

Merknadsrapport Feskjær

Oppsummering av uttalelser ved høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering Gang- og sykkelvei fv. 311 Feskjær, Saltkoppgata – Stangsåsveien planID 3803 20200190



Foto: Vestfold fylkeskommune

Høringsperiode

15.juni – 22.september 2023

5 innspill fra offentlige instanser

18 innspill fra private

2 innspill fra velforeninger

Innhold

1. Innledning	2
2. Svar fra Vestfold fylkeskommune på felles tema.....	4
2.1. Utvidet strekning	4
2.2. Fartsgrenser.....	4
2.3. Grunnerverv	5
2.4. Midlertidig grunnerverv	6
2.5. Prosess.....	7
2.6. Avkjørsler.....	8
2.7. Tekniske forhold.....	10
2.8. Kostnader.....	12
3. Merknader til planforslag med kommentarer	12
3.1. Offentlige myndigheter og instanser	12
3.1.1 Vestfold og Telemark fylkeskommune v/Samfunn og plan	12
3.1.2 LEDE AS.....	13
3.1.3 Statsforvalteren i Vestfold og Telemark	13
3.1.4 Statens vegvesen	14
3.1.5 Norges vassdrags- og energidirektorat NVE.....	14
3.2. Grunneiere, naboer og velforeninger.....	14
3.2.1 Bjørn Lindstad	14
3.2.2 Helga og Henning Røed	15
3.2.3 Bjørn Kåre Salvesen m.fl.....	16
3.2.4 Ingrid Haga	17
3.2.5 Anne Johanne Enger m.fl.	17
3.2.6 Orre AS	20
3.2.7 Glenn Bugge	20
3.2.8 Ingrid Rochling Lie	21
3.2.9 Roger Fallås m. fl.	22
3.2.10 Høringsuttalelse fra 21 berørte grunneiere	23
3.2.11 Hansen og Svendsen	28
3.2.12 Even Vilnes	29
3.2.13 Siv Kaarsberg og Bjørn P. Flaate	29
3.2.14 Tom A. L. Andersen og Rita Manninen	31
3.2.15 Mestergruppen Arkitekter	31
3.2.16 Knut Aleksander Hymer og Hans-Christian Hymer	32
3.2.17 Tor-Einar Lund	32
3.2.18 Ane Schjolden og Olav Skarpaas	33
3.3. Velforeninger	34
3.3.1 Stangsåsen velforening	34
3.3.2 Feskjærveien velforening	35

1. Innledning

Arbeidet med detaljreguleringsplan for ny gs-veg med avkjørselsanering langs fv. 311 Åsgårdstrandsveien ved Feskjær startet opp i 2020.

Planforslag ble den 12.09.2022 sendt til kommunen for behandling.

Tønsberg kommune ved Utvalg for Plan og Bygg, behandlet planforslaget 26.05.2023 med vedtak om offentlig ettersyn. Planforslaget var på høring i perioden 15.juni – 22.september 2023.

Vestfold og Telemark fylkeskommune var tiltakshaver ved oppstart av planarbeidet. Stortinget vedtok 14. juni 2022 deling av fylkeskommunen. Vedtaket trådte i kraft 1. januar 2024. Det betyr at tiltakshaver fra 01.01.2024 er Vestfold fylkeskommune.

Denne merknadsrapporten er tiltakshaver sin behandling av høringsinnspill. Det er kommet mange uttalelser til planforslaget ved høring og offentlig ettersyn, og flere tar opp en rekke ulike forhold. Noen gjelder planens innhold, andre er mer temaorientert. Mange av merknadene har kommentarer til de samme tema, og rapporten omtaler derfor felles tema i et eget kapittel. De enkelte innspill omtales i kapittel 3. For øvrig vises det til planbeskrivelsen.

Følgende sendte inn merknader til planforslaget:

Offentlige myndigheter og instanser

- Lede AS – dato: 19.06.2023
- Vestfold og Telemark fylkeskommune – dato: 04.07.2023
- Statsforvalteren i Vestfold og Telemark – dato: 18.08.2023
- Statens vegvesen v/Transport og samfunn – dato: 08.09.2023
- NVE – dato: 20.09.2023

Grunneiere, naboer og velforeninger

- Björn Lindstad – dato: 15.08.2023
- Henning og Helga Røed – dato: 28.08.2023
- Bjørn Kåre Salvesen m.fl. – dato: 08.09.2023
- Ingrid Haga – dato: 10.09.2023
- Anne Johanne Enger, Line Cecilie Weinholdt og Thomas Weinholdt – dato: 10.09.2023
- Orre AS på vegne av Fjordlys AS – dato: 13.09.2023
- Glenn Bugge – dato: 17.09.2023

- Ingid Rochling Lie – dato: 15.09.2023
- Stangsåsen velforening v/Eyvind Bjørnstad – dato: 20.09.2023
- Feskjærveien velforening v/Torhild Østenengen – dato: 22.09.2023
- Unni og Roger Fallås, Berit og Jan Hygen, Hans Christian og Anne T. Bjerkesti, Arne Skarsteen – dato: 22.09.2023
- Felles uttalelse fra 21 grunneiere: Arne Skarsteen, Anne Johanne Enger, Tor Einar Lund, Henning og Helga Røed, Unni og Roger Fallås, Berit og Jan Hygen, Hans Christian og Anne T. Bjerkesti, Glenn Bugge, Bjørg og Harald Hansen, Kjell Svendsen, Turid Wagner og Øivind Lønaas, Kjersti Benden og Nils Anton Antonsen, Ingrid og Eric Lie, Line Cecilie og Thomas Weinholdt, Bjørn P. Flaate og Siv Kaarsberg, Olav Skarpaas og Ane Scholden, Eva Mydland og Reidar Fredrik Olsen, Even Vilnes, Hans Fredrik Høyskel, Kari Øverby Larsen, Tom Lilleng Andersen og Rita Manninen – dato: 22.09.2023
- Harald Hansen og Kjell Svendsen – dato: 21.09.2023
- Even Vilnes – dato: 21.09.2023
- Siv Kaarsberg og Bjørn P. Flaate – dato: 21.09.2022
- Tom A. Lilleng Andersen og Rita Manninen – dato: 21.09.2023
- Mestergruppen Arkitekter på vegne av Blink Hus Tønsberg AS – dato: 22.09.2023
- Knut-Aleksander Hymer og Hans-Christian Hymer – dato: 22.09.2023
- Tor-Einar Lund – dato: 22.09.2023
- Ane Schjolden og O. Skarpaas – dato: 22.09.2023

Revisjonsnr.	Endringer	Godkjent av prosjekteier	Dato	Kontrollert av prosjektleder	Dato
00	Første utgave	Fornavn Etternavn	dd.mm.2024	Fornavn Etternavn	dd.mm.2024

2. Svar fra Vestfold fylkeskommune på felles tema

Flere av høringsinnspillene har merknader til de samme temaene. Det er derfor valgt å svare på dette samlet i et innledende kapittel, for å gi felles, enhetlige svar. De enkelte høringsinnspill legges frem i kapittel 3.

Felles tema er som følger:

1. Utvidet strekning
2. Fartsgrenser
3. Grunnerverv
4. Midlertidig grunnerverv
5. Prosess
6. Avkjørsler
7. Tekniske forhold
8. Kostnader

2.1. Utvidet strekning

Planforslaget er avgrenset til strekningen Saltkoppgata – Stangsåsveien. Avgrensningen er fastsatt etter prioritering i notat «Løsning for myke trafikanter – fv. 311 Feskjær» fra Statens vegvesen i 2019. Planen skal legge til rette for en mer trafikksikker situasjon for myke trafikanter. Spesielt for skolebarn til og fra Volden skole. Anbefalt prinsipp-løsning for myke trafikanter er gang- og sykkelvei med trafikkdelere på nevnte strekning.

Det ble i 2016 laget et forprosjekt for en ny løsning for gående og syklende langs fv. 311 på strekningen fra Saltkoppkrysset i sør til Kayes gate i nord. Senere ble det besluttet å se på mulighet for å tilrettelegge for skolebarn som skal til Volden skole fra boligområdet ved Feskjær. Det nevnte notatet utarbeidet av Statens vegvesen i 2019, vurderte strekningen fra Saltkoppgata til Stangsåsveien. I notatet er det også anført at anbefalingen er en løsning som kan benyttes dersom det skal etableres et fremtidig tilbud til myke trafikanter videre inn til Åsgårdstrand. Notatet ligger til grunn for forslag til reguleringsplan på strekningen Saltkoppgata – Stangsåsveien.

2.2. Fartsgrenser

Det er en forutsetning at dagens fartsgrense beholdes uavhengig av valg av løsning. Dette ligger som vilkår for planforslaget i anbefalingen fra notatet til Statens vegvesen «Løsning for myke trafikanter – fv. 311 Feskjær».

Fartsgrenser fastsettes etter annet lovverk enn plan- og bygningsloven, og kan dermed ikke være en del av en detaljreguleringsplan. Det er Vegtrafikkloven som regulerer all trafikk med motorvogn, herunder for eksempel fartsgrenser og skilting. Forvaltning etter Vegtrafikkloven og vedtaksmyndighet for fartsgrenser er lagt til Statens vegvesen, også for fylkesveg.

I planbeskrivelsen står det i kap. 5.1 Trafikkforhold at Fv.311 Åsgårdstrandsveien skal ha samme funksjon som i dag. Det blir ingen endring av kapasitet, stigningsforhold eller fartsgrense som følge av planen. Dagens vegskulder blir smalere, men det vil ikke utgjøre noen endring i fremkommelighet for motorisert trafikk. Myke trafikanter vil få et eget tilbud med gang- og sykkelveien som ligger i planforslaget. Fartsgrensene i planområdet på 60 km/t og en kortere strekning med 40 km/t skal videreføres.

I fylkeskommunen er det Team veiforvaltning som håndterer fartsgrenser, de har kontakt med Statens vegvesen og kan komme med innspill om fartsgrenser for fylkeskommunale veier. Fylkeskommunen gjør vurderinger av fartsgrenser på fylkesveg i henhold til Fartsgrensekriteriene gitt av Statens vegvesen. Dersom fylkeskommunen mener det er grunnlag for å endre fartsgrensen på en strekning, utarbeider fylkeskommunen en skiltplan med forslag til endring. Forslag til skiltplan må begrunnes, og sendes på høring til politi og kommune.

Nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken ligger til grunn for de fartsgrensene vi bruker i Norge. Statens vegvesen lager kriterier for når de ulike fartsgrensene skal benyttes. Fartsgrensene skal balansere hensyn til trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø. Disse hensynene er ikke alltid enkelt å kombinere. Særlig innenfor tettbygde strøk kan det være krevende å avveie behov for framkommelighet for kjøretøy opp mot hensynet til gående, syklende og beboere langs vegen. Fartsgrense 60 km/t brukes i hovedsak på veger med mange avkjørsler, mye gang/sykel-aktivitet langs veien og randbebyggelse. Risiko-reduserende tiltak og fysiske tiltak mot forurensning og støy bør alltid vurderes først. Fartsgrensen bør helst benyttes på så lange strekninger som mulig. Fartsgrense 60 km/t kan brukes på viktige hovedveger gjennom tettbygde strøk der gående og syklende har alternative anlegg og der kollektivtrafikken har egne holdeplasser. Slike strekninger regnes å ligge utenfor tettbygde strøk i vegtrafikklovens forstand.

Gjennom arbeid med reguleringsplanforslaget har det vært diskusjoner i fylkeskommunen om fartsgrense på fv. 311 med Team veiforvaltning og prosjektgruppen. Fartsgrense må opprettes som egen sak, og kan ikke være en del av reguleringsplanen. Dersom det opprettes egen sak om fartsgrenser kan denne tas opp til drøfting med Statens vegvesen, som er vedtaksmyndighet for fartsgrenser, også på fylkesveier.

2.3. Grunnerverv

Grunnerverv henger sammen med arealbehov i løsning for nytt samferdselsanlegg, og for at gang- og sykkelveien skal kunne bygges og driftes på en hensiktsmessig og forsvarlig måte.

I arbeid med reguleringsplanen er grunnforholdene kartlagt for å finne ut hvor det er fjell og hvor det er løsmasser. Dette har betydning for hvordan helning på sideterrenget kan utformes. I terreng som er skrånende, må det graves ut masser for å bygge gang- og sykkelvei, og man får et skjæringsprofil langs veilinen. Skjæringsprofil er en del av veiens tverrprofil. Med grunnundersøkelser blir det mulig å vurdere skjæringsprofilenes konsekvenser for grunnerverv og tilstøtende bebyggelse. Tverrprofil for ny gs-vei er utformet i henhold til Statens vegvesens håndbok N200 Vegbygging hvor det er angitt at skråningshelning i skjæring ikke skal være brattere enn 1:2 når grunnforhold er grus eller sand. Dersom grunnforhold er silt / leire skal skråning ikke være brattere enn 1:3.

For håndtering av overvann på og langs offentlig vei er det krav om at vann som ledes fra eller gjennom vegområdet, ikke skal slippes ut over tilstøtende eiendommer uten at det er ervervet

rett til dette ved avtale eller ekspropriasjon. Ved utforming av vannveier og vannhåndteringstiltak tas det hensyn til arealer og installasjoner utenfor vegområdet som vil bli berørt.

Avrenningsforhold tilpasses i størst mulig grad slik de var før tiltaket gjennomføres. Hensikt med vannhåndterings-systemer er å sikre bæreevne for veien, sikre mot skader ved oversvømmelse, sikre avrenning fra kjørebane samt gang- og sykkelveibane, og veiens sideterreng.

Det vil være behov for snøopplag for å oppnå forsvarlig trafikkavvikling i vintersesongen. Dersom det ikke er tilstrekkelig areal til snølagring i grøft og den offentlige veiens sideareal, kan det oppstå behov for å kjøre bort snø flere ganger i løpet av vinteren. Dette øker kostnadene til vinterdriften. Det er en fordel om snø som blir brøytet fra kjøreveien ikke havner på gang- og sykkelveien. Av sikkerhetsmessige årsaker for å unngå at snø/isklumper brøytes på trafikanter, og driftsmessig for å unngå at den samme snøen først brøytes bort fra kjøreveien og deretter fra gang- og sykkelveien.

Et samferdselsprosjekt som utføres i regi av offentlig organ og som skal etablere offentlig vei, er forpliktet gjennom lov å yte vederlag til hjemmelshavere hvis det som følge av samferdselstiltaket er nødvendig med inngrep på eiendom. Offentlig grunnerverv er svært regelstyrt. Regelverket har sitt utspring i de verdier samfunnet bygger på. Forskriftene til §50 i vegloven fastslår at det kun kan gjøres vedtak om eiendomsinngrep når det foreligger godkjent reguleringsplan.

Grunnerverv skal utføres i henhold til gjeldende regelverk og på verdsettingsfaglig basis. Grunnerververe må derfor ha kjennskap til de regler som gjelder for planlegging i tillegg til det regelverket som går direkte på grunnerverv. Her er vegloven, oreigningslova, plan- og bygningsloven, vederlagslova, forvaltningsloven, skjønnsprosessloven, tvangsfullbyrdsloven og delingsloven de mest sentrale.

