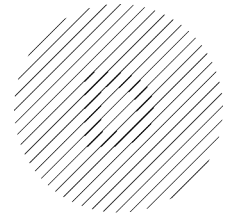


Notat

Prosjektets navn | Reguleringsplan Åstadveien 1-3

Dato | 15.11.2024

Vår ref | Erik Ege, DARK ARKITEKTER AS



D A R K

Forslagsstiller gjennomgang av Asker kommune sine spørsmål til Presentasjon fra Billingstads Vel datert 29.10.24.

Bakgrunn

Det er siden 2021 avholdt rundt 10 dialogmøter med Asker kommune, og fire dialog-/medvirkningsmøter med naboer og interesseorganisasjoner. Som følge av disse møtene har planforslaget vært gjennom omfattende revisjoner, i flere omganger. Etasjeantall, høyder, innhold, landskap, torg, trafikksituasjon, materialer og utforming mm. er alle justert i et forsøk på å imøtekomme innspillene vi har mottatt og kryssende hensyn. Resultatet er et planforslag vi mener svarer ut innspillene godt, og som bidrar positivt til å fortette ved stasjonsområdet på øvre Billingstad.

Dette notatet viser til dialogmøte mellom forslagsstiller og Asker kommune 31.10.24, samt saksbehandlers oppsummering og kommentarer i e-post 07.11.24. Dialogmøtet ble gjennomført som følge av tidligere avholdt medvirkningsmøte mellom Asker kommune og Billingstad Vel. Tilbakemeldinger i medvirkningsmøtet baserer seg på illustrasjonsmaterialet til førstegangsbehandling, innsendt 07.05.24. Planforslaget er senere revidert og fremkommer her i illustrasjoner datert okt 2024.

Under følger Asker kommunes tilbakemeldinger **nummerert og markert i fet skrift**, med våre påfølgende svar i normal skrift.

1) Markeringer som viser endringene fra revisjon av planforslaget av 07.05.24

Åstadveien 2:

- Bygg A endres fra mørk til lys tegl,
- Bygg B og D endres fra mørk tegl til trekledning.
- Bygg A reduseres med en etasje.
- Toppetasje bygg A trekkes inn 1,5 m fra Åstadveien.
- Fasade i 1 etasje i bygg A endres for å sikre en horisontal underdeling av fasade og et mer variert og dempet uttrykk.

Illustrasjon (under) av Åstadveien 2 som vist ved innsendelse 07.05.24



Planforslaget (under) av Åstadveien 2, okt 2024



Illustrasjon (under) av Åstadveien 2 som vist ved innsendelse 07.05.24



Planforslaget (under) av Åstadveien 2, okt 2024



Åstadveien 1-3:

- Bygg B endres fra trekledning til mørk tegl for å sikre et variert fasadeoppriss mot Billingstad- og Åstadveien.

Illustrasjon (under) av Åstadveien 1 og 3 sett fra nord, som vist ved innsendelse 07.05.24



Illustrasjon (under) av Åstadveien 1 og 3 sett fra nord, okt 2024



Planforslaget (under) av Åstadveien 1 og 3 sett fra Åstadveien, som vist ved innsendelse 07.05.24



Planforslaget (under) av Åstadveien 1 og 3 sett fra Åstadveien, okt 2024



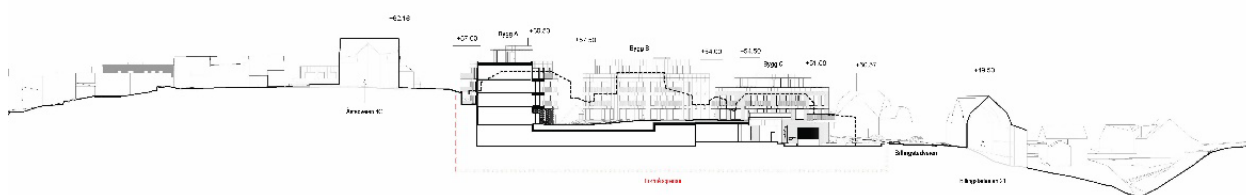
2) Solstudier for Billingstadveien og naboeiendommer gitt prosjektene i Åstadveien 1,3 og 2 samlet. Solstudier for den mørkeste tiden av året er også interessant for et større område av Billingstad beliggende sør for den planlagte bebyggelsen.

