



Statens vegvesen

FORPROSJEKT - fv. 119 Larkollen

Tiltak for myke trafikanter
Billmannsbakken - Støtvig hotell



Region øst
Moss kontorsted
Veg- og gateplanlegging, Oslo Moss
Oktober 2011

FORORD

Regjeringens tiltakspakke for økt sysselsetting fra 2009, fikk fart på Statens vegvesen sin byggeaktivitet. Prosjektering av gang- og sykkelveg/fortau langs fylkesveg 119 (daværende riksveg 119) gjennom Larkollen sentrum var et av disse prosjektene. Grunnlaget var en godkjent reguleringsplan for området Larkollveien-Støtvig, utarbeidet av Rygge kommune og vedtatt 14.12.2000. Gang- og sykkelvegen/fortauet var en del av en mye større områderegulering i målestokk 1:2000.

Fram til bevilgningen av tiltaksmidler var dette prosjektet for myke trafikanter prioritert etter 2013 i Statens vegvesen sitt handlingsprogram. I 2009 ble dette imidlertid aktualisert ved at det ble fremlagt nye planer for utvidelse av Støtvig hotell.

Da Statens vegvesen begynte byggeplanleggingen, viste det seg ganske raskt at deler av prosjektet ikke lot seg realisere i tråd med reguleringen. Terrengforskjeller i forbindelse med de bevaringsverdige steingjerdene gjorde at det var umulig å bevare disse intakt uten en sideforskyvning eller senking av gjerdet. Videre var det store terrengforskjeller på en eiendom i et trangt parti, "Tranga". Nødvendig flytting av bolighuset på eiendommen kunne ikke la seg gjennomføre i henhold til reguleringen.

Verneforeningen og flere berørte grunneiere engasjerte seg i saken da de mente at reguleringsplanen var utdatert i forhold til dagens krav, og at flere detaljer ikke var ordentlig gjennomarbeidet. Gjennomføringen av prosjektet strandet dermed i løpet av 2009.

Nå har Statens vegvesen startet opp igjen med et forprosjekt for gang- og sykkelveg/fortau på strekningen mellom Billmannsbakken og Støtvig hotell. Dersom konklusjonen i forprosjektet strider med tidligere regulering, er intensjonen å utarbeide en ny reguleringsplan for det aktuelle tiltaket. Målet er å finne en løsning som ivaretar alle de nødvendige detaljene for å sikre at prosjektet kan realiseres.

Statens vegvesen, Moss 22.11.2011



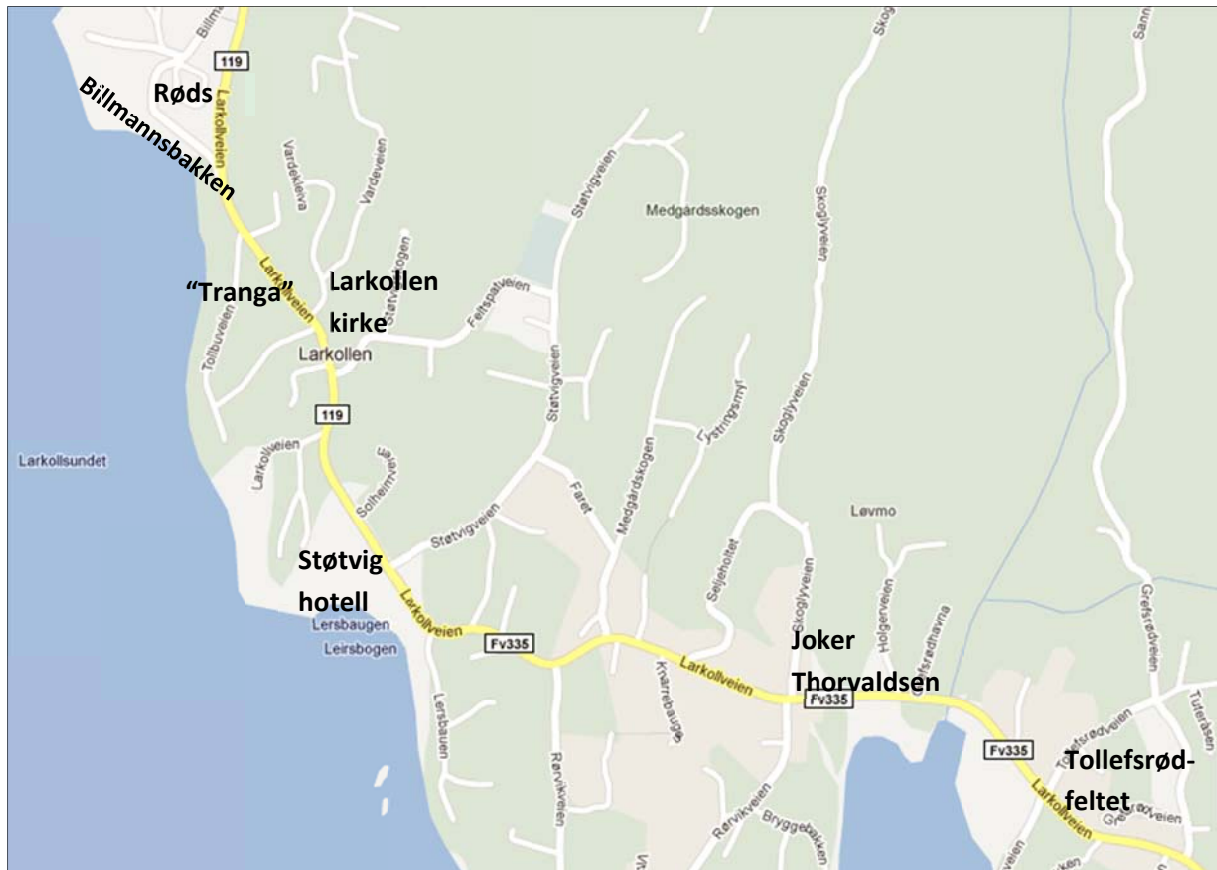
Elisabeth Bechmann
Leder, Plan og trafikk Vegavdeling Østfold

