



BILLINGSTADSLETTA

19.03.24



An aerial photograph of an industrial and commercial area. A yellow dashed line outlines a specific zone containing several large industrial buildings and parking lots. The area is surrounded by roads and greenery. The text 'BILLINGSTADSLETTA SØR - ET STED PÅ VEIEN ELLER ET STED?' is overlaid in the top left corner.

BILLINGSTADSLETTA SØR - ET STED PÅ VEIEN ELLER ET STED?

Endring uten plan. Industri, lager og logistikk som vokste fram på 50-60-tallet har blitt revet eller bygget om til handels- og servicetilbud. Improvisert og med begrensede overordnede planer, resulterer i lav omgivelseskvalitet, «Big Boxes» omgitt av asfalt og parkering, men en kommersiell suksess takket være bredde i tilbud og lett tilgjengelighet.

mellomland

Store norske leksikon / Kunst og estetikk / Arkitektur og landskap / Byplanlegging

Mellomland, eller mellomlandet, betegner området beliggende mellom tradisjonell bybebyggelse og landsbygda, et utflytende utbygd område preget av frittliggende industri- og kontorbygg, servicebedrifter og lagerhaller, kjøpesentre og bensinstasjoner, veier og parkeringsarealer. Mellomlandet preges av enkle, monofunksjonelle bygg plassert på tomter med god ekspansjonsmulighet, med få styrende retningslinjer for utbygging fra offentlig planmyndighet.

Mellomlandet oppsto særlig i USA fra 1950-årene for transportkrevende og ekspansiv virksomhet som det ikke var plass til inne i den ordinære velregulerte bystrukturen, og har senere oppstått også i utkanten av norske byer. Mellomlandet karakteriseres av store billige tomter, fleksibilitet i utbyggingsformål og bygningsstruktur, praktisk tilgang til veinettet og betydelige parkeringsarealer. Det er vanligvis ingen senterstruktur, offentlige rom eller felles rekreasjonsarealer, og med begrenset tilknytning til offentlig transportmidler.

Utbyggingen i mellomlandet er i liten grad knyttet til en stedegen byggeskikk eller overordnede estetiske normer. Stor fleksibilitet og midlertidighet, enkel behandling av byggesaker, friksjonsløs tilknytning til nettbaserte tjenester og svak kontroll med arealbruk er kjennetegn for slike områder som har fått stor økonomisk betydning og som stadig synes å ha den amerikanske prairiebyens grenseløse frihet som forbilde.

Sammensatt arealbruk



Detailhandel



Kontor

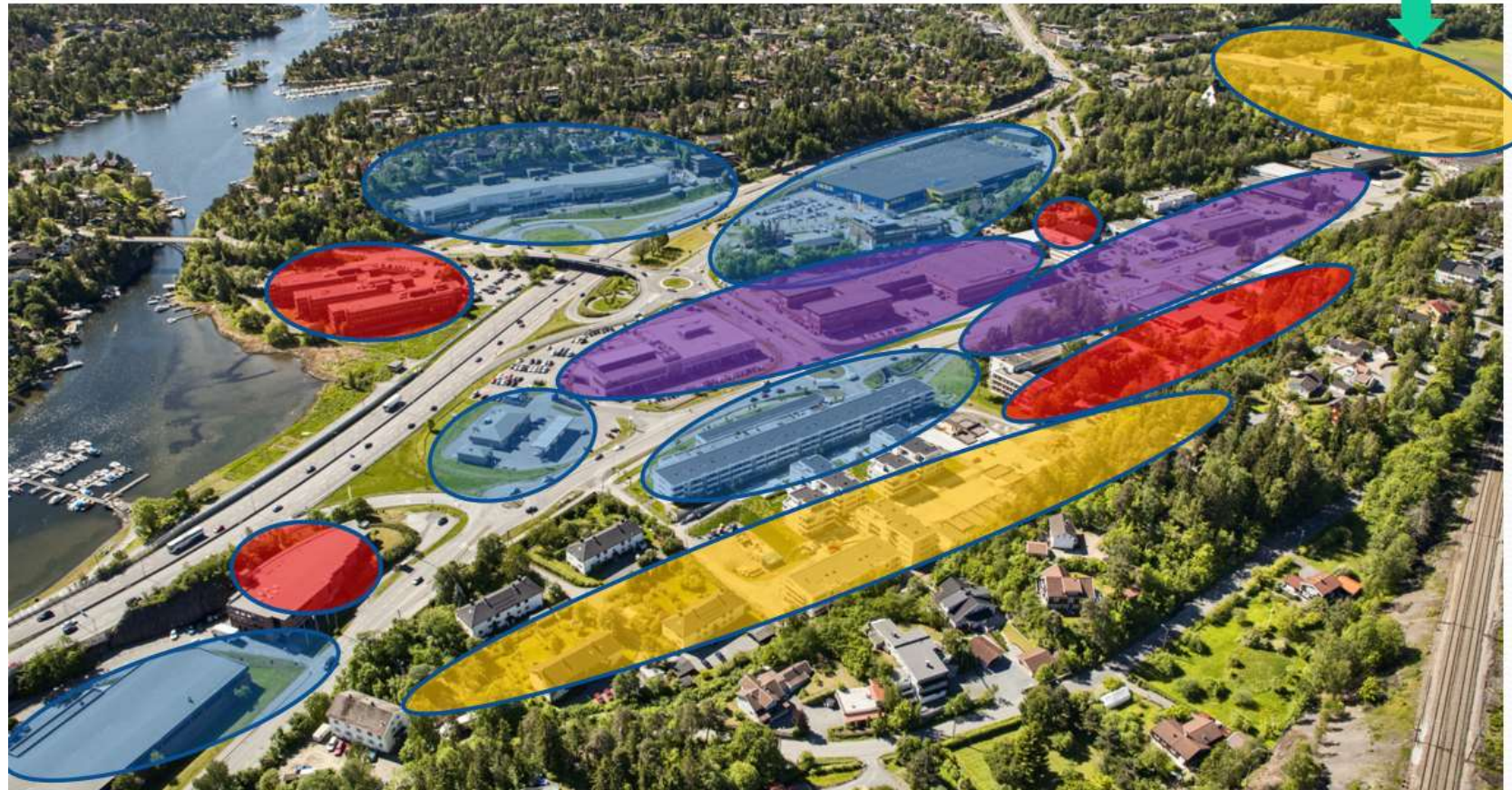


Handel m/ plasskrevende varer
+ kontor, lager, bil



Bolig

Billingsstad Vest- setter noen
premisser med 1650 boliger -
4000 mennesker



**Viktig
næringsklynge
regionalt.**

**Stor verdiskaping
og mange
arbeidsplasser
lokalt.**

**13 % (4.600) av
arbeidsplassene i Asker**

30 % av verdiskapingen

**Nær 90 % (7 mrd kr) av
omsetning innen bil og
verksted**

**42 % (5,5 mrd kr) av all handel
over disk**

**Det området som har økt
mest i handel, + 54 % fra
2015-2020**



Grunneierforening stiftet 2007

Billingsstad Slependen

et område i utvikling



ta del i utviklingen – bli med på å forme området for fremtiden!

Fra gamle Billingsstadsletta til ny Billingsstadpark

Billingsstadsletta Grunneierforening ønsker å bidra til å skape et levende område for handel, kontor og boliger - for private og for næringsliv.



Hovedmeny

[Hjem](#)

[Billingsstadparken](#)

[Billingsstadsletta
Grunneierforening](#)

[Grunneiere/
medlemmer](#)

[Lokaler til leie](#)

[Kontakt](#)

Alle grunneiere

[Billingsstadsletta 24 B](#)

[Billingsstadsletta 24 A](#)

[Billingsstadsletta 31](#)

[Nesbruveien 34-42](#)

[Billingsstadsletta
14-18](#)

Områdeutvikling krever samarbeid – grunneiere organisert for utvikling av felles visjon og styrket dialog med offentlige myndigheter og politikere.



KDP Holmen – Slependen vedtatt 2013

Primært næringsformål – fra
lager og logistikk til kontor
og handel

300 boliger

Krav til 30% grønt av tomt

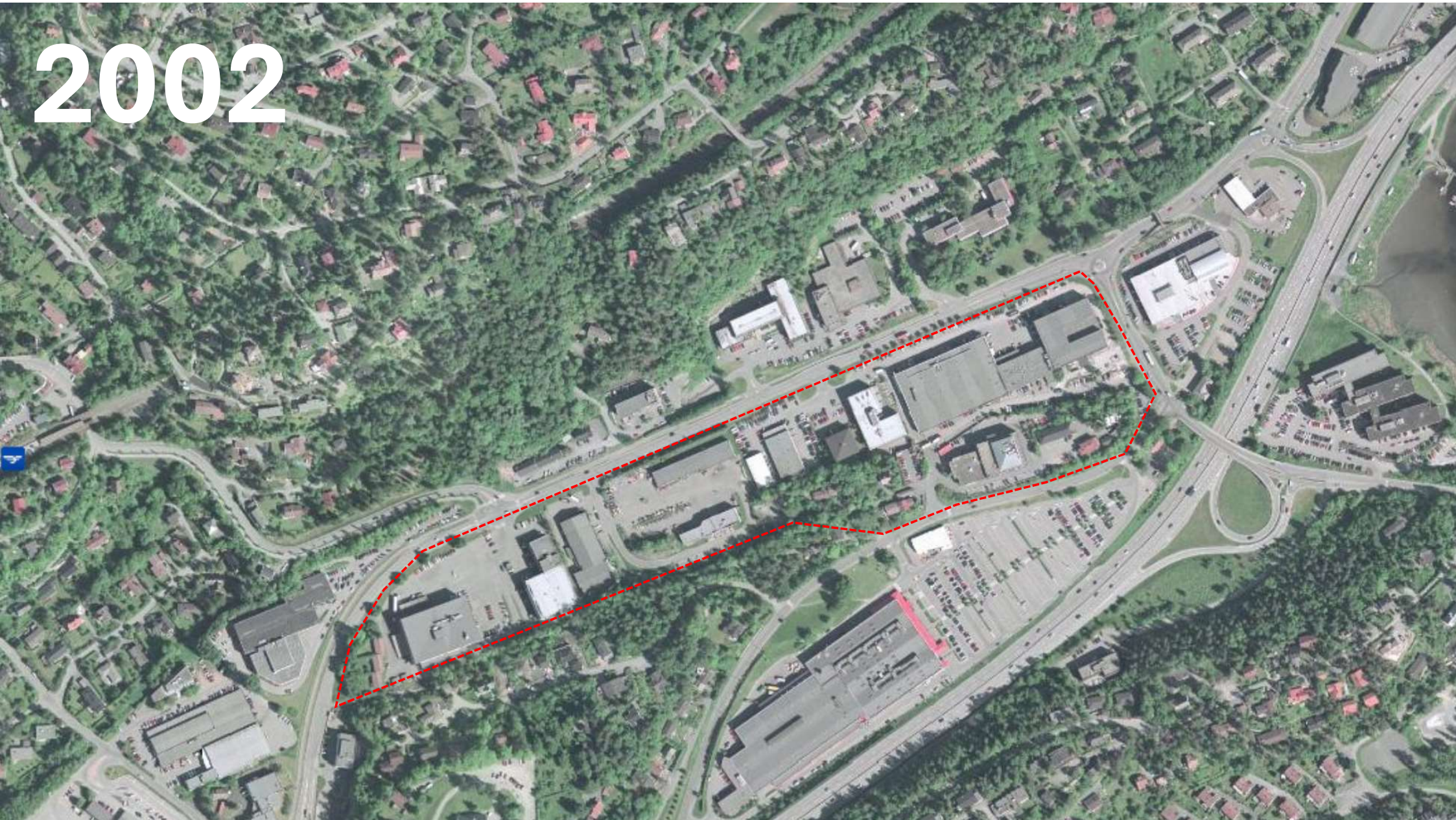
Parkering skal fjernes fra
terreng

Øke utnyttelse; + 100.000 m²

Opprusting av
Billingstadsletta, allégate



2002



2022

Sentral lokalisering / økt utnyttelse.

«Portal til Asker» fra nord.

Eks. bebyggelse lav gjenbruksverdi

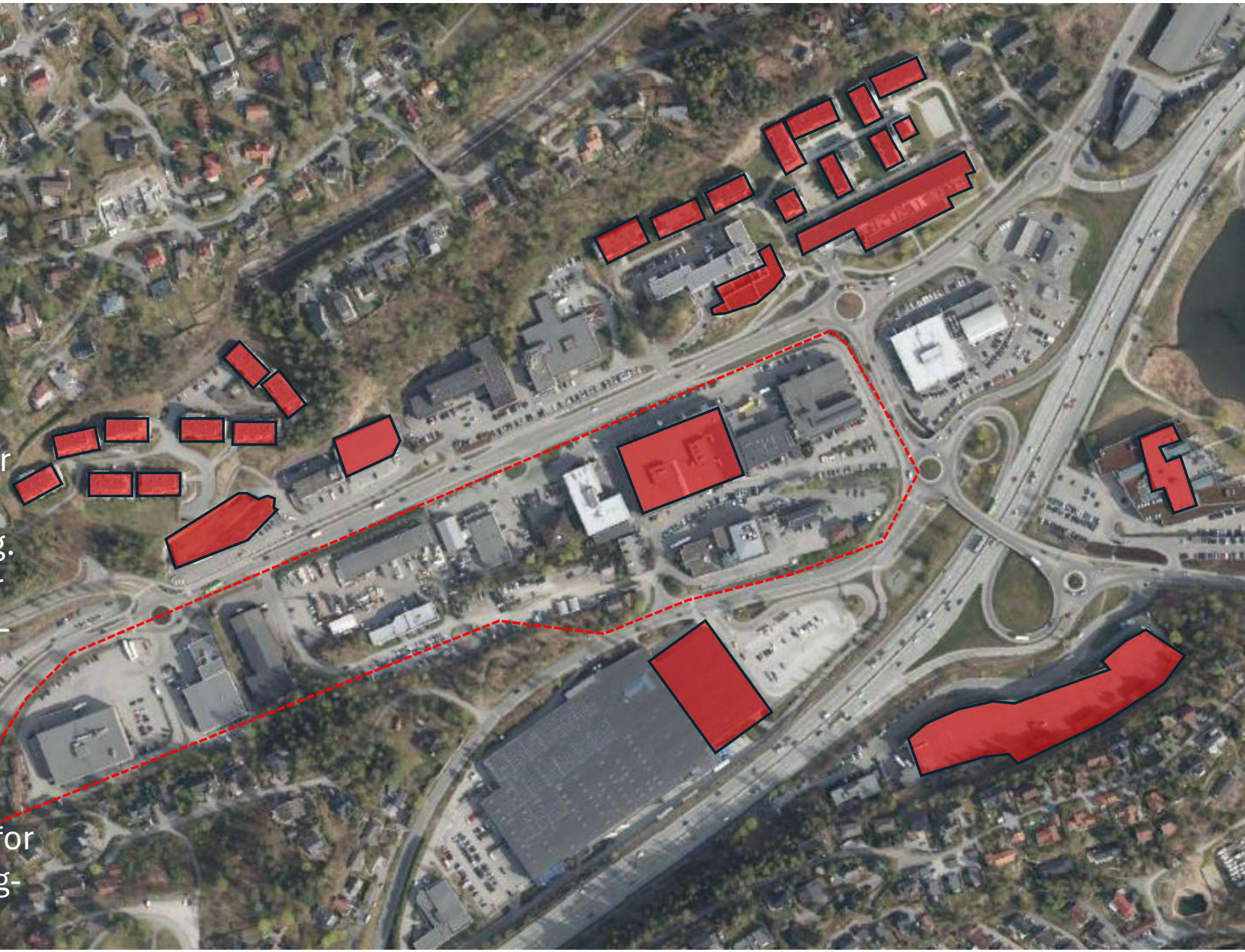
Parkering / logistikk under terreng kostbart /

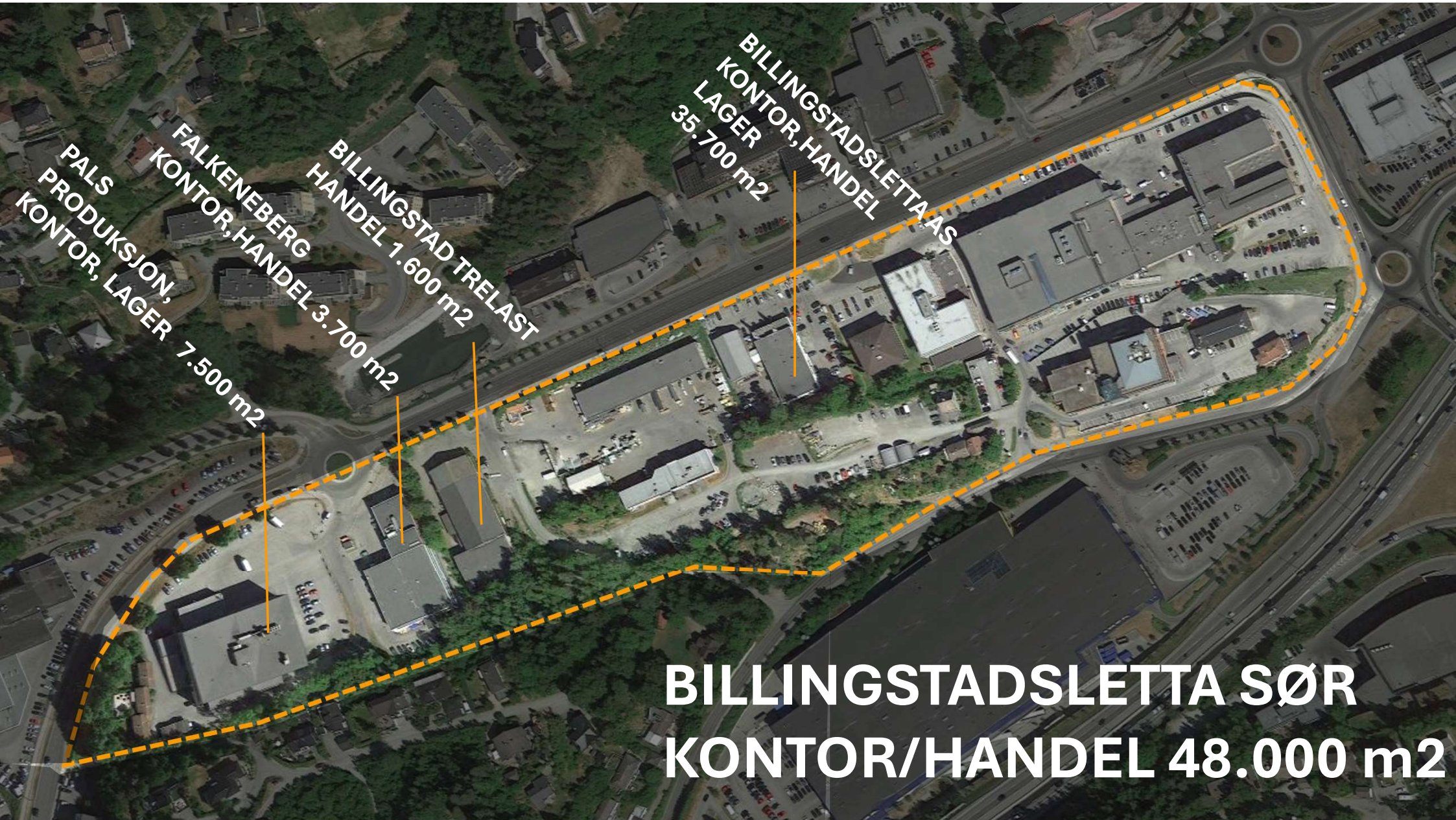
etappeoppdeling vanskelig.

Ny sosial infrastruktur for beboere og arbeidstakere – møtesteder,

landskapsmessige og arkitektoniske kvaliteter.

Rolle som bindeledd og nærsenter krever innsats for tilrettelegging av gode gang- og sykkelforbindelser.





**BILLINGSTADSLETTA SØR
KONTOR/HANDEL 48.000 m²**

E-18 PLANEN FORSINKER PLANPROSESS OG UTVIKLING

KDP ny E18 vedtatt november 2016

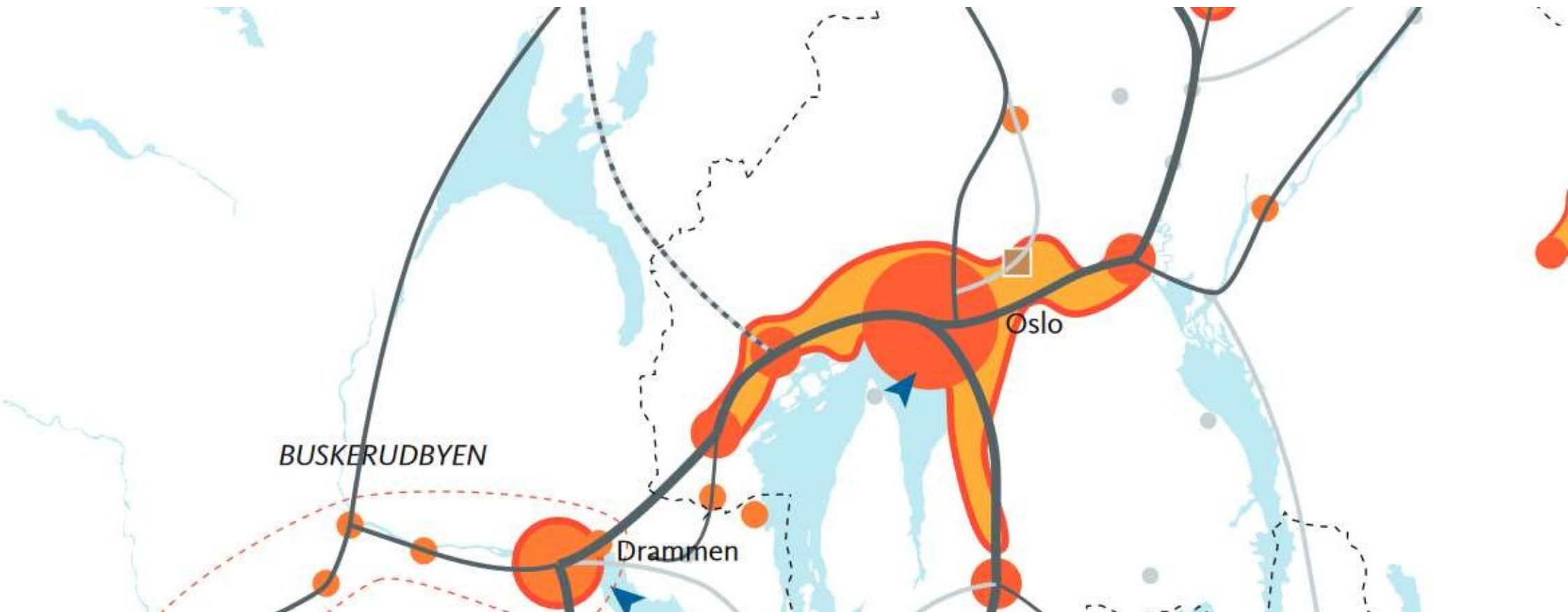
Formannskapsvedtak i mai 2017:

Dersom arbeidet med regulering av Slependskrysset skulle trekke ut i tid, vil rådmannen, i samråd med Billingstadsletta Grunneierforening, gjøre en ny vurdering av reguleringsmulighetene på Grunneierforeningens område. Dette vil sannsynligvis kunne skje i løpet av høsten 2017.