I planforslaget er arealer som blir berørt av nytt tiltak vist på reguleringsplankart med farge, skravur og formål. Gult areal på reguleringsplankartet er midlertidig anleggsområde som kan benyttes i anleggsperioden for bygging av gang- og sykkelvei, slik at entreprenør får nødvendig plass til å etablere tiltaket, samtidig som trafikkavviklingen blir ivaretatt. For at fylkeskommunen kan bruke deler av private eiendommer som anleggsområde må det inngås en avtale om midlertidig bruk mellom grunneier og fylkeskommunen. Når anlegg er fullført, skal arealet tilbakeføres til opprinnelig stand til grunneier.

Areal farget grått og rosa i reguleringsplanforslaget er til varig vegformål. For å realisere gang- og sykkelveien er permanent beslag av areal nødvendig. Dette arealet kjøpes av tiltakshaver, og gjennomføring av kjøp nedfelles i en kjøpekontrakt. Grunnerverv som fylkeskommunen gjennomfører, omfatter formell prosess for å inngå avtale om kjøp og midlertidig bruk av areal. Grunnervervet starter opp etter at reguleringsplanen er vedtatt.

Utgangspunktet for erverv av grunn er at grunneiers økonomiske tap skal erstattes, med bakgrunn i grunnlovens § 105 "...full erstatning...". Ved utmåling av erstatning er det "Lov om vederlag ved oreigning av fast eiendom" fra 1984 som ligger til grunn, men det må også ses hen til rettspraksis. Hovedregelen er at det er salgsverdien eller bruksverdien som skal legges til grunn for erstatningsfastsettelsen.

2.4. Midlertidig grunnerverv

For å bygge et samferdselsanlegg er det behov for tilgang til areal utover det ferdig bygde anlegget. Det vil være behov for å grave ut noe mer enn det som blir endelig tiltak, for å kunne

etablere selve anlegget med trygge graveskråninger, og for å etablere grøfter og overvannssystem. Det er behov for plass til mellomlagring av masser, både det som skal kjøres bort, og masser som skal tilbakeføres på stedet, samt til utstyr som kummer, ledninger, veibelysningsutstyr osv. Anleggsmaskiner har et manøvreringsrom, og det vil være behov for plass til å lede myke trafikanter forbi anleggsområdet. Midlertidig anleggsbelte omfatter midlertidig bruksrett. Et anleggsbelte er et areal som entreprenøren må bruke i forbindelse med gravearbeidene. Så langt det lar seg gjøre vil man begrense bruken av anleggsbeltet, men enkelte plasser vil det likevel være behov for å bruke deler av tilgrensende eiendommer. Der hvor det er behov for å ta i bruk deler av naboeiendommene, vil fylkeskommunen ta kontakt med aktuell grunneier for inngåelse av en arbeidsavtale.

I reguleringsplankartet er det angitt bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområder. Disse vil gjelde foran bestemmelser som ellers er gitt til planen. Dette gjelder uansett om bestemmelsesområdet er innenfor planens hoveddel eller om det har en funksjonell sammenheng med planen og blir liggende utenfor hovedavgrensingen på plankartet. Bestemmelsesområdet vil begrense råderetten over det omtalte området kun i en avgrenset tidsperiode. Det må derfor gis bestemmelse om når bestemmelsesområdet for midlertidige bygge- og anleggsområder skal opphøre. For at grunneier eller annen rettighetshavers rettsikkerhet skal bli ivaretatt på en betryggende måte er det viktig at det blir tydeliggjort hvordan og når området skal tilbakeføres til tidligere bruk.

Ved bygging av gang- og sykkelveg langs eksisterende kjørevei, skal det i anleggsperioden tilstrebes en effektiv trafikkavvikling for motorisert trafikk, sikre fremkommelighet for utrykningskjøretøy, renovasjon og kollektivtransport, samt sikre gående og syklende langs veien og gjennom anleggsområdet. For å ivareta dette, er det nødvendig i en begrenset periode ta i bruk tilstøtende arealer. Det er en av årsakene til at midlertidig anleggsbelte fastsettes i reguleringsplan.

Metode for gjennomføring av anleggsarbeidene vil det være utførende entreprenør som velger. Entreprenør må utarbeide arbeidsvarslingsplaner for alle faser av byggingen, som viser hvordan trafikkavviklingen er tenkt gjennomført. Lysregulering kan være en aktuell metode.

2.5. Prosess

Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Plan- og bygningsloven beskriver et opplegg der medvirkning i hovedsak skjer i form av formell offentlig høring, hvor lovmessige forpliktelser for annonsering, tilskrivning og offentlig utleggelse danner minimumskrav sammen med bestemmelsene i kap. 5. Medvirkning betyr at man har muligheten til å skrive eller si sin mening om noe, og at meningen blir lyttet til. Det finnes imidlertid ingen ferdig oppskrift for hvordan medvirkning skal gjennomføres. I Regjeringens reguleringsplanveileder står det at som del av en demokratisk beslutningsprosess innebærer medvirkning at man skal få anledning til å si sin mening, men det er ikke en medbestemmelsesrett. Reguleringsplanveilederen sier også at riktig medvirkning tilpasset den enkelte reguleringsplanoppgaven er viktig for å sikre effektive og gode planprosesser.

Gjennom utarbeidelse av planforslag Feskjær ble medvirkningsprosess utover minimumskravene gjennomført med bl.a. Åpen kontordag i august 2020, arbeidsverksted i oktober 2021 og Informasjonsmøte i høringsperioden i august 2023. Annen form for medvirkning har vært i forhold til barn- og unges rettigheter. Elevrådet ved Volden skole har uttalt seg om hva som er

viktig for dem i forhold til skoleveg og trafikk. Underveis i arbeidet med planforslaget er det avholdt arbeidsmøter med kommunen, befaring og møte med velforeningene, møtebesøk hos enkelte direkte berørte grunneiere og arbeidsmøte med renovasjonsselskapet.

Det er registrert en del misnøye med planprosessen gjennom utarbeidelse av reguleringsplanforslaget. Informasjon underveis er gitt i henhold til lover og retningslinjer. Det er gitt konkrete tilbakemeldinger på momenter som er tilstrekkelig avklart, mens for tema hvor det har vært pågående arbeid om valg av standard, type løsning, alternativ eller annet, ikke har vært mulig å gi noen konkrete tilbakemeldinger.

2.6. Avkjørsler

En av målsettingene i planforslaget som var på offentlig høring i perioden 15.juni – 22.september 2023 for ny gang- og sykkelvei, var å redusere antall konfliktpunkter. Nullvisjonen for trafiksikkerhet legges til grunn for utforming av alle vei- og gatesystemer. Avkjørselssanering der man samler flere enkeltavkjørsler til felles adkomstveier, vil være et godt tiltak for å bedre de gåenes og syklistenes fremkommelighet og sikkerhet. Ulykkesrisikoen øker sterkt med økende antall avkjørsler pr km veg. Avkjørselsrelaterte ulykker kjennetegnes ved at alvorlighetsgraden er høy og at myke trafikanter er overrepresentert. Planforslaget har til hensikt å gi tryggere skolevei og samtidig redusere antall konfliktpunkt ved sanering av avkjørsler, slik at det blir færre enkeltavkjørsler fra fylkesvegen. Planforslaget omfatter stenging av 8 enkeltavkjørsler med omlegging til felles adkomstveier.

Ved avkjørselsvurdering tar man utgangspunkt i veglovens formålsparagraf § 1 a. *”Formålet med denne lova er å trygge planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.”*

Trafiksikkerhet

Fylkeskommunen som vegeier har et samfunnsansvar for å etablere trygge ferdselsveier for alle trafikanter. Ut fra sitt forvaltningsmessige ansvar skal vegeier i første rekke vurdere de vei- og trafikkmessige forholdene som en ny eller endret bruk av avkjørsel vil kunne resultere i. Hensynet til trafiksikkerhet og framkommelighet står helt sentralt, men også hensynet til miljøforhold inngår som et moment i en helhetsvurdering. Målet med avkjørselsvurderingen er å opprettholde et akseptabelt trafiksikkerhetsnivå på stedet, der en ikke bare skal vurdere selve avkjørselen, men avkjørselen sett i forhold til andre avkjørsler og hvilken økt aktivitet ytterligere utbygging på strekningen vil kunne medføre. Dersom avkjørselen krysser gang- og sykkelvei, er det svært viktig med god sikt. Kjøring på gang- og sykkelvei for adkomst til eiendommer er ikke anbefalt.

Etablering av en gang- og sykkelvei vil i seg selv være en forbedring av situasjonen for myke trafikanter. Sett i lys av hensynet til trafiksikkerhet og framkommelighet ville det optimale vært å sanere avkjørsler i forbindelse med bygging av den nye gang- og sykkelveien, som lagt frem i planforslaget som har vært lagt ut på høring/offentlig ettersyn. Det ville også vært i tråd med Veglovas § 1a «(..) å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken (..)».

Frisikt

Området planforslaget ligger i er langs sjøen, og har en topografi som er svakt stigende fra kyststripen, og hvor terrenget gradvis øker i høyde mot vest til det når et parti med oppstikkende berg bak bebyggelsen. Geometrien til fylkesvei 311 Åsgårdstrandsveien har en tilnærmet flat vertikalkurvatur på den aktuelle strekningen, det vil si at veien er flat og uten bakketopper eller nedoverbakker. For horisontalkurvaturen er det en kurve lengst syd på den aktuelle strekningen, ved Saltkoppkata, mens resten av strekningen frem til Stangsåsveien er rett og uten svinger. Siktforholdene for trafikk langs strekningen er derfor, i utgangspunktet, svært gode.

Siktforhold i veikryss og avkjørsler påvirker risiko for ulykker og uønskede hendelser. Gode siktforhold medfører lav risiko, mens dårlige siktforhold øker risiko for ulykker. Det skal være uhindret sikt i et område langs den fylkeskommunale vegen på hver side av alle avkjørsler. Størrelsen på området for friskt bestemmes ved konstruksjon av sikttrekanter i plankartet. Sikttrekanter er ikke et fysisk objekt ute i området, men et område som kartfestes med størrelse og omfang for å ivareta siktforhold for alle trafikanter. Frisiktområdet skal være fri for sikthindringer høyere enn 0,5 m over hovedvegens nivå.

Når avkjørsel krysser gang- og sykkelvei skal frisiktområde også omfatte trafikk på og langs denne, i tillegg til friskt mot kjørevei. Tilsvarende sikt lengder må også gjøres gjeldende for trafikk som kommer på hovedvegen og gang- og sykkelveien og skal inn i avkjørselen, eller passere denne, i form av sikt bakover og fremover langs hovedvegen samt langs gang- og sykkelveien.

Hensyn til naboer

Innspill til planforslag som var på offentlig ettersyn i perioden 15.juni – 22.september 2023 omfattet mange merknader om sanering av avkjørsler. For etablert boligbebyggelse inneholdt merknadene beskrivelse av konsekvenser for sanering av avkjørsler, med de negative og inngripende resultater stenging og omlegging av adkomstveier ville medføre for den enkelte, private eiendom. For ubebygde eiendommer avsatt til boligformål, inneholdt merknadene kommentarer til pågående utviklingsarbeid for nye boliger i sammenheng med planforslagets omlegging av adkomstveier over ubebygde boligtomter, som ikke samsvarte med de ideene det ble arbeidet med for de aktuelle eiendommene. Ved blant annet å ta utgangspunkt i Veglova og § 1a «*Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å (..) ta omsyn til grannane*», har tiltakshaver i arbeid med merknadsbehandlingen, gjort en ny, tverrfaglig og tverrsektoriell vurdering av avkjørselsanering i planområdet.

Miljø og andre samfunnsinteresser

Mer miljøvennlig transport reduserer både utslipp av klimagasser, støy og lokal forurensning. De som ikke trenger å kjøre bil, må ha gode alternativer. Det skal være enkelt for folk å gå, sykle eller reise kollektivt til jobb, skole, butikker og fritidsaktiviteter. Når flere sykler eller reiser kollektivt, blir det også mindre kø på veiene. Etablering av ny gang- og sykkelveg på strekningen vil legge til rette for redusert bilbruk gjennom tilrettelegging for gåing og sykling. Dette vil være i tråd med de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR BATP) som sier at kommunene skal drive arealplanlegging som reduserer klimagassutslipp og tilrettelegger for økt bruk av gange-, sykkel og kollektiv som transportform.

I et folkehelseperspektiv vil fysisk aktivitet forebygge en rekke sykdommer og er en kilde til glede, livsutfoldelse og positive mestringsopplevelser. Fysisk aktivitet påvirker humøret, gir energi, reduserer stress, bedrer forholdet til egen kropp og fremmer sosialt samvær. Selv om det er regelmessig mosjon som i størst grad kan redusere risikoen for ulike sykdommer, kan også hverdagsaktivitet gjøre en forskjell. Hverdagsmosjon kan for eksempel være å gå eller sykle til jobb, skole, fritidsaktiviteter og andre gjøremål. Regjeringens Handlingsplan for fysisk aktivitet

2020–2029 peker på den nasjonale gåstrategien hvor hovedmålet er at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer. Videre nevner Handlingsplanen at «Nytten av gang- og sykkelveger i mindre byer er beregnet til minst 4–5 ganger større enn kostnadene.»

Samlet vurdering

Etter en samlet vurdering vil planforslaget revideres med redusert omfang av sanerte avkjørsler. Trafikkdelers mellom gang- og sykkelvei vil endres. Løsning for gs-veg skal gi plass til både gående og syklende, og må utformes hensiktsmessig for å kunne ivareta forsvarlig drift i alle sesonger gjennom året. Mer tette flater øker behov for grøfter til overvann, samt snøopplag. Bortkjøring av snø har høyere driftskostnad enn snøbrøyting, og det skal tilstrebes løsninger som ikke krever bortkjøring av snø.

I dagens situasjon forekommer det sikthindrende objekter for avkjørsler og veikryss på strekningen. Det vil være avgjørende at nye regulerte frisiktområder etableres og ivaretas til enhver tid så lenge det forekommer trafikk av kjørende, syklende og gående på henholdsvis hovedvei, adkomstvei, gang- og sykkelvei og avkjørsler.

2.7. Tekniske forhold

Bredde på infrastruktur for gående og syklende påvirker ulike aspekter ved det å gå eller sykle som framkommelighet, komfort, attraktivitet, trygghet og sikkerhet. Generelt har brede løsninger bedre sikkerhet, framkommelighet og trygghet, og både fotgjengere og syklistere foretrekker brede framfor smale løsninger. Ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv er det definert optimale bredder i Statens vegvesens håndbøker, slik at de medfører størst mulig nytte for fotgjenger og syklistere og minst mulig kostnader og ulemper for andre trafikanter. Når det gjelder driftsforhold så kan gang- og sykkelveier i perioder ha sterkt redusert effektiv bredde på grunn av løv, grus, vann, snø eller lignende. Dette kan håndteres enten gjennom driften (fjerne løv, snø mv.) eller ved å øke bredden. Sistnevnte er mest aktuell for å samle snø, dvs. at man enten har nok plass på sykkelveien til å lagre snø uten at det i for stor grad går på bekostning av den effektive bredden, eller at man har et areal ved siden av sykkelvei som kan benyttes som snøopplag. [TØI rapport 1938/2023]

Flere av merknadene viser til brev fra Samferdselsminister Jon Ivar Nygård, hvor det påpekes at det viktigste vi kan gjøre for å øke andelen som sykler og går, er å legge til rette for mer utbygging av anlegg for gående og syklende gjennom å sikre god samfunnsøkonomi i valg av riktig standard. Samferdselsministerens brev sier også at det er viktig at vi har et felles styringsverktøy og et hjelpemiddel ved utforming og dimensjonering av offentlige vei- og trafikkanlegg som et utgangspunkt for planlegging av alle typer veianlegg. Samferdselsministeren ønsker å understreke at fylkeskommunene og kommunene er fraviksmyndighet fra vegnormalen N100 Veg- og gateutforming på sitt veinett.