INNHold

1	BAKGRUNN FOR PROSJEKTET	4
1.1	Prosjektets historie.....	4
1.2	Formål med forprosjektet	5
1.3	Forutsetninger	5
1.4	Andre planer i området	5
1.5	Bevilgning	5
2	SITUASJONSBESKRIVELSE	6
2.1	Trafikkdata.....	6
2.2	Trafikksikkerhet	7
2.3	Kollektivtrafikk.....	7
2.4	Eiendomsforhold/berørte	7
2.5	Steingjerder	7
3	VIKTIGE ELEMENTER I PLANEN.....	8
3.1	Verneinteresser	8
3.2	Vegetasjon.....	8
3.3	Gang- og sykkelveg og/eller fortau	9
3.4	Gatepreg.....	9
4	BESKRIVELSE AV ALTERNATIVENE	9
	Alternativ 1	9
	Alternativ 2 (A og B)	11
	Alternativ 3	13
5	VURDERING AV ALTERNATIVENE	14
6	KOSTNADER	15
7	ANBEFALING	16
7.1	Til videre arbeid.....	16

1 BAKGRUNN FOR PROSJEKTET

Larkollen er et tettsted i Rygge kommune med lang historie som seilskutehavn og tollsted. Det har også vært et yndet feriested fra helt tilbake på 1800-tallet. Stedet består av mange feriehus, men befolkningen av fastboende har vokst betydelig etter hvert som byggeaktiviteten har økt og boligfeltene har vokst frem.



Figur 1. Oversiktskart over Larkollen. (kilde: Google maps)

1.1 Prosjektets historie

Prosjektområdet er en del av en større reguleringsplan for området Larkollveien-Støtvig, vedtatt 14.12.2000 (offentliggjort 07.03.2001). En eventuelt ny reguleringsplan vil berøre, og eventuelt erstatte deler av nevnte plan.

I forbindelse med tiltaksmidlene fra Regjeringen i 2009, ble byggefasen igangsatt for fortau og gang- og sykkelveg mellom Støtvig hotell og Billmannsbakken. Bakgrunnen for at Larkollen ble valgt var at gyldig reguleringsplan forelå, samt at det er behov for et tilbud til de gående på strekningen. I tillegg var det utbyggingsplaner på Støtvig hotell under utarbeidelse og godkjenning, og det forelå her rekkefølgekrav til utbygger om at fortau måtte etableres før hotellet kunne bygges ut.

Etter kort tid ble det bestemt at det kun var strekningen mellom Støtvig hotell og Larkollen kirke som skulle bygges. Strekningen mellom kirken og Billmannsbakken ble vurdert til for komplisert til å bli løst på en god måte på den korte tiden som var til rådighet i 2009. Dette hadde blant annet bakgrunn i at reguleringsløsningen på det trange partiet mellom Vardekleiva 4 og Tollbuveien 24 ikke lot seg gjennomføre.

Et stykke ut i 2009 ble også strekningen mellom Larkollen kirke og hotellet lagt på hyllen. Grunnervervet viste seg å bli for vanskelig å gjennomføre da ekspropriasjon ville blitt nødvendig på noen eiendommer, og en slik prosess hadde prosjektet ikke tid til. Statens vegvesen mente i tillegg at gjeldende reguleringsplan ikke var gjennomtenkt og god nok, da den i realiteten kunne spores tilbake til 80-tallet da arbeidet med reguleringsplanen startet opp. Etter Statens vegvesen sin mening var planen utdatert.

Da utbygger av Støtvig hotell i 2010 trakk sine forslag og ville utarbeide nye byggeplaner i samsvar med utnyttelse i eksisterende reguleringsplan, falt også rekkefølgekravet for ny gang- og sykkelveg eller fortau ut. Behovet for tiltak til myke trafikanter er likevel fortsatt der. I henhold til eksisterende plan falt 10 års frist med hjemmel til ekspropriasjon/tvangserverv pr. 07.03.2011

1.2 Formål med forprosjektet

Forprosjektets formål er å finne den beste løsningen for de myke trafikantene i form av gang- og sykkelveg og/eller fortau på strekningen mellom Billmannsbakken og Støtvig hotell. Løsning valgt i forprosjektet vil kunne danne grunnlag for et eventuelt videre arbeid med reguleringsplan.