Tidligere innsendt solstudie viser sol/skygge for høst-/vårjevndøgn 21. mars. Denne datoen er ikke valgt tilfeldig, men er standard for slike studier i reguleringssammenheng. Vi har likevel utvidet studien med datoene 21. des. og 21. juni, som ligger midt imellom høst- og vårjevndøgn, og representerer henholdsvis de mørkeste og lyseste dagene i året.

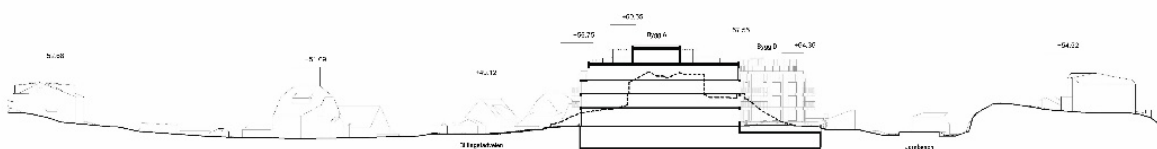
Oppsummert viser studien for 21. des. liten/minimal endring for naboer i umiddelbar nærhet til prosjektet når man sammenligner eksisterende med ny situasjon (planforslaget), og for datoen 21. juni vil skygger fra planforslaget aldri krysse Billingstadveien i nord, og dermed heller ikke påvirke noen naboer nord for veien. Studiene er lagt ved som vedlegg (pdf), da oppløsning ikke vil være god nok klippet inn i et notat.

3) Snitt som viser eksisterende og planlagt bebyggelse

Snitt øst-nord (bilde under) gjennom Billingsborg og Rød-huset, som viser foreslått planforslag, samt eksisterende bebyggelse i Åstadveien 2 vist med stiplet linje. Bebyggelse underordner seg kollens høyeste punkt, Billingsborg (Åstadveien 4C), og trapper seg ned mot Rød huset i øst. Snitt også vedlagt som pdf.



Snitt nord-sør, som viser foreslått planforslag, samt eksisterende bebyggelse i Åstadveien 2 vist med stiplet linje



