

Høringsinnspill Fv 119 Billmannsbakken – Støtvig hotell

Første del av gjennomgangen besvarer noen utvalgte merknader som går igjen i flere ulike innspill.

1.0 Hvorfor er det ikke fortau på utsiden av steingjerdene hele veien?

Kommunedirektøren viser til notatet fra Viken fylkeskommune - *Svar til innspill angående løsning og bredder:*

Utenom der hvor det er strengt nødvendig, har vi lagt vekt på å beholde steingjerdene med eksisterende plassering for i størst mulig grad å bevare steingjerdene og for å bevare stedets særpreg og veiens trange rom. Dette i henhold til premiss fra tidligere Rygge kommune og eksisterende bestemmelser fra gjeldende reguleringsplan. Så for å unngå å måtte flytte mer steingjerde enn nødvendig, ble gang- og sykkelvei på hagesiden av steingjerdene løsningen på deler av strekningen. Her ble bevaring av steingjerdene, stedsidentiteten og opplevelsen av det trange, historiske veifaret vektet tyngre enn ulempen for naboene som blir direkte berørt og det at gjerdene mister sin historiske funksjon som skille mellom privat og offentlig areal.

Videre viser kommunedirektøren til nevnte premiss og vedtak i tidligere Rygge kommune 29.5.2018:

Plan- og miljøutvalget (PMU) støtter anbefalingen om å gå videre med regulering av alternativ 1. Alternativ 1 vil i minst grad endre kulturmiljøet og særegenhetene som finnes på vegstrekningen fra Billmannsbakken til Støtvig Hotel.

I Kulturminnedatabasen Askeladden er strekningen omtalt slik: *Veistrekningen er smal, og kantet med steingjerder på begge sider av veien. Bebyggelsen omkring er gammel og ligger tett. Tranga er et karakteristisk veiløp, og unikt i sitt uttrykk. Det tilfører området et karakteristisk trekk, og er bevaringsverdig på bakgrunn av sin kulturhistoriske verdi.*

Kommunedirektøren anerkjenner således planforslagets løsning som er valgt av hensyn til å bevare uttrykket gjennom *Tranga* slik det har vært opphav for nettopp det navnet.

1.1 Hvorfor er det 2,5 meter bred gang- og sykkelvei på innsiden av gang- og sykkelveien?

Kommunedirektøren viser til *Svar til innspill angående løsning og bredder: En gang- og sykkelvei krever egne maskiner for å få en effektiv drift av f.eks. snø. Disse maskinene er avhengig av at gang- og sykkelveien har en viss bredde. Blir gang- og sykkelveien for smal vil utstyret for måking og annen vedlikehold ikke kunne benyttes, og manuell måking/tilpassende metoder må benyttes. Erfaringsmessig gir dette et dårlig vedlikehold totalt sett.*

På den smaleste delen av strekningen over Tranga vil drift av fortau, spesielt ved snøfall, kreve at snø kjøres bort. Det er derfor også viktig at det finnes arealer for snøopplag. Arealene mellom gang- og sykkelveien og kjøreveien vil kunne benyttes til dette.

1.2 Hvorfor ikke ett felt og lavere fartsgrense?

Notatet *Svar til innspill angående løsning og bredder* viser til at Larkollveien er en fylkesvei, og at trafikk må opprettholdes på strekningen, i begge retninger. Tranga/Malertoppen ligger på et høybrekk, så sikt er ikke tilstrekkelig over toppen. ÅDT er 3354 på strekningen, som er for høyt til at en en-felt-vei er anbefalt. Forslag om lysregulering vil i tillegg bryte med stedsidentiteten, miljøet og elementene som KU belyser.

Det er sett på muligheten for å redusere fylkesvei 119 til ett-felts kjørevei, for å unngå inngrep på steingjerdene. En slik utforming er vurdert som en mindre god løsning, da siktforholdene blir utilstrekkelige, og steingjerdet uansett må flyttes for å få plass til fortauet. For å unngå opphold i steingjerdet gjennom Tranga, og samtidig få plass til fremføring av fortau, legger planen opp til at steingjerdet på østsiden av fylkesveien flyttes og reetableres mot øst over en strekning på ca. 125 meter. På denne måten opprettholdes det karakteristiske veiløpet med tosidig steingjerde.

Kommunedirektøren vurderer at tiltak som innsnevring, lysregulering, utligning av terrengforskjeller ol. er ikke i tråd med planens mål om å bevare så mye som mulig av kulturmiljøets uttrykk.

1.3 Overvannshåndtering

Bestemmelser for overvann er ivaretatt i bestemmelse 3.5. Ettersom det er en utfordring i området med overvann fra tilstøtende kommunale veier så er det etablert en dialog mellom fylkeskommunen og kommunens VA-avdeling om utbedringer i fellesskap.

Interne innspill

Navn	Innspill planforslag	Kommunedirektørens vurderinger
Avdeling natur, klima og bymiljø	<p>Fravikene fra vegnormalen vurderes som nødvendig for tiltak. Positivt med fokus på materialbruk. Smalt fortau vanskeliggjør vintervedlikehold.</p> <p>Risikotrær og trær uegnet til bevaring bør fjernes.</p> <p>Eik og furu må tas vare på.</p> <p>Stiller seg bak trerapport og rapport om lav, mose, karplanter og invertebrater.</p> <p>Er det mulig å ta vare på jordlaget der det er rødlistede arter på og ved</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Trær som er uegnet for bevaring, men ikke er i veien for prosjektet vil trolig bli stående, så lenge de ikke utgjør en risiko for trafiksikkerheten.</p> <p>Hensynssone for bevaring av naturmiljø er tatt inn for å ivareta eiketrær omfattet av forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven § 3, pkt. 3. Bestemmelse 3.2 sier at eksisterende trær og vegetasjon skal ivaretas, så langt det er mulig.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Forekomster av planten lakrismjelt (<i>Astragalus glycyphyllos</i>) som berøres av tiltaket skal ivaretas, samt reetableres eller relokiseres langs flyttet steingjerde.</p>

