

## MYKE TRAFIKKANTER, GANG OG SYKKELVEGER/TURVEGER MM PÅ SJUSJØEN. UNDERLAG FOR UTBYGGINGSAVTALE MELLOM GRUNNEIERNE PÅ SJUSJØEN OG RINGSAKER KOMMUNE.

---

Til                    Ringsaker kommune                    Dato: 21.07.2016

Utført av        Per Olav Tøraasen                    Tlf: 48896371

E-post:            [per.olav@ringsaker-almennig.no](mailto:per.olav@ringsaker-almennig.no)

---

### Historikk:

Ved behandling av reguleringsplaner på Sjusjøen den senere tid er det fra kommunens side lagt inn rekkefølgekrav i bestemmelsene som skal sikre utbygging av GS-veger i området. Grunneierne er hittil pålagt å avsette kr 30 000 pr tomt på sperret konto øremerket for GS-veger på Sjusjøen.

Som følge av et møte mellom grunneierne på Sjusjøen og kommunen den 31.05.2016 har kommunen i ettertid oversendt forslag til utbyggingsavtale som regulerer omfang og tidspunkt for bygging av GS-veger. Oppsummert ønsker/krever kommunen at grunneierne tar alt ansvar for planlegging, bygging og drift av et relativt omfattende GS-veg nett på Sjusjøen, og at anleggene skal bygges i henhold til kommunal standard.

### Sjusjøen – hvor går turene og hvordan går utviklingen....

Sjusjøen og Rømåsen/Natrudstilen er en ferielandsby som tradisjonelt har vært en typisk vinterdestinasjon. Med en markedsvidring over til mindre hytter og økt satsing spesielt på sykkel ser vi at bruken er økende også i sommerhalvåret. Dette er meget positivt, og det arbeides for å videreutvikle tilbudene.

Hytteiere og besøkende som normalt opplever en urbanisert hverdag ønsker seg en annen opplevelse når de ankommer hytta og fjellet. Miljøbevisstheten er også økende og vil sannsynlig påvirke/begrense bilbruken lokalt i fremtiden. Dette bør være et grunnleggende utgangspunkt når vi nå skal løse utfordringene for de myke trafikkanter i området.

I årenes løp er det gjort mange betraktninger om Sjusjøen og videre ønsket utvikling. Vi har memoret i gammelt materiale og spesielt festet oss ved to utredninger fra Østlandsforskning, henholdsvis ØF-notat 01/2004 og ØF-rapport 8/2006 som begge berører forholdet til «myk» trafikk. Allerede på dette tidspunktet konstaterte ØF at *traffiksituasjonen i sentrum ikke er tilfredsstillende*, og at: *Formålet med å være i disse områdene er jo ikke bilkjøring i seg selv. Det er vel heller slik at aktivitetene som fremstår som formålet med å være på Sjusjøen (gå på tur på bena, sykkel eller ski, ake, slappe av i fritidsboligen osv.) lett blir forstyrret av den trafikken privatbilismen skaper.*

Om vinteren er generelt løypenettet meget godt utviklet, mens tilbudet for gående (og syklende) om vinteren er begrenset. Det er opplagte forbedringsmuligheter spesielt i sentrumsnære områder.

En klar målsetting må være at flest mulig lar bilen stå, og bruker andre fremkomstmiddel for å ta seg frem på Sjusjøen, bena, ski, sykkel, eventuelt skyttelbuss. På sikt bør skyttelbusstilbudet utvides, ikke bare til/fra alpinbakken, men også eksempelvis til/fra butikken, til/fra serveringssteder osv.

Følgende relevante utfordringer er spesielt påpekt i nevnte ØF-rapporter:

- Estetisk opprusting i sentrum.
- Bedre tilrettelegging for myke trafikanter Rømåsen-Sjusjøen. (Siden 2004 er det utbygd en betydelig mengde hytter i Skulivangen-Birkebeinerbakken og Natrudstilen. Det er derfor nødvendig å ta med disse områdene i samme betraktning.)
- Birkebeinerrikket gjennom sentrum er påpekt spesielt. (Dette er i ferd med å bli løst da er ny ritt-trasè er etablert i 2016. Et planskilt kryssningspunkt i Nordsetervegen er fortsatt uløst.)
- Kryssingspunkt i senrum må avklares.
- Forflytning (med bil) fra andre hytteområder/dagsturister i Ringsakerfjellet til Sjusjøen/Natrudstilen.
- Parkeringsforhold for å nå sentrumsfunksjoner/aktiviteter og som base for tur i marka.
- Det er ikke tilrettelagt for gående på vinteren. Harde og myke trafikanter sluses inn i samme – til dels trange veger.