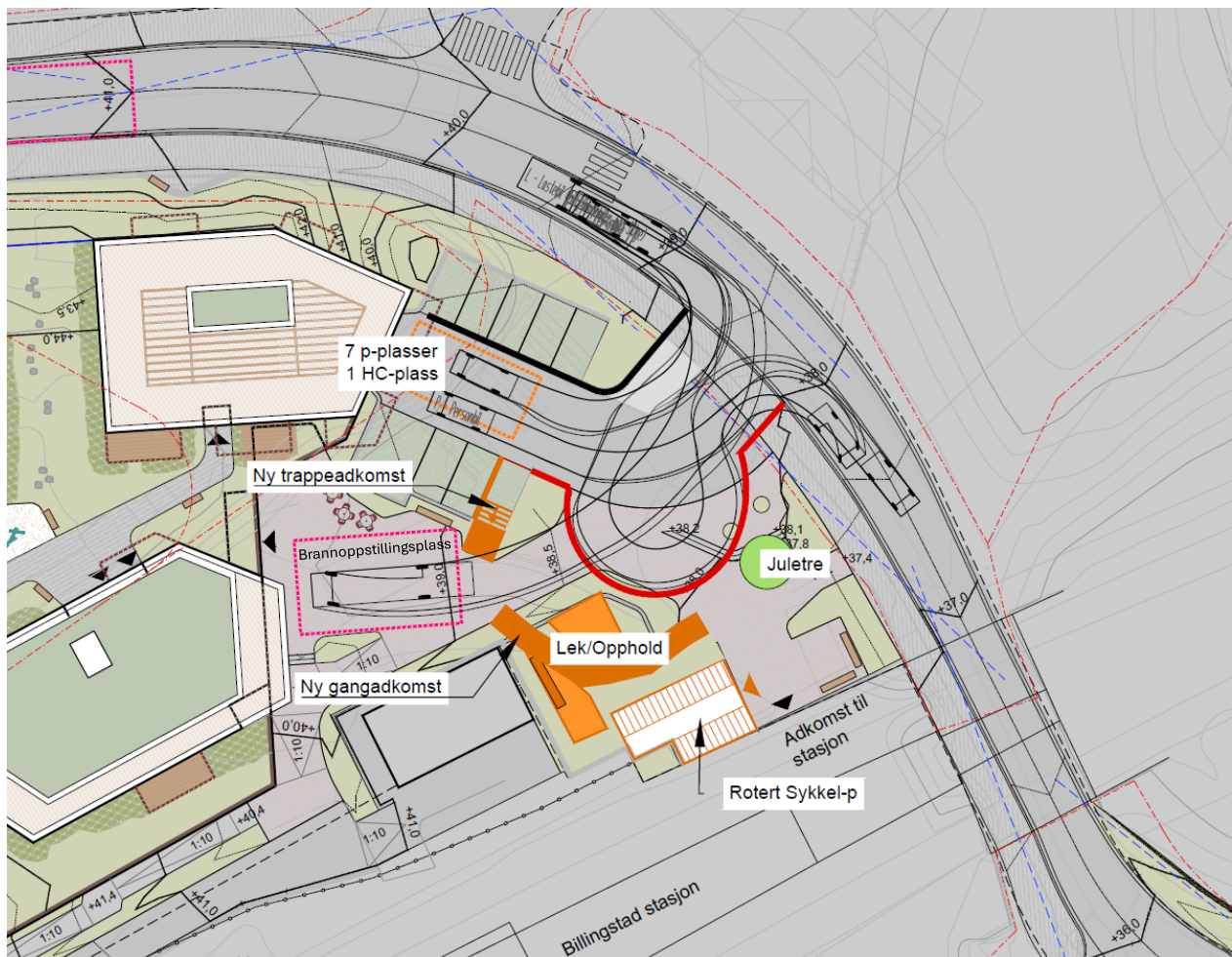
Alternativ 2

Fordeler:

- En inn- og utkjøring gjør kjøremønsteret tydelig/konsentrert

Ulemper:

- Kjøreareal for snusirkel blokkerer trygg adkomst
 - o Løsning: fjerne eks. bjørketre, bearbeide terreng med lek og gangsone
- Ingen tydelig oppstilling for K&R