1.3 Forutsetninger

Det eksisterer noen forutsetninger for at prosjektet skal få en god løsning. Disse er:

- Helhetsinntrykket av området forsøkes bevart (stedets karakter og særpreg)
- Steingjerdene skal i størst mulig grad beholdes (kan flyttes/justeres der nødvendig)
- Trafikksikker og god løsning for myke trafikanter
- Eksisterende bredde på veg endres ikke
- Universell utforming¹

1.4 Andre planer i området

Støtvig hotell, slik det har vært kjent i årtier, er nå historie. Hotellet ble revet vår/sommer 2010. Det er planer om nytt hotell der det gamle sto, og igangsettingstillatelse til dette blir gitt av Rygge kommune i løpet av høsten 2011. Utbygger skal være parat til å starte byggearbeidet umiddelbart etter igangsettingstillatelsen. Endelig behandling av reguleringsplan for hotellet er planlagt behandlet ved årsskifte 2011/12.

Det nye hotellet vil imidlertid føre med seg nye og flere turister til Larkollen. Dette igjen vil føre til økt trafikk gjennom aktuelt planområde. Et tilbud for myke trafikanter vil derfor være viktig spesielt etter at hotellet er ferdigstilt.

1.5 Bevilgning

Prosjektet ligger inne i handlingsprogrammet for fylkesveger etter 2014 med 6,2 millioner kroner.

¹ Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og spesiell utforming.

2 SITUASJONSBESKRIVELSE

Fylkesveg 119 går gjennom Larkollen og er eneste veg til og fra stedet i retning Moss. Fra Støtvig hotell og nordover er det ingen tilbud til myke trafikanter. Fylkesveg 119 gjennom planområdet er en smal veg med avvik i henhold til håndbok 017 Veg- og gateutforming. Området er preget av eneboliger på forholdsvis store tomter som grenser til fylkesvegen. I tillegg er det flere store bjørketrær og steingjerder langs vegen. Dette gir et karakteristisk preg på området, og er særegent for Larkollen.

Nord for prosjektområdet, fra Billmannsbakken mot Moss, er det i dag ikke tilbud til myke trafikanter langs fylkesveg 119. Det er imidlertid mulig å gå ned Billmannsbakken og gjennom boligområdet ved Røds for å komme ut ved tennisbanen. Dette er en omveg i forhold til å følge fylkesveg 119, og dekker kun en kort vegstrekning. Etter tennisbanen er det ingen tilbud/alternative traseer for myke trafikanter. For gående og syklende fra Bjerregårdfeltet (nord for prosjektområdet) er det imidlertid mulig gå via Vardeveien og komme ut ved kirken.

Sør for prosjektområdet, fra Støtvig hotell mot Halmstad, er det i dag et tilbud til gående og syklende. Det er etablert fortau fra hotellet frem til Joker Thorvaldsen kolonialbutikk. Videre sørover er det etablert gang- og sykkelveg/bredt fortau frem til boligene på Tollefsrødfeltet.



Figur 2. Det smaleste partiet på strekningen mellom Tollbuveien 24 (til venstre) og Vardekleiva 4 (til høyre), også kalt "Tranga". Slik situasjonen er i dag er det ingen plass til de myke trafikantene. (foto: SVV)

2.1 Trafikkdata

Fylkesveg 119 gjennom planområdet har en årsdøgntrafikk² (ÅDT) anslått til 3 000 kjøretøy/døgn (2010-tall). Det regnes imidlertid at sommertrafikken gir tall som er 50-60 % høyere. Biltrafikken vil øke som følge av utbyggingsplanene til Støtvig hotell.

² Årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT, er summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en veistrekning i året dividert på årets dager.

2.2 Trafikksikkerhet

Det er fartshumper og 40 km/t på strekningen i planområdet. Ellers gjennom Larkollen er det 50 km/t. Dette gir en indikasjon på at området skiller seg ut fra resten av vegstrekningen gjennom Larkollen, i form av å være et slags sentrum.

Det er ikke registrert trafikkulykker på strekningen for perioden 2001-2010 (kun ulykker med personskade registreres). Til tross for dette oppleves vegen som utrygg for de myke trafikantene, både sommerstid med mye trafikk langs vegen og om vinteren når snøopplag fører til smalere vegbredde. Den manglende tilretteleggingen for myke trafikanter utgjør et trafikksikkerhets- og fremkommelighetsproblem for myke trafikanter.

Flere avkjørsler langs fylkesvegen har dårlige sikt- og stigningsforhold, noe som forsterker trafikksikkerhetsaspektet. Avkjørslene må gjennomgå i reguleringsplanen, og vurderes samlet og/eller redusert.

Det må i reguleringsplanfasen avklares hvordan en eventuell krysning av vegbanen skal skje. Dette kan løses på ulike måter, som for eksempel ved gangfelt, opphøyd krysning eller tilrettelagt krysningspunkt.

