



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering.
Se mottakerliste nedenfor.

Team utbygging øst

Vår dato:	30.11.2021
Deres dato:	
Vår referanse:	20/12559
Deres referanse:	
Vår saksbehandler:	Silje Island

Feskjær - workshop rapport

Oppsummeringsrapport av workshop for Feskjær, som ble gjennomført onsdag 27. oktober, sendes over til deltakerne.

Sammen med ett vedlegg: presentasjonen på workshopen.

Med hilsen

Silje Island

silje.island@vtfk.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Mottakere:

Tønsberg kommune

Feskjærveien velforening

Stangsåsveien velforening

Deltakere på workshop: 29stk. mottakere

Kopimottakere:

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10, Skien
Svend Foynsgate 9, Tønsberg

Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

vtfk.no



Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

Reguleringsplan for g/s-veg fv. 311 Feskjær



**Oppsummering av
workshop 27.10.21
og innspill fra
deltakerne i etterkant**

Innhold

Innhold	1
1. Bakgrunn og formål	2
2. Deltakere.....	2
3. Dagsorden	0
4. Del 1 Om prosjektet og planarbeidet fram til nå	1
4.1. Rammer for planarbeidet	1
4.2. Tekniske løsninger	2
4.3. Planprosessen.....	2
4.4. Gjennomføring.....	3
4.5. Innspill fra deltakerne.....	4
5. Del 2 Drøfting av alternativer	5
5.1. Foreløpige forslag	5
5.2. Drøfting i grupper	5
5.2.1. Gruppe 1 a og b	6
5.2.2. Gruppe 2a	7
5.2.3. Gruppe 2b	8
5.2.4. Gruppe 3	8
5.2.5. Gruppe 4	8
6. Innspill i etterkant	9
7. Videre arbeid.....	11

Workshop

Tema: Avkjørselssaneringer langs planlagt ny g/s-veg
Sted: Volden skole
Tid: 27.10.21 kl 18-20

1. Bakgrunn og formål

Vestfold og Telemark fylkeskommune varslet 19.6.20 oppstart av reguleringsplan for g/s-veg langs fv. 311 Feskjær. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for trygg skolevei og myke trafikanter med videreføring av gang- og sykkelvei fra Saltkoppgata. Det må gjennomføres grunnnerverv for å få realisert prosjektet. Planen skal bedre trafikksikkerheten i området og omfatter derfor sanering av avkjørsler og sikring av nødvendige frisktsoner.

2. Deltakere

Grunneiere som berøres av stenging av eksisterende avkjørsler fra Åsgårdstrandsveien og etablering av nye atkomstveier ble invitert til workshop 27.10.21. De to velforeningene i området ble også invitert. Totalt 26 grunneiere/grunneierrepresentanter deltok:

Gnr./bnr.	Navn	Gnr./bnr.	Navn
108/15	AGAG	111/26	T.E.L.
108/15	Ø.D.	111/8 og 29	B. Å. H.
108/27	E.V.	111/8 og 29	H. H.
108/33	K.A.H	118/4 og 8	H. T.
108/34	H.C.H.	118/7	H. R.
108/9	G. B.	118/7	H.R.
111/5	A.H.	118/9	N. K.
111/10	R. M.	118/9	T. Ø.
111/11	B. P. F. + S.K.	121/2,4	O. S. A. S.
111/13	N. A A.	121/3 og 19	T. W.
111/21 og 111/33	K. S.	121/30	A.J. E.
111/22	I. R. L.	121/6, 68 og 76	C. R.
111/25	B. S.	121/6, 68 og 76	R. H.

To deltakere representerte velforeningene:

- Stangsåsen velforening v/Eyvin Bjørnstad

- Feskjærveien velforening v/Arne Skarsteen

Fra Vestfold og Telemark fylkeskommune deltok:

- Silje Island, planleggingsleder
- Per Ole Landløpet, grunnnerverver
- Marianne F. Christiansen, vegplanlegger
- Kirsten Slotte Birkeland, byggeleder

Fra Tønsberg kommune deltok Knut Bartho Hansen, fagansvarlig veg. Kristin Karlbom Dahle (Asplan Viak) ledet workshopen.

3. Dagsorden

Tid	Aktivitet
18.00	Velkommen og formål med workshop
18.05	Innledning og presentasjon av deltakerne
18.15	Del 1 Gevinster av og rammer for prosjektet, planlegging fram til nå og litt om gjennomføring
18.35	Spørsmål og kommentarer fra deltakerne
18.40	Pause
18.45	Del 2 Forslag til løsninger
18.55	Drøfting i grupper
19.30	Pause
19.35	Oppsummering i plenum
19.55	Avslutning

4. Del 1 Om prosjektet og planarbeidet fram til nå

4.1. Rammer for planarbeidet

Vestfold og Telemark fylkeskommune presenterte rammene som løsningene i reguleringsplanen må forholde seg til.

- Fylkesvegene er delt i tre kategorier:

- Primære fylkesveger: Fylkesveger som før 1.1.10 var riksveger
- Sekundære fylkesveger: De viktigste tidligere fylkesvegene
- Øvrige fylkesveger: Resten av fylkesvegene
- Fv. 311 var tidligere riksveg og er nå primær fylkesveg. Det vil si at den er i kategori «meget streng holdning» til avkjøringer, og nedsatt fartsgrense er ikke et alternativ til sanering av avkjørsler.
- GS-veg skal være 3 m bred og med fysisk skille mot fv. 311. Fysisk skille skal ha bredde 1,5 m og bør være trafikkdelers med kantstein. På særlig trange partier kan bredde på fysisk skille vurderes noe smalere.
- G/s-veg skal ikke benyttes som atkomstveg.
- G/s-veg skal ikke krysses av avkjøringer fra enkelttomter.
- Fartsgrense blir som i dag - 60 km/t generelt og ved bussholdeplassene på Feskjær 40 km/t på en kortere strekning.
- De første 100m av Stangsåsveien fra kryss mot fv311 gjøres om fra privat til kommunal vei
- Saltkoppgata og Feskjærveien er kommunale veier og skal opprettholdes som nå

For denne reguleringsplanen innebærer disse rammene:

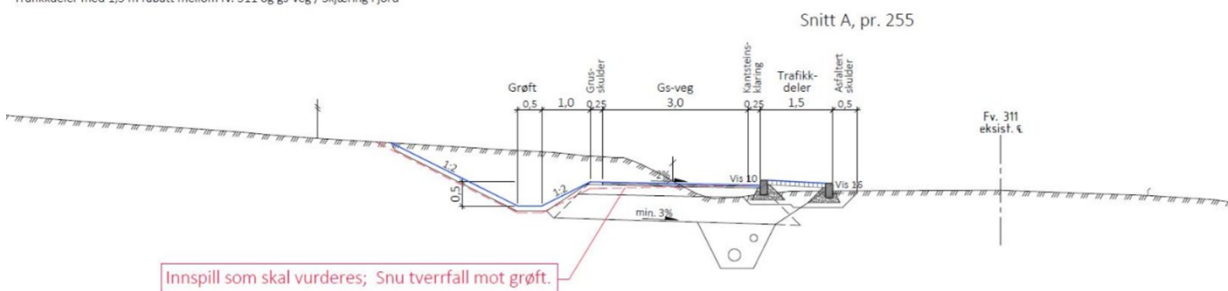
- 8 atkomster blir stengt og fordelt på felles adkomstveier.
- Det kan være én avkjørsel mellom Saltkoppgata og Feskjærveien
- Det kan være én avkjørsel mellom Feskjærveien og Stangsåsveien
- Gangatkomst ut til ny g/s-veg kan bevares, flytting av porter/gjerder kan utføres.