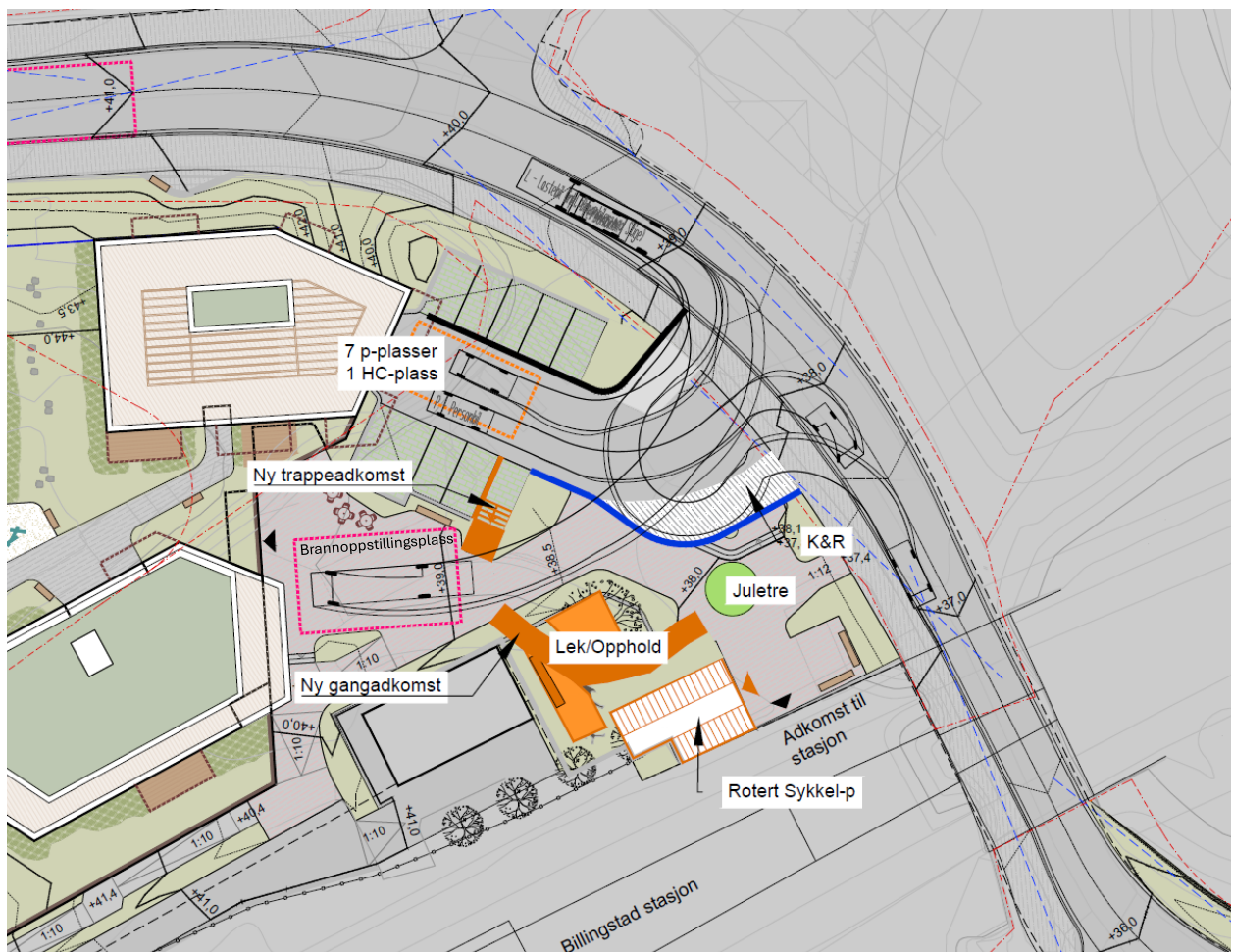
Alternativ 3

Fordeler:

- Opprettholder til en viss grad trygg adkomst
- Tydeligere oppstilling for K&R, og mulighet for å rette opp bilen

Ulemper:

- Brederer tilkobling til fylkesvei
- To utkjøringer parallelt
- Mer utflytende og utydelig kjøremønster
- Muligens vanskelig å bevare eks. bjørketre (trafikkarealer spiser gangareal)



Alternativ 4

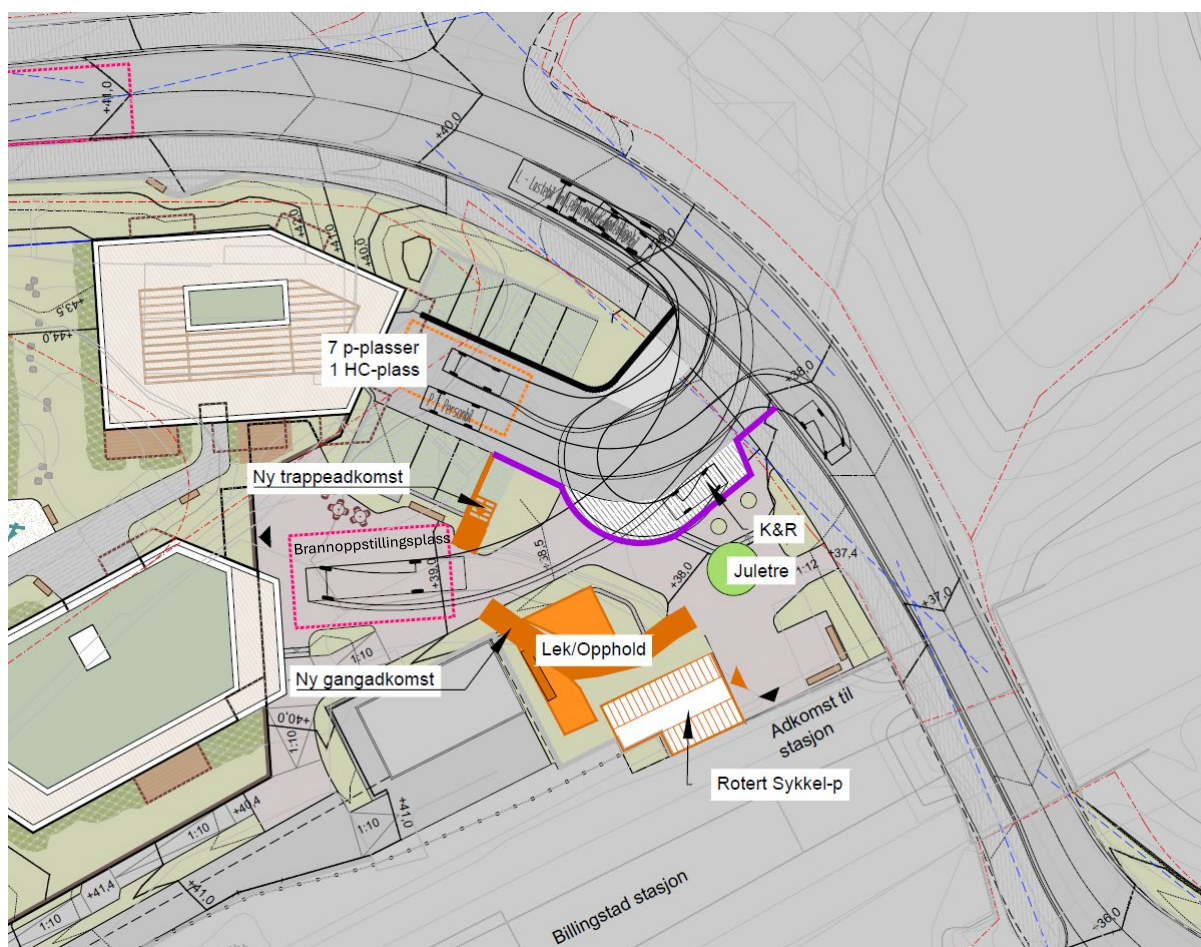
For å unngå at biler fra parkering og K&R kjører ut på fylkesveien parallelt er det i dette alternativet lagt inn en innsnevring for K&R feltet.