ØF konkluderer med at *dette ikke er tilfredstillende for en turistdestinasjon som skal fremme utvikling, styrke tilbud som tilrettelegger for sesongforlengelse og som vil fremstå som barne- og familievennlig.*

Etter å «ha gått i oss sjøl» ønsker grunneierne å gjøre noe med dette, og sette myke trafikanter, gående/syklende uten ski, i større grad i fokus. Mange hytteveger i området er innbydende og utmerkede turveger, og ved å utnytte de mest sentrale av disse, og supplere med utbygging av nye GS-veg forbindelser skal det etter vår oppfatning gå an å skape et godt og fullverdig tilbud.

I Fig 1 er aktuelle hytteveger/turveger vist med grønt, eksisterende GS-veger eller GS-veger hvor det allerede en inngått utbyggingsavtaler er vist med svart, og strekninger hvor det må etableres nye GS-veger/turveger vist med rødt.

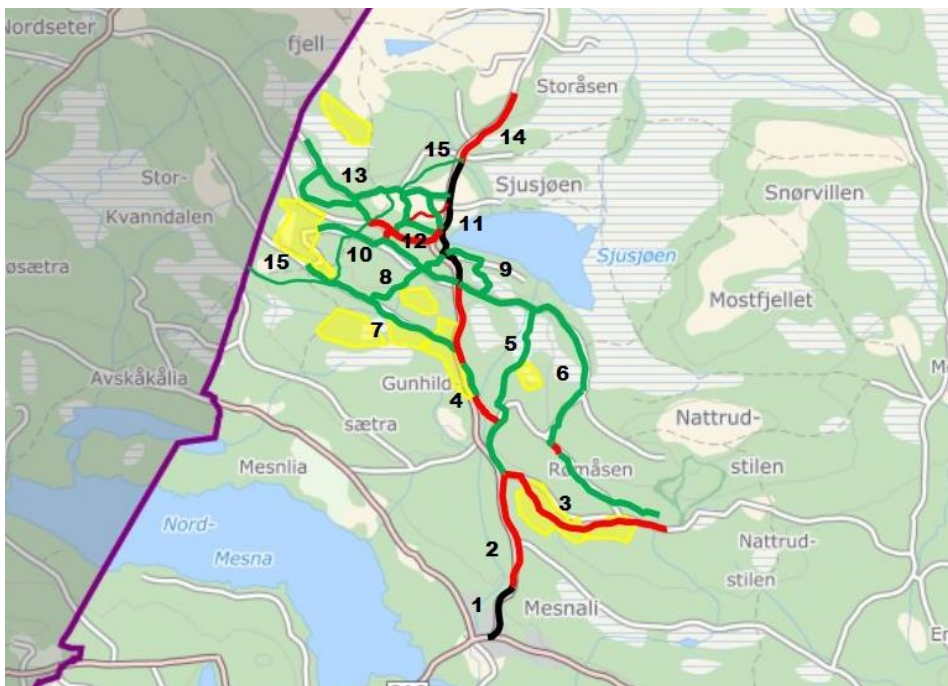


Fig 1. Nye utbyggingsområder er gule. Eksisterende hytte-/turveger er grønne, etablerte og avtlefestede GS-veger svarte og manglende GS-veger/turveger er røde.