Diskusjon og drøfting av enklere standard for gang- og sykkelveier har pågått i flere år. I brev til KS (11.11.2015) inviterte Samferdselsdepartementet landets kommuner og fylkeskommuner til en forsøksordning om enklere standard for gang- og sykkelveier. KS og Samferdselsdepartementet mottok totalt 25 søknader. Vegdirektoratet mener det er lite å hente fra de innkomne søknadene med forslag til forenkling som ikke allerede er prøvd. Når det gjelder smalere bredder eller tynnere dekker på gang- og sykkelanlegg, har Statens vegvesen erfaringer som tilsier at dette er lite gunstig på sikt i forhold til drift og vedlikehold og nytte for trafikantene. Kommuner og fylkeskommuner kan selv fravike Statens vegvesens håndbøker og vegnormaler på eget vegnett,

men det oppleves vanskelig å få faglig støtte fra Statens vegvesen til å etablere gang- og sykkelveger av forenklet standard. Statens vegvesen har sektoransvar for vegnettet og har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir Statens vegvesen rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Samferdselsdepartementet sendte i 2016 et brev med tilbakemelding på forenklet standard for utbygging av gang- og sykkelvei på fylkeskommunalt og kommunalt veinett.

Samferdselsdepartementet hadde samtidig en løpende dialog med Vegdirektoratet om temaet, hvor det ble tydeliggjort at fylkeskommunene selv på fylkesvei, og kommunene på kommunal vei, har øverste fraviksmyndighet og kan bestemme å fravike Statens vegvesens vegnormaler i enkeltsaker. I brevet fra 2016 stod det også at Departementet vil ha betydelig fokus på utbygging av gang- og sykkelveier fremover, og forenkling og effektivisering for å få mer gang- og sykkelveier for pengene.

Bygging av vei gjøres hovedsakelig på bakgrunn av vedtatt reguleringsplan. Standard for utforming av vei er med utgangspunkt i Statens vegvesen sine håndbøker for vegbygging.

Vegnormalene er hjemlet i lovverk og gjelder all offentlig vei/gate, både for Statens vegvesen og andre myndigheter. Vegnormalene skal sikre en god standard og enhetlig utforming av veinettet – også på fylkesveier og kommunale veier. Vegloven regulerer planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige og private veier med mål om at trafikken kan gå på et vis som trafikantene og samfunnet er tjent med. Vegloven gir fylkeskommunen myndighet over eget veinett.

Vegnormalene er kravdokumenter som har hjemmel i forskrift etter Veglovens § 13 for anlegg av all offentlig veg. Fylkeskommunen har fraviksmyndighet fra noen av vegnormalene på eget vegnett.

Vegnormalene er førende for etablering av ny fylkesvei samt oppgradering av allerede eksisterende veier. Vegnormalene vektlegger kvalitet og trafikksikkerhet i sine krav til utforming. Det er et mål for fylkeskommunen at nye fylkesveier samt eksisterende veier bygges og utbedres med samme kvalitet og søkelys på trafikksikkerhet som kommer frem av vegnormalene. Der hvor fylkeskommunen har myndighet til å fravike vegnormalen er vedtaksmyndigheten plassert hos Hovedutvalg for samferdsel.

For reguleringsplanforslaget er det søkt om fravik på krav i N100 og N200. Fravikene er behandlet og innvilget. Det ble blant annet søkt om fravik til etablering av grunnere sidegrøft. Fraviket ble innvilget med vilkår om at grøft etableres med varierende dybde samt kortere avstand mellom sluk. Det ble også søkt om og innvilget fravik for etablering av sidevei med brattere stigning enn 3%, og vertikalkurveradius mindre enn $R = 30\text{m}$, med vilkår om at sideveien etableres med takfall og modifisert sirkelhump for 30 km/t med tilhørende sluk på begge sider av sideveien. Det ble søkt om og innvilget fravik for redusert bredde på rabatt mellom gang- og sykkelvei og kjørevei i kryssområdene. For etablering av nytt kantstopp på fv. 311 ble det søkt om og innvilget fravik med plattformlengde kortere enn 20 m.

Planforslaget ble etter en trafiksikkerhetsvurdering gjennomført i mars 2021, anbefalt å etablere opphøyd trafikkdelers med kantstein langs gang- og sykkelveg, og kantstein langs kjørevei. Opphøyd trafikkdelers gir problemer med håndtering av overvann fordi strekningen er tilnærmet flat og uten stigning. Naturlig fallretning for vann i fylkesvegen er ut mot sideareal. Kantstein vil stenge for dette, og kan medføre fare for opphoping av vann i kjørebane. Trafikkdelers i planforslaget har en bredde på 2,0 meter på strekning med fartsgrense 60 km/t. Det gir rom for opphøyd rabatt med et rennesteinsfelt eller tilsvarende langs kjørebane for å få overvannet ut

av kjørebanelen. Det vil også gi en fleksibilitet dersom det i byggeplanen skulle bli aktuelt med trafikkdelar utformet som grøft med gress. Finansiering kan være en faktor som tilsier at det er fornuftig med et handlingsrom på kostnadsdrivende elementer.

Bredde på gang- og sykkelvei bestemmes ut fra antall gående og syklende, og ikke av fartsgrensen på kjøreveien. Minimumsavstand mellom de myke trafikantene er også en faktor, samt at krav til universell utforming skal ivaretas. Når det gjelder avstand mellom kjørevei og gang- og sykkelvei, vil fartsgrensen være en faktor som bestemmer bredden på rabatten.

Den 28. november 2023 ble det i Fylkesutvalget fattet et verbalvedtak for Samferdsel, hvor Fylkesdirektøren bes legge frem egen sak for hovedutvalg for samferdsel i 1. halvår 2024 om hvordan man kan bygge gang- og sykkelveier på en enklere og rimeligere måte, for på denne måten å realisere flere gang- og sykkelveiprosjekter.

2.8. Kostnader

Beregnet kostnad for gjennomføring av planforslaget, som var på offentlig ettersyn i perioden 15.06 – 22.09.2023, er utført etter Anslagsmetoden. Anslaget ble gjennomført våren 2022, og kostnadsnivået er 2022-kroner. Et kostnadsoverslag etter Anslagsmetoden er i prinsippet en usikkerhetsanalyse, og sier noe om kostnaden og usikkerheten til et prosjekt avhengig av hvilken fase prosjektet er i, og av størrelse og kompleksiteten på prosjektet.

Revidert planforslag skal være gjenstand for nytt kostnadsoverslag basert på de endringer som legges til grunn i revisjonen.

3. Merknader til planforslag med kommentarer

Arbeid med gjennomgang og behandling av innspill til planforslaget startet opp høsten 2023 på Utbyggingsavdelingen i Vestfold og Telemark fylkeskommune. Merknadsbehandlingen pågår etter årsskiftet, og som følge av splitting av fylkeskommunen vil det være Vestfold fylkeskommune som fullfører merknadsrapporten.

3.1. Offentlige myndigheter og instanser

3.1.1 Vestfold og Telemark fylkeskommune v/Samfunn og plan

Saksnummer 23/25785-4

Datert 04.07.2023

Før plansaken ble lagt ut til offentlig ettersyn, har Vestfold og Telemark fylkeskommune gjennomført en intern høringsprosess, hvor de ulike faginstansene i fylkeskommunen har gitt innspill til sektor for Samferdsel, miljø og mobilitet. Offentlig ettersyn av plansaken blir fra

fylkeskommunens side en ytterligere kvalitetssikring av planen i forhold til ivaretagelse av fylkeskommunens ansvarsområder utover samferdsel.

Jordvern; selv om fylkeskommunen ikke mener det er nødvendig med fullstendig matjordplan, bør bestemmelsene si noe om hvordan matjorda skal brukes/flyttes.

Vestfold og Telemark fylkeskommune har ut ifra regionale og nasjonale interesser ingen ytterligere kommentarer til offentlig ettersyn av planforslaget.

Vår kommentar: Bestemmelse om jordvern tas inn i revidert planforslag.

3.1.2 LEDE AS

Saksnummer 20/12559-3

Datert 19.08.2023

Lede AS viser til opplysninger gitt som uttalelse ved varsel om oppstart av detaljregulering 01.07.2020 (saksnummer 20/12559-3).

Nettselskapet har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet. 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 kan medføre forringelse av adkomst til anleggene.

Nettselskapet har høyspenningskabler etablert innenfor planområdet. Det må ikke gjøres inngrip i terrenget som medfører endring i overdekning over kabler.

To nettstasjoner er etablert nær planområdet. Bygning med brennbare overflater må stå minst 5 meter fra nettstasjon. Avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er dirkede knyttet til bygget. Av hensyn til trafiksikkerheten ønskes frittliggende nettstasjon 3 meter fra veikant og utenfor veiens frisiktsoner. Fortau, gang- og sykkelvei regnes også som veikant.

Komponentene i en nettstasjon er ømtålige for rystelser, og det bes derfor om at det tas kontakt før slike arbeider finner sted for å avklare grenser for rystelser. Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg.

Nettselskapet har ingen ytterligere bemerkninger til planen.

Vår kommentar: Planforslaget omfatter formålet Energianlegg, som definerer areal avsatt til etablerte nettstasjoner. Avstand fra ny gs-veg kant til nettstasjon langs fv311 er mer enn 3 meter. Avstand fra vegkant Stangsåsveien til nettstasjon opprettholdes som i dag, og økes marginalt.

3.1.3 Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Saksnummer 20/12559-92

Datert 18.08.2023

Statsforvalterens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-2 påse at planer ikke er i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser innen miljøvern, klima, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse, barn og unges interesser og gravplasser.

På bakgrunn av oversendte dokumenter kan vi ikke se at reguleringsforslaget er i vesentlig strid med nasjonale eller viktige regionale interesser vi er satt til å ivareta. Vi har derfor ingen merknader til saken.

Vår kommentar: Tas til orientering.

3.1.4 Statens vegvesen

Saksnummer 20/12559-98

Datert 08.09.2023

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Etter vår vurdering er planarbeidet i tråd med de nasjonale og viktige regionale retningslinjer vi er satt til å ivareta. Vi har derfor ingen merknader til planforslaget.

Vår kommentar: Tas til orientering.

3.1.5 Norges vassdrags- og energidirektorat NVE

Saksnummer 20/12559-104

Datert 20.09.2023

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi).

På grunn av stor saksmengde har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle reguleringsplaner som kommer på høring. NVE prioriterer å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig hjelp til konkrete problemstillinger. Det vises til veileder og planverktøy.

Vår kommentar: Innspillene tas til etterretning og følges opp i arbeidet med reguleringsplanen.

3.2. Grunneiere, naboer og velforeninger

3.2.1 Björn Lindstad

Saksnummer 20/12559-91. Datert 15.08.2023

Grunneier til Stangsåsveien 16. Forslag til fortau på planlagt kommunal vei første 100 meter av Stangsåsveien. Foreslår at det planlegges for fortau på sydsiden av kommende kommunal veistump, altså på den siden det planlegges nye boliger. Fortau er viktig både for de som bor i området i dag, og for de som i fremtiden skal bo i nye boliger på det nye byggefeltet.

Vår kommentar: Dette innspillet må Tønsberg kommune ta stilling til. I samråd med kommunen er det lagt inn i planforslaget at de første 100 meter av Stangsåsveien skal omreguleres til kommunal veg. Tiltakshaver, Vestfold fylkeskommune, ser at det i et trafikksikkerhetsperspektiv kan anses som fornuftig å tilrettelegge for fortau langs sideveg som er direkte tilknyttet fylkesveg, med potensiale for økt trafikkb belastning i tilknytning til fremtidig utbygging.

3.2.2 Helga og Henning Rød

Saksnummer 20/12559-94. Datert 28.08.2023

Anmerkninger til detaljreguleringsplan Fv311 Feskjær, Saltkoppgata-Stangsåsveien fra grunneier av eiendom 118/7, Åsgårdstrandsveien 480.

Vår eiendom er en av de mest berørte i dette anlegget. Vi er ikke blitt kontaktet om plandetaljer i planprosessen slik det er antydnet i plangrunnlaget.

1. Permanent grunnerverv må reduseres ved å anlegge skjæringer med fall 1:1,5 og ikke 1:2. GS-anlegget må gjennomføres med avstand på 0,5m mellom topp skjæring og ny grense. Midlertidig grunnerverv er helt urealistisk og provoserende. Spesifikt behov må dokumenteres.

2. Adkomstvei V1 Veien ble i sin tid anlagt feil. I reguleringsplan – og bebyggelsesplan for eiendommen Gbnr. 108/12 har Sem kommune i brev fra Reguleringsjefen i Sem, av 3.sept. 1969 bekreftet at vår eiendom gbnr. 118/7 ikke skulle bli berørt av veien fra utbyggingen av gbnr. 108/12. Detaljreguleringsplanen må justeres slik at V1 blir liggende parallelt med vår grense på det arealet som var tiltenkt at adkomstveien skulle ligge.

3. Adkomst fra Åsgårdstrandsveien 483, gbnr. 118/6 er felles med vår strandeieendom. Dette er beskrevet i skjønnsoppgjøret for veiutvidelsen i 1959. Dette må vises på Detaljreguleringsplanen.

4. Det er renovasjonsbiler og brøyte- utstyr som i første rekke bryter ned GS-veiene. Oppbygging av avkjørsler er ikke vist i plangrunnlaget. forsterke de strekningene til 10 tonns aksellast. hindre at renovasjonsbilene blir kjørende på GS-veien.

5. Regulering av avkjørslene til GS-veien bør sees i en større sammenheng, helst fra Horten grense til Volden skole. Reguleringen av avkjørslene slik de er vist i denne planen bør utsettes.

Vår kommentar:

1. Midlertidig beslaglagt areal reduseres i revidert planforslag. Arealer benyttet til midlertidig anleggsbelte skal tilbakestilles til opprinnelig tilstand senest 1 år etter at veianlegget er ferdig.

Normalprofil for ny gs-veg er i henhold til N200 hvor det er angitt at skråningshelning i skjæring ikke skal være brattere enn 1:2 når grunnforhold er grus eller sand. Dersom grunnforhold er silt / leire skal skråning ikke være brattere enn 1:3.

Vegnormal N100 stiller krav til utforming av veger og gater. Standarden som beskrives i normalen gjelder alle offentlige veger og gater. Forskrift om anlegg av offentlig veg § 3 pkt. 5: Vegnormalene skal sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på vegnettet ut fra samferdselspolitiske mål. Vegnormalene vil derfor måtte inneholde en del standardkrav. Vegnormalene skal likevel gi frihet til å velge løsning tilpasset forholdene på stedet.

2. Historikk rundt etablering av eksisterende adkomstvei tas til orientering. Revidert planforslag opprettholder dagens avkjørsel for eiendommen Åsgårdstrandsveien 476 gnr/Bnr 108/15. Eksisterende adkomstvei til Åsgårdstrandsveien 480 m.fl. vil måtte tilpasses ny gang- og sykkelvei, men ellers beholde sin funksjon som i dag.