	<p>steingjerde som en evt. frøbank til neste år?</p> <p>Gjøre en vurdering på å evt. plante inn noe nytt. Det er i rapporten særlig mange bjerk som er i litt dårlig forfatning, og kanskje dette bør legge føringer på hva som kan plantes inn?</p>	Bestemmelse 3.4 påpeker at beplantning skal være stedstilpasset.
Kultur, oppvekst og aktivitet	Har ingen innsigelser til planforslaget. Dette ivaretar barn som bor på andre siden av veien, og bidrar til at de får en tryggere skolevei.	Tas til orientering.
Avdeling vei	<p>Opprettholde frisiktsonene som er i gjeldende reguleringsplanen av 14.12.00.</p> <p>Muligheter for snuplass for renovasjon og slambil ved pumpestasjonen på gnr/bnr: 134/60, rett ovenfor Bilmannsbakken 58 A.</p> <p>Kommunen må ha gjennomkjøringsmulighet i enden av Bilmannsbakken som er planlagt stengt for vedlikehold og drift av veien.</p> <p>Gjennomføring av den foreslåtte planen viser at det vil være behov for grunnerverv. Det fremkommer i liten grad om det er inngått avtaler med private og hvilke vurderinger som er gjort mht grunnerverv. En forsvarlig håndtering av private grunneiere bes ivarettatt gjennom rekkefølgebestemmelser.</p>	<p>Planforslaget inneholder egne bestemmelser for frisiktsoner.</p> <p>Gbr 134/60 er utenfor planområdet og tiltaket påvirker ikke mulighetene for snuplass på stedet.</p> <p>I eksisterende reguleringsplan fra 2000 er Bilmannsbakken stengt ved fylkesvei 119. I denne planen opprettholdes kjøring til/fra Bilmannsbakken som i dag, hvor det kun er tillatt å svinge til høyre (mot sør) ut av Bilmannsbakken, og til venstre (fra sør) inn i Bilmannsbakken.</p> <p>Grunnerverv er en egen prosess som fordrer en vedtatt reguleringsplan. Håndtering av grunnerverv vurderes ikke som en naturlig del av reguleringsbestemmelsenes rekkefølgekrav.</p>
Avdeling VVA	<p>Avdelingen har flere innspill angående overvann.</p> <p>Fylkesvei 119 Larkollveien har ikke eget drens- og overvannssystem i og i nærheten av planområdet. Dette gjør at alt overflatevann fra veivann renner til tilstøtende arealer. Dette har ført til at de blir problemer med overvann flere steder i Larkollveien, hvor enkelte boliger har fått oversvømmelser på eiendommer og i kjellere.</p>	<p>Se avsnitt 1.3.</p> <p>På bakgrunn av problemer med uønsket tilrenning fra tilstøtende områder, som ikke håndteres på en tilfredsstillende måte i dag, har forslagsstiller og Moss kommune blitt enige om et samarbeid for å forbedre situasjonen.</p>
Byantikvar	Stiller spørsmål om det er veien som bør underordne seg kulturmiljøet eller kulturmiljøet som må underordnes veien. Med den foreslåtte flyttingen av steingjerder endres det autentiske kulturmiljøet, herunder	Fravik fra veinormalene er gjort nettopp med hensyn til kulturmiljøet. En åpning i gjerdet som åpner for gang- og sykkelvei bak gjerdet er gjort for å hensynta uttrykket over «Tranga».

	<p>funksjonen steingjerdene har som grense mellom vei og boligeiendommene.</p> <p>«Tranga» er i seg selv fartsdempende, og dette bør forsterkes, for eksempel gjennom reduksjon av fartsgrense til 30 km/time og etablering av en miljøgate der det signaliseres at det er lav hastighet som gjelder på hele strekningen.</p> <p>Hovedhuset i Tollbuveien 1 er et av de eldste husene i Larkollen som ble flyttet over fra Eldøya og har derfor svært høy kulturhistorisk verdi. Det tilhørende annekset er SEFRAK-registrert. Det anbefales derfor å gjennomføre tiltakene slik at disse blir mest mulig skånsomme og ikke forringer hovedhuset samt å unngå å rive annekset.</p> <p>Det anbefales at en unngår å lage en bredere gang/sykelsti på innsiden av steingjerdene på en liten del av strekningen.</p>	<p>Kommunedirektøren vurderer det som viktig med et tilbud til myke trafikanter og at planforslaget løser dette på en god måte.</p> <p>Delvis forklart i 1.2. Forslagsstiller ønsker ikke at strekningen etableres som miljøgate.</p> <p>Planforslaget er utarbeidet i tett dialog med kulturminnevernet i fylkeskommunen. Det er ikke omtalt eller vist til at annekset må bevares. Det er sett på muligheten for å forskyve fylkesveien mot øst i dette området for å unngå å berøre annekset på eiendommen, men dette gir utfordringer for kurvaturen, sikt og adkomst til eiendommene på østsiden av fylkesveien, da det er terrengforskjeller her. Dagens veilinje forskyves derfor ikke i området. Anleggelse av fortau her vil kreve at det SEFRAK-registrerte annekset rives/flyttes. Eventuell flytting av annekset må vurderes opp mot blant annet hensynet til hovedbygningen og hensynet bak bestemmelsen om 100-meters beltet.</p> <p>Omtalt i 1.1. Bredden er blant annet nødvendig for snøbrøyting/snøopplag, vedlikehold ol.</p>
--	---	--

Regionale myndigheter

Navn	Sammendrag planforslag	Kommunedirektørens vurderinger
Statsforvalteren i Oslo og Viken	<p>Ut ifra de ulike hensynene som skal ivaretas på denne strekningen uttrykkes forståelse for at bredde på strekningen varierer.</p> <p>Eikene på Larkollveien 757 er ikke avmerket på plankartet innenfor felt B6 og forutsetter med det at disse trærne inkludert rotsone ligger utenfor planområdet og ikke vil bli berørt i anleggsperioden. Ber om at hensynssonene med tilhørende bestemmelser innarbeides hvis dette ikke skulle være tilfellet.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Hensynssone med bestemmelser, for bevaring av naturmiljø, er tatt inn for å ivareta eiketrær omfattet av forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven § 3, pkt. 3.</p>

<p>NVE</p>	<p>Kan ikke se at det er gjort vurderinger av en lukket bekk i kvikkleiresonen og at evt erosjon fra denne bekken kan påvirke områdestabiliteten negativt.</p> <p>Kommenterer at områdestabilitet i strandsonen i sør ikke ser ut til å være vurdert.</p> <p>NVE forutsetter at kvikkleiresonen ved Støtvig Hotel avmerkes som hensynssone på plankartet.</p> <p>Dersom det skal graves dypere enn 2 meter vil det være behov for en geoteknisk vurdering.</p> <p>Kan ikke se at nødvendige tiltak for å sikre mot flom og skade fra overvann er ivaretatt i bestemmelsene, i tråd med gjeldene krav. Dette må rettes opp før kommunen kan vedta planen.</p>	<p>Det er utarbeidet notat <i>Erosjonsvurdering bekk ved Støtvig hotel/Larkollen (Vedlegg?)</i></p> <p>Det er ikke avdekket noen overflateutglidninger eller tegn på erosjon langs bekken.</p> <p>Stabilitetsvurdering datert 19.10.2021 er lagt til som vedlegg til planbeskrivelsen.</p> <p>Kartet er oppdatert med Hensynssone H310 sør i planområdet.</p> <p>Ivaretatt i bestemmelse 6.1.</p> <p>Bestemmelser for overvann er ivaretatt i bestemmelse 3.5.</p>
<p>MOVAR</p>	<p>Kan ikke se at det hverken i konsekvensutredningen eller ROS- analysen er vurdert nevneverdig hvilken konsekvens og risiko utformingen vil ha for rednings- og slokkemannskap, her blant annet viktigheten av fremkommelighet for brannvesenets kjøretøy. I tillegg må blant annet snøopplagring på vintertid hensyntas, da dette vil medføre smalere veibredde.</p>	<p>Nåværende veibredde endres ikke og således heller ikke eksisterende situasjon med tanke på rednings- og slokkemannskap.</p> <p>Kommunedirektøren kan ikke se andre elementer ved planen som påvirker fremkommelighet for rednings- og slokkemannskap utover dagens situasjon.</p>
<p>Statens vegvesen</p>	<p>Ved holdeplass bør det vurderes om det er mulig å etablere et forenklet kantstopp med kantstein mot en (liten) plattform.</p> <p>I bestemmelse 6.1 kan man skrive <i>eksisterende og flyttede steingjerder</i>.</p> <p>Selv om dimensjonerende bredde for syklende er 75 cm vil nok et fortau på 1,75 meter bredde oppleves som smalt når to syklende møtes. Antar derfor at noen vil velge å sykle i kjørebane for å slippe å møte andre syklistene (og gående) på fortauet.</p>	<p>Forslagsstiller har ikke intensjon om å gjøre endringer i veibanen, og det er ikke planer om å etablere forenklet kantstopp.</p> <p>Bestemmelsen er omformulert til <i>eksisterende og reetablerte steingjerder</i>.</p> <p>Tas til orientering.</p>