## Mesnali – Natrudstilvegen – Rømåsen:

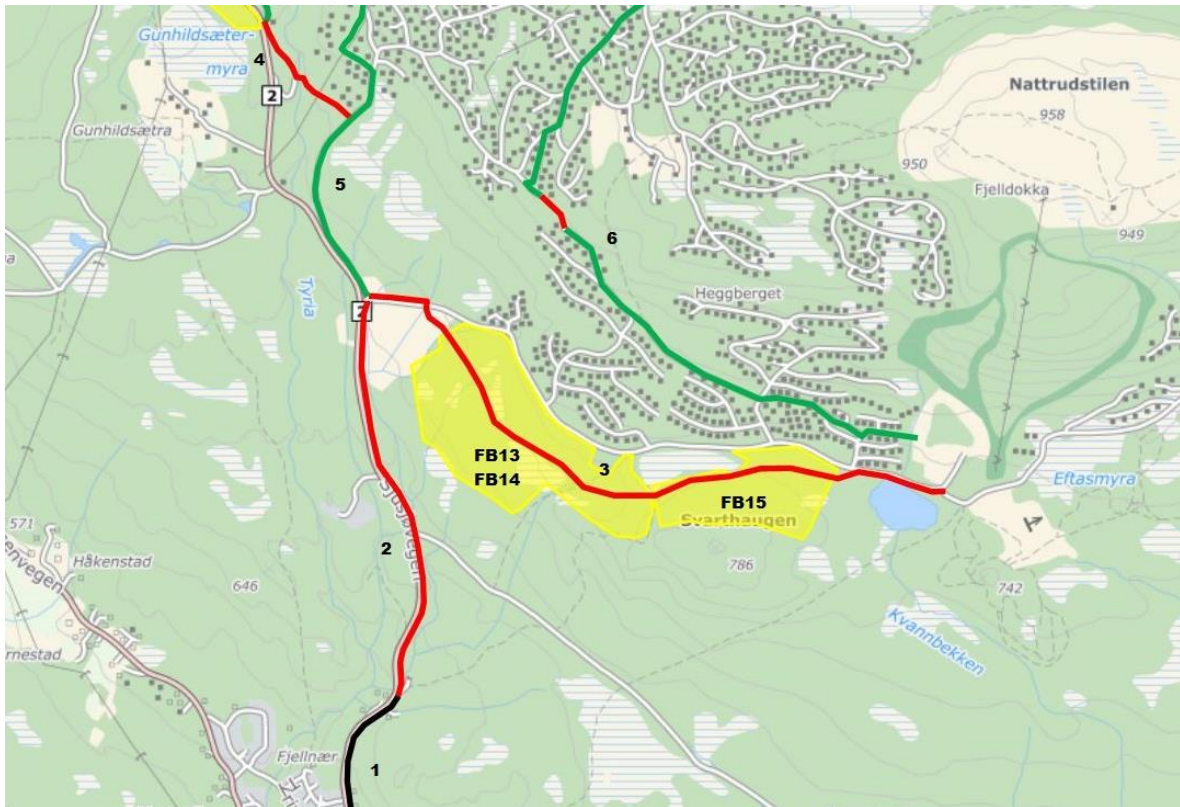


Fig 2. Turveger Mesnali-Natrudstilen-Rømåsen. Nødvendige nye tiltak er røde.

I henhold til VA-avtalen fra 2010 er Ringsaker kommune i ferd med å etablere GS-veg i Mesnali (1). Etter vår oppfatning bør forbindelsen forlenges nordover til Natrudstilvegen for å få nødvendig sammenheng (2), ikke minst for bygdefolket i Mesnali. Det foreslås å bygge denne parallelt med fylkesvegen med turveg-standard og grusdekke. Sør for kryss Sjusjøvegen/Natrudstilvegen er det under planlegging et nytt næringsområde. Det må vurderes om turvegen kan kombineres med interne veger i næringsområdet eller om den skal følge fylkesvegen. Strekningen er ca 1 500 meter.

Utenfor Info-senteret må plassen strammes opp, omlasting av byggevarer/elementer skal flyttes til næringsområdet, og det må etableres GS-veg ca 200 meter østover langs Natrudstilvegen (3) som vist i Fig 3.