2.3 Kollektivtrafikk

Bussrutene går i dag fra/til Moss, via Halmstad i Rygge, med seks avganger om dagen. Det går ingen busser lørdag og søndag. Området har god dekning med busstopp; et tosidig stopp ved Larkollen kirke og et ved Støtvig hotell.

En ny løsning med fortau vil gi behov for ny opparbeidelse av busstoppene. Etablering av bussholdeplasser i lommer på utsiden av kjørebane tar ytterligere areal fra privat grunn, og vil stedvis være vanskelig å få plass til på grunn av trange partier mellom veg og bebyggelse. Kantsteinstopp er derfor vurdert som aktuell løsning for strekningen i stedet for busslommer. Bakgrunn for denne løsningen er lave trafikk tall og lav hastighet på strekningen, som i liten grad vil føre til kø når buss har behov for å stoppe. Det er lagt opp til et tosidig kantsteinstopp for buss ved Larkollen kirke. Holdeplassene utformes med tydelig markering og skilting.

2.4 Eiendomsforhold/berørte

Langs fylkesveg 119/Larkollveien ligger det bolig- og hytteeiendommer, de fleste av dem med gamle hus og store tomter. Steingjerdene som ligger mellom offentlig veg og privat grunn er tydelige og historiske eiendomsgrenser, i tillegg til at de utgjør en viktig del av steds karakteren.

De fleste grunneierne i planområdet er opptatt av stedets særpreg, og at dette blir bevart. Velforeningen i Larkollen har i tillegg engasjert seg aktivt i planprosessen, og bidratt kontinuerlig fra da eksisterende reguleringsplan ble påbegynt.

2.5 Steingjerder

Steingjerdene som finnes i hele Larkollen er veldig karakteristisk for stedet, og et vesentlig element i opplevelsen av vegen og omgivelsene. Mange steder er gamle steingjerder blitt fjernet på grunn av utbygging, bl.a. ved breddeutvidelser av veg. Statens vegvesen har i planprosessen vært i kontakt med kommune, fylkeskonservator, Larkollen Vel og Rygge historielag angående steingjerdene for å få kunnskap om vernestatus og betydning for stedet.

Steingjerdene markerer tydelig grensen mellom offentlig arealer og privat eiendom, da de står i eksisterende eiendomsgrenser. I seg selv er ikke steingjerdene i området vernet i henhold til lovverket fordi de ikke kan bevises gamle nok for automatisk vern. De anses allikevel som et viktig element for steds karakteren og har en historisk verdi. I tillegg er de et viktig element for biologisk mangfold, da de ofte er bebodd av eller brukes som skjulested for flere typer insekter og planter.

3 VIKTIGE ELEMENTER I PLANEN

3.1 Verneinteresser

Arealene som vil bli berørt ligger langs fylkesvegen. De øverste jordlagene er i hovedsak bearbeidet. Planområdet ligger så lavt over havoverflaten at det er lite sannsynlig at det har vært bebodd i førhistorisk tid. Sannsynligheten for å finne automatisk fredede kulturminner er derfor liten.

Steingjerdene langs vegen har en kulturhistorisk verdi, er karakteristiske for stedet og bruken av disse har lange tradisjoner. Gjerdene er vanligst benyttet på landbrukseieendommer, som gjerde rundt kirker og andre offentlige bygg og rundt boligeieendommer. Historisk sett finner man gjerdene benyttet enten som inndeling av teiger eller som avgrensning/grense mellom eiendommer. Om plassering av gjerde i forhold til grenser, har det vært vedtatt egne lover: Gjeldene lov om grannegjerde av 1961 angir at *steingjerdet skal stå i grenselinjen, ikke lenger inn på naboens grunn enn på egen, og maks. 0,5 meter inn på naboens eiendom*. En eventuell flytting av steingjerdene til ny eiendomsgrense vil kunne videreføre gjerdenes historiske og nåværende funksjon.

Steingjerdene antas å ha verdi for biologisk mangfold. Flytting av gjerdene vil utløse et krav om biologisk kartlegging. På bakgrunn av dette er det lagt opp til at biologisk kartlegging av steingjerdene skal gjennomføres i forbindelse med reguleringsplanprosessen.

Juridiske konsekvenser av å flytte steingjerdene vil være erverv og etablering av ny eiendomsgrense.



Figur 3. Steingjerder ved krysset Vardeveien og fv. 119 (foto: Rambøll)



Figur 4. Steingjerder og trær ved Larkollen kirke (foto: Rambøll)

3.2 Vegetasjon

De store trærne langsmed vegen, er i tillegg til steingjerdene og bebyggelsen, viktige elementer i landskapsbildet. Disse trærne ligger hovedsakelig på privat grunn, på innsiden av steingjerdene. De fleste av trærne er bjørk. Disse har en begrenset levetid i forhold til dagens alder og har derfor mindre verdi. Av større verdi er det noen store eiketrær, furu og kirsebærtrær langs vegen.

En del av vegetasjonen må sannsynligvis fjernes ved gjennomføring av prosjektet. Verdifulle trær må registreres og skal i den grad det er mulig bevares. Reetablering ansees som aktuelt, selv om det vil ta tid før trærne har samme omfang som i dag. Det er viktig med god informasjon til publikum før trær fjernes.