4.2. Tekniske løsninger

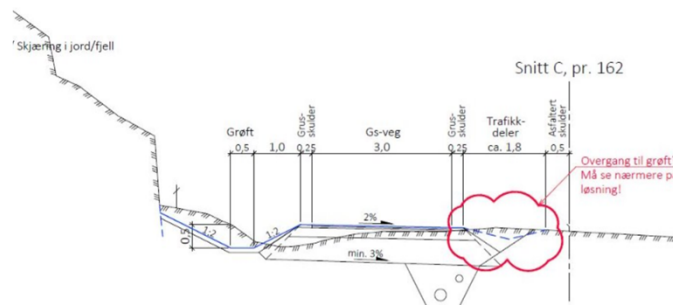
Normalprofil

Gs-veg

Trafikkdelers med 1,5 m rabatt mellom fv. 311 og gs-veg / Skjæring i jord



Tekniske detaljer for gang-sykel veg med fysisk skille mot fv311.



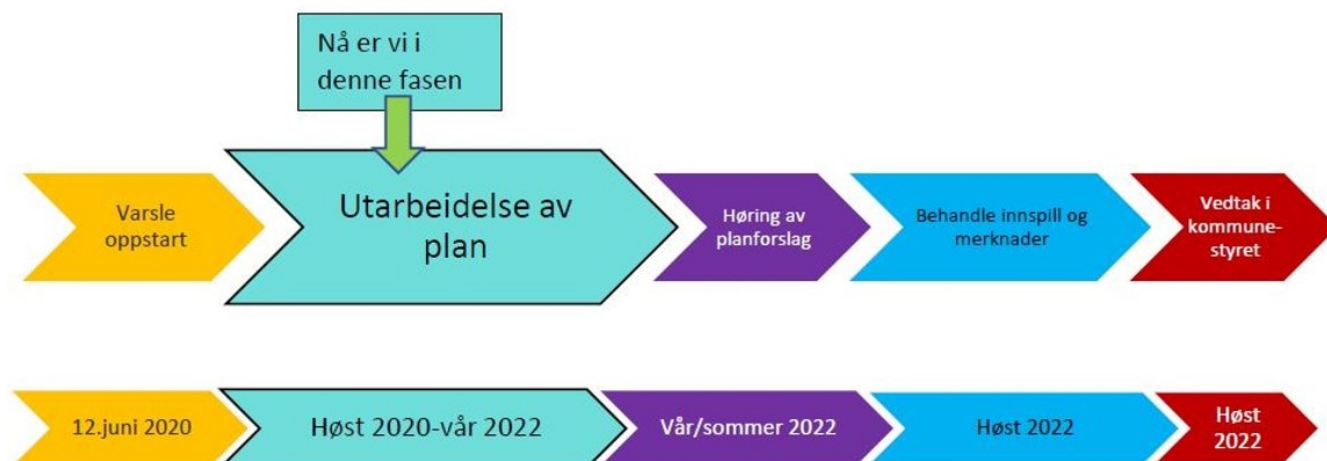
Infrastruktur som overvannsledninger og kummer, kabler til veglys og andre kabler, grøft til snøopplag og overflatevann må få plass innenfor normalprofilen. Gjelder også master til belysning og skiltstolper.

4.3. Planprosessen

Fylkeskommunen presenterte hva som har skjedd hittil i planarbeidet og gangen for videre planprosess:

- Varsel om oppstart 19.6.20. Hovedpunkt i innspillene:
 - Mange er positive til gang- og sykkelveg.
 - Flere innspill om avkjørsler, skepsis rundt endring på egen tomt. Forslag som berører andre eiendommer.
 - Usikkerhet og bekymring vedrørende drift av felles atkomstveg.
 - Ser behov for endring av avkjørsel som følge av g/s-veg
 - Det kjøres for fort i området, og fartsgrensa bør senkes og vegen gjøres smalere
 - Trafikkregulering til enveiskjøring på fylkesvegen.
 - Sti som knytter boligområdene sammen uten at man må gå ned til fylkesvegen
- Åpent kontor 13.8.20. Hovedpunkt i innspillene utover det som kom inn ved varsel om oppstart:
 - Krav om ny hekk dersom dagens hekk forsvinner
 - Mange skal til krysser veien for å komme til friområde på Feskjær og Guriskjæret
 - Det parkeres langs veiskulder, særlig om sommeren
 - Ønsker leskur på bussholdeplass Feskjær
- Grunnboring høsten 2020 og supplerende boringer høsten 2021
- Kartlegging av evt. forurensset grunn og fremmede arter
- Involvering av elevrådet ved Volden skole
- Trafikksikkerhetsvurdering
- Grensesikring med kartforretning i juni 2021
- Nedbøyningsmåling for å kartlegge fylkesveiens bæreevne høsten 2021

Fylkeskommunen utarbeider nå forslag til reguleringsplan, som skal oversendes Tønsberg kommune for politisk behandling våren 2022. Etter politisk behandling vil forslag til reguleringsplan bli sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i 6 uker. Alle berørte vil da få mulighet til å uttale seg til forslaget. Etter høring blir høringsinnspill og planforslag lagt fram til endelig godkjenning av kommunestyret.



Figur 1 Tidslinje for planarbeidet

4.4. Gjennomføring

Planlegging og utarbeidning av reguleringsplan er finansiert. Utbyggingen skal finansieres av et spleiselag mellom kommune og fylkeskommune. Detaljene i spleiselaget er ikke ferdigforhandlet.

Grunnerverv blir gjort på bakgrunn av vedtatt reguleringsplan og kan gjennomføres på tre måter:

1. Avtale om avståelse av grunn. Dersom du gjennom forhandlinger blir enig med fylkeskommunen om alle forhold ved avståelsen, skjer grunnervervet etter dette alternativet. Avtalen innebærer at du godtar at anleggsarbeidet kan starte til et avtalt tidspunkt. Det innebærer også at du har godtatt fylkeskommunens erstatningstilbud. En slik avtale kalles en kjøpekontrakt.
2. Avtale om at erstatning for avstått grunn skal fastsettes ved skjønn (arbeidstillatelse)
3. Areal og rettigheter blir ervervet ved ekspropriasjon og erstatning blir fastsatt ved skjønn

Alt grunnerverv skal utføres på en slik måte at belastningen for de som berøres, blir minst mulig. Blant annet med bakgrunn i dette er det laget etiske retningslinjer for grunnerverv.

4.5. Innspill fra deltakerne

Det ble åpnet for innspill fra deltakerne i plenum som avslutning på del 1 av programmet. Innspillene dreide seg i hovedsak om tre forhold:

Avgrensning av planområdet

Velforeningene har tidligere engasjert seg for å få bygd g/s-veg på den strekningen langs Åsgårdstrandsveien som mangler dette i dag (1600m). Mange av deltakerne var kritiske til at planområdet ikke dekker hele denne strekningen, men kun strekker seg fram til Stangsåsveien og ikke til kommunegrensa. Behov for helhetlig løsning.