Fordeler:

- Opprettholder til en viss grad trygg adkomst
- Tydeligere oppstilling for K&R, og mulighet for å rette opp bilen

Ulemper:

- Muligens vanskelig å bevare eks. bjørketre (trafikkarealer spiser gangareal)



6) Redegjøre for eksisterende areal for Joker og ajourføre trafikkanalysen.

Det er gjennomført en oppmåling av dagens næringslokale i Åstadveien 3 etter tilbakemeldinger om at bruttoarealet basert på ytre mål har vært for høyt. Justert areal er basert på innvendig lasermål av Joker-butikken og tilhørende areal i førsteetasjen, slik som varemottak, lager og post. Kjeller på 100 m² er da ikke tatt med. Dette gir et vurdert areal på 225 kvm. Reduksjonen i næringsareal gir en reduksjon i beregnet turproduksjon for dagens situasjon. Samtidig gir en beregning basert på tilgjengelig antall p-plasser (14 stk) en høyere turproduksjon enn den beregnet per areal, som indikerer at dagens turproduksjon sannsynlig ligger noe høyere. Det er i tillegg tatt inn kiss&ride i dagens situasjon, på samme nivå som i fremtidig situasjon, da det ikke forventes at dette vil endres som følge av utbyggingen.

Det er ikke gjort noen endringer i beregning av turproduksjon for fremtidig situasjon. Her gir beregning basert på foreslått antall p-plasser en lavere turproduksjon enn beregningen basert på areal, som indikerer at fremtidig turproduksjon sannsynlig ligger lavere. Beregning er basert på bruttoareal oppgitt av prosjektet (225 kvm).