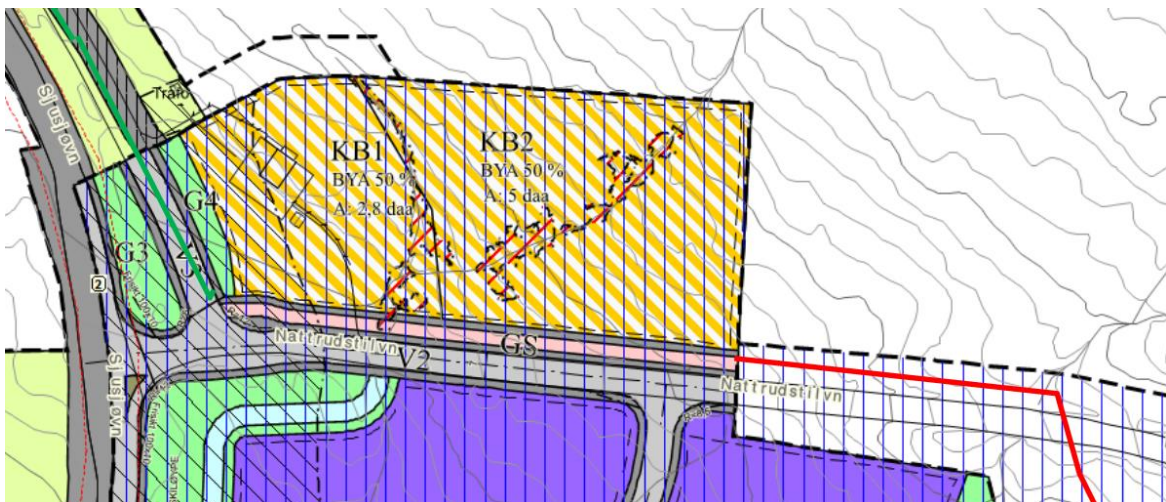


Fig 3. Usnitt av reguleringsplanforslag for næringsområde N13 sør for Info-senteret.



Det planlegges nye utbyggingsområder sør for Natrudstilvegen, FB13, FB14 og FB 15. En fremtidig GS-veg/turveg mellom aktivitetssenteret i Natrudstilen og Sjusjøvegen (3) bør gå gjennom disse områdene da dette medfører betydelig større naturopplevelser og bedre stigningsforhold enn å følge Natrudstilvegen. Disse planforlagene er under utarbeidelse, men det er for tidlig å fastlegge traseene eksakt.

Forbindelse mellom Natrudstilen og Rømåsen (6) følger eksisterende hytteveger som vist i Fig. 2, men det må utbedres en strekning på ca 100 meter i Nedre Rømåsen for at denne skal få tilfredsstillende standard. Dette tiltaket er vist i Fig. 4.

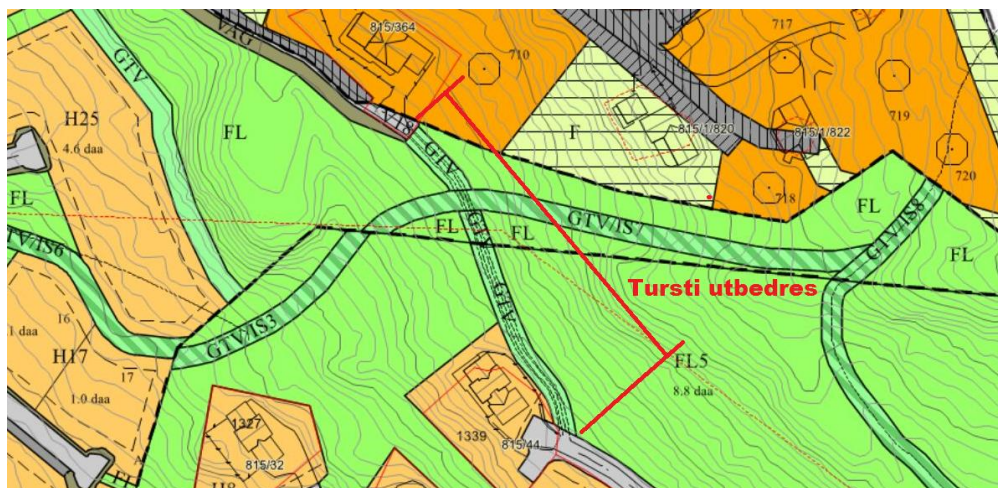


Fig 4. Tursti må utbedres mellom hytte 1339 og 710. Tiltaket er hjemlet i gjeldende reguleringsplan.

Fra Info-senteret mot Sjusjøen foreslås å følge Nedre Rømåsvveg og eksisterende hytteveger (5) gjennom 1400-feltet over rørgata. Det er videre etablert fin tursti fra 1400-feltet langs rørgata til Rømåsevegen, se Fig 6. Ved å utføre noen små utbedringer er denne av tilfredsstillende turveg standard.

For å oppnå tilfredsstillende tverrforbindelse mellom hytteområdene i Brøttum og Ringsaker allmenninger foreslås å etablere en ny trasè (4) fra Nedre Rømåseveg over rørgata og Tyria til Gamlevegen. Streknigen er på ca 420 meter, men er realltvt kostbar da både rørgata og Tyria må krysses med bru. Tiltaket er vist i Fig 5.