Lag og foreninger

Navn	Innspill	Kommunedirektørens vurderinger
<p>Syklistforeningen</p>	<p>Mener løsning for toveis sykling er trafikkfarlig pga. blant annet uønskede systemskift, fortauene er smale og gir lite plass og at utvidelse av vei/fortau kan medføre økt fart på deler av strekningen.</p> <p>Det foreslåtte prosjektet vil innebære en visuell utvidelse av vei/fortausbredden, hvilket vil kunne medføre økt fart på deler av strekningen.</p> <p>Et eget tiltak for myke trafikanter vil av disse lett oppfattes som et trygt tiltak for disse brukergruppene og gi en (falsk) trygghetsfølelse, der aktsomheten ikke vil være like skjerpert som i dag.</p> <p>Kommenterer at trafikksikkerhet ikke er inkludert i KU.</p> <p>Foreslår avbøtende tiltak som lavere fartsgrense, fartshumper, lysregulering, forbud mot tunge kjøretøyer i området.</p> <p>På sikt bør kommunen og fylkeskommunen utrede alternative sykkelruter mellom Støtvig Hotell og Billmannsbakken nord.</p> <p>Positive til tiltak som gjør det mulig å ferdes trygt til fots langs den aktuelle strekningen.</p>	<p>Systemskiftene det vises til er ikke unormalt i denne type veianlegg.</p> <p>Med kantstein og opphøyet fortau så vurderes det som lite sannsynlig at sjåfører vil oppleve kjørevei som bredere og mer egnet for høyere fart. En reguleringsplan må uansett legge til grunn at trafikantene følger de regler som ligger til grunn i området.</p> <p>Kommunedirektøren er ikke enig i at et fortau hevet over veibanen nødvendigvis representerer en <i>falsk</i> trygghetsfølelse. Det stilles heller ikke like stor krav til aktsomhet når man går på et opphøyet fortau som når man går i selve veibanen.</p> <p>Viken fylkeskommune viser til at trafikksikkerhet ligger til grunn for alle planer de utformer. Ulykke kjøretøy eller kjøretøy/ myke trafikanter er identifisert og vurdert i ROS-analysen.</p> <p>Kommentert i 1.2. Kommunedirektøren vurderer at et forbud mot visse typer kjøretøy i området er praktisk vanskelig å gjennomføre/håndheve.</p> <p>Dette vurderes ikke i denne saken.</p> <p>Tas til orientering.</p>
<p>Rygge museum og historielag</p>	<p>Anmoder om at det i saken utøves varsomhet med inngrep som endrer områdets egenart og karakter. Det bør i videre planarbeidet og gjennomføring av planen ses på alternative løsninger som gjør at det vil medføre minimale inngrep i de eksisterende miljøer .</p>	<p>Prosjektet skal ivareta det særpregede kulturmiljøet i området, herunder finne gode løsninger for flytting og reetablering av steingjerdene langs deler av strekningen der dette blir nødvendig. Det er blant annet omsøkt og godkjent fravik for fortausbredde, horisontalradius på gang- og sykkelvei og frisiktkrav.</p>

	<p>Alternativet kan være en trafikklysordning og eventuell ytterligere nedsettelse av fartsgrense.</p> <p>Steingjerder må i sin helhet bevares og restaureres.</p> <p>Materialvalg og estetikk må vurderes grundig og tilpasses områdets egenart.</p> <p>Eksisterende bygninger må bestå .</p> <p>Eksisterende trær må i størst mulig grad bestå, om trær fjernes må dette erstattes med ny beplantning slik at stedets egenart og kulturlandskap beholdes.</p>	<p>Kommentert i 1.2.</p> <p>Anses som ivaretatt i bestemmelse 3.6 g) <i>Nytt steingjerde skal ha en utforming som er tilsvarende den muren som den erstatter. Muren skal dokumenteres under demontering og gjenoppbygges med gjenbruk av opprinnelige stein og byggemetode. Rapporten «Steingjerder langs fylkesvei 119 Larkollveien. Prinsipper for utforming.» (Viken fylkeskommune 2021) skal brukes som veileder for gjenoppbygging av steingjerdene.</i></p> <p>Dette vurderes som ivaretatt i bestemmelsene som blant annet angir bruk av granitt og setter krav til utforming av belysning ol.</p> <p>Ett bygg påvirkes direkte av planforslaget. Anneks i Tollbuveien 1 må flyttes/rives.</p> <p>Bestemmelse 3.2 sier at eksisterende trær og vegetasjon skal ivaretas, så langt det er mulig. Ny beplantning skal være stedstilpasset jfr. bestemmelse 3.4.</p>
<p>Larkollen Vel</p>	<p>Argumenterer for en løsning med ensidig smalere fortau på vestsiden av hele strekningen, for å bevare alle steingjerdene. Oppfatter, ut fra kjennskap til trafikk i området og avklaring med SVV at det ikke vil være noe problem at fortau på den trangeste delen er mindre enn 1,6 meter (ned mot 1,2 meter på det trangeste). Har ikke fått svar på hvorfor man skal ha en bit gang/sykkelvei på den andre siden av gjerdet.</p> <p>Vurderer at steingjerdene vil rammes uansett om man legger fortau på utsiden eller gang/sykkelvei på innsiden. Det foreslåtte valget av løsning er derfor ikke et godt argument for å verne steingjerdene.</p> <p>Beskriver en ønsket utforming som ligner mer på alternativ 2 i konsekvensutredningen.</p> <p>Hagene bak steingjerdene er også en del av stedsidentiteten for Larkollen.</p>	<p>Kommentert i 1.1. Skissert løsning er valgt av hensyn til å bevare uttrykket gjennom <i>Tranga</i> slik det har vært opphav for nettopp det navnet. Å beholde steingjerdene i sin nåværende plassering her vurderes således som viktig. 1,75 meter er også et unntak fra håndbøkene. Smalere fortau enn dette vurderes ikke som hensiktsmessig.</p> <p>Viser til notatet <i>Svar til innspill angående løsning og bredder</i>. Foruten åpning for gang- og sykkelveien så berøres ikke steingjerdene på strekningen i Tranga.</p> <p>Valg av løsning er kommentert i avsnitt 1.0.</p> <p>Deler av tiltaket vil bli etablert innenfor noen av disse hagearealene ved gjennomføring av planen. Sett bort fra nødvendig grunnerverv så påvirker ikke planforslaget utformingen av tilgrensende hager.</p>