Fartsgrense

Velforeningene har også over lengre tid jobbet for å få nedsatt fartsgrense på strekningen forbi Feskjær. Det er mange ulike fartsgrenser over en kort strekning, og det framstår uforståelig at det er behov for lavere fartsgrense på den andre siden av kommunegrensa enn på denne strekningen. Deltakerne var nærmest samstemte i at det er behov for å sette ned fartsgrensa i området, og fylkeskommunen lovte å gjøre en ny vurdering av dette. I etterkant av workshopen ble det avtalt møte mellom fylkeskommunen og velforeningene om fartsgrenser 8.11.21.

Løsninger som unngår inngrep i eiendommene

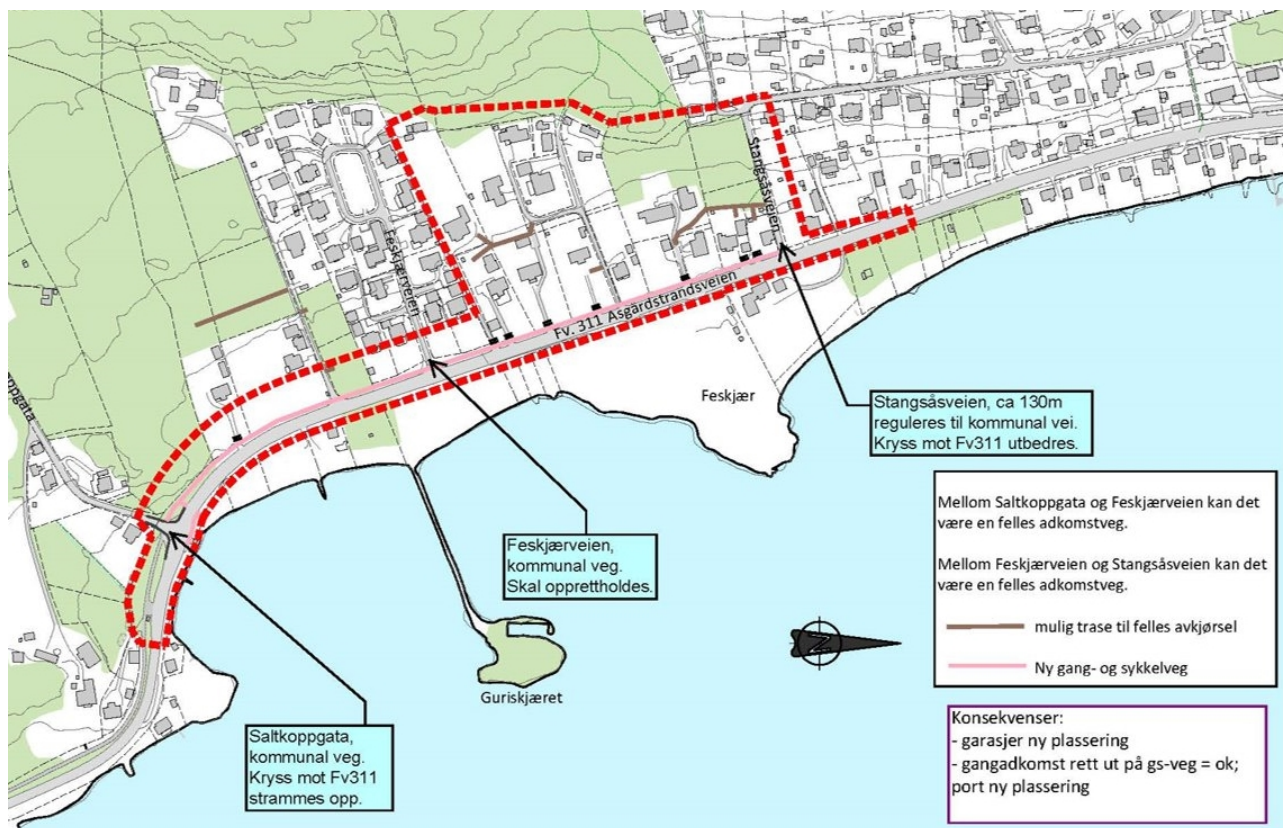
Statens vegvesen utarbeidet i 2019 et notat om alternative prinsipper for tilrettelegging for myke trafikanter langs fv. 311 Feskjær. Alternativene som ble vurdert var utvidet skulder, g/s-veg med trafikkdel, g/s-veg uten trafikkdel, sykkelvei med fortau uten trafikkdel og sykkelfelt med fortau. Alternativene ble vurdert prinsipielt og uten vurdering av detaljer om tekniske løsninger, sidearealer osv. Anbefalt løsning i notatet var g/s-veg med trafikkdel (det som planlegges nå).

Det ble pekt på at det under et av alternativene er vurdert et tverrprofil uten eiendomsinngrep. Flere av deltakerne mente det var mulig å legge til rette for gående og syklende langs fv. 311 uten inngrep i eiendommene.

5. Del 2 Drøfting av alternativer

5.1. Foreløpige forslag

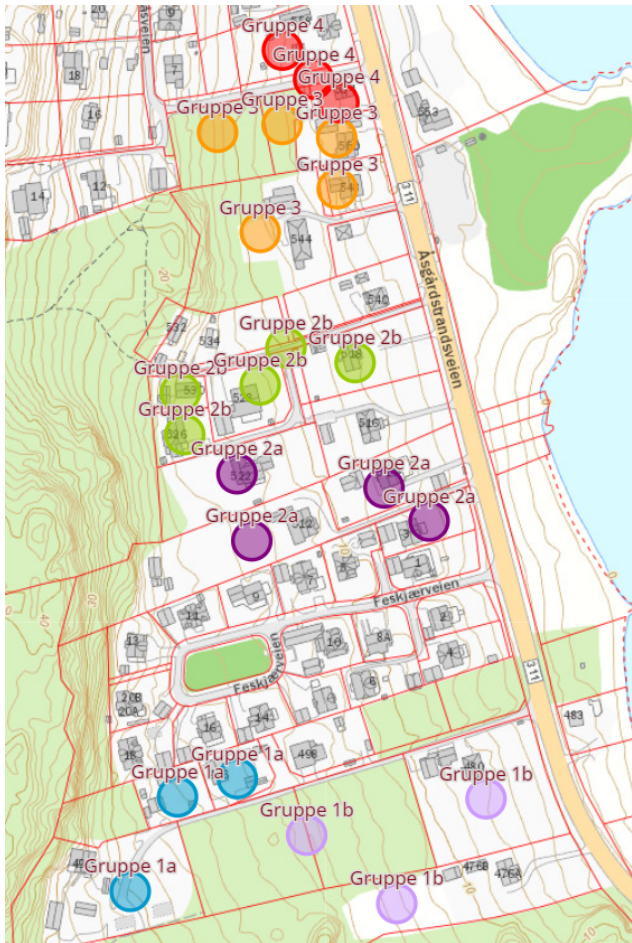
Fylkeskommunen presenterte foreløpige skisser til stenging av avkjørsler og nye atkomstveier, se under. Skissen var utgangspunkt for diskusjon i grupper, men det ble presisert innledningsvis at fylkeskommunen også ønsket forslag om alternative løsninger.



Figur 2 Foreløpige skisser

5.2. Drøfting i grupper

Deltakerne diskuterte alternative atkomster ved stenging av avkjørsler i grupper. Naboeiendommer var plasser gruppevis, se Figur 3. Gruppene fikk utdelt ark der alternative løsninger kunne tegnes inn og evt. kommenteres.

