

Som ett led i förändringarna mot ett mer sammanhängande, attraktivt och hållbart Rotebro flyttas majoriteten av alla stora markparkeringar till ett flertal parkeringshus runt om i stadsdelen. I viss mån kan de också ersättas av den kantstensparkering som tillkommer utmed trottoarerna kring de nya kvarteren. Mark som har enorm potential att göra skillnad frigörs och stadsdelen går från en struktur som prioriterar resor med bil till en struktur som prioriterar resor till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Miljöerna närmast stationen blir både trevligare och tryggare. Nya förutsättningar skapas för en mer sammanhängande stadsdel och människor får möjlighet att bo och arbeta nära hållbara transporter.

Underjordiska garage är extra kostsamma i Rotebro på grund av höga grundvattennivåer varför parkeringshusen också kan rymma det ökade parkeringsbehovet som skapas av den nya bebyggelsen. Modeller för hur boendeparkering ska kunna samnyttjas med allt från arbetsplatsparkering till infartspar-

kring behöver undersökas för att skapa så effektiva parkeringshus som möjligt. Parkeringshusen placeras i huvudsak på mark där andra markanvändningar är svåra att få till. Infartsparkeringarna kan i första hand flyttas till parkeringshusen närmast det nordöstra eller sydvästra stationstorget.

En huvudprincip är att bilparkering på allmän plats ska betalas av de som nyttjar den och inte subventioneras av de som inte nyttjar den. All parkering på allmän plats blir avgiftsbelagd eller starkt tidsbegränsad.

För exempelvis en lokal butiksinnehavare i Rotebro centrum blir utbytet mot ett minskat antal markparkeringar att de får ett nytt flöde av människor som väljer att promenera och cykla till torget och stationen samt ett potentiellt kundunderlag som blir mer än dubbelt så stort som idag med 12 000 nya invånare. Nya kantstensparkeringar kan också bidra med ett visst liv och göra människors vardag enklare vid de tillfällen när bilen behövs.



Utspridda parkeringshus skapar en bra tillgänglighet. Här visas de med markerad 500-metersradie.

Edsåstråket och strandparken

Stadens blå och gröna strukturer utgör grunden för de urbana ekosystemtjänsterna och naturens gratistjänster. För att nyttoeffekterna av dessa ska få full verkningsgrad måste dock ytterligare en färgstruktur till, nämligen den aktivitetsbaserade, röda. Det är i den färgblandningen berikande interaktionszoner uppstår mellan människorna i staden och den urbana naturen. Med ett förslag till förstärkta blågröna stråk längs med Edsån och Norrvikensjön undersöks hur detta ska kunna komma till stånd och hur en sådan miljö kan utformas.

Utformningen av landskapet syftar till att få ett kraftigt växande Rotebro att på olika sätt tillvarata och tillgängliggöra stadsdelens attraktiva vattenspeglar. Målet har varit att just förena sociala aspekter och urbana ekosystemtjänster i gestaltningen.

Området har delats in i tre tematiska stråksegment som artikulerar upplevelsorna under promenaden längs med de olika vattenrummen. Varje sekvens innehåller en samlande nod kompletterat med mindre platser. Den nya stadsväven luckras upp i anslutning till varje nod så att vattenkontakten rotas i bebyggelsen. Temat på stråksegmenten är skördeglädje, leklusta respektive kontemplativt strandliv. Här alstras udda kombinationer av landskapsprogrammering, vilket i sin tur alstrar folkliv och oväntade möten.

Odlarplatsen tar fasta på koloni- och odlingslotterna längs Edsån med en ny stor mötesnod för matlagning med långbord, grillar, kryddträdgård och kompostering. Här finns också mer avskilda platser för matsmältning bland bärbuskar och fruktträd. En ny gång- och cykeltunnel dras fram under järnvägen vilket binder ihop både stadsdelen samt natur- och parkrummen utmed hela Edsåns sträckning mellan Edsån och Norrvikensjön.

Asplekplatsen är både en lekplats för fiskarten asp och en lekplats för barn. Här görs plats för lek, spel och kroppsträning. Centralt finns en temalekplats med stora aspfiskar som träskulpturer att leka kurragömma i. Här finns förstas fiskenet att hoppa i och bouldering-klippor att klättra på. En samlande gräsplan för boll- och kägelspel avslutas mot norr med en utegym-teater i brynet mot den befintliga bebyggelsen.