3. Plankart viser avkjørsel til strandeieendom og Åsgårdstrandsveien 483, og avkjørselspil ligger i eiendomsgrensen.

4. Overbygning for gang- og sykkelvei ligger i teknisk tegning F002. Oppbygging av avkjørsel vil følge gjeldene standard. Plassering av avfallsdunker avklares i byggeplanfasen.

5. Etter en samlet vurdering vil planforslaget revideres med redusert omfang av sanerte avkjørsler. Trafikkdeler mellom gang- og sykkelvei vil endres. Se kapittel 2.6 Avkjørsler.

3.2.3 Bjørn Kåre Salvesen m.fl.

Saksnummer 20/12559-95. Datert 08.09.2023

Høringsinnspill fra Bjørn Kåre Salvesen og Eva Birgitte Storrusten - Saltkoppgata 2, Charlene og Marius Johnsen - Saltkoppgata 4, Knut og Emilie Abusdal - Saltkoppgata 9, Heidi Rød - Åsgårdstrandsveien 482. Planforslaget omfatter midlertidig beslag på deler av eiendommen i Saltkoppgata 2, for utbedring av kryssområdet Saltkoppgata – Åsgårdstrandsveien. Åsgårdstrandsveien 482 ligger på eiendom gbnr. 108/7, hvor planforslaget omfatter permanent erverv og midlertidig beslaglagt areal. Øvrige adresser ligger i planens influensområde, men utenfor planforslagets avgrensning.

Ønsker å få tilbakeført gangfelt i Saltkoppkrysset, i tilknytning til busslommene der. Argument for å fjerne gangfelt var:

1. For få som krysser veien ved dette stedet
2. Gangfelt gir falsk trygghet

Mener at det ikke er få som krysser veien, og anser argument 1 for ugyldig. Mener det ikke er godt nok begrunnet for argument 2, og peker på andre steder på RV 311 Ilebrekke og RV 308 Kjøpmannskjør hvor det er gangfelt. Mener det er nødvendig med gangfelt i Saltkoppkrysset ved bygging av gs-veien.

Vår kommentar: Når det gjelder gangfelt, er dette i utgangspunktet ikke et tiltak for å bedre trafikksikkerheten for de som skal krysse vegen, men et tiltak for å øke framkommeligheten for gående der trafikkmengden er stor. I praksis må det være så mye trafikk at det er vanskelig å komme over veien, uten den «rettighet» et gangfelt gir. Det må i tillegg være et visst antall fotgjengere som krysser veien i makstimen (den timen som har høyst antall kryssende, typisk morgenrush). Grunnen til den restriktive holdningen er at det erfaringsmessig er en stor andel av fotgjengerulykker som skjer i tilknytning til gangfelt, og forskning viser at risikoen for påkjørsel kan øke dersom ovennevnte ikke blir ivarettatt. Kjørende overser i større grad fotgjengere som befinner seg i gangfeltet dersom dette er lite brukt, blant annet fordi sjåfører ikke forventer at det krysses på dette stedet. Samtidig viser det seg at fotgjengere anser gangfelt som et trygt sted å krysse, og oppmerksomhetsnivået ved kryssing er lavere enn ved kryssing der det ikke er gangfelt. Fotgjengerne forventer at bilene vil stoppe, og dette fører til en falsk trygghet for de gående. En forholdsvis stor andel av kjørende bryter vikeplikten i forbindelse med gangfelt. I mange krysningspunkt vil det beste være å se seg godt for, og så krysse veien når det er klart.

ÅDT (Årstdøgnetrafikk) på strekningen var 3385 kjøretøy ved registrering 20.11.2021. Ved denne trafikkmengden skal det i henhold til gangfeltkriteriene være flere enn 20 fotgjengere som krysser veien i makstimen. Det ble gjennomført en registrering og telling av antall kryssende ved Saltkopp den 31.08.2022 i forbindelse med vurdering av gangfeltet. Dette ble utført i tidsperiodene 07:00 – 09:00 og 13:00 – 15:00. På morgenen ble det registrert totalt 5 kryssende (4 i makstimen), og ettermiddagen totalt 9 kryssende (6 i makstimen). Da kriterier for gangfelt ikke er ivarettatt ble dette gangfeltet, og flere andre gangfelt, fjernet i forbindelse med asfaltarbeid på fv. 311 Åsgårdstrandsveien. Det er heller ikke slik at trafikkmengden her medfører større fremkommelighetsproblemer for de som skal krysse veien.

På dette stedet mener fylkeskommunen det er best for trafiksikkerheten å ikke etablere gangfelt, men at de som skal krysse veien ser seg godt for, og så krysser når det er klart.

3.2.4 Ingrid Haga

Saksnummer 20/12559-96. Datert 10.09.2023

Høringsinnspill fra grunneier til Stangsåsveien 18. Eiendommen ligger i planens influensområde, men utenfor planforslagets avgrensning.

Påpeker at det har vært et ønske om gang og sykkelvei i flere generasjoner, og mener det haster å få sykkelveien på plass, før vi opplever at helse eller liv går tapt.

Vår kommentar: Tas til etterretning.

3.2.5 Anne Johanne Enger m.fl.

Saksnummer 20/12559-97. Datert 10.09.2023

Høringsinnspill fra Anne Johanne Enger - Åsgårdstrandsveien 554, Line Cecilie og Thomas Weinholdt – Åsgårdstrandsveien 550. Eiendommene er begge direkte påvirket av planforslaget, med både gs-veg og avkjørselsanering.

1. Mener at den kraftige pris- og kostnadsveksten i anleggsbransjen, samt splittelsen av Vestfold og Telemark fylkeskommune burde vært omtalt og drøftet i saken. Gjelder også trafikale konsekvenser for Tønsberg og Nordre Slagen som følge av dobbeltspor til Oslo, og at plangrunnlaget derfor er utdatert og mangelfullt.

2. Feskjærveien og Stangsåsen velforeninger har siden 2013 jobbet for å forlenge gs-veg fra Saltkopp til Åsgårdstrand. I 2019 fikk vi Statens vegvesen og Tønsberg kommune med på befarings- og strekningen Saltkopp – Stangsåsen ble vurdert prioritert. Statens vegvesen utredet 4 ulike løsninger for gående og syklende langs nevnte strekning. Anbefalt løsning på 11,5 m tverrprofil med 1,5 m grøft mellom kjørevei og gs-vei, uten vurdering av eiendomsinngrep. Mulighet for tilpasning til eksisterende areal uten eiendomsinngrep vurdert som god. Forventet at planforslag ville videreføre eksisterende gang- og sykkelvei.

3. Mener at den viktigste strekningen er fra Stangsåsveien til Åsgårdstrand, og at planforslaget har uheldige standardsprang i begge ender. Mener planforslaget burde drøftet nasjonale og regionale infrastrukturtiltak i Vestfold. Det er oppsiktsvekkende at ikke planforslaget ser fremtidige endringer i mobilitet i sammenheng med behovet for å ivareta myke trafikanter langs hele strekningen til Åsgårdstrand sentrum. Planforslaget viser til utdatert statistikk og saksgrunnlag

(som for eksempel kollektivtrafikken fra pandemi-året 2021). Kritiserer henvisning til Regional plan for bærekraftig arealpolitikk for Vestfold (2019). En planbeskrivelse som henviser til utdaterte dokumenter, mangler kobling til regionale tiltak og ikke tilrettelegger for et sammenhengende gang- og sykkelveinett fremstår mangelfullt. For å kunne ta stilling til hva denne planen innebærer må planen ivareta en helhet for myke trafikanter i Nordre Slagen, langs fylkesvei 311 helt inn til Åsgårdstrand sentrum.

4. Det fremgår ikke av planforslaget hvilke faglige vurderinger VTFK har gjort for hele den samlede strekingen fra Saltkopp til Åsgårdstrand sentrum. Ved å snevre inn veien, og senke fartsgrensen vil planen både realisere målet om økt trafikksikkerhet og samtidig redusere de omfattende arealinngrepene. VTFK har konsekvent avvist å gi en faglig vurdering av fartsgrenser som tiltak, og det oppleves lite konstruktivt å avvise et rimelig og effektivt trafikksikkerhetstiltak uten annen begrunnelse enn at planen ikke omfatter fartsgrenser.

4.1 Antall konfliktpunkter nord for Stangsåsveien og inn i sentrum av kulturbyen Åsgårdstrand må belyses. Å isolere en kort strekning langs en vei som også de neste siste 1000 meterne brukes av de samme gående og syklende fremstår uforsvarlig og ulogisk. På den planlagte strekningen er utfordringen sør og nord for Stangsåsveien vesentlig: fra svært høy standard til kun markering av gang- og sykkelfelt i veibanen. VTFKs valgte løsning fremstår nå som både fragmentert og overdimensjonert. Vi forventer at VTFK gjør en samlet vurdering av aktuelle trafikksikkerhetstiltak for mye trafikanter til Åsgårdstrand sentrum.

4.2 Planforslaget står i kontrast til hva man fra faglig og politisk hold gir tydelig uttrykk for: å bygge enklere og eskalere ned for å utnytte tilgjengelige ressurser bedre. Peker på Samferdselsministerens presisering av kommunesektorens handlingsrom for vegstandard. Det ville da vært naturlig å prøve ut andre og enklere løsninger for gang- og sykkelveger enn de som følger av Statens vegvesens håndbok N100. Vi forventer at planforslaget viser hvordan en enklere og helhetlig gang- og sykkelveg kan reguleres hele veien inn til Åsgårdstrand sentrum. Planforslaget fremstår overdimensjonert og unødig komplisert. Det fremgår ikke av saken hvilke faglige vurderinger som er gjort for å utfordre kravene i Statens vegvesens normaler. En løsning tilsvarende dagens gang- og sykkelvei Volden - Saltkopp som her skal videreføres over en kort strekning anser vi ville kreve mindre eller samme areal som anbefalt alternativ fra Statens Vegvesen i 2019.

4.3 Har forståelse for sanering av våre avkjørsler, men forventer i kompensasjon at tapt areal foran boligene erstattes med tilsvarende areal til biloppstillingsplass og garasje bak dagens eiendomsgrenser. Mener kostnadsberegningen av planen er utdatert og usannsynlig lav. Kuttlisten fremstår lettvint behandlet, uten drøfting av hva kuttene innebærer for trafikksikkerheten. Det er uaktuelt for oss å gi store arealer til et prosjekt med potensiale til å droppe avbøtende tiltak.

5. Planbeskrivelsen fremstår utdatert og mangelfull. Planen må inneholde en oppdatert analyse av fremtidige reisemønstre i Nordre Slagen og langs fylkesvei 311. Planløsningen må endres slik at behov for grunnerverv blir vesentlig redusert samtidig som trafikksikkerheten ivaretas.

Vår kommentar: Planforslaget er avgrenset til strekningen Saltkoppgata - Stangsåsveien, etter prioritering som ble gjort i 2019 i sammenheng med befaring med Statens vegvesen og Tønsberg kommune, og skal danne grunnlag for bygging av gang- og sykkelvei på den avgrensede strekningen.

1. Analyser og vurderinger mot regionale og nasjonale føringer utenfor den avgrensede strekningen er ikke en del av denne planoppgaven. Offentlige organer som skal ivareta de tema som påpekes, har i sine innspill ikke hatt noen merknader om ovennevnte i denne saken.

2. Statens vegvesen anbefalte i 2019 en prinsippløsning; gs-veg med trafikddeler. For å øke sikkerhet og trygghetsfølelse benyttes en hevet trafikddeler. Anbefalt prinsippløsning ligger til grunn for planforslaget, med økt detaljeringsgrad for faktiske forhold. En utredning defineres ved at alle sider ved en sak belyses, analyseres og vurderes; noe som ikke er tilfelle ved SVV anbefaling, da denne er en prinsippløsning. Eksisterende gang- og sykkelvei syd for Saltkopp er av samme prinsipp, trafikddeler som skiller gs-veg fra kjøreveg.

3. I notatet «Løsning for myke trafikanter – fv. 311 Feskjær» fra Statens vegvesen ble strekningen Saltkopp – Stangsåsveien prioritert, slik innspillet også påpeker i pkt. 2. Statens vegvesens anbefaling ligger til grunn for planforslaget. Standardsprang kan være en unaturlig eller uventet endring av vegens geometri, siktforhold, linjeføring, kurvatur, bredde og andre fysiske utforminger på veg eller omgivelser. I syd har planforslaget videreført gang- og sykkelveg fra dagens gs-veg ved Saltkoppgata med tilsvarende tilbaketrukkede plassering i vegkrysset, samme bredde og jevn kurve. Dette er ikke et standardsprang. Ved planforslagets avslutning i nord ved Stangsåsveien, vil det bli et standardsprang for gående og syklende inntil gs-veg videre inn mot Åsgårdstrand er på plass. En samlet kartlegging og vurdering av trafiksikkerhetstiltak til Åsgårdstrand sentrum er utenfor planforslagets rammer, og tilhører et overordnet plannivå.

Når det gjelder påstand om utdatert statistikk for kollektivtrafikk i pandemiåret 2021, ble det i samme tabell i planbeskrivelsen også oppgitt kollektivtall for 2020 og 2019. Siste normalår før covid-19 var 2019, og tall fra 2019 brukes som basis for sammenligning av kollektivtall. I 2023 har det ikke vært noen restriksjoner som følge av covid-19, og fra 2024 kan dermed tall for 2023 benyttes til statistikk for kollektiv.

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) er Vestfolds felles plan for arealbruk fram til 2040. I forordet til RPBA, vedtatt av Fylkestinget 26.09.2019 sak nr. 58/19, står det at planen for bærekraftig arealpolitikk vil være del av et godt og oppdatert plangrunnlag som Vestfold tar med seg inn i det nye fylket. Nullvekstmålet for biltrafikk ligger som et langsiktig mål for Regional plan for bærekraftig arealbruk og Regional transportplan. Bedre tilrettelegging for sykling og gåing vil være i tråd med målene. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk for Vestfold (2019) er gjeldene RPBA for fylkeskommunen.

4. Planforslaget er avgrenset til en gitt strekning, etter prioritering som ble gjort i 2019 i sammenheng med befaringsplan for Statens vegvesen og Tønsberg kommune, og skal danne grunnlag for bygging av gang- og sykkelvei på den avgrensede strekningen. Det er Vegtrafikkloven som regulerer all trafikk med motorvogn, herunder for eksempel fartsgrenser og skilting. Forvaltning etter Vegtrafikkloven er lagt til Statens vegvesen, også for fylkesveg. Planforslaget er utarbeidet etter plan- og bygningsloven, hvor det ikke er hjemmel for å vedta fartsgrense på offentlig veg.

4.1 Å gjøre en samlet vurdering av aktuelle trafiksikkerhetstiltak nord for Stangsåsveien og til Åsgårdstrands sentrum er utenfor dette planforslagets rammer. Planforslaget er avgrenset til en gitt strekning, og skal danne grunnlag for bygging av gang- og sykkelvei på den avgrensede strekningen.

4.2 Vegnormal N100 er utarbeidet med hjemmel i Samferdselsdepartementets Forskrift om anlegg av offentlig veg. Forskriftene gir generelle rammer for vegens utforming og standard, og

gjelder alle offentlige veger. For å utfordre disse kravene i en enkelt plan som skal ivareta trafiksikkerhet for skolebarn, vil det være naturlig å ha alternativer som kan dokumentere at sikkerhet ivaretas, samt forankring i fylkeskommunen for å sikre at samfunnsmålene ivaretas. Avdekkede avvik i planforslaget er gjenstand for fravikssøknader, som er behandlet og innvilget. Den 28. november 2023 ble det fremsatt et verbalvetak Samferdsel – FU: Fylkesdirektøren bes legge frem egen sak for hovedutvalg for samferdsel i 1. halvår 2024 om hvordan man kan bygge gang- og sykkelveier på en enklere og rimeligere måte, for på denne måten å realisere flere gang- og sykkelveiprosjekter.

