Statens vegvesen

ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

Statens vegvesen Region øst

INNKOMNE INNSPILL TIL VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSPLANARBEID

VEDLEGG TIL REGULERINGSPLAN

Fv. 119 Billmannsbakken–Støtvig hotell, fortau
Rygge kommune

Region øst
Moss kontorsted
April 2017

I dette dokumentet er en oversikt over innkomne innspill i forbindelse med oppstart av reguleringsplanarbeidet.

Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for fortau langs fv. 119 Billmannsbakken–Støtvig hotell ble varslet 6. april 2016, med frist for innspill 6. mai 2016.

Statens vegvesen mottok 18 innspill.

1. Fylkesmannen i Østfold 3
2. Østfold fylkeskommune 7
3. Hafslund Nett AS 14
4. Norges vassdrags- og energidirektorat 17
5. Larkollen Vel 21
6. Trond Haug og Gabrielle Bergh 42
7. Thor Øistein Kilstad v/adv. Marte Reier 54
8. Berit Engebretsen 56
9. Hans M. Kvåle 57
10. Ellen Fabritius og Lasse Thorsrud 58
11. Bo Callander 60
12. Larisa Boos og Nils Jørgen Eek v/adv. Håkon Mathiesen 63
13. Hanne Heuch 65
14. Anne Francisca Eek og Eivind Kristiansen 68
15. Magnar Fjellbakk 69
16. Ruth K. Mikkelsen Braaten 71
17. Torgeir Bjørnaraa 72
18. Jan Erik Fjeldheim 73

Fylkesmannen i Østfold

Statens vegvesen Region Øst

Postboks 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER

Miljøvernavdelingen
Deres ref.: 15/246933
Vår ref.: 2016/2313 421.4 CHJ
Vår dato: 03.05.2016

Rygge kommune - innspill til varslet oppstart av detaljregulering for fortau langs fv. 119, Billmannsbakken - Støtvig hotell

Vi viser til deres oversendelse datert 06.04.16 med varsel om oppstart av arbeid med detaljregulering for fortau langs fv. 119 på strekningen Billmannsbakken-Støtvig hotell i Rygge kommune.

Formålet med planarbeidet er at på strekningen mellom Billmannsbakken (sør) og Støtvig hotell skal det planlegges for etablering av ensidig fortau. Fortauet planlegges vest for fylkesveien (på sjøsiden). Løsningen baserer seg på forprosjektet for strekningen som ble utarbeidet i 2011, og anbefalingen om videre planlegging av alternativ 2B.

Fylkesmannen er fagmyndighet innen landbruk, miljøvern, helse og samfunnssikkerhet, og skal se til at barn og unges interesser blir ivaretatt i planleggingen. Fylkesmannen skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Fylkesmannens hovedfokus i høringsprosessen er å ivareta nasjonale og vesentlige regionale interesser i planleggingen. Kommunen har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Kommunene skal registrere arealendringer i KOSTRA. Størrelsen på arealbruksformålene bør derfor fremgå i planbeskrivelsen.

Vårt innspill er delt i to, hvor første del er konkrete innspill, vurderinger og råd tilknyttet det varslede planarbeidet. Del to viser til generelle tema og føringer som er viktige for planarbeidet.

Innspill

Vi ble varslet om oppstart av en reguleringsplan for et tilsvarende prosjekt i 2010, som vi ga innspill til i vårt brev datert 05.07.10. Vi mottok så i 2012, kopi av et vedtak fra Plan- og miljøutvalget i Rygge kommune hvor det fremgår at; «*Statens vegvesen anmodes om å utarbeide en ny prinsippskisse i tillegg til alternativ B2 slik beskrevet i saksutredningen nedenfor. Begge alternativene sendes til høring og valget gjøres først etter at det har vært full medvirkning.*

Tollbuveien – Billmannsbakken vurderes som alternativ trasé for gang og sykkelvei.»

Vi savner i varselet informasjon om hva som har skjedd siden vedtaket i 2012. Det er i varselet ingenting som tilsier at det skal utarbeides to alternativer.
Vi ser det som positivt at det arbeides for en trygg og effektiv fremkommelighet for gående og syklende, slik at dette kan bli et mer reelt alternativ til bruk av privatbil. Dette er viktig av både klima- og folkehelsehensyn. Prosessen frem til nå viser at det er utfordrende å finne gode løsninger i området som tar hensyn til verdiene på stedet.

En liten del av strekningen ligger innenfor 100-metersbeltet langs sjøen, jf. plan- og bygningsloven § 1-8. Hele planområdet ligger innenfor sonen for rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjordregionen, som er videreført i statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen. Av nasjonale mål fremgår det blant annet at «*det må legges vekt på å bevare karakteristiske kulturlandskap, kulturminner, kulturmiljøer og enkeltstående eksempler på den særegne kystkulturen i området*» og at «*naturgrunnlaget skal forvaltes på lang sikt, ut fra hensynet til naturens mangfold, produktivitet og evne til fornyelse. Karakteristiske hovedtrekk i naturtype og landskap må søkes opprettholdt, og verdifulle lokaliteter, forekomster og arter må tas vare på innenfor det økologiske samspill i sine miljøer.*»

Larkollen er med i Fylkesmannen i Østfolds rapport nr. 1 fra 1993 *Østfoldlandskap av regional betydning*. Larkollen omtales i rapporten som et gammelt strandsted med særpreget bebyggelse, steingarder, gangveier og frodige hager. Av verdier nevnes landskapsbilde og kulturmiljø. Av trusler nevnes veiutbygging, endring av byggeskikk og uheldig utbygging.

Steingjerdene på strekningen er regulert til bevaring i eksisterende reguleringsplan for området. Vi mener det er viktig at det i planleggingen som skal skje også gjøres vurderinger av «standarden» på løsningen det skal legges til rette for. I visse områder bør det vurderes om løsningene som velges (eller delstrekninger) kan spesialtilpasses verdiene i området, selv om dette eventuelt er brudd på de gjennomgående standardene for fortau/gang- og sykkelveier.

Fra rapporten til forprosjektet datert oktober 2011 fremgår det at; «*Steingjerdene antas å ha verdi for biologisk mangfold. Flytting av gjerdene vil utløse krav om biologisk kartlegging. På bakgrunn av dette er det lagt opp til at biologisk kartlegging av steingjerdene skal gjennomføres i forbindelse med reguleringsplanprosessen.*» Man bør i størst mulig grad planlegge slik at det blir minst mulig inngrep i steingjerder og vegetasjon. Det vil ta tid før et flyttet steingjerde eller nyplantet vegetasjon får tilsvarende biologisk verdi. Men dersom man kommer frem til at steingjerder må flyttes og vegetasjon fjernes bør det også foreslås avbøtende tiltak for å gjenvinne noe av det biologiske mangfoldet man taper ved gjennomføring av prosjektet.

Generelle tema

De nasjonale forventningene til kommunal planlegging ble vedtatt ved kongelig resolusjon 12.06.15. Her samles mål, oppgaver og interesser som regjeringen forventer at kommunene legger særlig vekt på i planleggingen.

Reguleringsplanen må utarbeides med klar henvisning til overordnede kommunale og regionale planer samt nasjonale styringssignaler. Alle planer skal ved offentlig ettersyn ha en planbeskrivelse. Det må fremgå tydelig om planen utløser krav om konsekvensutredninger.

Følgende statlige planretningslinjer/-bestemmelser ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011).

- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

Følgende generelle temaer vurderes også som viktige i det aktuelle planområdet:

- Barn og unge, medvirkning og levekår. Se temaveileder T-1513, rundskriv T-2/08 og RPR-Barn og unge. Det skal etter plan- og bygningsloven være en særskilt ordning i hver kommune som sikrer at barn og unges interesser ivaretas. Det må belyses i saken hvordan barn og unges interesser er ivaretatt. Ny lov legger opp til at planer skal fremme helse og trivsel og forebygge sosiale forskjeller og kriminalitet. Vi viser også til § 5-1 om medvirkning og tilrettelegging for grupper og interesser som ikke selv er i stand til å delta direkte i planprosessen.
- Estetisk utforming. Landskapshensyn og god byggeskikk bør vektlegges. Vi viser til "Estetikk i plan- og byggesaker" (T-1179). Det må være fokus på reguleringsbestemmelsene og de fysiske rammer som settes for tiltak i planen.
- Universell utforming. Vi viser til " Regjeringens handlingsplan for universell utforming" (2005-2009). Alle områder (ute og inne) bør kunne brukes på lik linje av alle grupper. Reguleringsplanen bør stille tydelige krav til universell utforming.
- Blå-grønn struktur. Viser til DN-håndbok 23 ”Grønn by ...arealplanlegging og grønnstruktur”, MDs veileder T-1267 ”Fortetting med kvalitet” og Framtidens byers veiledning om Blågrønn faktor. Det er viktig med både bevaring og etablering av ny blå-grønn struktur. Vann og grønnstruktur har betydning for det lokale miljøet som trivselsskapende element. Det har også en viktig verdi for lek, stedsindentitet, naturmangfold, landskap og klimatilpasning.
- Naturmangfold. Planleggingen må skje i samsvar med naturmangfoldlovens alminnelige bestemmelser om bærekraftig bruk. Bestemmelsene i kapittel II skal samordne forvaltningen ved å gi felles mål og prinsipper. §§ 8 til 12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet. Vi minner om at vurderingene som gjøres skal fremgå, jf. § 7. Eksisterende kunnskap om området må framskaffes og det må vurderes om det er behov for ytterligere undersøkelser.
- Samfunnssikkerhet og klimatilpasning. Områder må vurderes med hensyn på sikkerhet, for eksempel flom, havnivåstigning, stormflo, grunnforhold, radon, fare for ulykker eller annen fare. Det er viktig å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse miljø og viktig infrastruktur samt sikre materielle verdier. Det er krav om risiko- og sårbarhetsanalyser ved utarbeidelse av planer for utbygging, jf. plan- og bygningsloven § 4-3.
  Vurdering av grunnforhold og områdestabilitet er viktig, jf. TEK 10 § 7-3 med veiledning. Vi viser også til NVEs retningslinjer og veiledere om tematikken, blant annet 2/2011 Flom- og skredfare i arealplaner og 7/2014 Sikkerhet mot kvikkleireskred.
  Håndtering av overvann, flommer og havnivåstigning blir stadig mer aktuelt. Vi anbefaler nettsiden www.klimatilpasning.no og DSBs veileder Klimahjelperen.
- Klimagassutslipp og energi. Det skal tas klimahensyn gjennom gode løsninger for energiforsyning, arealbruk og transport. Kommunene skal ta klimahensyn i all relevant planlegging. Arealplanleggingen skal legge til rette for kollektive løsninger og lokalisering som bidrar til redusert behov for bruk av privatbil. SPR for klima- og energiplanlegging fastlegger nærmere krav til hvordan klimahensyn skal tas med i planleggingen.SPR for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging gir føringer for hvordan arealbruken skal bidra til at man når de nasjonale klimamålene.
- Kartfremstilling. Reguleringsplaner er juridisk bindende og det er viktig at kart utarbeides i tråd med regelverket. Vi viser til departementets veiledning til forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og digitalt planregister.

Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og www.miljøkommune.no.

Vi vil komme nærmere tilbake til saken når planen foreligger til offentlig ettersyn, og vurdere om de nasjonale og regionale hensynene er fulgt opp.

Med hilsen

Geir Gartmann e.f.
seniorrådgiver

Carl Henrik Jensen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Rygge kommune	e-post
Østfold fylkeskommune	e-post

ØSTFOLD
FYLKESKOMMUNE

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vår ref.: 47163/2016 - 2016/6856
Deres ref.: 15/246933
Dato: 06.05.2016

Innspill - varsel om oppstart av detaljreguleringsplan - Fv. 119 Billmannsbakken - Støtvig hotell, fortau, Rygge kommune

Østfold fylkeskommune (ØFK) viser til brev datert 06.04.2016, varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for fortau langs fv 119 ved Støtvig i Rygge. Planområdet går langs fylkesvei 119 på strekningen fra Billmannsbakkens sørlige løp til og med Støtvig hotell i sør.

Hensikten med planen er å legge til rette for fortau for myke trafikanter på vestsiden av fv 119/ Larkollveien. Den beskrives som skolevei til Larkollen skole.

Planstatus
Larkollen er regnet som lokalsenter i fylkesplanen for Østfold. I kommuneplanen for Rygge ligger området innenfor hensynssone støy samt delvis innenfor båndleggingsareal med krav til regulering. Deler av traseen ligger innenfor 100- metersbeltet langs sjø. Gjeldende reguleringsplaner er «Reguleringsplan Larkollveien – Støtvig» fra 14.12.2000 i tillegg til plan for «Støtvig Vest», godkjent 15.12.2011. Store deler av planområdet ligger innenfor bevaringsområde med krav til spesielt vern.

Larkollen
Østfold fylkeskommune ser behovet for tiltak for myke trafikanter. Det er kun delvis opparbeidet fortau på sørvestsiden av veien ved parkeringsplassen til Støtvig hotell.

Denne delen av Larkollen anses som meget unik med sine smale veier, steingjerder, vegetasjon og verneverdige bebyggelse. Sammenhengen mellom steingjerdene og de store steinmoloene gir området en ekstra sterk identitet. Det er komplisert å legge til rette for en gangløsning uten at området i for stor grad mister sin særegne identitet.

Forprosjektet
Rundt 2010 ble det jobbet med et forprosjekt for myke trafikanter på samme strekning. Vi har ikke blitt bedt om å ta stilling til de ulike alternativene som der er presentert. ØFK har derfor vurdert de ulike forholdene som er i området, slik at det er mulig å få en mest mulig belyst plan som ikke er bundet opp av de vurderingene som av ulike årsaker strandet den gangen. Hovedpunktene det stoppet på kan være forholdet til steingjerdene, verneverdi på bebyggelse, eiendomservervelse og krav til tiltak.

Ved å se på «forprosjekt» på vegvesenet hjemmeside, ser vi begrunnelsen for at den gjeldende reguleringsplanen er utdatert. ØFK vil si seg noe uenig i det, siden denne planen har veloverveide løsninger med vekt på Larkollens identitet. I ettertid er også en eiendom fredet, slik at fokus på bygningsvern og stedsidentitet er økt ytterligere.

Eksisterende planer
ØFK ber spesielt om redegjørelse for avvik i forhold til gjeldende reguleringsplan.
Det er krav i gjeldende reguleringsplan at det skal «utarbeides en detaljert plan for vei og gang/sykkelvei. Spesielt hensyn skal tas til steingjerder og vegetasjon». Det står også at «Eksisterende utomhusanlegg og landskapsmiljø som veier, brygger, terrasseringer, trapper, steingjerder, vegetasjon m.m. skal bevares eller kreves tilbakeført og kan ikke fjernes uten kommunens godkjenning. Utbedring av slike kulturminner skal skje ved bruk av tradisjonelle materialer og teknikker».

Det er mange forhold som skal ivaretas i området. Østfold fylkeskommune anser området til å ha spesiell regional interesse sett ut fra landskaps- og verneinteresser.
Samtidig ser vi at det er mange små detaljer som skal løses, og at det er vanskelig å finne en lik løsning på strekningen. Siden området er så variert, vil det kunne være mange måter å løse det på. I tillegg til at det er steder med og uten steingjerder og vegetasjon, varierer dette også med tosidig og ensidig. Enkelte steder er det store høydeforskjeller, det varierer fra ekstremt smalt til noe mer romslig, men det er aldri god plass. Ut fra papirkartet til gjeldende reguleringsplan ser det ut til at gang/sykkelvei er planlagt delvis på andre siden av steingjerdet i forhold til veien, mellom boligene og veien. ØFK ber om at framtidig plankartet synliggjør steingjerdet.

Slik ØFK ser det, bør det derfor velges ulike løsninger på strekning. Fylkeskommunen er med i et samarbeidsprosjekt for å jobbe fram alternative løsninger på steder der det ikke ligger til rette for standard løsninger.

Vi forventer at Statens vegvesen følger Regional transportplan for Østfold mot 2050 (RTP) når det gjelder tilrettelegging for gående og syklende. I dette ligger bedre framkommelighet og bedre sikkerhet. I handlingsprogram for fylkesveger og kollektivtransport 2016-2019 ligger som en strategisk forankring at utenfor byer og tettsteder vil det virkelige behov måtte analyseres med sikte på å bygge enklere og mindre kostnadskrevende løsninger.

De folkevalgte i Samferdselskomiteen i Østfold fylkeskommune har bestemt at en arbeidsgruppe for enklere løsninger for gang- og sykkelveier ser på muligheter for å kunne tilpasse anlegg slik at de fortsatt er forsvarlige, men kan fravike de strenge krav til utforming som ellers gjelder ifølge håndbøkene til Statens vegvesen. I arbeidsgruppa sitter Statens vegvesen og fylkeskommunen ved både administrasjonen og politikere. Arbeidet pågår og det skal legges fram en orientering om dette i politiske møter i juni. Vi vil anbefale en samordning med arbeidsgruppa for å se etter muligheter for tilpasninger i detaljreguleringen av fortau eller forenkla gang- og sykkelvei langs fv. 119 mellom Billmannsbakken og Støtvig hotell.

Kulturminner/kulturmiljø
Larkollen er et særegent kulturmiljø. Stedsnavnet har sitt opphav i at dette har vært et gammelt ladested. På siste del av 1800-tallet ble stedet et viktig utfartssted for bade- og hyttegjester. Kulturmiljøet karakteriseres av:

- gammel, småskala boligbebyggelse
- hytter fra fritidskulturens første fase
- en gjennomgående hovedvei som bukter seg i landskapet
- stengjerder som omslutter veiene og deler inn eiendommene
- eldre bygninger/anlegg som huser eller har huset viktige samfunnsfunksjoner, slik som Larkollen kirke og Larkollen tollstasjon

Disse forholdene er vektlagt i gjeldende reguleringsplan for Larkollen (vedtatt 14.12.2000), som har avmerket store deler av planområdet som spesialområde vern.

Larkollen er det eneste tettstedet i Østfold hvor stengjerder er en viktig del av tettstedsmiljøet. Sammen med bygningene, veiløpet og de tilstøtende hagene med vegetasjon, skaper de en historisk dimensjon. Bredden og kurvaturen på den gjennomgående veien er viktig for stedskarakteren og opplevelsen fastboende og besøkende har av stedet. Dette har Fylkeskonservatoren også spilt inn i forbindelse med forprosjektet i 2011, samt til det pågående arbeidet med kommunal kulturminneplan for Rygge. Vi opplever at dette også er noe kommunen selv er svært opptatt av. Vi mener det bør vektlegges at man finner en god helhetsløsning, samt god detaljering, som ivaretar kulturmiljøet på en best mulig måte. For å få dette til må man muligens fravike vanlige normer for bredder mm. Dette gjelder både selve veibanen og fortauet.

Fylkeskonservatoren har orientert Riksantikvaren om planarbeidet. Når det gjelder utformingen av nytt fortau eller ny G/S-vei, er Riksantikvarens overordnede mål at kulturminneverdiene på hele strekket Billmannsbakken-Støtvik opprettholdes. De er spesielt opptatt av utformingen langs Tollbuveien 2 (se lenger ned). Riksantikvaren påpeker at SVVs veinormaler kun er veiledende. Det betyr at det alltid kan gjøres lokale tilpasninger og tas spesielle hensyn i forhold til fredete og verneverdige kulturminner. Det vil si at det spesielt ved Tollbuveien 2 og ved «Tranga» (Tollbuveien 24 og Vardeveien 4) må det være mulig å fravike normalen.

Vi viser til bestemmelsene i gjeldende reguleringsplan for Larkollen (vedtatt 14.12.2000), der det i §2.2 heter: «I planen er vist eksisterende steingjerder. Disse skal bevares, evt. gjenoppbygges, med unntak av nødvendige gjennomskjæringer ifm gangvei Larkollenveien.»

For opparbeidelsen av fortauet mener vi de samme bestemmelsene som er gitt i forbindelse med plankrav, bør gjelde. Her heter det: «Det skal legges stor vekt på arkitektonisk kvalitet. Hensynet til landskapet og omgivelsene skal også veie tungt, bl.a. ved valg av (…) materialer. Ved utforming og opparbeiding av utomhusarealer, inkl. parkeringsareal, skal estetikk og beplantning vektlegges. Generelt skal det være en høy standard med strenge krav til kvalitet, (…).

Reguleringsplanen må sikre god og stedstilpasset materialbruk (granittkantsten, lyktestolper mm). Planen må også stille krav om god detaljering på steder hvor det f.eks. lages åpninger i stengjerder eller der fortau eller G/S-vei eller fortau går nært inntil historisk bygningsmasse. Ved nyetablering av vegetasjon bør denne være tilpasset det historiske miljøet.

Fylkeskonservator mener det må arbeides for en løsning hvor dimensjonene på eksisterende korridor beholdes, dvs. at også dagens avstand mellom stengjerdene ivaretas, uavhengig av hvor gamle disse er. Det må ligge som en sterk føring at stedets historiske uttrykk og målestokk ivaretas. Vi mener en løsning med å legge en smal G/S-vei eller turvei på innsiden av stengjerdene vil løse dette best. Vi mener at en korridor med kjørevei og fortau vil kunne redusere opplevelsen av kulturmiljøet. Dersom fortau flyttes til innsiden av stengjerdene bør det vurderes om denne skal ha et mer turvei-preg med overflate av grus e.l., slik at stengjerdet ikke framstår som en rabatt. Vi mener at en turvei eller fortaus-trasé med et «buktende» løp mellom veikanten og innsiden av stengjerdene, kan berike opplevelsen for brukerne.