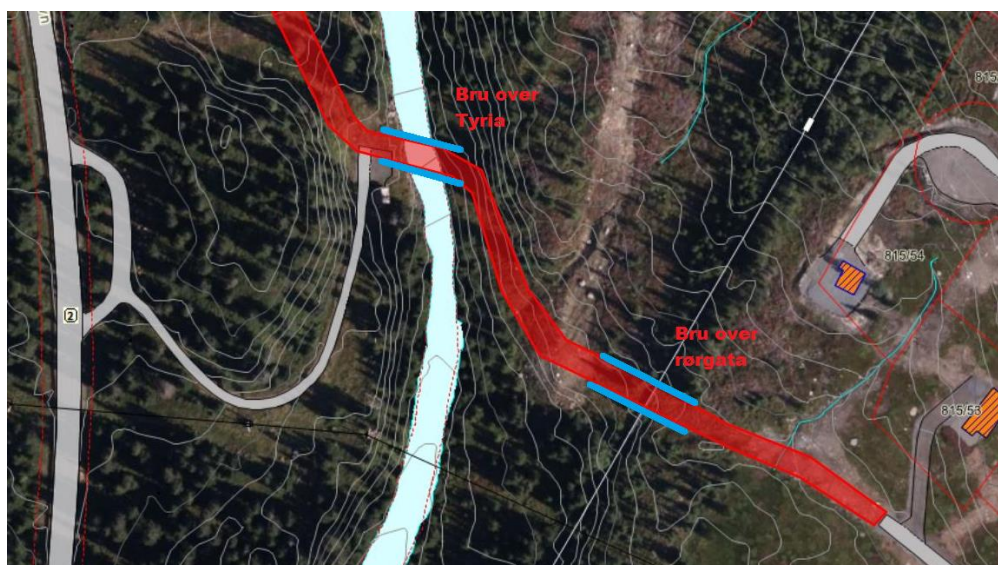


Fig 5. Det må anlegges bru over rørgata og Tyria der tidligere Tyra pumpestasjon lå.

## Rømåsen – Gutubakken – Småsetra –Vassbakken.

Trafikkerende til/fra Rømåsen (6) og turvegen langs rørgata (5) benytter Rømåsvegen, eventuelet en allerede oppbeidert turveg (9) til/fra Vassbakken og Sjusjøen sentrum.

For gående/syklende som ønsker å følge Sjusjøevegen benyttes tverrforbindelsen over Tyria og Gamlevegen (4). Nordover fra Gamlevegen (4) må det etableres ny GS-veg parallelt med Sjusjøvegen opp til kryss med Rømåsvegen, en strekning på ca 1050 meter. For øvrig benyttes eksisterende hytteveger, Storkvannalsvegen (7) og Gamle Kvanndalsveg (10) vestover i Brøttum. Det er også etablert en fin turveg (8) som en rasjonell forbindelse fra Storkvannalsvegen til Vassbakken.

Disse forbindelsene vil også dekke fremtidige planlagte hytteområdet i Brøttum på en utmerket måte. Det må imidlertid etableres et rasjonelle kryssningspunkt over Sjusjøvegen ved Storkvannalsvegen/Gutubakken som gjør det enkelt og sikkert for trafikkerende å komme til/fra aktivitetsområdene i Natrudstilen.

VA-avtalen mellom Ringsaker kommune og grunneierne på Sjusjøen sikrer at det blir bygd GS-veg på strekningen Rømåsvegen- Gråten (11), dette planlegges utført i 2016.