4.3 Revidering av planforslaget legger til grunn endring i sanering av avkjørsler etter tverrfaglige drøftinger på tvers av sektorer i fylkeskommunen. Se kap. 2.6 Avkjørsler. For Åsgårdstrandsveien 550 og 554, endres planforslaget til at eiendommene får en felles avkjørsel fra fv.311. Et samferdselsprosjekt som utføres i regi av offentlig organ og som skal etablere offentlig vei, er forpliktet gjennom lov å yte vederlag til hjemmelshavere hvis det som følge av samferdselstiltaket er nødvendig med inngrep på eiendommen.

5. Planforslaget revideres.

3.2.6 Orre AS

Saksnummer 20/12559-99. Datert 13.09.2023

Høringsinnspill fra ORRE AS v/Eivind Orre – landskapsarkitekt/planlegger på vegne av Fjordlys AS for eiendommene GBnr 121/6 og 121/76. Fjordlys AS eier to ubebygde eiendommer syd for og inntil Stangsåsveien, og det planlegges utbygging av boliger her. Begge eiendommene berøres av planforslaget ved at nye adkomstveger er foreslått på tomtene.

Planforslaget med ny adkomstvei til Åsgårdstrandsveien 544 og 548 deler gbnr 121/6 på en uheldig måte. Ønsker at adkomstveien flyttes østover mot grensen til Åsgårdstrandsveien 550, og blir felles også for eiendommene Åsgårdstrandsveien 550 og 554. Medfører behov for grensejustering på gbnr 121/3 (Åsgårdstrandsveien 550), hvor tapt areal kan erstattes med tilsvarende fra gbnr 121/76. Foreslår justert linjeføring i vendehammer for Stangsåsveien, for å få til adkomst til fremtidige boliger på gbnr 121/6 fra vest.

Vår kommentar: Planforslaget endres slik at det ikke blir ny adkomstvei på tomtene GBnr 121/6 og 121/76.

3.2.7 Glenn Bugge

Saksnummer 20/12559-100. Datert 17.09.2023

Høringsinnspill fra Glenn Bugge, Åsgårdstrandsveien 514, GBnr 108/9. Eiendommen er direkte påvirket av planforslaget, med både gs-veg og avkjørselsanering.

Mener at ny adkomst via eksisterende felles adkomstvei har for store negative konsekvenser for eiendommen, og alle i nabolaget. Den beste delen av hagen medgår til ny adkomst. Mener at dersom han ønsker å skille fra en tomt, vil planforslaget ødelegge mulighet for uteplasser. Urimelig at det blir lang vei til eksisterende garasje. Foreslår felles avkjøring for Åsgårdstrandsveien 514 og 512. Ønsker å opprettholde adkomst til strandparsellen som i dag. Informerer om at grunneiere til Åsgårdstrandsveien 522 ikke ønsker å avgi areal til ny adkomstvei.

Jeg vil motsette meg sterkt å bli koblet til naboenes stikkvei over 522 sin tomt. Dersom han kobles til eksisterende felles adkomstvei, vil han få kostnader til drift av denne som han ikke har i dag.

Prosjektet for den korte etappen fra Saltkopp til Stangsåsveien er unødvendig kostbart og for inngripende for mange som bor der. Man bør velge et alternativ hvor det er større sjanse til å få gjennomført planen uten for mange sinte beboere og rettssaker.

Mener hele strekningen frem til Åsgårdstrand burde være del av plan for gs-veg, og at det blir vanskelig å sanere avkjørsler nord for Stangsåsveien. Den korte strekningen fra Saltkopp til Stangsåsveien løser ikke problemet til Åsgårdstrand.

Det er mye folk på Feskjærrodden om sommeren. Mener fartsgrensen burde være 50km/t fra Saltkopp til Åsgårdstrand.

Vår kommentar: Planforslaget endres til at Åsgårdstrandsveien 514 og 512 får en felles avkjørsel med adkomst fra fv.311. Tilknytning til strandparsell kan, uavhengig av løsning, ivaretas for tilkomst for skjøtsel med motorisert gressklipper, tilsvarende dagens situasjon.

Planforslaget er avgrenset til en gitt strekning, etter prioritering som ble gjort i 2019 i sammenheng med befaringsplan for Statens vegvesen og Tønsberg kommune, og skal danne grunnlag for bygging av gang- og sykkelvei på den avgrensede strekningen. Oppgaven for planforslaget er avgrenset til strekningen Saltkopp – Stangsåsveien. Strekningen fra Stangsåsveien til Åsgårdstrand er utenfor planens rammer.

Det er Vegtrafikkloven som regulerer all trafikk med motorvogn, herunder for eksempel fartsgrenser og skilting. Forvaltning etter Vegtrafikkloven er lagt til Statens vegvesen, også for fylkesveg. Fartsgrenser fastsettes og vedtas av Statens vegvesen, som er skiltmyndighet fylkesveier. Planforslaget er utarbeidet etter plan- og bygningsloven, hvor det ikke er hjemmel for å vedta fartsgrense på offentlig veg.

3.2.8 Ingrid Rochling Lie

Saksnummer 20/12559-101. Datert 15.09.2023

Høringsinnspill fra Ingrid Rochling Lie og Eric Lie, Åsgårdstrandsveien 522, GBnr 111/22.

Eiendommen er direkte påvirket av planforslaget, ved at ny adkomstveg til naboene legges over denne eiendommen.

Vi godtar ikke at det reguleres en felles kjørevei over vår eiendom og for oss som grunneier er det uaktuelt å avgi arealer slik planforslaget legger opp til. Planforslaget gir store negative konsekvenser for vår eiendom ved at tomten blir ødelagt, ny adkomstvei medfører støy og forurensning, verdien av eiendommen forringes betydelig, og vi skal ikke benytte ny adkomstvei da vi har en lovlig adkomst til vår eiendom som ikke skal endres. Minner om innspill de sendte 17.08.2020 ved varsel om oppstart, hvor de foreslår at Åsgårdstrandsveien 512 og 514 kan få felles adkomst direkte ut på fv. 311.

Etterlyser muligheten for reell medvirkning i en prosess vi oppfatter som lukket og utilgjengelig for de involverte.

Sykelsti må planlegges helt frem til Åsgårdstrand. Det er lite hensiktsmessig å bare gjøre dette på 550m (Saltkopp Stangsåsen) når det mangler 1000m videre (Stangsåsen til Åsgårdstrand). Det kan

ikke være slik at vi som bor på Feskjær strekket skal få omfattende arealinngrep og sanerte utkjørsler, mens det på andre strekninger velges andre løsninger.

Vår kommentar: Planforslaget revideres og endres slik at adkomstvei over eiendommen Åsgårdstrandsveien 522 utgår.

Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Loven beskriver et opplegg der medvirkning i hovedsak skjer i form av formell offentlig høring, hvor lovmessige forpliktelser for annonsering, tilskrivning og offentlig utleggelse danner minimumskrav sammen med bestemmelsene i kap. 5. Det finnes imidlertid ingen ferdig oppskrift for hvordan man velger ut en metode for medvirkning. Fra Regjeringens reguleringsplanveileder står det at som del av en demokratisk beslutningsprosess innebærer medvirkning ikke en medbestemmelsesrett.

Gjennom utarbeidelse av planforslag Feskjær ble medvirkningsprosess utover minimumskravene gjennomført med bl.a. Åpen kontordag i august 2020, arbeidsverksted i oktober 2021 og Informasjonsmøte i høringsperioden i august 2023. Annen form for medvirkning har vært i forhold til barn- og unges rettigheter. Elevrådet ved Volden skole har uttalt seg om hva som er viktig for dem i forhold til skoleveg og trafikk. Underveis i arbeid med planforslaget er det avholdt arbeidsmøter med kommunen, befaring og møte med velforeningene, møtebesøk hos enkelte direkte berørte grunneiere og arbeidsmøte med renovasjonsselskapet.

Planforslaget er avgrenset til en gitt strekning, etter prioritering som ble gjort i 2019 i sammenheng med befaring med Statens vegvesen og Tønsberg kommune, og skal danne grunnlag for bygging av gang- og sykkelvei på den avgrensede strekningen. Oppgaven for planforslaget er avgrenset til strekningen Saltkoppgata – Stangsåsveien. Strekningen fra Stangsåsveien til Åsgårdstrand er utenfor planens rammer.

Planforslaget revideres, med redusert omfang på sanering av avkjørsler. Løsning for gs-veg skal gi plass til både gående og syklende, og må utformes hensiktsmessig for å kunne ivareta forsvarlig drift i alle sesonger gjennom året.

3.2.9 Roger Fallås m. fl.

Saksnummer 20/12559-105. Datert 20.09.2023

(identisk saksnummer som uttalelse fra Feskjærveien velforening fordi det er mottatt og registrert inn via samme forsendelse som nevnte velforening)

*Høringsinnspill fra Unni og Roger Fallås – Feskjærveien 1, Berit og Jan Hygen – Feskjærveien 2, Arne Skarsteen – Feskjærveien 3, Hans Christian og Anne T Bjerkesti – Feskjærveien 4
Disse fire eiendommer blir direkte berørt av ny gs-veg, med permanent og midlertidig beslaglagt areal.*

Vår store bekymring til planløsningen er at VTFK med den unødvendig arealkrevende, rigorøse og kostbare planløsning som er foreslått, kan sette hele prosjektet i fare for ikke å bli realisert enten grunnet manglende bevilgninger eller unødige og tidkrevende prosesser i forhold til grunnerverv.

For eiendommene tilknyttet Feskjærveien gjelder allerede detaljreguleringsplan, PlanID 0704 45001. I denne reguleringsplanen er det avsatt areal for GS utenfor Feskjærveien 1,2,3 og 4. I referat fra oppstartsmøtet datert 20.04.2020, under avsnitt om planforutsetninger, fremkommer det at kommuneplanens arealdel 2018-2030 samt reguleringsplan ID 0704 45001 er

utgangspunktet mht planstatus for området. Grunneierne er ikke varslet konkret om at deler av reguleringsplanen er tenkt delvis opphevet. Dette er helt klart i brudd med PBL § 5-1. Endring/oppheving av reguleringsplan krever også medvirkning.

Når planforslaget legger opp til et behov på til sammen 10 m for å kunne anlegge en GS-veg som er 3 m bred og så bruker hele 7 m (!) for plass til grøfter, kanter og skjæringer er det all grunn til å stille spørsmål med de vurderinger som er gjort i VTFK og i forhold til det selvstendige ansvar Tønsberg kommune her har for å vurdere planløsningen og forhold til informasjon og medvirkning.

Vi vurderer behovet for grunnnerverv på disse eiendommene som uforholdsmessig og unødvendig både i forhold til permanent og midlertidig behov. Det er ikke aktuelt for noen av oss grunneiere i Feskjærveien 1, 2, 3 eller 4 frivillig å avgi areal verken til permanent eller midlertidig grunnnerverv.

Vår kommentar: Planforslaget revideres, med redusert omfang på sanering av avkjørsler. Løsning for gs-veg skal gi plass til både gående og syklende, og må utformes hensiktsmessig for å kunne ivareta forsvarlig drift i alle sesonger gjennom året. Revidering av planforslaget legger til grunn endring i sanering av avkjørsler etter tverrfaglige drøftinger på tvers av sektorer i fylkeskommunen. Se kap. 2.6 Avkjørsler. Et samferdselsprosjekt som utføres i regi av offentlig organ og som skal etablere offentlig vei, er forpliktet gjennom lov å yte vederlag til hjemmelshavere hvis det som følge av samferdselstiltaket er nødvendig med inngrep på eiendommen.

3.2.10 Høringsuttalelse fra 21 berørte grunneiere

Saksnummer: 20/12559-105. Datert 20.09.2023

(identisk saksnummer som uttalelse fra Feskjærveien velforening fordi det er mottatt og registrert inn via samme forsendelse som nevnte velforening)

Grunneiere som har sendt inn felles høringsuttalelse er:

*Berit og Jan Hygen Feskjærveien 1, GB/nr 108/55,
Unni og Roger Fallås Feskjærveien 2, GB/nr 108/42,
Arne Skarsteen Feskjærveien 3, GB/nr 108/41,
Hans Christian og Anne T Bjerkesti Feskjærveien 4, GB/nr 108/54,
Glenn Bugge Åsgårdstrandsveien 514, GB/nr 108/9,
Bjørge og Harald Hansen Åsgårdstrandsvn 544, GB/nr 118/8,
Kjell Svendsen Åsgårdstrandsveien 548, GB/nr 111/21 og 23
Turid Wagner / Øivind Lønnaas (nye eiere) Åsgårdstrandsv 540, GB/nr 111/15,
Anne Johanne Enger Åsgårdstrandsveien 554, GB/nr 121/30
Henning og Helga Røed Åsgårdstrandsveien 480, GB/nr 118/7,
Tor Einar Lund Åsgårdstrandsveien 528, GB/nr 111/26
Kjersti Benden /Nils Anton Antonsen Åsgårdstrandsveien 526, GB/nr 111/13,
Ingrid og Eric Lie Åsgårdstrandsveien 522, GB/nr 111/22
Line Cecilie og Thomas Weinholdt Åsgårdstrandsveien 550 GB/nr 121/3,
Bjørn P. Flaate og Siv Kaarsberg Åsgårdstrandsveien 518 GB/nr 111/11 og 24,
Olav Skarpaas og Ane Scholden Åsgårdstrandsveien 556 GB/nr 121/2,
Eva Mydland Olsen/Reidar Fredrik Olsen ubebygd p.t GB/nr 108/30 og 31
Even Vilnes Åsgårdstrandsveien 512, GB/nr 108/27*

Hans Fredrik Høyskel Åsgårdstrandsv 532 mfl, GB/nr 111/17
Kari Øverby Larsen Åsgårdstrandsv 483, GB/nr 118/6,
Tom Lilleng Andersen og Rita Manninen Åsgårdstrandsv 516 GB/nr 111/10,12

Vi har konsultert flere personer med kompetanse fra veibygging og gang- og sykkelvei.

Manglende helhet: Planforslaget omfatter en kort strekning av de første 550 meter av strekningen Saltkopp-Åsgårdstrand, men det er strekningen Stangsåsveien-Åsgårdstrand som er mest benyttet og trafikkutsatt. Planforslaget medfører et uheldig standardsprang med redusert trafiksikkerhet, i forhold til strekningen Volden - Saltkopp og hva som er mulig å videreføre til Åsgårdstrand. Behov og konsekvens av redusert hastighet ikke reelt vurdert i forhold til nåsituasjonen og utvikling som vil skje de nærmeste årene.

Overdimensjonert: Planforslaget fremstår overdimensjonert og unødig komplisert. Det fremgår ikke av saken hvilke faglige vurderinger som er gjort for å utfordre kravene i Statens vegvesens normaler. En løsning tilsvarende dagens gang -og sykkelvei Volden-Saltkopp, som her kun skal videreføres en kort strekning, eller som anbefalt alternativ fra Statens Vegvesen fra 2019, ville kreve langt mindre areal og kostnader enn fremlagt planløsning.