Längs med Norrvikens storslagna landskapsrum anläggs en strandpark med en blandning av aktiva och mer kontemplativa platser. Öar av strandnära skog hyser ett utvecklat friluftsliv. Ett större samlande stadsrum, "Strandgipen" och "Vattentorget", knyter an till ett urbant stråk inne i den nya bebyggelsen. Det här blir östra Rotebros nya vardagsrum med plats för både stillsamma bad och gemensamt firande vid valborg och midsommar.

Här skapas ett årum med leklusta – en mötesplats för bland annat lek, spel och fysisk aktivitet.



ILLUSTRATION: URBIO



TEMATISKA SEGMENT

■ ÅRUM MED ODLARGLÄDJE

Tar fasta på odlingslotterna och breddar med temat 'stadsodlingens kretslopp'.

■ ÅRUM MED LEKLUSTA

Utvecklar det faktum att det finns en lekplats för fiskarten asp samt en lekplats för barn.

■ STRANDPARKEN

Det övergripande temat för den strandnära skogen är ett utvecklat friluftsliv kombinerat med kontemplativa platser.

SOCIALA HOTSPOTS

+ SKÖRDEPLATSEN

Nod för matlagning med långbord, grill och bärbersår.

+ ASPLEKEN

Mötesplats med lek, spel och kroppsträning.

+ STRANDGIPEN

Skålförmad gräsytta med sittgradänger skapar ett öppet och samlande landskapsrum.

STEPPING STONES

- 1 KOMPOSTPLATS
- 2 INFILTRATIONSÅNG
- 3 SITTPLATFORMAR
- 4 FRUKTLUND
- 5 SPELBORD
- 6 GYMTEATER
- 7 SKRIDSKOBRYGGA
- 8 HUNDRASTGÅRD
- 9 BASTUFLOTTE



Bro till vildmarken

En gångbro till Törnskogens naturreservat sluter cirkeln och bildar en rekreativ superstruktur kring Rotebro och Bollstanäs där Edssjön, Edsån, Norrvikensjön och Törnskogen kopplas samman med en promenadväg. Huvudsyftet med bron är att skapa en länk till naturreservatet från

Rotebrosidan och att erbjuda fler människor möjligheten att uppleva Norrvikens vattenrum. Ett annat syfte är att testa innovativa miljöåtgärder för vattenrening och att skapa habitat för fisk.

En grundförutsättning är att Törnskogen på andra sidan är och

ska förbli vildmark. Detta kräver att bron slutar precis efter landgången på andra sidan och att vildmarken får ta vid utan ytterligare tillgänglighet eller anläggningar. Här välkomnas alltså människor i en natur som får existera helt på sina egna villkor.

BESKRIVNING

Med en gångbro till Törnskogen skapas en tillgänglig och upplevelserik förbindelse länk mellan Norrvikens norra och södra stränder. Från den norra stranden, mot Rotebro och Upplands Väsby, utgår en upphöjd gångbro. Brospannet sluttar ner mot vattnet och tillåter genomfart av skridskoåkare, kajaker och mindre båtar.

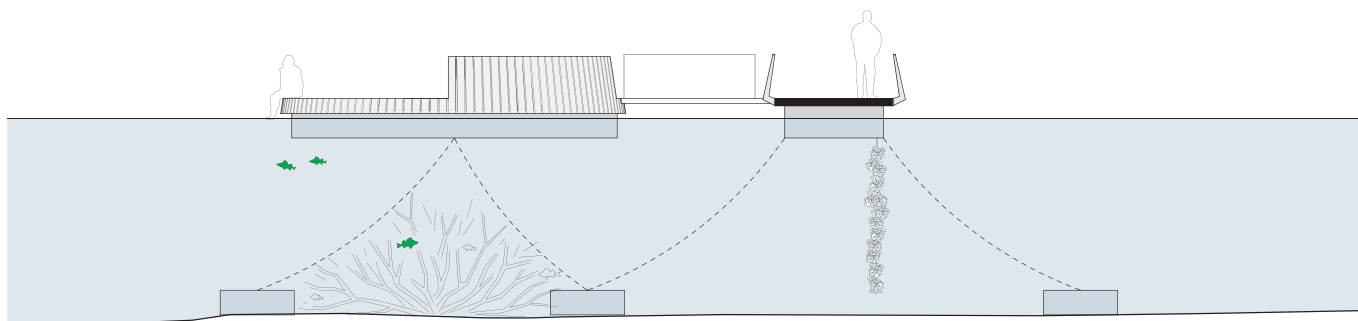
När bron möter vattnet övergår länken till en flytande pontonbrygga som ansluter till strandkanten på andra sidan via en landgång. Längs bryggan finns tre sidoordnade flytande

öar, små mötesplatser som erbjuder plats för samling, vila, fikapauser, bad, fiske och möjlighet att grilla.