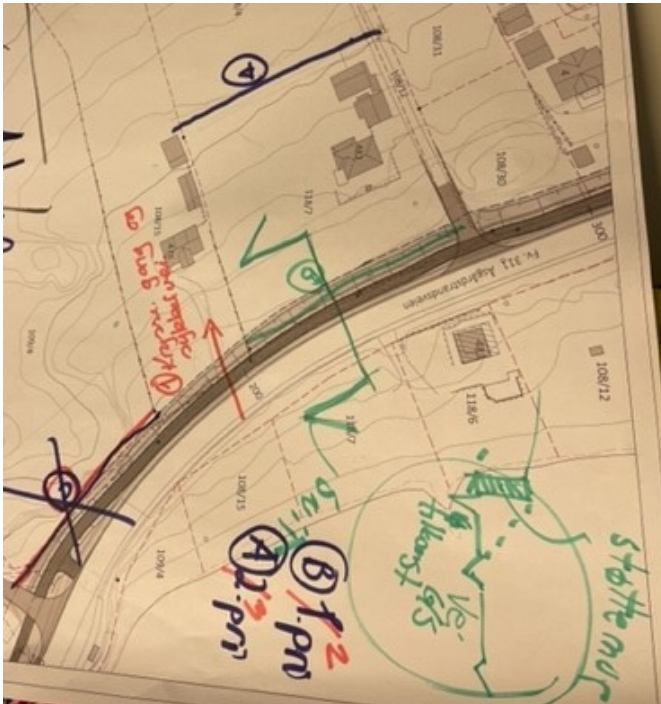


Figur 3 Gruppeinndeling

Bildene under viser hva som ble tegnet inn av de ulike gruppene. Av plenumsdrøftingen etter gruppearbeidet, og i innspillene i etterkant av workshopen, har det kommet fram at ulike og til dels motstridende interesser i gruppene gjorde det krevende å finne fram til felles løsninger for hver gruppe. Resultatene som vises i bildene under må derfor ikke sees på som omforente forslag som alle på gruppa var enig i.

5.2.1. Gruppe 1 a og b

Gruppe 1 a og b slo seg sammen. Prioritert alternativ for gruppa var å beholde dagens avkjøring til gnr./bnr.108/15. Dersom dette ikke er aktuelt, ønsket gruppa å etablere støttemur langs fv. 311 for å unngå areal til skråningsutslag vest for g/s-vegen slik at ny atkomstveg kan legges parallelt med g/s-vegen (alt. B). Alternativet som ble prioritert nederst var ny atkomst til gnr./bnr.108/15 i eiendomsgrensa mellom 118/7 og 118/4 (alt. A). I etterkant av workshopen har eier av 108/15 i eget innspill endret på prioriteringsrekkefølgen, og prioriterer alt. A før alt. B.



Figur 4 Gruppe 1a + b

5.2.2. Gruppe 2a

Forslår sti som binder Stangsåsen og Feskjærveien sammen i skogkanten vest for bebyggelsen. Atkomst til gnr./bnr.108/27 og 108/9 er vist fra øst. Muntlig tilbakemelding til fylkeskommunen fra eier av gnr./bnr.111/22 i etterkant av workshopen om at det ikke var enighet i gruppa om denne løsningen.



Figur 5 Gruppe 2a

5.2.3. Gruppe 2b

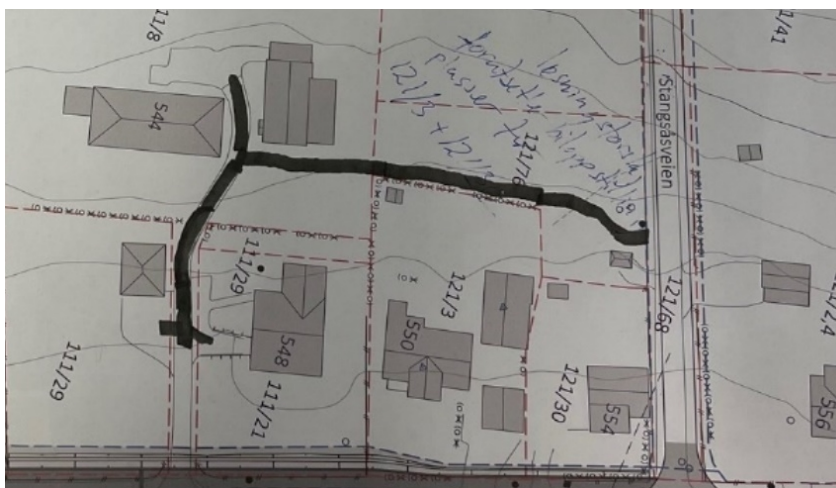
Viser to alternative løsninger. Alt B (rosa) er foretrukket løsning, der ny atkomst til gnr./bnr.108/27 og 108/9 er lagt parallelt med g/s-vegen. I alt A (gul) er ny atkomst til eiendommene ført fra øst, over gnr./bnr.111/22.



Figur 6 Gruppe 2b

5.2.4. Gruppe 3

Atkomst til gnr./bnr.111/8, 21 og 29 og 121/3 og 30 er vist fra nord, over gnr./bnr.121/76. Løsningen forutsetter biloppstillingsplasser for 121/3 og 121/30.



Figur 7 Gruppe 3

5.2.5. Gruppe 4

Gruppen viste flere alternativer. Et alternativ viser atkomst til gnr./bnr.111/8, 21 og 29 fra sør (over gnr./bnr.111/15) og 121/3 og 30 fra nord. Skissen viser også et alternativ der alle tomtene får atkomst fra nord. Diskusjon i gruppa om hvor langt vest atkomst fra nord og evt. parkering/garasje

skal legges. Eierne av gnr./bnr.121/3 og 30 har levert felles innspill i etterkant av workshopen som viser annen løsning, se Figur 9.



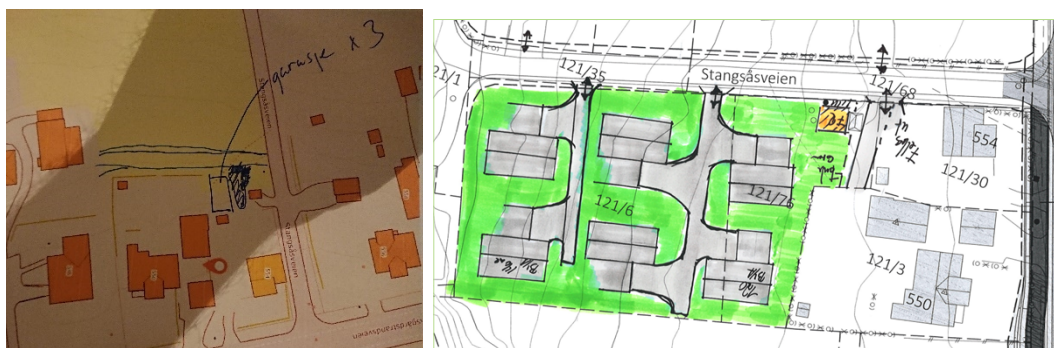
Figur 8 Gruppe 4

6. Innspill i etterkant

Diskusjonen i gruppene viste at det var behov for å kunne sende oppfølgende kommentarer eller egne forslag til løsninger i etterkant av workshopen. Det ble satt frist 4.11.21 for innsending av oppfølgende kommentarer/løsningsforslag. Følgende skriftlige innspill ble mottatt:

Nr	Gnr./bnr.	Navn	Innspill
1	108/15	Davidsen	Har endret prioriteringsrekkefølge etter workshopen: 1.prioritet: Eksisterende adkomst opprettholdes. 2.prioritet: Adkomst fra nord mellom 118/4 og 118/7 3.prioritet: Adkomst i nordøst via parallellvei mellom g/s-vei og 118/7
2	111/11	Kaarsberg og Flaate	Nedsatt hastighet er det viktigste i dette tettbygde strøket. Uheldig at forutsetning om uendret fartsgrense var førende for workshopen. G/s-veien bør planlegges sammenhengende helt fram til kommunegrensa. Ber om å få informasjon om bæreevnen til vegen når analysene foreligger samt informasjon om veinbredden.
3	111/15	SES AS	Støtter innspill om nedsatt fartsgrense og å vurdere bæreevnen slik at g/s-veg kan planlegges uten kostbare inngrep i hagene. Viktig at beboerne blir hensyntatt før endelige beslutninger blir tatt, ikke bare når det gjelder veinettet, men også strandsonen og friområdet.

Nr	Gnr./bnr.	Navn	Innspill
4	111/26	Lund	Argumenterer for at hele strekningen uten g/s-veg bør planlegges i sammenheng og for nedsatt fartsgrense til 50-40 km/t. Hele prosjektet bør stanses for å kunne planlegge hele strekningen i sammenheng, men evt. gjennomføre etappevis. Farten er utfordringen, ikke avkjørslene, dette kan raskt og uten mye ressurser gjøres noe med. Foreslår 1m breddeutvidelse mot øst og markant gangveg på vestsiden og å skrinlegge ressurskrevende planer om å stenge utkjøringer.
5	121/2 og 4	Schjolden, Schjolden og Skarpaas	Premissene (vegstandard, fartsgrense, bæreevne) for utkastet som ble presentert i workshop virket ikke godt nok utredet og avklart, må avklares før videre planprosess. Beboerne bør involveres igjen etter dette. Vegstandard og fartsgrense må sees i sammenheng med veien gjennom Åsgårdstrand. Fartsgrensa bør reduseres og veien forskyves så langt øst som mulig. Har tidligere avgitt areal til Stangsåsvn, som nylig er utbedret og ber om skriftlig svar på hvorfor det er nødvendig med ny utvidelse når den nå skal bli kommunal. Ber også om svar på hvordan krav til bredde og kryss Stangsåsvn henger sammen med fart og standard på fv. 311 og hvorfor Stangsåsvn skal utvides forbi deres eiendom, men ikke lenger opp i Stangsåsen. Eiendomsutviklere bør ta en større del av belastningen enn beboerne ved valg av løsninger.
6	121/3 og 30	Enger og Weinholdt	Positive til g/s-veg. Argumenterer for nedsatt fartsgrense p.g.a. tettbebygd strøk. Ber om at kart fra gruppearbeid for gruppe 4 blir tillagt lite vekt fordi dette ikke var resultat av noen god gruppeprosess. Ønsker at areal som avgis mot øst kompenseres med garasje med 3 bilplasser på 121/76 som er ubebygd, og der eiers interesser kun er økonomiske jf. Figur 9. Forventer at VTFK dekker ny garasje på 121/3, da eksisterende garasje vil bli ubrukelig.
7	121/6 og 76	Kuben arkitekt-kontor	Legger ved kart med planer for 121/6 og 76, se Figur 9. Foreslår samlet utkjøring fra 121/3 og 30 på nedsiden av trafoen slik at de får felles utkjøring og dermed reduserer antall utkjøringer langs veien. Er avhengig av så mye areal som mulig på deres eiendommer for å få til fortetting. I deres forslag avgir de areal for utkjøring og plass for felles renovasjon.



Figur 9 Ulike forslag til atkomst for g/bnr.111/8, 121/3 og 121/30 (innspill nr 1 t.v. og 7 t.h.)

Eier av 111/22 kontaktet fylkeskommunen muntlig i etterkant av workshopen om at hun var uenig i løsningen som var vist i kartet fra hennes gruppe (2a). Hun viste til tidligere innsendt innspill.

7. Videre arbeid

Fylkeskommunen vil arbeide videre med utforming av reguleringsplanen på bakgrunn kartlegginger og utredninger hittil i planprosessen, dialogen med de berørte i workshopen og innspill som har kommet i etterkant av denne. Forslag til reguleringsplan vil bli ferdigstilt i løpet av våren 2022. Reguleringsplanen omfatter en planbeskrivelse, plankart og bestemmelser.

Tønsberg kommune er planmyndighet og vil ta stilling til om planforslaget fra fylkeskommunen skal legges ut til offentlig ettersyn og høring. I høringsperioden på 6 uker vil alle kunne komme med merknader til forslaget. Merknader fra høringsperioden og planforslaget med eventuelle endringer etter høring blir lagt fram for Tønsberg kommunestyre til endelig godkjenning etter høringsperioden.