3.3 Gang- og sykkelveg og/eller fortau

I gjeldene reguleringsplan (vedtatt 14.12.2000) er det mellom Billmannsbakken og Støtvig hotell lagt opp til en kombinasjon av gang- og sykkelveg og fortau vest for vegen. Forprosjektet tar stilling til om dette er den beste løsningen eller om andre løsninger kan vise seg å bli bedre. Følgende vurderinger er gjort i forprosjektet:

- Plassering av tiltak i forhold til steingjerdene; på innsiden eller utsiden av gjerdene
- Gang- og sykkelveg vs. fortau
- Gjennomgående fortau på øst- eller vestside av fylkesveg eller kryssing av vegen i området ved Larkollen kirke

3.4 Gatepreg

Det er ønskelig å gi strekningen gatepreg som ivaretar og understreker kvalitetene på stedet. Dette kan løses for eksempel ved bevisst og høyere standard på bruk av materialer, markering av kanter, kryss og overganger, innsnevring, møblering og belysning. Det vil også være naturlig å fjerne alt av ledninger i luftspenn og legge dette i bakken. Det må gjøres nærmere vurderinger på dette i en eventuell fremtidig reguleringsplanfase.

4 BESKRIVELSE AV ALTERNATIVENE

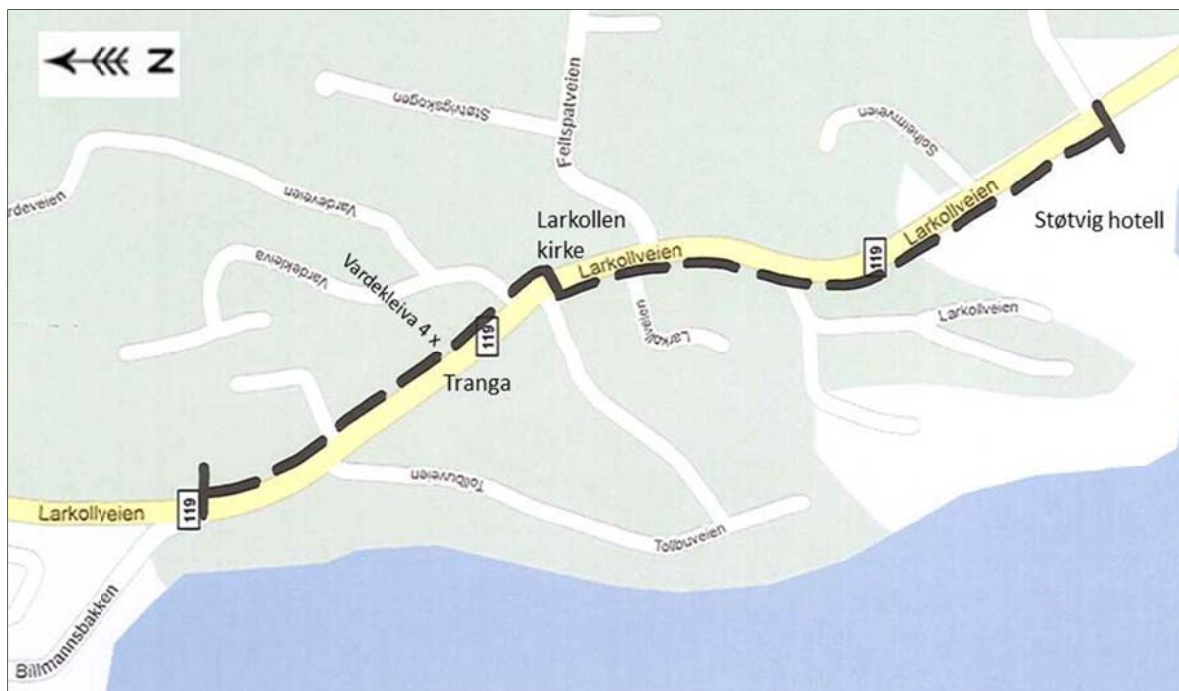
Det er utarbeidet tre alternativer for løsning av tiltaket. Disse er beskrevet nærmere under.

Alternativ 1

Fra Billmannsbakken og sørover anlegges fortau øst for vegen. Fortauet bytter side ved Larkollen kirke med kryssing på vegnivå for å fortsette med fortau vest for vegen til hotellet (se figur 6).



Figur 5. Tegningen viser fremtidig situasjon i "Tranga" ved alternativ 1. (Rambøll)



Figur 6. Prinsippskissen indikerer trasé for alternativ 1 vist med stiptet svart linje.