	<p>Man må anta at skolebarn vil krysse bilveien over til Vardeveien og ikke gå inn på gang/sykkelveien bak steingjerdene, som vil være en omvei til skolen. Barn på sykkel vil da sykle rett av fortauet og ut på veien.</p> <p>Utkjøring av bil fra Tollbuveien vil sperre gang/sykkelvei til det er klart for å kjøre ut. Gang/sykkelvei vil også være adkomst til Tollbuveien 33 og 35. Er det gjort noen utredning av de trafikale forhold?</p> <p>Ser helst at uthuset i Tollbuveien 1 blir beholdt og veien flyttes litt mot øst.</p> <p>Poenget er at Larkollen vel ser positivt på at veistrekningen endelig skal utbedres, og deres hovedfokus er sikkerhet og framkommelighet både for myke trafikanter og biler.</p>	<p>Kommunedirektøren vurderer at dette trolig også kunne vært tilfelle dersom fortauet lå på utsiden av steingjerdene hele veien. Tiltaket vil uansett tilby en tryggere skolevei enn hva tilfellet er i dag.</p> <p>Det er lav hastighet og til dels lite trafikk på strekningen. Siktlinjer blir ivaretatt. Kommunedirektøren anerkjenner at det ikke er en optimal løsning, men at den kan aksepteres her. Tollbuveien 35 får ny adkomst sør på eiendommen.</p> <p>Viser til notat <i>Svar til innspill angående løsning og bredder</i>. Området er sidebratt, og dersom veien skulle vært flyttet lenger inn i terrenget ville det ikke lenger vært mulig å ivareta kurvatur på vei, sikt og atkomst til avkjørsler på østsiden av fylkesveien. I tillegg ville steingjerdet/støttemur øst for veien blitt berørt av sideforskyvingen. Dette er også omtalt under kap. 8.2 i planbeskrivelsen.</p> <p>Tas til orientering.</p>
--	---	--

Privatpersoner

Navn	Innspill	Kommunedirektørens vurderinger
Advokatfirmaet Pedersen, Reier & Co for Thor Øistein Kilstad. Tollbuveien 1.	<p>Det vil være en trafikal og kostnadmessig bedre løsning om veilegemet med tilliggende fortau/gang-og sykkelvei forskyves østover, slik at det ikke må avstås areal fra og dermed heller ikke må rives bebyggelse på gnr. 134 bnr. 61.</p>	<p>Bebyggelsen på eiendommen Tollbuveien 1 står svært nært på fylkesveien, og et fortau vil kreve at et annekset på eiendommen må rives eller flyttes. Det er sett på muligheten for å forskyve fylkesveien mot øst i dette området for å unngå å berøre annekset på eiendommen, men dette gir utfordringer for kurvaturen, sikt og adkomst til eiendommene på østsiden av fylkesveien, da det er terreng-forskjeller her. I tillegg ville steingjerdet/støttemur øst for veien blitt berørt av sideforskyvingen. Dette er også omtalt under kap. 8.2 i planbeskrivelsen.</p>

For å få en forsvarlig innsikt i konsekvensene av planforslaget må det - av forslagsstiller - utarbeides et tverrsnitt som illustrerer hvordan de problemstillinger som planforslaget medfører er tenkt løst. At inngangsparti til hovedhuset ikke er vist på det som foreløpig foreligger av tegningsmateriale, innebærer en vesentlig mangel.

Kommunen må foreta en vurdering av bebyggelsens verneverdi før det evt. gis tillatelse til å endre, flytte eller rive bebyggelsen. Dersom det ikke er mulig å opprettholde annekset (SEFRAK-registrert uthus) med sin nåværende plassering, så må det her åpnes for en mellomløsning som innebærer en flytting av annekset slik at dette knyttes til hovedbygningen.

Planlagt løsning vil gi en vesentlig forverret situasjon for eiendommen Tollbuveien 1 med tanke på støy.

Gjennomføring av planforslaget vil medføre at majestetiske bjørker - som sammen med steingjerdet fungerer som en form for skjerm mellom veibane og eiendommens utearealer og bebyggelse - blir fjernet, slik at opplevelsen av privat areal blir vesentlig svekket.

Ettersom inngangen til hovedbygningen er mot nord, vil det med den angitte anleggsgrense være umulig å komme inn i bygningen, og bruk av bygningen vil dermed være umuliggjort.

Planforslaget vil av flere grunner (grunnerverv, gang- og sykkelvei nær huset, gatelys på inngangsparti) medføre verdiforringelse.

Det er vurdert at planforslagets tegningshefte og planbeskrivelse illustrerer planforslaget tilfredsstillende. Inngangspartiet er delvis illustrert i figur 26 i planbeskrivelsen.

Planforslaget er utarbeidet i tett dialog med kulturminnevernet i fylkeskommunen. Byantikvaren har uttalt at annekset bør bevares. Det er sett på muligheten for å forskyve fylkesveien mot øst i dette området for å unngå å berøre annekset på eiendommen, men dette gir utfordringer for kurvaturen, sikt og adkomst til eiendommene på østsiden av fylkesveien, da det er terrengforskjeller her. Dagens veilinje forskyves derfor ikke i området. Anleggelse av fortau her vil kreve at det SEFRAK-registrerte annekset rives/flyttes. Eventuell flytting av annekset må vurderes opp mot blant annet hensynet til hovedbygningen og hensynet bak bestemmelsen om 100-meters beltet. Hovedbygningen er et eldre tømmerhus som er flyttet fra Eldøya ca. 1875. Av vernehensyn vurderes det derfor ikke som et alternativ at annekset skal fysisk tilknyttes hovedbygningen.

Kjøreveien flyttes ikke nærmere eiendommen. Støy fra fortau anses ikke som en vesentlig forverret situasjon.

Et erstatningstilbud blir en del av en egen grunnervervssak som starter etter at reguleringsplanen er vedtatt. Beplantning eller lignende på privat eiendom er opp til hver enkelt grunneier.

Adkomster til boligeiendommene skal være en del av byggeplanen jfr. bestemmelse 3.6.

Avståelse av grunn ivaretas i egen grunnervervssak etter at reguleringsplanen er vedtatt.