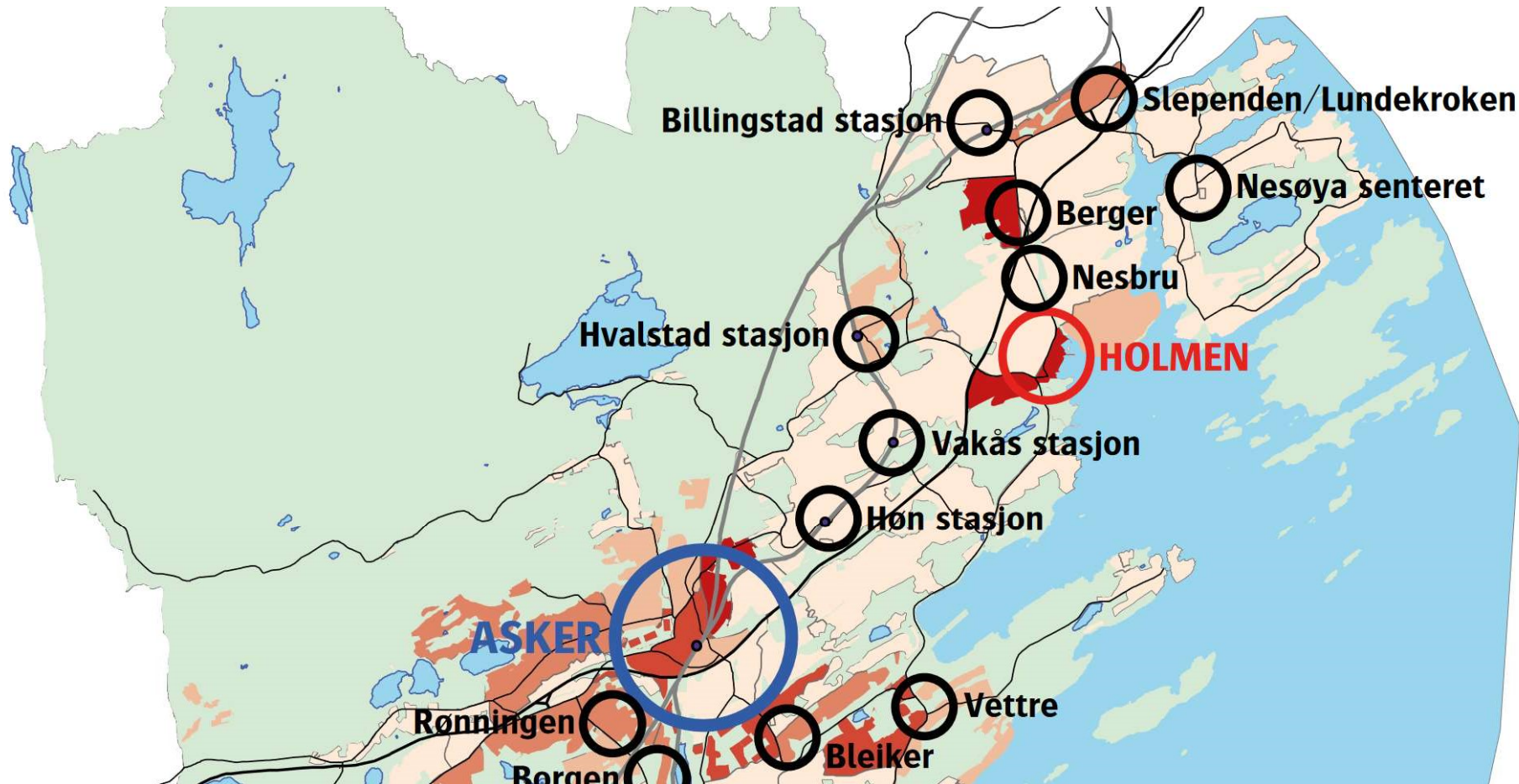
Samfunnsmålet for E18 Vestkorridoren

“E18-prosjektet bidrar til at flere tar bussen, sykler eller går. Vi legger til rette for et funksjonelt vegsystem *med gode knutepunkter fra Lysaker til Asker og muligheter for by- og stedsutvikling. Dette vil bedre livskvaliteten til innbyggere og reisende*”.

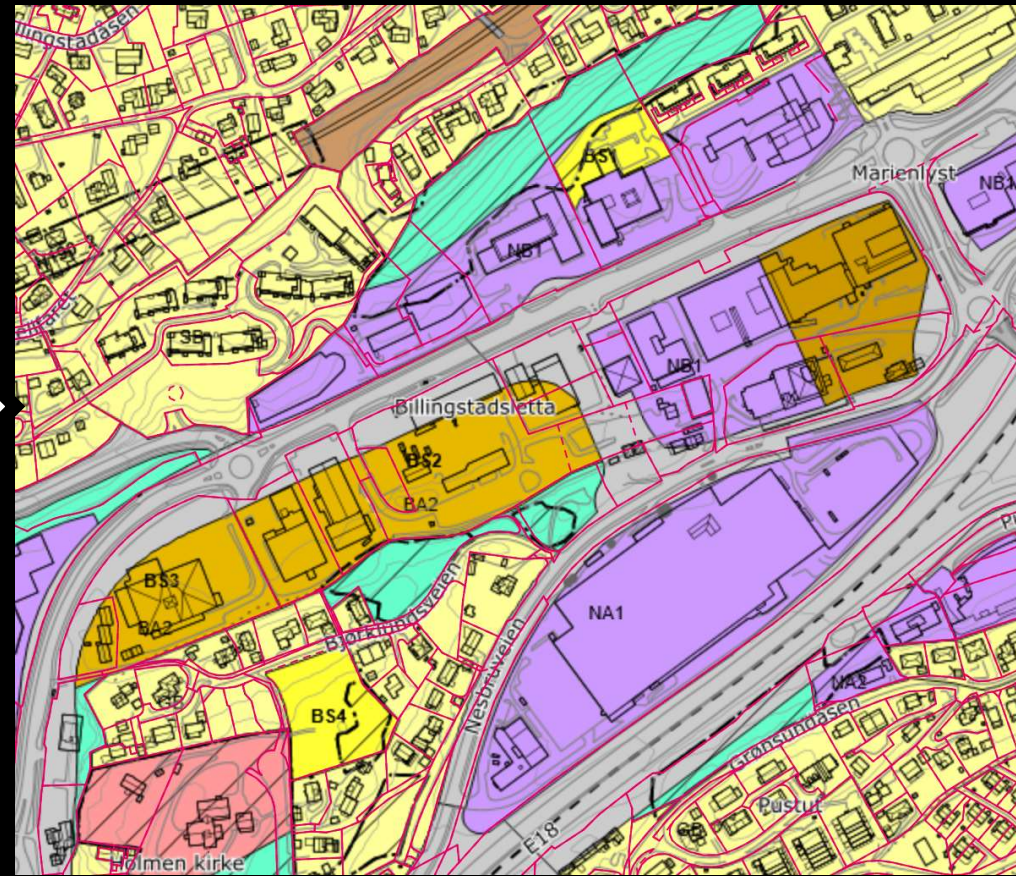
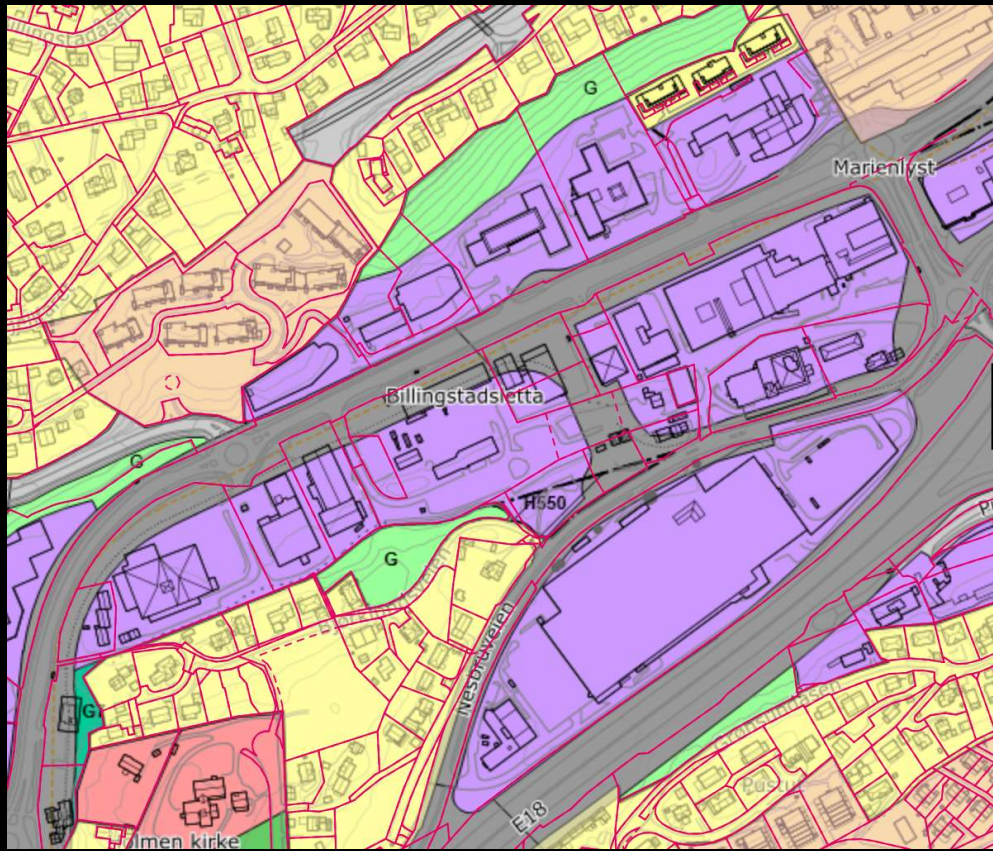
REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT: BYBÅND = FORTETTING MED BYMESSIGE KVALITETER



KPA 2023 – PRIORITERTE VEKSTOMRÅDER + SENTERSTRUKTUR / HIERARKI



KPA 2023 – ÅPNER FOR MER SAMMENSATT AREALBRUK = POTENSIAL FOR BYMESSIGHET



Sats på boligtyper det er sterkt behov for



Utbyggingen planlegges i dette området mellom Ikea og Billingstadsletta. – Her ligger forholdene godt til rette for at kommunen kan gripe inn i boligbyggingen på en samfunnsgagnlig måte, skriver innsenderen. Foto: ILLUSTRASJON: PANGEA PROPERTY PARTNERS

Men området skal ikke bli dødt etter butikkens stengtids. Planene inneholder et boligprosjekt på 32.600 kvm. For barnefamilier finnes det andre og bedre alternativer – blant annet på Vestre Billingstad. Nå må det satses på boligtyper som samfunnet også har sterkt behov for:

- 1) Ungdom som skal inn på boligmarkedet.
- 2) Arbeidstagere i området som ønsker seg kortreiste arbeidsplasser.
- 3) Tilrettelagte boliger for eldre.

Kommunens eldreplan «Leve hele livet» har som ett av sine mål å legge til rette for at eldre skal kunne mestre eget liv lengst mulig, og kunne bo hjemme. Sitat: «Det er hverken bærekraftig eller treffsikkert å bygge ut dagens tjenestetilbud i takt med den demografiske utviklingen».

Det betyr at antall plasser i pleie- og omsorgsboliger sett i forhold til antall eldre vil gå ned. KS (kommunesektorens interesseorganisasjon) har gitt ut en «Håndbok i aldersvennlige lokalsamfunn.» Flere kommuner i landet arbeider med å skape «klynger» av praktisk tilrettelagte eldreboliger.

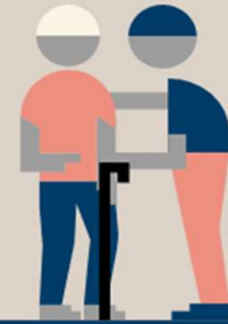
Dette området er ikke bare et handelsknutepunkt med alle slags varer – men et viktig trafikk-knutepunkt: Nær E18 – veier og busser i alle retninger. Den store tilflytningen til Mellom-Nes og Nesøya i 1960-70-årene gjør at det bor mange eldre i området rundt. Det kan være godt for mange å få leve sine hjelpetrengende siste år i vante omgivelser.

Frukthagene og gartneriene og kornåkrene er for lengst borte. Prosjektet vil ikke gå ut over dyrket mark. Her ligger forholdene godt til rette for at kommunen kan gripe inn i boligbyggingen på en samfunnsgagnlig måte.

Temahefte for prosjekt Nye boligkvaliteter

Sosiale boformer

- boliger med deling og nabofellesskap



Alternativ til villa,
volvo og vov-vov

**MASTERPLAN: BOLIGER I VEST
INNFILL + NYE NÆRINGSBYGGG I ØST
OMKRING INDRE BYROM**



**MASTERPLAN: BOLIGER I VEST
INNFILL + NYE NÆRINGSBYGGG I ØST
OMKRING ET INDRE BYROM**



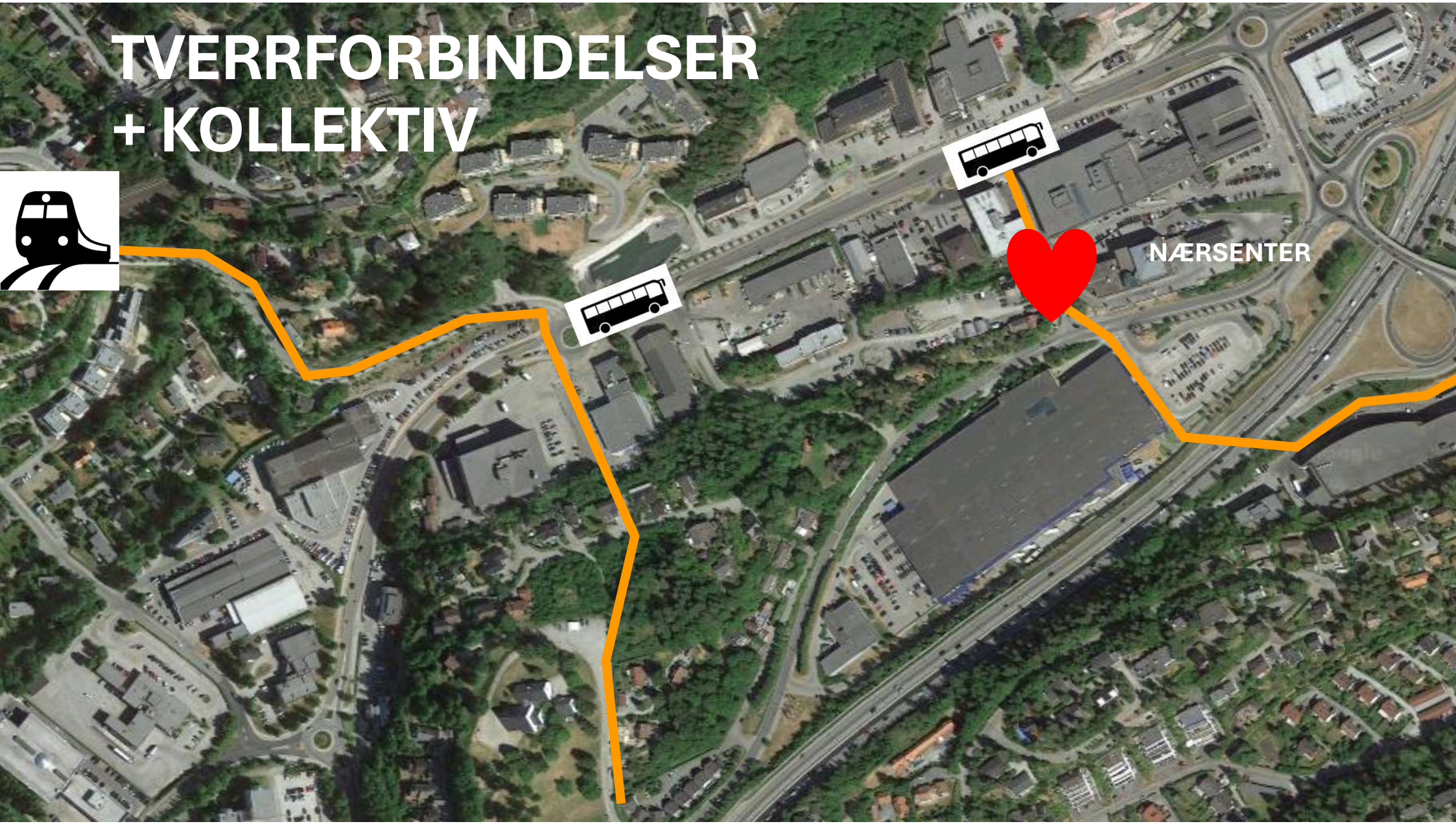
**NYE EIERE MED STØRRE AMBISJONER
+ NYE VEIPLANER MED STØRRE VEIANLEGG
= REVISJON AV MASTERPLAN**



TVERRFORBINDELSER + KOLLEKTIV



NÆRSENER



SKJERMET BYROM / ØST - VEST FORBINDELSE



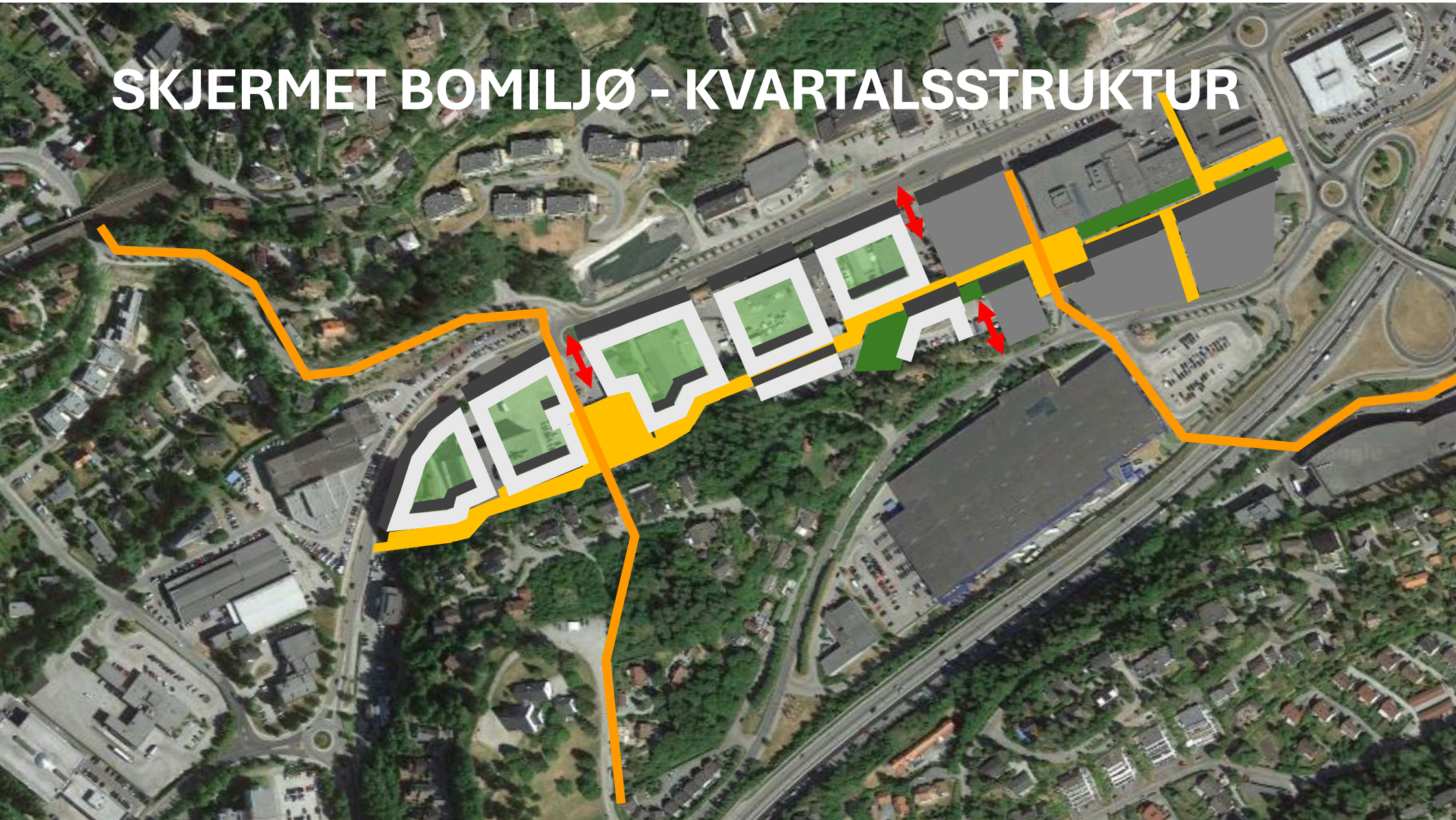
BILADKOMST BILLINGSTADSLETTA OG NESBRUVEIEN

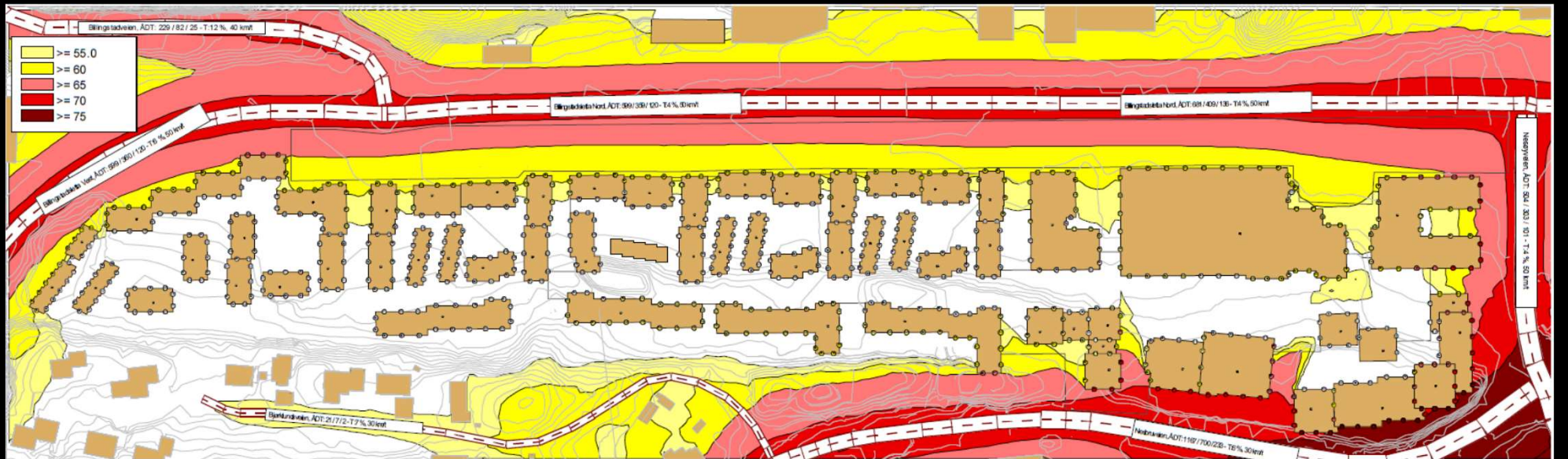


GRØNN RABATT GIR ROM FOR VENSTRE SVINGFELT



SKJERMET BOMILJØ - KVARTALSSTRUKTUR





INNHOOLD & ROLLE:



40.000 M2 BOLIG / 500-800 BOLIGER
8.000 M2 HANDEL (I BASE MOT VEI)

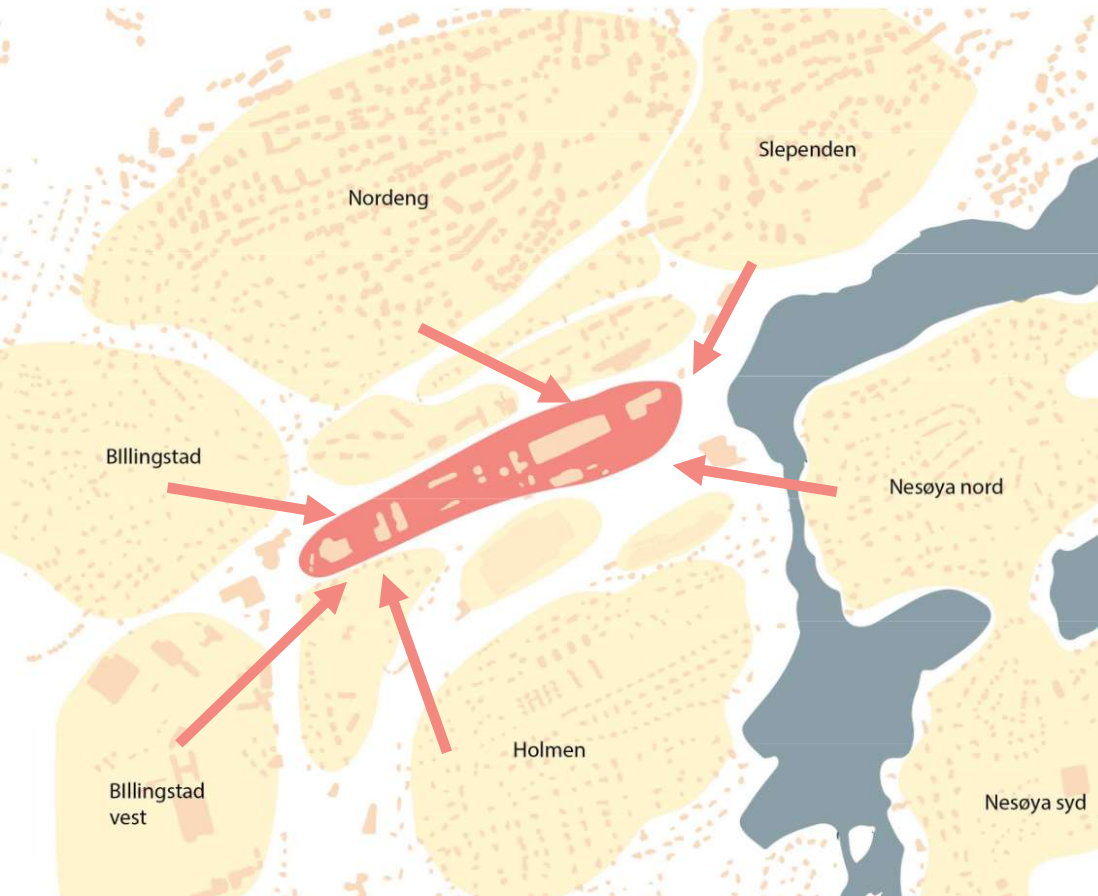
7.000 M2 NÆRSENTER
60.000 M2 HANDEL
9.000 KONTOR
600-1000 NYE ARB PL