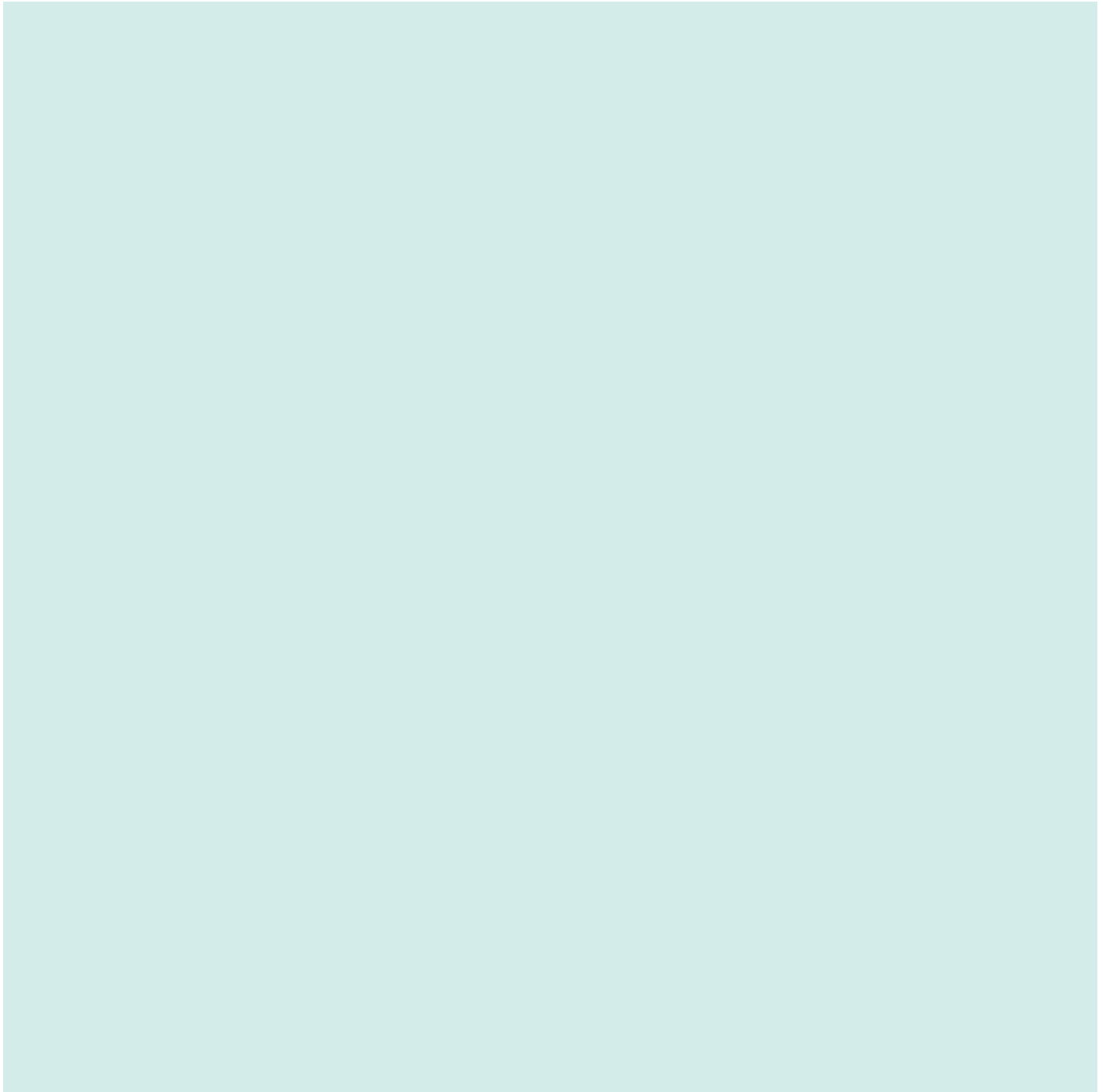


Vestfold og Telemark fylkeskommune
vtfk.no

Postadresse: Postboks 2844, 3702 Skien

Besøksadresser: Fylkesbakken 10, Skien / Svend Foynsgate 9, Tønsberg

Kontakt: 35 91 70 00 / post@vtfk.no





Workshop Feskjær avkjørsler

Arbeidsverksted for
å finne forslag til
løsninger for
avkjørsler

Rammer for planprosjektet

- Fylkesvegene er delt i tre kategorier:
 - Primære fylkesveger: Fylkesveger som før 1. januar 2010 var riksveger
 - Sekundære fylkesveger: De viktigste tidligere fylkesvegene
 - Øvrige fylkesveger: Resten av fylkesvegene
- Fv 311 var tidligere riksveg, og er nå en primær fylkesveg. Det vil si at den er i kategori «meget streng holdning» til avkjøringer, og nedsatt fartsgrense er ikke et alternativ til sanering av avkjørsler.
- Det skal legges til rette for 3m bred g/s-veg.
- G/s-veg skal ikke benyttes som tilkomstveg.
- G/s-vegen skal ikke krysses av avkjøringer fra enkelttomter.
- Fartsgrense blir som i dag 60 km/t generelt og ved bussholdeplassene på Feskjær 40 km/t på en kortere strekning.



Rammer for plan til ny GS-veg innebærer at 8 atkomster blir stengt og fordelt på felles adkomstveier.

Stangsåsveien, de første 100m fra kryss mot fv311 gjøres om fra privat til kommunal vei.

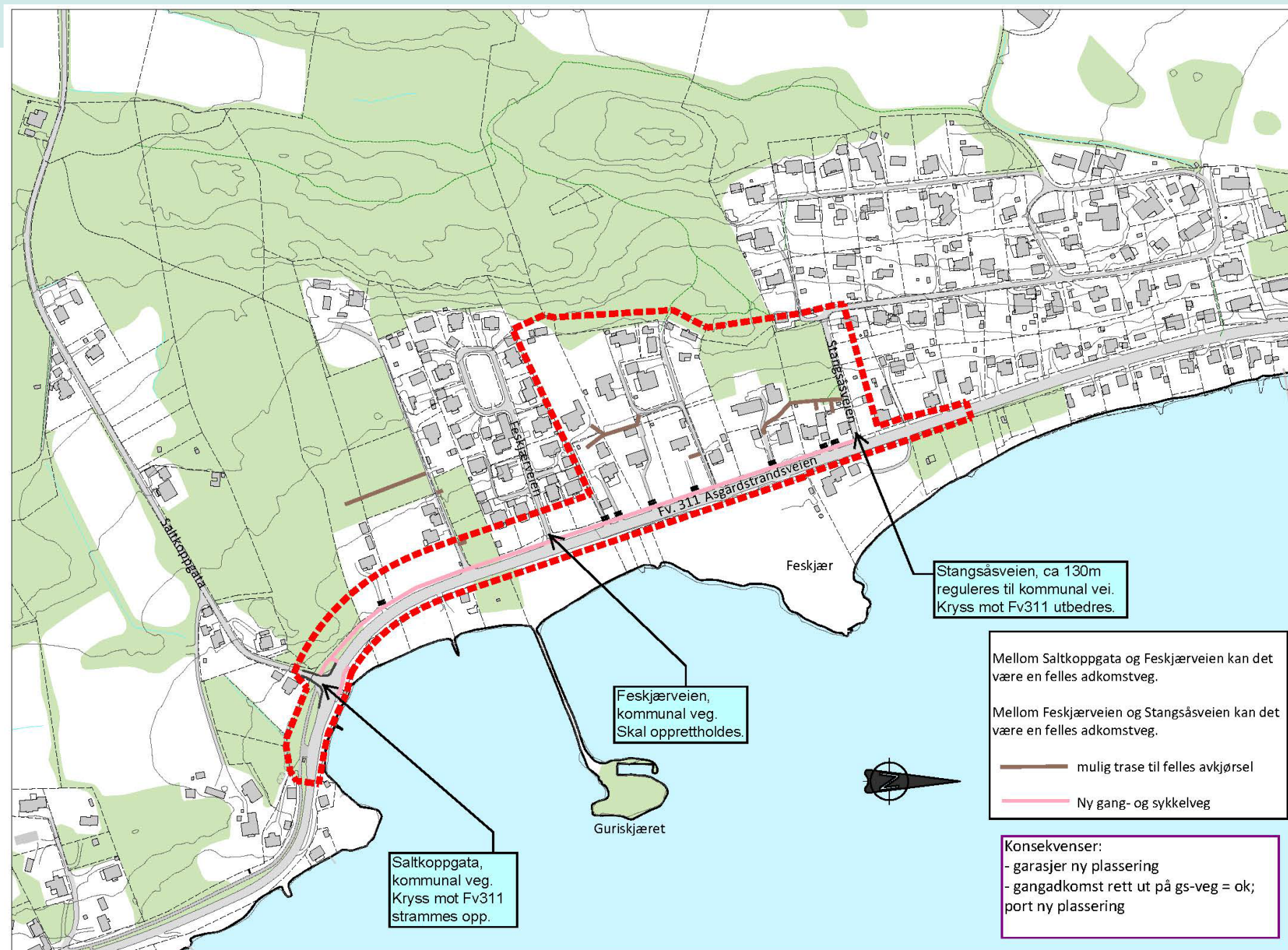
Saltkoppgata og Feskjærveien er kommunale veier og skal opprettholdes.