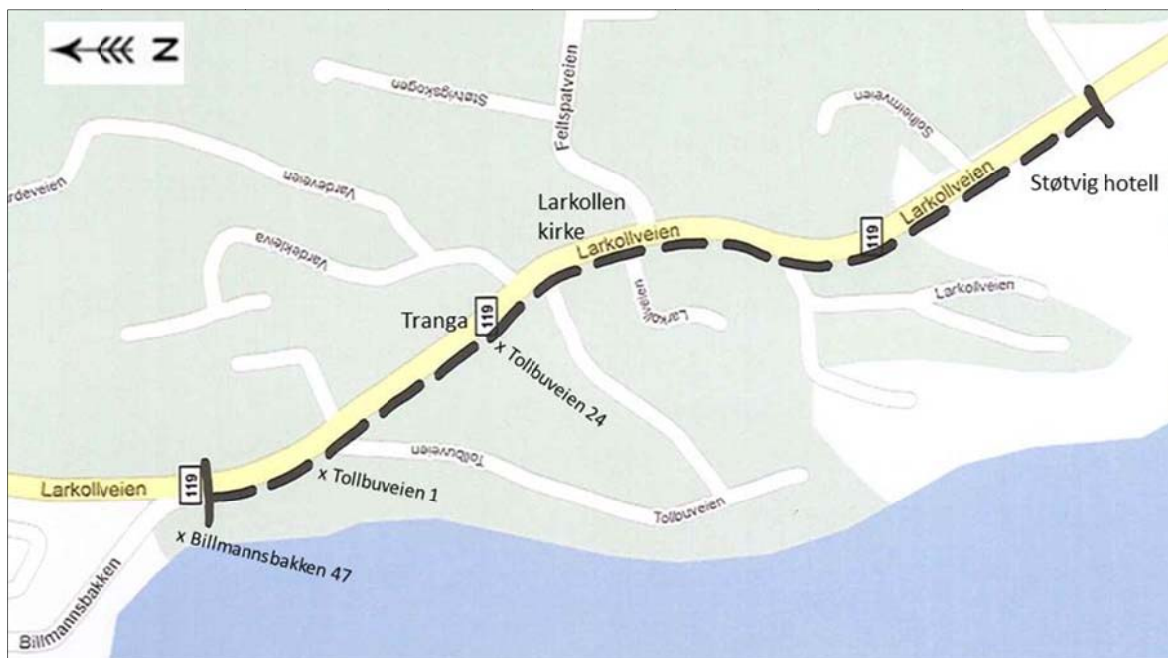
Fortauet er planlagt med 2,5 meter bredde i henhold til håndbok 017. Forslaget innebærer at fylkesvegen ikke flyttes. Derimot må ca. 200 meter steingjerder flyttes. Ved Vardekleiva 4 vil flyttet steingjerde ligge ca. 0,5 meter fra husvegg, alternativt kan det avsluttes før husvegg. For dette alternativet vil all vegetasjon ca. 5 meter fra dagens vegkant fjernes. På strekningen mellom “Tranga” og Billmannsbakken er det flere avkjørsler som allerede i dag er bratte. Dette blir en utfordring å løse blant annet i forhold til stigning fra veg, kryssing av fortau og behov for inngrep på de aktuelle eiendommene der avkjørsler/atkomster må legges om.



Figur 7. Tegningen viser mulig fremtidig situasjon ved alternativ 1 med sideskift av fortau ved kirken. Det må gjøres vurderinger i henhold til regelverket om gangfelt kan oppmerkes. (Rambøll)

Alternativ 2 (A og B)

- **Alternativ 2A** – Mellom Billmannsbakken og Støtvig hotell; Ensidig fortau vest for vegen med sideforskyving av fylkesveg, uten riving eller flytting av anneks ved Tollbuveien 1 (se figur 8).
- **Alternativ 2B** – Mellom Billmannsbakken og Støtvig hotell; Ensidig fortau vest for vegen med noe sideforskyving av fylkesveg, med riving eller flytting av anneks ved Tollbuveien 1 (se figur 8).



Figur 8. Prinsippkissen indikerer trasé for alternativ 2A og 2B vist med svart stiplet linje.

I begge alternativene anlegges fortau vest for vegen med 2,5 meters bredde i henhold til håndbok 017, med unntak av strekningen forbi Tollbuveien 24 hvor fortauet har en bredde på 2 meter pga. plassproblemer. Det vil bli nødvendig med en åpning i steingjerdet forbi Tollbuveien 24. Der steingjerder reetableres og/eller der vegbane forskyves kreves det vegetasjonsfjerning de nærmeste 5 meterne fra vegkanten. Hvor steingjerder ikke reetableres eller det settes opp støttemur mot nedenforliggende tomter grunnet smale arealer, må vegetasjon fjernes i en bredde på ca. 3,5 meter fra vegkant.

I alternativ 2A foreslås fylkesvegen flyttet inn mot terreng på østsiden over en strekning på ca. 150 - 200 meter forbi Tollbuveien 1. Dette for å unngå riving eller flytting av annekset på eiendommen. Grunnet flytting av fylkesvegen må alle steingjerder langs fylkesvegen flyttes over en strekning på ca. 210 meter på østsiden og ca. 130 meter på vestsiden. Totalt betyr dette at ca. 350 meter med steingjerder må flyttes ev. fjernes på denne strekningen. All vegetasjon inn mot steingjerdene vil måtte fjernes. Det vil være nødvendig å etablere ny natursteinmur, høyder varierende fra 0,4 til 1 meter, mot eiendommen Tollbuveien 1, totalt ca. 90 meter.