Nærsenter for arbeidstakere, beboere, nabolag, gang/sykkel tilrettelegging

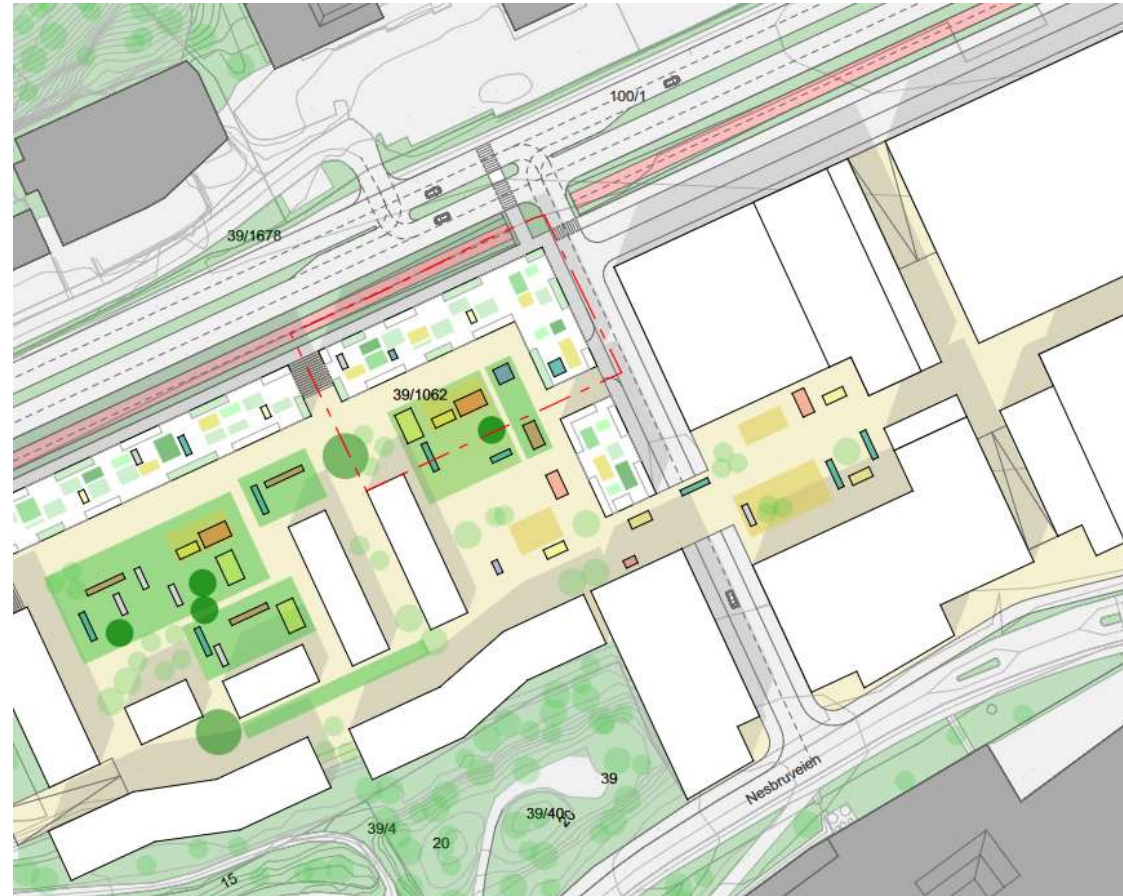
Regionsenter for volumhandel, hus & hjem, bil & båt, god biltilgjengelighet og parkering

Fortetting i bybåndet med urbane kvaliteter og funksjonsblanding (boliger), basert på utvikling av kollektivtilbudet

BYUTVIKLING LOKALT - NÆRSENTER

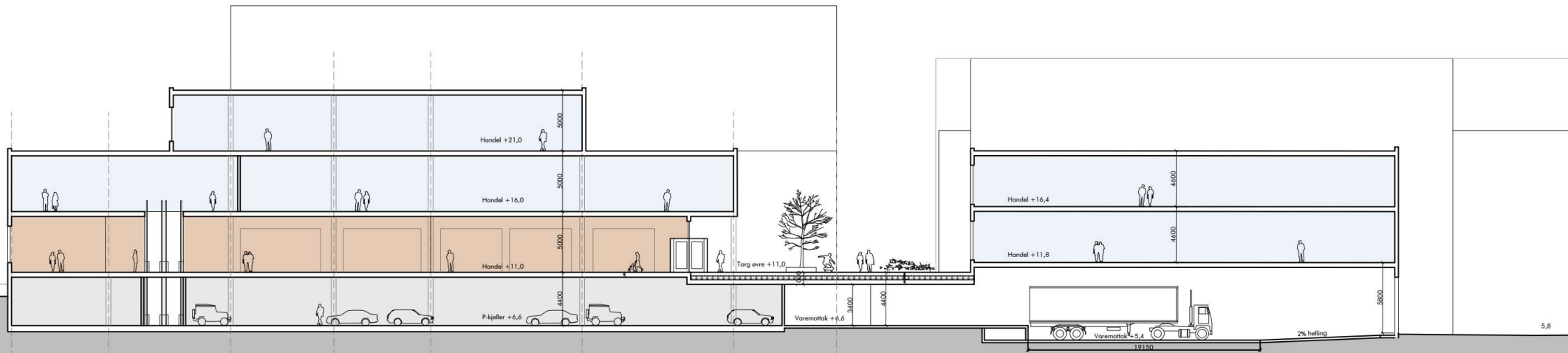


Nærsenter / torg skaper nye kvaliteter i området for større attraktivitet som bomiljø og arbeidsplasslokalisering

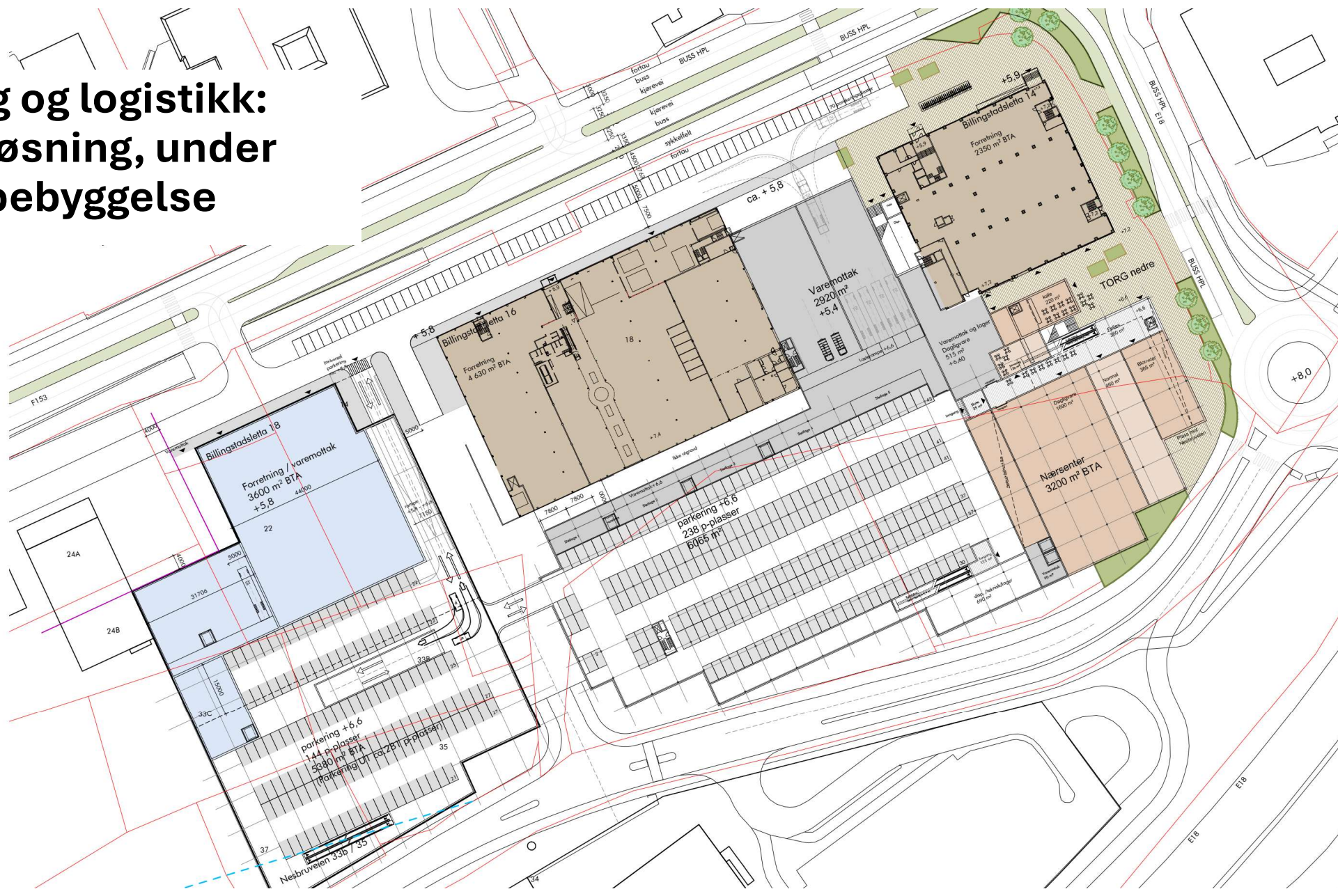


Nærsenter / torg lokaliseres som «megler» i skala og formål mellom boligområdet og volumhandelsområdet.

REGIONAL DESTINASJON - VOLUMHANDEL



Parkering og logistikk: effektiv løsning, under terreng/bebyggelse



Masterplanen skal legge til rette for å videreutvikle Billingstadsletta som et regionalt handelstilbud i kombinasjon med nærsenter, kontor og bolig.

Transformasjonskostnader krever høy utnyttelse og effektiv organisering



**MASTERPLAN +
DESIGNRETNINGSLINJER**

TEMAUTREDNINGER

**POLITISK ADMINISTRATIV
BEHANDLING**

**DETALJERTE
REGULERINGSPLANER**

- TRAFIKKANALYSE
+ MOBILITETSPLAN
- NÆRINGS-
/HANDELSANALYSE
- BOLIGSTRATEGI
- LANDSKAP /
GRØNTSTRUKTUR

TRAFIKKANALYSE OG MOBILITETSPLAN

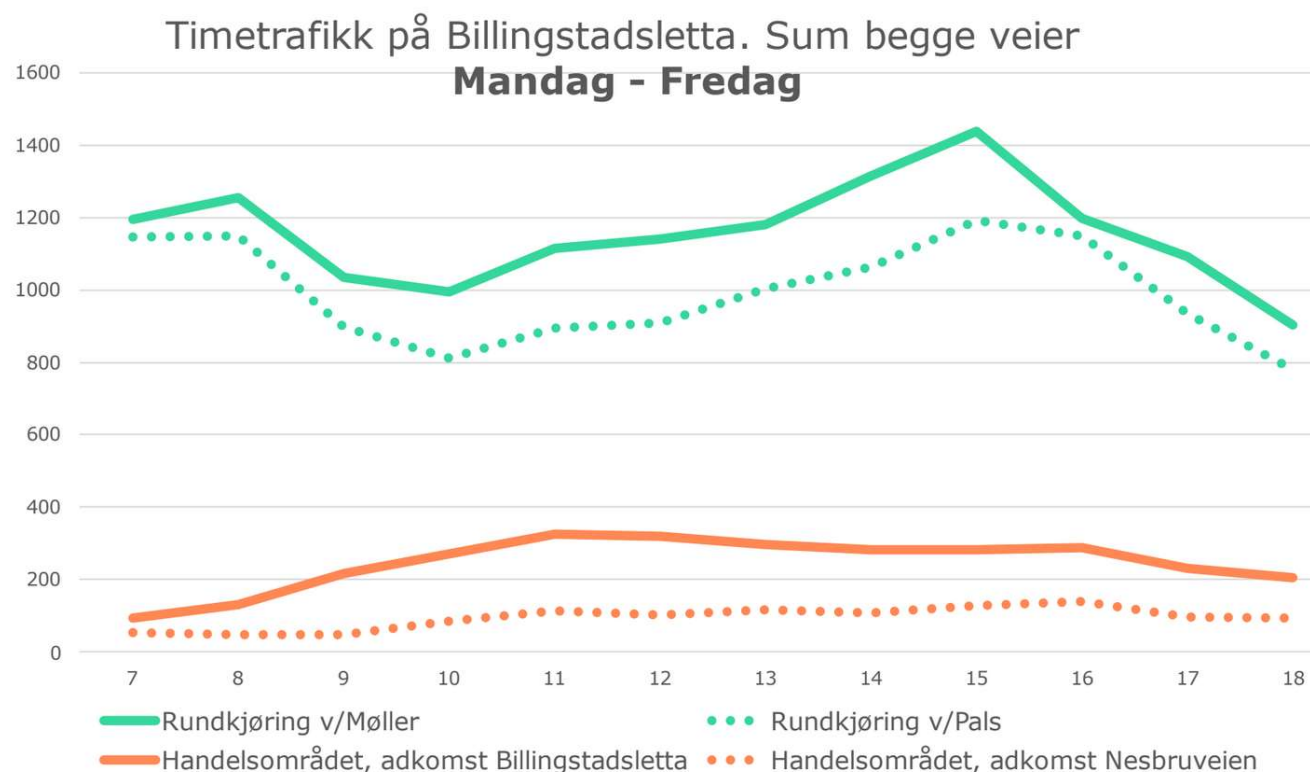
DAGENS SITUASJON

Billingsstadsletta har mye trafikk i morgen- og ettermiddagsrush.

Morgen: Retningsfordelingen indikerer en høy andel gj.trafikk, >90%

Trafikken til handels-området er størst midt på dagen når gjennomgangs-trafikken er relativt lav.

Om ettermiddagen bidrar handelsområdet med 25-30% av trafikken



§ 4.2.3 Kapasitet på E18

Innenfor delområde 0, 1 og 3 kan bruksendring til -, utbygging av ny -, og utvidelse av eksisterende næringsbebyggelse og forretninger for plasskrevende varer, i henhold til fylkesdelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur i Akershus fra 2001, ikke skje før E18 fra og med Holmenkrysset til og med Slependskrysset har fått tilstrekkelig kapasitet slik at Fekjan og Billingstadsletta kan forbeholdes lokaltrafikk, buss og sykkel.

Vurdering av kapasitet på E18 skal gjøres i samråd med Akershus Fylkeskommune og Statens vegvesen.

Unntak kan gjøres for tiltak som ikke medfører økning av antall parkeringsplasser.



Trafikk inn/ut

- Billingstadsletta 3.700 ÅDT
- Nesbruveien 1.500 ÅDT
- Nesbruveien til IKEA 3.700 ÅDT

Biltrafikk i fremtiden basert på dagens antall parkeringsplasser

Foreløpig anslag

	p-plasser	parkeringer	turer/plass	turer/dag
Handel inkludert nærsenter	720	5,5	11	7920
Dolphin boliger	215		4,5	968
Bonna handel	20	5,5	11	220
Bonna, bolig	32		4,5	144
Pals handel	20	5,5	11	220
Pals bolig	100		4,5	450
P-plasser totalt i dag	1107			9922

Basert p-normer og behov, vil dagens antall p-plasser kunne betjene omlag 40.000 m² boliger, 68.000 m² volumhandel, 7.000 m² nærsenter og 9.000 m² kontor.

Bruken av parkeringsplassene vil være mer intensiv enn i dag og basert på erfaringstall, kan trafikkøkningen beregnes. Belastningen vil i stor grad vil finne sted på tidspunkt hvor det er god kapasitet i området.

TRAFIKK: OPPRETTHOLDE BILTILGJENGELIGHET + BEDRE TILBUD FOR KOLLEKTIV, GANG- OG SYKKEL

Billingsstadsletta bør utformes mer bymessig og grønnere, samtidig som den skal forene behovene for en lokal gang-/sykkelforbindelse, med kollektivåre, lokaltrafikk og kapasitet som beredskapsvei ved stengning av E18.

Systemskifte; kryssing i plan for fotgjengere, lav hastighet og venstresvingfelt må sikre en tydelig endring fra E18s motorveidesign slik at Billingsstadsletta fungerer godt som lokalgate, adkomst til publikumsrettet handel på sør- og nordsiden av veien, gir god fremkommelighet for buss og blir en attraktiv forbindelse for gående og syklende.

Mobilitetsplan: Virksomhetene i området vil ha en stor andel av bilbrukere blant kundene. Tiltak knyttet til områdets utforming (mer attraktivt for g/s og kollektiv), koordinering av tilbud (hjemtransport varer) og tilbud om bildeling (både bolig og næring/arbeids-plasser) kan bidra til lavere transportbehov. Gode og sikre gang- og sykkelforbindelser som knytter området sammen med omgivende nabolag som Nesøya og Billingsstad Vest vil være viktig både i Vestkorridorutbyggingen og i utforming av Masterplanen.

HANDELS- /NÆRINGSANALYSE

Område godt egnet for volumhandel rettet mot proffmarked og privat marked

Ikke optimalt for kontor, men potensial hvis tilknyttet handelsvirksomhet

Suksess for nærsenter krever høy kvalitet

§ 5.1 Område 0

.... kan det tillates forretninger med et vareutvalg som defineres innenfor begrepet plasskrevende varer

Etter en konkret vurdering kan det ved regulering være aktuelt også å tillate også andre varer og forretningskonsepter som det av trafikale og miljømessige grunner er behov for å lokalisere i utkanten av byer og tettsteder.



Regional næringsklynge hus & hjem



Lokalt nærsenter

HANDELSANALYSE: REGIONAL NÆRINGSKLYNGE = LOKAL VERDISKAPING OG ARBEIDSPLASSE

Big Boxes 2.0: Proff- og privatmarkedet i Asker, Bærum og Oslo vest vil også i fremtiden være tjent med et konsentrert tilbud av varer og tjenester innen byggevarer og volumhandel. Men arealressursene må forvaltes bedre og mer effektivt med høyere utnyttelse, området må tilby kvaliteter i uterom, bygningsmiljø og publikumstilbud som er relevant både for regionale kunder, lokale beboere og arbeidstakere.

Sentrums rolle i endring: bysentrum er blitt møtested, opplevelshandel, bevertning og byliv.. Lave tomtepriser og effektiv arealbruk er nødvendig for at varehandel skal kunne konkurrere med netthandel. «Bransjegliding» fører til at deler av vareutvalget i volumhandel vil konkurrere med sentrumsvirksomheter, men på sikt er det uansett er det vanskelig for sentrum å opprettholde denne handelen, utkonkurreres av nett, og slik sett er det en mer realistisk og bedre strategi å sikre en lokal, fysisk tilstedeværelse på en egnet lokalitet i en effektiv samlokalisering av likeartede handelstilbud.

Volumvarer: konsepter som selger i store volum og derved krever bruk av privatbil.

Arealkrevende handel: utvidet form for plasskrevende handel hvor varene kan være små, men konseptet kjennetegnes av et bredt vareutvalg og/eller store butikksenheter. Ved å sette krav til minstestørrelsen av butikker, for eksempel 1.500 m², vil man sikre at det ikke er tradisjonelle detaljhandel / utvalgsvare som dominerer.

Lokalisering nær marked: For å redusere transportarbeidet mellom varens lager og kundens hjem, bør det settes av areal til denne typen virksomhet i en rimelig avstand fra dit varen skal. Ikke minst for proffmarkedet.

Lokal verdiskaping og arbeidsplasser: Avsetting av areal til plasskrevende handel er viktig for å demme opp for netthandelen, som i liten grad bidrar til lokal sysselsetting.

Samlokalisering / «one-stop-shop» Plasskrevende handel bør samlokaliseres i egne områder slik at tilgjengeligheten er god og arealene kan utnyttes effektivt.

Mars 2024

**Revisjon
Masterplan,**
møter m
grunneiere og
kommune om
hovedgrep

Sommer 2024

**Analyser og
utredninger**
ulike temaer,
dialog Asker
kommunen og
grunneiere om
planutforming

Masterplan,
Politisk
behandling
formannskap

**Valg av kryssløsning E18 /
Vestkorridoren på Slependen
og lokaltrafikkprinsipp**

Sommer 2025

**Detaljregulering
delområder**

Basert på
forprosjekt
handel og boliger

**Vedtatt regulering
fase 1:**
Billingstadsletta AS
(Floberg) & Pals

**Vedtatt regulering E18 /
Vestkorridoren til Nesbru**

FREMDRIFT



E18VKP2 | Presentasjon for Asker formannskap

19. mars 2024



Innhold

- ▶ Overordnet status i prosjektet
- ▶ Kostnads- og løsningsoptimalisert konsept B
 - ▶ Med spesiell vekt på løsninger for etappe 2 i Asker kommune
 - ▶ Og hvilken innvirkning dagens situasjon på etappe 3 har på etappe 2
- ▶ Videre prosess
 - ▶ Dialog med eksterne samarbeidspartnere er gjenopptatt
 - ▶ Prosjektets fremdriftsplan
 - ▶ NTP 2025–2036
- ▶ Spørsmål og diskusjoner



Overordnet status i prosjektet



Hensikten med prosjektet

- Gi forutsigbar fremkommelighet for nærings- og kollektivtransporten og bidra til å innfri nullvekstmålet.
- Bedre forholdene for kollektivtrafikk, syklende og gående.
- Redusere miljøbelastningene og klimagassutslippene.
- Redusere vegens barrierevirkning på områdene vegen går igjennom.
- Redusere antall ulykker på strekningen.

Et effektivt, miljøvennlig og trygt
transportsystem

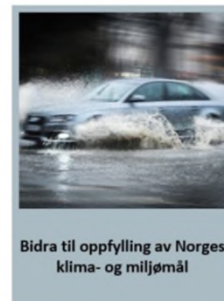


foto: Statens vegvesen/colourbox.com

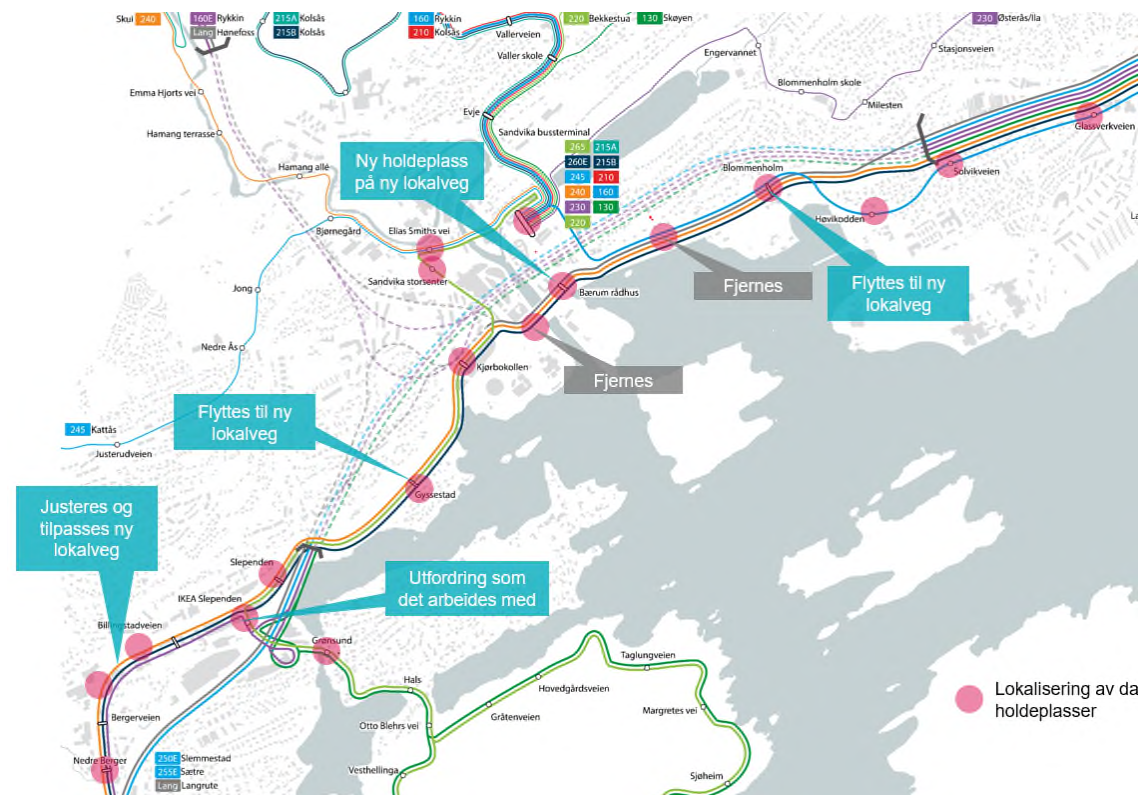
Hva betyr prosjektet for Asker kommune?