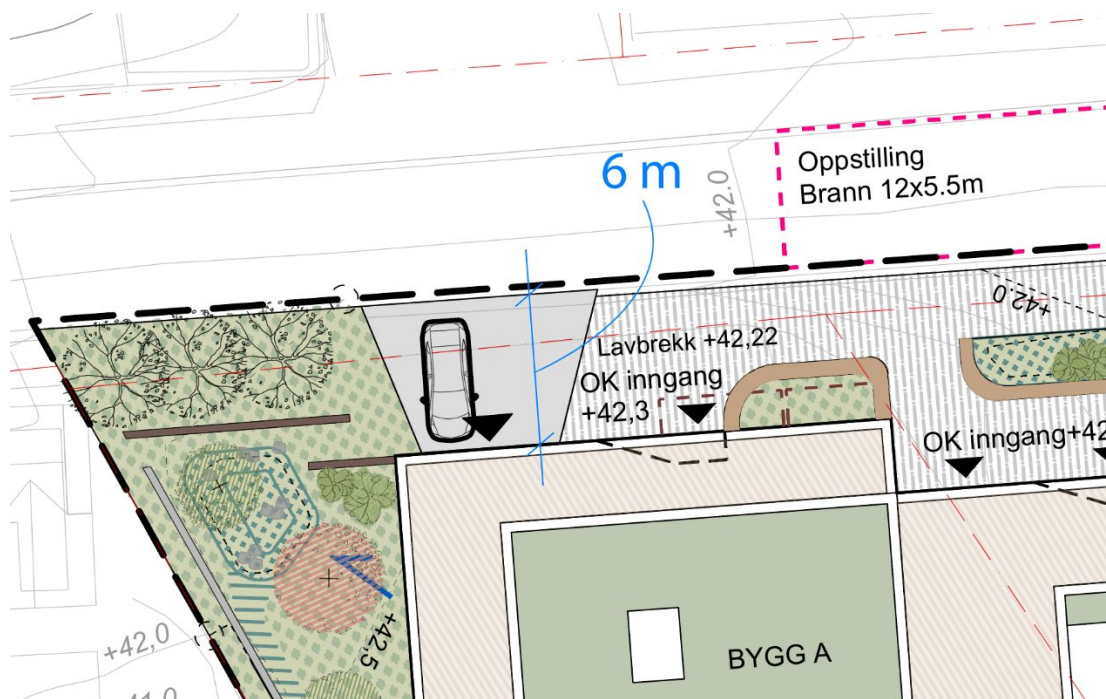
Om man legger arealbasert beregning av turproduksjon til grunn, vil dette gi en økning på rett under 300 bilturer per døgn i ny situasjon i forhold til dagens. Den faktiske trafikkøkningen forventes allikevel å være mindre enn dette på grunn av begrenset antall P-plasser. Dette innebærer en økning på ca. 100 biler i døgnet, eller 3,3% trafikkøkning, mellom Billingstad stasjon og ny innkjøring til Åstadveien 3 (fra Billingstadveien). Sør for planområdet forventes det en økning i trafikken på 200 biler i døgnet, eller 6,6% trafikkøkning. Økningen på 200 biler sør i Billingstadveien tilsvarer ca. 20 biler mer i makstimen.

Det forventes at tiltaket vil øke dagens trafikkmengde, og trafikken vil bli noe annerledes fordelt enn i dagens situasjon. Trafikkendringen forventes derimot ikke å føre til noen større endringer i området i forhold til kapasitet og fremkommelighet.

Vi har oppdatert notatet «Vurdering av løsning for gående og syklende forbi Billingstad stasjon», som også er inkludert som vedlegg til trafikkanalysen. Her er det beregnet kødannelse for de ulike alternativene for undergangen basert på den forventede trafikkendringen i ny situasjon. Dersom det besluttet kraftig innsnevring av kjørebanelen er det anslått at gjennomsnittlig kø vil være på ca. 1 bil. Det kan imidlertid forekomme situasjoner hvor 2-3 biler må vente når undergangen er opptatt av en bil i motsatt retning.

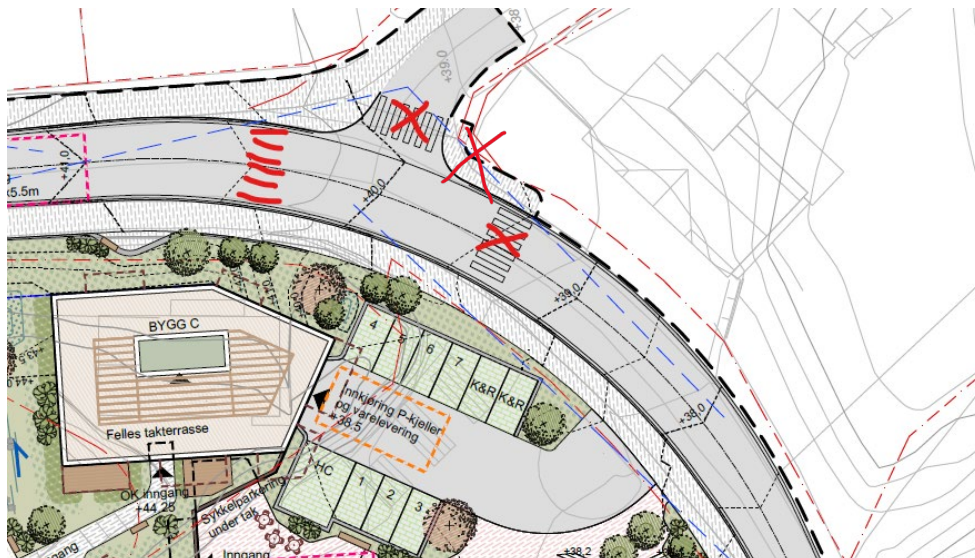
7) Avstand fra parkerings-port mot Billingstadveien for Å 1 bør få en forbedret trafiksikker løsning.