Grunnerverv: Vi vurderer behovet for grunnerverv som uforholdsmessig. Som berørte grunneiere er det uaktuelt for oss å gi store arealer til et prosjekt som har potensiale til å droppe avbøtende og kompenserende tiltak. Vi mener det er mulig å endre planløsningen slik at behov for grunnerverv blir vesentlig redusert samtidig som trafiksikkerheten ivaretas.

Justert planforslag: Planforslaget må nedskaleres/forenkles før videre behandling.

1. Bakgrunn

Velforeningene har siden 2013 arbeidet for å få til trafiksikringstiltak på strekningen og en forlengelse av gang- og sykkelveg fra Saltkopp til Åsgårdstrand. I 2019 var det befarings med Statens Vegvesen og Tønsberg kommune. Det ble i første omgang vurdert å prioritere strekningen Saltkopp-Stangsåsveien. Statens vegvesen utredet 4 ulike løsninger for gående og syklende trafikanter langs strekningen Saltkopp-Stangsåsveien. Det ble anbefalt en løsning med tverrprofil på 11,5 meter med trafikkdel i form av 1,5 meter grøft mellom kjørevei og gang- og sykkelvei. I tillegg et mindre behov for areal inn mot eiendomsgrensene. Løsningen ble vurdert som trafiksikkerhetsmessig best uten at man samtidig vurderte eventuell regulering/eiendomsinngrep.

I tillegg er behov for et mindre areal inn mot eiendomsgrensene. På strekningen Volden-Saltkopp er gang- og sykkelveien 2,5 m bred og ellers hevet noe i forhold til veien. Dette har vi forstått som gunstig for å redusere behov for skjæring og arealinngrep inn mot eiendomsgrensene. Slik vi oppfatter vegnormalen skal infrastruktur som kabler, lysmaster fortrinnsvis ligge under gang og sykkelvei eller i grøft/midtdeler mellom gang og sykkelvei og kjørevei og ikke kreve ekstra behov for areal.

2. Planbeskrivelsen

Vi kan ikke forstå hvorfor man hverken har tatt utgangspunkt i en planløsning og kompleksitet tilsvarende dagens GS-veg fra Volden til Saltkopp eller reelt vurdert den løsning Statens Vegvesen anbefalte i 2019. Man har heller ikke vurdert alternative løsninger som ville redusert behovet for grunnerverv og samtidig vært en fullgod GS-veg. Kan ikke være noen tvil om at det etter PBL skulle vært vurdert konsekvenser og alternative løsninger i forhold til langt flere forhold enn det

er gjort i den fremlagte planbeskrivelsen. I referat fra oppstartmøte mellom kommunen og VTFK datert 28. april 2020 fremgår det på ulike steder at det skal utredes/hensyntas, foruten vurdering av behov for grunnerv en rekke forhold, herunder f.eks trafikale forhold og bruk av kommunal vegnormal som ikke er vurdert.

3. Planløsningen

Våre vurderinger og innspill til den fremlagte planløsningen:

1. Fremstår unødig komplisert og overdimensjonert både mht behov for areal og bruk av tekniske løsninger. Gjelder både selve GS-vegen og i forhold til nye endrede avkjørsler og tilførselsveier.
2. Står i stor kontrasten til den enkle og ukompliserte GS-veg fra Volden til Saltkopp samt hva som vil være mulig å få til ved videreføring til Åsgårdstrand.
3. Medfører uforholdsmessige og unødvendig store inngrep i berørte eiendommer som kan unngås med mindre rigorøse og enklere løsninger. Hvis behov skulle veinormalene vært utfordres slik Samferdselsdepartementet har minnet kommunesektoren om. I referat fra oppstartmøtet VTFK/kommunen fremgår det også at kommunens vegnormal (K-12 samarbeidet) skal benyttes i planarbeidet?
4. Vi har bedt flere fagfolk innen vei/GS om en vurdering av løsningen og muligheter for å redusere areal. De er enige i punktene over samt at man her også kunne vurdert en rekke ulike tekniske løsninger som ville innebære redusert behov for areal:
 - Midtdeler som grøft i stedet for opphøyd rabatt og redusert bredden fra 2 til 1,5m.
 - Legge skjæringer med fall 1:1,5 og ikke 1:2.
 - Avstand fra skjæringstopp til eiendomsgrense kan være 0,5m. Den behøver ikke være 1,5m.
 - Vurdere grunnere grøfter både i forhold til midtdeler og sidegrøft mot eiendommene da infiltrasjon i grunnen bør anses god nok. Det bør ikke være behov for så stor dimensjonering av grøfter/drenering. Selv om vi må forvente mer nedbør og ekstremvær i fremtiden må man evne å vurdere forholdene fra sted til sted ut fra topografi og grunnforhold.
 - Hvis man allikevel vurderer at det er behov for noe grøft mot eiendomsgrensen kan dybden f.eks reduseres til en hulkil. Eventuelt med drenerør som sikrer fall til avledning.
5. Sanering av avkjørsler er kun vurdert isolert for den korte strekningen Saltkopp-Stangsåsveien uten å se dette i en større sammenheng. Videre mot Åsgårdstrand vil det nærmest være umulig å sanere avkjørsler slik eiendommene og boligene ligger der. Noen avkjørsler mener vi det vil være mulig å sanere på strekningen Saltkopp-Stangsåsveien, men da etter avtale med grunneier.
6. Det midlertidige grunnerv i anleggsperioden fremstår som urealistisk, provoserende og behovet er ikke dokumentert. En mindre komplisert løsning ville redusere dette behovet vesentlig. Argumentet med at det ikke skal benyttes lysregulering under anleggsperioden fremstår ubegrunnet og uforståelig. Med lysregulering vil behovet for midlertidig grunnerv reduseres vesentlig og for mange eiendommer bør det kunne unngås. Det er også tilgjengelig areal for masse og anleggsmaskiner på parkeringsplassen på Feskjær og på område ved Saltkopp som jevnlig benyttes for dette formål.

7. Løsningen innebærer et ikke anbefalt et system-/standardskifte. Dette både i forhold til eksisterende GS-veg og en løsning det kan anses mulig å benytte ved en senere videreføring til Åsgårdstrand slik arealplanen i kommunen legger opp til.

Mener VTFK må omtale faglige vurderinger for å prøve ut andre og enklere løsninger for gang- og sykkelveger enn de som følger av Statens vegvesens håndbok N100. Planforslaget har lagt inn ekstra bredder og marginer enn hva håndbok N100 muliggjør framstår som et udokumentert behov. Det er oppsiktsvekkende at den eneste kommentar planbeskrivelsen har til alternative løsninger kommer først helt på slutten i pkt 7.1 «Gjennomføring» med kuttliste uten nærmere kommentar. Dette undergraver planens logikk og troverdighet, herunder realisme i forhold til politisk prioritering og bruk av offentlige midler.

Behovet for areal i fremlagt plan er hele 4 m(!) mer enn både alternativet fra 2019 og en løsning som eksisterende GS-veg på det meste av strekningen. I tillegg er det forutsatt midlertidig erverv av et anleggsbelte på 5-10 meter. Dette mener vi synliggjør planens uforholdsmessige behov for areal som både VTFK og kommunen ved førstegangsbehandlingen burde sett var urealistisk å få gjennomført både i forhold til grunneiere og ikke minst økonomisk. Det må derfor utarbeides en ny planløsning som ivaretar disse forhold på en langt bedre måte.

4. Fartsgrenser

Vi har i flere omganger bedt om få vurdert redusert hastighet på strekningen. Vi er klar over at fartsgrenser ikke kan være en del av selve reguleringsplanen. Det betyr likevel ikke at fartsgrenser ikke kan og skal vurderes når trafiksikkerheten skal styrkes, tvert imot.

Vi anser det naturlig og logisk at det, helt uavhengig av GS-vegen, vurderes 50 km/t på hele strekningen fra Åsgårdstrand til Feskjær og forlenge 40 km/-sonen til syd for avkjørsel til Åsgårdstrandsveien 480 (her er planlagt nytt boligfelt på ca 20 boenheter). Dette må vurderes nå og ikke avvente hva som skjer i forhold til GS-vegen.

5. Forholdet til reguleringsplanen for Feskjær - PlanID 0704 45001

Det fremgår av planbeskrivelsen til VTFK og av vedtaket i UPB (sak 090/23) at deler av reguleringsplan for Feskjær, PlanID 0704 45001, vil bli opphevet som følge av forslag til den nye reguleringsplanen. Denne reguleringsplanen gjelder i dag for 4 av eiendommene (Feskjærveien 1,2,3 og 4) på strekningen og her er det allerede regulert og avsatt areal for GS-veg. Planløsningen må tilpasses disse eiendommene. VTFK vil derfor måtte hensynta dette ved utforming av ny planløsning da disse fire grunneierne ikke frivillig vil avstå grunn og de juridiske vurderinger fra advokatfirmaet Sands tilsier at ekspropriasjonsvedtak her ikke kan fattes.

6. Avkjørsler

Til planbeskrivelsen kapittel 4.2.4. og avsnitt tre henvises det til at enkelte eiendommer, som i dag har direkte adgang til Fv.311, får sin utkjøring stengt og at disse grunneierne får utkjøring gjennom nyetablerte fellesutkjøringer. Dette gjelder ikke enkelte tomter, det gjelder alle 8 utkjøringer. Arbeidsgruppa mener at et vesentlig enklere planforslag vil være realistisk å utvikle og i framtiden videreføre helt inn til Åsgårdstrand. Man trenger noen tilpasninger og justeringer av eksisterende utkjøringer og felles adkomstveier, uten å sanere alle 8. Dette vil være svært kostnadsbesparende. Det er spesielt to adkomstveier som skaper stor uro og frustrasjon. Ved å fjerne planen om å etablere V-3 og V-4 vil mye av prosjektet GS forenkles betraktelig. Det blir mindre inngripen på privat eiendom, og noe av grunnlaget for endring av V-2 faller. Vi mener at nødvendige tiltak for å sikre framkommelighet for brannbil og renovasjonskjøretøy kan ivaretas med enklere og billigere løsninger enn det som er foreslått.

Samtlige grunneiere som er del av denne felles uttalelsen, finner det umulig å godta det framlagte forslaget. Mener avkjørsler må løses som følger: Veiløsningene V-1 og V-5 endres og planlegges i samarbeid med berørte grunneiere. Veistrekningen langs V-2 beholdes i stor grad slik den allerede er i dag med noen justeringer, men uten så omfattende inngrep som foreslått. V-3 og V-4 bør skrinlegges. Utkjøring fra Åsgårdstrandsveien 512 og 514 (tiltenkt over V-3) opprettholdes som i dag, alternativt samles til én felles avkjøring. Det er god oversikt ved utkjøringen og lite trafikk fra to boliger. Lav risiko. Åsgårdstrandsveien 516 og 518 stenger sine utkjøringer og etablerer nye via V-2. Åsgårdstrandsveien 544 og 548 opprettholder utkjøring som før. Det er god oversikt ved utkjøringen og lite trafikk fra to boliger. Kritiske til planforslagets kuttliste om ikke å sanere eller bygge nye avkjørsler.

7. Informasjon og medvirkning

Informasjonen og medvirkning underveis i prosessen har vært mangelfull. VTFK har tatt svært få initiativ ovenfor berørte grunneiere og vi er også informert av velforeningene at det er gitt lite informasjon til dem uten at de selv har forespurt eller anmodet om møte. Pandemien kan ha påvirket planprosessen, men burde i tilfelle ha medført at planlegger/prosjektleder samt kommunen skulle vært ekstra bevisst på at informasjon og medvirkning var ivarettatt i henhold til retningslinjer og PBL.

Grunneierne regner med at det må utarbeides et nytt planforslag som må fremlegges for ny førstegangsbehandling. Det er da viktig at vi som direkte berørte grunneiere både får informasjon og kan gi innspill før planforslaget oversendes kommunen. Vi legger også til grunn at kommunen følger opp at dette skjer.

8. Forutsetninger som vi grunneiere legger til grunn for en ny planløsning:

- Tilfredsstillende (god nok) GS-veg for gående og syklende.
- En planløsning som i utgangspunktet ikke trenger grunnerverv eller reduserer behovet vesentlig slik at frivillige avtaler er mulig.
- En mindre kompleks planløsning som realistisk lar seg gjennomføre i forhold til kostnader og dermed også vil kunne bli prioritert bevilgningsmessig. VTFK må utnytte sitt handlingsrom i forhold til vegnormal N100 om nødvendig.
- Vurdere trafikkforhold opp mot fartsgrenser ut fra oppdatert informasjon. Fartsgrense 50 km/t fra Åsgårdstrand til Feskjær og 40 km/t på den korte strekningen fra Stangsåsveien forbi avkjøringen til Åsg.strv. 480. Ref pkt 4
- Revurdere hensiktsmessigheten av å stenge og eller endre noen av avkjørslene der det er til stor ulempe for grunneier/ikke et ønske om det. Noen vil kunne stenges etter avtale med grunneier. Vurdere dette i en større sammenheng på hele strekningen fra Brekke til Åsgårdstrand.
- Revurdere behov for midlertidig grunnerverv. Må kunne unngås ved mindre komplisert løsning og ikke minst benytte lysregulering om nødvendig i anleggsperiode.
- En planløsning som legger til rette for videre GS-veg til Åsgårdstrand
- At VTFK i prosessen videre vektlegger og sørger for god dialog og medvirkning i forhold til alle berørte grunneiere både i forhold til GS-vegen og avkjørsler. Følges opp av kommunen.

Vår kommentar: Planforslaget er avgrenset til en gitt strekning, etter prioritering som ble gjort i 2019 i sammenheng med befaringsplan for Statens vegvesen og Tønsberg kommune, og skal danne grunnlag for bygging av gang- og sykkelvei på den avgrensede strekningen. Oppgaven for

planforslaget er avgrenset til strekningen Saltkoppgata – Stangsåsveien. Strekningen fra Stangsåsveien til Åsgårdstrand er utenfor planens rammer. Når det gjelder fartsgrenser, vises til kapittel 2.2 Fartsgrenser.

Statens vegvesen anbefalte i 2019 en prinsippløsning; gs-veg med trafikkdelers. For å øke sikkerhet og trygghetsfølelse benyttes en hevet trafikkdelers. Anbefalt prinsippløsning ligger til grunn for planforslaget, med økt detaljeringsgrad for faktiske forhold. En utredning defineres ved at alle sider ved en sak belyses, analyseres og vurderes; noe som ikke er tilfelle ved SVV anbefaling, da denne er en prinsippløsning. Eksisterende gang- og sykkelvei syd for Saltkopp er av samme prinsipp, trafikkdelers som skiller gs-veg fra kjørevege.

Etter en samlet vurdering vil planforslaget revideres med redusert omfang av sanerte avkjørsler. Trafikkdelers mellom gang- og sykkelvei vil endres.

For øvrige tema vises til kapittel 2 Svar fra Vestfold fylkeskommune på felles tema.

3.2.11 Hansen og Svendsen

Saksnummer 20/12559-106. Datert 21.09.2023

Høringsinnspill fra Harald Hansen, Åsgårdstrandsveien 544 og Kjell Svendsen, Åsgårdstrandsveien 548. Eiendommene er direkte påvirket av planforslaget, ved at adkomstveg til fv311 stenges og legges over naboeiendom i nord, med utkjøring i Stangsåsveien.