Vi gjør oppmerksom på at den gamle Tollstasjonen i Tollbuveien 2 ble forskriftsfredet etter kulturminneloven i 2014. Hovedbygningen og annekset er fra siste del av 1700-tallet. Alle bygningene på eiendommen er fredet. Imidlertid er bare deler av selve eiendommen (34/405) fredet. Det fredete utomhusområdet ligger som en trekant mellom Larkollveien og Tollbuveien. De fredete bygningene ligger både innenfor og utenfor det fredete utomhusområdet. Stengjerdet langs Larkollveien er unntatt fra fredningen. Dette skjedde i forbindelse med høring av fredningsforslaget. Ettersom det ved denne eiendommen er sterk stigning opp mot veien, må reguleringsbestemmelsene sikre at det tas særskilte hensyn i utformingen av skråning/mur/beplantning i dette området. Det må vurderes om fortauet og evt. kjørebanen kan innskrenkes på denne strekningen for å minimere inngrepet. For inngrep i det fredete kulturminnet må det søkes dispensasjon fra Riksantikvaren. Vi gjør oppmerksom på at ØFK har varslet Riksantikvaren om forholdet.
En rekke av bygningene langs veien er fra før 1850. Disse bygningene med anlegg bør ihensyntas spesielt.
På vestsiden av veien gjelder dette:
Billmannsbakken 47 (hovedbygning).
Tollbuveien 1 (hovedbygning + uthus)
Tollbuveien 2 (hovedbygning + uthus)
Tollbuveien 24 (hovedbygning + uthus)
Larkollveien 761 (hovedbygning)
Larkollveien 781 (hovedbygning + uthus)

På østsiden av veien gjelder dette:
Feltspatveien 2 (hovedbygning + uthus)
Larkollveien 772 (hovedbygning + uthus)

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner som har behov for særlig vern i planområdet. Vi ber om at følgende tekst blir tatt inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser:

Dersom det under anleggsarbeider treffes på automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og/eller brent stein etc., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og Fylkeskonservatoren varsles, jf. Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, (Kulturminneloven) § 8.

Konsekvensutredning
Slik Østfold fylkeskommune ser det, vil en etablering av fortau mellom steingjerdene kunne anses som i strid med overordnet plan. Tilbake i 2000 var plannivåene ulike dagens, slik at planen for Larkollen tilsvarer det vi i dag vil regne som områdeplan. Det ble da ofte stilt krav om bebyggelsesplan i tillegg, noe som er gjort for deler av planområdet.

I § 3 i forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven står det at planer som skal vurderes nærmere, er « b) detaljreguleringer på inntil 15 dekar som innebærer endring av kommuneplan eller områderegulering. Slik vi ser det, kan planen samtidig «få vesentlige virkninger for miljø og samfunn», vedlegg III b) «kulturminner eller kulturmiljø som er fredet, midlertidig fredet eller foreslått fredet etter kulturminneloven eller vernet etter plan- og bygningsloven, eller hvor det finnes eller er stor sannsynlighet for å finne automatisk fredete kulturminner som inngår i et kulturmiljø med stor tidsdybde». Slik ØFK ser det, er det her også «særlig verdifulle landskap», her som kulturlandskap.

Etter ØFKs vurdering, vil det med utgangspunkt i valg av løsning, være behov for konsekvensutredning. Slik vi ser det, har de smale veiene, steingjerdet, vegetasjonen og bebyggelsen stor verdi for identiteten i området. Det er mange bevaringsverdige bygninger, til og med fredede bygninger, som kan bli omfattet av planen. Det bør dermed planlegges med utgangspunkt i at tiltak som endrer nærmiljøets karakter bør kreve utarbeidelse av konsekvensutredning med tilhøre planprogram. Dersom det velges løsninger som i mindre grad påvirker området, kan det vurderes å ikke stilles krav om utarbeiding av konsekvensutredning. Vi vil derfor anbefale Rygge kommune å kreve konsekvensutredning så fremt steingjerdet, allèvegetasjon mm fjernes/flyttes (utover mindre hull for kryssinger).

Derimot, hvis det planlegges på innsiden av steingjerdene, mellom bebyggelsen og steingjerdet, kan vi vurdere det slik at det kan unntas krav om konsekvensutredning. Dette ut fra vurderingen om at endringen med å flytte steingjerdet, fjerne vegetasjon og gjøre hele traseen bredere kan vurderes som tiltak som forringer stedsidentiteten. Slik vi ser det, er dette viktige regionale hensyn innenfor vårt ansvarsområde landskapshensyn og bevaring av kulturminner.

Hensyn til natur- og landskapsverdier
I forprosjektet står det at det er en del bjørk, men også noen store eiketrær, furutrær og kirsebærtrær langs vegen. ØFK minner om at spesielt eiketrær av en viss alder eller størrelse er automatisk fredet. Dette må redegjøres for i det videre arbeidet, og disse må sikres både i plankart og bestemmelser. Øvrig vegetasjon bidrar til å danne det meget positive helhetsinntrykket av Larkollen, og det bør fremgå av beskrivelsen hvilke som skal fjernes, hvilke som skal bestå, og evt hvilke trær som skal gjeninnføres. Bjørk har relativt kort levetid, men kan også oppnå en god størrelse på noen år.

For øvrig vil vi anbefale at det legges vekt på følgende forhold:

Forholdet til fylkesplanen
Planarbeidet må forholde seg til gjeldende fylkesplan. Denne finnes på fylkeskommunens hjemmeside http://www.ostfoldfk.no/ under overskriften «fylkesplanlegging».

Risiko- og sårbarhet
Vi viser til plan- og bygningslovens § 4-3 som forutsetter at det ved utarbeidelse av planer for utbygging skal gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Grunnforhold og fare for overvann
De stedlige grunnforholdene må undersøkes og hensyntas i planleggingen. Risiko for overvann og flom må vurderes, og det bør planlegges slik at traseen ikke blir stående under vann, og gående/syklende må ut i veibanen. Det bør samtidig planlegges slik at overvannet ikke i for stor grad renner inn på tilliggende eiendommer. Det kan være en fordel å unngå større asfalterte flater, og heller vurdere grus. Planen må utformes slik at skade så langt det er mulig unngås.

Trafikkforhold
I teksten legges det i stor grad vekt på hotellets gjester, men ØFK ber om at det også legges større vekt på skolebarn på vei til og fra Larkollens skole og idrettslag. Det er disse som i stor grad er brukere av veiene i området, spesielt på vinterstid, og de bør kunne ha en sikker kryssing, f.eks ved kirken, slik at de kommer inn til Feltspatveien og videre. Om det er andre snarveier som kan lede barn fra Billmannsbakkenområdet til skoleområdet, er ikke ØFK kjent med.

Det bør vurderes å utvide planområdet dersom dette er hensiktsmessig for å oppnå gode og sikre trafikkløsninger.

Dersom det skal legges til rette for busstopp, bør Østfold kollektivtrafikk og/ eller aktuelt busselskap kontaktes for å avklare eventuelle spørsmål i denne sammenheng. Så fremt tilgjengelighet for alle brukergrupper skal sikres, bør det vurderes om busslommer bør legges der det ikke er konflikt med verneinteresser og landskapshensyn.

Estetikk og byggeskikk
Det vises bl.a. til *Estetikkveileder for Østfold* som er utarbeidet i forbindelse med fylkesplanen. Denne finnes bl.a. på fylkeskommunens nettside:
http://www.ostfoldfk.no/modules/module_123/proxy.asp?D=1&C=394&I=0&m=1395

Barn, unge og myke trafikanter
Vi viser til rundskriv T-2/08 *Om barn og planlegging – Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen*. Vi minner om at kommunen etter plan- og bygningslovens §3-3 skal ha en særskilt ordning for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen. De/den kommunen gir dette ansvaret skal gis anledning til å medvirke i

planprosessen, og deres bidrag må dokumenteres i plandokumentene. Barnas talsperson skal være barnas representant i det faste utvalget for plansaker.

Planfremstilling
Reguleringskart og bestemmelser må utarbeides i samsvar med Miljøverndepartementets veiledningsmateriell. Vi viser i den forbindelse bl. a. til Miljøverndepartementets veileder til kart- og planforskriften *Veiledning til forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealplan og digitalt planregister* og «Plankartsiden» som finnes under departementets nettside www.planlegging.no. – «Veiledning om plan- og bygningsloven med forskrifter».

Reguleringskart og formålskoding skal utformes i henhold til siste SOSI-standard. Data for karttemaene skal leveres i riktig koordinatsystem (EUREF89) og karttemaene bør være vektorisert. Reguleringskartet må påføres en målsatt målestokkslinjal slik at avstander kan leses uavhengig av forstørrelse. Skriftstørrelsen skal være godt lesbar. Vi forutsetter også at planen følges av en planbeskrivelse, jfr. plan- og bygningslovens § 4-2. Det må være samsvar mellom plankart og bestemmelser.

Vi har ingen videre innspill på det nåværende tidspunkt. Med utgangspunkt i at det har vært mange innsigelsessaker den siste tiden, oppfordrer vi kommunene til å melde inn plansaker til regionalt planmøte før offentlig ettersyn. Vi forutsetter videre at vi får planforslaget til uttalelse i forbindelse med offentlig ettersyn.

Med hilsen

Dokumentet er elektronisk godkjent av

Elin Tangen Skeide	Inger B. Kolseth
Fylkesplansjef	Rådgiver

Kopi til:

Rygge kommune	Larkollv 9	1570	DILLING
Fylkesmannen i Østfold	Postboks 325	1502	MOSS

Hafslund Nett

Deres dato
2016-04-04

Vår dato
2016-03-09

Deres referanse
15/246933-4

Vår referanse
59113

Vår saksbehandler
Ronja M. Skaug
Mail: ronja.martine.skaug
@hafslund.no

Kopi til

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

UTTALELSE TIL VARSEL OM OPPSTART AV DETALJREGULERING (OFFENTLIGE ETATER) – FV. 119 BILLMANNSBAKKEN – STØTVIG HOTELL, FORTAU, RYGGE KOMMUNE

Hafslund Nett AS («HN») viser til varsel om oppstart av detaljreguleringsplan (offentlige etater) – fv. 119 Billmannsbakken – Støtvig hotell, fortau, Rygge kommune. Høringsfristen er 6. mai 2016 og uttalelsen er dermed innen fristen.

HN har etter energiloven områdekonsesjon i Rygge kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømnettet i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett).

1 Elektriske anlegg i planområdet - Anlegg etablert etter områdekonsesjon (normalt distribusjonsnett)

HN har elektriske anlegg i planområdet som vist på vedlagt kart. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg.

Anlegg med spenning til og med 22 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon.

1.1 Eksisterende høyspenningskabler

Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler. Det må bestilles kabelpåvisning for å få en omtrentlig kartfesting av kabelens plassering i terrenget.

1.2 Forhold til eksisterende frittliggende nettstasjoner (frittliggende)

Nettstasjoner er viktige komponenter i elektrisitetsforsyningen, og en eventuell flytting av nettstasjonene medfører store kostnader og tekniske konsekvenser for el nettet. Nettselskapet ber derfor om at forslagsstiller planlegger slik at det ikke er behov for flytting av disse.

1.2.1 Behov for ny nettstasjon

Dersom veiutbyggingen utløser et økt behov for strøm, kan det bli behov for å sette av arealer til ny nettstasjon.

1.3 Flytting/omlegging av eksisterende nett

Ved en eventuell flytting av nettet må det påberegnes minimum 6 uker til prosjektering. Omfanget og størrelsen på flyttingen vil videre være avgjørende for tidsaspektet for flyttingen av anlegget.

2 Andre forhold

2.1 Vedlagt kart

Vedlagt kart kan brukes under følgende forutsetninger:

- Brukes kun som underlag for forespurt planarbeid
- Bør slettes etter bruk - husk at nettet endrer seg kontinuerlig

- Må ikke oversendes andre uten netteiers samtykke eller offentliggjøres
- Må ikke anses som kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk, tlf: 09146

2.2 Inntegning på plankart

Nettselskapet gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene *ikke* må påføres i planen, herunder plankartet. Høyspenningskabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Selskapet viser i denne sammenheng til Forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen (beredskapsforskriften) § 6-2, og NVEs *Veiledning til forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen*, pkt 6.2.9.

Arealer som brukes til frittliggende nettstasjoner avsettes i planen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1510, jf vedlegg I til kart- og planforskriften.

2.3 Annet

Nettselskapet ber om at fremtidig infrastruktur planlegges slik at den i minst mulig grad kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg. HN ber om at utbygger tar kontakt med nettselskapet på et tidlig tidspunkt for å avklare om nettselskapet sine anlegg må flyttes og eventuelle andre forhold.

Vennligst ta kontakt dersom det skulle være spørsmål eller uklarheter.
Kontaktinformasjon: firmapost@hafslundnett.no

Med hilsen
Hafslund Nett AS

Ronja M. Skaug

Ronja Martine Skaug
rådgiver
Rettigheter

Vedlegg:
Kartutsnitt

Fra: Selvik Kristin <krse@nve.no>
Sendt: 3. mai 2016 09:13
Til: Firmapost-øst
Kopi: Hermansen Lene
Emne: NVEs innspill - Varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan for Fv 119 Billmannsbakken - Støtvig hotell, fortau - Rygge kommune, Østfold
Vedlegg: Sjekkliste_NVE_2016.pdf

Deres ref: 15/246933-4

Vår ref: 201601917-1

NVEs innspill - Varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan for Fv 119 Billmannsbakken - Støtvig hotell, fortau - Rygge kommune, Østfold

Vi viser til oversendelse av 06.04.16.

Vassdrag
Det ser ikke ut til å være noe vassdrag innenfor området.

Marine avsetninger og kvikkleire
Rygge kommune er ikke kartlagt i forhold til kvikkleireskred, men det er avdekket kvikkleire flere steder i kommunen. Størstedelen av planområdet består av marine strandavsetninger, hvor det potensielt kan finnes kvikkleire (jf. www.ngu.no). Det bør derfor være fokus på grunnforholdene i planområdet.

Før det planlegges byggetiltak i områder med marine avsetninger må det dokumenteres at grunnen er stabil eller lar seg stabilisere. Om det
avdekkes kvikkleire i området, må geoteknisk ekspertise vurdere hele kvikkleiresonen, utløpsområde for skred, stabiliteten i området og nødvendige sikringstiltak i henhold til NVEs retningslinjer *"Flaum- og skredfare i arealplanar (NVE 2/2011)*, som bl.a. beskriver sikkerhetskrav ved utbygging. I områder med kvikkleire vil endringer i massebalansen kunne føre til økt fare for skred. Det er opp til tiltakshaver å dokumentere tilstrekkelig sikkerhet. I planen må det framgå tydelig hvilke vurderinger som er gjort. Selv om en
kommer fram til at det ikke foreligger noen rasfare, skal dette framgå av planen.

Vi ber om at NVE's Retningslinjer "Flaum- og skredfare i arealplaner 2/2011" vil bli lagt til grunn i det videre planarbeidet. Retningslinjene beskriver blant annet hvordan skred bør utredes på reguleringsplannivå. Kriterier og prosedyre for geoteknisk utredning går fram av NVEs veileder nr. 7/2014: *Sikkerhet mot kvikkleireskred*. *Vurdering av områdestabilitet ved arealplanlegging og utbygging i områder med kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddegenskaper*
Retningslinjene og veiledere finnes på www.nve.no under Flom og skred — Arealplanlegging.

Ut over dette har vi ingen andre merknader til oppstart av planarbeidet, men NVE forbeholder seg retten til å komme tilbake med mer når planen kommer på offentlig ettersyn.

mvh

Kristin Selvik
Rådgiver

Avdeling: Skred - og vassdragsavdelingen/Seksjon for areal og sikring

Norges vassdrag og energidirektorat (NVE) Region Øst
Postboks 4223, 2307 Hamar
Telefon 22 95 96 71 eller direkte 22 95 96 98
E-post ro@nve.no eller direkte krse@nve.no
Web: www.nve.no

Sjekkliste for reguleringsplan - vurdering av tema innenfor NVEs forvaltningsområder (pr. 11.06.2015)

NVE har et statlig forvaltningsansvar for vassdrags- og energiressurser samt forebygging av skader fra flom- og skred. Kommunene har et ansvar for å ta hensyn til disse temaene i arealplanleggingen. Denne sjekklisten kan brukes til hjelp for vurderinger, men er ikke uttømmende.
Når det gjelder flom- og skredfare viser vi til at det skal utarbeides en ROS-analyse for alle planer, jamfør plan- og bygninslovens § 4-3 og DSB veileder Samfunnssikkerhet i arealplanleggingen. ROS-analysen må inneholde en begrunnet vurdering av om det er fare for flom, erosjon eller skred, og en konklusjon på om det er tilfredsstillende sikkerhet i henhold til TEK10. Når det gjelder vassdrag og energianlegg er det noen typer tiltak som vil ha behov for avklaring i forhold til sektorlovverk (vannressursloven og energiloven).

Tema i planen	Hvilke vurderinger bør gjøres	Innarbeiding i plan	Linker til mer informasjon
Er det vassdrag i planområdet? *Styring av arealbruken bort fra vassdragene er det beste virkemiddelet for å ta vare på vassdragsmiljø og begrense vassdragsrelatert fare.*	Hvordan skal planen ta hensyn til natur-, kulturmiljø og friluftsinteresser i 100-metersbeltet langs vassdrag, jf. pbl § 1.8? Generelt er det viktig å holde vassdrag åpne og bekkelukking frarådes. Dersom det planlegges tiltak som berører allmenne interesser i vassdrag eller grunnvann, må konsekvensene av dette beskrives, som grunnlag for ev. konsesjonsvurdering eller samordning etter vannressursloven. Hvilke alternative løsninger eller avbøtende tiltak er mulig for å ivareta vassdrag? I verna vassdrag bør en vurdere differensiert forvaltning etter PRP for verna vassdrag.	Alle vassdrag, inkludert åpne og lukka bekker, bør merkes tydelig i plankartet og reguleres til arealformål 3, 5 eller 6, jf §12-5. Bestemmelser om byggegrense til vassdrag, kan differensieres ut fra konkrete vurderinger av allmenne hensyn, for eksempel 50-100 m langs hovedvassdrag og 20 m langs bekker. Forutsetninger for og ev. avbøtende tiltak ved vassdragsinngrep må innarbeides i bestemmelser. Forvaltning etter RPR for verna vassdrag kan fastsettes i bestemmelser og/eller vises som hensynssone.	Karttjenesten NVE Atlas Arealplanlegging og vassdragsmiljø Plan- og bygningslovens § 12-5 Plan- og bygningslovens § 1-8 Vannressursloven Verneplan for vassdrag RPR for vernede vassdrag
Kan området være flomutsatt? *Dersom planområdet er innenfor 20-metersbeltet langs bekk eller 100-metersbeltet langs elv så bør flomfare vurderes. På flate elvesletter vil flommen ha større utstrekning.* *På grunn av klimaendringer forventes økt flomvannføring med minst 20% i små nedbørfelt og kystvassdrag. I noen regioner vil også flommene øke i store vassdrag.*	Finnes det flomsonekart i planområdet? Utenfor kartlagte områder kan en første vurdering baseres på observasjoner fra tidligere flommer, lokalkunnskap og kartanalyse. Ved tvil må det gjøres en fagkyndig utredning. Det må vises særlig aktsomhet langs bratte og masseførende vassdrag. Eventuelle kulverter, bruer og bekkelukkinger som kan gå tett, bør kartlegges. Vil utbyggingen medføre økt overvann og raskere avrenning til vassdrag? Vil havnivåstigning og stormflo ha betydning for flomvannstand i vassdrag med utløp i sjø?	Ny bebyggelsen bør i utgangspunktet plasseres utenfor flomutsatte områder. Flomutsatte areal skal vises som hensynssone og tilknyttes bestemmelser som ivaretar sikkerheten gitt i TEK10 §7-2. En avstandsgrense på 20 m fra bekker vil normalt dekke fare for flom og flomskred Alternative flomveier for lukkede bekker bør vises som hensynssone i planen Det kan fastsettes bestemmelser om lokal overvannshåndtering.	Flomsonekart utarbeidet av NVE Krav til flomsikkerhet i TEK10 Retningslinje 2/2011: Flaum- og skredfare i arealplanar (rev. 2014) Rettleiar 3/2015: Flaumfare langs bekker Retningslinjer for flomberegninger Fakta: Hvordan ta hensyn til klimaendringer Fakta: GIS finner flomveiene

Tema i planen	Hvilke vurderinger bør gjøres	Innarbeiding i plan	Linker til mer informasjon
			Klimatilpasningstiltak innen vann og avløp i kommunale planer DSBs Havnivåveileder
Kan området være skredutsatt? *Å ha kunnskap om skredfare, og ta hensyn til dette ved planlegging og utbygging , er den mest effektive måten å forebygge skredulykker.* *På grunn av klimaendringer forventes økt hyppighet av skred i bratt terreng, men fareområdene vil ikke nødvendigvis bli større.*	Ligger planområdet innenfor aktsomhetsområder for snøskred, steinsprang eller jord- og flomskred? Finnes det kvikkleiresoner eller marine avsetninger i planområdet? Undersøk om det er lokal informasjon om grunn- og terrengforhold som tilsier skredfare. Vurder behovet for fagkyndig utredning ut fra planlagt arealbruk og tiltakskategorier.	Ny bebyggelse bør i utgangspunktet plasseres utenfor skredutsatte områder. Skredutsatte områder vises som hensynssone i planen og tilknyttes bestemmelser som ivaretar sikkerheten gitt i TEK 10 §7-3. Hvis det ikke er tilstrekkelig sikkerhet må avbøtende tiltak beskrives og innreguleres i planen. Ansvar for fremtidig tilsyn og vedlikehold av sikringstiltak må avklares.	Karttjenesten NVE Atlas NGUs løsmassekart Krav til skredsikkerhet i TEK10 Retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar (rev. 2014) Veileder 8/2014 Sikkerhet mot skred i bratt terreng Veileder 7/2014 Sikkerhet mot kvikkleireskred Faktaark: Identifisering av skredvifter Skogsveger og skredfare
Er det konsesjoner for vassdrags- eller energianlegg i området? *Nettanlegg og trafoer som krever anleggskonsesjon etter energiloven er unntatt fra plan- og bygningsloven.*	Sjekk om det planlegges ny arealbruk i konflikt med etablerte eller planlagte høyspentlinjer , trafoanlegg, dammer, rørgater eller andre anlegg for energiforsyning og -overføring . Er anleggseier varslet?	Anlegg for energiforsyning og -overføring skal reguleres som teknisk infrastruktur etter §12-5 nr.2, med unntak av kraftledninger i sentral og regionalnettet som skal vises som hensynssone. Andre energianlegg, som dammer og kraftverk, bør reguleres til byggeområde.	Planloven og energianlegg Oversikt over konsesjoner som er gitt eller under behandling Bebyggelse nær høyspentanlegg Hensynssoner for kraftledninger Plan- og bygningslovens § 12-5

Ut fra ressurshensyn må NVE prioritere å gi innspill og uttalelser til overordnede planer, planer som omfatter områder med vesentlig flom- eller skredfare, saker av prinsipiell betydning og planer med problemstillinger som kommunen har vansker med å avklare selv. Vi ønsker at kommunene velger ut planer som det er særlig behov for hjelp fra NVE til å vurdere, og tar tidlig kontakt med oss om disse sakene.