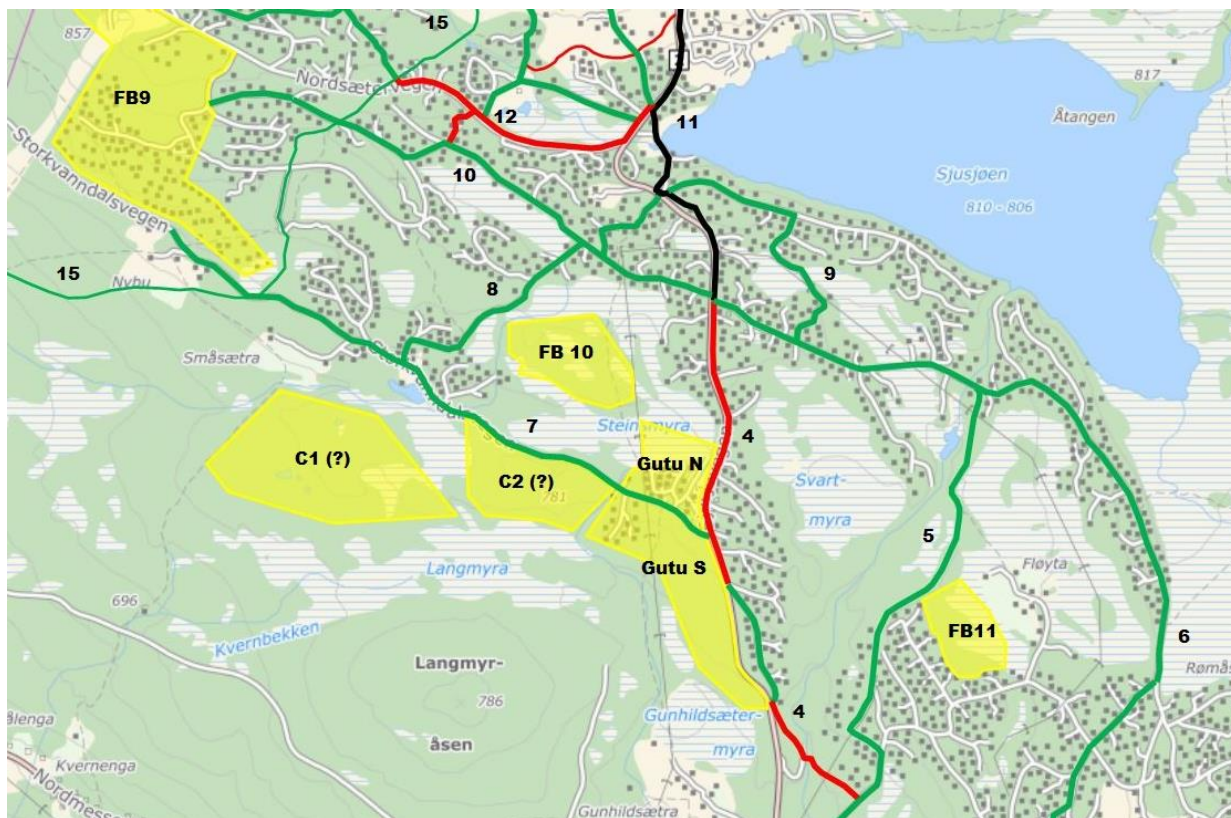


Fig 6. Turveger/GS-veger Rømåsen-Småsetra-Vassbakken. Nødvendige nye tiltak er røde.