- Bedre fremkommelighet for næringstrafikk og kollektiv i kommunen
- Vesentlig bedre tilrettelegging for syklister vil bidra til redusert biltrafikk og økt trafikksikkerhet
- Redusert barrierevirkning med ny forbindelse for gående og syklende mot Nesøya, flere krysningspunkt på Billingstadsletta
- Bedre utviklingsmuligheter for både næring og bolig, med høyere utnyttelse, spesielt i Billingstadsområdet
- Arealbruksavklaring på områder som har vært båndlagt av KDP siden 2016



Hva betyr prosjektet for Akershus fylkeskommune?

- Måloppnåelse innenfor sentrale tema:
 - Byutvikling i Sandvika og på Billingstad mht. samordnet areal- og transportplanlegging
 - Positive virkninger barn og unge, samt friluftsliv
 - Bedre fremkommelighet for buss
- Nytt og oppgradert fylkesveinett med tilhørende drifts- og vedlikeholdskostnader
- Delansvar for trafikkavvikling på fylkesveinettet ved avvikssituasjoner på E18

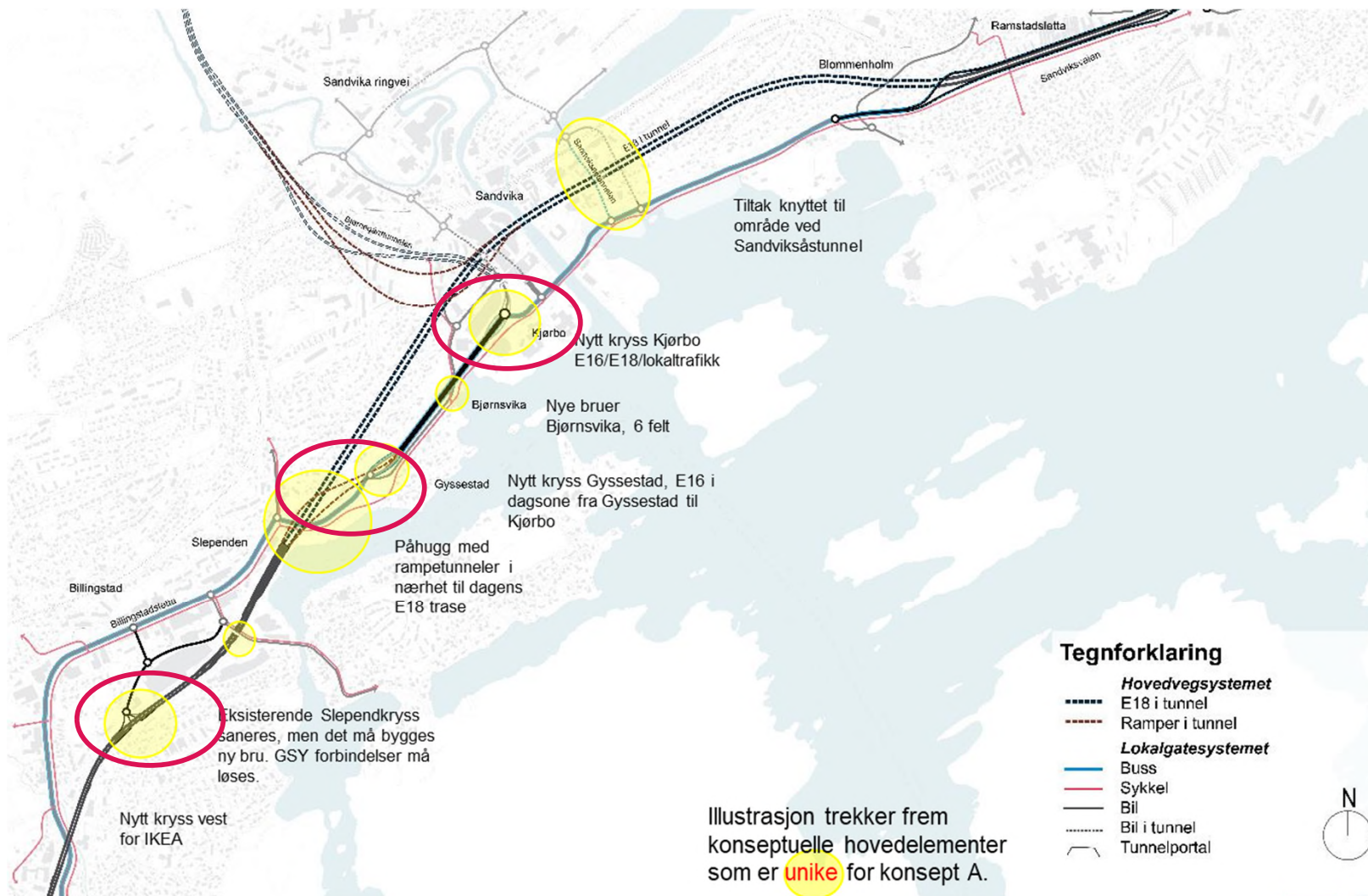


Statens vegvesen

Norconsult



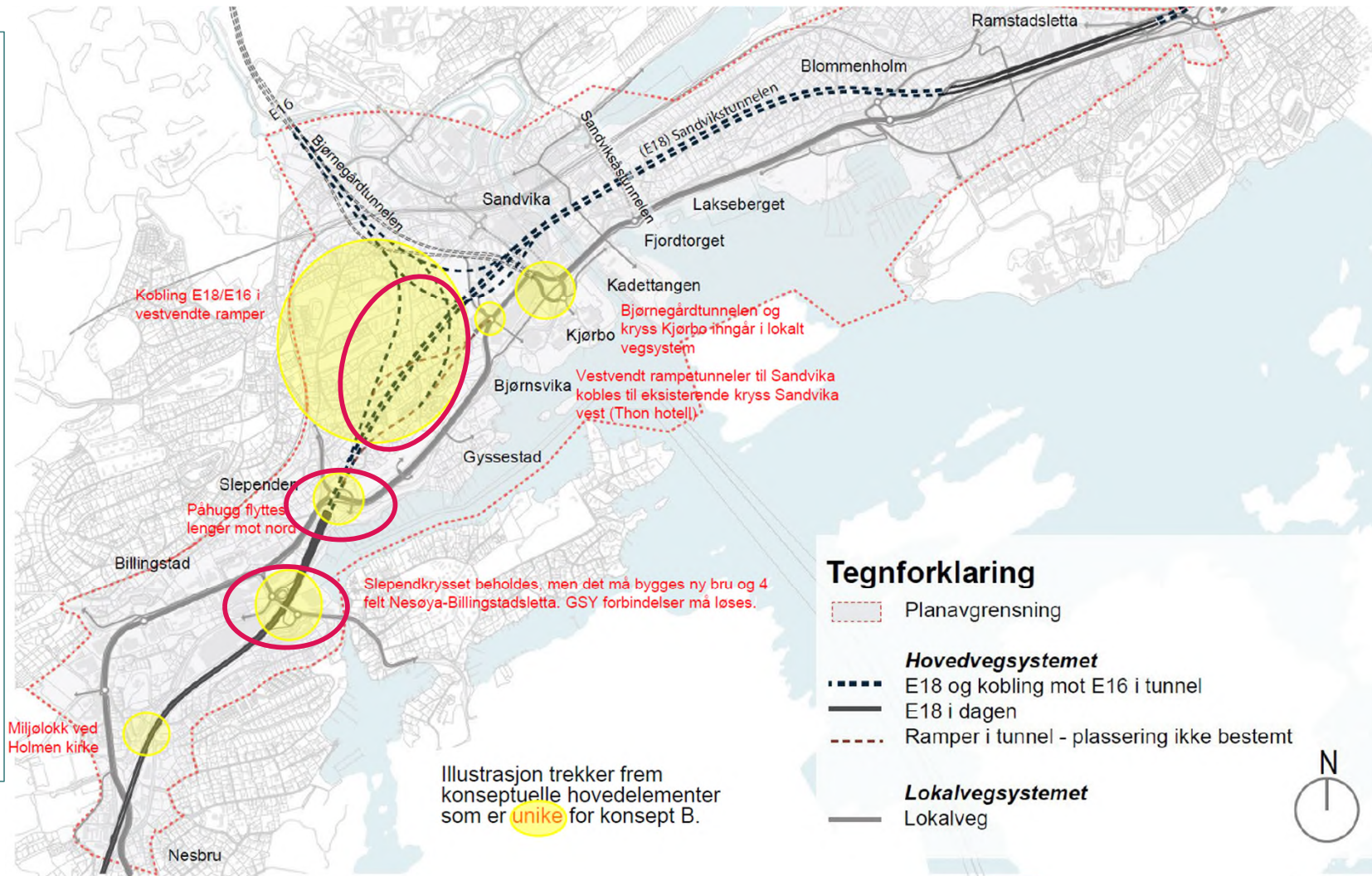
Historikk – Kommunedelplaner (Konsept A)



Optimalisering og forbedring av kommunedelplaner (Konsept B)

Hovedforskjell mellom KDP og videreutviklet løsning:

- Løsningen håndterer kryss mellom E16/E18 i tunnel.
- Ikke behov for ny Sandviksåstunnel
- Av- og påramper til Sandvika fra vest flyttes fra Slependen (KDP) til Sandvika sentrum (konsept B)*
- Kryss vest for IKEA tas ut, dagens kryss på Slependen bygges om.



Optimalisering og forbedring av kommunedelplan (Konsept B)

Beslutning 1. mars 2022:

- ▶ Prosjektet skal jobbe videre med det anbefalte prosjektet fra forprosjektfasen (konsept B):
 - Prosjekteier og divisjonsdirektør ga sin tilslutning
 - Asker og Bærum kommune samt Viken fylkeskommune ga sin politiske tilslutning

Asker kommune 2022-04-19 [saksnr. 91/22]

Vedtak

1. Samlerapport for konseptfasen (forprosjekt) - Reguleringsplan for E18 Vestkorridoren - Parsell 2 Ramstadsletta – Nesbru (dato: 2022-03-24) tas til orientering og legges til grunn for videre arbeid med detaljregulering av E18 og lokalveisystemet mellom Slependen og Nesbru.
2. I det videre detaljreguleringsarbeidet med E18 og lokalveisystemet forutsettes det at det legges opp til løsninger som gir best mulig framkommelighet for lokaltrafikk, buss- og næringstrafikk, minst mulig trafikkstøy og miljøbelastning i omgivelsene rundt veianleggene, og minst mulig barriereeffekt for sykkel og gange på tvers av E18 og fylkesveinettet
3. Løsninger for buss, sykkel og gående langs Billingstadsletta, med tverrforbindelse til Nesøya, forventes utformet med høy standard og attraktive og trafikksikre krysningspunkter. Ved optimalisering av Slependen krysset bes det om at bussframkommelighet for Nesøya sikres.
4. Asker kommune prioriterer påvirkningsarbeidet inn mot revisjon av Nasjonal transportplan i den hensikt å sikre ressurser til gjennomføring av E18, etappe 2, og igangsetting av regulering av etappe 3, Nesbru – Drengsrud.

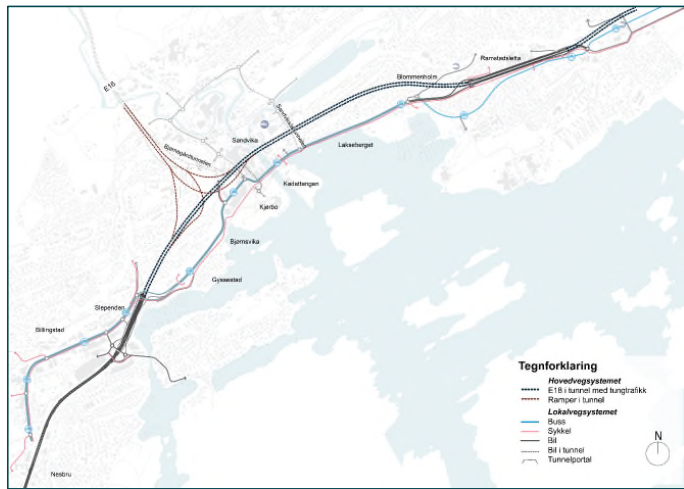


Statens vegvesen

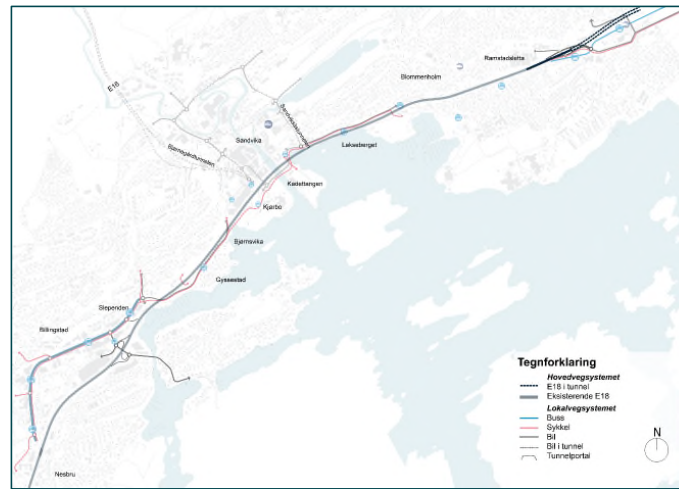
Norconsult

I hele 2023 jobbet vi med kostnadsoptimalisering

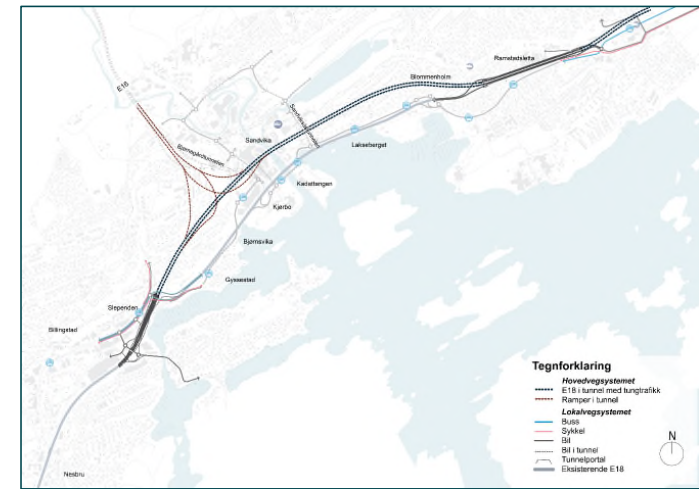
Optimalisert konsept B



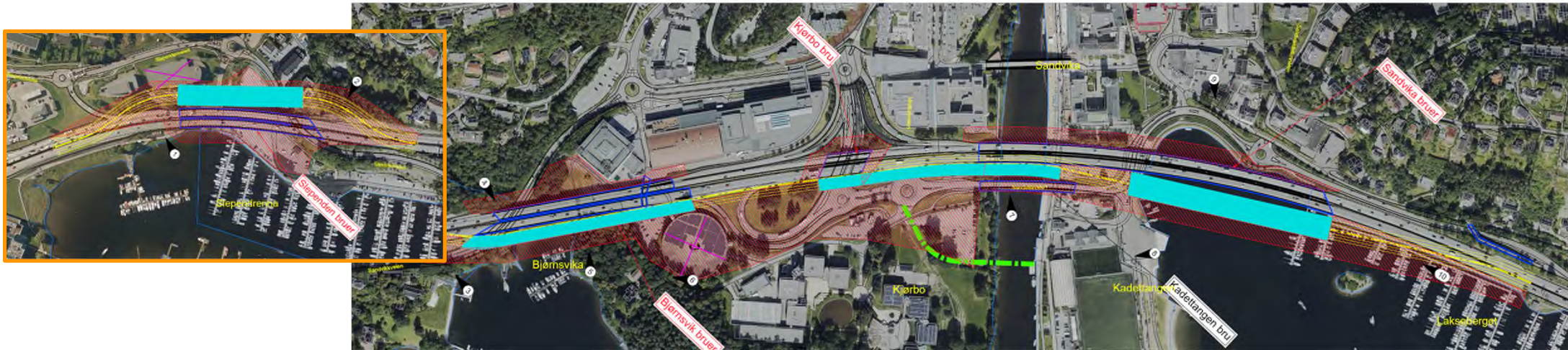
Konsept F: Beholde E18-bruene



Konsept G: Kun tunnelsystem



Dagens E18-bruer – Sandvika, Kjørbo, Bjørnsvika og Slependen



- Bruene fra 1960-tallet er ikke dimensjonert etter dagens krav (100 år):
 - Løpende vedlikehold og rehabiliteringstiltak har kort levetid.
 - Utfordrende SHA-forhold pga. mye nattarbeid med trafikk tett på.
 - Sårbar åpentid pga. løpende vedlikehold.
- Sandvika- og Bjørnsvikbruene har fundamenter som er i bevegelse
 - Skadene/konsekvensene som dette medfører kan ikke fikses med vedlikehold.
 - Bæreevne er lavere enn ønsket og krav.

Dialog med Drift og vedlikehold: Dersom bruene ikke blir revet i E18-prosjektet må bruene avløses av nye bruer innen 10 år.

Byggetid og kostnader:

Eksisterende bruer på E18 må skiftes: 6-8 mrd.kr

Grovt estimert byggetid 6–8 år
Krevende anleggsgjennomføring og trafikkavvikling.



Statens vegvesen

Norconsult 

Vegvesenets valgmuligheter (november 2023)

Løsnings- og kostnadsoptimalisert konsept (Optimalisert konsept B)

Intensjon: Planlegge og bygge i tråd med prosjektets hensikt, effekt- og samfunns mål.

- Oppfyller vegvesenets prosjektmål.
- Ligger utenfor styringsrammen, kostnad 13,5-15,5 mrd.

Prosjektets anbefalte løsning, men krever nytt styringsmål.

E18 Sandvikstunnelen og rampetunneler E16 (Konsept G)

Intensjon: Begrenses investeringene til bygging av E18 Sandvikstunnelen, samt øst- og vestvendte rampetunneler E16

- Oppfyller i hovedsak Vegvesenets prosjektmål.
- Ligger utenfor styringsrammen, kostnad 12-14 mrd.
- Antar fylket ønsker utskifting av gamle bruer (+2 mrd.)
- Overlater tilgrenset vegnett og investeringer til fremtidig fylket, kommuner

Prosjektet anser konsept G som en farbar veg, men kostbart i forhold til gevinst. Krever nytt styringsmål.

Beholde dagens E18 (Konsept F) inkl. utskifting av E18-bruer

Intensjon: Prioritere kollektiv, sykkel og gange.

- Oppfyller i liten grad Vegvesenets prosjektmål.
- Ligger innenfor styringsrammen, kostnad 8-10 mrd.
- Trafikalt er konseptet lite fleksibelt, robust og fremtidsrettet.
- E18-bruer må skiftes innen 10 år
- Prosjektet kan bli et utbedringsprosjekt – usikkerhet rundt finansiering

Konseptet ligger innenfor styringsmålet, utenfor bestilling og mål. Prosjektet anbefaler ikke konseptet.

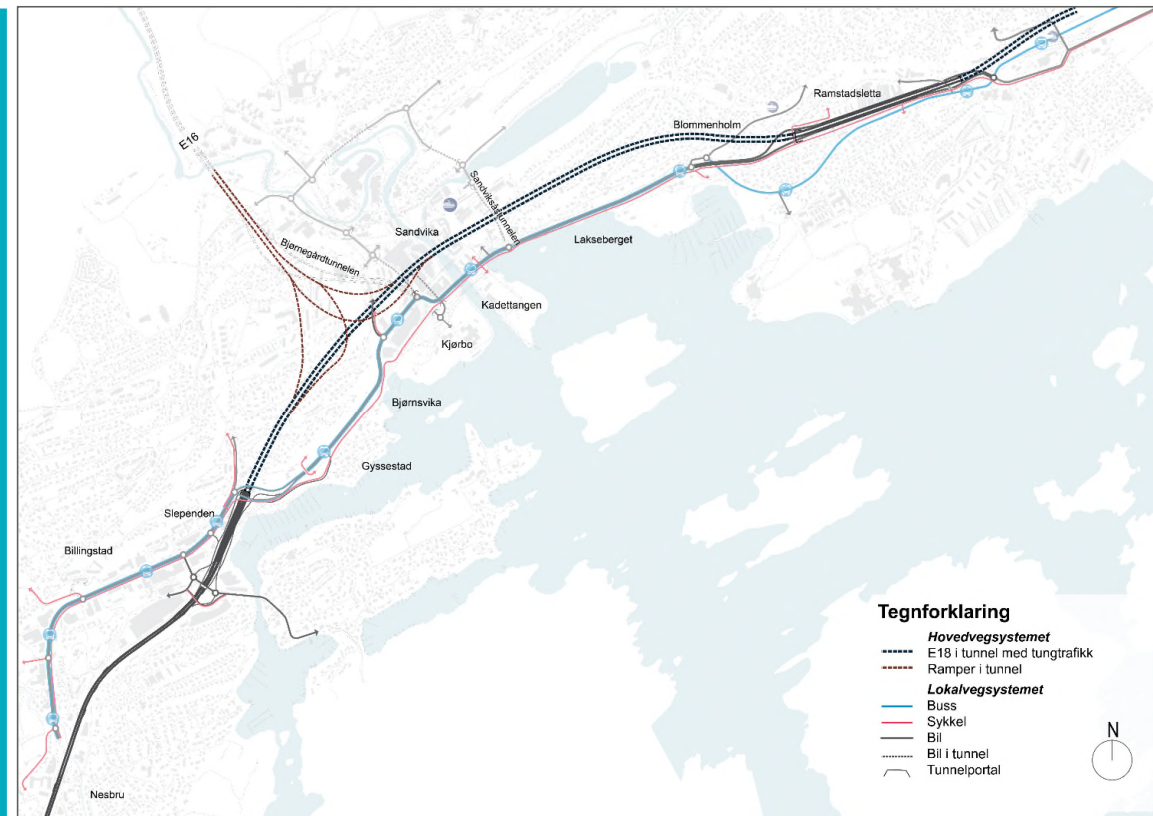
Anbefaler å se videre på Holmenkrysset (etappe 3) (uansett konsept)

- Gir først og fremst bedre trafikkavvikling ved Slepndkrysset



... og ledelsen i Statens vegvesen besluttet at prosjektet skal søke nytt styringsmål for...