På eiendommene Vardekleiva 14 og Larkollveien 710 og 712 vil vegomlegging medføre nye skjæringer og flytting av steingjerdene til toppen av skjæringene. Løsningen medfører behov for store omlegginger av avkjørslar inn til Larkollveien 700, 710, 712 og 718. Spesielt avkjørsel inn til Larkollveien 712 og 718 vil være meget vanskelig, da denne avkjørselen allerede i dag ligger med stigning på ca. 17 %. En omlegging av denne avkjørselen vil derfor være meget omfattende og

kostbar, med behov for erverv av naboeiendom. Løsningen medfører en forbedring av dårlige atkomster og øker trafiksikkerheten.



Figur 9. Avkjørsel til Larkollveien 700. Denne er et eksempel på en av avkjørslene øst for vegen som vil være vanskelig løsbart med sideforskyvning av vegen. Dette vil gjelde for alternativ 2A i forhold til at det vil gi større inngrep på de aktuelle eiendommene. Også alternativ 1 vil medføre behov for inngrep i dette området. (foto: Rambøll)



Figur 10. Skissen viser mulig fremtidig situasjon i "Tranga" ved alternativ 2A og 2B. (Rambøll)

Alternativ 2B viser en løsning med riving eller flytting av annekset på Tollbuveien 1. Det vil være nødvendig å etablere ca. 85 meter ny natursteinmur, høyder varierende fra 0,5 til 1 meter, mot eiendommen Tollbuveien 1. Fylkesvegen foreslås sidefarskjøvet mot øst inn på Vardekleiva 4 (gnr/bnr 34/43) med inntil 1,5 meter over en strekning på ca. 70 m i samme området. Steingjerder på vestsiden av fylkesvegen må flyttes over en strekning på ca. 130 meter. På østsiden av vegen, ved Vardekleiva 4, er det ca. 40 meter av steingjerdet som enten må flyttes eller rives. All vegetasjon inn mot steingjerdene fjernes. Det vil være nødvendig å etablere ny natursteinmur på nedsiden av fortaket mot eiendommene med høyder varierende fra 0,5 til 1,5 meter mot Billmannsbakken 47 til Tollbuveien 1, totalt ca. 90 meter lengde.



Figur 11 og 12. Annekset på Tollbuveien 1 ligger nær fylkesvegen, noe som får konsekvenser for prosjektet. (foto: SVV/Rambøll)

Alternativ 3

Det etableres ensidig fortau vest for vegen på strekningen, unntatt er strekningen forbi Tollbuveien 33, Tollbuveien 35 og Larkollveien 757 hvor det etableres gang- og sykkelveg. Dette er i henhold til reguleringsplan vedtatt 14.12.2000 (se figur 13). For strekningen mellom Larkollen kirke og Støtvg hotell er alternativ 3 lik alternativ 2A/2B.



Figur 13. Prinsippskissen indikerer trasé for alternativ 3 vist med svart stiplet linje. Linjen er trukket vekk fra kjørevegen der gang- og sykkelveg er planlagt forbi eiendommene Tollbuveien 33, Tollbuveien 35 og Larkollveien 757.

I alternativ 3 er gang- og sykkelveg lagt på innsiden av steingjerdet, der det i dag er boligeiendommer, på en strekning over ca. 100 meter forbi eiendommene Larkollveien 757 (gnr/bnr 34/73), Tollbuveien 35 (gnr/bnr 34/273) og Tollbuveien 33 (gnr/bnr 34/404). Dette alternativet er helt likt eksisterende regulering på strekningen mellom Støtvg hotell og Larkollen kirke (Tollbuveien). Det skiller seg fra eksisterende regulering på strekningen mellom Larkollen kirke (Tollbuveien) og Tollbuveien 24. Eksisterende regulering har gang- og sykkelveg på innsiden av steingjerde, dvs. der det i dag er private eiendommer, og alternativ 3 har fortau på utsiden av steingjerde, dvs. på vegsiden, i henhold til alternativ 2.



Figur 14. Skisse av mulig fremtidig løsning med gang- og sykkelveg forbi eiendommene Tollbuveien 33 og 35 (til høyre på tegning) ved valg av alternativ 3. (Rambøll)

5 VURDERING AV ALTERNATIVENE

Alternativ 1 innebærer at myke trafikanter må krysse vegbane ved Larkollen kirke med et tilrettelagt krysningspunkt. Dette bryter mønsteret med et ensidig fortau vest for vegen som i dag er etablert på en lengre strekning gjennom Larkollen helt fra Joker Thorvaldsen. For de myke trafikantene som velger å benytte seg av Billmannsbakken for å komme videre nordover, vil det innebære en kryssing av fylkesveg 119 her også. All kryssing av veg er forbundet med fare, og da dette alternativet vil kreve kryssing av veg to ganger, er det ingen god løsning med tanke på trafiksikkerhet.

Det er flere avkjørsler øst for fylkesveg 119 som i dag allerede er bratte på strekningen mellom "Tranga" og Billmannsbakken, spesielt utfordrende kan det være vinterstid. Ved etablering av fortau blir forholdene her forverret, og nye løsninger må etableres.