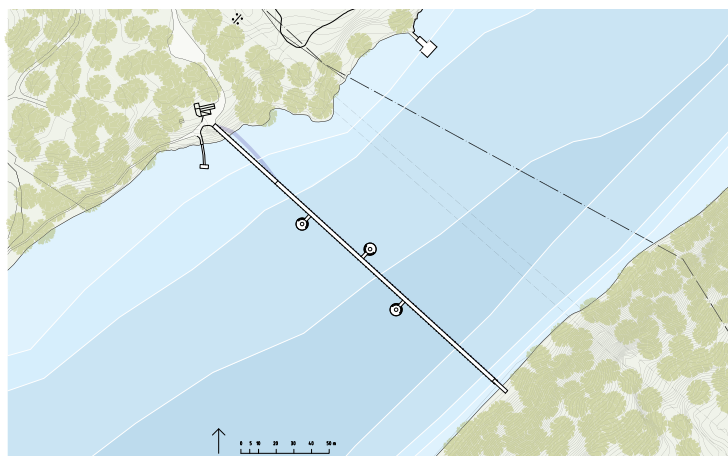
Gångstråket ska inte skymma utblickarna över Norrvikensjön mer än nödvändigt. Vattnet och skogen är huvudattraktionen och den föreslagna länken bör därför gestaltas med ett stramt formspråk.

Med den föreslagna länken finns också möjlighet att prova nya sätt att förbättra sjöns vattenkvalitet, med sikte på att minska övergödningen. Under gångbryggans flytelement

monteras odlingsriggar för vandrar musslor. Musslorna, som redan finns i Norrviken idag, filtrerar stora mängder vatten, avlägsnar partiklar och växtplankton samt kan förbättra både vattenkvalitet och siktdjup. Utöver detta finns möjlighet att skapa nya habitat för främst abborre, genom att lägga ut eller hänga upp risvaror under bryggan. Abborren kommer också söka sig till den skugga som bryggan erbjuder under vattnet.



Abborren gynnas och vandrar musslorna kommer att etablera sig på undersidan av pontonerna. För att skapa större påväxtytor kan man hänga ner odlingsriggar. För långsiktigt näringsuttag från sjön så krävs att musslorna skördas. Skörden görs om till hönsfoder eller används för biogasproduktion.





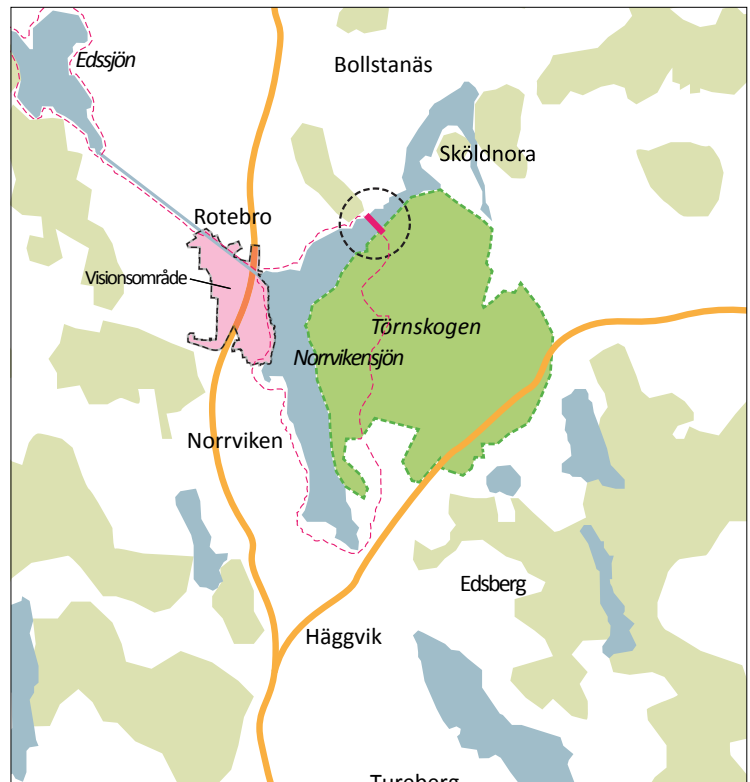
Gångbron skapar en länk till stranden på andra sidan sjön men utgör också en gräns mellan staden, de vilda djuren och den orörda naturen.