Optimalisert konsept B

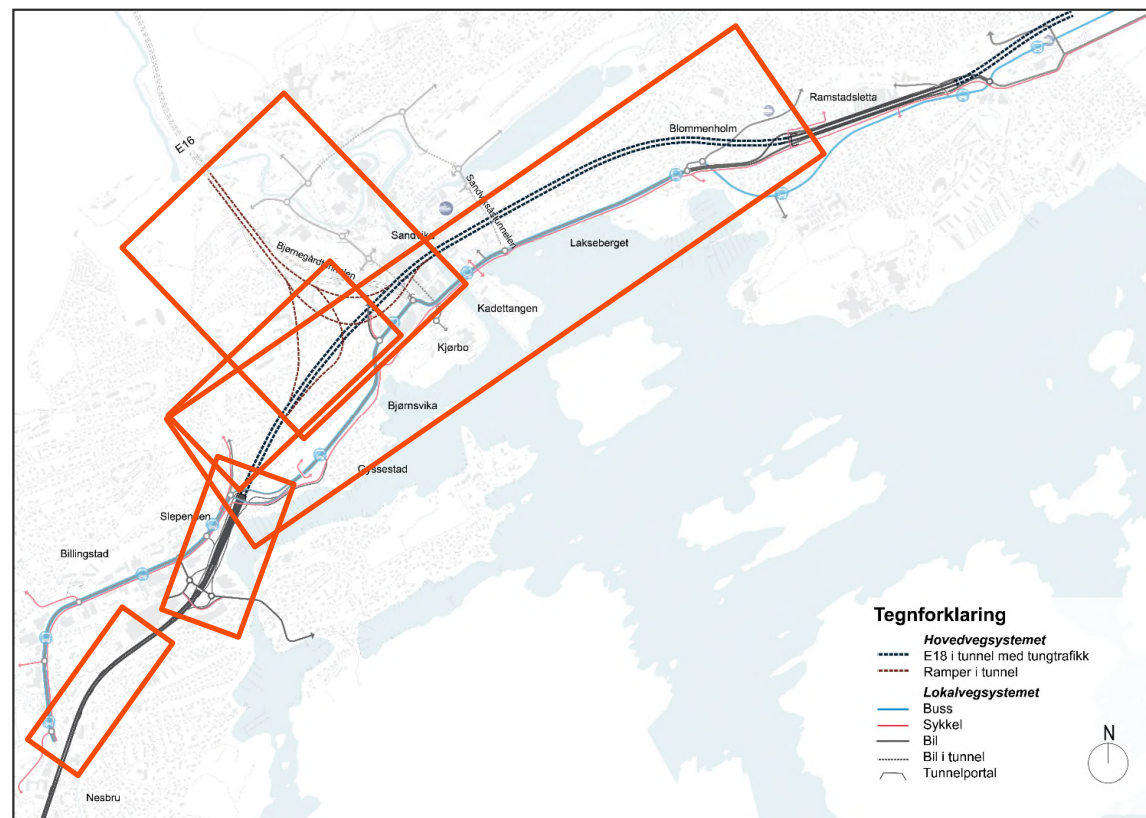


Optimalisert konsept B



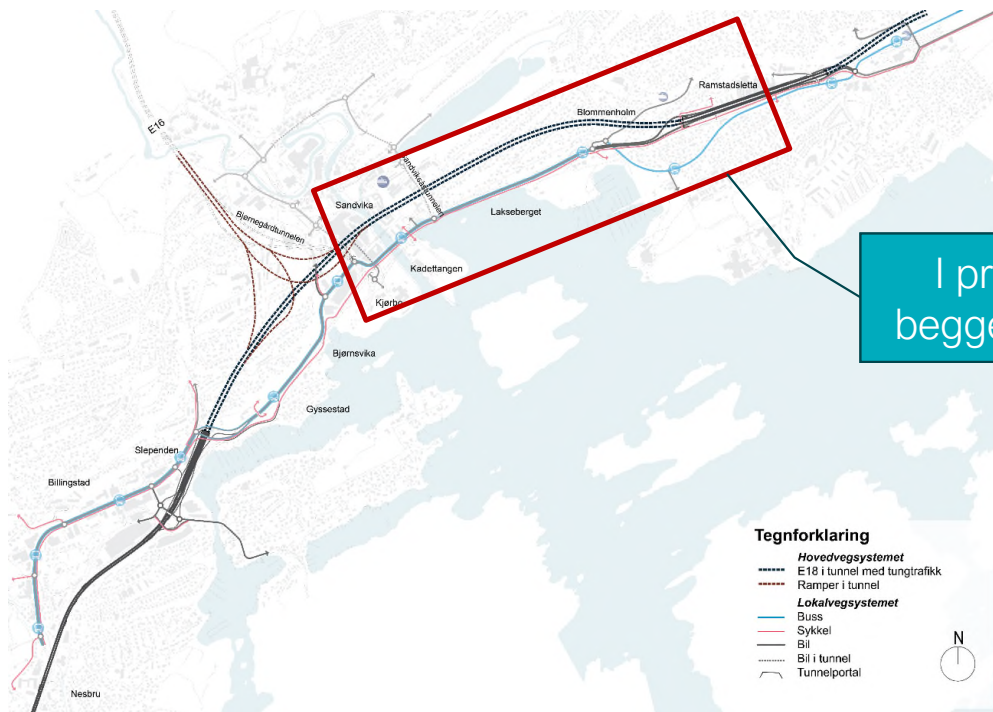
Hovedgrepene i konseptet

- ▶ E18 Sandvikstunnelen er beholdt
- ▶ Ramper til E16 i begge retninger er beholdt
- ▶ Ramper fra E18 til Thon Hotel er fjernet
- ▶ Slependskrysset er endret for å innpasse ramper mot Sandvika
- ▶ Tiltak på E18 avsluttes tidligere. Eksisterende vei beholdes fra ca. IKEA
- ▶ Øvrig anlegg er i prinsipp likt som der vi sto da arbeidene med opprinnelig B ble avsluttet

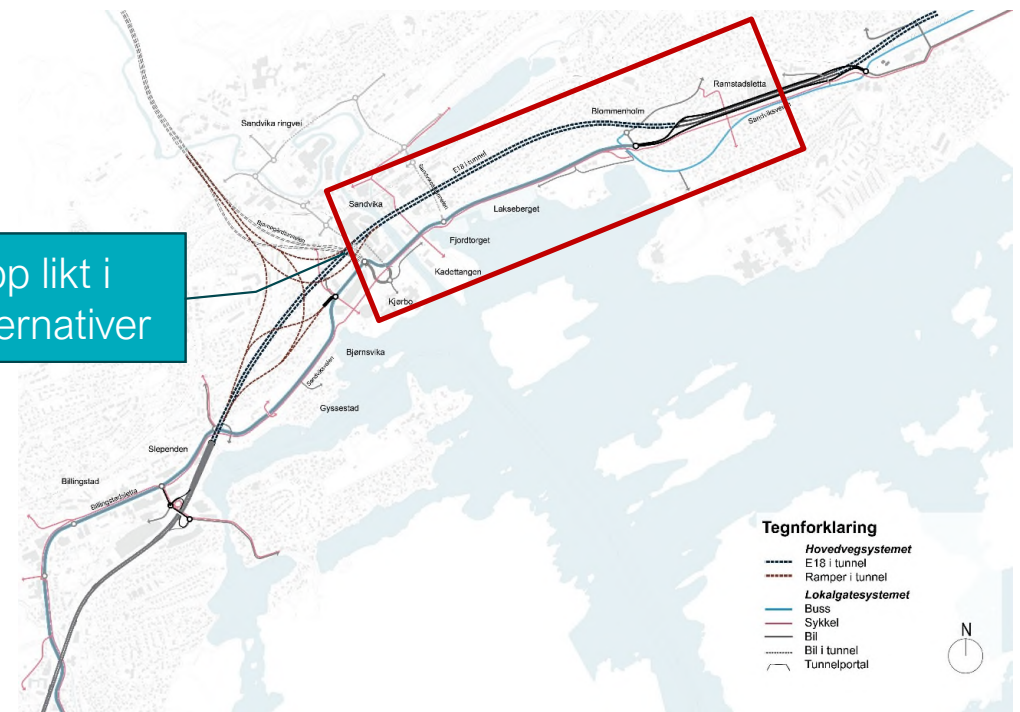


Hovedgrebene i konseptet

Optimalisert konsept B



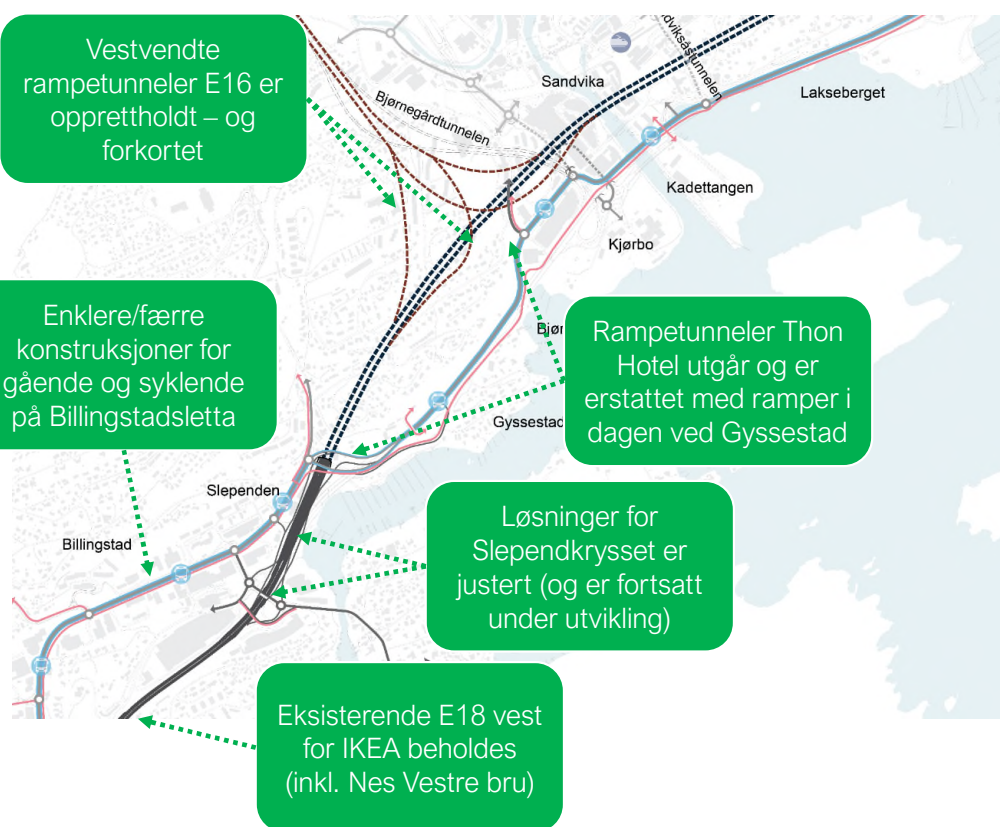
Opprinnelig konsept B



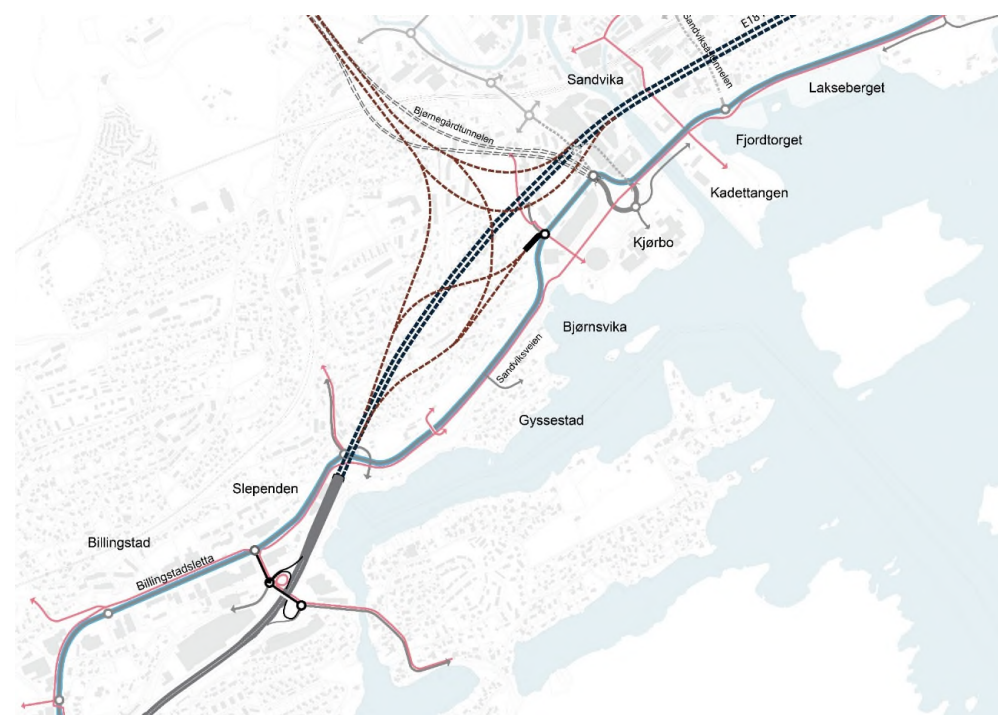
I prinsipp likt i begge alternativer

Hovedgrepene i konseptet

Optimalisert konsept B

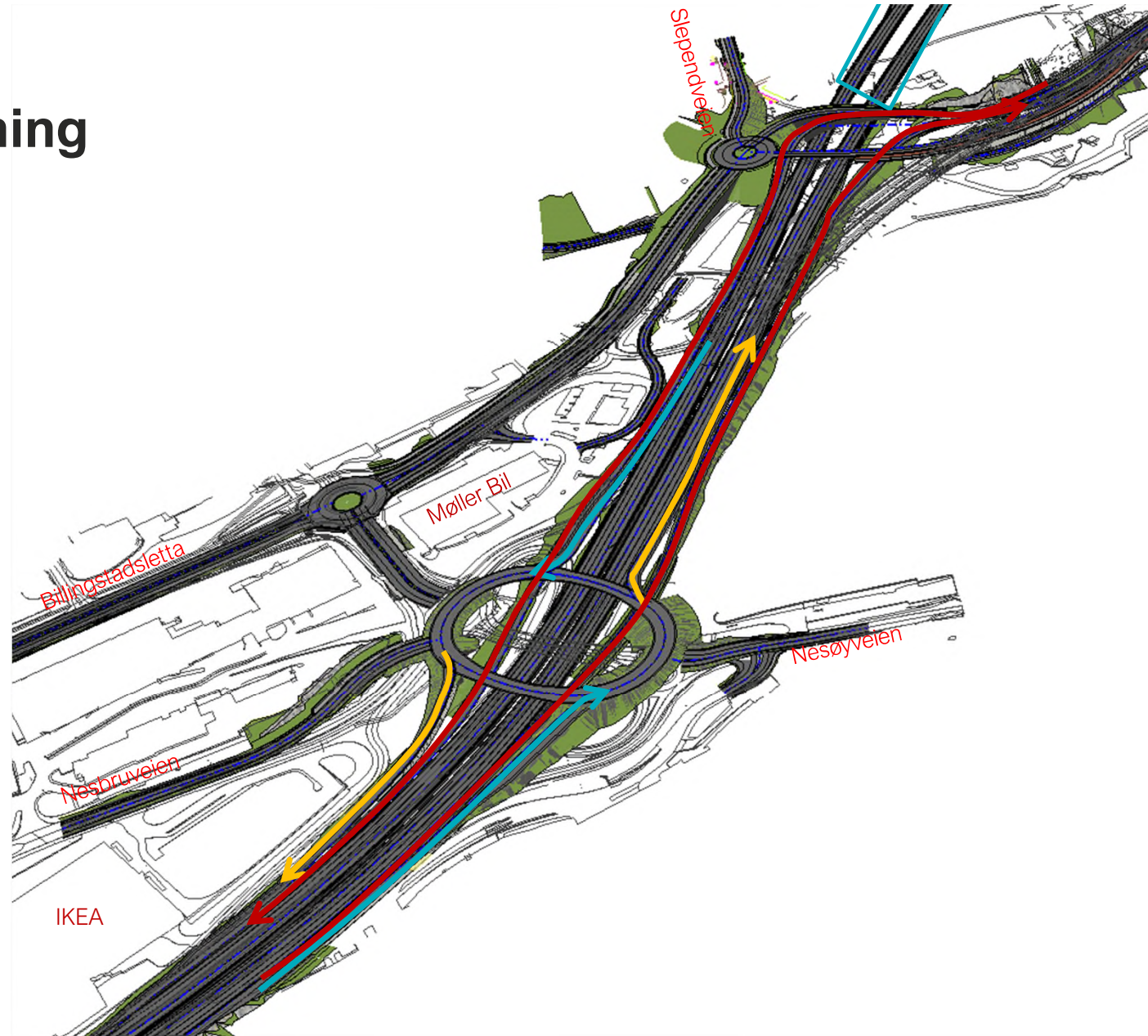


Opprinnelig anbefalt konsept B



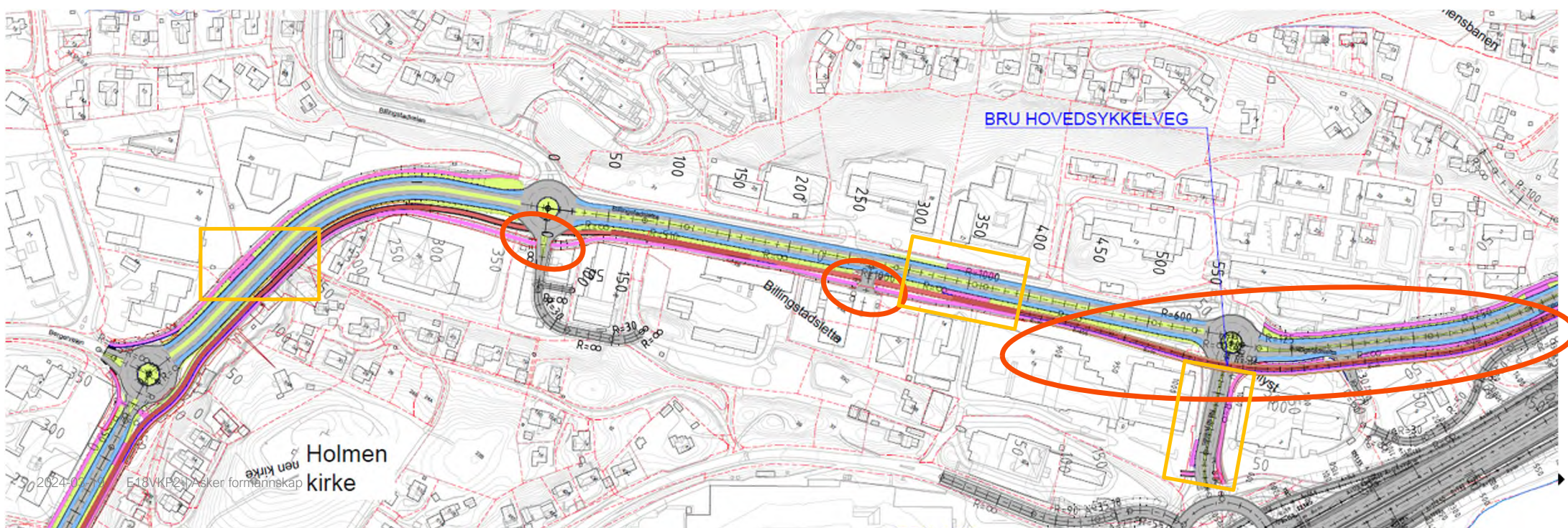
Slependekrysset – ny løsning

- ▶ Vestgående avrampe fra E18 til Nesøyveien
- ▶ Østgående pårampe fra Nesøyveien til E18
- ▶ Østgående avrampe fra E18 til Nesøyveien
- ▶ Vestgående pårampe fra Nesøyveien til E18 (ny)
- ▶ Rampe fra E18 mot Sandvika
 - ▶ Parallelt med E18 frem til portalområde
- ▶ Rampe til E18 fra Sandvika
 - ▶ Parallelt med E18 fra portalområde
- ▶ Det jobbes fortsatt med å etablere en best mulig tverrforbindelse for gående og syklende mot Nesøya



Løsninger for Billingstadsletta

- ▶ Lokalvei med kollektivfelt i hver retning
- ▶ Midtdeler og rabatter – mulighet for beplantning og holdeplasser
- ▶ Lokal GSV på nordsiden (eksist. mellom Billingstadveien og Nesøyveien)
- ▶ Hovedsykkelvei med fortau på sørsiden
- ▶ Kryssinger i plan ved Billingstadveien og avkjørsel midt på Billingstadsletta
- ▶ Bru over Nesøyveien og avkjøring til ESSO/Møller
- ▶ Nye holdeplassplasseringer



Trafikkvurderinger for Slependekrysset

Morgenrush

- ▶ I morgenrush fungerer variantene relativt bra
- ▶ Lite forskjeller mellom variantene, også ift. optimalisert B uten justeringer ved Nesøyveien
- ▶ Noen mindre forsinkelser, men stort sett bra avvikling

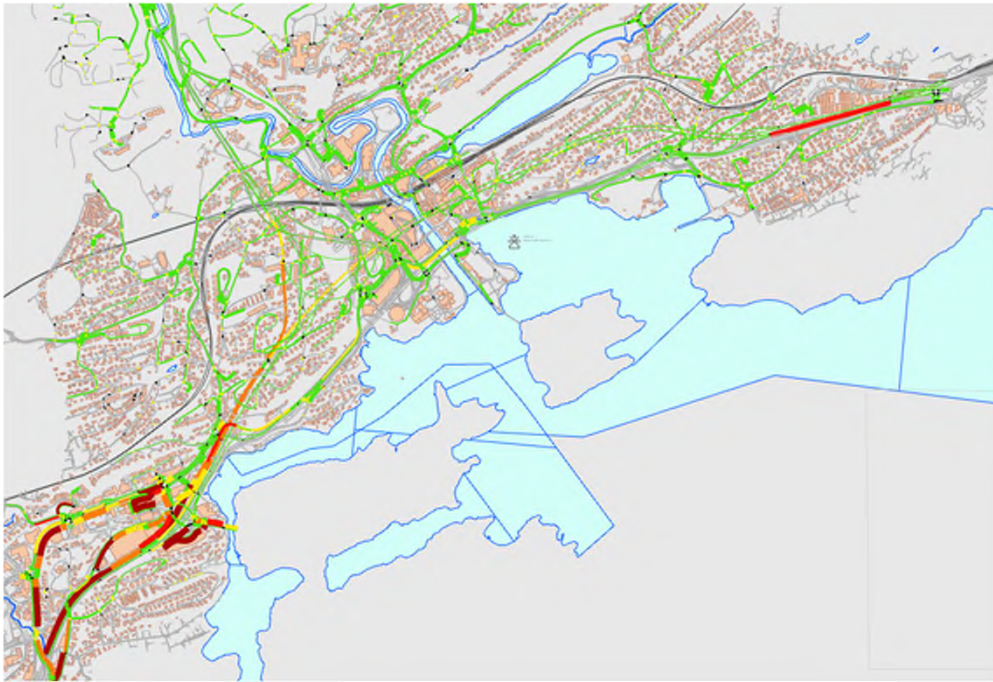
- ▶ Plottet viser antall sekunders forsinkelse i det mest belastede kvarteret



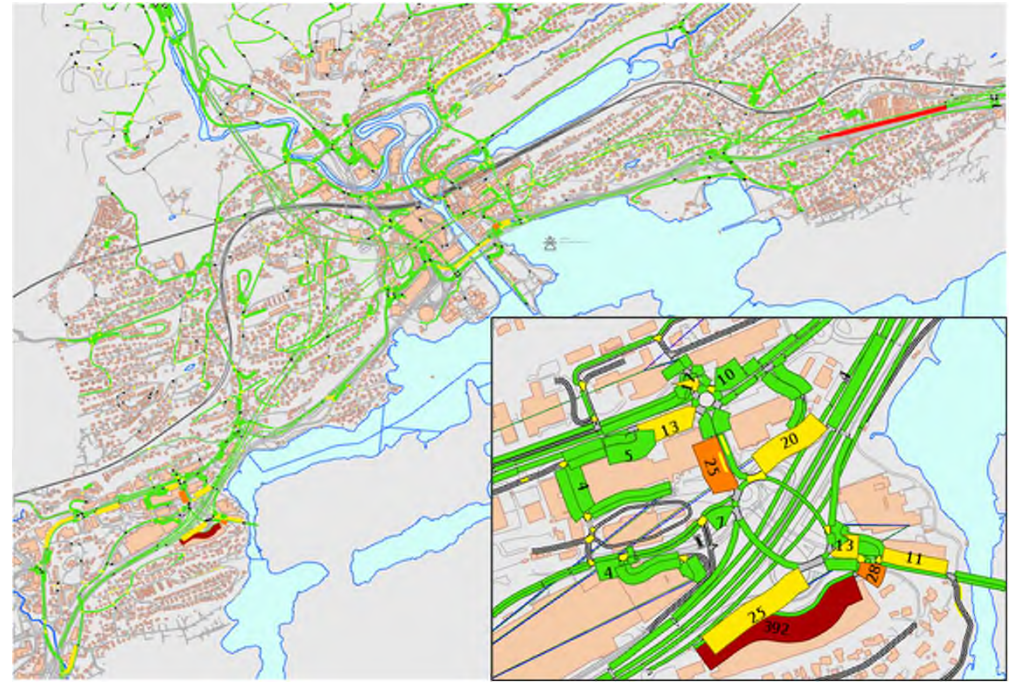
Trafikkvurdering for Slependkrysset

Ettermiddagsrush

Med flaskehals* Holmenkrysset



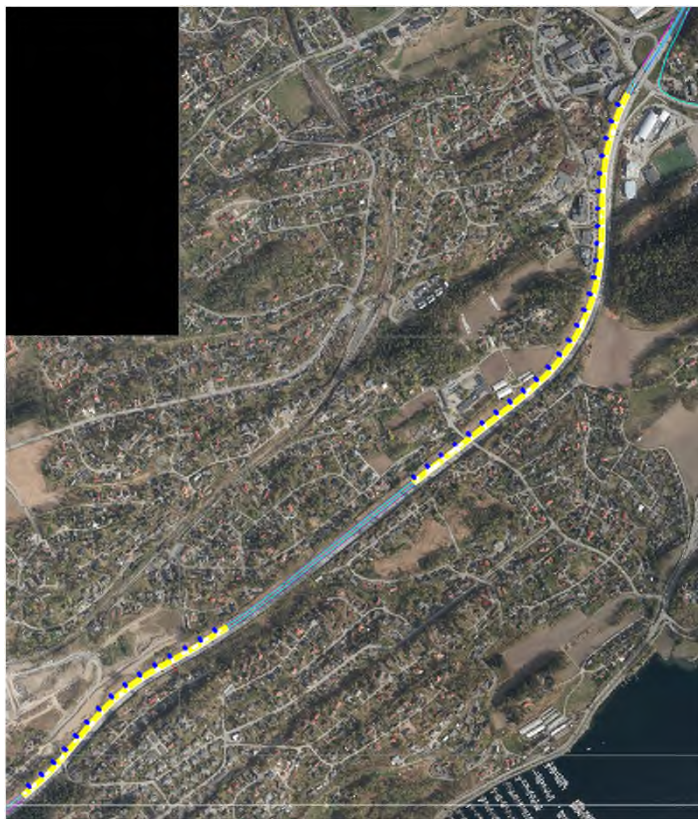
Uten flaskehals* Holmenkrysset



* Flaskehals = innsnevring av E18 utgående fra 3 til 2 felt i dagens situasjon

Strakstiltak Holmen–Fusdal (etappe 3)

Tre felt utgående E18 Holmen–Fusdal



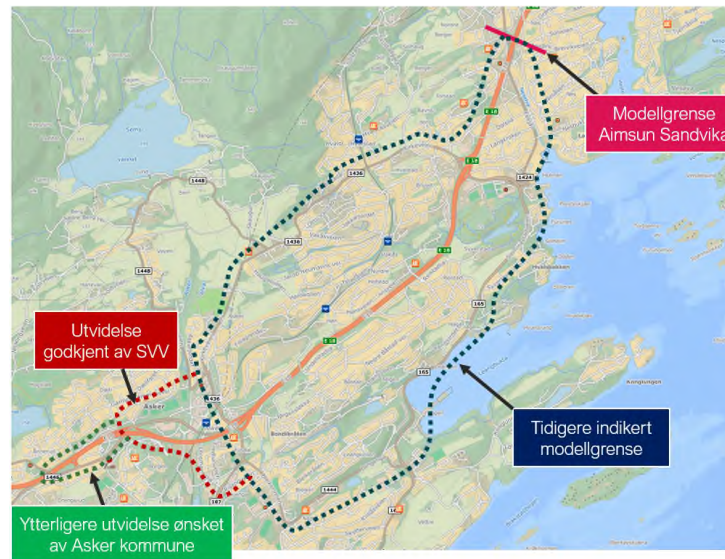
2024-03-19 E18VKP2 | Asker formannskap

Hvorfor strakstiltak?