## Sjusjøen sentrum – Heståsen – Storåsen:

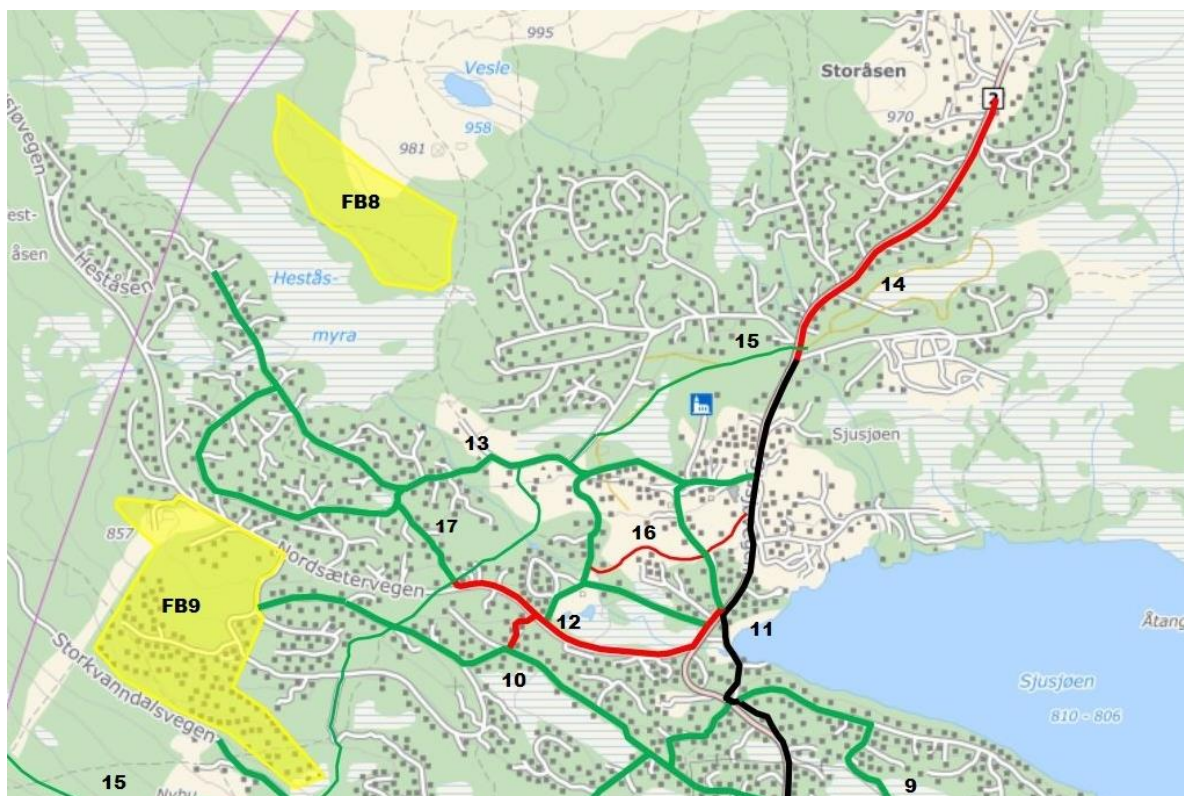


Fig 7. Sjusjøen sentrum, nødvendige tiltak er røde, ny ritt-trasè Birken (15) er vist med tynn grønn strek.

I Brøttum, mellom Gamle Kvanndalsveg (10) og Nordsetervegen er det nødvendig å etablere en tverrforbindelse over Vassbakken (12). Dette er en kort strekning på ca 170 meter, se Fig 8. Tiltaket er ikke hjemlet i gjeldende reguleringsplan.



Fig 8. Tverrforbindelse mellom Gamle Kvanndalsveg og Nordsetervegen er vist med rødt, i tillegg vises reguleringsplan for Sjusjøparken med regulert GS-veg langs Nordsetervegen og en videreføring til Langbakkgutua.

Sjusjøen Utvikling som eiere av Sjusjøparken har gjennom reguleringsbestemmelser forpliktet seg til bidrag til etablering av gang- og sykkelveg langs Sjusjøvegen. Langs Nordsetervegen er det også



regulert GS-veg. Det nærmere vurderinger anbefales å etablere GS-veg langs Nordsetervegen mellom Sjusjøvegen og Birkebeinerløypa (ny ritt-trasè), da dette også vil åpne for en rasjonell forbindelse mot Veståsvegen via eksisterende hytteveg (17) vest for Birkebeinerløypa. Det må også sikres trygg forbindelse mellom Sjusjøparken/Nordsetervegen og Langbakkgutua.

Trollhaugvegen/Veståsvegen og Nordvangvegen (13) er hytteveger som også fremstår som utmerkede turveger. Det foreslås å utnytte disse som ledeveger til /fra sentrum.

Gamlevegen mot Storhotellet nord for Sjusjøparken fremstår som fin turveg, men det er ønskelig at det på sikt kan etableres en forbindelse nord for denne (16), direkte mot Gråten (ny forretning). Tiltaket bør ikke ha 1. prioritet, men bør vurderes ved eventuelle fremtidge reguleringer/tiltak i området.