For at NVE skal ha grunnlag for uttalelse må høringsdokumentene inneholde planbeskrivelse, ROS-analyse, plankart og bestemmelser samt alle relevante fagkyndige utredninger som er gjennomført i forbindelse med planarbeidet.

NVE kan fremme innsigelse på grunnlag av manglende utredning eller innarbeiding av hensynet til flom- eller skredfare, eller manglende avklaring mot vannressursloven eller energiloven. Mangel på uttalelse eller innsigelse fra NVE rokker ikke ved kommunes selvstendige ansvar for å sørge for at disse hensynene er ivaretatt i planarbeidet.

Larkollen Vel

Statens vegvesen Region øst,
Postboks 1010 Nordre Ål,
2605 Lillehammer

Sendt pr epost: firmapost-ost@vegvesen.no

Deres ref: 15/246933

Uttalelse om detaljregulering av fortau i Larkollen - fv 119 Billmannsbakken - Støtvig hotell

Vi henviser til «Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan fv 119 Billmannsbakken-Støtvig hotell, fortau, Rygge kommune» fra Statens vegvesen, datert 06.04.2016, med uttalefrist 6. mai då.

Den 1. april då mottok vi «Varsel om oppstart av arbeid med regulering for Støtvigenga, Rygge kommune» fra arkitektfirma Henriksen & Reine AS. I epost til arkitektfirmaet samme dag bekreftet vi mottak og minnet om behovet for regulering av «tranga» siden denne vegstrekningen ikke var inkludert i deres vedlagte kartavgrensning. Larkollen vel har som kjent for SVV Østfold, over lengre tid engasjert seg i spørsmålet om bedret trafikksikring av «tranga» i kontakt med såvel SVV, Østfold fylkeskommune som Rygge kommune.

Vi setter stor pris på at SVV umiddelbart iverksetter reguleringsarbeidet av fortau over strekningen. Larkollen vel regner med at tidligere rekkefølgebestemmelser aktiveres slik at også utbygger involveres med krav om bidrag til iverksetting av trafikksikring med fortau før Støtvigenga bygges ut.

For ordens skyld vedlegger vi tidligere oversendt forslag fra 2013 til fortausløsning som bygger på SVVs alternativ 2B og som ivaretar både behovet for fortau og stedegne kjennetegn/preg med stengjerder.
Vi ber om å bli holdt orientert i tråd med fremdriftsplan beskrevet i Deres brev.

Larkollen 7. april 2016

Vennlig hilsen
Larkollen vel

Torgeir Lømo

Torgeir Lømo
styreleder

Kopi: Rygge kommune, arkitektfirma Henriksen & Reine AS

Vedlegg: 2013.02.18 Larkollen vel forslag tranga

Larkollen vel org nr 993 725 994 post@larkollenvel.no pb 58 1560 Larkollen

Larkollen Vel presenterer
fortau over Tranga

Veien til Larkollen

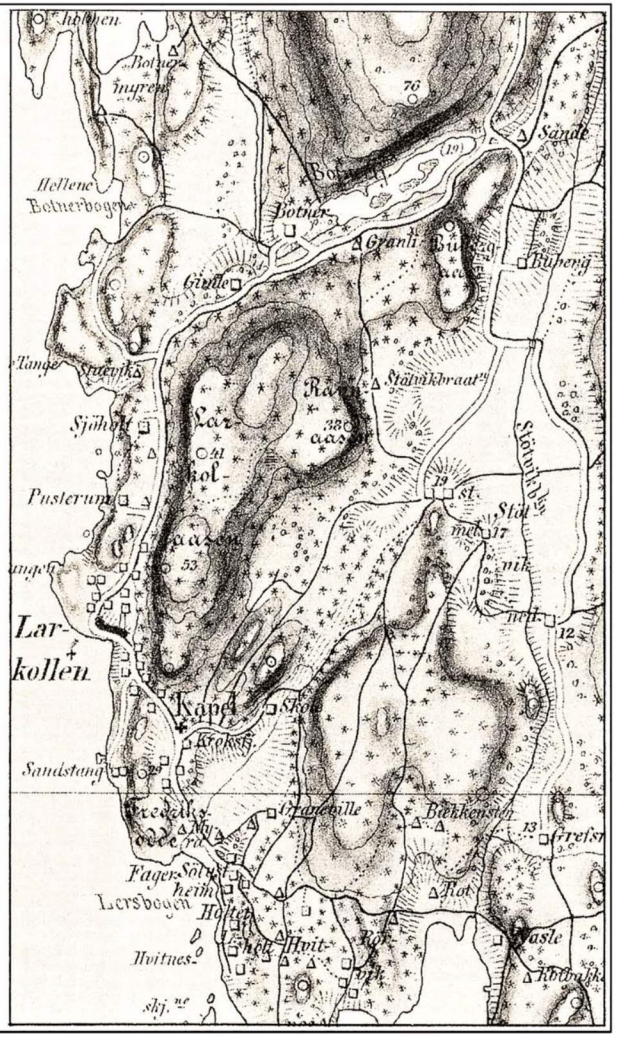
Mange har ergret seg over "tranga". Men det spørs om ikke flertallet har en godhet for den likevel, den er et minne om en svunnen tid, da kanskje ikke alt var var så meget bedre enn nå, men da ikke alt *hastet* så forskrekkelig.

Sånn sett er "tranga ved Kristiansen" kanskje et fjernt ekko fra Rygge formannskaps møte en dag i 1913, da man, sikkert ikke uten store betenkeligheter, fant å kunne godkjenne nyveien til bruk for automobiler.

Fra Knut A. Nilsens LARKOLLBOKEN (1981)

Med den økende trafikken og behovet for trygg ferdsel, er det i mange år blitt foreslått:

- Ny hovedvei langs Kurefjorveien
- Ny trasé langs Støtvigjordene for å komme til Larkollen
- Trafikklys over Tranga
- Enveiskjøring



Illustrasjonen på for- og baksiden er hentet fra BORGCONSULT AS: Arealbruksplan for 1996

Kart fra 1899, hentet fra LARKOLLBOKEN

- I 1999 ble det satt opp 40 km/t skilter og anlagt fartshumper på hver side av Tranga

I reguleringsplanen i desember 2000 ble det vedtatt:

- Gang- og sykkelvei innenfor steingjerdene over 6 eiendommer på motsatt side av kirken
- Gang- og sykkelvei rundt Tollbuveien 24, på vestsiden av eiendommen, i den vernede strandsonen

Vedtatt forslag januar 2001:

- Flytte huset i Tollbuveien 24 vestover innenfor eiendommen, for å gi plass til gang- og sykkelvei mellom huset og Larkollveien

Disse forslagene er blitt forkastet av enten befolkning eller politikere, av miljømessige og økonomiske årsaker.

Kart hentet fra Google Maps, utsnittet fra Rygge kommunes kart

Den 12 år gamle reguleringsplanen skal nå revideres.

Som forprosjekt utarbeidet Statens Vegvesen i november 2011 et plan-forslag med alternative løsninger til **fortau** fra Støtvig hotell til Billmanns-bakken, i stedet for tidligere planer om gang- og sykkelvei.

Veivesenet anbefalte aternativ 2B.

- Anlegge 2-2,5 m bredt fortau vest for kjørebanen (mot sjøsiden)
- Flytte steingjerder for å få plass til fortau langs hele kjørebanen.
- Flytte eller fjerne et anneks i Tollbuveien 1
- Beholde den eksisterende bredden på kjørebanen, som på det smaleste er 3,8 m (ved Tranga)

Her vises søndre del av det planlagte fortausprosjektet fra Støtvig hotell mot Larkollen kapell, om lag halvparten av strekningen til Billmannsbakken.

Oppføringen av nye Støtvig hotell følger tidsplanen med åpning 11. november 2013.

Eksisterende fortau, bredde 1,5 m

Dette og etterfølgende kart kommer fra Rygge kommune

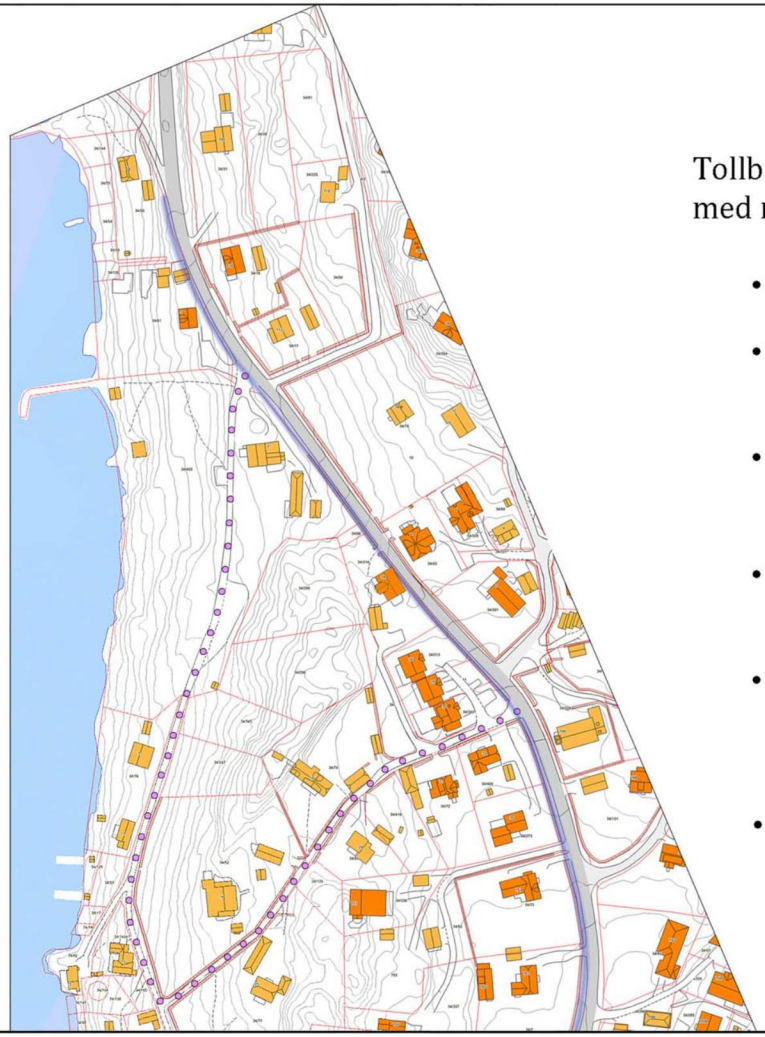
4

Den nordre delen

Veivesenets forslag strandet i PMU i Rygge kommune april 2012. Oppfatningen om for stort inngrep i steingjerdene og ødeleggelse av Larkollmiljøets egenart ble for tungtveiende.

Vedtak:

- Vurdere å ta i bruk Tollbuveien som alternativ trasé over Tranga
- Veivesenet anmodes om å utarbeide ny prinsippskisse



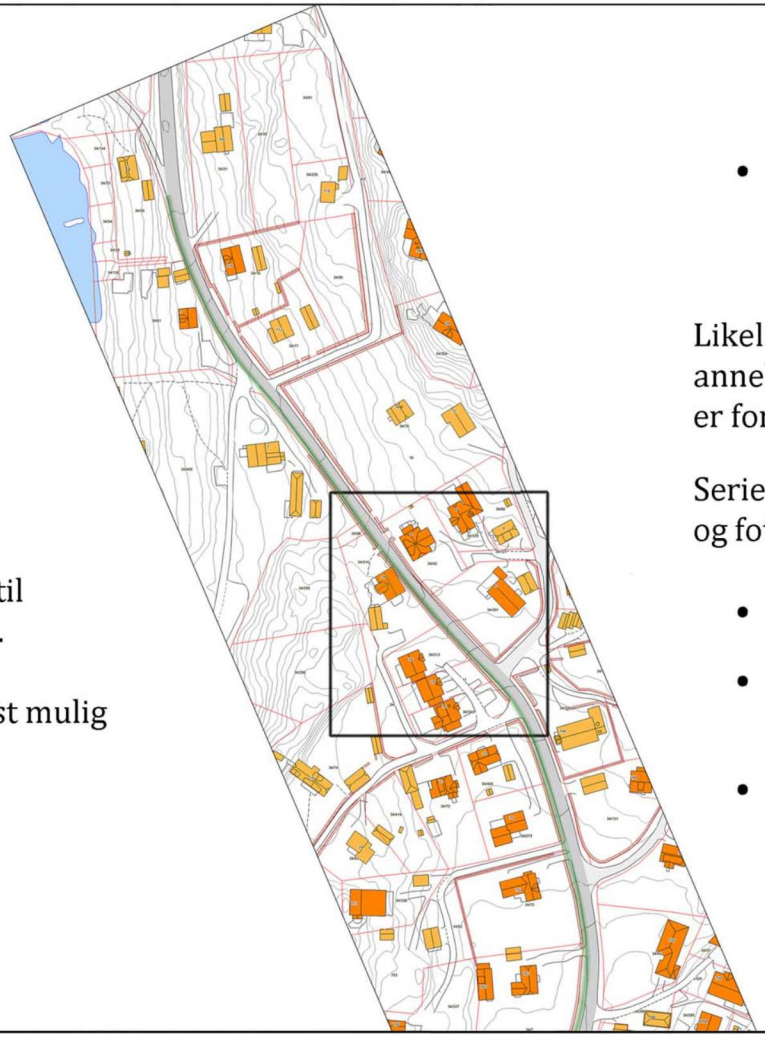
Tollbuveien - ***kyststien*** - er markert med rosa prikker.

- Lengden er 560 m
- Tilsvarende 200 m lengde langs Larkollveien
- Kyststien har en høydeforskjell på 13 m
- Tilsvarende forskjell over Tranga er 5 m
- Praktisk talt bare sommerhus langs kyststien gjør den ubebodd og øde halve året
- Tollbuveien er privat

Ved årsskiftet 2012-13 hadde ikke veivesenet kommet noe videre i forhold til utarbeidelse av skisse for alternativ løsning med trasé over Tranga.

Styret i Larkollen Vel startet derfor et prosjekt for å komme frem til en fortausløsning, og la til grunn veivesenets alternativ 2B.

For å skåne steingjerdene i størst mulig grad har vi kommet frem til:

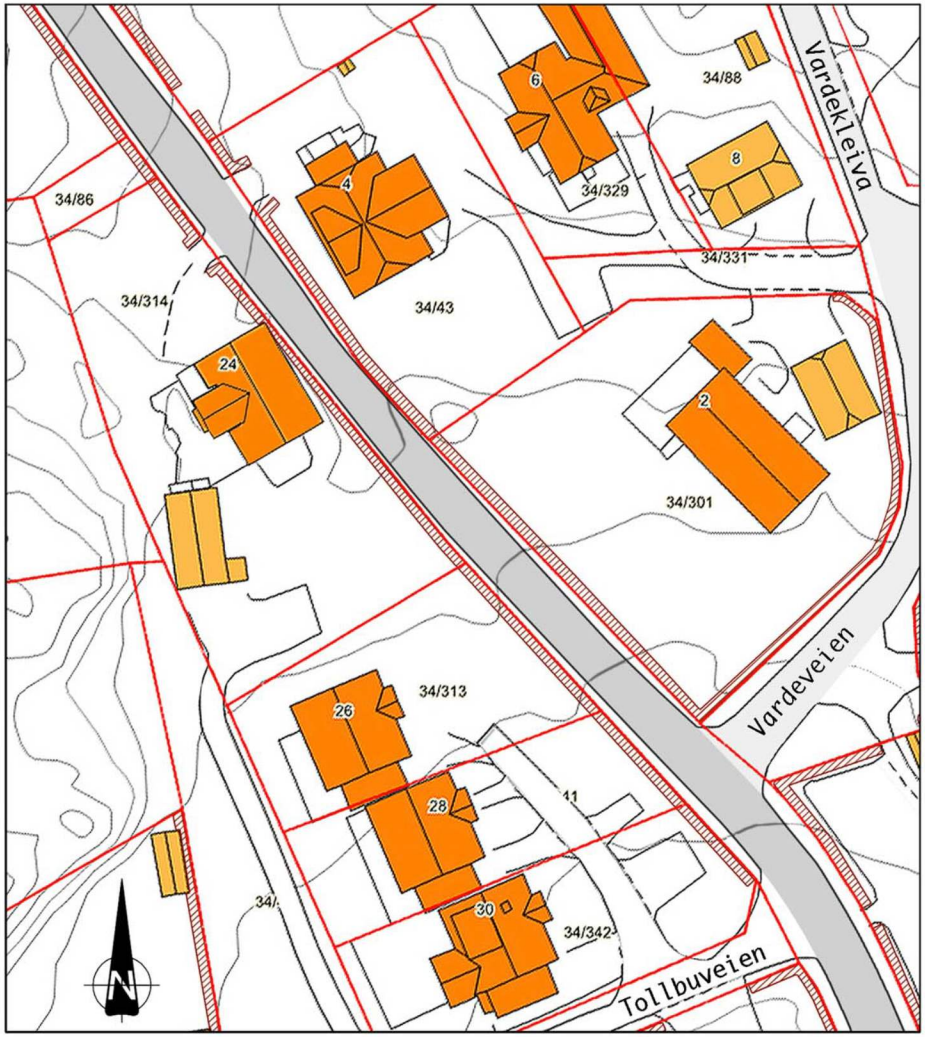


- Anlegge 1,5 m bredt fortau utenfor steingjerdene langs kjørebanens vestside

Likeledes unngår man å flytte/rive annekset i Tollbuveien 1, slik som det er foreslått i veievesenets alt. 2B.