Holmenkrysset (etappe 3) er en flaskehals med stor negativ innvirkning på fremtidig trafikkavvikling i området Billingstadsletta/Slependen (etappe 2)

- Ingen forbedring = store utfordringer for Asker kommune

Utvidelse av trafikkmodell til Asker sentrum



Den nye trafikkmodellen vil ha store bruksmuligheter for Asker kommune og Akershus fylkeskommune



- Rushtidsstengning Fekjan, kollektivfelt Drammensveien mv.

Slependkrysset

Ny løsning presentert av administrasjonen i Asker kommune



Vestvendte ramper E16-E18 tas ut og medfører en enklere løsning for østvendt pårampe E16-E18 (ikke vist)
Østvendte ramper i Slependkrysset tas ut, Eksisterende bru over E18 kan beholdes
E16 legges i størst mulig grad på eksisterende E18 mellom Gyssestad og Bjørnsvika: Det blir en vesentlig reduksjon av trafikkmengde sammenlignet med dagens trafikk
Adkomst til Gyssestad vist med løsning høyre av - høyre på (med U-sving i rundkjøringene) og sykkelvei kryssende i plan (tilsvarende som langs Billingstadsletta)
Hovedsykkelvei legges på Sandviksveien langs Gyssestad
E16 ramper må bygges med 2 felt pga avvikskjøring ved slengt E18-tunnel
E18 østgående tunnel har kun 2 felt i bruk etter avrampe E16/Sandvika, Tredje felt kommer inn som pårampe fra Billingstadsletta og pårampe E16 østgående (bedre avvikling i østgående E18-tunnel)

 Asker kommune	Kartutsnitt	 N
	Innspill fra Asker kommune Avlaste området rundt Slependkrysset Gjenbruk av eksisterende E18 Gjenbruk av eksisterende E16 Bjørnegårdtunnelen (forutsetter fortløpsløp av tunnel forbi Kjørbo) Eksisterende Sandviksveien gjenbrukes som hovedsykkelvei	

Det tas forbehold om evt. feil i innspillet. Kartet er generert av programvare og kan avvike fra det faktiske kartet. I kommunen kontaktes.

- ▶ Foreliggende løsning for Slependkrysset oppfattes som svært krevende politisk
 - ▶ Også sett i lys av strakstiltak på etappe 3
- ▶ KDP-løsningen gjeninnføres
 - ▶ Vestvendte E16-ramper utgår og erstattes med gjenbruk (red.anm.: merbruk) av Bjørnegårdtunnelen og ramper i dagsonen på strekningen Gyssestad-Bjørnsvika (Kjørbo)
 - ▶ Nye E18-rampetunneler fra rundkjøring ved Slependveien mot øst
 - ▶ Direkteført rampetunnel fra Gyssestad til Slependen
- ▶ Antakelse om at løsningen er rimeligere og vil øke sannsynligheten for realisering av både etappe 2 og 3

Løsningen vil medføre at byutviklingsmulighetene i Sandvika (Kjørbo) reduseres vesentlig

Slependkrysset

Prosjektets tilsvare på innspillet fra Asker kommune

- ▶ Prosjektet har forståelse for at Asker kommune finner foreliggende løsning for Slependkrysset krevende
 - ▶ D.s. mht. strakstiltak på etappe 3 (som kan rokke ved KDP)
- ▶ Prosjektet er kjent med utfordringene ved Slependkrysset som Asker kommune påpeker – og jobber med å redusere disse
 - ▶ Antall kjørefelt, terrenginngrep, viktig naturtype, landskapsvirkning mv.
- ▶ Prosjektet har et ansvar for å utvikle – og anbefale – løsninger som er mest mulig optimale i et **helhetlig** perspektiv
 - ▶ Uavhengig av f.eks. kommunegrenser
- ▶ Prosjektet har tidligere vurdert – og **forkastet** – løsningen som Asker kommune har spilt inn
 - ▶ Både KDP-løsningen som konsept, rampetunnel fra Gyssestad mot vest og E18-rampetunneler fra rundkjøring ved Slependveien mot øst (se neste sider)
- ▶ Prosjektet minner om at Asker kommune har gitt sin **prinsipielle** politiske tilslutning til konsept B (for hovedveisystemet)
 - ▶ Inkludert vestvendte E16-rampetunneler
 - ▶ Hensikt: Sikre god forankring og forutsigbarhet for videre prosess
- ▶ Trafikkmengdene i Slependkrysset er i stor grad **lokalt forårsaket**

2024-03-19 E18VKP2 | Asker formannskap

Vedtak

1. Samlerapport for konseptfasen (forprosjekt) - Reguleringsplan for E18 Vestkorridoren - Parsell 2 Ramstadsletta – Nesbru (dato: 2022-03-24) tas til orientering og legges til grunn for videre arbeid med detaljregulering av E18 og lokalveisystemet mellom Slependen og Nesbru.
2. I det videre detaljreguleringsarbeidet med E18 og lokalveisystemet forutsettes det at det legges opp til løsninger som gir best mulig framkommelighet for lokaltrafikk, buss- og næringstrafikk, minst mulig trafikkstøy og miljøbelastning i omgivelsene rundt veianleggene, og minst mulig barriereeffekt for sykkel og gange på tvers av E18 og fylkesveinettet
3. Løsninger for buss, sykkel og gående langs Billingstadsletta, med tverrforbindelse til Nesøya, forventes utformet med høy standard og attraktive og trafikksikre krysningspunkter. Ved optimalisering av Slependen krysset bes det om at bussframkommelighet for Nesøya sikres.
4. Asker kommune prioriterer påvirkningsarbeidet inn mot revisjon av Nasjonal transportplan i den hensikt å sikre ressurser til gjennomføring av E18, etappe 2, og igangsetting av regulering av etappe 3, Nesbru – Drengsrud.



Statens vegvesen

Norconsult

Veien videre



Utviklingsområdet på Billingstadsletta sør

Det har vært dialog mellom Asker kommune, E18-prosjektet og grunneierforeningen

- ▶ Sentrale temaer:
 - ▶ Trafikkmengder (fordobling i utbygd situasjon?)
 - ▶ Normalprofil for lokalveien
 - ▶ Arealbeslag på utviklingsområdet (midlertidig/permanent)
 - ▶ Avkjørsler til utviklingsområdet
 - ▶ P.t. ved Billingstadveien, midt på Billingstadsletta (ønske om eget venstresvingefelt fra øst) og fra Nesbruveien
 - ▶ Utforming og standard på hovedsykkelveien
 - ▶ Lokalisering av bussholdeplasser
 - ▶ Hastighet på lokalveien
 - ▶ Plassering av nærsenter
 - ▶ Videreføring av E18 Vestkorridoren til Etappe 3
- ▶ Nullvekstmålet ligger til grunn for E18-prosjektet
 - ▶ Det er kommunen som sitter på «hovednøkkelen til verktøykassa» mht. virkemiddelbruk



Hva jobber E18-prosjektet med nå?

... og hva vi skal løse siden

- ▶ I inneværende prosjektfase er hovedfokus: *prinsipp*løsninger, grunnlag for nytt anslag og et akseptabelt styringsmål
 - ▶ Dette må løses for at E18 Vestkorridoren etappe 2 skal «leve videre»
 - ▶ Ingen etappe 2, ingen etappe 3...
 - ▶ Løsninger vil bli bearbeidet og detaljert når arbeidet med teknisk plan og reguleringsplan starter opp igjen
 - ▶ Inkludert dialog med eksterne interessenter
- ▶ Tilstanden på E18-bruene er p.t. det viktigste argumentet for realisering av E18 Vestkorridoren etappe 2 (og 3)

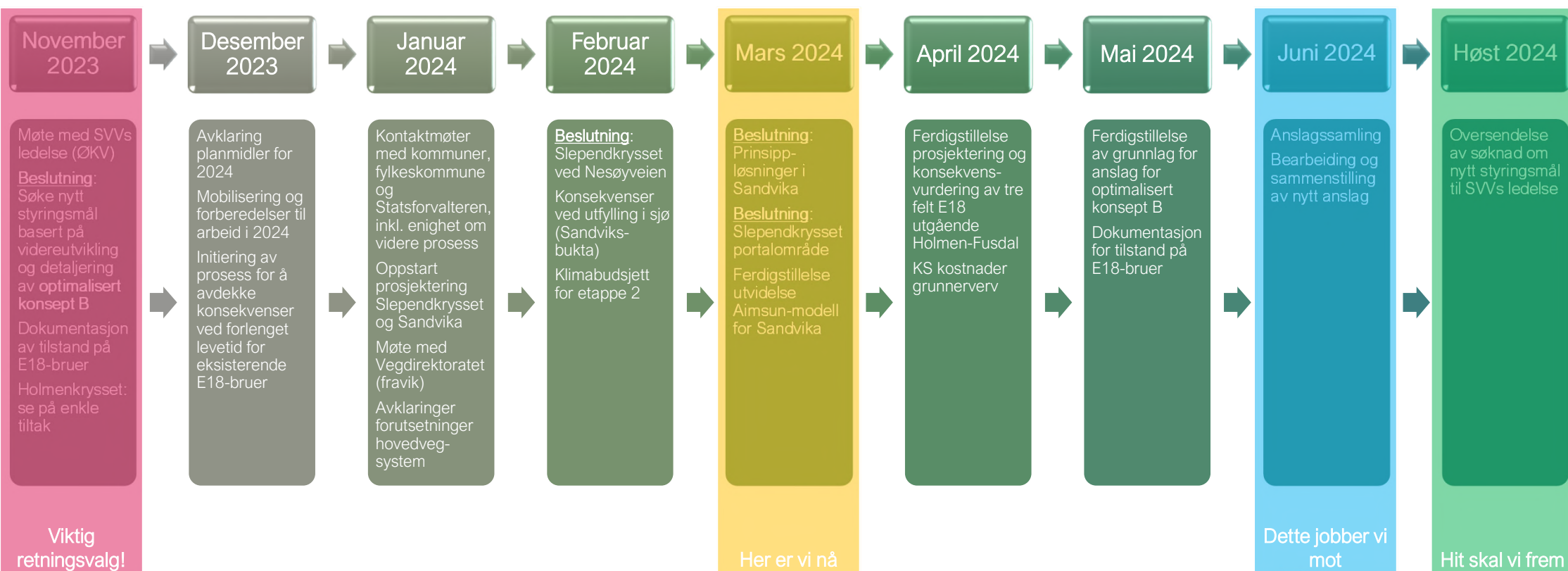
Noen hovedutfordringer

I inneværende prosjektfase

- ▶ Dokumentasjon av tilstanden på E18-bruer og konsekvenser ved å beholde disse (forlenget levetid)
- ▶ Masseutfylling i Sandviksbukta
 - ▶ Veiprojektet kan klare seg uten masseutfylling ved Lakseberget, men må ha masseutfylling i Malmskriverbukta
- ▶ Kvalitetssikring av kostnader for grunnerverv
 - ▶ Gjelder både midlertidig og permanent arealbeslag
- ▶ Mest mulig for pengene
 - ▶ Ikke nødvendigvis billigst mulig (samfunnsnytte)
- ▶ Klima- og naturvern hensyn
 - ▶ Skåne utvalgte naturtyper og redusere påvirkningen på Oslofjorden (dialog med Statsforvalter)
- ▶ Det er mye trafikk og lite restkapasitet i veisystemet
 - ▶ Viktig at løsningene er så robuste, fleksible og fremtidsrettede som mulig
- ▶ Opprettholdelse av politisk aksept og støtte for prinsippløsninger som prosjektet jobber med

Fremdrift + Robust, nøkternt og realistisk Anslag = Essensielt

Tidslinje med overordnede milepæler for 1. halvår 2024



NTP 2025–2036

Statens vegvesens prioriteringsliste (per oktober 2023)

Tabell 4.2 Justert portefølje, sortert etter samfunnsøkonomisk netto nytte pr. budsjettkrone

Korridor	Prosjekt	Rekkefølge	Modenhet	Lønnsomhet				Kostnad			
				NNB	NNV (beregning okt 2023) [Mill 2024-kr]	NNV fra NTP [Mill 2024-kr]	Endring i NNV fra NTP [Mill 2024-kr]	Prognose [Mill 2024-kr]	Stat [Mill 2024-kr]	Restbehov Annen [Mill 2024-kr]	Restbehov Endring fra NTP [Mill 2024-kr]
3	E39 Smiene-Harestad	1	0,1	162	-	-	4 644	2 000	2 583	-220	
4	E39 Åliland-Svegatjårn (Hordfast)	2	0,0	-1 181	756	-1 937	49 695	34 496	14 479	-460	
8	E10 Nappstraumen-Å	3	-0,2	-220	-978	759	1 563	1 543		10	
3	E134 Dagslett-E18, Vikar	4	-0,3	-897	5 822	-6 719	5 995	2 508	3 487	891	
1	Rv. 22 Glommakryssing	5	-0,3	-580	1 112	-1 692	3 981	1 682	2 232	0	
5	E134 Saggrenda-Elgsjø	6	-0,4	-445	-398	-47	2 928	1 735	1 120	0	
4	E39 Ringvei øst, Vågsbotn-Klauvaneset	7	-0,4	-2 383	-	-	6 943	5 386	1 557	0	
2	E16 Nymoen-Eggemoen	8	-0,5	-693	-	-	2 129	1 284	845	-25	
5	E134 Røldal-Seljestad	9	-0,5	-1 685	-833	-852	4 086	3 336	689	14	
4	E39 Storehaugen-Førde	10	-0,5	-1 843	-1 892	50	3 976	3 047	920	3	
8	E6 Ulvsvågskaret	11	-0,6	-1 184	-	-	1 953	1 941		-88	
4	E39 Bjerkeset-Astad	12	-0,7	-635	-	-	1 226	1 216		0	
4	E39 Vik-Molde	13	-0,7	-11 914	-	-	23 503	17 758	5 409		
8	E6 Megården-Mørsvikbotn	14	-0,7	-7 617	-7 304	-313	12 413	12 353		-170	
5	E16 Hylland-Slæn	15	-0,8	-1 873	-1 809	-64	2 544	2 532		564	
4	E39 Klakegg-Byrkjelo	16	-0,8	-1 392	-	-	1 970	1 968		-808	
4	E39 Volda-Furene	17	-0,9	-1 475	34	-1 509	2 216	1 498	703	875	
8	E45 Kløfta	18	-1,0	-1 480	-1 524	43	1 747	1 741		269	
5	E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen	19	-1,0	-30 012	-23 316	-6 696	18 420	13 895	3 724	103	
8	E8 Flyplassstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	20	-1,0	-2 226	-1 625	-600	2 819	1 084	1 702	427	
3	Rv. 291 Holmenbrua	21	-1,0	-1 061	4 359	-5 421	1 275	1 260		73	
6	Rv. 4 Grua-Roa	22	-1,1	-1 226	-	-	1 748	1 380	368		
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	23	-1,1	-4 403	-6 849	2 447	7 063	2 382	4 187	526	
2	E18 Retvet-Vinterbro	24	-1,2	-7 832	-5 571	-2 260	10 295	5 652	4 266	336	
3	E18 Ramstadsletta-Nesbru	25	-2,2	-10 683	-	-	15 117	4 200	10 917		
5	Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik	26	-2,5	-1 884	-	-	1 970	704	1 250		
3	Rv. 509 Kontinentalveien-Hagakrossen		-0,9	-879	-	-	1 248		1 248		
6	Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen		-11,6	-554	-	-	1 156		1 106		
4	E39 Flyfjellstunnelen sør-oppgredning TSF		-1,1	-2 611	-	-	3 081	3 066			
4	E39 Flyfjellstunnelen nord		-0,7	-3 658	-	-	6 139	3 618	2 521		

- ▶ Tradisjonell samfunnsøkonomisk metode tilsier at E18 Vestkorridoren etappe 2 er ulønnsom
- ▶ Argumenter som taler for realisering:
 - ▶ Stor trafikkmengde
 - ▶ Store plager for trafikantene og omgivelsene i dag
 - ▶ Lokalt ønsket areal- og byutvikling
 - ▶ Utløses ved at E18 blir lagt i tunnel under Sandvika
 - ▶ Dårlig tilstand på dagens E18-bruer
- ▶ Tilstanden på dagens E18-bruer kan rokke ved forutsetningene for referansealternativet i de samfunnsøkonomiske beregningene som er grunnlag for NTP-prioriteringen
 - ▶ Samfunnsnyten vil økes – som kan føre til at Vegvesenets prioriteringsliste kan bli justert

Spørsmål og diskusjoner







Hver dag forbedrer vi hverdagen

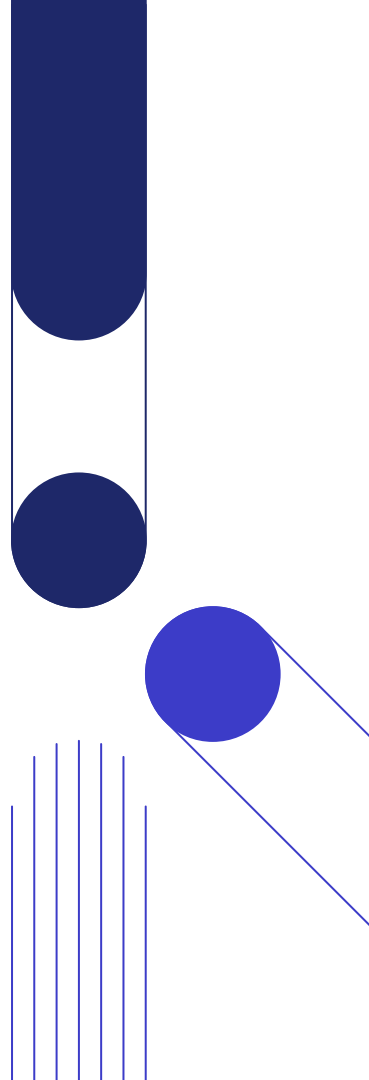
Asker kommune – underutvalg for samferdsel

Asker rådhus, 19. Mars 2024



Agenda

- Litt om oss
- Tiltak i Oslo-regionen
- Nye lokaltog
 - Røyken
 - Bondivann
- Universell utforming
 - Asker stasjon
- Ruteplan Østlandet 2030
 - Vendespor Asker
- Gullhella
- Stans i togtrafikken



Bane NOR er
et statsforetak



Samferdselsdepartementet



Jernbane-
direktoratet

SJT
statens jernbanetilsyn

BANE NOR



ENTUR

Norske tog

BANE NOR

Utbyggingsprosjekter Oslo-regionen

Nytt togmateriell

Ny rutemodell

Bedre tilgjengelighet / Universell utforming

Asker vendespor

Asker

Bondivann

Røyken

Oslo S

Nordstrand

Ljan

Skøyen

Brynsbakken

Kolbotn

Langhus

Avgrening østre linje

Grorud

Haugenstua

Fjellhamar

Strømmen



Nye lokaltog i Oslo-regionen

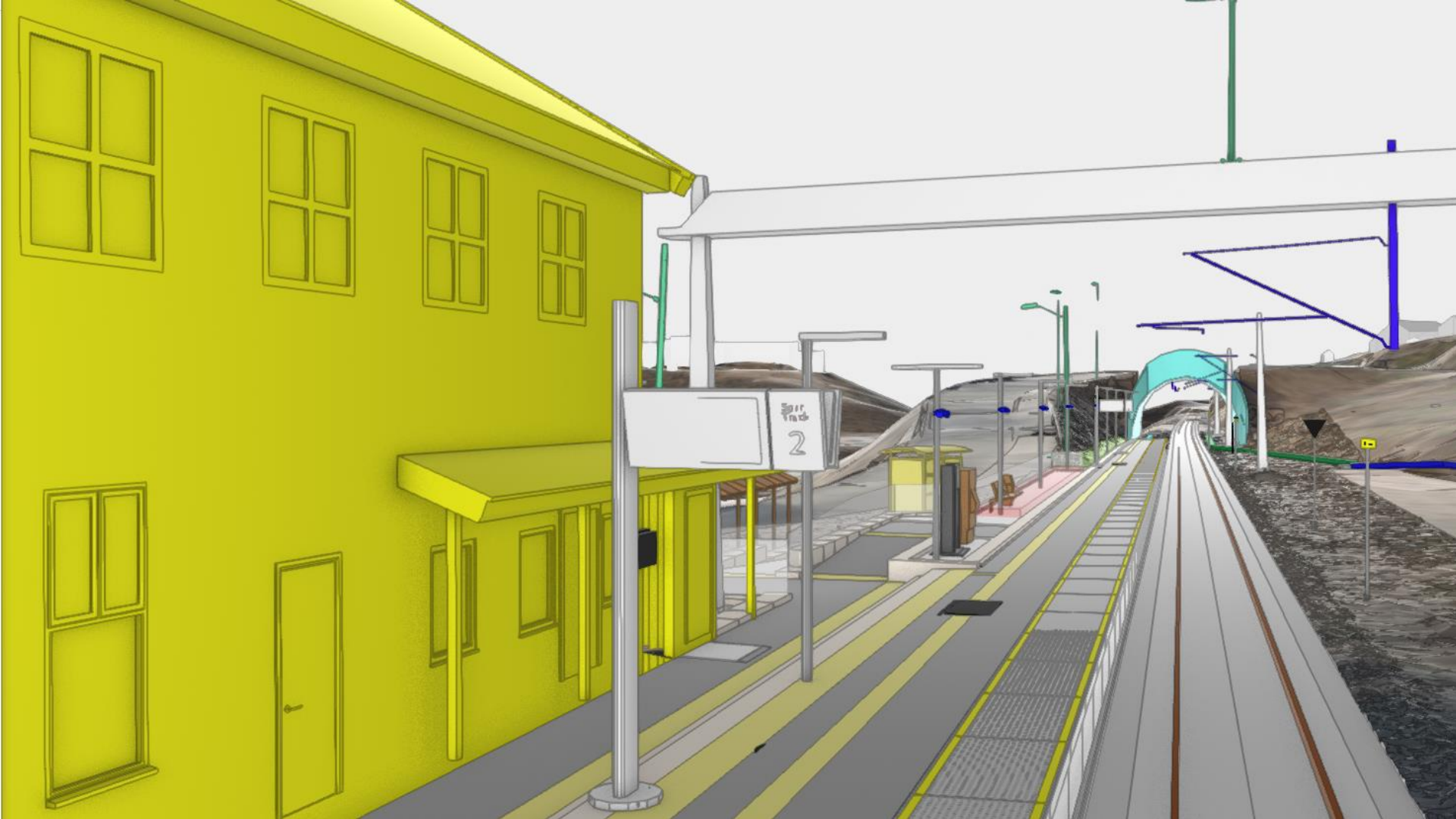
- Nye lokaltog skal fases inn i 2025 og 2026
- Bane NOR skal tilpasse 10 stasjoner og holdeplasser til de nye togsettene
- Togene skal trafikkerestrekningene L1 (Spikkestad-Lillestrøm) og L2 (Oslo S-Ski)