Figur 15. Snittet viser mulig fremtidig situasjon i "Tranga" ved alternativ 1. (Rambøll)

Alternativ 2 vil videreføre en helhetlig løsning for fortau gjennom Larkollen, i tillegg til å videreføre tiltaket på samme side som resten av fortauet gjennom Larkollen sentrum. Alternativet gir gode muligheter for en trafikk sikker videreføring nordover for de myke trafikantene via Billmannsbakken og boligfeltet på Røds. Løsningen gir også direkte forbindelse til "Kyststien" inn Tollbuveien.

I alternativ 2A rives ikke annekset på Tollbuveien 1. Dette fører med seg at vegbane må sideforskyves mellom Vardeveien og Billmannsbakken for å komme utenom annekset. I alternativ 2B rives/flyttes annekset på Tollbuveien 1 og vegbanen beholdes da som eksisterende. Unntaket er i området ved "Tranga" hvor vegen sideforskyves mot øst for å få plass til fortau vest for vegbane. I begge tilfeller må steingjerder flyttes, men alternativ 2B medfører omtrent halvparten så mye flytting av steingjerder som i alternativ 2A.

Alternativ 3 er nesten i samsvar med eksisterende reguleringsplan (vedtatt 14.12.2000) og det vil derfor være teoretisk mulig å gjennomføre utbyggingen uten ny regulering. Dette forutsetter imidlertid minnelige avtaler med berørte grunneiere, noe som er lite realistisk, da dette har vært forsøkt gjennomført i forbindelse med tiltaksmidlene i 2009. Alternativ 3 er løsningen som berører steingjerder i minst grad.

I alternativ 3 vil gang- og sykkelvegen som er planlagt i eksisterende reguleringsplan bryte med helheten i forhold til fortau som er etablert gjennom Larkollen forøvrig. På de ca. 100 meterne med gang- og sykkelveg vil tiltaket miste kontakten med vegen da den slynger seg bak eksisterende steingjerder, inn på det som i dag er privat grunn. Steingjerdene utgjør et tydelig og historisk skille mellom offentlig og privat eiendom, da de er etablert i eiendomsgrensen. Det vil kunne oppfattes som å bevege seg på privat grunn der gang- og sykkelveg er etablert på motsatt side av steingjerdene sett i forhold til vegen. Grunneierne på de omtalte eiendommene ønsker et tydelig skille mellom gang- og sykkelveg og privat grunn. Dette betyr at det vil være nødvendig å etablere nye grensemarkeringer i form av hekker, nye steingjerder/gjerder eller skjermer, noe som vil være et fremmedelement og bryte med dagens karakteristiske trekk. Dette vil kunne endre helhetsinntrykket for stedet.

6 KOSTNADER

Kostnadene for prosjektet er opprinnelig beregnet av Rambøll i forbindelse med at prosjektet ble bevilget midler til tiltakspakken i 2009 til strekningen mellom Larkollen kirke og Støtvig. Da prosjektet ble tatt opp igjen som forprosjekt har kostnader blitt vurdert på nytt for hele strekningen mellom Billmannsbakken og Støtvig. Det må presiseres at prosjektet er på forprosjektnivå, og at kostnadene derfor må vurderes ut fra dette. Kostnadene for de ulike alternativene følger i tabell under.

Tabell 1. Kostnader i antall millioner.

	Alternativ 1	Alternativ 2A	Alternativ 2B	Alternativ 3
Billmannsbakken-Larkollen kirke	6,0	9,2	6,7	9,2/6,7
Larkollen kirke-Støtvig hotell	4,0	4,0	4,0	4,0
Total kostnad	10,0	13,2	10,7	13,2/10,7

7 ANBEFALING

Totalt utpeker alternativ 2B seg som det beste alternativet. Alternativ 2B – fortau ensidig vest for kjørevegen - anbefales for videre planlegging. Løsningen vil gi et sammenhengende og helhetlig fortau, som viderefører standard gjennom resten av Larkollen. Denne løsningen knytter også sammen Kyststien og Billmannsbakken/boligfeltet på Røds direkte til fortauet.

Vedrørende kostnader er alternativ 2B noe dyrere enn alternativ 1. Det vurderes imidlertid slik at trafikkfordelene med valg av alternativ 2B veier opp for den økte kostnaden. Dette gir seg uttrykk i at tiltaket er ensidig, så fare ved kryssing av veg for myke trafikanter unngås. Dessuten er dette en videreføring av det etablerte fortauet gjennom resten av Larkollen, noe som gir et helhetlig og ryddig uttrykk for stedet. Det vil være et paradoks å etablere gang- og sykkelveg på det trangeste og mest sentrumspregete området når dette ikke er standard for resten av Larkollen.

7.1 Til videre arbeid

Det anbefales at det utarbeides en ny reguleringsplan for hele strekningen mellom Billmannsbakken og Støtvig hotell med **alternativ 2B** som grunnlag. Reguleringsplanen vil erstatte eksisterende plan fra år 2000 på den aktuelle strekningen.



Statens vegvesen

Region øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer

firmapost-ost@vegvesen.no