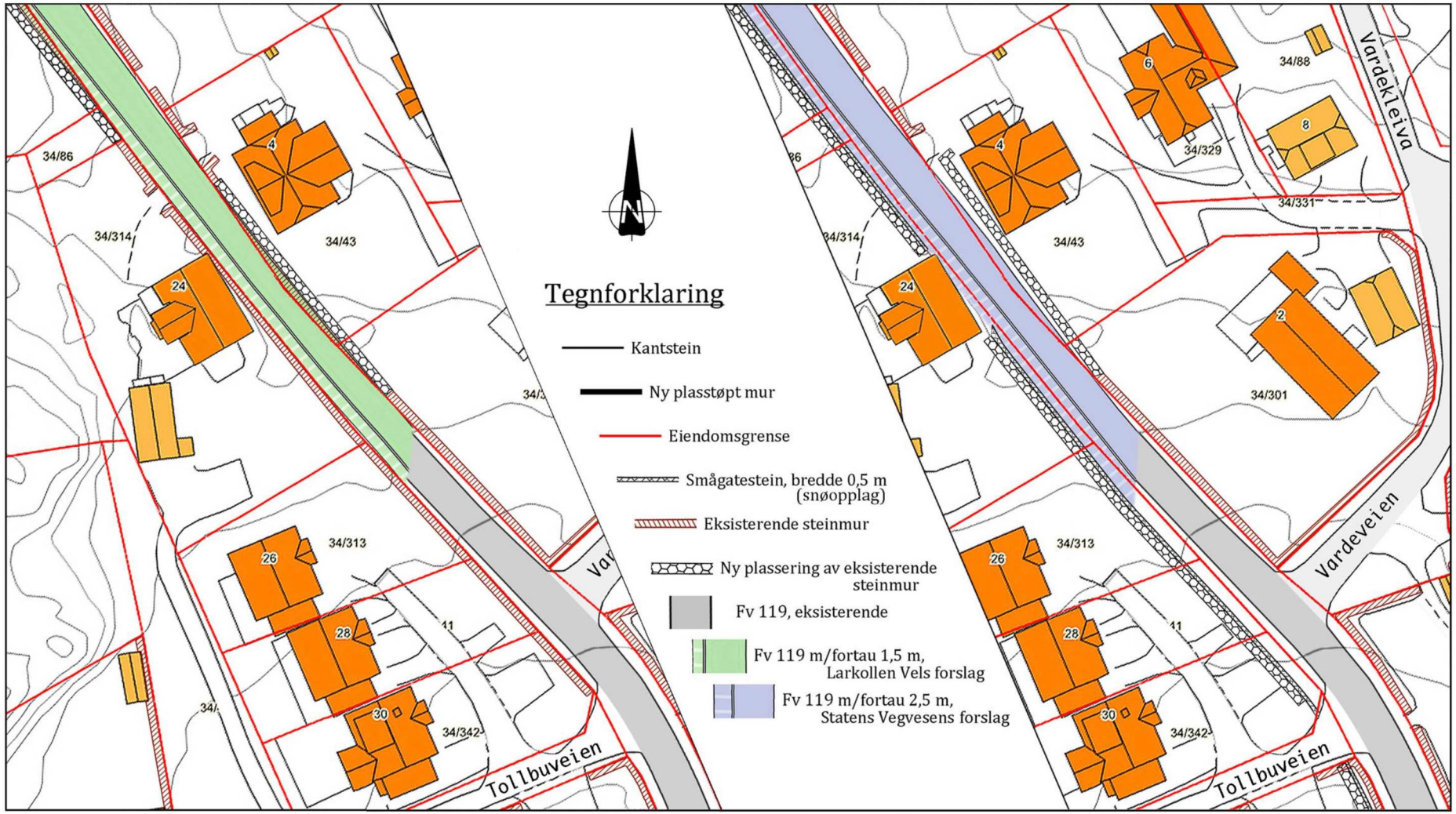
Serien som følger, vil med kartdetaljer og fotos vise:

- Larkollveien i dag
- Larkollen Vels forslag med fortau bredde 1,5 m
- Statens Vegvesens forslag 2B med fortau bredde 2,5 m



Sett fra Larkollen kapell nordover mot Tranga: Fotoet og kartet viser hvordan steingjerdene bidrar til å danne Larkollenmiljøet

Eksisterende steinmur



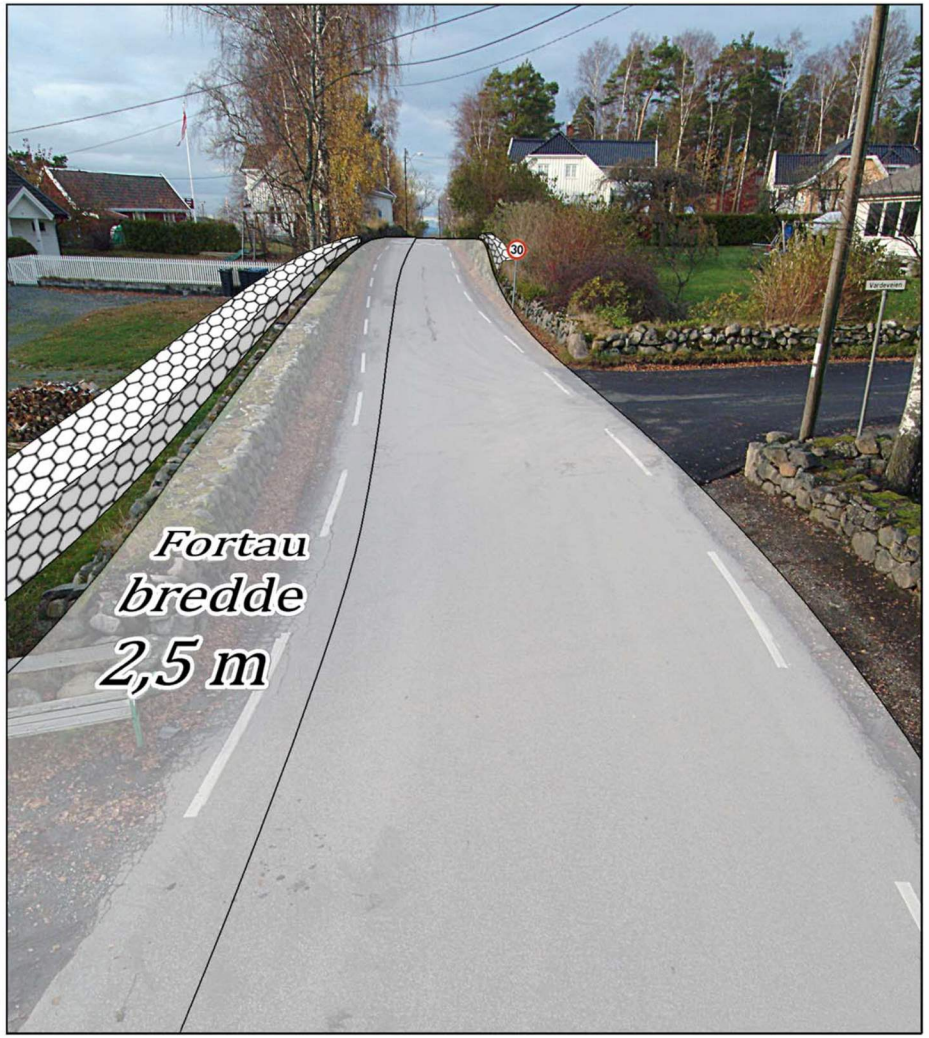
Larkollen Vels forslag *Statens Vegvesens alt. 2B*

Bemerk symbolet for plasseringen av den nye steinmuren (bikubemønster) som vil vises etterhvert i serien

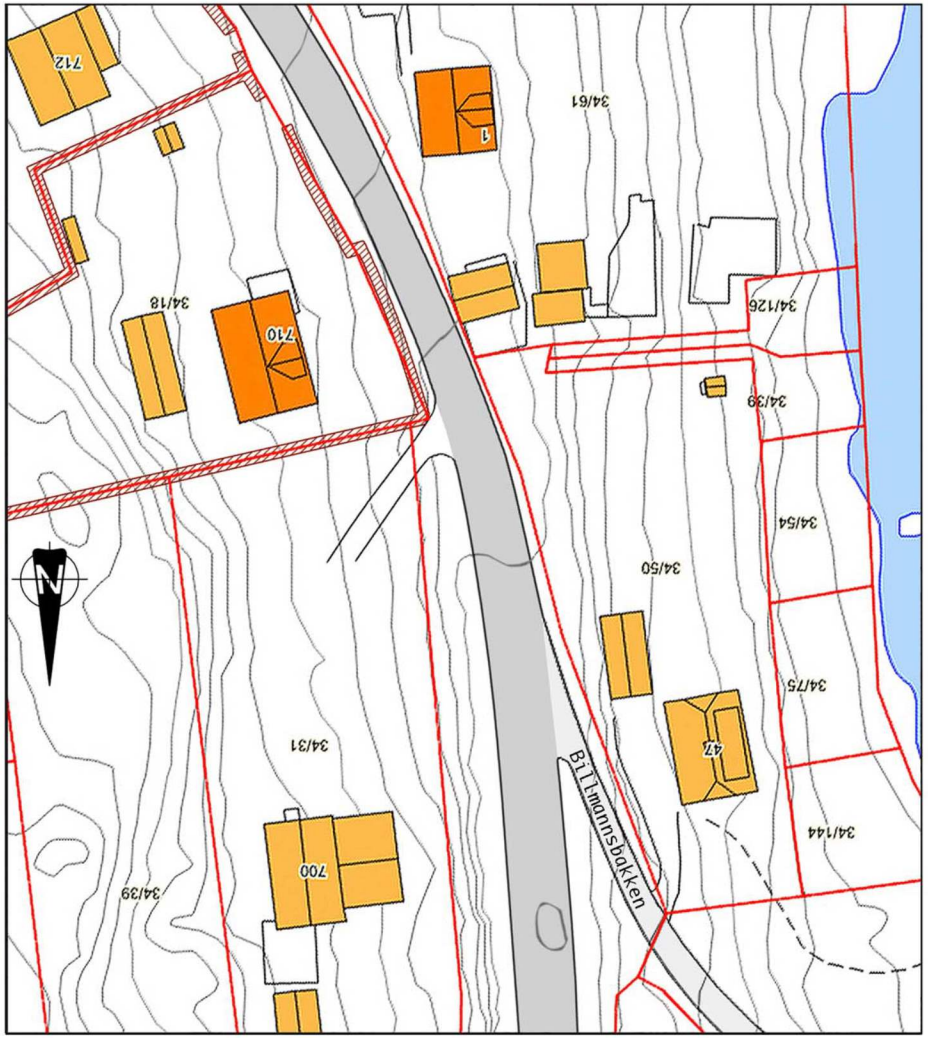
Ny plassering av eksisterende steinmur Eksisterende steinmur

8

Larkollen Vels forslag

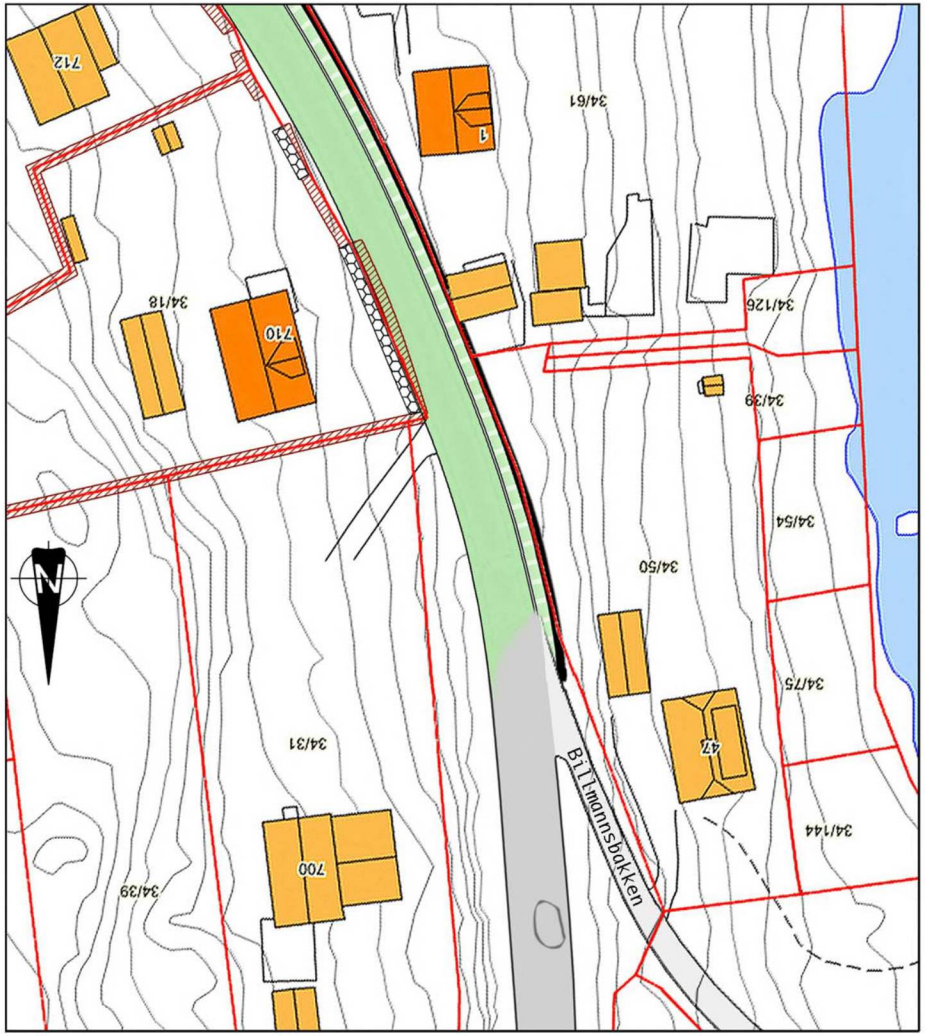


Statens Vegvesens alt. 2B

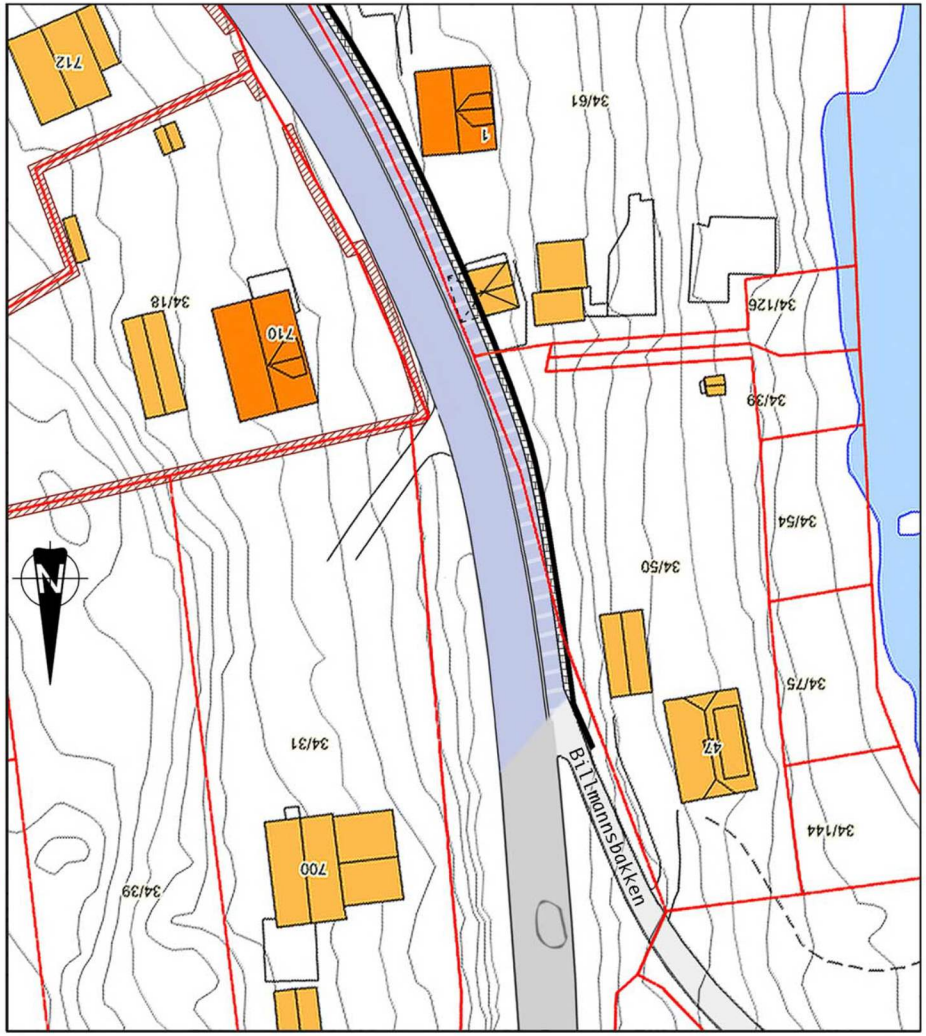


Veien i dag. Vi har flyttet oss til Billmannsbakken og beveger oss sydover derfra.

10

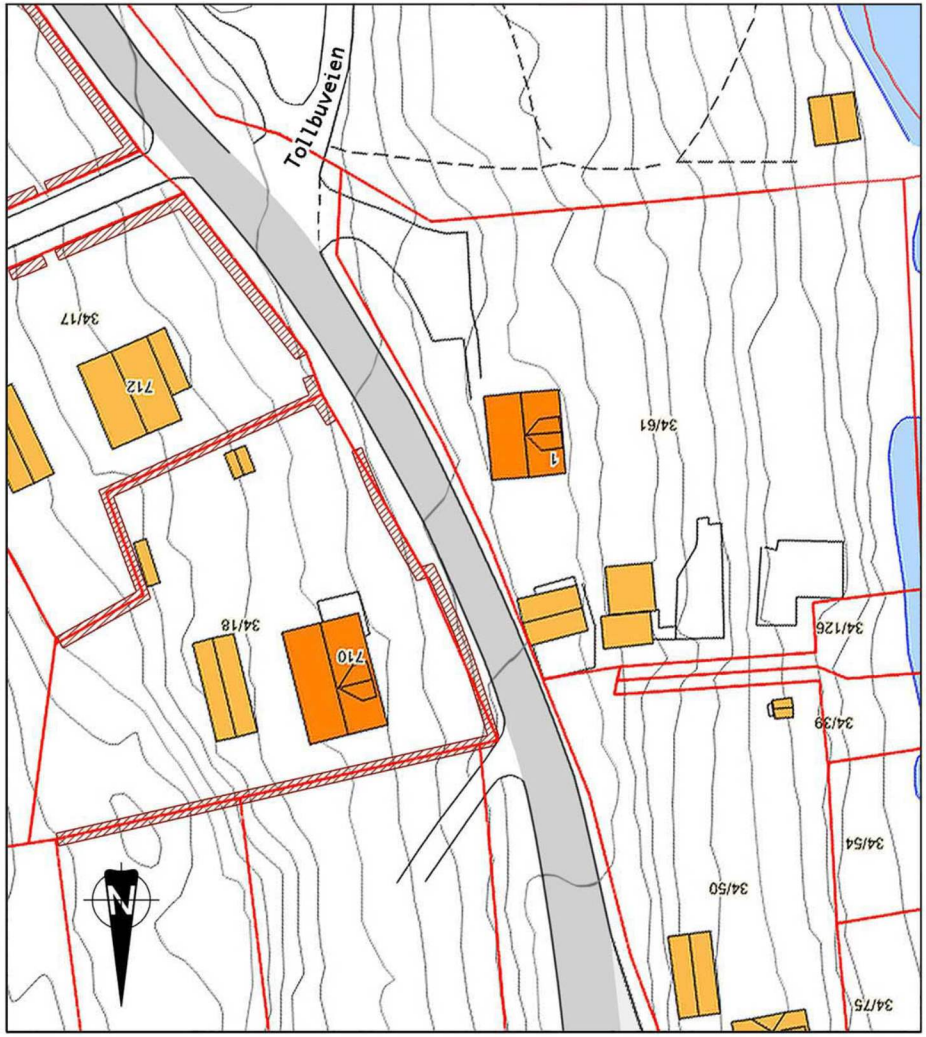


Larkollen Vels forslag



Statens Vegvesens alt. 2B

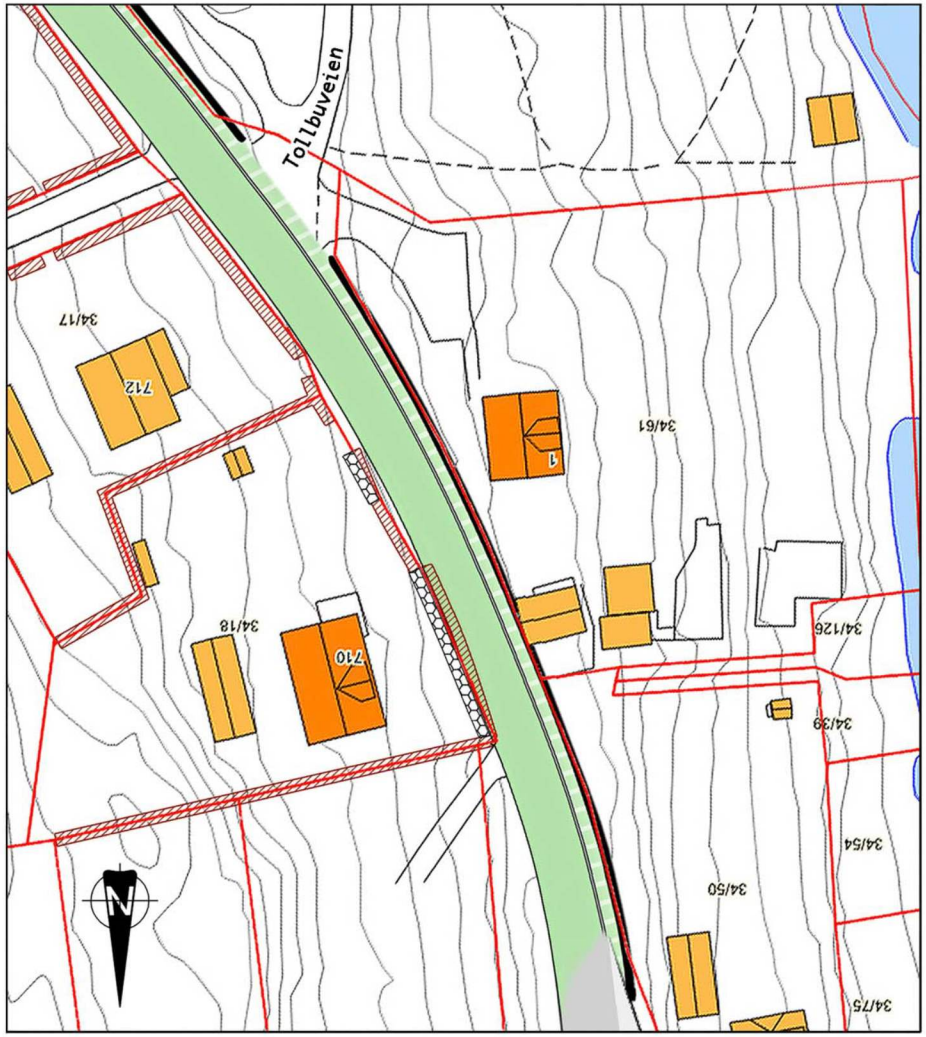
I denne delen av Larkollveien ligger flere småhus inntil veien. Dette stedstypiske inntrykket må bevares. Heller forskyve/flytte 6 + 19 m steingjerder enn å flytte/rive bygninger