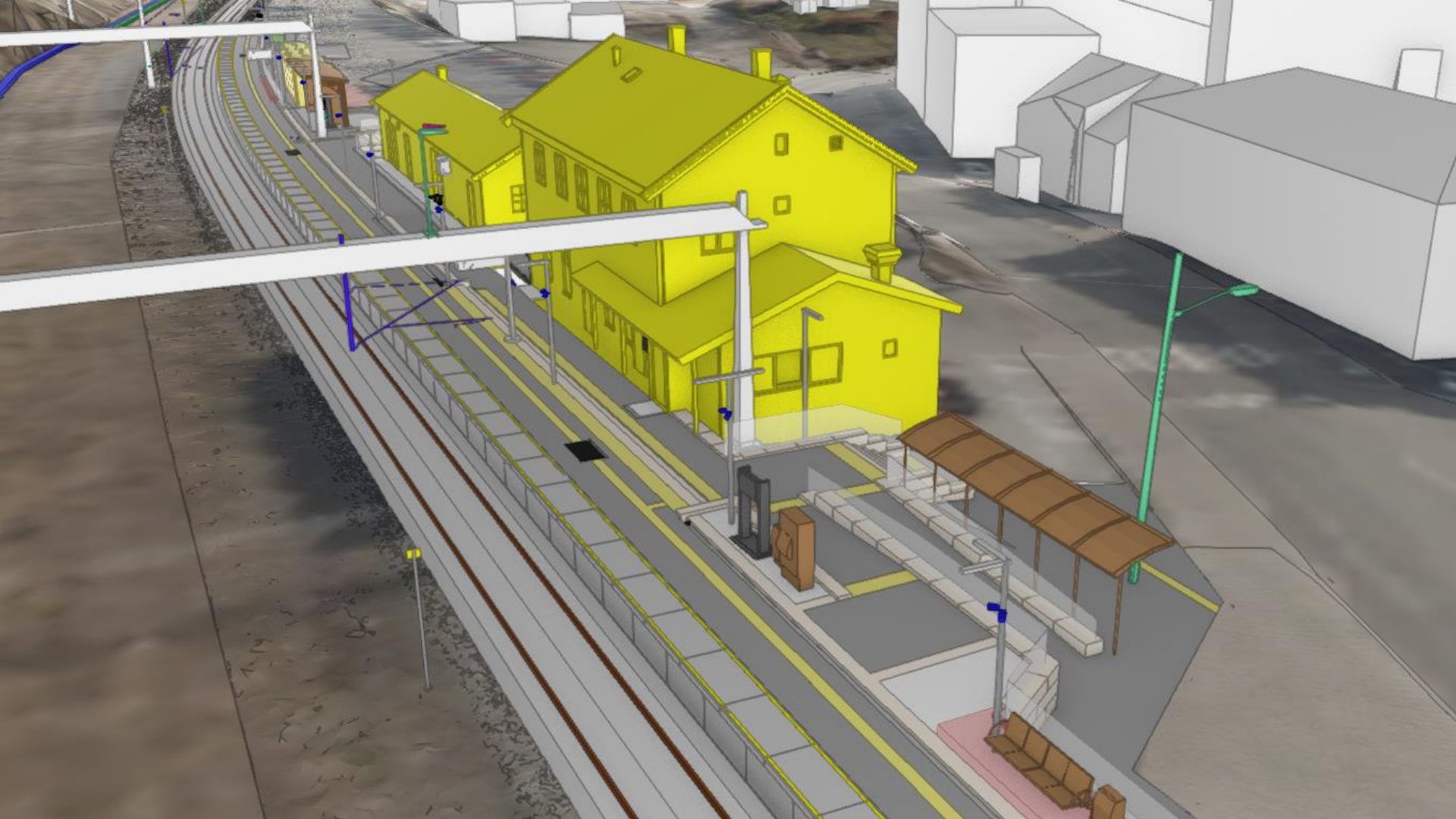


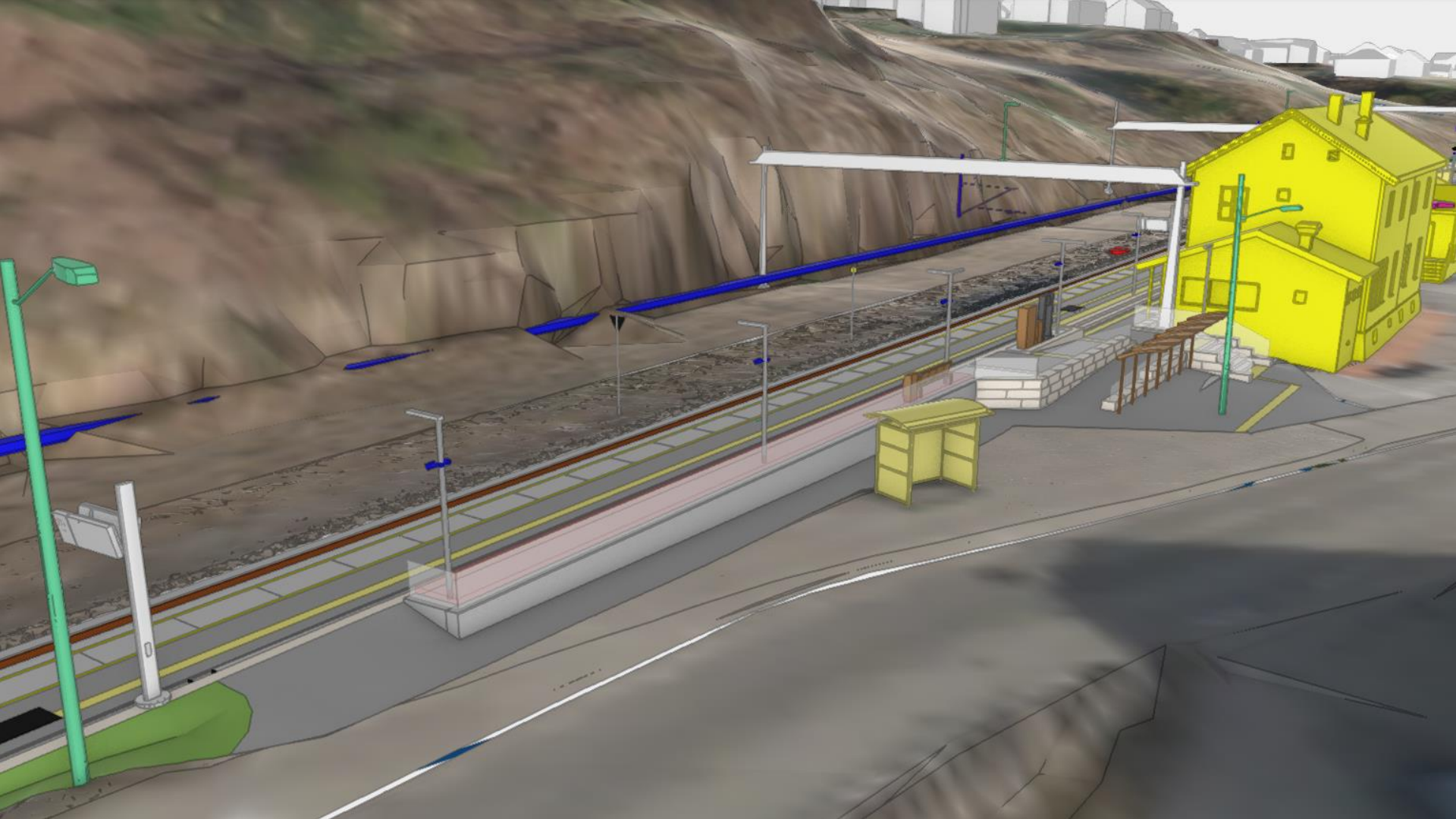
Røyken

- Plattform må forlenges ca. 40 meter i retning Spikkestad
- Plattformhøyde tilpasses nye togsett for trinnfri atkomst
- Universell utforming
 - Atkomst, samt taktil og visuell merking
- Arbeid i togfrie perioder i 2024
 - 16-17. juni, sommerbrudd 29. juli til 18. august (buss for tog Heggedal-Spikkestad)
- Anleggsperioden
 - Kontakt med næringsvirksomheter på og ved stasjonen
 - Nabovarsling, evt alternativ overnatting
- Byggesak
 - Byggesøknad oversendes fra Multiconsult i disse dager









Bondivann holdeplass

- Plattform må forlenges ca. 60 meter
- Endelig utforming ikke klar, prosjektutvikling har begynt
- Hovedarbeidene vil finne sted i 2025



Universell utforming av stasjoner

- Tiltak under planlegging på Oslo S, Skøyen og Asker
- Skal gjøre stasjonene mer tilgjengelige for alle brukere



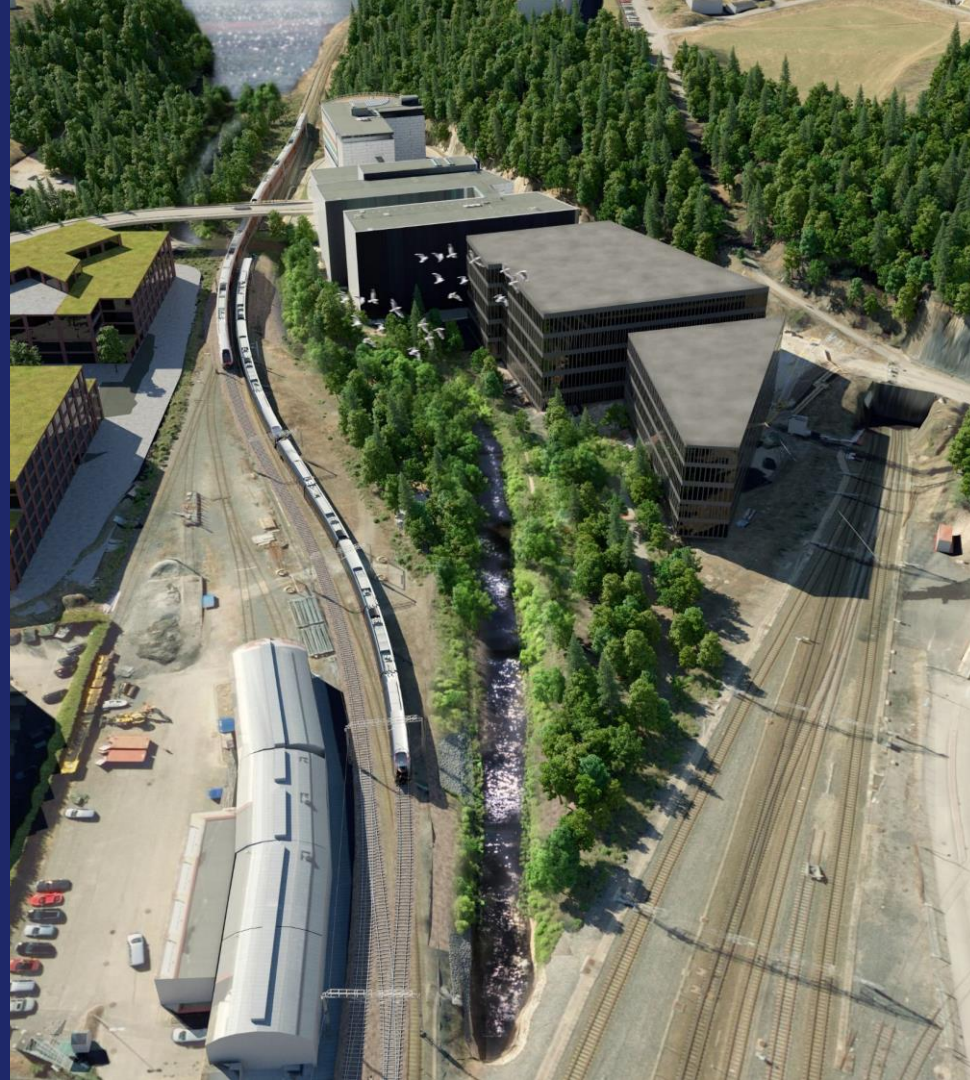
Universell utforming Asker

- Ny overgangsbru med universell utforming
- Tilpasse plattformhøyder
- Har startet prosess for anskaffelse av rådgiver
- Involverer kommunen når arbeidet starter



Asker vendespor

- Nødvendig for flere avganger mellom Asker og Oslo
- «Ruteplan Østlandet 2030» legger opp til 6 lokaltog i timen mellom Asker og Oslo
- Byggestart ikke avklart
- Bygging av vendespetet må samordnes med innføring av nytt signalsystem ERTMS



Gullhella

- Tog går som normalt
- Spor fortsatt noe ustabil
– Måler ukentlig, justeres ved behov
– Forventer at sporet stabiliserer seg når telen går
- Noe etterarbeid gjenstår
– Skråning i bakkant av plattform skal pyntes



Stans i togtrafikken

- Sandvika-Asker 26-19. april
 - Vedlikeholdsarbeid på lokalstrekning L1
- Asker-Spikkestad 16-17. juni
 - Vedlikeholdsarbeid på lokalstrekning L1
 - Forberedende arbeider Røyken stasjon
- Heggedal-Spikkestad 29. juli-18. august
 - Ombygging Røyken stasjon
 - Vedlikehold Spikkestadbanen



Kontakt

Esben Svendsen

Epost: esben.svendsen2@banenor.no

Telefon: 40 20 61 30

Mer om stasjonstiltakene:

banenor.no/stasjonstiltak-oslo



BANENOR

Vi forbedrer og moderniserer
for at flere kan ta mer tog





Asker
kommune

NTP 2025 - 2036

NTP 2025 - 2036

I tillegg ønsker Asker kommune å spille inn Spikkestadbanen og hvordan vi optimaliserer frekvens og reisetid mellom Spikkestad og Asker stasjon, samt se på mulighet for å sannere planovergangene på strekningen. I forbindelse med regulering av Vendespor i Asker, har det kommet opp at det er mulig med justeringer, å øke dagens halvtimesfrekvens til 3 tog i timen. På sikt er våre ambisjoner å koble Spikkestadbanen til hovedbanen, gjennom planfri kryssing, slik at reisetiden fra Spikkestad, Røyken og Heggedal inn mot Oslo reduseres for reisende på Spikkestadbanen.

- Viken fylkesting behandlet saken 21. juni og avga et enstemmig hørings svar.

Det er store arealer som er beslaglagt og som hindrer utvikling, all den tid vi mangler avklaringer på videre prosess.

Asker kommune mener at regjeringen bør satse mer på finansiering av ny samferdselsinfrastruktur og øke rammene, da flere av prosjektene gir en høy samfunns nytte særlig i og omkring de store byene. Vi støtter derfor Statens vegvesens prioriteringer av E134 og Oslofjordtunnelen i sin anbefaling, gitt den laveste rammen. Vi, mener at regjeringen bør legge til grunn en høyere økonomisk ramme, slik at vi kan få begge prosjektene inn i den neste 6 års perioden av NTP.

Når det gjelder E18-prosjektene ønsker vi en helhetlig, sammenhengende utbygging av veianlegget og en rask og mer forutsigbar fremdrift. Dette er områder som berører veldig mange utviklingsområder og innbyggere i vår kommune. Her bør det foreligge

NTP 2025 – 2036 Vikens prioriteringer

Viken fylkeskommunes prioritering av jernbaneprosjekter:

1. Ringeriksbanen/FRE16: Viken fylkeskommune mener Ringeriksbanen/FRE16 må ha oppstart i første seksårsperiode.
2. Flere tog i Oslo-navet: For å øke antall avganger er det behov for flere større og mindre tiltak i og rundt Oslo S. Økt kapasitet gjennom Oslo /Rikstunnelen.
3. Bedre nettdekning: Store deler av jernbanen går gjennom lite bebygde områder, og flesteparten av de eksisterende jernbanetunnelene er ikke tilrettelagt for mobildekning.
4. Bedre kapasitet for kombigods på strekningene:
 - Oslo – Narvik (Kongsvingerbanen / Hovedbanen Nord – Tilrettelegge for hensetting på Kongsvinger, og optimalisere Norsenga tømmerterminal. Dette er viktig også for å øke kapasitet for persontog på Kongsvingerbanen.)
 - Oslo – Bergen
 - Oslo – Trondheim:
 - Signalanlegg AlnabruBlant tiltakene for å legge til rette for mer kapasitet ligger strømforsyning, hensetting og kryssingsspor.
5. Prioriterte tiltak for planlegging og videre utvikling:
 - Økt kapasitet Østfoldbanen, østre og vestre linje for region-, fjern- og godstog, inkl. TEN-T. Viken fylkeskommune vil påpeke at det er viktig at staten legger tilrettefor grensekryssende jernbane som knytter oss til Europa, via Gøteborg.
 - Økt kapasitet som gir plass for to tog i timen Kongsberg – Oslo, inkl. endelig avklaring om dette er mulig å løse ved hjelp av nye kryssingsspor på Kongsbergbane-strekningen.
 - Tiltak for gods- og persontilbudet på Hovedbanen Nord
 - Økt kapasitet Gjøvikbanen, Roa – Oslo S
 - Grensekryssende jernbane mot Stockholm og Gøteborg. (Kan finansieres utenom NTP)

Viken fylkeskommunes prioritering av ordinære veiprosjekter:

1. E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 og E134 Dagslett – E18 (kobling E6 - E134 – E18 – Viker-alternativet)
2. Rv. 291 Holmenbrua.
3. E16 Nymoen – Eggemoen.
4. Rv. 7 Ørgenvika – Kittilsviken.
5. Rv. 22 Glommakryssing.
6. E18 Retvet – Vinterbro.
7. RV19 Moss, (E6 – Moss fergekai)
8. Rv 4 Gjøvik – Oslo, planlegge en helhetlig løsning fra Gjelleråsen til Roa
9. Tiltak på rv. 22 fra Sarpsborg (Årum) til Lillestrøm, jf. konseptvalgutredningen om veiforbindelser øst for Oslo.
10. Planlegging av E134 vestfra – kobling E18.

Ny NTP

- Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 legges fram 22. mars 2024.
- Akershus fylkeskommune skriver på sine hjemmesider at det trolig blir mulig å komme med innspill til transport- og kommunikasjonskomiteen i Stortinget (gjennom AFK)
- NTP blir vedtatt i juni?

Lekkasjer

- E134 (Dagslett – E18 Lier) prioritert
- Slankere NTP, større overføringer til drift og vedlikehold og mer «realistisk».

Hva bør Asker prøve å få til nå?

- Planleggingsmidler E18
 - 2 parseller

- Koordineresmøte med Bærum (18 mars/i går)
- Kronikk i Budstikka
- Helhetlig kommunikasjonsstrategi
- 3 april, møte med næringsliv ved.r E18
- «Egen» samfunnsøkonomisk analyse
- Forberedt på å gi innspill til afk/staten



Asker
kommune



SPIKKESTAD SENTRUM
BYGULVPLAN 27.02. 2024

HENSIKTEN MED BYGULVSPPLANEN



- Veileder for å lykkes med en god utvikling av Spikkestad til en attraktiv, intim og levende stasjonsby
- Koordinering av infrastruktur og logistikk
- Helhet i fargepalett /materialbruk/ beplantning og møblering
- Prinsipper for å lykkes med 1.etasjer og bakkeplan

- Grunneierforumet ble etablert 18.04.22, med ønske om å samarbeide for å få til gode løsninger for etablering av et godt og levende Spikkestad
- Grunneierforumet består av aktører innenfor feltene BS1, BS2, BS7, BS8, BS9, BS10 og BS12 i områdeplanen:
- Pilares Eiendom, Conceptor Bolig, Askerhalvøya Eiendom, BaneNor og Kirkeng Eiendom

Utarbeidet av Halvorsen & Reine AS og Lanskaperiet AS på vegne av Grunneierforum



SPIKKESTAD 2030: STEDET FOR DE GODE HVERDAGENE

AKTIVE UTEROM
PARKLIV OG KORT VEI TIL MARKA



SOSIALE MØTEPLESER
KAFÉLIV OG NÆREMØTER



KOMPAKT BY-, BO- OG ARBEIDSMILJØ
TILGANG TIL DET DU TRENGER



GODE FORBINDELSER
TILGJENGELIG KOLLEKTIVTILBUD



DAGENS SITUASJON



NYE STASJONSVEI, MOT SPIKKESTAD TORG



NYE STASJONSVEI, FRA SPIKKESTAD TORG



NYE STASJONSVEI, MOT DET GAMLE ELOPAK-BYGGET



TEGLVÆRKSVEIEN, MOT SPIKKESTAD TORG



SPIKKESTAD TORG, SETT FRA VANNspeilet/SYKKELHOTELLET



STASJONSCAFÉEN



SPIKKESTAD TORG, SETT FRA KIRKETORGET

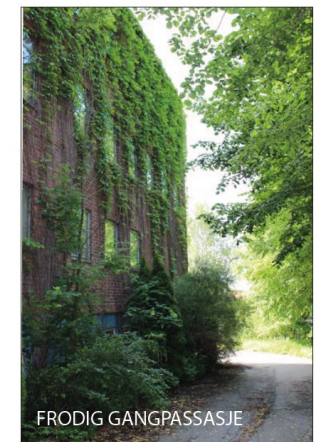
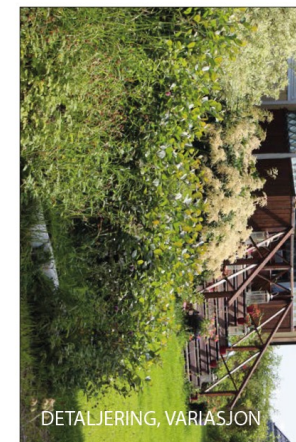
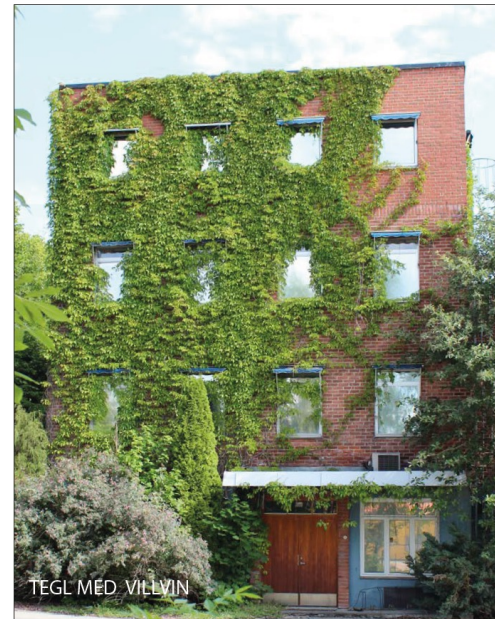


KIRKETORGET, MOT INDUSTRIVEIEN



KIRKEPARKEN, FORBINDELSE TIL SPIKKESTAD TORG

DAGENS SITUASJON



DAGENS SITUASJON



Registreringer – ulike tema: funksjoner, kulturminner, solgang, grønnstruktur, forbindelser mm.

MEDVIRKNING

- Folkemøte i Teglen, Spikkestad 02.06.2022
- Workshop med elever fra Spikkestad ungdomsskole 21.10.2022
- Folkemøte i Teglen, Spikkestad 03.11.2022
- Politiske appeller (03.11.2022)

Hva ønsker beboerne på Spikkestad seg?

Hva tar vi med videre?