	<p>Hvis det etableres gatelys på strekningen som passerer Kilstads eiendom, vil hele innkjørselen og inngangspartiet ligge badet i flombelysning med den sterkt negative virkning dette vil medføre.</p> <p>Påpeker at mens det i planforslaget bestrebes på å beholde og reetablere gamle steingjerder samt vegetasjon, så vil det ikke være tilfelle forbi hans eiendom, hvor det vil bli etablert en betongmur.</p>	<p>Belysning skal være vendt mot veien og skal kaste lys mot veien. Plassering av lyktestolper er delvis skissert i tegning T101 i tegningsheftet.</p> <p>Det er ikke steingjerde, men tregjerde langs eiendommen i dag. Det skal bygges gjerde på toppen av støttemuren.</p>
<p>Torgeir Bjørnaraa</p>	<p>Gjeldende reguleringsplan fra år 2000 bør gjennomføres. Ny gang- og sykkelvei bør legges på vestsiden (sjøsiden) av vestre steingjerde langs Fv. 119.</p> <p>Veibredden er maksimalt utnyttet med den følge at steingjerdet flere steder er «undergravd» og blitt ustabil. Nytt gjenreist steingjerde vil fremstå som «nylaget» og «unaturlig høyt» i forhold til veibanen og steingjerde på motsatt side. Å ha steingjerder i «to etasjer» ett på hver side av veien bevarer ikke kulturlandskapet.</p> <p>Går det ikke noen på fortauet vil nok ofte en av bilene i en møtesituasjon svinge opp på fortauet.</p> <p>Steingjerdet langs vestsiden 134/78 har vernestatus som «verneverdig kulturminne» etter plan- og bygningsloven. Dette betyr at utbygger ikke uten videre kan rive steingjerdet og bygge de opp igjen.</p> <p>Legger man gang- og sykkelveien på vestsiden, må ingen trær hugges.</p> <p>Bolighuset på eiendommen Vardekleiva 4 (134/43) får nytt steingjerde flyttet helt inn til husveggen. Det er ille nok som det er med over 3.500 bil-passeringer per døgn.</p> <p>Ca. 22 (toogtyve) store bjørk og furutrær må hugges. Ifølge vedlegg 10 til planbeskrivelsen.</p>	<p>Planen fra 2000 er ikke realiserbar blant annet fordi den ikke inneholder et midlertidig riggområde. Den planen forutsetter også at bolig i Tollbuveien 24 rives, noe som vurderes som uheldig. Se også avsnitt 1.0.</p> <p>Det er noe høydeforskjell også i dag. Kommunedirektøren vurderer at det er en økning som aksepteres.</p> <p>Med kantstein og opphøyet fortau vurderes det som lite sannsynlig at sjåførere vil benytte fortauet og en reguleringsplan må uansett legge til grunn at trafikantene følger de regler som ligger til grunn i området.</p> <p>Hensynet til steingjerdene blir ivaretatt i en planprosessen og er noe av bakgrunnen for at det ble gjort en konsekvensutredning.</p> <p>Gang- og sykkelveien skal etableres på vestsiden av veien. Trolig måtte noen trær felles uavhengig av løsning på grunn av noe forskyving av veien.</p> <p>Gitt at steingjerdet ved Tollbuveien 24 allerede ligger helt inntil husveggen er det kun steingjerdet langs østsiden man kan flytte på. Alternativet ville være å rive/flytte Tollbuveien 24 som er en viktig del av kulturmiljøet, noe som ikke vurderes som ønskelig</p> <p>Bestemmelse 3.2 sier at eksisterende trær og vegetasjon skal ivaretas, så langt det er mulig. Det er planlagt å etablere nye trær.</p>

	<p>Ut fra saksfremlegget vil lakrismjeltsekkemøll bli ødelagt ved flytting av gjerdet.</p> <p>Argumenterer for lysregulering.</p>	<p>Forekomster av planten lakrismjelt (<i>Astragalus glycyphyllos</i>) som berøres av tiltaket skal ivaretas, samt reetableres eller relokaliseres langs flyttet steingjerde. Det legges således til rette for å beholde lakrismjeltsekkemøllen i området.</p> <p>Kommentert i avsnitt 1.2.</p>
<p>Eivind Kristiansen og Anne Francisca Eek, Vardekleiva 4</p>	<p>Forslaget til flytting av steingjerdet på vår eiendom, flere meter inn mot bolighuset, og slik at vi nærmest ikke lenger kan gå rundt eget hushjørne, er ikke i tråd med Kulturminneplanen.</p> <p>Motsetter seg at steingjerdet på eiendommen flyttes nærmere bolighuset. Mener det finnes andre løsninger som er mindre inngripende og samtidig bidrar til å bevare stedsidentiteten og trygge myke trafikanter.</p> <p>Inngrepet vil rasere eiendommens uteområde og drastisk redusere eiendommens verdi.</p> <p>Det er dokumentert i Swecos rapport av 21.08.2020 at vår boligeiendoms støynivå på fasaden går fra gult til rødt nivå.</p> <p>Foreslår at fortau med samme bredde som ved Støtvig hotell videreføres utenfor steingjerdene frem til gbnr. 134/314 / starten av «Malertoppen» - og fra gbnr. 134/86 til Billmannsbakken. Veien parallellforskyves mot øst for å få plass til fortauet.</p> <p>Fortauet bør etableres i dagens veibane over «Malertoppen».</p>	<p>Planforslaget vurderes som et akseptabelt kompromiss mellom hensynet til landskapsbilde/stedsidentitet, kulturminner/kulturmiljø og tilrettelegging for bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter på strekningen.</p> <p>Steingjerdet vil i utgangspunktet flyttes tilsvarende det som kreves for plass til fortau på andre siden. Gitt at steingjerdet ved Tollbuveien 24 allerede ligger helt inntil husveggen er det kun steingjerdet langs østsiden man kan flytte på. Alternativet ville være å rive/flytte Tollbuveien 24 som er en viktig del av kulturmiljøet, noe som ikke vurderes som ønskelig. Kommunedirektøren har forståelse for at steingjerdet ikke ønskes nærmere huset, men vurderer det som nødvendig for gjennomføring av tiltaket.</p> <p>Et erstatningstilbud blir en del av en egen grunnervvssak som starter etter at reguleringsplanen er vedtatt.</p> <p>Økningen i støy er basert på forventet trafikkøkning (fremskrevet trafiksituasjon) i området, og ikke tiltaket i seg selv.</p> <p>Forstår forslaget som at det omfatter et brudd/opphold i fortauet og dette er ikke ønskelig. Valg av løsning er for øvrig begrunnet i avsnitt 1.0.</p> <p>Skissert løsning er valgt av hensyn til å bevare uttrykket gjennom <i>Tranga</i> slik det har vært opphav for nettopp det navnet. Å beholde steingjerdene i sin nåværende plassering her vurderes således som viktig.</p>