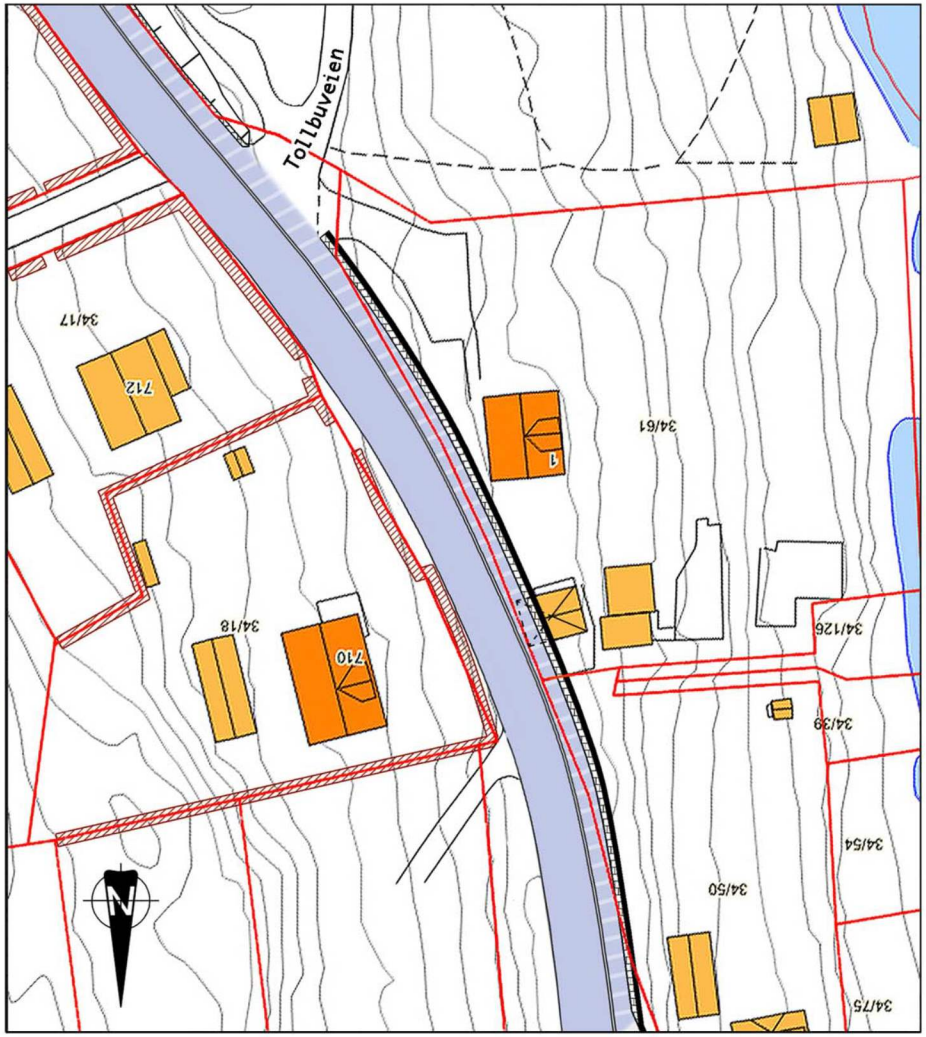
Veien videre sydover

Denne strekningen langs Larkollveien, mellom Billmannsbakken og Tollbuveien, har ikke vært gjenstand for særlig oppmerksomhet mht. planer om ferdsel for myke trafikanter

12



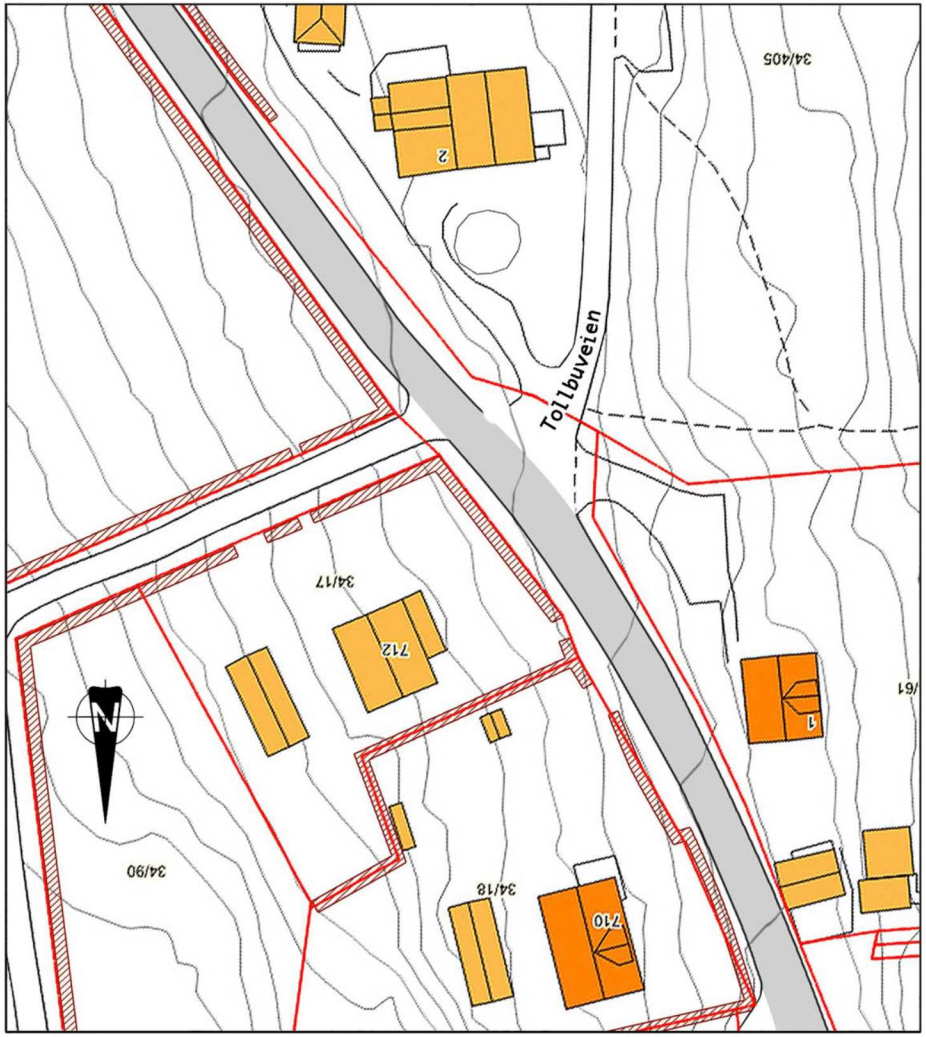
Larkollen Vels forslag



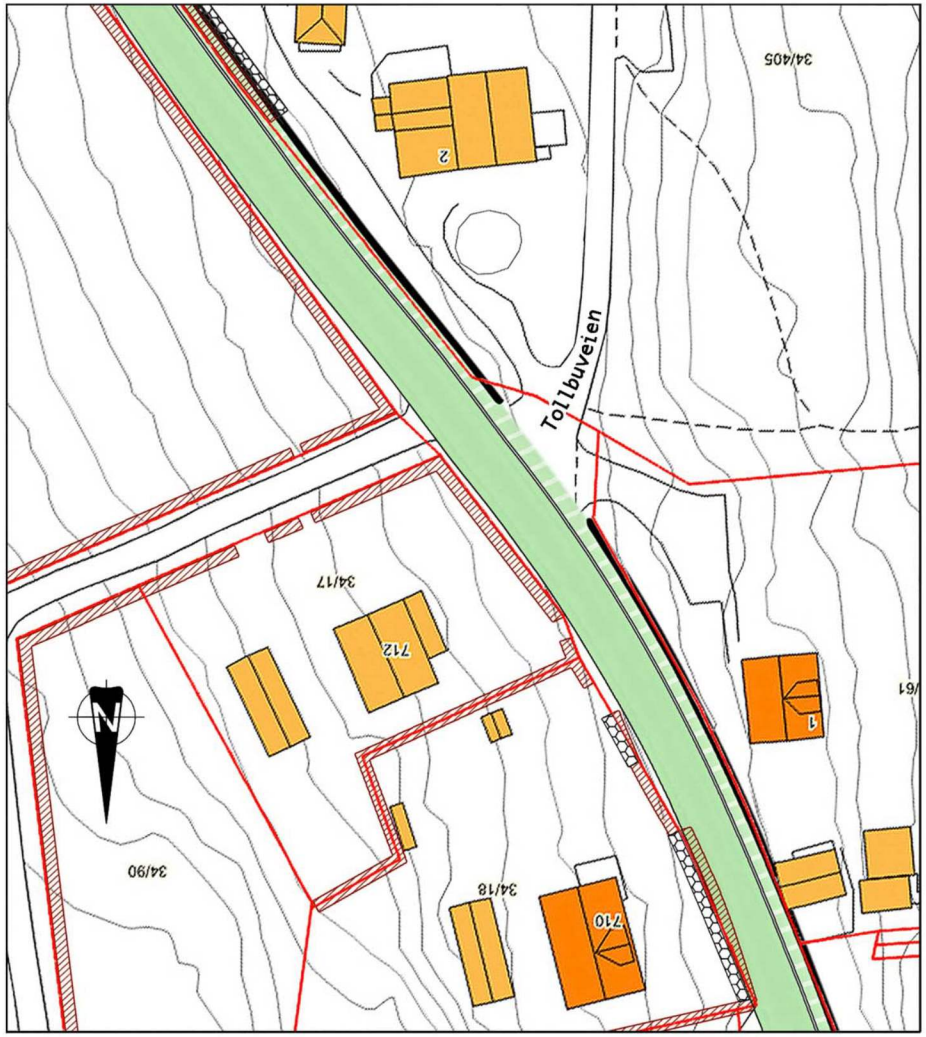
Statens Vegvesens alt. 2B

Legg merke til den tykke sorte markeringen som skal være støttemur på vestsiden

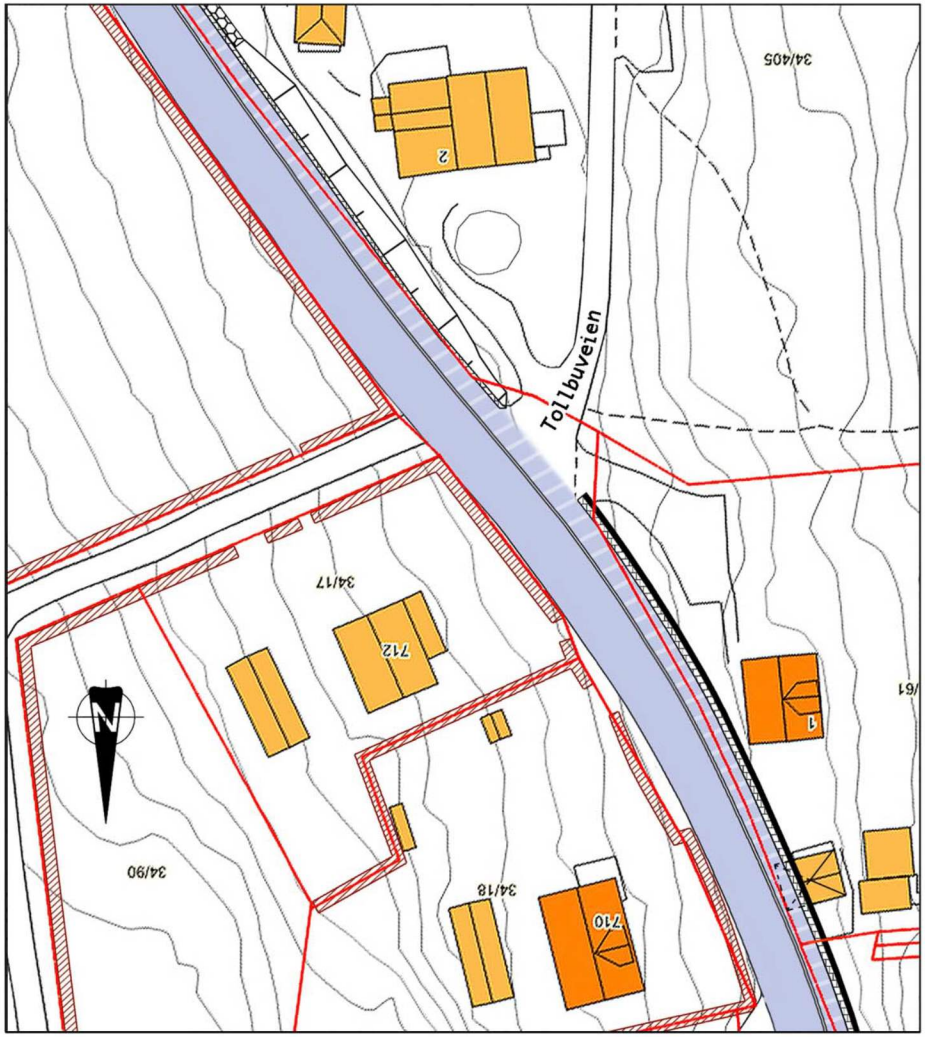
Ny plasstøpt mur



Veien videre sydover

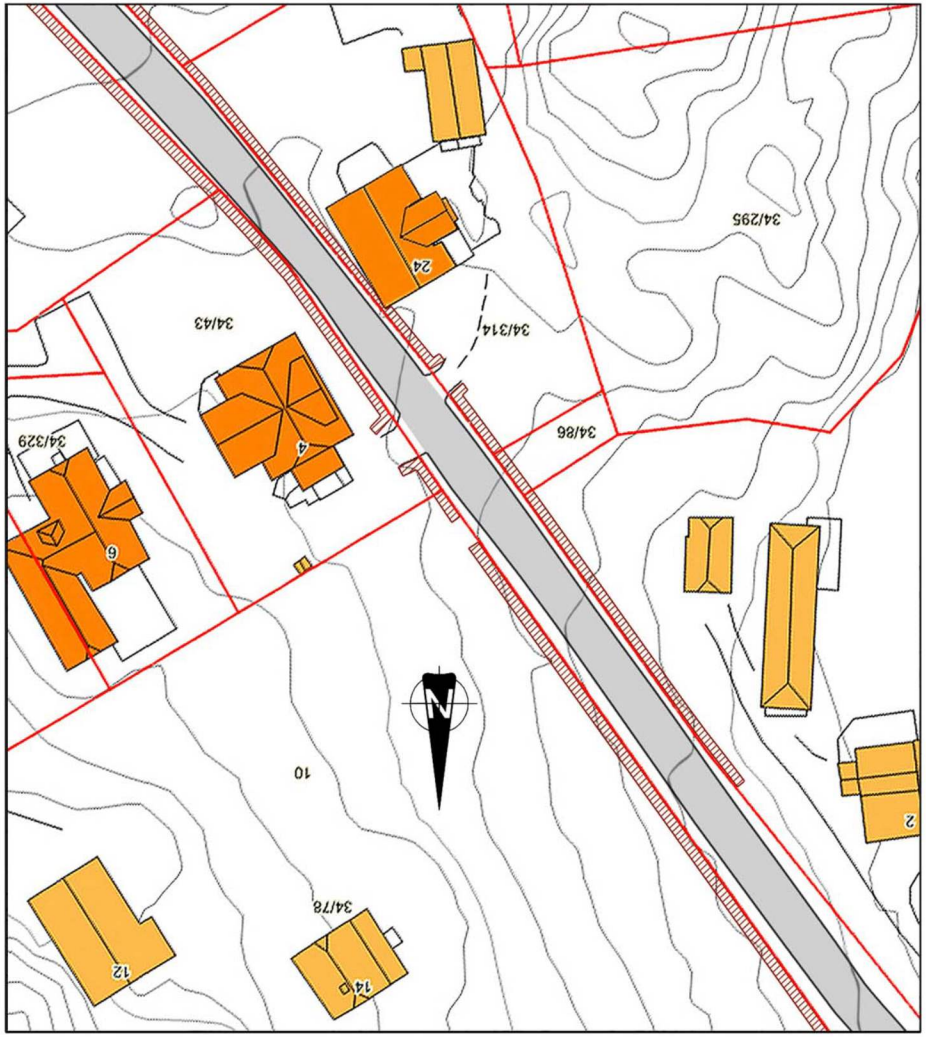


Larkollen Vels forslag

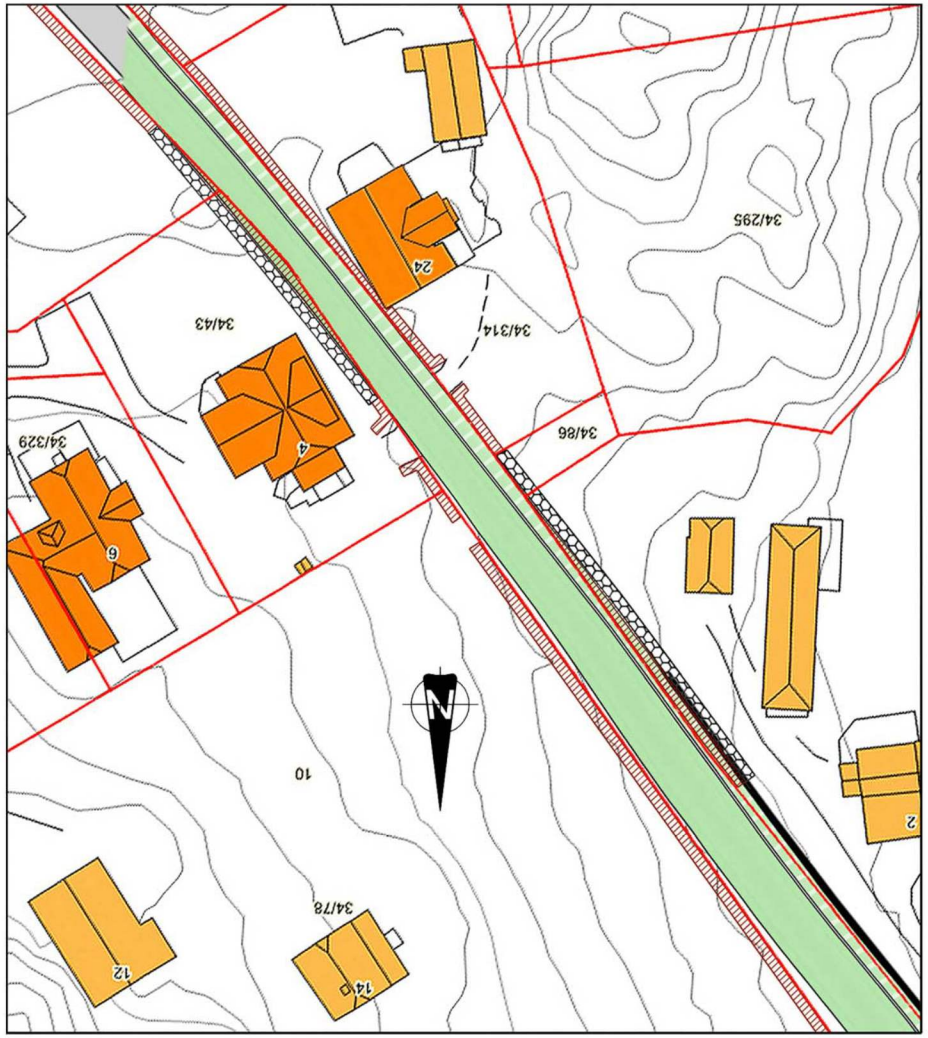


Statens Vegvesens alt. 2B

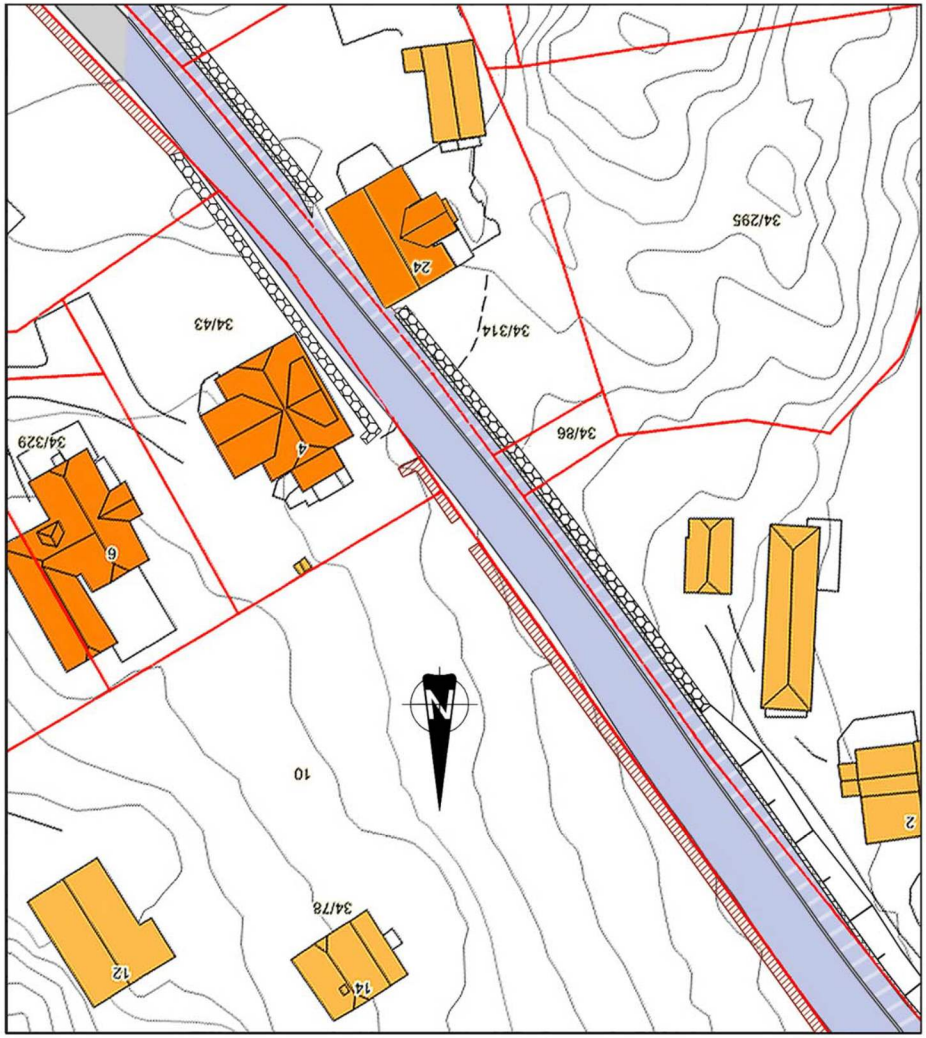
Smågatestein, bredde 0,5 m
(snøopplag)



Veien i dag



Larkollen Vels forslag



Statens Vegvesens alt. 2B

Larkollen Vels forslag

Statens Vegvesens alt. 2B

Flytting av steingjerder i alt:

Forslaget fra Larkollen Vel:	***105*** *m*
Forslaget fra Statens Vegvesen:	***240*** *m*

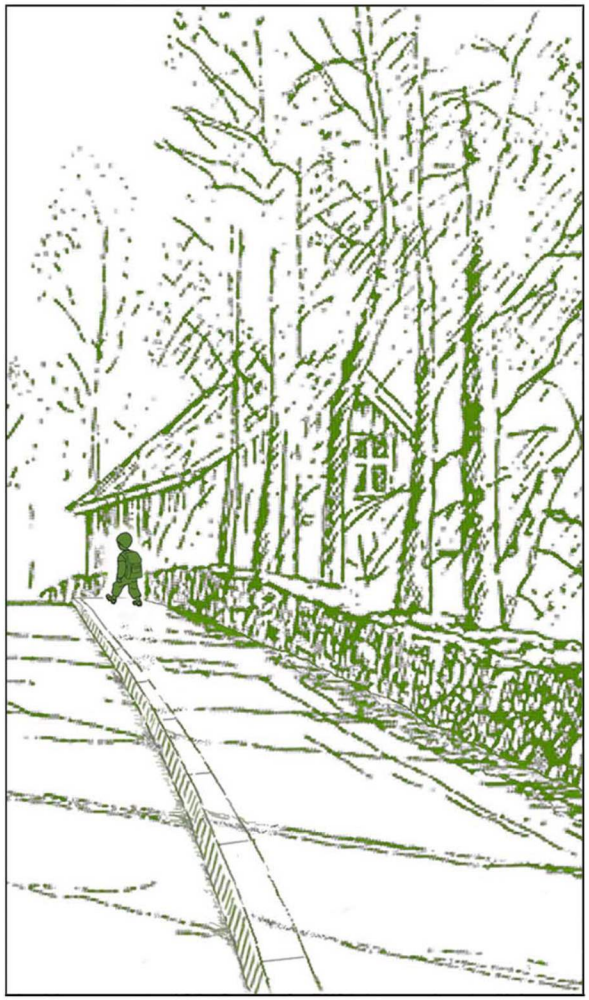
Konklusjoner:

- ***Skolevei + Vesentlig økt ferdsel i ferietiden = Miljøgate***
- ***Anlegging av 1,5 m fortausbredde må kunne igangsettes uten ny reguleringsplan***
- ***1,5 m bredde er tilstrekkelig. Deler av fortauet fra Joker Thorvaldsen er dimensjonert slik***
- ***Vesentlig reduksjon av kostnadene. Veivesenets alt. 2B koster 10,7 mill. Vellets forslag innebærer flytting av mindre enn halvparten av steingjerdene***
- ***Vesentlig økende trafikkmengde må forventes etter at nye Støvig hotell er åpnet***

Vi mener at vårt "grønne forslag" kan realiseres. Med velvillighet fra grunneiere, politikere og veivesen **må dette kunne bli virkelighet i løpet av høsten 2013**.