Det kan være én atkomstvei/avkjørsel mellom Saltkoppgata og Feskjærveien

Det kan være én atkomstvei/avkjørsel mellom Feskjærveien og Stangsåsveien

GS-veg skal være 3 meter bred, og med fysisk skille mot fv311. Fysisk skille skal ha bredde 1,5 meter, og bør være trafikkdele med kantstein. På særlig trange partier kan bredde på fysisk skille vurderes noe smalere.

Gangtilkomst ut til ny g/s-veg kan bevares, flytting av porter/gjerder kan utføres.

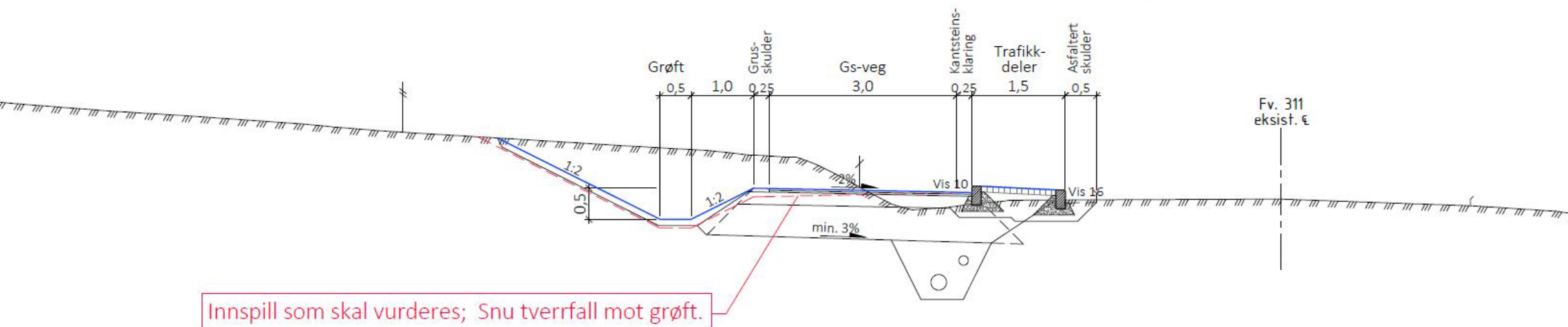


Normalprofil

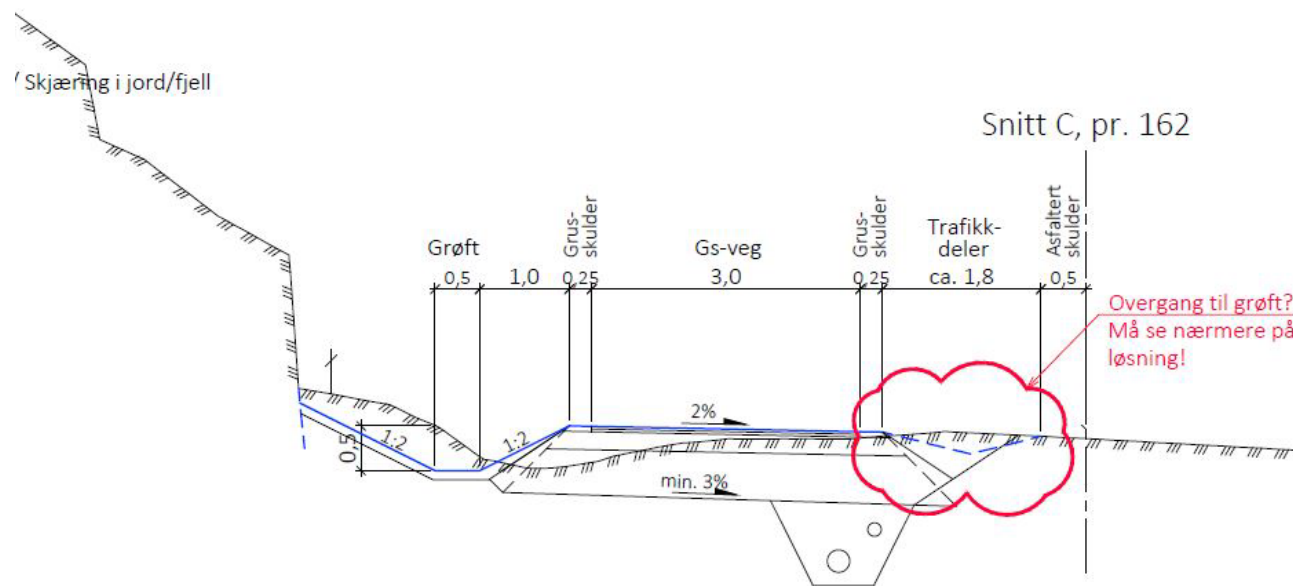
Gs-veg

Trafikkdeler med 1,5 m rabatt mellom fv. 311 og gs-veg / Skjæring i jord

Snitt A, pr. 255



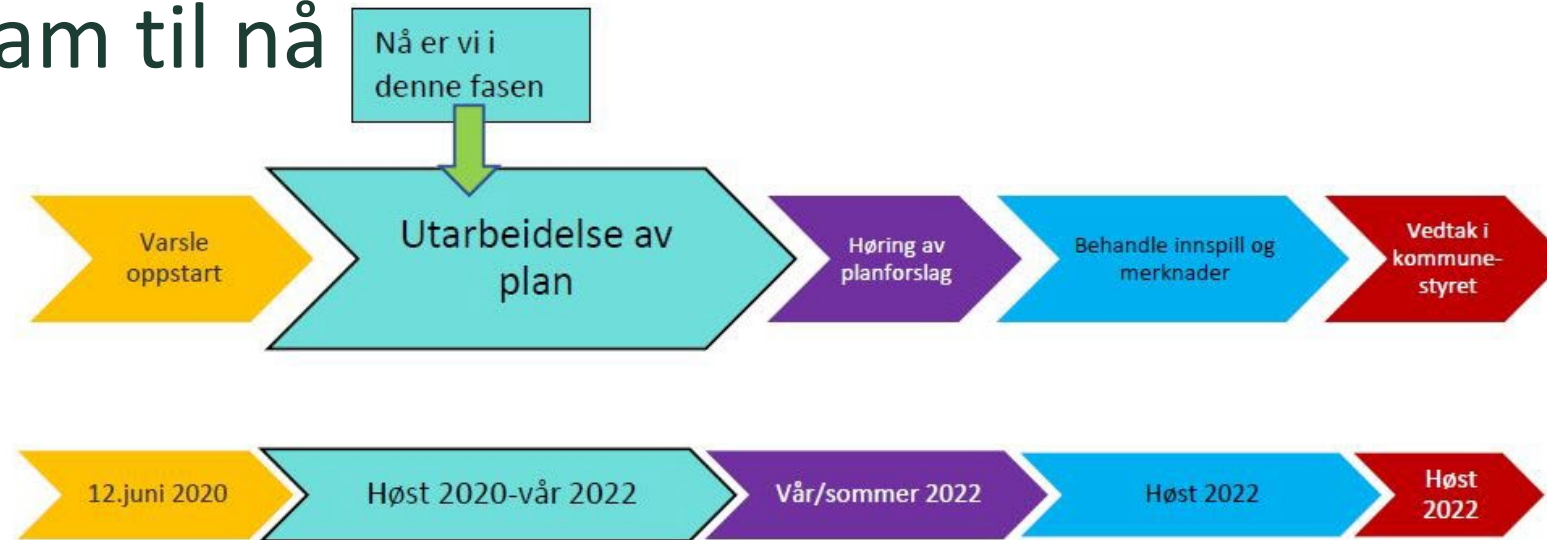
Tekniske detaljer for gang-sykkel veg med fysisk skille mot fv311.