<p>Lars M Thorsrud, Larkollveien 757</p>	<p>Kan ikke se at det er redegjort for hva slags skille det er tenkt mellom gang- og sykkelvei og eiendommene innenfor.</p> <p>Alternativ 2 kan ikke velges bort i denne fasen av beslutningsprosessen, så lenge ikke gode visuelle forslag om skille mellom de ovennevnte 5 eiendommene og gang-sykkelvegen foreligger.</p> <p>Mener det ikke er lagt nok vekt på trafiksikkerhet. Peker spesielt på overgangen mellom gang- og sykkelvei og fortau rett før «Malertoppen» fra sør.</p> <p>Har lagt ved fotomontasje som viser fortau på utsiden av steingjerdene forbi Tollbuveien 26, 28 og 30.</p>	<p>Beplantning eller lignende på privat eiendom er opp til hver enkelt grunneier.</p> <p>Kommunedirektøren vurderer planforslaget som godt utarbeidet og tilstrekkelig belyst til at kan fattes et vedtak.</p> <p>Det er lav hastighet og til dels lite trafikk på strekningen. Siktlinjer blir ivaretatt. Kommunedirektøren anerkjenner at det ikke er en optimal løsning, men at et tilrettelagt krysningspunkt kan aksepteres her.</p> <p>Tas til orientering. Viser til avsnitt 1.0. Planforslagets grep med gang- og sykkelvei bak steingjerdene her er foreslått vedtatt.</p>
<p>Advokatfirmaet Ytterbøl & Co AS for Beate Veum, Tollbuveien 30.</p>	<p>Planforslaget har ikke begrunnet behovet for gang og sykkelvei i forhold til det som er planens hensikt, og målet med prosjektet. Dette er en mangel.</p> <p>Planbeskrivelsen begrunner ikke hvorfor det er nødvendig med 2,5 meter på de siste 18 % av strekningen hvor det er planlagt.</p> <p>Kommunen må endre forslagsstillers forslag slik at gang- og sykkelveien utgår, steingjerde må flyttes fra Tranga og sydover, og det må etableres et fortau på yttersiden av steingjerde etter flytting.</p> <p>Basert på reguleringsplankartet og grunnervervs-tegningen W001 i tegningsheftet, har vi vurdert at eiendommen må avstå 112 kvm grunn. I tillegg blir en ikke uvesentlig del av eiendommen permanent klausulert for å sikre det vi oppfatter er en frisiktsone for påkjøringen fra Tollbuveien til Larkollveien. Det er en åpenbar feil ved planbeskrivelsen at den ekspropriasjonsrettslige terskelen ikke er vurdert.</p>	<p>Dette er delvis beskrevet i planbeskrivelsen ss. 38: <i>Gang- og sykkelveien er planlagt å gå på baksiden (vestsiden) av steingjerdet, for å bevare tosidig steingjerde og landskapsrommet forbi Larkollen kirke.</i> Dette er også kommentert i avsnitt 1.0 over og notatet <i>Svar til innspill angående løsning og bredder.</i></p> <p>Viser til avsnitt 1.1.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår å vedta planforslaget slik det foreligger. Viser til avsnitt 1.0 og vurderinger i saksframlegget.</p> <p>Kommunedirektøren vurderer det som påregnelig med veiprojekt tilsvarende det planforslaget tilsier. Det er fra før en gjeldende reguleringsplan fra år 2000 som ved gjennomføring også ville fordret lignende grunnerverv.</p> <p>Byggegrense mot vei og utnyttelsesgrad er allerede en begrensende faktor for ytterligere utvikling på eiendommen. Plangrepet som velges er et resultat av selve planprosessen og nødvendig grunnerverv utføres på bakgrunn av vedtatt reguleringsplan.</p>

	<p>Kort sagt prioriterer forslagsstiller miljøuttrykket fremfor grunneiers interesse i å beholde sin eiendom med redusert inngrep.</p> <p>Beboers interesse i å beholde sin eiendom med minst mulig inngripen bør ha samme prioritet i avveiningen som de hule eikene.</p>	<p>Vi ser ulempene for naboene ved at gang- og sykkelveg legges på baksiden av gjerdet, mot privat grunn. Slik kommunedirektøren ser det, så må imidlertid de kulturhistoriske verdiene her veie tyngre.</p> <p>Ved de hule eikene må ikke steingjerdet flyttes for å få plass til fortau.</p>
<p>Kari Mette og Geir Glømmi, Larkollveien 772.</p>	<p>Ønsker å fjerne strømstolpe for å flytte egen adkomst for bedre trafiksikkerhet.</p>	<p>Flytting av avkjørsel vurderes som en forbedring av situasjonen, men det er ikke behov for flytting av stolpen eller å endre adkomsten for gjennomføring av planen. Grunneier må således selv ta utgangspunkt i at alle kostnader og innhenting av nødvendige tillatelser må dekkes og ordnes av grunneier. Dersom nødvendige tillatelser er ordnet i tide og dekning av kostnader blir avklart, vil det trolig være en mulighet for å få til et samarbeid med byggeleder i Viken fylkeskommune og Vikens entreprenør når bygging igangsettes. Tillatelse krever blant annet en privatrettslig avtale med Gbr. 134/266, og tinglyst rettighet for kjøring over eiendommen.</p>
<p>Bo Callander, Larkollveien 710.</p>	<p>Tungtrafikk må kjøres over Kure og inn i Larkollen fra sør.</p> <p>Fortauskant på gjeldende strekning bør minimum være 20 cm over veibanen og med kantstein ved start og stopp for å vanskeliggjøre at kjøretøy bruker G/ S som en del av veibanen.</p> <p>Ønsker fartsdempende tiltak i form av fartshumper eller fartslemmer.</p> <p>Kommenterer at overvann til tider er et problem i Larkollveien.</p> <p>Kommenterer vedlikehold av gang- og sykkelvei og at eksisterende fortau blir dårlig vedlikeholdt om vinteren.</p>	<p>Reguleringsplaner omfatter ikke fartsgrenser eller anvisninger for kjøremønster for tungtrafikk ol. Fylkeskommunen som veieier ønsker å opprettholde veien som toveiskjørt fylkesvei.</p> <p>Det planlegges for kanstein og opphøyet fortau og dette regnes som tilstrekkelig for at kjøretøy ikke skal benytte seg av fortau.</p> <p>Det er fartshumper i veibanen i dag, men foreløpig ikke avklart om det blir etablert i nytt veianlegg.</p> <p>Se avsnitt 1.3.</p> <p>Bredden på gang- og sykkelvei er satt for å kunne utføre nødvendig vedlikehold. For øvrig er ikke manglende vedlikehold av fylkesveien en del av planprosessen.</p>
<p>Trond Haug, Larkollveien 700.</p>	<p>Har ulike innspill på tekniske løsninger som plasseringer av kummer osv. Ber blant annet om at inntakskum flyttes noe nordover til ca. senter på huset i Larkollveien 700. Ønsker at alle kabler skal graves ned.</p>	<p>Plassering av kummer ol. er ikke en naturlig del av reguleringsbestemmelser, men ivaretas i byggeplanen.</p>

	<p>Terrenget må opparbeides på en slik måte at det fortsatt kan parkeres i området.</p> <p>For adkomstvei til strandparsell må det lages åpning i rekkverket og mur med tilhørende trapp på sjøsiden. Trappen kan bygges av granitt eller stein.</p> <p>Det må bli et helhetlig uttrykk langs veien med hensyn til gatebelysning.</p> <p>Avrenning fra adkomstvei til Larkollveien 718 må fanges opp.</p>	<p>Det legges ikke opp til parkering langs fylkesveien. Parkering skal fortrinnsvis skje på egen eiendom.</p> <p>Forslagsstiller vil sørge for tilgjengelighet til strand-parsellens adkomst, men ikke opparbeidelse utover dette.</p> <p>Bestemmelser for utforming av gatebelysning er tatt inn i reguleringsplanen.</p> <p>I utgangspunktet skal overvann håndteres på egen eiendom. Se avsnitt 1.3.</p>
Debbie Mathisen	<p>Larkollen er ikke et nybyggerfelt som kan planlegges utfra alle forskriftsmessige skrivebordskrav som ivaretar og prioriterer bilens dominans.</p> <p><i>Jeg sier ja til trafiksikkerhet, men nei til rasering av Malertoppen. Denne unike veistrekningen er et historisk og verneverdig element i vårt bomiljø. Dette må bevares. Denne delen av Fv 119 fungerer allerede som et trafiksikkerhetstiltak slik som den fremstår i dag og med enkel tilpassing bli enda tryggere. Ref forslag fra Moss og omegn Syklistforeningen.</i></p>	<p>For å ivareta det særpregede miljøet og verdiene på strekningen, er det søkt og godkjent fravik fra veinormalene. Dette gjelder for fortausbredde, horisontalradius på gang- og sykkelvei og frisiktkrav. Målet for prosjektet er å gi et tilbud til myke trafikanter. Kommunedirektøren kan ikke se hvordan dette prioriterer bilens dominans.</p> <p>Kommentert innledningsvis.</p>
Stine og Jens Kase, Grefsrødgrenda 9	<p><i>Ja til trafiksikkerhet, men nei til rasering av Malertoppen». Denne unike veistrekningen er et historisk og verneverdig element i vårt bomiljø. Dette må bevares. Denne delen av Fv 119 fungerer allerede som et trafiksikkerhetstiltak slik som den fremstår i dag og med små tilpasninger bli enda tryggere.</i></p>	<p>Kommentert innledningsvis.</p>
Larisa Boos, Tollbuveien 24	<p><i>Ja til trafiksikkerhet, men nei til rasering av Malertoppen». Denne unike veistrekningen er et historisk og verneverdig element i vårt bomiljø. Dette må bevares. Denne delen av Fv 119 fungerer allerede som et trafiksikkerhetstiltak slik som den fremstår i dag og med små tilpasninger bli enda tryggere.</i></p> <p>Ønsker at fortau etableres i dagens veibane over Malertoppen.</p> <p>Flytting av steingjerdene over Malertoppen kan gi falsk følelse av bred vei og øke farten til bilene.</p>	<p>Kommentert innledningsvis.</p> <p>Det er ikke uvanlig med fortau langs kjørevei og erfaringsmessig er det lite som tyder på at dette gir økt fart. Med kantstein og opphøyet fortau så vurderes det som lite sannsynlig at sjåførere vil oppleve anlegget som bredere og egnet for høyere fart.</p>