Med optimistisk hilsen fra styret i Larkollen Vel, 18. februar 2013

Lasse Thorsrud, styreleder



På vei til skolen over Tranga

Vårt innspill til tryggere vei vil ikke ødelegge miljøet for andre veigrep som kan skje i fremtiden.

Larkollen Vel

Fra: trond.haug@multiconsult.no
Sendt: 26. april 2016 13:26
Til: Hermansen Lene; Firmapost-øst
Kopi: lassetho@gmail.com; gb@linkarkitektur.no
Emne: Fv. 119 Larkollen - 15/246933. Fortau
Vedlegg: Gang og sykkelvei Larkollen.doc

Hei!

Ref brev datert 15/246933-3 om igangsettelse av reguleringsplan.

Se vedlagt oppdaterte kommentarer.

Jeg antar at den gamle vegen skal bygges opp på nytt fra bunn av?
Jeg tror store deler av veien har telesikre masser (sand og grus) i grunnen sli at det ikke er nødvendig å traue ut til frost fri dybde.
Geotekniske prøver vil avklare dette. Et «omfattende» geoteknisk program kan betale seg.

Hvilket kote grunnlag blir benyttet for å prosjektet?

1. Gamle «unøyaktige» kart
2. Ny detaljert profilering av landmåler
3. 3D skanning

Det er mye nytt som skal tilpasses eksisterende vei, konstruksjoner osv så det må benyttes alt 2 eller 3.

Kan du sende meg et normal profil?

Med vennlig hilsen
Trond Haug
Tlf 90 63 14 97

Larkollveien 700, Drolshamar.

From: Haug, Trond
Sent: 20. mars 2012 18:57
To: Hermansen Lene <lene.hermansen@vegvesen.no>
Cc: lassetho@gmail.com; Gabrielle Bergh (GAB) <gab@cfmoller.com>
Subject: SV: Fv. 119 Larkollen - Forprosjekt

Hei igjen.

Beklager men det ble feil på bilde nummerering på foregående sending.

Best regards

Trond Haug

Phone: +47 90 63 14 97

Fra: Haug, Trond
Sendt: 20. mars 2012 18:25
Til: Hermansen Lene
Kopi: lassetho@gmail.com; Gabrielle Bergh (GAB)
Emne: SV: Fv. 119 Larkollen - Forprosjekt

Hei!

Vi har sett igjennom rapporten og har noen kommentarer, se vedlegg.

Vi opplever at rapporten er av høy kvalitet.

Hvordan er fremdriftsplanen for dette prosjektet?

Kommentarene blir kun send via denne e-posten.

Med Vennlig hilsen
Trond Haug

Tlf 90 63 14 97

Fra: Hermansen Lene [mailto:lene.hermansen@vegvesen.no]
Sendt: 23. november 2011 10:50
Til: lassetho@gmail.com; Haug, Trond
Emne: Fv. 119 Larkollen - Forprosjekt

Hei!

Vedlagt er rapport for forprosjekt i forbindelse med arbeidet med gang- og sykkelveg/fortau langs fv. 119 på Larkollen. Ønsker dere en papirutgave av rapporten, så gi meg beskjed med adresse den skal sendes til.

Presiserer at konklusjonen i rapporten er en anbefaling, og kan ikke garantere at det er slik det vil bli.

Har dere spørsmål eller annet i forbindelse med rapporten, så ta gjerne kontakt.

Med hilsen
Lene Hermansen

Seksjon: Veg- og gateplanlegging, Oslo Moss
Postadresse: Statens vegvesen Region øst, Postboks 1010, 2605 LILLEHAMMER
Besøksadresse: Værftsgate 7, MOSS
Telefon: +47 69243731 **Mobil:** +47 99325368 **e-post:** lene.hermansen@vegvesen.no
www.vegvesen.no **e-post:** firmapost-ost@vegvesen.no

Statens vegvesen
Region øst,
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

Deres ref.: 15/246933 Oslo 26. april 2016

Fv. 119 Billmannsbakken – Støtvig hotell, fortau

En tidligere versjon av dette notatet ble send til dere den 20. mars 2012. Nå som det er bestemt at det blir alternativ 2B er notatet oppdatert i henhold til denne avgjørelsen.

En konsekvens av denne utvidelsen av vei med fortau er at hastigheten kommer til å øke til dels betydelig. Når veien er så smal som i dag, setter bilene automatisk ned farten. Veien oppleves også smalere en den er pga. murere, steingjerder, hus, vegetasjon osv. helt inntil veien. Spesielt vil hastigheten fra Tollbuveien 1 og til kirken øke. I dag registrerer vi at biler nordfra setter hastigheten betydelig ned når de ser hvor trangt det er ved uthuset i Tollbuveien 1 selv om det er en fartsdump ca. 100 m før dette punktet hvor de allerede har redusert farten noe. Tilsvarende for trafikk sydfra, de gir gass når de har passert uthuset i Tollbuveien 1 selv om de snart kommer til en farts dump. Disse erfaringene er basert på egne observasjoner over tid fra Larkollveien 700. Konklusjonene er at denne innsnevringen ved uthuset i Tollbuveien 1 reduserer hastigheten drastisk og dermed øker trafikksikkerheten.

Det er viktig at utbygger vurderer dette slik at det nye tiltaket ikke virker mot sin hensikt. Det beste er om det er en «høy» fysisk barriere mellom vei og fortau/GS slik at veien oppleves smal og derav lavere hastighet.

1. Estetikk

Dette er blant annet tatt opp i rapportens kapitel 3.4 Gatepreg. Alle forslagene i dette kapitelet må ivaretas. Under har vi kommet med mere konkrete forslag.

Område har mange fine kvaliteter og det bør derfor legges stor vekt på estetikk. Figurene i rapporten viser god estetikk for dette område og detaljer derfra bør benyttes.

1. Alt gategods bør få ”militær” grønn farge. Gategods så som lysstolper og armaturer, baksiden på skilt og skiltstolper, koblingsskap for tele og elektro, autovern, gjerder, etc.
2. Kantstein bør være av granitt.
3. Benker på bussholdeplasser og evt. busskur må stå i stil til pkt 1 og 2.
4. Eventuelt autovern må være av typen Sicuro el. tilsvarende (Ikke W skinne.)
5. Alle ledninger i luftspenn må fjernes, som foreslått i rapporten. For utstrekning, se bilde 5.

2. Øvrige kommentarer

Kommentarene under er relevante for strekningen Billmannsbakken til ca. Tollbuveien 2.

1. Nord for avkjøringen til Larkollveien 700 er det ikke grøft. Dette arealet benyttes som parkering for Larkollveien 700, slik at den trafikkfarlige avkjøringen til 700 benyttes minst mulig. Det er ønskelig at det i fremtiden blir mulig å fortsatt parkere her, dvs at det ikke må anlegges en åpen grøft i dette område. Avkjøringen til 700 blir antagelig mer farlig når hastigheten på Larkollveien øker forbi denne avkjøringen.
2. Det er en trapp ned fra Larkollveien 700 til selve Larkollveien vi antar at denne ikke blir berørt av prosjektet. Trappen ses til venstre på bilde 2.
3. Det ønskelig at veien heves ved utkjøringen til Larkollveien 700 slik at stigningsforholdet på avkjørselen kan reduseres. Dette burde vær enkelt da utkjøringen ligger i et lav brekk.
4. Når hastigheten øker, vil det antagelig ikke være mulig å kjøre ut fra avkjøringen til 700 uten at det er et speil på motsatt side hvor man kan se trafikken fra syd.
5. For å redusere skjæringen på østsiden og få minst mulig fall på avkjøringer inn i Larkollveien fra øst, så bør veien og fortau legges med ensidig fall mot vest. Dette tiltaket vil også redusere behovet for støttemurer/fylling på vestsiden.
6. Hvis Larkollveien forskyves mot øst vil overdekningen til stikkledninger og kommunale ledning reduseres. Frostsikrende tiltak må da iverksettes.

Er det vurdert om fundamentet på eksisterende vei bør oppgraderes? Det er synd hvis veien forfaller raskt mens nytt fortau med kantstein holder seg godt. Ny drenering i overgang vei fortau vil muligens hjelpe godt.

3. Gjerde

Antar det må bli gjerde fra Tollbuveien 1 og til Billmannsbakken nr 47 pga "høy" skjæring. Da er det viktig at gjerde på bilde blir erstattet med samme løsning. Det optimale hadde vært et nytt steingjerde på denne strekningen.

Bilde 1 *Billmannsbakken nr 47 med gjerde ut mot Billmannsbakken.*

4. Larkollveien 700, Drolshamar

Hvis det skal tas areal mot Larkollveien 700 er det ønskelig med støttemur av stein for å redusere grunn ervervet fra nr 700, se bilde 2. På denne måten vil det bli støttemurer på to sider av avkjørselen til nr 700. Støttemuren til nr 710 slutter rett utenfor dette bilde til høyre, se bilde 3.

Bilde 2 *Avkjørsel til Larkollveien 700, Drolshamar*

5. Larkollveien 710

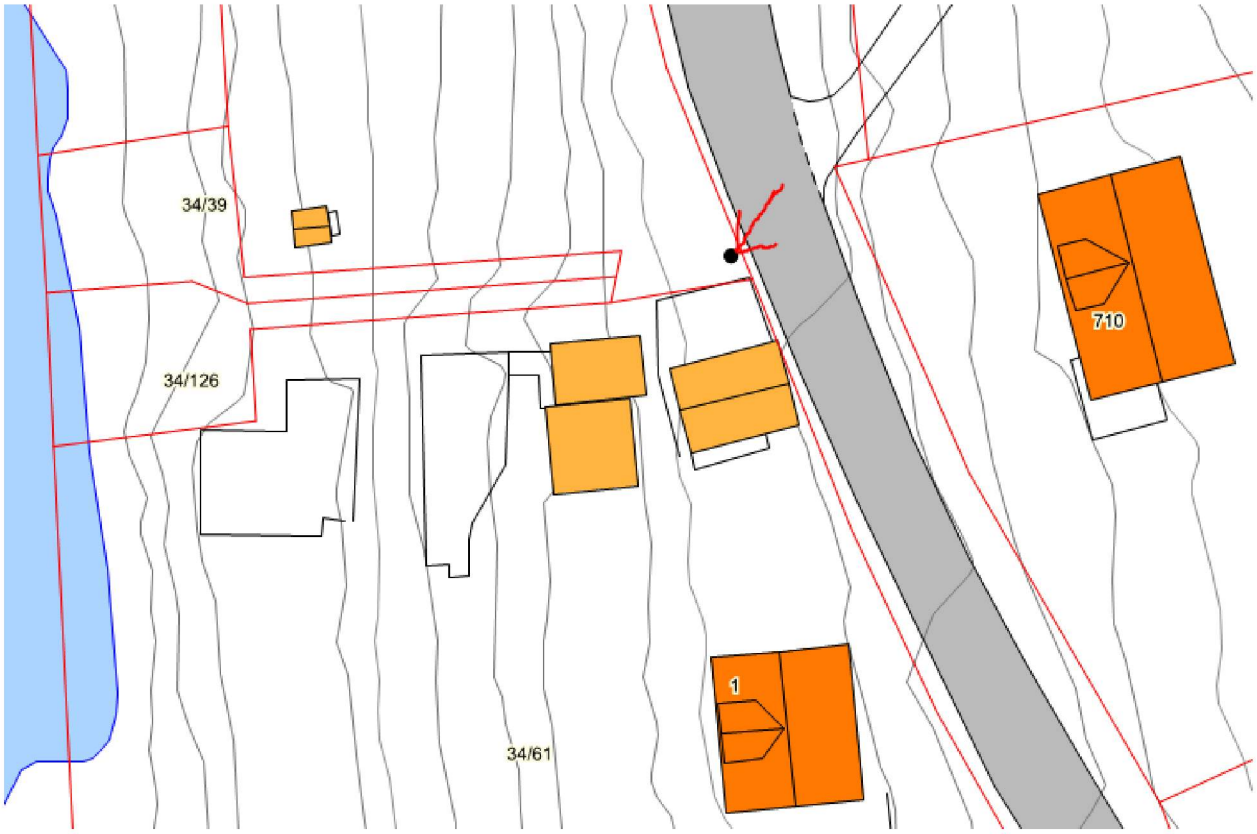
Mellom Larkollveien 710 og veien er det i dag en kombinasjon av støtte mur av stein og steingjerde. Viktig at det blir slik etter et en evt. utvidelse mot nr 710. (I forprosjekt rapporten kan vi ikke se at støttemuren er beskrevet.)

Bilde 3 *Mot Larkollveien 710*

6. Gangsti til strandparseller

Langs gjerde nord for Tollbuveien 1 er det en gangsti ned til stranden. Når nye stolper, skilt, koplingsskap og lignende skal plasseres er det viktig at de ikke blir satt opp i denne stien. Stolpen som er markert med pil på skissen over står mitt i stien. Hvis det blir satt opp gjerde må det være port i dette for stien.

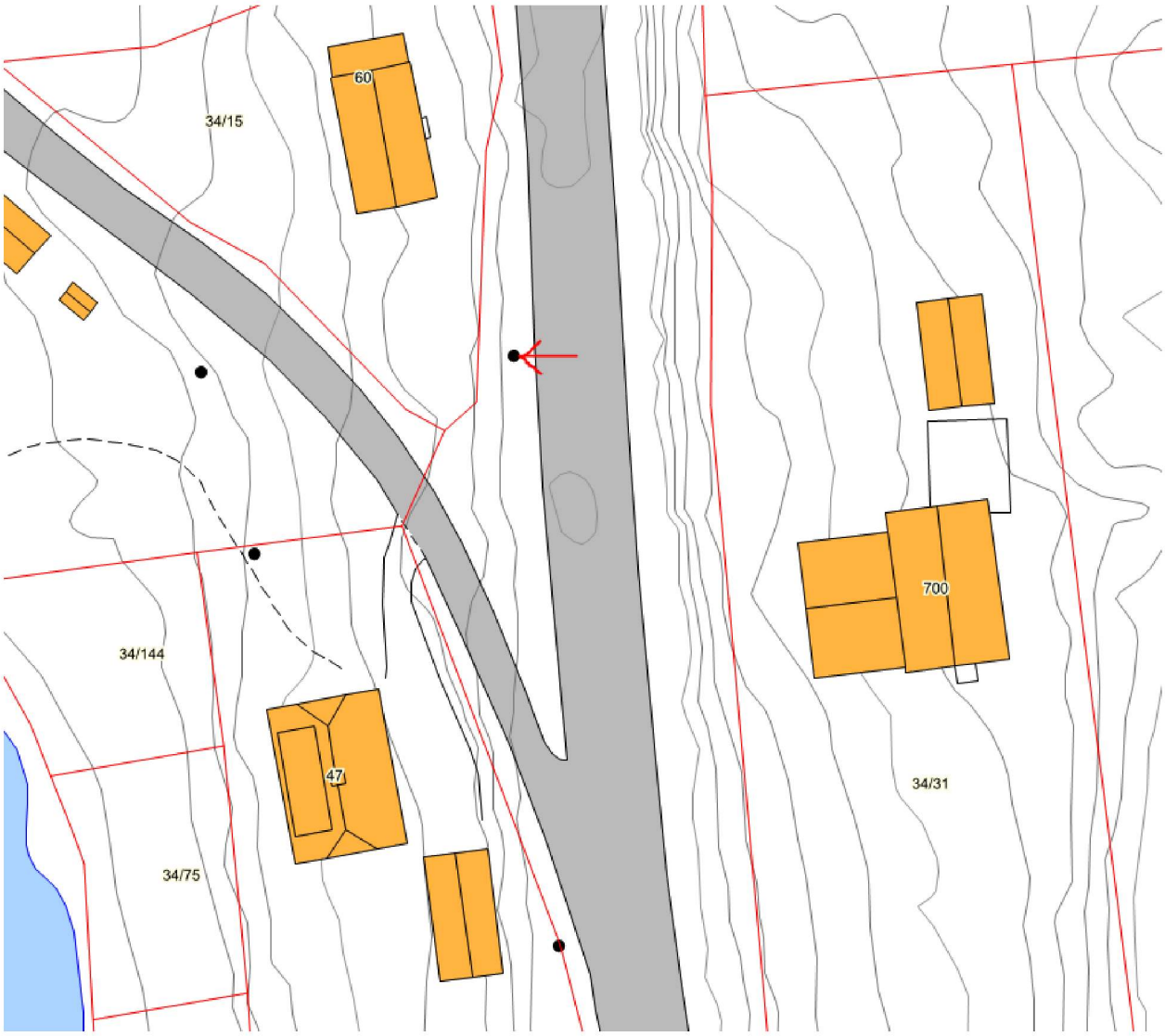
Det er ønskelig å få lagt ned trekkerør under Larkollveien ca der stolpen står fra nr 700 slik at vi har muligheten til å føre frem strøm og vann til strand parsellene.