- Flere tilbud –café, boktilbud, butikker, tilbud for barn/ungdom
- Flere arbeidsplasser
- Levende sentrum med flere møteplasser
- Kommunikasjon – bedre forbindelser for myke trafikanter
- Mangfoldig boligtilbud



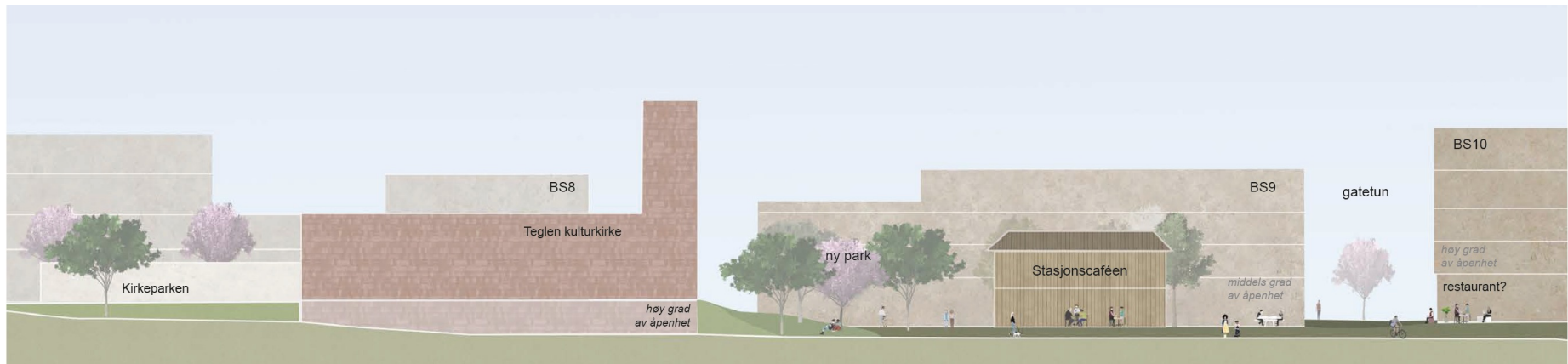
Nye Spikkestad 2028

Stedet for de gode hverdagene

- Sted for alle, lave skuldre, nære relasjoner.
- Aktivt, sosialt, trygt og tilgjengelig
- Alt du trenger i hverdagen
- Grønne lunger og forbindelser
- Sosiale møteplasser
- Kulturakser
- Kompakt by, bevisst plassering av fellesfunksjoner
- Gode forbindelser, kollektivknutepunkt



Nye Spikkestad 2028



Nye Spikkestad 2028



Nye Spikkestad 2028

FORMINGSVEILEDEREN



EKSISTERENDE (KIRKETORGET)



BYGULVPLANENS FORSLAG

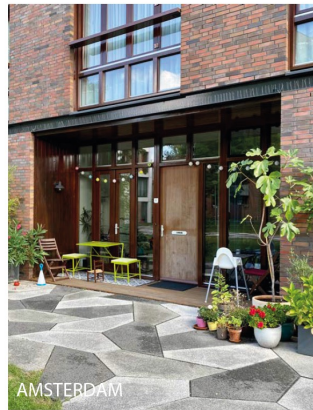


Nye Spikkestad 2028

- Kantsoner/overgangs-soner mellom private og offentlige arealer
- Tydeliggjøring av soner
- Sikre attraktive arealer for både beboere og besøkende



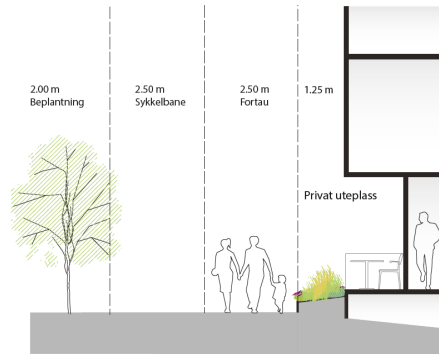
Kantsoner langs fasaden mot Nye Stasjonsvei, Jessheim sentrum og Gressvik torg



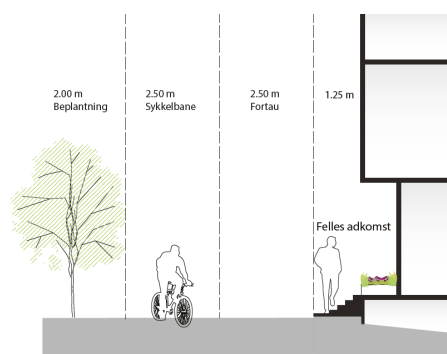
Privat sone mot gatetun



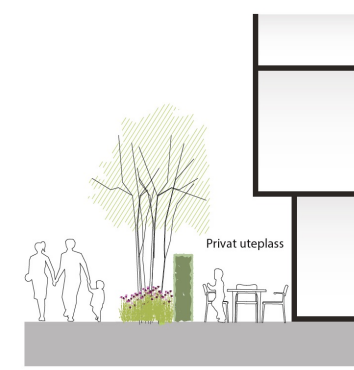
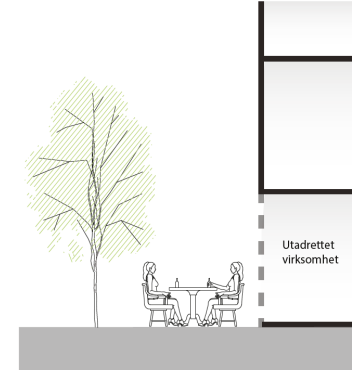
Utforming av gatetun med regnbed og kantsoner



D. Prinsipsnitt som viser hvordan overganger mellom private og offentlige arealer kan tas opp med et plantefelt for å etablere en fin og tydelig overgang.



B. Prinsipsnitt som viser hvordan adkomstene kan markeres med en trapp og inntrukket inngangsparti.



B. Prinsipsnitt som viser hvordan overganger mellom private og offentlige arealer kan tas opp med et plantefelt hekk for å etablere en fin og tydelig overgang. Deler av fasaden kan trekkes inn for å gi plass til private utearealer

STRATEGI FOR UTVIKLING – grønnstruktur og kultur



STRATEGI FOR UTVIKLING



SPIKKESTAD 2030:
STEDET FOR DE GODE HVERDAGENE

KARAKTER/SONER I KJERNEOMRÅDET

SOSIALE MØTEPlassER OG AKTIVE UTEROM

- Spikkestad Torg
- Festplassen
- Offentlig torg
- Kirkebakken
- Lekepark
- Servering

Grønnstruktur

- Park/ grønn lunge
- Romskapende vegetasjon

GODE FORBINDELSER

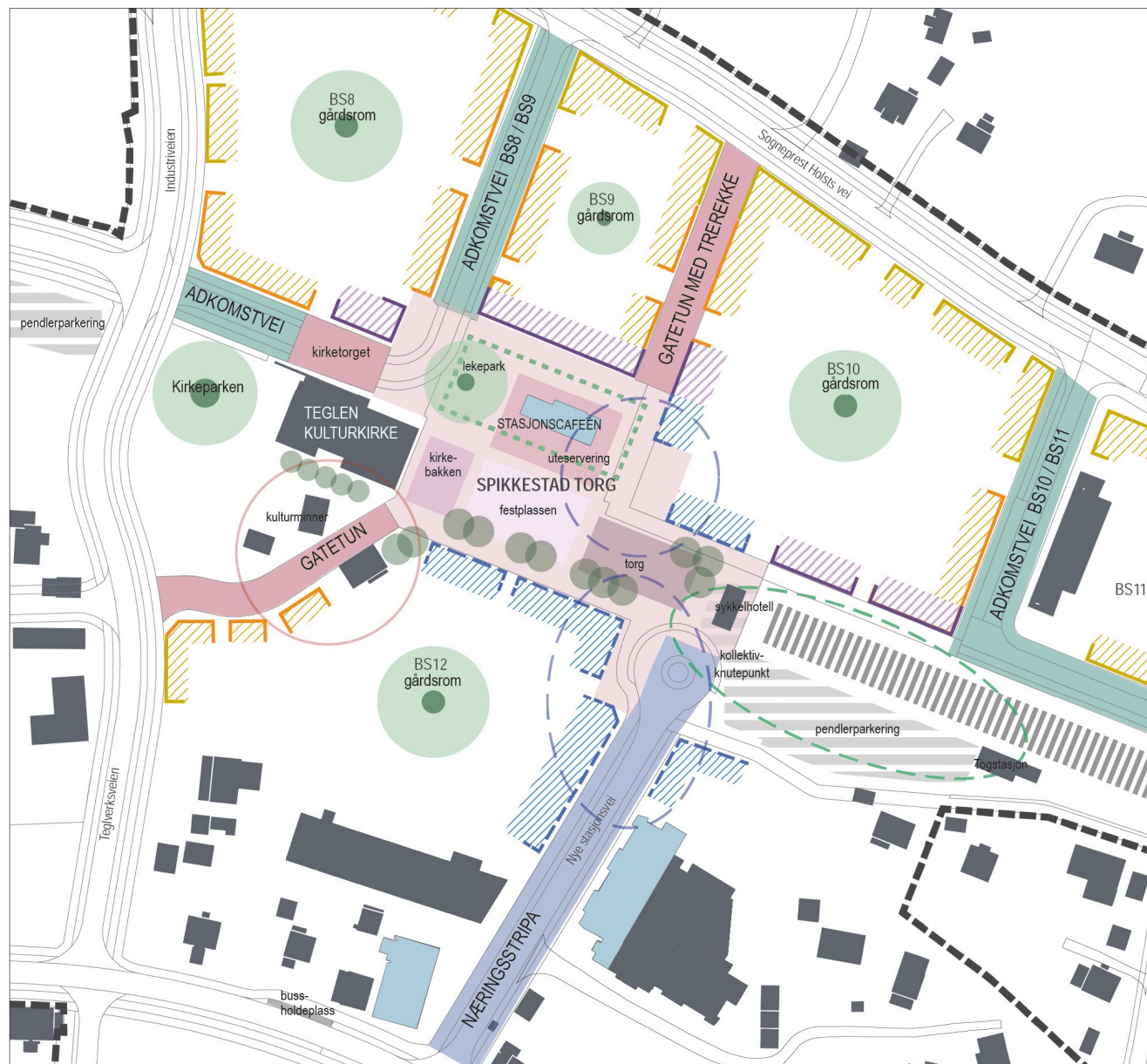
- Handlegata: Nye Stasjonsvei
- Gatetun
- Adkomstgate

KOMPAKT BY-, BO- OG ARBEIDSMILJØ

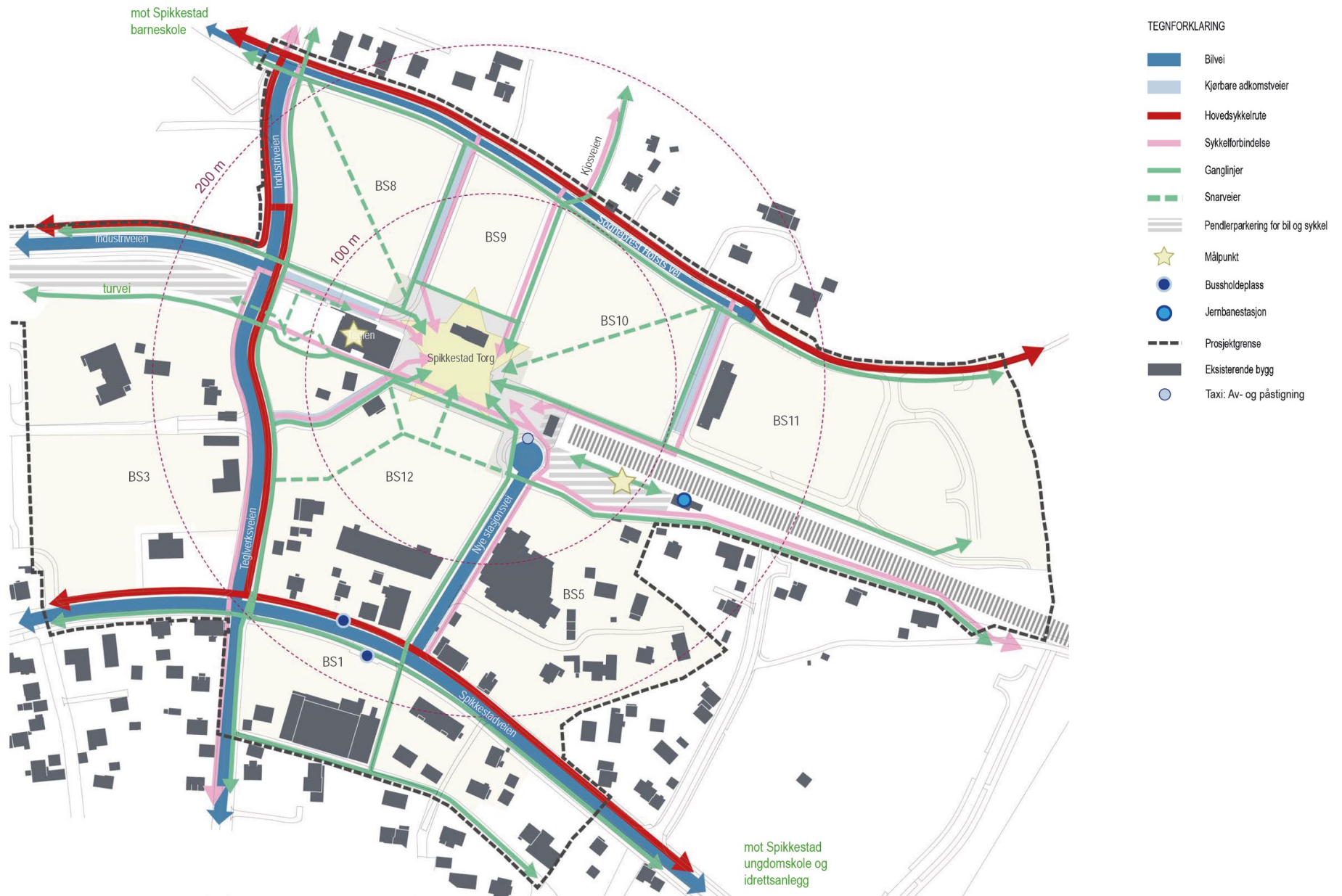
- Kollektivknutepunkt
- Kulturminner
- Konsentrasjon av næringstilbud

Funksjoner i 1.etg

- Ny utadrettet næring, med høy 1.etg
- Eksisterende næring
- Ny utadrettet virksomhet (næring/fellesfunksjoner)
- Ny bolig
- Ny bolig med fleksibel/høy 1.etg



STRATEGI FOR UTVIKLING - bevegelseslinjer



STRATEGI FOR UTVIKLING - *logistikk*



TEGNFORKLARING






- Pendlerparkering
- Bilvei
- Spikkestad Torg
- Nye Stasjonsvei - "Handlegata"
- Gatetun
- Adkomstgate
- Varelevering tung
- Varelevering lett
- Mulig renovasjonspunkt
- Mulig ny nedkjøring til p-kjeller
- Eksisterende nedkjøring til p-kjeller
- Mulig snøopplagspunkt
- Tilrettelagt for gatevarme (per september 2023)

STRATEGI FOR UTVIKLING - utviklingstrinn

Utviklingen av hvert felt skal:

- Starte fra torget (markert linje) som sentrumsknutepunkt og utover
- Legge til rette for gode byrom, mellomrom og forbindelser fra første byggetrinn
- Sørge for et tilgjengelig og attraktivt sentrum gjennom hele utviklingsperioden

TEGNFORKLARING

-  Allmenn tilgjengelige forbindelser
-  Tilrettelagt for gående
-  Eksisterende skolevei - tilgjengelig i alle byggefaser
-  Mulig forbindelse for byggefase felt BS8
-  Mulig forbindelse for byggefase felt B10



BS 8

FORSLAGSSTILLER:
SPIKKESTAD BOLIG AS

ARKITEKT:
HALVORSEN & REINE AS

LANDSKAPSARKITEKT:
LANDSKAPERIET AS

ANTALL ENHETER:
CA. 140 ENHETER

INNSENDT PLANINITIATIV:
31.01.2024

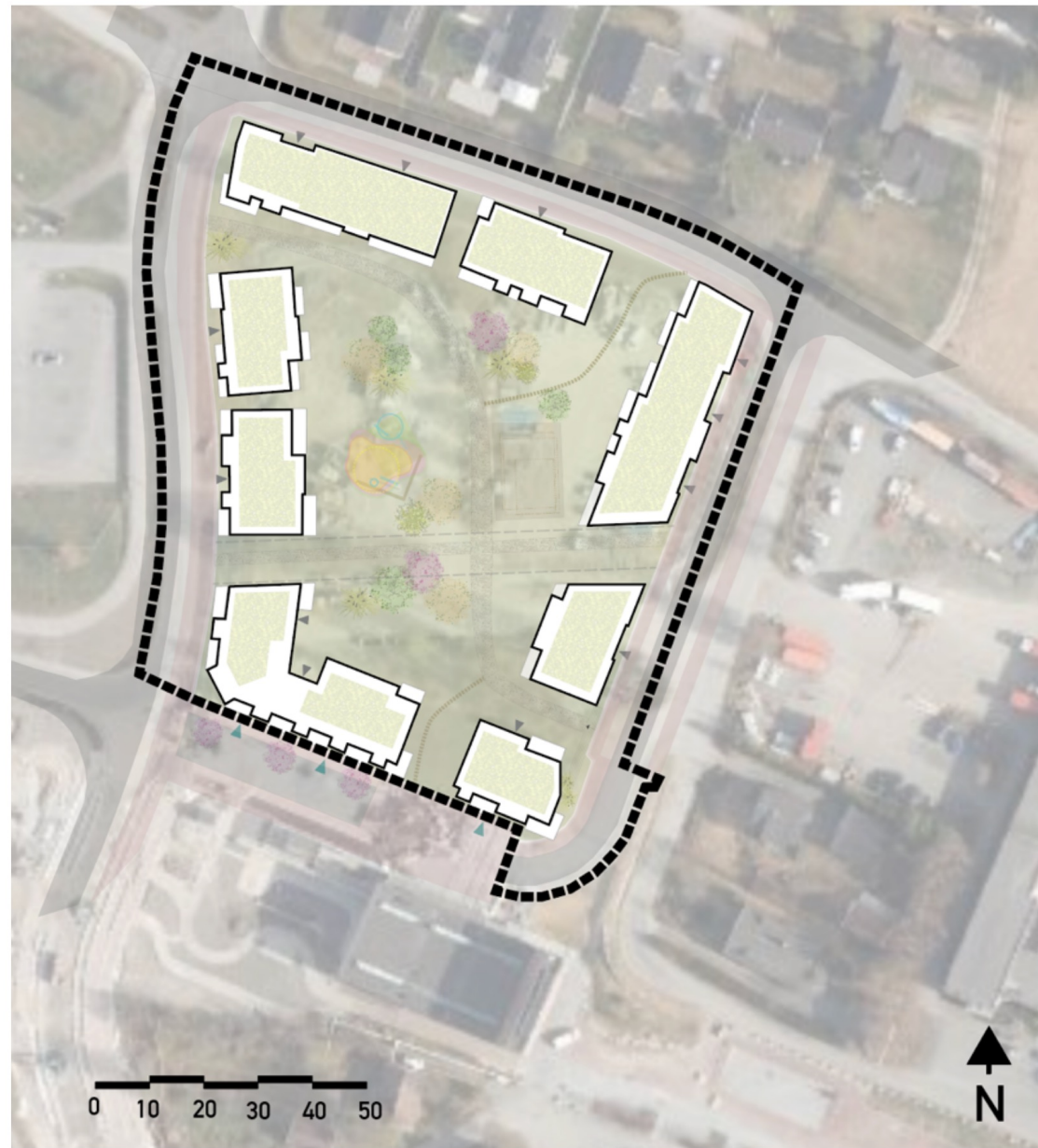
OPPSTARTSMØTE
11.04.2024

PLANLAGT INNFLYTTING
2028-2029

URBAN KVARTALSTRUKTUR

STORT ROMSLIG GÅRDSROM

SMETT OG FORBINDELSER



VIDERE PROSESS – Detaljplaner BS9-10

Teglverket

På Spikkestad

FELT BS 9 OG 10

FORSLAGSSTILLER:
PILARES EIENDOM AS

ARKITEKT:
DARK ARKITEKTER

LANDSKAPSARKITEKT:
LARK LANDSKAP

ANTALL ENHETER:
CA. 300 ENHETER

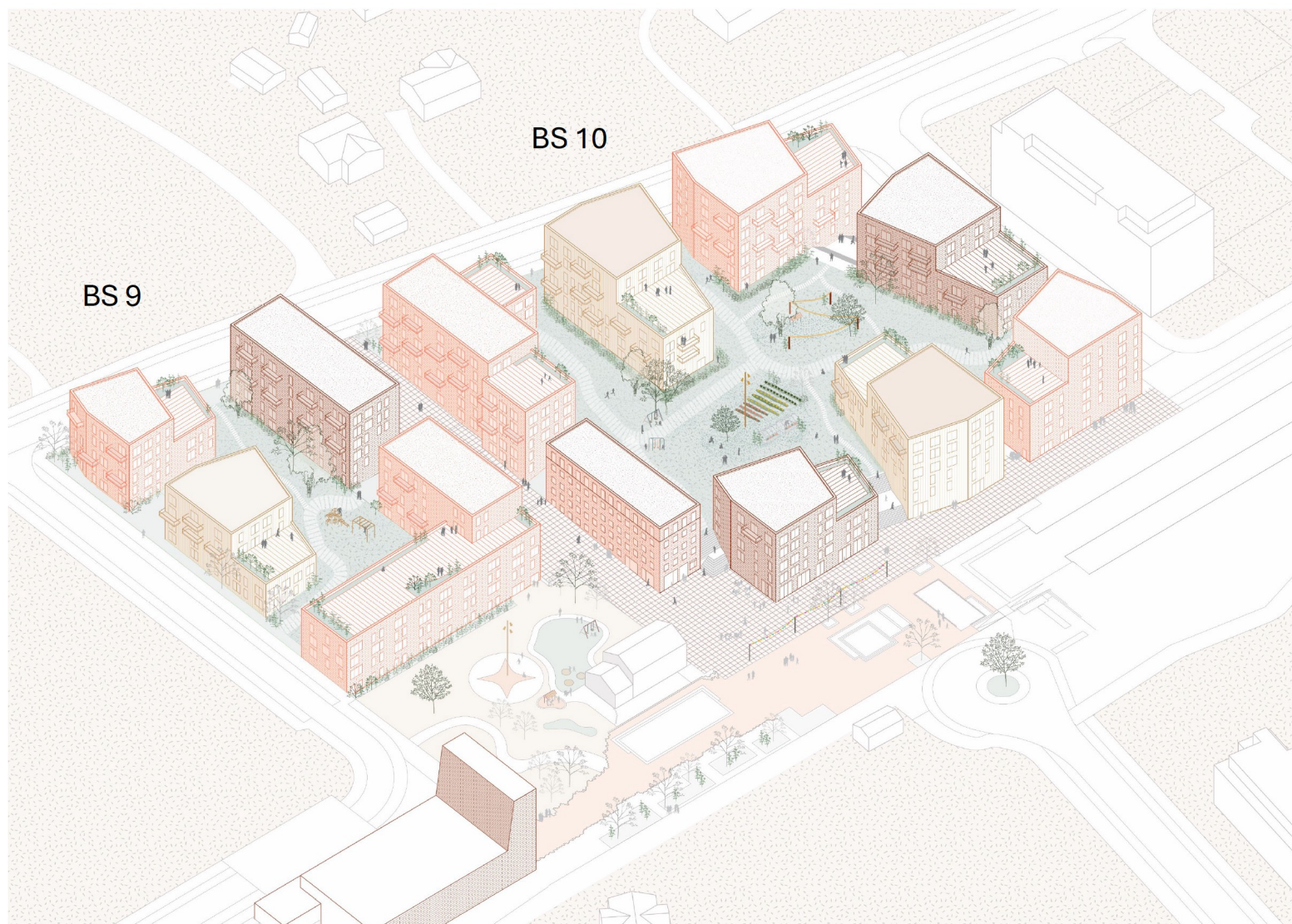
INNSENDT PLANINITIATIV:
11/12-2023

FUTURE BUILT

GJENBRUK

OPPSTARTSMØTE
DETALJREGULERING:
11 APRIL

PLANLAGT INNFLYTTING:
2029



VIDERE PROSESS – Detaljplaner BS9-10



Teglverket

PÅ SPIKKESTAD

DARK
LARK
PILARES

BYGULVSPLANEN - Nye Spikkestad 2028





Møteprotokoll

Arbeidsutvalg plan, samferdsel, miljø

Dato	Tid	Sted
19.03.2024	09:00 – 11:30	Asker rådhus

Møtet ble ledet av ordfører Lene W. Conradi.

Til stede:

Funksjon	Navn	Møtte for
Ordfører	Lene W. Conradi (H)	
Utvalgsmedlem	Håvard Vestgren (H)	
Utvalgsmedlem	Waldemar Garntangen (H)	
Utvalgsmedlem	Marianne Riis Rasmussen (A)	
Utvalgsmedlem	Rikard Gaarder Knutsen (FrP)	
Utvalgsmedlem	Elisabeth Holter-Schøyen (V)	
Utvalgsmedlem	Anders Nordmo (SV)	

Forfall:

Møtet ble satt med 7 medlemmer til stede.

Det var ingen merknader til innkallingen.

Til stede fra administrasjonen:

Lars Bjerke

kommunedirektør

Eli F. Aubert

direktør for samfunnsutvikling

Tor Arne Midtbø

kommuneplansjef

Julie Bøye

protokollfører

Saksliste

Side

Referatsaker

Referatsaker

1.	Espen Svendsen fra BaneNor orienterte om utbyggingsprosjekter i Oslo-regionen (presentasjon)
2.	Rådgiver Sølve Brenn Jerm orienterte om statusrapport nasjonal transportplan (NTP) (<i>presentasjon</i>).
3.	Tom Hedalen og Kari Floten fra Statens Vegvesen orienterte om Status ny E18, parsell Ramstadsletta – Nesbru (<i>presentasjon</i>).
4.	Fylkesråd for samferdsel i Akershus fylkeskommune Håkon Snorheim orienterte om E18, parsell Ramstadsletta – Nesbru, NTP og samarbeid med fylkeskommunen.
5.	Alv Skogstad Aamo fra Billingstadsletta grunneierforening orienterte om status utviklingen av Billingstadsletta sør (<i>presentasjon</i>).
6.	Birgitta Norrud og Aina Lian fra Halvorsen og Reine arkitekter orienterte om Spikkestad bygulvsplan (<i>presentasjon</i>).



Møteinnkalling

Utvalg	Dato	Sted
Arbeidsutvalg plan, samferdsel, miljø	19.03.2024 kl. 09:00	Asker rådhus

Merknad

Eventuelt forfall meldes snarest til:

Politisk.sekretariat@asker.kommune.no

Varamedlemmer møter etter nærmere avtale med møtesekretær.

Tema

- Kort statusrapport Nasjonal transportplan (NTP)
- Jernbane, stasjoner og ruteopplegg v/BaneNor
- Status ny E18, parsell Ramstadsletta – Nesbru v/Statens vegvesen og Nosconsult
- Status utviklingen av Billingstadsletta sør v/ Billingstadsletta grunneierforening
- Spikkestad bygulvsplan og oppfølging av denne v/ Pilares Eiendom AS og Conceptor Eiendom AS

Sakskart

Referatsaker

Asker, 07.03.2024

Lene W. Conradi

Ordfører