Avstand mellom Åstadveien og innkjøringspunkt er ca 6 m. En vanlig bil er ca 4,5-4,9 m. Det vil derfor være tilstrekkelig med plass ved innkjøringspunktet. Garasjeport vil i åpen posisjon ikke være til hinder for siktlinjer fra utkjøringspunktet, men denne kan trekkes lenger inn i bygget dersom det er behov for mer plass foran porten. Eventuell beplantning som etableres innenfor siktlinjer skal ikke være til hinder for sikten.



8) Trafikksikker kryssinger av hele området Billingstadveien / Fjellfaret.

Fotgjengerfelt fjernes fra Fjellfaret, og fotgjengerfelt sør for kryss Fjellfaret/Billingstadveien flyttes til nord for kryss. Dette vil da ligge i forlengelse av fortau langs Fjellfaret, og naturlig for de som kommer fra vest langs Billingstadveien (se utklipp under). Trafikkanalysen oppdateres til annengangsbehandling.



9) Redegjøre for transportvei i anleggsfasen da man trolig ikke kan benytte undergang.

Avstand fra Åstadveien 2 til masseinntak i Haraldrudveien er 25,1 km, eller 32,2 km dersom bilene kjører via Tanumveien. Transportbiler høyere enn 3,4 meter må kjøre via Tanumveien for å komme seg ut på E18.

10) Muligheten for å øke torgareal (møteplass)

Det er lagt inn arealer for lek, og samlingspunkt med mulighet for juletre. Se punkt 5).

11) Begrense avstand/skråning mot Billingstadveien for forbedret oversikt- sikt og snøopplag

Tas til følge, terreng bearbejdes og senkes i nevnte punkt til annengangsbehandling. Foreløpig skisse på snøopplag (blå) under.



12) Økt fokus på estetikk og materialbruk

Viser til punkt 1)

Her er i tillegg noen supplerende illustrasjoner:

Planforslaget (under) som viser Åstadveien 2 sett fra Billingstadveien, ÅV 1 og 3 til høyre i bilde, okt 2024.



Planforslaget (under) som viser Åstadveien 1 og 3 sett fra Åstadveien, okt 2024. «Nye» Billingsborg til høyre i bildet.



Planforslaget (under) som viser Åstadveien 2 sett fra Billingstadveien, okt 2024.



13) Avklare klimarapport fra Context

Beregningene i rapporten til Context ble utført tidlig i prosjektet. Volumet var basert på en intern beregning av fotavtrykk og dybde kjeller, som er måten Context normalt gjør i en tidlig fase. Etter at rapporten ble skrevet er det utarbeidet et mer detaljert masseregnskap. Ved at en e post med nytt masseregnskap ikke ble registret hos Context ble det heller ikke blitt tatt med inn i rapporten til Context. Masseregnskapet gir et totalt masseuttak på 30.126 m³.

Når Context legger inn dette korrigert masseuttaket øker klimagassutslipp knyttet til byggeplass (som inkluderer masseuttak og transport) fra 219.242 kg CO₂e til 356.546 kg CO₂e. Det totale klimagassutslippet til Alt-2 (planforslaget) øker fra 19.801.951 kg CO₂e (kombinert Åstadveien 2 og Åstadveien 1+3) til 19.939.255 kg CO₂e, en økning på 0,7%. Oppdatert rapport fra Context er vedlagt svarnotatet.

Se for øvrig vedlegg, «Gjelsten Bolig – oppsummering klima- og miljøstrategi»

14) Ajourført renovasjonsteknisk plan

Renovasjonsnotatet oppdateres iht. nye krav. Oppsummert vil det bli to færre dunker enn skissert løsning vist i illustrasjonsmaterialer innsendt 07.05.24. Altså en forbedring. LARK vil også bearbeide beplantningsplanen rundt avfallshåndteringen med mål om å skjerme denne noe mer.