



Innlandet fylkeskommune  
Postboks 4404 Bedriftsenteret  
2325 HAMAR

## **Jessnesvegen fv1736 gjennom tettstedet på Jessnes - notat fra møte 15. desember 2020**

Møtet ble gjennomført digitalt og følgende var tilstede:

Innlandet fylkeskommune: Mette Bjørnsen Saur og Espen Strandvik Hagen, Samferdsel,  
Ringsaker kommune: Gunn Alice Lersveen og Johanne Aasnæs Sørum (samt Anne Gunn Kittelsrud på slutten av møtet)

Vegvesenet ved Yanwei Wen var også invitert med som fagmyndighet, men det ble forfall på grunn av tekniske problemer.

Møtet var et ledd i kommunens arbeid med utforming av områdereguleringsplan for Jessnes tettsted. Tema for møtet var fylkesvegen som del av tettstedet og muligheten for «landsbytankegang» for vegutforming, ferdsel, trafiksikkerhet og byggegrense/byggelinje. Bakgrunnen for denne tilnærmingen er at planbeidet skal bygge på Jessnes' eksisterende kvaliteter og særpreg og at en skal unngå grep som endrer området karakter. Kommunen søkte derfor kontakt med fagområder for samferdsel/trafikk/veg for å drøfte muligheter og begrensninger med vegmyndighet/regionale faginstanser.

Kort oppsummert så er det felles vilje til å se på løsninger tilpasset lokale forhold og vegens rolle i tettstedet. Faglig sett vurderes det verken nødvendig eller riktig å satse på store tiltak som gang- og sykkelveg gjennom tettstedet etc. Årsaken er lave trafikk tall (ÅDT 400) og at veien kun har lokal funksjon som veg for lokalmiljøet uten betydning som gjennomkjøringsveg for trafikk til andre steder. Dersom det er behov for å dempe biltrafikk/fremme gående og syklende, er det andre virkemidler enn gjennomgående gs-veg som er aktuelt; kanskje heller tiltak på punkter eller kortere strekninger.

Kommunen legger til grunn for planarbeidet at særpreg og identitet skal foredles og styrkes slik at Jessnes beholder sin egenart. Det er ikke noe mål om gjennomgående gs-veg etc, men heller at tettstedet designes slik at trafikkadferd/hastighet dempes. «Landsby» er lansert som modell for tankegang rundt samspillet mellom veg og tettbebyggelse. Dette gjelder både den kommunale veien Jessnesstranda og fylkesvegen Jessnesvegen.

Boligutbyggere på «B8» er pålagt å bygge busstopp ved Jessnesvegen. I egen planprosess vurderes behov for tiltak på fylkesveg ved utbygging på «Jessnes mølle». Det var enighet i møtet om at områdereguleringsplanen bør gi gode overordnede føringer også for andre framtidige utbyggingsprosjekter. Det er en del større eiendommer i området og kommunen er kjent med at det tenkes utbygging/fortetting/eiendomsutvikling for noen av disse.

Noen stikkord fra drøftinger i møtet og tema som er aktuelt å følge opp:

- Landsby-tankegang – hva det innebærer – eksempler på ulike prinsipper for samspill mellom veg og bebyggelse – bilder fra Danmark samt case «Jessnes mølle».
- Trafikkdempende design – muligheter for å påvirke trafikkadferd ved utforming av veg og bebyggelse langs vegen. Hva er aktuelt.
- Hvis behov, kortere strekninger med fortau knyttet til utbyggingsprosjekter, busstopp og viktige kryssingspunkter. Hvis fortausløsninger på kortere strekninger – vekslende løsninger på ulike strekninger - konsekvenser for overvann, snø, vinterdrift mm. – grønn skulder/bankett for gående langs veg?
- Byggegrenser. Kan grensene settes nærmere veg enn gjeldende plan? Større grad av tilpasning til eksisterende bebyggelse. Mange hus som ligger nær vegen i dag.
- Byggegrense eller byggelinje? Landsbygrepet innebærer at byggelinje-/grense legges nærmere veg enn gjeldende byggegrenser langs både Jessnesvegen og den kommunale vegen Jessnesstranda.
- Gjerdelinje? NB sikkerhetssone for påkjørselshindre – min. 2,5m avstand ved 50 km/t. NB Frisikt.
- Avkjøringsholdning – hvor strengt må/bør den være. Om vegen skal skjermes eller om det kan tillates flere avkjøringer for å integrere vegen og tettbebyggelsen.
- Bredder på kjørebane. Ett felles kjørefelt i dag (ingen gul midtstripe). Mulighet for nedbygging til ett feltsveg?
- Bussholdeplass – Avklart løsning i reguleringsplan for B8 legges i utgangspunktet til grunn for øvrige stoppesteder (stopp i kjørebane uten sideforkyving mellom stoppestedene i hver retning). Tidligere innspill til planarbeidet om timeglassløsning/innsnevring ved busstopp ble nevnt og umiddelbar vurdert som mulig løsning. Hvis det er aktuelt, spørres det om busstoppløsning bør revideres for hele Jessnes tettsted (også nylig regulert stopp ved utbyggingsområde B8)?
- Fartsgrense 50 km/t idag. Om 30-sone kan være aktuelt? Det kunne egentlig vært fint for stedet med en sone fordi sonen da kunne omfattet også boligområdene og kommunal veg på Jessnesstranda. Sonen kan avgrenses med to punkter på fylkesveg. (Dette er ikke reguleringsplantema, men interessant for tettstedet og landsbytankegangen.)
- Om kryssing ved eksisterende gs-veg med undergang under jernbanen er et viktig kryssingspunkt som kan/bør forsterkes?
- Om det er aktuelt med gatelys ved kryssingspunkt. Gatelys følger med bygging av ny bussholdeplass. Det kom også fram at belysning ved kryssingspunkt krever belysning på en strekning for stoppesikt i begge retninger.
- Avkjørsler. Hvor restriktivt det må være og om det kan tillates flere direkte eller felles avkjørsler til fylkesveg?

Jessnes mølle:

- Det tenkes at byggelinja eller byggegrensens avstand til kjørebane = fortau+forhagebelte + evt. grunn grøft for overvann/snøopplag. Ref. illustrasjoner viser i møte. Alternativ til grunn grøft er lukket drenering. Det er et spørsmål om grunn grøft for snø/vann plasseres best mellom fortau og kjørebane?
- Hvilken kjørebanebredde for fv. skal legges til grunn?
- Kan det plantes trær i grunn grøft og hvor bred må den i tilfelle være?
- Ansvar for vedlikehold og snøbrøyting av fortau? Er det riktig at kjørebane, bussholdeplass og grunn grøft blir vegeiers ansvar? Hva med fortau?
- Ett-feltsveg med møteplasser – Hvis det er aktuelt, hvordan vil det eventuelt kunne utformes ved Jessnes mølle?
- Kan timeglassløsning for buss kombinert med kryssingspunkt for ev. tverrforbindelse ned til ev. ny gangkulvert under Dovrebanen, være en mulig løsning? (Det er foreløpig usikkert om undergang under jernbanen ved Jessnes mølle er realistisk men det undersøkes.)
- Universell utforming fortau og bussholdeplass?
- Vil det være krav om rekkefølgebestemmelse som sikrer opparbeidelse av fortau og busstopp?

I møtet ble det avtalt oppfølgende samtale/møte i starten av 2021. Kommunen vil ta initiativ til dette, men om det skulle dukke opp spørsmål eller aktuell informasjon, så ta gjerne kontakt før det settes opp nytt møte.

Med hilsen

Anne Gunn Kittelsrud  
Plansjef

Johanne Aasnæs Sørum  
Planrådgiver

*Dokumentet er godkjent elektronisk.*

Kopi til:  
Gunn Alice Lersveen  
Statens Vegvesen Region Øst

Postboks 1010 Nordre Ål

2605

LILLEHAMMER