Infrastruktur som overvannsledninger og kummer, kabler til veglys og andre kabler, grøft til snøopplag og overflatevann må få plass innenfor normalprofilet. Gjelder også master til belysning og skiltstolper.



Prosess fram til nå



Åpent kontor 13.august 2020

Innspill ble notert på papir av de som ønsket.

Grunnboring

Høsten 2020 og supplerende grunnboring høst 2021.

Jordprøver til analyse for kartlegging av eventuell forurensning i grunnen.

Befaring med fagfolk på Ytre Miljø for kartlegging av fremmede arter.

Barn og unges medvirkning innspill fra elevrådet ved Volden skole.

Trafikksikkerhetsvurdering med avdeling for trafikksikkerhet og miljøvennlig transport.

Grensesikring

Sjekke og verifisere eksisterende eiendomsgrenser med oppmåling og kartforretning i juni 2021 – bestyrer fra Tønsberg kommune.

Nedbøyningsmåling

Høsten 2021 for å kartlegge eksisterende bæreevne i fylkesvegen.



Grunnboring

Høsten 2020 og supplerende
grunnboring høst 2021.

Geotekniker sluttet i jobben før arbeid
på Feskjær var fullført. Ny geotekniker
på plass i juni 2021.



Nedbøyningsmåling Høst 2021.



Fallodd
400kg

Geofoner
8 stk





Oppsummering av hovedpunkt i innspillene

Åpent kontor – mange er positive til gang- og sykkelveg.

Ønske om sti i bakkant av bebyggelse, slik at barn i Stangsåsen kan gå til barn i Feskjærveien

Båt som må kunne hentes og leveres til eiendom med lastebil

Hvis dagens hekk forsvinner, så kreves ny hekk

Mange skal til friområde på Feskjær og krysser veien, men det er også mange som skal ut på Guriskjæret

Flere mener det er for høyt fartsnivå på bilene i området, synes fartsgrensa burde senkes

At det parkeres langs veiskulder, særlig om sommeren

Ønsker leskur på bussholdeplass Feskjær

Synspunkt på ny avkjørsel mot Stangsåsveien



Oppsummering av hovedpunkt i innspillene

Ved varsel om oppstart – mange er positive til gang- og sykkelveg.

Flere innspill om avkjørsler, skepsis rundt endring på egen tomt. Forslag som berører andre eiendommer.

Usikkerhet og bekymring vedrørende drift av felles atkomstveg.

Innspill om at man ser behov for endring av avkjørsel som følge av gs-veg

Mange mener det kjøres for fort i området, og synes fartsgrensa bør senkes og vegen gjøres smalere

Innspill om trafikkregulering til enveiskjøring på fylkesvegen.

Forslag om sti som knytter boligområdene sammen uten at man må gå ned til fylkesvegen

- Konkretisere hva det er behov for å drøfte mer = avkjørsler!



Gjennomføring

- Det er midler til planlegging og utarbeidelse av reguleringsplan.
- Grunnerverv blir gjort på bakgrunn av vedtatt reguleringsplan.
- Utbygging er aktuelt når finansiering av tiltaket er avklart. Utbyggingen skal finansieres i et spleiselag mellom kommune og fylkeskommune. Detaljene i spleiselaget er ikke ferdigforhandlet.

Grunnerverv på tre måter

- 1) Avtale om avståelse av grunn (kjøpekontrakt). Dersom du gjennom forhandlinger blir enig med fylkeskommunen om alle forhold ved avståelsen, skjer grunnervervet etter dette alternativet. Avtalen innebærer at du godtar at anleggsarbeidet kan starte til et avtalt tidspunkt. Det innebærer også at du har godtatt fylkeskommunens erstatningstilbud. En slik avtale kalles en **kjøpekontrakt**.
- 2) Avtale om at erstatning for avstått grunn skal fastsettes ved skjønn (arbeidstillatelse).
- 3) Areal og rettigheter blir ervervet ved ekspropriasjon og erstatning blir fastsatt ved skjønn.



Alt grunnerverv skal utføres på en slik måte at belastningen for de som berøres, blir minst mulig. Blant annet med bakgrunn i dette er det laget etiske retningslinjer for grunnerverv.





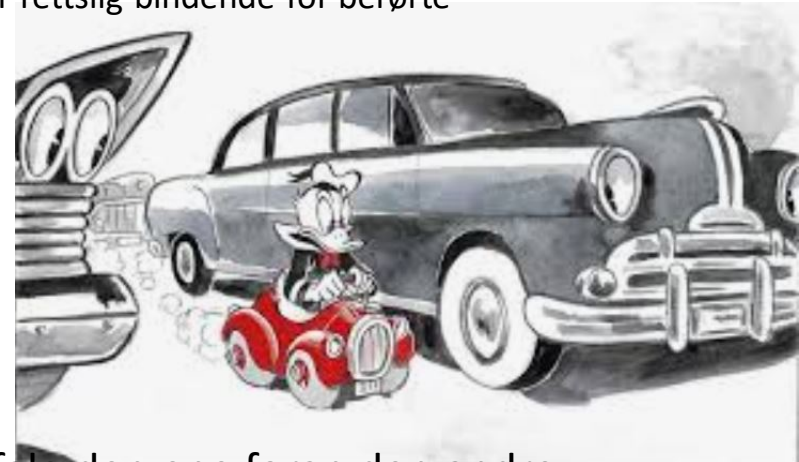
Felles adkomster

Kapittel 7 i veglova har bestemmelser om private veger – les felles adkomster

- Alle som bruker/har bruksrett til private veger inngår i veglag, selv om veglaget ikke har formaliserte vedtekter
- Er det noen som bruker/har bruksrett til slik veg kan veglaget formalisere vedtekter på to måter (minst):
 - 1) Ved at alle berørte gjør avtale om gjeldende vedtekter for felles adkomst eller
 - 2) Ved at en eller flere krever jordskifte – jordskifteretten etablerer da formelle regler for veglaget – blir rettslig bindende for berørte

Vi anbefaler begge tilnærmingene.

- Det som er fordelen med jordskifte er at en unngår i større grad gratispassasjerer og vedtektene blir gjeldende om en vil eller ikke.
- Avtalebasert er ofte greit der bruksberettigede vil ha en hånd på rattet.
- Det finnes masse eksempler på vedtekter for veglag. Men det er vanskelig å anbefale den ene foran den andre.
- Og så er det et faktum: Vedtekter er ikke et «must have».
- Vi kan bistå med rådgivning og vi kan dekke helt nødvendige utgifter ved etablering av vedtekter.



Nye adkomster – færre avkjørsler fra Fv. 311

Det kan være én adkomstveg mellom Saltkoppgata og Feskjærveien.

I dag er det to; én felles adkomst og én avkjøring til enkelttomt. Alle tomter må ha tilkomst, men hvilke muligheter finnes her?



Det kan være én adkomstveg mellom Feskjærveien og Stangsåsveien.

I dag er det flere; én felles adkomst og syv avkjøringer til enkelttomter. Alle tomter må ha tilkomst, men hvilke muligheter finnes her?