Bilde 4 *Gangsti fra Larkollveien til strandparseller*

7. Kabler i luftspenn

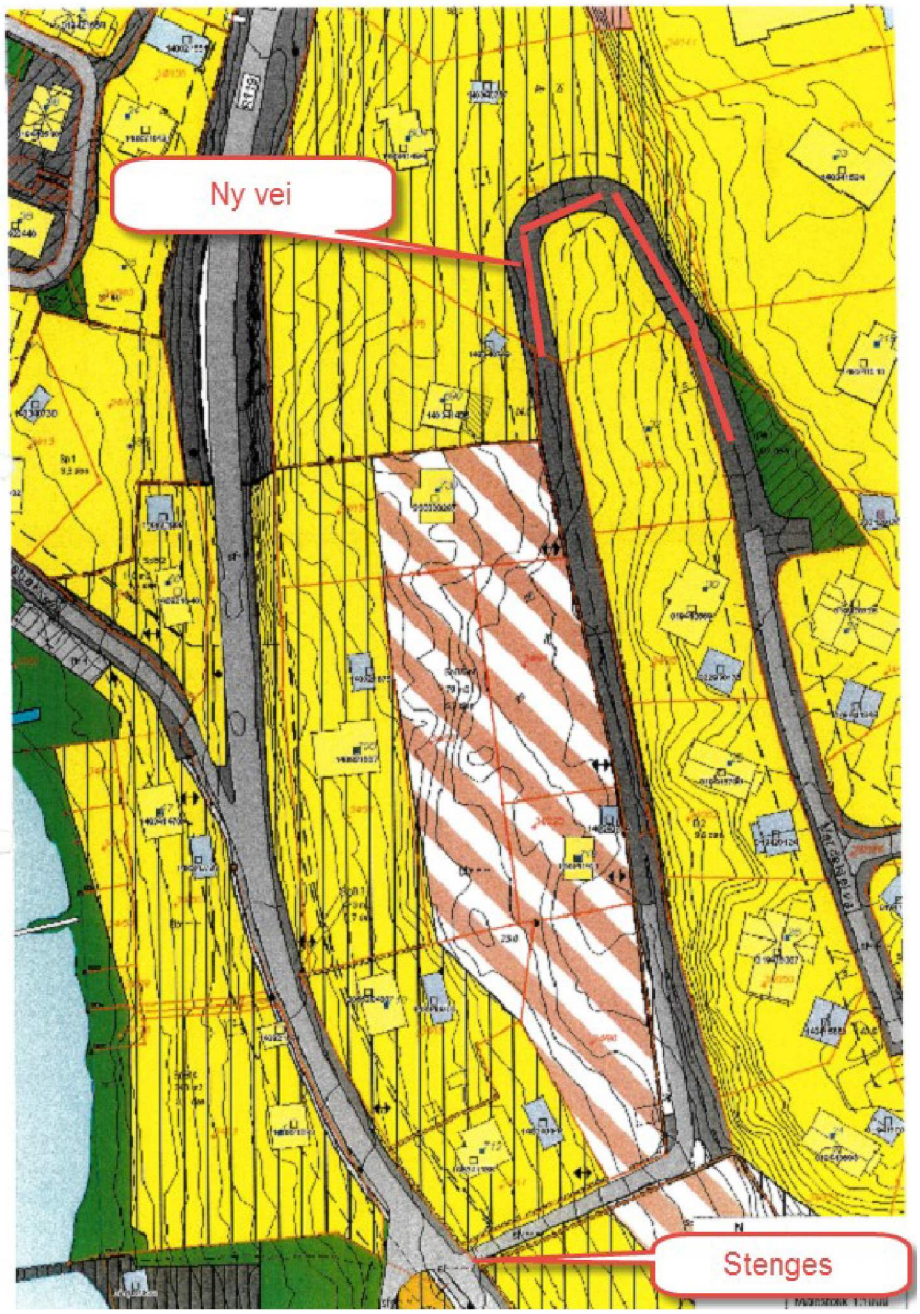
Det er sterkt ønskelig at alle luftspenn **til og med** stolpen nord for krysset til Billmannsbakken blir fjernet. Dvs at det ikke er noen luftspenn inn til stolpen som er markert på bilde 5. Og at denne stolpen blir byttet ute med samme type lysstolpe som velges for resten av prosjektet.



Bilde 5 *Stolpe uten luftspenn*

8. Stenging av farlig kryss

Dette prosjektet bør også omfatte stenging av den skumle avkjøringen/krysset vist på bilde 6 under. Trafikk mengden på denne avkjøringen øker for hvert år da eiendommene benyttes mer og det bygges nytt som fører til mer bruk og det er planer om mer nybygg som vil føre til ennå mer bruk. Det er også en fare for at denne avkjøring blir ennå mer krevende og bratt med dette fortaus prosjektet. Stenging kan enkelt gjøres ved å bygge veien ihht til vedtatt reguleringsplan. Mulig deler av reg.planene må vedtas på nytt for å kunne ekspropriere om nødvendig. Det er ikke mange meter med ny vei som må bygges for at avkjøringen kan stenges. Rød strekk på bilde angir hvor det må anlegges ny vei. Resten av veien eksisterer allerede.



Bilde 6 *Gjeldende regulering*

9. Tegninger og beskrivelse

Er det mulig å få tegninger og beskrivelse til gjennomgang og kommentar i denne prosessen og før anbud innhentes?

Kan dere sende et normalprofil og lengdeprofil av veien?

Skal eksisterende vei utvides til en eller annen standard bredde eller skal det kun bygges fortau på vest siden?

Ser frem til en tilbakemelding på våre kommentarer.

Vennligst ta kontakt hvis noe er uklart.

Vi ser frem mot en løsning med høy estetisk standard.

Med vennlig hilsen

Eier av Larkollveien 700, Drolshamar

Gabrielle Bergh & Trond Haug

Trond Haug - Mob. 90 63 14 97

Gabrielle Bergh – Mob. 95 15 69 49

Advokatene på Jeløy

Advokatfirmaet Pedersen, Reier & Co AS MNA
Advokat Ronald Pedersen
Advokat Marte Reier
Advokat Stein Olsvik
Advokat Helge Karlbom
Advokat Halldis Årseth

I kontorfellesskap med:
Advokatfirmaet Monclair AS
Advokat Renate Bjørnstad
Advokat Bård B. Hauger

Statens Vegvesen Region Øst
Plan og trafikk Østfold
Skoggata 19
1530 MOSS

e-post: firmapost@vegvesen.no

Moss, 29.04.2016 Deres ref.: Vår ref.: 145600/8706/MR

VARSEL OM OPPSTART AV DETALJREGULERINGSPLAN - FV 119 BILMANNSBAKKEN – STØTVIG HOTELL, I RYGGE KOMMUNE - FORTAU

Jeg viser til brev av 06.04.2016 fra Statens vegvesen med varsel om oppstart av detaljreguleringsarbeider for opparbeidelse av fortau på strekningen Bilmannsbakken – Støtvig hotell.

Undertegnede er på grunnlag av brevet av 06.04.2016 kontaktet av Thor Øistein Kilstad som er eier av eiendommen Tollbuveien 1 gnr. 34 bnr. 61 i Rygge.

Min klient har full forståelse for at det er behov for etablering av fortau for å sikre og gi et godt tilbud for mye trafikanter på strekningen gjennom Larkollen.

Fra min klients side pekes på at deler av bebyggelsen (anneks) på hans eiendom ligger helt ut i tomtegrensen. I tillegg er avstand fra eksisterende støyskjerm til inngangsparti på hovedhuset er så vidt kort at inngangspartiet vanskelig kan opprettholdes dersom det planlagte fortauet medfører inngrep i eiendommen.

Thor Øistein Kilstad har ikke innsigelser mot at det etableres fortau på sjøsiden av Fv 119, men er av den oppfatning at dette enklest og best kan gjøres ved på den aktuelle del av strekningen å forskyve selve veibanen (kjørebanen) innover mot eiendommene på østsiden av veien. Da vil ytterkant av fortauet mot vest falle sammen med ytterkant av dagens Fv 119 forbi Tollbuvn. 1.

En slik forskyvning vil etter min klients vurdering ikke medføre inngrep i eksisterende bebyggelse verken på vest- eller østsiden av vegen, idet det er tilstrekkelig areal

mellom eksisterende veibane og bebyggelse i øst. Dermed vil en slik løsning være den som vil være den minst inngripende for de tilliggende eiendommene, og være i samsvar med alternativ 2 A i Forprosjektet for Fv 119 Larkollen av oktober 2011..

Et særskilt forhold som taler i mot at fortauet blir lagt vest for eksisterende veibane, er de verneverdier som ligger i eiendommen Tollbuvn. 1. Eiendommen ligger i område som i gjeldende reguleringsplan går under kategori "Spb 4", dvs spesialområde bolig, og hovedhuset er angitt som bygg kategori A, dvs bygning med "høy kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi eller verdi i forhold til landskapsmiljø (karakteristisk for Larkollen". Min klient har nedlagt betydelige midler i oppgradering både av det aktuelle annekset og hovedhuset, og er av den oppfatning at de forhold som er påpekt foran tilsier at det her ikke gjøres inngrep i hans eiendom slik det kan se ut til at detaljreguleringsvarselet åpner opp for.

Thor Øistein Kilstad tar om ønskelig gjerne et møte med Statens Vegvesen i sakens anledning.

Med vennlig hilsen
Advokatfirmaet Pedersen, Reier & Co AS

Marte Reier
Advokat
marte.reier@apj.no

Kopi: Thor Øistein Kilstad, Gimleveien 33, 1511 MOSS

Fra: Berit <aiengebr@online.no>
Sendt: 2. mai 2016 12:20
Til: Firmapost-øst
Emne: fortau i Larkollen

Som eier av Larkollvn.793 er jeg en av de berørte parter ifm. planlagte fortau. For jeg håper det kun bli fortau , en forlengelse av det som går forbi hotellet. På min eiendom har jeg lite kveldssol. Av den grunn sitter vi nesten helt ved veien for å nyte de siste solstråler kl 20. Så derfor håper jeg dere tar hensyn og tar minst mulig av tomta. Har også en høy fin lindehekk som tar av mot innsyn og støv. Kunne tenke meg en støyskjerm som jeg kan beplante på min side. Blir jo enda mer støv og støy nå som Fische skal bygge boliger på andre siden av veien. Vennlig hilsen Berit Engebretsen

MOTTATT
06 MAI 2009
Statens vegvesen
Region øst

3/5

Angående Fv 119 Larholten

Jeg har bodd med i Rygge Kommunestyret i 12 år
Jeg foreslo for Rygge Kommunstyret og kjöpe
huset på „tranga" da Ek kjöpe det men fikk
ikke gehör for det.
Jeg har familie i Fusa Kommune
På bondegården var jeg med og ta ned
Takkhellene og slå hull i grunnmuren
for og få jernbjelker så de kunne
höfte huset på en trailer og flytte 2 Km
utover i fugda for ca 15 år siden
Det kostet 40 000 Kr

Huset i „Tranga" Borer „Olimp
under og huset flyttes så lenget inn
som behöves på grunn av farleet
Rygge Kommune fikk noen hundre
tusen kroner av „Vaske Babke for at
han kunne selge tomter da han rev
Röeds Hotel

Jeg heter Hans Cm Kvåle og har
foedd i Billmannsbakken 4 siden 1953
Min Telefon Nr 91580338

Hans Cm Kvåle

Fra: Lasse Thorsrud <lassetho@gmail.com>
Sendt: 4. mai 2016 16:41
Til: Firmapost-øst
Emne: Innspill 15/246933
Vedlegg: Fv119 fra hotellet til kirken.pdf

Til Lene Hermansen.

Vi viser til Deres brev av 06.04. 2016 og refererer til innspillet fra Larkollen Vel v/styreleder Torgeir Lømo, sendt 07.04., som gjelder den samme saken.

Som beboere ved Larkollveien støtter vi Vellets syn, og tilføyer at fortauet vest for fylkesveien kan anlegges uten flytting av steingjerder og uten ekspropriering av privat grunn på strekingen som er vist i vedlegget

-
vh.
Ellen Fabritius og Lasse Thorsrud

Ellen Fabritius og Lasse Thorsrud - Larkollveien 757 - 1560 Larkollen - Tel.priv.: 69 26 57 27 - lassetho@gmail.com

Larkollen, 4. mai 2016

Statens vegvesen
Skoggata 19
1530 MOSS

v/Lene Hermansen

Sendt pr. epost 04.05. 2016 til: firmapost-ost@vegvesen.no

Innspill "15/246933"

Vi viser til Deres brev av 06.04. 2016 og refererer til innspillet fra Larkollen Vel v/styreleder Torgeir Lømo, sendt 07.04., som gjelder den samme saken.

Som beboere ved Larkollveien støtter vi Vellets syn, og tilføyer at fortauet vest for fylkesveien kan anlegges uten flytting av steingjerder og uten ekspropriering av privat grunn på strekingen som er vist nedenfor:

Fv 119 nordover fra Støtvig Hotel til Larkollen kirke

Med vennlig hilsen

Ellen Fabritius

Lasse Thorsrud

Statens vegvesen
Region øst,
Postboks 1010

2606 LILLEHAMMER

Att.: Lene Hermansen

Deres ref: 15/246933 Vår ref: Dato: 4. mai 2016

Fv. 119 Billmannsbakken – Støtvig hotell, fortau

Jeg har ved flere tidligere anledninger kommentert –forslag om fortau – strekningen Billmannsbakken til Støtvig hotell.
Nå kommer en ny utredning, med de samme alternativer som tidligere, med samme konklusjon, den beste av de dårligste.
Må noe gjøres er vel alternativ 2b det beste. For å oppsummere mine tidligere kommentarer kan vel stikkord være

1. Hastigheten på den angjeldende strekningen vil øke
2. Den siste rest av det unike Larkollen ødelegges
3. Høngamle trær hugges (Noe Rygge kommune, har kommentert i pressen)
4. Hvem er disse gående og syklende (10 personer i uken)
5. Utkjøring fra eiendommer langs den angjelde strekning forverres

Pkt 1
Ved å åpne veien, med gangfelt på den vestre siden av veien, fører til at trafikken flyter lettere, farten øker og sannsynlighet for at noen av dem som bor langs veien, skal havne i en ulykke. Min mor opplever daglig at bilene som kommer den ene eller andre veien tenker at det finnes fotgjengere og holder dermed en fart som, det som heter «avpasset fart til forholdene». En gangvei vil medføre, en økt fart i den trangeste delen av Larkollen. Fotgjengere vil høyst sannsynlig få det tryggere, men hvem er dette? Vi snakker kanskje om ti personer i løpet av en uke, og da gjerne på søndag, hvis det er fint vær.
Det man i dag opplever som fotgjenger er at førere av personbiler, sågar tungtrafikk, tar det meget hensynsfullt i møte med de myke trafikanter. Om det skyldes at de vurderer sin eiendom i form av en bil som mer verdifullt, enn å kjøre inn i steingjerdene, eller faren for å miste sertifikatet som følge av at man skader enn fotgjenger, vet jeg ikke.
Sannheten er vel at det ikke kan dokumenteres en eneste påkjørsel av myke trafikanter på denne strekningen, noen gang, siden bilen ble oppfunnet.

Pkt 2, 3 & 4
I en artikkel i Moss avis av 23.5.2012 uttalte den gang Reguleringssjef Päivi Sinikka Hilska i Rygge kommune følgende til ulovlig tre felling i Tollbuveien 28 «*Vi vil gjøre oppmerksom på at mesteparten av Larkollen sentrum, inkludert Tollbuveien 28, er regulert til «spesialområde bevaring». Hensikten er «å bevare, videreutvikle og dels gjenopprette områdets «kulturhistoriske, arkitektoniske og miljømessige verdier»*, videre sier hun i samme artikkel «*De staselige bjørketrærne langs Larkollveien er med på å skape et særpreg for hele området og har stor betydning i Larkollen. Da plan og miljøutvalget var på befaring i april, ble trærne i tilknytning til steingjerdene spesielt omtalt som verdifulle og positive elementer for Larkollen-miljøet.*» Siden Larkollen sentrum er regulert til «spesialområde bevaring» og reguleringen hensikt er å bevare, videreutvikle og dels gjenopprette områdets kulturhistoriske,

arkitektoniske og miljømessige verdier, ser jeg det som høyest besynderlig og ikke i tråd med gjeldene regulering og ødelegge strøkets egenart og jeg kan ikke se at Rygge kommune kan akseptere en rasering av den siste unike delen av steingjerde miljøet i Larkollen.
Det som nå skal gjøres er at man omregulerer noen som er unikt, til en vei med høyere hastighet, som korter ned reisetiden til Moss med ett minutt. La meg gjenta formålet med dagen regulering.
Hensikten med reguleringsplanen er «å bevare, videreutvikle og dels gjenopprette områdets «kulturhistoriske, arkitektoniske og miljømessige verdier». Nå går vi dessverre i feil retning.

Pkt 5
Alle eiendommer som ligger øst for Larkollveien fra 700 og frem til kapellet har en vanskelig inn-/utkjøring til eiendommene. Jeg stiller meg bak forslaget til eiendomsbesittere av Larkollveien 700, Gabrielle Bergh og Trond Haug om stenging av all inn-/utkjøring til Larkollveien og heller da gi adkomst via Vardekleiva. Dette vil gjelde for Larkollveien 690, 700, 710, 712, 718 og 730.

Når det gjelder eiendommen Tollbuveien 1 (Haugsten), har den to bygninger som er registret på Miljøstatus. no, uthus og hovedhus, begge husene gjennomgikk renovering i 2009/10, hvor nytt panel, vinduer, dører og tak ble utført, huset ble malt om fra, Larkollhvit til Mocca, uthuset beholdt sin farge. Jeg antar at Rygge kommune har godkjent dette, jeg har informert dem om dette i brev 19.8.2010, uten at det har blitt besvart. Uansett er ikke bygningen beholdt slik den skal iht. Riksantikvaren og Sefrak registering.

Når det gjelder mine egen eiendom har jeg både en forstøtningsmur med sten fra egen tomt, samt steingjerde

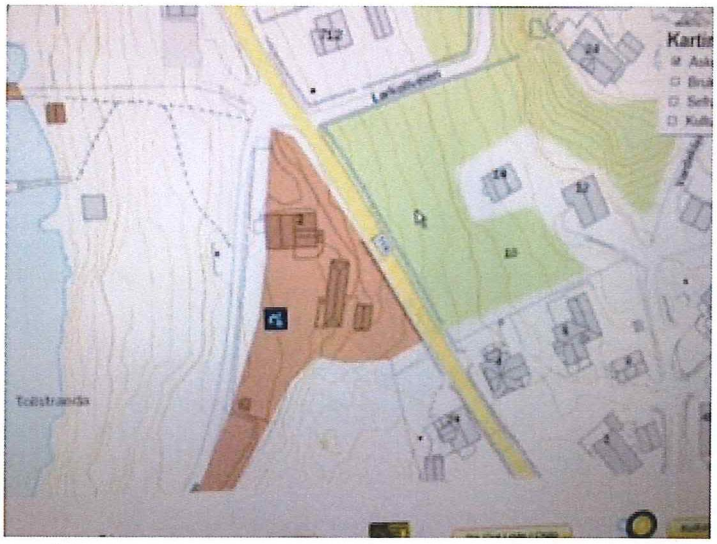
Bildet (Røeds hotell i bakgrunnen) viser mitt steingjerde og er tatt på begynnelsen av 1900-tallet, eiendommen har vært i min familie, siden midten av 1800-tallet. Steingjerdet er oppført samtidig med huset

Samtidig er steingjerdet mot Larkollveien 700 en forstøtningsmur for Larkollveien 710. Huset har i dag ingen setningsskader og jeg er meget bekymret hvis det er tenkt å gjøre noen med denne muren, både med tanke på utglidning av bolig og følgeskader som følge av endringer i grunnforholdene, der igjennom setningsskader på bolig. Hvis noe skal utføres på min eiendom vil jeg vil påberope meg krav om grunnundersøkelser i forkant av tiltak og erstatning hvis det skulle vise seg at mitt hus blir skadet som følge av et eventuelt tiltak. Krav om erstatning, vil jeg hevde i 10 år etter en eventuell ferdigstillelse av tiltak som berører min eiendom

Hva skal man også med en G/S vei, når kommunen ikke engang klarer å holde den snø og isfri om vinteren. Gangveien fra Støtvig og sørover var så dårlig vedlikeholdt i vinter av kjøreveien var alternativet for gående.

Larkollen er også i løpet av de siste årene blitt et yndet sted for mosjonssyklister, de kommer i flokk, de sykler i kjørebanen, det vil de fortsette med uavhengig av G/S.

Jeg blir meget urolig når jeg leser i deres utredning på side 7 at Velforeningen er engasjert, jeg har i eget brev av 26.2.13 til Rygge kommune gitt uttrykk for at det fra Velforeningen sin side var som et partsinnlegg fra en eiendomsbesitter som også var Velets leder på angjeldende strekning. Velets leder den gangen feilinformerte meg på telefon, faktisk var det direkte løgn. De kommentarer som ble avgitt fra dem er ikke i tråd med de berørte parter. Siden den gangen har det ikke vært noen kommunikasjon mellom Velet og meg og jeg er heller ikke kjent med at Velet har hatt kontakt med andre.



Videre blir jeg enda mer undrende når det på samme side under 2.5 Steingjerder står følgende «Staten vegvesen har i planprosessen vært i kontakt med kommune, Fylkeskonservator, Larkollen vel etc» Har dere glemt Riksantikvaren? I Askeladden og Kulturminnesøk er alle steingjerder tegnet inn i kartet.
Tollstasjonen er stadfestet til 1700 tallet, fjerde kvartal, på denne tomt er det et steingjerde. Siden husene rundt tollstasjon, var bolig for dem som var ansatt (som min oldefar) må vi anta at også disse gjerder er en eldre art (jeg har bilder fra 1900- tlalet som viser steingjerdene på min eiendom). Jeg vil anta at Riksantikvaren har hatt god grunn for å tegne inn alle steingjerder i området.
Jeg undres også over at det ikke fremkommer i Statens vegvesen sitt dokument at Tollstasjon har anmerkninger i Askeladden og Kulturminnesøk. Siden flere av bygningene er register i Sefrak vil man også kunne anta at de er bygget før 1900.

Avslutningsvis jeg anføre at Gang- og sykkelvei er noe som har vært planlagt i førti år, ikke vet jeg hva det har kostet og det har ikke hatt noen konsekvens at den ikke har eksistert, ingen er skadet, ingen alvorlig kollisjoner, trafikken tilpasser seg forholdene slik den skal i forhold til loven. Den siste unike delen av Larkollen består.
Skal Larkollen vokse er det vel heller på sin plass å finne en alternativ innkjøring til Larkollen, via Botner og ned mot Støtvig hotell

Det må finnes ufattelig mye penger hos Statens vegvesen som skal brukes på noe så som er så lite allmennyttig, bli så lite brukt og øke hastigheten på trafikken.

Med vennlig hilsen

Bo Callander
Larkollveien 710
1560 Larkollen

DALAN

ADVOKATFIRMA DA MNA

Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER
For: Lene Hermansen

lene.hermansen@vegvesen.no

firmapost@vegvesen.no

Deres ref.	Vår ref.	Ansvarlig partner:	
	13305001/HM/AO 13244	Håkon Mathiesen	Oslo, 6. mai 2016

OPPSTART DETALJREGULERINGSPLAN
FV 119 BILLMANNSBAKKEN – STØTVIG HOTELL, RYGGE KOMMUNE

Larisa Boos og Nils Jørgen Eek har henvendt seg til undertegnede i anledning ovennevnte varsel om planoppstart

De er eiere av eiendommen Tollbuveien 24, 1560 Larkollen, gbnr 34/314 i Rygge kommune.