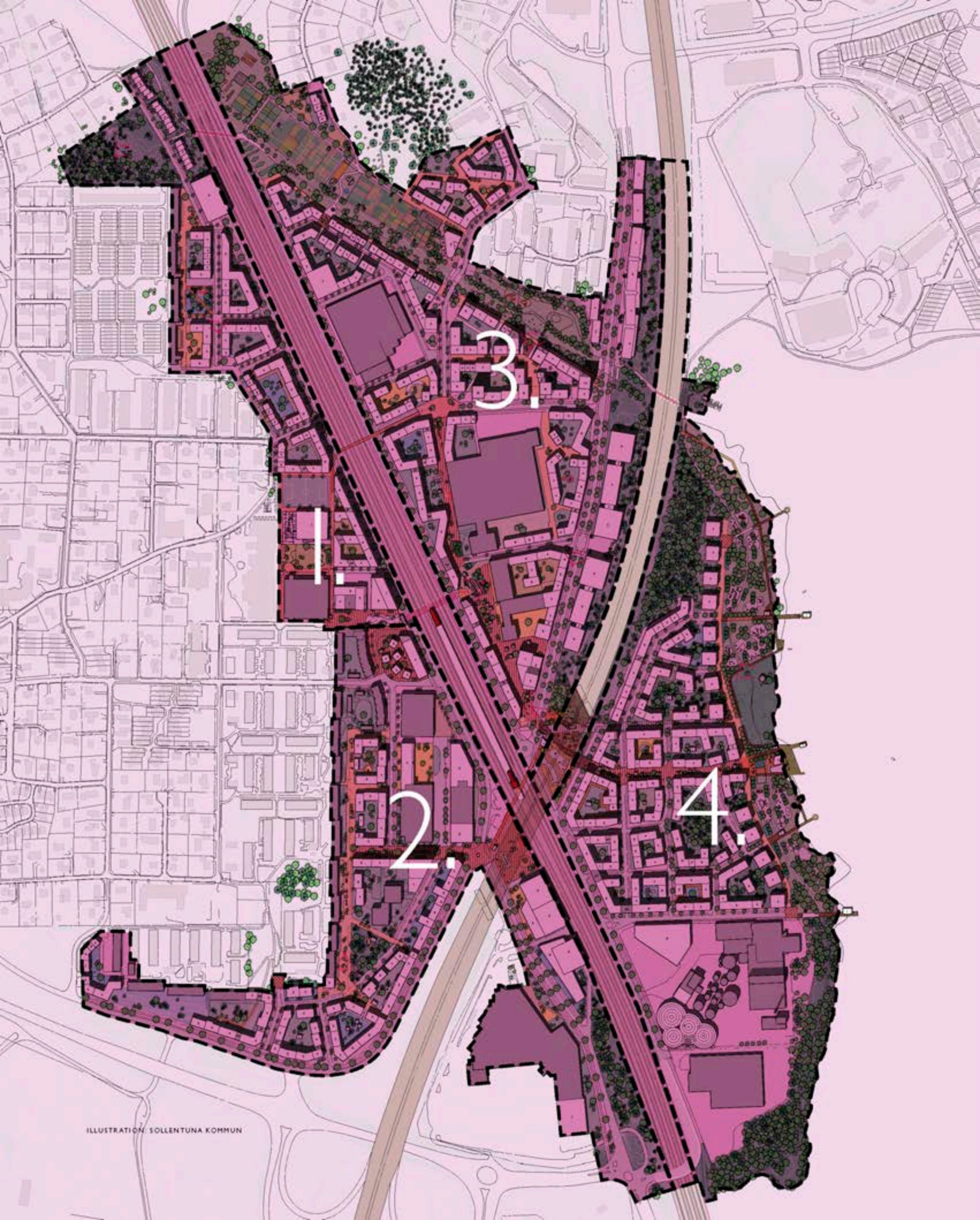


ILLUSTRATION: NYRÉNS ARKITEKONTOR



ILLUSTRATION: NYRÉNS ARKITEKONTOR





3.

2.

4.