	<p>Larkollens unike bomiljø med sine gamle steingjerder må bevares som et historisk og verneverdig sted.</p> <p>Ønsker blant annet innsnevring, lysregulering ol. i tillegg til forbud mot tunge kjøretøyer mellom Støtvig hotell og Billmannsbakken nord.</p> <p>Tollbuveien er en fantastisk alternativ vei for de som har tid til turen og vil omgå Malertoppen. Kommenterer manglende vedlikehold på veien.</p>	<p>Det overordnede målet er å gi bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter på strekningen, og samtidig ivareta det særpregede kulturmiljøet i området.</p> <p>Kommentert i 1.2. Kommunedirektøren vurderer at et forbud mot visse typer kjøretøy i området er praktisk vanskelig å gjennomføre/håndheve.</p> <p>Tollbuveien vurderes ikke som et reelt alternativ til myke trafikanter på strekningen.</p>
<p>Vigdis Danielsen</p>	<p><i>Jeg sier ja til trafiksikkerhet, men nei til rasering av Malertoppen. Denne unike veistrekningen er et historisk og verneverdig element i vårt bomiljø. Dette må bevares. Denne delen av Fv 119 fungerer allerede som et trafiksikkerhetstiltak slik som den fremstår i dag og med enkel tilpassing bli enda tryggere. Ref forslag fra Moss og omegn Syklistforeningen.</i></p>	<p>Kommentert innledningsvis.</p>
<p>Pål Byhring-Enger</p>	<p><i>Jeg sier ja til trafiksikkerhet, men nei til rasering av Malertoppen. Denne unike veistrekningen er et historisk og verneverdig element i vårt bomiljø. Dette må bevares. Denne delen av Fv 119 fungerer allerede som et trafiksikkerhetstiltak slik som den fremstår i dag og med enkel tilpassing bli enda tryggere. Ref forslag fra Moss og omegn Syklistforeningen.</i></p>	<p>Kommentert innledningsvis.</p>
<p>Marianne Johnsen Gedsted</p>	<p><i>Jeg sier ja til trafiksikkerhet, og ja til bevaring av Malertoppen. Denne unike veistrekningen er et historisk og verneverdig element her i Larkollen, og som mange andre syntes også jeg at dette må bevares. Denne delen av Fv 119 fungerer allerede som et trafiksikkerhetstiltak slik som den fremstår i dag og med små tilpasninger bli enda tryggere, slik som nedsatt fartsgrense.</i></p> <p>Dette er den tryggeste veistubben i Larkollen som har en avgjørende betydning for fastboende og besøkende.</p> <p>Det er viktig å prioritere særpreget, fremfor å tilrettelegge for mer og raskere trafikk.</p>	<p>Kommentert innledningsvis.</p> <p>I dag har ikke strekningen et eksisterende tilbud til myke trafikanter utenom selve kjørebanelen. Det overordnede målet er å gi bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter på strekningen, og samtidig ivareta det særpregede kulturmiljøet i området.</p> <p>Veibredden endres ikke og det tilrettelegges heller ikke på annen måte for mer og raskere trafikk.</p>

<p>Harald Hovde</p>	<p><i>Jeg sier ja til trafikkisikkerhet, men nei til rasering av Malertoppen. Denne unike veistrekningen er et historisk og verneverdig element i Larkollens bomiljø. Dette må bevares.</i></p> <p><i>Denne delen av Fv 119 fungerer allerede som et trafikkisikkerhetstiltak slik som den fremstår i dag og vil med små tilpasninger bli enda tryggere, ref. forslag fra Moss og omegn syklistforening.</i></p> <p>Larkollens unike bomiljø med sine gamle steingjerder må bevares som et historisk og verneverdig sted.</p>	<p>Kommentert innledningsvis.</p>
<p>Brit Hovde, Sildebaugen 44</p>	<p><i>Jeg sier ja til trafikkisikkerhet, men nei til rasering av Malertoppen. Denne unike veistrekningen er et historisk og verneverdig element i Larkollens bomiljø. Dette må bevares. Denne delen av Fv 119 fungerer allerede som et trafikkisikkerhetstiltak slik som den fremstår i dag og med små tilpassinger bli enda tryggere, ref. forslag fra Moss og omegn syklistforening.</i></p> <p>Larkollens unike bomiljø med sine gamle steingjerder må bevares som et historisk og verneverdig sted.</p>	<p>Kommentert innledningsvis.</p>
<p>Ragnhild Huseby, Billmannsbakken 10</p>	<p><i>Jeg sier ja til trafikkisikkerhet, men nei til rasering av Malertoppen. Denne unike veistrekningen er et historisk og verneverdig element i vårt bomiljø. Dette må bevares. Denne delen av Fv 119 fungerer allerede som et trafikkisikkerhetstiltak slik som den fremstår i dag og med små tilpassinger bli enda tryggere. Ref forslag fra Moss og omegn syklistforening.</i></p>	<p>Kommentert innledningsvis.</p>
<p>Grethe Huseby, Billmannsbakken 10</p>	<p><i>Jeg sier ja til trafikkisikkerhet, men nei til rasering av steingjerdene mellom Larkollen Kirke og Billmannsbakken. Denne unike veistrekningen er et historisk og verneverdig element i vårt bomiljø. Dette må bevares. Denne delen av Fv 119 fungerer allerede som et trafikkisikkerhetstiltak slik som den fremstår i dag og med små tilpassinger blir det enda tryggere.</i></p> <p>For å øke trafikkisikkerhet bør fartsgrensen settes til maks 40 km fra Tankanlegget og helt til Møvik. Strekningen mellom Billmannsbakken og Støtvig Hotell kan settes til maks 20 km. En mye billigere og enklere løsning enn å rasere det som fremdeles er igjen av det gamle og sjarmerende Larkollen!</p>	<p>Kommentert innledningsvis.</p> <p>Se avsnitt 1.2.</p>
<p>Morten Kerr</p>	<p>Ønsker innlegg fra Facebook-gruppen <i>Du vet du er fra Larkollen når..</i> inkludert i saken.</p>	<p>Innlegg i en lukket Facebook-gruppe kan ikke vurderes som innspill til offentlig høring av en reguleringsplan.</p>