Ut fra de opplysninger man er kjent med om prosjektet, konstaterer man at det forslag som nå ligger til behandling, stort sett samsvarer med det forslag som ble fremmet i 2011 og basert på reguleringsplanen av 2000. Før dette har det vært en rekke forslag til å ordne forholdene for myke trafikanter frem til Støtvig.

Hovedproblemet i saken er at deler av Larkollveien ikke er egnet som adkomst til Larkollen. Det må anlegges en ny adkomstvei fra Botnertjernet til Støtvig. Dette har såvl Rygge kommune som Statens vegvesen vært vel kjent med siden tidlig på 1990-tallet. I den forbindelse vises det også til generalplanen fra 1962.

Det forslaget som ligger fremme nå, er å anse som en ren trafikkfelle for de myke trafikanter. Dette har også vært påpekt av Statens vegvesen selv ved tidligere behandlinger av diverse planer de siste 25 år. Bl.a. kunne man benytte Tollbuveien som gangadkomst, som ville vært et vesentlig bedre alternativ og er tidligere foreslåtte av mine klienter.

Ved mine klienters eiendom er det trangt og i tillegg toppen av en bakke (området er omtalt som «tranga»). Steingjerdet langs veien kan også medføre fare ved utskliding av stein på fortauet og i veien, dette gjør seg særlig gjeldende om vinteren med snømåking. Det prosjektet Statens vegvesen anbefaler vil i praksis medføre høyere hastighet på strekningen, med de konsekvenser det nødvendigvis får for gående, syklende og folk i området som må

krysse veien. Det kan synes som om det forslaget som nå er lagt frem, stort sett er i samsvar som lagt frem i 2011. Trafikksituasjonen illustreres godt av figur 2 i situasjonsbeskrivelsen avgitt av Statens vegvesen i anledning oppstarten av planarbeidet. Man ser her mine klienters bolig på sydsiden av veien, og det viser hvor trangt det her er og hvor usedvanlig lite heldig den løsningen man nå på fremmer, er ut fra et trafikksikkerhetsmessig syn.

I forprosjektet som ligger ute på Statens vegvesens hjemmesider, er spørsmålet om trafikktelling nevnt. Det er imidlertid vanskelig å se hva den egentlige konklusjonen er. Det skulle være vel kjent at Nye Støtvig Hotell hatt en formidabel økning i antall gjester i forhold til tidligere drift av hotellet. I tillegg er det en stor ny etablering av boliger syd i Larkollen, hvilket har og vil medfører betydelig trafikkøkning. Herunder må det foretas nye trafikk beregninger/telleinger. Det er helt åpenbart at det her må foretas en konsekvensutredning slik at disse forholdene blir nærmere vurdert. Jeg tillater meg å påpeke at noe av poenget med en KU er jo nettopp at denne type problemstillinger ytterligere må undersøkes. I denne saken har man, som det også fremgår av Statens vegvesens beskrivelse, en rekke forhold som må vurderes opp mot hverandre og isolert; bedring av trafikkforholdene, verneformål etc. Det er nettopp i et slikt område det er behov for at det gjennomføres en konsekvensutredning. Jeg viser i den forbindelse til KUF § 5, 2. og 3. ledd der det nettopp forutsettes at det i planprogrammet skal redegjøres for denne type forhold i det videre planarbeid.

Konklusjon
Som det fremgår av ovennevnte mener mine klienter at utgangspunktet for prosjektet er galt. Man "flikker" på de gamle veiene som overhodet ikke er egnet for den type trafikk og den trafikkmengde man gjennom årene har fått. Dette som et alternativ til å legge en ny innfartsvei til Larkollen som alle vet vil være den beste og ikke minst trafikksikre løsningen.

En annen måte å løse problematikken rundt «tranga», er å løse inn bolighuset på mine klienters eiendom. På den måten vil det kunne anlegges en vei med en bredde som samsvarer med dagens krav til en fylkesvei og sikkerheten for gående og syklende vuil bli vesentlig bedre.

På den bakgrunn tillater jeg meg på vegne av mine klienter å be om at det utferdiges et alternativt planforslag som innebærer en innløsning av huset (ikke hele eiendommen) til mine klienter. Alternativt at gjøres fullstendig gjennomgang av trafikkforholdene frem til Støvig, herunder anleggelse av ny hovedtrasé fra Botnertjern og til tettstedet.

Jeg ber om at denne uttalelse hensyntas i det videre arbeidet med planen.

Med vennlig hilsen
DALAN advokatfirma DA

Håkon Mathiesen
Advokat
mathiesen@dalan.no

15 / 246933

fv 119 Billmannsbakken - Støtvig hotell

Takk for brev datert 06. 04. 16.

Det er positivt at det arbeides for å sikre myke trafikanter langs fv 119 gjennom Larkollen sentrum.

Det er positivt at det ligger i planen at luftstrekk i området legges i bakken, at det planlegges ny belysning og ny beplantning. Og at det legges vekt på materialbruk og dimensjonering.

Det bør samtidig vurderes å redusere fartsgrensen ytterligere og/eller vurderes alternative tiltak for fartsdemping. Eksisterende tiltak medfører markant økt støy, særlig fra biler med tilhengere og dårlig sikret last.

Grunnlaget for detaljreguleringsplanen er en godkjent reguleringsplan for området, utarbeidet av Rygge kommune og vedtatt 14. 12. 2000.

I løpet av disse 16 årene - og 10 foregående år - har Larkollen gjennomgått en utvikling med betydelig økt bosetting, som medfører tilsvarende økt trafikk. OMfattende byggevirksomhet har med ført et nærmest uakseptabelt volum anleggstrafikk gjennom et tett boligområde. Og all ny virksomhet generer også betydelig nyttetrafikk.

Det er alminnelig kjent - i hele verden! - at biltrafikk er et nødvendig onde.

Det nye Støtvig hotell er blitt en suksess, med fullt belegg nærmest gjennom hele året, og tett program med seminarer, konferanser og mer festlige arrangement. Og det er gledelig - men medfører også økt trafikk.

Idrettshallen med en rekke sportslige arrangement er også populær for tilreisende, særlig i helgene.

Losen trekker mye folk - også langveisfra - med sine flotte konserter og mange fristende sesongbetonte temakvelder med musikk og servering.

Planen som nå legges ble skrinlagt først i 2009, deretter i 2011.

Kanskje er tiden inne for å tenke langsiktig og offensivt ved å bygge en helt ny vei til - og fra - Larkollen. Og samtidig gjenskape noe av attraksjonsverdien som stedet tidligere har vært kjent for.

Det er interessant at det nye hotellet i Tripadvisor får topp-score på alt, unntatt beliggenhet. Og det kan umulig være bygningens beliggenhet som trekker ned. Dessverre er det grunn til tro at det er stedet Larkollen som mangler sjarm og kvalitet. Det er fullt mulig å restaurere Larkollen, gjennom profesjonell omtanke og kvalifisert kunnskap om stedsutvikling; både helhet og detaljer - slik at Larkolllen igjen kan fremstå som både hyggelig og vakkert. Og i tillegg trygt for myke trafikanter.

Området bør utvikles til et sentrum - ikke *"et slags sentrum*" (ref. 2. 2) med vekt på fremtidig kvalitet med redusert trafikk gjennom Larkollen sentrum.

Den største utfordringen for Statens Vegvesen og Rygge kommune, er å utarbeide en ny, offensiv plan for infrastruktur, som har til hensikt å forenkle trafikkavvikling, sikre myke trafikanter og samtidig foredle Larkollen.

"Kubakken" gbnr. 34/7

Vi kan ikke fremme synspunkt på tiltakets betydning for vår eiendom gbnr. 34/7, ettersom det ikke finns en detaljert beskrivelse av forslag til løsning.

Men vi noterer at fortauet er 2. 5 mtr bredt i tillegg til eksisterende veibredde. Visuelt vil veibredden virke vesentlig bredere enn idag, og det er uklart hvordan nivåforskjellen mellom eksisterende steingjerde (som ikke markerer eiendomsgrensen på 34/7) og eksisterende veibane skal utføres.

Det er uklart om steingjerdet markerer eiendomsgrensen på 34/7, ref. Rygge kommunes kart over eiendommene 34/7 og 34/73.

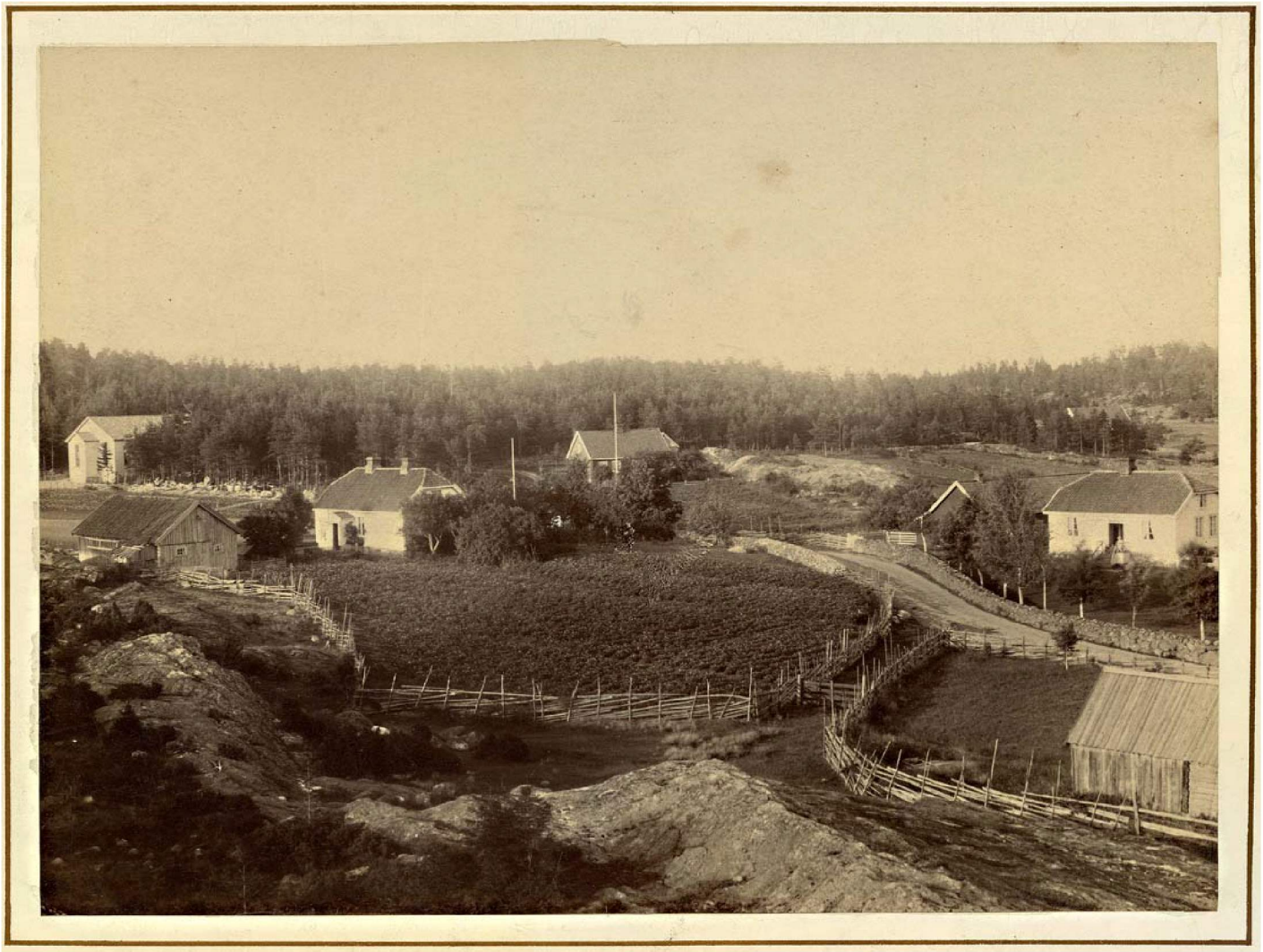
Bestefar Gunnar Holst , som ordinært var både morsom og generøs! - skriver i boken (nr. II) som tilhører huset:

***"Paasken 1949**. Torsdag 7/4: Stengjærdet nærmer sig slutten og Vegkontoret reparerer veien Som takk for mitt bidrag til flytning av veien (ca. Kr. 3. 000.-) bråker Husfordelingsnemda med Kubakken."* (se vedlagt kart)

Vi kan ikke se at det senere er utbetalt erstatning hverken for gjerdet eller for avstått areal.

Til orientering og inspirasjon vedlegges det eldste kjente fotografi fra dette området: en vei som slynger seg fint i landskapet, gir et vennlig og vakkert inntrykk - som også med dagens krav til standard vil kunne gjenskape Larkollen som en attraktiv destinasjon!

Hanne Heuch, Larkollen 06. 05. 16



Fra: Den blå ballong
Til: Hermansen Lene
Emne: Malertoppen
Dato: 6. mai 2016 21:48:20

Hei Lene
Vi syntes fortsatt dette er et dårlig forslag ,og vi mener at man må se på en helt ny trasé fra botnertjernet . Og bevare det som fortsatt er igjen av sjarm i gamle Larkollen .
Mvh Anne francisca Peder Ferdinand og Eivind her på malertoppen .

Magnar Fjellbakk
Larkollvn. 664
1560 Larkollen

06.05.2016

Statens vegvesen og Østfold fylkeskommune
firmapost-ost@vegvesen.no

Fv. 119 Billmannsbakken–Støtvig hotell - Oppstart av planarbeid - innspill

1. Farten på strekningen bør reduseres og skiltes til 30km (eller 25?). Dagens fartsgrense på 40km oppfattes tydeligvis av en del (mange) bilister som en rett til å kjøre i minst 40. Tydeligere/bedre skilting av smalere veg.

2. Skrinlegg benevnelsen fortau med de krav og kostnader dette innebærer. En opparbeidet bredde på 1 - 1,5 m utenfor kjørebanen (utenfor hvit kantstripe) vil ivareta behovet for fremkommelighet for myke trafikanter. I dag går man «rett i grøfta» for å komme ut av kjørebanen. Anleggelse av fortau på strekningen vil medføre en uønsket fartsøkning i biltrafikken.

3. Det er tilstrekkelig bredde mellom eiendomsgjerdene for gangbredde utenfor kjørebanen fra Støtvig hotell og opp til kapellet.
   Foreslår å vurdere gangsti inn Tollbuveien ved kapellet - bak husene vest for «tranga» - innenfor gjerdet til tollstasjonen langs Larkollvn frem til krysset ved innkjørsel tollstasjonen. Se vedlagt skisse. Terreng, eiendomsgrenser og bygninger ligger til rette for en slik løsning.

4. Fra Billmannsbakken opp til gjerdet langs gbnr 34/61 er det tilstrekkelig bredde til å opparbeide gangbredde på vestsiden av veien, utenfor kjørebanen.

5. Gjenstår: svingen langs gbnr 34/61. En lengde på ca. 50m som ikke representerer noe betydelig problem så lenge trafikantene er i stand til å utvise en viss fornuft i trafikken og ta hensyn til hverandre.

Med hilsen
Magnar Fjellbakk

1 vedlegg

Tolbuveien
Tolbuveien
Kapellet
20 m
Tjenesten er levert av Skog og landskap, Statens vegvesen og Statens kartverk
Euref89 UTM32 6578328N 594690Ø

Larkollen 6. mai 2016

Ruth K.Mikkelsen Braaten
Tollbuveien 28
1560 Larkollen

Statens vegvesen Region Øst
Postboks 1010
Nordre Ål
2605 Lillehammer

Merkes 15/246933
Fv 119 Billmannsbakken -Støtvik hotell. Fortau, Rygge kommune

Beklager for litt sent innspill som skyldes at vi bor og oppholder oss i utlandet.
Over til sak:
Alternativene 2a og 2b innbefatter å flytte stengjerdet og ta tomt som i dag benyttes til gjesteparkering fra blant annet gnr 34, b nr 341. Boligen har en meget liten tomt, stor : 493 m2. Det kan dermed ikke aksepteres at tomten forringes ytterligere ved at man tar av tomten og bygger fortau, uten at det blir tilbys erstatningstomt i umiddelbar nærhet, som for eksempel tomten på hagesiden av eiendommen, som idag også benyttes som ankomstvei til Tollbuveien 24.
Om dette blir tilbudt vil undertegnede stille seg positiv til alternativene 2a og 2b.

Med vennlig hilsen

Ruth K. Braaten

Ruth K. Mikkelsen Braaten

15/246933-25

Torgeir Bjørnaraa
Sørkedalsveien 26 c
0369 Oslo

MOTTATT
11 MAI 2016
Statens vegvesen
Region øst

Statens Vegvesen
Region Øst
Postboks 1010
Nordre Ål
2605 Lillehammer

Oslo, 6. mai 2016

Oppstart planarbeid- FV 119 – Billmannsbakken – Støtvig hotell, Larkollen – grunneier Torgeir Bjørnaraa gnr. 34, bnr 78

Det vises til oppstart av planarbeid annonsert i Moss Avis 07.04.16 og ved brev datert 06.04.16.

Min eiendoms ca. 80 meter lange grense mot vest berøres direkte av de alternative forslagene i forprosjektet av oktober 2011.

Gang- og sykkelvei i «Tranga» er regulert i dagens reguleringsplan, og skal gå på statens eiendom vest for fv. 119. Dette er gjort for å ta hensyn til det spesielle landskapsverneområdet. Berørte grunneiere har anskaffet sin eiendom etter at reguleringsplanen ble vedtatt.

Slik saken står bør staten bruke sin egen eiendom til veiutvidelser.

Jeg motsetter meg at alle tre alternative forslag i forprosjektet skal brukes, og ber om at eksisterende reguleringsplan legges til grunn.

Vennlig hilsen

Torgeir Bjørnaraa

Jan Erik Fjeldheim
jef@medin.no
47 390 330
Eiendom:
Larkollveien 787, 1560 LARKOLLEN
Postadresse:
Lønnåskollen 42A 1362 HOSLE

10.05.2016

Firmapost-ost@vegvesen.no

Lene.hermansen@vegvesen.no

FYLKESVEG 119 – BILLMANNSBAKKEN – STØTVIG HOTELL.

[redacted]

Innspill for å forbedre trafikksikkerheten.

Jeg har i alle år med stor interesse fulgt denne langvarige prosessen. Bakketoppen mellom kirken og Billmannsbakken omtales gjerne som «Tranga». Passasjen blir sett på som Larkollens identitet og et konfliktområde mellom verneinteresser og trafikksikkerhet. Passasjen oppleves av min omgangskrets som trygg både for gående og kjørende. Her dempes farten naturlig ned til gå-fart. Relativt god sikt over toppen

fører til en helt naturlig kontrollert passasje der biler stort sett velger å stoppe helt opp når det er andre gående eller kjørende i området.

I alle forutgående rapporter og meningsutvekslinger har alle sett seg helt blinde på denne spesifikke delen av Fylkesveien helt isolert sett og glemt følgende:

Det desidert farligste området på hele Fv.119 er utkjøringen fra Tollbuveien.

Det omfatter utkjøringen fra den offentlige Fristranden og kommunens sentralt plasserte og flittig brukte sommerrenovasjon samt en del hytteeiendommer. Det er svært sannsynlig at det er her, og ikke i «Tranga», 50 meter lenger opp i bakken, en ulykke vil skje. Her er Veivesenet, kommunen og fylkeskommunen ansvarlig for å sette inn tiltak for å hindre ulykker.

Avkjøringen fra Tollbuveien starter i en liten motbakke, rett ut i en totalt uoversiktlig fylkesvei 119. Her må man faktisk gi full gass i de 3-4 sekundene man har til rådighet i forhold til sikten. En livsfarlig manøver på en av de mest brukte avkjøringene i Larkollen. Det er dette vanskelige området som må være utgangspunktet når man skal finne den beste løsningen også for «Tranga»

Området rundt Tollbuveien er nok svært vanskelig å utbedre fysisk, enn si umulig å utbedre slik at alle Veivesenets normale krav til avkjøring faktisk kan tilfredsstilles.

Det viktigste tiltaket for å avhjelpe dette må således bli å sørge for at farten må være ekstremt lav ved denne avkjøringen. Det vil ikke kunne sikres alene med skilting og fartsdumper. Farten må være, som det faktisk faller seg naturlig i dag, gå-fart allerede i «Tranga» for å hindre en flying start herfra og ned til den kritiske avkjørselen i Tollbuveien. En utvidelse i «Tranga» med et ekstra fortau vil åpenbart innby til høyere fart med spesielt fare for de myke trafikantene, og vil således også spolere en strategi som tilsikter meget lav fart i hele dette 70-meters beltet.

Jeg oppfordrer Veivesenet til å se på strekningen fra «Tranga» til Tollbuveien som èn enhet der det faktisk kan være en løsning å opprettholde en god hindring i dagens «Tranga» og samtidig etablere enda en «Toll-tranga» ved utkjørselen fra Tollbuveien.

Således slår man to trafikk-fluer i en smekk. Samtidig bevares Larkollens uberørte idyll for innbyggerne og berørte naboer.

Dette i stedet for å spare noen sekunder for bilistene på bekostning av sikkerheten for de myke trafikantene. Siden får vi heller ønske oss en ny Larkollvei som går fra hotellet til Botnertjernet, for enda bedre effektivitet og sikkerhet.

Med vennlig hilsen

Jan Erik Fjeldheim