Vi mener planløsning må gjøres mindre kompleks, kreve mindre areal og mindre behov for grunnerverv. Vi synes man må vurdere den i forhold til fremtidig løsning på hele strekningen fra Saltkoppgata til Åsgårdstrand. Sanering av avkjørsler må ses i en større sammenheng. På den korte strekningen på 550 m som er planlagt er det svært få avkjørsler.

1. Opprettholde dagens felles avkjørsel til nr 544 og 548. Vi mener å endre denne vil være et uforholdsmessig inngrep i våre eiendommer som ikke kan aksepteres. Søppelbilen som i dag svinger inn på parkeringsplassen på Feskjær før den rygger opp til eiendommene (nr. 544 og nr. 548), kan svinge direkte inn i utkjøringsveien vår og snu inne på eiendommen vår foran en garasje. Dette er mer praktisk og bedrer sikkerheten. Planlagt ny adkomstveg ødelegger verdifull hage og kan ikke aksepteres. Kan ikke se noen rimelig grunn til sanering av vår avkjørsel.
2. Mener dagens plassering av fotgjengerfelt må beholdes.
3. Planlagt busskur må flyttes, fordi det står foran nr.548 og sikt mot sjøen.
4. Bedre skilting av p-plass, forbud mot bobiler og campingvogner. Friluftslovens § 9 – de skal stå 150 m fra eiendommene.
5. Forslag til skilt tekst for p-plassen; hvem som har lov å parkere her og hvor lenge.
6. Lysmaster må plasseres slik at de ikke kaster lys inn i husene, men lyser på vegbanen.
7. Planlagt økt bebyggelse i Stangsåsveien medfører økt trafikk i Stangsåsveien.
8. Tror planlagt gs-veg Feskjær blir veldig kostbar, og at våre forslag vil bidra til reduserte kostnader og en mer praktisk løsning.

Vår kommentar: Planforslaget er avgrenset til en gitt strekning, etter prioritering som ble gjort i 2019 i sammenheng med befarings med Statens vegvesen og Tønsberg kommune, og skal danne grunnlag for bygging av gang- og sykkelvei på den avgrensede strekningen. Oppgaven for

planforslaget er avgrenset til strekningen Saltkoppgata – Stangsåsveien. Strekningen fra Stangsåsveien til Åsgårdstrand er utenfor planens rammer.

1. Eksisterende felles avkjørsel til deres eiendommer opprettholdes i revidert planforslag. Se ellers kapittel 2.6 Avkjørsler.
2. Revisjon av planforslaget omfatter at dagens plassering av gangfelt beholdes.
3. Busskur på holdeplass må plasseres slik at det fungerer hensiktsmessig for kollektivtrafikken.
4. Antar innspillet henviser til parkeringsplass ved Feskjær friområde. Det er Tønsberg kommune som har ansvar for dette området, og skilting ved friområdet er det kommunen som må ta stilling til.
5. Tas til orientering, se pkt 4.
6. Vei- og gatebelysning har ett hovedformål: trafiksikkerhet. Belysning settes opp for å redusere antall ulykker som skyldes vanskelige synsforhold på den mørke tiden av døgnet. Framfor alt ønsker man å beskytte fotgjengere og syklist, som ofte påføres store personskader ved ulykker. Veilys plasseres ut etter lysberegning, for å ivareta korrekt lysnivå på veien og gang- og sykkelveien.
7. Tas til etterretning.
8. Revidert planforslag skal være gjenstand for nytt kostnadsoverslag basert på de endringer som legges til grunn i revisjonen.

3.2.12 Even Vilnes

Saksnummer 20/12559-107. Datert 22.09.2023

Høringsinnspill fra Even Vilnes, eier av Åsgårdstrandsveien 512. Eiendommen er direkte påvirket av planforslaget, ved at adkomstveg til fv311 stenges og legges over naboeiendom i nord, med utkjøring i felles adkomstvei.

Det er svært vanskelig å forstå at planforslaget kun omfatter strekningen på knappe 550 meter fra Saltkoppgata til Stangsåsveien, og ikke resten av strekket frem til kommunegrensa i Åsgårdstrand. Vedlagte bilder forteller noe om hvilke trafikale situasjoner myke (og harde..) trafikanter må forholde seg til på daglig basis. Bildene er for øvrig tatt ca. 300 meter etter den nye G/S slutter mot nord.

Vår kommentar: Planforslaget er avgrenset til en gitt strekning, etter prioritering som ble gjort i 2019 i sammenheng med befaring med Statens vegvesen og Tønsberg kommune, og skal danne grunnlag for bygging av gang- og sykkelvei på den avgrensede strekningen. Oppgaven for planforslaget er avgrenset til strekningen Saltkoppgata – Stangsåsveien. Strekningen fra Stangsåsveien til Åsgårdstrand er utenfor planens rammer.

3.2.13 Siv Kaarsberg og Bjørn P. Flaate

Saksnummer 20/12559-108. Datert 22.09.2023

Høringsinnspill fra Siv Kaarsberg og Bjørn P. Flaate, eiere av Åsgårdstrandsveien 518. Eiendommen er direkte påvirket av planforslaget, både av gs-veg og at adkomstveg til fv311 stenges og legges til felles adkomstveg.

Det fremlagte forslaget er svakt begrunnet, prioriterer høy fart fremfor trafikksikkerhet og er for inngripende til at det kan aksepteres. Prosessen har så langt vært mangelfull. Nærmest ingen innspill gitt i møter eller gjennom uttalelser fra berørte har blitt tatt til følge.

Kan ikke se noen grunn for at privat stikkvei, V2, skal utvides til det dobbelte. Det er bare åtte enheter som bruker denne veien. Det er ikke noe behov for å kunne kjøre forbi hverandre. Renovasjonen fungerer godt i dag. Vi har tre gamle lindetrær langs stikkveien som bør bevares.

Det fremmer ikke trafikksikkerheten at 512 og 514 blir knyttet til V2. I tillegg vil nr. 522 få urimelig stor ulempe på sin tomt ved å få anlagt en helt ny vei gjennom hagen sin. Vi foreslår at de får beholde sine innkjørsler, evt at disse tomtene samarbeider om en innkjøring.

Vår eksisterende utkjørsel er bare noen meter fra V2 og det er liten trafikk fra vår tomt størstedelen av året. Vi ønsker å beholde dagens utkjørsel.

Grunnervervet som det legges opp til er mye mer omfattende enn nødvendig. Vi ber om at arbeidet gjennomføres slik at man unngår å ødelegge beplantning og gamle trær.

Det er ikke hensiktsmessig å bygge en inngripende og bred gang- og sykkelvei for bare 600 m (fra Saltkopp til Stangsåsveien) når de siste 1000 m til Åsgårdstrand mangler. Det vil være vanskeligere å sanere mange innkjørsler og å utvide veien til den størrelsen som er foreslått videre fra Stangsåsveien til Åsgårdstrand.

Det foreslåtte prosjektet er unødvendig kostbart og for inngripende for de som bor der. Det bør velges et alternativ som er mulig å få til med frivillige løsninger. Det foreslåtte forslaget er ikke det.

Lavere fart er tryggere i trafikken. Naboer og velforeninger har spurt om lavere fartsgrenser i minst 10 år. Nesten alle innspill tok dette opp i første høringsrunde, men dette ble det sett bort fra uten begrunnelse. Bør senke fartsgrensen til 50 km/t fra Åsgårdstrand til Saltkopp og beholde området med 40-sone og to fartsdumper. Det vil også føre til mindre nødvendig bredde på gang- og sykkelveien med lavere kostnader for prosjektet.

Vår kommentar: Planforslaget er avgrenset til en gitt strekning, etter prioritering som ble gjort i 2019 i sammenheng med befaringsplan for Statens vegvesen og Tønsberg kommune, og skal danne grunnlag for bygging av gang- og sykkelvei på den avgrensede strekningen. I notatet fra Statens vegvesen forutsettes det at dagens fartsgrense beholdes. Det er Vegtrafikkloven som regulerer all trafikk med motorvogn, herunder for eksempel fartsgrenser og skilting. Forvaltning etter Vegtrafikkloven er lagt til Statens vegvesen, også for fylkesveg. Planforslaget er utarbeidet etter plan- og bygningsloven, hvor det ikke er hjemmel for å vedta fartsgrense på offentlig vei.

Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Loven beskriver et opplegg der medvirkning i hovedsak skjer i form av formell offentlig høring, hvor lovmessige forpliktelser for annonsering, tilskrivning og offentlig utleggelse danner minimumskrav sammen med bestemmelsene i kap. 5. Medvirkning betyr at man har muligheten til å skrive eller si sin mening om noe, og at meningen blir lyttet til. Det finnes imidlertid ingen ferdig oppskrift for hvordan medvirkning skal gjennomføres. Fra Regjeringens reguleringsplanveileder står det at som del av en demokratisk beslutningsprosess innebærer medvirkning ikke en medbestemmelsesrett.

Planforslaget revideres, med redusert omfang på sanering av avkjørsler og reduserte tiltak på privat stikkvei, V2. Se kapittel 2.6 Avkjørsler. Revidert planforslag opprettholder forslag om å

stenge direkte avkjørsel fra deres eiendom til Åsgårdstrandsveien. Eksisterende adkomst beholdes som gangadkomst, som kan bidra til å ivareta det visuelle og stilen fra 1918. Ny kjøreadkomst fra privat stikkvei etableres slik at deres Lindetrær bevares.

3.2.14 Tom A. L. Andersen og Rita Manninen

Saksnummer 20/12559-109. Datert 21.09.2023

Høringsinnspill fra Tom A. Lilleng Andersen og Rita Manninen, Åsgårdstrandsveien 516, gb/nr 111/10,12. Eiendommen er direkte påvirket av planforslaget, både av gs-veg og at adkomstveg til fv311 stenges og legges til felles adkomstveg.

Vi støtter trafiksikringstiltak for gående og syklende.

Ønsker at hastighet på Åsgårdstrandsveien blir vurdert inn i planforslaget og senket, for derved å kunne lempe på omfanget av foreslått løsning til en mer praktisk realiserbar løsning.

Vi stiller oss positive til å sanere utkjørsel mot Åsgårdstrandsveien fra eiendommen vår. Vi ønsker ikke adkomst via V3.

Vi finner Informasjonen og muligheten for medvirkning underveis i prosessen mangelfull.

Ekspropriering på det foreslåtte grunnlag fremstår for oss som urimelig og uhjemlet, da fullgode alternativer er dokumentert, som ikke fordrer nevneverdige inngrep i eiendommene.

Vår kommentar: Vedtaksmyndighet for fartsgrenser er Statens vegvesen. Fartsgrenser fastsettes etter annet lovverk enn plan- og bygningsloven, og kan således ikke være en del av en detaljreguleringsplan. Det er Vegtrafikkloven som regulerer all trafikk med motorvogn, som også omfatter fartsgrenser og skilting. Forvaltning etter Vegtrafikkloven er lagt til Statens vegvesen, også for fylkesveg. Planforslaget er med utgangspunkt i forprosjekt fra 2016 og notat fra Statens vegvesen fra 2019. I notatet fra Statens vegvesen forutsettes det at dagens fartsgrense beholdes.

Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Loven beskriver et opplegg der medvirkning i hovedsak skjer i form av formell offentlig høring, hvor lovmessige forpliktelser for annonsering, tilskrivning og offentlig utleggelse danner minimumskrav sammen med bestemmelsene i kap. 5. Medvirkning betyr at man har muligheten til å skrive eller si sin mening om noe, og at meningen blir lyttet til. Det finnes imidlertid ingen ferdig oppskrift for hvordan medvirkning skal gjennomføres.

Planforslaget revideres, med redusert omfang på sanering av avkjørsler og reduserte tiltak på eksisterende privat stikkvei, V2. Se kapittel 2.6 Avkjørsler. Revidert planforslag opprettholder forslag om å stenge direkte avkjørsel fra deres eiendom til Åsgårdstrandsveien.

3.2.15 Mestergruppen Arkitekter

Saksnummer 20/12559-110. Datert 22.09.2023

Høringsinnspill fra Mestergruppen Arkitekter på vegne av Blink Hus Tønsberg AS, eier av ubebygde boligtomter GBnr 118/4 og 118/8. Eiendommen 118/4 er direkte påvirket av planforslaget, ved at ny adkomstveg til nabo går over eiendommen.

Blink Hus Tønsberg AS er grunneier for 118/4 og 8, som berøres av planlagt adkomstalternativ til eiendommen 118/15. (avkj.476 alt.A)

Adkomstalternativ A er klart begrensende for utviklingsmulighetene på gbnr. 118/4. Boligfeltet på 118/4 og 8 vil og trenge felles renovasjonsplass og snuplass for vending av lastebil (L). Vending inne på 118/4,8 ikke er ønskelig. Det vil være plasskrevende og uheldig for sikkerhet og bomiljø. Foreslår at vending foretas i kryss med avkjørsel A, eller at vendeplass legges til 118/15.

På vegen av grunneier Blink Hus Tønsberg AS vil vi derfor be om at: bestemmelsene til korridoren B13 angir at lokalisering av korridoren kan flyttes ved behov når eiendommen detaljreguleres.

Forbeholder oss rett til å kunne utvide planområdet for boligfelt på 118/4,8 og inn på 118/15 for vendeplass lastebil, dersom dette skulle bli nødvendig.

Vår kommentar: Planforslaget revideres, med redusert omfang på sanering av avkjørsler og reduserte tiltak på eksisterende felles adkomstvei, V1. Se kapittel 2.6 Avkjørsler. Revidert planforslag vil opprettholde dagens avkjørsel til Åsgårdstrandsveien 476, og dermed utgår bestemmelsesområde #01 og område B13.

3.2.16 Knut Aleksander Hymer og Hans-Christian Hymer

Saksnummer 20/12559-111. Datert 22.09.2023

Høringsinnspill fra Knut-Aleksander Hymer, eier av GBnr 108/33 og deleier av 108/12 og Hans-Christian Hymer, eier av GBnr 108/34 og deleier av 108/12. Eiendommene er påvirket av planforslaget, ved at eksisterende adkomstveg utvides. Eksisterende adkomstveg er på 108/12.

Detaljregulering av vår private vei. Det legges opp til at også flere eiendommer (som ikke eier veien) skal benytte seg av veien/avkjøringen vår. Vi har ikke samtykket til dette og at vi ikke har en privatrettslig avtale om bruk av vår private vei. Vi ønsker under ingen omstendighet at andres bruk av vår private vei skal fortrenge våre muligheter til å bebygge egen eiendom, med tanke på den private veiens (og avkjøringens) kapasitet mv.

Slik vi forstår har 108/15 fått dispensasjon til å bygge på tomten med en forutsetning om at vår private vei benyttes. Vi har ikke samtykket til dette, eller blitt spurt om å samtykke til dette.

Vår kommentar: Planforslaget revideres, med redusert omfang på sanering av avkjørsler og reduserte tiltak på eksisterende felles adkomstvei, V1. Se kapittel 2.6 Avkjørsler. Revidert planforslag vil opprettholde dagens avkjørsel til Åsgårdstrandsveien 476, og dermed utgår bestemmelsesområde #01 og område B13. Tiltak på V1 reduseres til nødvendig utstrekning for tilpasning til ny gs-veg. Planens avgrensing og bestemmelsesområde #06 justeres tilsvarende.