<p>Hanne Heuch</p>	<p>Etterlyser tilbud til harde trafikanter (bilister). Det mangler en overordnet plan for infrastruktur.</p> <p>Etterlyser forslag til støyskjerming langs strekningen.</p> <p>Forslaget må si noe om beplantning som erstatning for trær som må felles.</p> <p>Det må tas hensyn til endringer i overvannsavrenning.</p> <p>Finner ingen spesifiserte løsninger (materialbruk) på utforming av nivåforskjeller (mellom veibane og eksisterende steingjerder).</p> <p>Den aktuelle strekningen er etterhvert utformet slik at den appellerer til høy hastighet og derfor er konvensjonelle fartsdumper etablert. Summen av alle disse tiltak og tungtrafikk reduserer Larkollens kvalitet og stedets verdi.</p>	<p>En vurdering av dette er ikke en del av denne detaljreguleringen for oppføring av gang- og sykkelvei/fortau. Innspillet vil være mer relevant i forbindelse med rullering av kommuneplanen.</p> <p>Tiltaket legger til rette for gående/syklende og vil i seg selv ikke medføre økt støynivå. Støyskjerming vurderes således ikke som nødvendig for gjennomføring av planen. Støyskjerming vil dessuten mest sannsynlig bryte med hensynet til landskap og omgivelser.</p> <p>Reguleringsbestemmelsene sier blant annet at trær og vegetasjon skal bevares så langt det er mulig og at ny beplantning skal være stedstilpasset.</p> <p>Se avsnitt 1.3.</p> <p>Reguleringsbestemmelse 3.3 tilsier at tiltaket skal ha utforming og materialbruk som er tilpasset landskapets karakter og at det ved anleggelse av kantstein, rabatter og tilsvarende, skal benyttes granitt.</p> <p>Tas til orientering. I så tilfelle fremstår det som riktig med et tilbud til myke trafikanter som i sin utforming samtidig ønsker å ta hensyn til stedsidentitet og uttrykk.</p>
<p>Pål Bristol, Vardeveien 34</p>	<p>Sykelsti fra Tollbuveien 26 og sydover bør endres til fortau på samme måte som før og etter den planlagte sykkelstien.</p> <p>Viktig å bevare Larkollen-uttrykket ved at steingjerdene settes opp i tilnærmet lik tilstand etter flytting.</p> <p>Det bør vurderes om fartsgrensen skal reduseres ytterligere fra dagens 40 km/t til 30 km/t for enda bedre å ivareta sikkerheten – spesielt over Malertoppen.</p>	<p>Bakgrunnen for valgt løsning er redegjort for i innledningen og i saksframlegget.</p> <p>Dette blir ivaretatt i reguleringsbestemmelse 3.6 g) som sier at nytt steingjerde skal ha en utforming som er tilsvarende den muren som den erstatter. Muren skal dokumenteres under demontering og gjenoppbygges med gjenbruk av opprinnelige stein og byggemetode. Rapporten «Steingjerder langs fylkesvei 119 Larkollveien. Prinsipper for utforming.» (Viken fylkeskommune 2021) skal brukes som veileder for gjenoppbygging av steingjerdene.</p> <p>Viser til avsnitt 1.2.</p>

<p>Cato Ljones og Ulrika Ölmeby, Tollbuveien 33</p>	<p>Voldsomt å se at det er planlagt å bruke areal til å plante fem ornäsbjørker, en type tre med et meget stort vekstpotensial, på sin nåværende tomt.</p> <p>Er bekymret for hvordan flytting av steingjerdene kan skape et inntrykk av at deres tomt er offentlig. Ønsker ikke at store deler av deres eiendom skal bli et åpent areal for forbipasserende.</p> <p>Forutsetter at det opparbeides en ny hage med gode løsninger som tydelig avgrensner vår eiendom mot offentlig eiendom, forhindrer innsyn og demper støynivået.</p> <p>Det er viktig at overvann fra nærliggende veier og tomter ikke renner ned mot eiendommen og samles der. Har, etter avtale med kommunen, gjennomført omfattende tiltak for bedre drenering, hvilket må ivaretas i ferdigstilt prosjekt, men også i anleggsperioden.</p>	<p>Reguleringsplanen tilsier at beplantning skal være stedstilpasset. Det er fra før en del bjørk i området og dette er bakgrunnen for at bjørk er nevnt som aktuelt.</p> <p>Beplantning eller lignende på privat eiendom er opp til hver enkelt grunneier.</p> <p>Forslagsstiller opparbeider ikke ny hage. Et erstatningstilbud blir en del av egen grunnervvssak som starter etter at reguleringsplanen er vedtatt.</p> <p>Se avsnitt 1.3.</p>
<p>Per Johan Syvertsen, Larkollveien 753/755</p>	<p>Støtter forslag fra Syklistforeningen ref. debattinnlegg i Moss avis.</p> <p>Ønsker alternativ 2 med fortau langs hele strekningen på yttersiden av steingjerdene.</p> <p>Mener ny løsning for utkjøring fra Tollbuveien vil være mindre trafiksikker enn nåværende løsning. Sikkerhet ved utkjøring mot nord må ivaretas.</p>	<p>Viser til innledningen for begrunnelse av valgt løsning. Det overordnede målet er å gi bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter på strekningen, og samtidig ivareta det særpregede kulturmiljøet i området. Kommunedirektøren kan ikke se at forslaget til Syklistforeningen omfatter et reelt tilbud til myke trafikanter.</p> <p>Viser til avsnitt 1.0.</p> <p>Det er lagt til grunn kjøremåte B for innkjøring nordfra, her forutsettes det at kjøretøyet kan bruke deler av motgående kjørefelt for innkjøring.</p>
<p>Robin Pedersen</p>	<p>Foreslår fortau fra Støtvig Hotell frem til Tollbuveien ved kirken. Der etableres det også en fotgjenger-overgang slik at personer fra Vardeåsen/bakveien fra skolen kommer seg trygt over veien. Deretter bygger man opp/restaurerer Tollbuveien, gjerne med lys langs gaten, slik at det ikke blir for mørkt. Videre et lite fortau på strekningen Tollbuveien-Billmannsbakken. Tollbuveien er allerede markert som sykkelsti. Dette er meget kostnadsbesparende, men strekningen blir 300m lenger. Gangtid blir ca 3 minutter i vanlig gangfart.</p>	<p>Foreslått løsning er en forholdsvis stor omvei og vil lite trolig bli vurdert som et reelt alternativ av myke trafikanter. Det er også høydeforskjeller i terrenget.</p>

Samtidig bevarer man steingjerdene på Malertoppen. Fra Støtvig Hotell til Tollbuveien er det minimalt/ikke noe behov for å flytte steingjerder for etablering av fortau.	
--	--