Dispensasjon for å oppføre bolig på 108/15, ble utstedt sommeren 2022, og gir ingen endring i verken formål eller avkjørsel. Oppføringen av tiltaket vurderes til å ikke være til hinder for verken vedlikehold eller drift av fylkesvegen. Areal mellom boligtiltak og fylkesveg 311 ses på som tilstrekkelig med tanke på fremtidige utvidelser av fylkesvegen.

3.2.17 Tor-Einar Lund

Saksnummer 20/12559-112. Datert 22.09.2023

Høringsinnspill fra Tor-Einar Lund, Åsgårdstrandsveien 528, gbnr 111/26. Eiendommen påvirkes av planforslaget ved at eksisterende adkomstvei utvides.

Henviser til felles uttalelse fra 21 berørte grunneiere, var en av personene i arbeidsgruppa. Støtter spesielt Weinholdt og Enger i Åsgårdstrandsveien 550 og 554.

Grunnlaget for arbeidet med å etablere GS på strekningen Saltkoppgata – Stangsåsveien (ca. 550 m) henger utelukkende sammen med vedtaket om å etablere tre boligfelt i dette området. Det er altså et rekkefølgekrav med å etablere GS før boliger kan bygges.

Det vil ikke være mulig å etablere en GS mellom Stangsåsveien – Åsgårdstrand (ca. 1000 m) etter samme mønster som de nå planlagte 550 meter. Dersom økonomi er en helt vesentlig faktor for etablering av GS, mener jeg at det finnes enklere og mindre inngripende løsninger som samtidig muliggjør bygging av en GS helt inn til Åsgårdstrand.

Jeg har tomtegrenser som ligger inn mot det som omtales som oppgradering og etablering av felles adkomstveier V-2 og V-3. Dette prosjektet blir et svært omfattende arbeid med en begrenset nytteverdi. Hensynet til framkommelighet for brannbiler og renovasjonskjøretøy kan tilfredsstilles med mindre justeringer i dialog med oss som bor langs V-2 (disse kjøretøyene kommer seg fram i dag). Planen om V-3 bør skrinlegges i sin helhet (beskrevet i fellesuttalelsen). Fordyrende, unødvendig og svært inngripende på privat eiendom.

Vår kommentar: Planforslaget revideres, med redusert omfang på sanering av avkjørsler og reduserte tiltak på eksisterende privat stikkvei, V2. Se kapittel 2.6 Avkjørsler.

3.2.18 Ane Schjolden og Olav Skarpaas

Saksnummer 20/12559-113. Datert 22.09.2023

Høringsinnspill fra Ane Schjolden og Olav Skarpaas, Åsgårdstrandsveien 556, GBnr 121/2,4. Eiendommen er direkte påvirket av planforslaget, ved at Stangsåsveien og kryss med fv311 utbedres.

Vi ønsker et nytt planforslag som tenker helhetlig for hele strekket langs fylkesveien fra Saltkopp til Åsgårdstrand. Dette forslaget bør legge til grunn at den allerede tette, og fremover altså økende, bebyggelsen i området vil tilsa andre rammer for fylkesveien enn dagens.

Hastighet på fylkesveien til maks 50 km/t, kan gang- og sykkelvei anlegges helt til Åsgårdstrand med mindre inngrep og grunnnerv, og kravene til utkjørsler på veien vil reduseres. Kommuner har anledning til å avvike standarder og normer for å få på plass flere gang- og sykkelveier.

At nederste delen av Stangsåsveien reguleres til kommunal vei, stiller vi oss undrende til. Har aldri fått svar på spørsmålene vi stilte i oktober 2021.

Vi har allerede avstått grunn for utvidelse av både fylkesveien og Stangsåsveien, og vi er ikke positivt innstilt til å gjøre det nok en gang da det forringer kvaliteten på vår eiendom og gjør biltrafikk enda mer påtrengende i livene våre.

Vi opplever at informasjon og mulighet til medvirkning underveis i prosessen har vært mangelfull.

Vår kommentar: Planforslaget er avgrenset til en gitt strekning, etter prioritering som ble gjort i 2019 i sammenheng med befarings med Statens vegvesen og Tønsberg kommune, og skal danne grunnlag for bygging av gang- og sykkelvei på den avgrensede strekningen. Oppgaven for planforslaget er avgrenset til strekningen Saltkoppgata – Stangsåsveien. Strekningen fra Stangsåsveien til Åsgårdstrand er utenfor planens rammer.

Planforslaget er med utgangspunkt i forprosjekt fra 2016 og notat fra Statens vegvesen fra 2019. I notatet fra Statens vegvesen forutsettes det at dagens fartsgrense beholdes. Vedtaksmyndighet for fartsgrenser er Statens vegvesen, også for fylkesvei.

At nederste del av Stangsåsveien reguleres til kommunal vei, er et anliggende som kommunen må svare ut. Kryssområdet Stangsåsveien x Åsgårdstrandsveien har ikke tilfredsstillende friskt, og det er nødvendig å gjøre utbedringer av kryssområdet for å oppnå tilfredsstillende siktforhold for trafiksikkerheten og trafikkavviklingen. Når det gjelder spørsmål fra oktober/november 2021, gikk det dessverre lang tid før de ble svart ut. Svarene ble utsendt i begynnelsen av februar 2022.

Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Loven beskriver et opplegg der medvirkning i hovedsak skjer i form av formell offentlig høring, hvor lovmessige forpliktelser for annonsering, tilskrivning og offentlig utleggelse danner minimumskrav sammen med bestemmelsene i kap. 5. Det finnes imidlertid ingen ferdig oppskrift for hvordan medvirkning skal gjennomføres. Se kap. 2.5 Prosess.

3.3. Velforeninger

Merknader fra Stangsåsen velforening og Feskjærveien velforening

3.3.1 Stangsåsen velforening

Saksnummer 20/12559-103. Datert 20.09.2023

Høringsinnspill fra Stangsåsen velforening v/leder Eivind Bjørnstad.

Stangsåsen velforening støtter etablering av ny gang- og sykkelvei fra Saltkopp til Stangsåsen. Bør ha samme standard som den gang- og sykkelveien som i dag går fram til Saltkopp fra Volden. Ønsker at det også fullføres inn til Åsgårdstrand. Bekymret for planforslagets avslutning av gs-veg ved Stangsåsveien, og mener det vil skape farlige situasjoner hvis sykler nordover må krysse over til østlig veiskulder. Ber om tiltak for å sikre kryssing av fylkesveien.

Positive til at nederste del av Stangsåsveien blir kommunal vei, og ber om at det settes av arealer langs denne veien til myke trafikanter.

Ber om at det sikres tilgang til tursti som går nedenfor Stangsåsveien 12.

Vår kommentar: Statens vegvesen anbefalte i 2019 en prinsippløsning; gs-veg med trafikkdeler. For å øke sikkerhet og trygghetsfølelse benyttes en hevet trafikkdeler. Anbefalt prinsippløsning ligger til grunn for planforslaget, med økt detaljeringsgrad for faktiske forhold. Eksisterende gang- og sykkelvei syd for Saltkopp er av samme prinsipp, trafikkdeler som skiller gs-vei fra kjørevei. Planforslaget viderefører gang- og sykkelvei etter samme prinsipp som dagens gs-vei ved Saltkoppgata med tilsvarende tilbaketrunkede plassering i vegkrysset, samme bredde og jevn kurve.

Planforslaget er avgrenset til en gitt strekning, etter prioritering som ble gjort i 2019 i sammenheng med befaring med Statens vegvesen og Tønsberg kommune, og skal danne grunnlag for bygging av gang- og sykkelvei på den avgrensede strekningen. Oppgaven for planforslaget er avgrenset til strekningen Saltkoppgata – Stangsåsveien. Strekningen fra Stangsåsveien til Åsgårdstrand er utenfor planens rammer. Ved planforslagets avslutning i nord ved Stangsåsveien, vil det bli et standardsprang for gående og syklende inntil gs-vei en gang i fremtiden videre inn mot Åsgårdstrand er på plass.

Tiltakshaver, Vestfold fylkeskommune, ser at det i et trafiksikkerhetsperspektiv kan anses som fornuftig å tilrettelegge for fortau langs sidevei som er direkte tilknyttet fylkesvei, med potensiale for økt trafikkbelastning i tilknytning til fremtidig utbygging. Det er Tønsberg kommune som må ta stilling til dette.

Tilgang til tursti ved Stangsåsveien 12 tas til etterretning, og må tas stilling til av Tønsberg kommune.

3.3.2 Feskjærveien velforening

Saksnummer 20//12559-105. Datert 20.09.2023

Høringsinnspill fra Feskjærveien velforening v/leder Torhild Østenengen

Viktig at planen ivaretar bygging av en god gang- og sykkelveg (GS-veg) til en nøktern kostnad for å bli prioritert mht bevilgninger, samt en planløsning som ivaretar berørte grunneiere og ikke er til hinder for gjennomføring uten tidkrevende prosesser og ekstra kostnader.

Statens Vegvesen utredet i 2019 flere alternative planløsninger og det anbefalte alternativet ville gitt en fullgod GS-veg samtidig som øvrige kriterier ville kunne oppfylles. Vi er derfor svært forundret over at VTFK har planlagt og fremlagt en planløsning for en GS-veg som står i stor kontrast til dette. Vi kan ikke forstå hvorfor man ikke har vurdert og utredet alternativer med enklere og mindre kostbare løsninger.

Velforeningene i Feskjærveien og Stangsåsen har helt siden 2013 arbeidet for å få til trafiksikringstiltak på strekningen og en forlengelse av gang- og sykkelveg fra Saltkopp til Åsgårdstrand. Etter en befaring med Statens vegvesen og Tønsberg kommune i 2019 ble det i første omgang vurdert å prioritere strekningen Saltkopp-Stangsåsveien grunnet at dette var skolevei mot Volden skole.

Velforeningen stiller seg bak høringsuttalelsen til grunneierne av Feskjærveien 1, 2, 3 og 4, som har eiendommer som blir direkte berørt av planforslaget, og ber om at deres synspunkter ivaretas.

Velforeningen støtter felles uttalelse fra 21 grunneiere, og ber om at deres uttalelse tas til følge.

Vedrørende reguleringsplan PlanID 0704 45001 stiller vi oss uforstående til hvordan verken VTFK eller Tønsberg kommune kan foreslå at deler av denne reguleringsplanen skal oppheves uten at verken de grunneiere planen omfatter eller Feskjærveien Velforening er underrettet særskilt om dette samt konsekvensene. Vi finner det meget spesielt og stiller oss uforstående til at både saksbehandler i kommunen, Fagansvarlig for vei og øvrig administrasjon har unnlatt å ta opp forholdet til gjeldende reguleringsplan.

Velforeningen har i flere omganger bedt om få vurdert redusert hastighet på strekningen. Vi er klar over at fartsgrenser ikke kan være en del av selve reguleringsplanen. Det betyr likevel ikke at fartsgrenser ikke kan eller skal vurderes når trafikkikkerheten skal styrkes, tvert imot. Vi ber derfor om at dette ivaretas i den videre planprosess og ber også om at dette med fartsgrenser også tas opp som sak uavhengig av planprosessen i forhold til GS-vegen.

Informasjonen og medvirkning underveis i prosessen har vært mangelfull. Feskjærveien Velforening har ikke fått noe som helst informasjon offisiell vei, dvs via Altinn eller Digipost. Fra velforeningens side vil vi påpeke at det i forhold til innspill vi har gitt og møter som avholdt på vårt initiativ ikke er referert noe om i saken.

Velforeningen regner med at det utarbeides et nytt planforslag som så må fremlegges for ny førstegangsbehandling. Det er da viktig at også vi som velforening får informasjon og kan gi innspill før planforslaget oversendes kommunen. Vi legger også til grunn at kommunen følger opp at dette skjer.

Ønsker snarest mulig en GS-veg og mener det er nødvendig med en enklere, mindre arealkrevende løsning slik at kostnadene holdes nede og gir mulighet for bevilgninger. Slik vi ser det vil både fylkeskommunen og Tønsberg kommune stå ovenfor vanskelige økonomiske prioriteringer fremover og en ny planløsning må også ses opp mot dette.

Vår kommentar: Statens vegvesen anbefalte i 2019 en prinsippløsning, som er nedfelt som en av flere mulige løsninger for myke trafikanter i Statens vegvesens håndbok vegnormaler. Anbefalt prinsippløsning ligger til grunn for planforslaget, og er videre bearbeidet i planforslaget med økt detaljeringsgrad for faktiske forhold. En utredning defineres ved at alle sider ved en sak belyses, analyseres og vurderes; noe som ikke er tilfelle ved SVV anbefaling da denne kun omfatter prinsippløsning. Eksisterende gang- og sykkelvei syd for Saltkopp er av samme prinsipp, trafikkdelers som skiller gs-veg fra kjøreveg. Planforslaget viderefører gang- og sykkelvei etter samme prinsipp som dagens gs-vei ved Saltkoppgata.

Det er Vegtrafikkloven som regulerer all trafikk med motorvogn, herunder for eksempel fartsgrenser og skilting. Forvaltning etter Vegtrafikkloven er lagt til Statens vegvesen, også for fylkesveg. Fartsgrenser fastsettes og vedtas av Statens vegvesen, som er skiltmyndighet for fylkesveier. Planforslaget er utarbeidet etter plan- og bygningsloven, hvor det ikke er hjemmel for å vedta fartsgrense på offentlig vei.

Feskjærveien velforening har utvist et stort engasjement for saken, og det ble opplyst at primærkontakter i Feskjærveien velforening for denne saken er Arne Skarsteen og Kenneth Ausland. Det er i hovedsak primærkontakt Skarsteen som har stått for dialogen via telefonsamtaler, e-post, møter og befaringer.

Feskjærveien velforening bad høsten 2021 om møte med VTFK sammen med Stangsåsveien velforening. Møtet ble avholdt 8. november 2021, og referat fra møtet ble sendt til begge velforeningene (e-post datert 22.11.2021) I referat er det anført at «På generelt grunnlag, gjelder for alle reguleringsplaner, er det ikke anledning til å legge inn særskilte fartsgrenser som del av reguleringsplanen.» Fra møtet er det også referatført følgende: *Et notat fra 2019, utarbeidet av Forvaltningsavdelingen i Statens vegvesen, blir trukket frem som føring for løsning til gs-veg. Notatet viser anbefalt prinsipp for ny gs-veg, og det ligger til grunn for arbeidet som VTFK nå er i gang med for reguleringsplanen. Notatet angir prinsipp for løsning for den trafikale delen av gs-vegen, men sier lite om detaljerte tilpasninger og utforming av sideareal. Feskjær velforening*

påpeker at det nevnte notatet tilsier behov for 11,5 meter bredde for både kjørevege og ny gs-veg, samt at det er liten utfordring med snø på strekningen. VTFK orienterer om at i tillegg til asfaltert gs-veg, må det være plass til veglysmaster, skiltstolper, kabelgrøfter, kummer og ledninger for overvannshåndtering innenfor offentlig vegareal.

Det er ikke en del av planprosessen at berørte skal ha medbestemmelse på revidering av planforslag etter innkomne merknader. Økonomi er viktig i alle prosjekter, og for offentlige veiprosjekter er også trafikksikkerhet og fremkommelighet viktige kriterier.



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

vestfoldfylke.no

Postadresse:

Postboks 1213 Trudvang
3105 Tønsberg

Besøksadresse:

Svend Foyns gate 9
3126 Tønsberg

Tlf. 33 34 40 00
post@vestfoldfylke.no