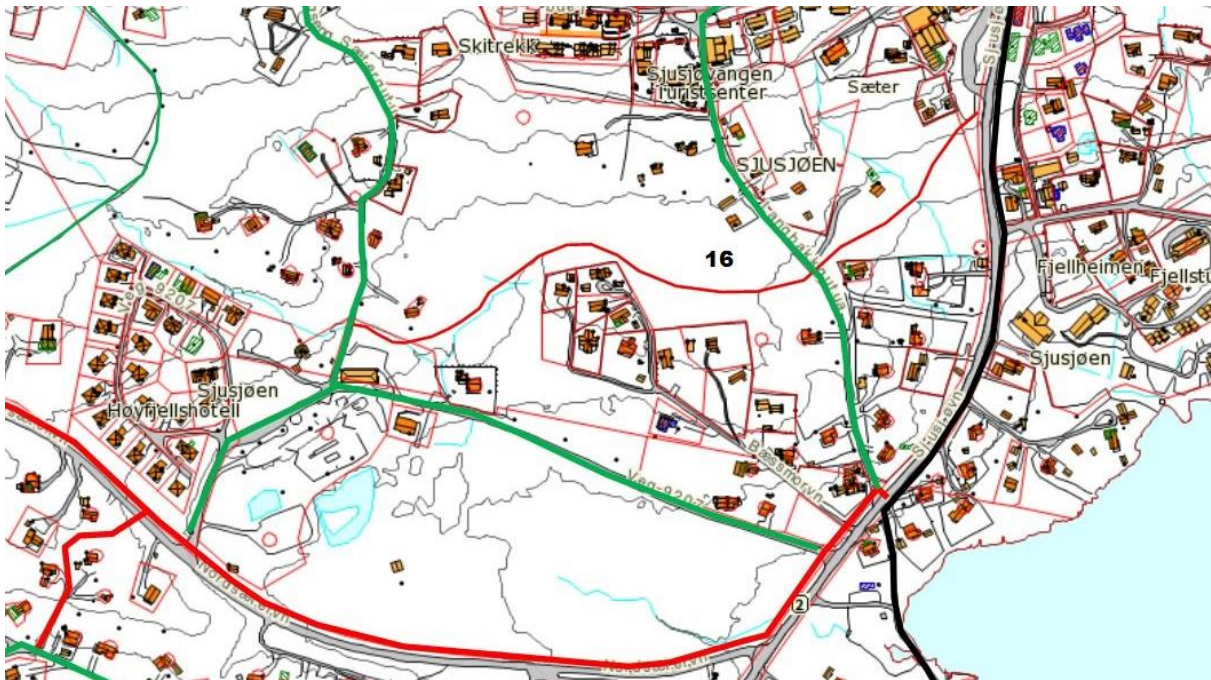


Fig 9. Det bør vurderes ny turveg direkte mellom Sjusjøparken og Gråten, tynn rød strek (16).

Fra Gråten og opp til Skistadion på Sjusjøen er det etablert en GS-veg. Denne må videreføres til Storåsen slik det er vist i gjeldende reguleringsplan for Storåsen. Det foreslås å videreføre denne med samme standard (grusdekke) som er benyttet fra Gråten til Skistadion, en strekning på ca 1100 meter.

Det er sommeren 2016 etablert ny Ritt-trasè for Birken (15), fra skistadion på Sjusjøen til Spiten, sørvest for Småsetra i Brøttum. Traseen er sammenfallende med Birkebeinerløypa, men vil i sommerhalvåret være en fin turveg med tilfredsstillende standard. Traseen vil ikke bli vinterbrøytet.

#### **Bussholdeplasser:**

I forbindelse med en gjennomføringsavtale med Statens Vegvesen vedr GS-veg Rømåsvegen-Gråten er det også diskutert plassering og utforming av bussholdeplasser på Sjusjøen.

Vegvesenet er av den oppfatning at det må etableres holdeplasser på begge sider av vegen når det skal gjøres tiltak. (Referat fra intert møte SVV 24.02.2016, Åge Sætre.) Videre ble det signalisert i møte mellom SVV, Ringsaker kommune og grunneierne den 9. februar 2016 at holdeplassene kan

utformes på en enklere måte enn hva den normale standarden legger opp til. Det ble også antydnet kantstopp (i vegbanen).

I et møte mellom Ringsaker kommune og Per Olav Tøraasen den 6. juni 2016 ble det også drøftet holdeplasser/busstopp og kryssningspunkt på Sjusjøen. Konklusjonen ble følgende:

- Bussholdeplass Rømåsbommen, både nord- og sørgående. Bør utformes slik at hele busen kommer ut av kjørebanelen i tillegg til at passasjerer har venteplass.
- Bussholdeplass Vassbakken, nordgående er trolig tilstrekkelig, ny plass må etableres på sørgående. Tilsvarende utforming som ved Rømåsbommen.
- Bussholdeplass Fjellheimen, nordgående. Busstopp med kantstein og fortau.
- Bussholdeplass Gråten, sørgående som kommuniserer med Fjellheimen. Etableres slik den er vist i reguleringsplan for Gråten, plankart datert 27.5.2016. I første omgang utforming med enkel standard (grus), men dette bør vurderes i forbindelse med utbygging av Gråten.

Opplandstrafikk har bekreftet at disse holdeplassene er tilfredsstillende og dekker behovet i et møte med Per Fineid i Pihl AS. Dette er bekreftet i e-post til planavdelingen i kommunen i e-post av 2. juni 2016 fra Per Fineid.



Fig 10. Kommuniserende bussholdeplasser i sentrum. Nordgående ved Fjellheimen, sørgående sør for ny butikk på Gråten.

#### Viktige kryssningspunkter:

I samarbeid med kommunen er det gjort en definisjon av viktige kryssningspunkter i sentrum, dette er bekreftet i referat fra samme møte med kommunen 6. juni 2016. Følgende kryssningspunkt er definert som viktige:

- Rømåsbommen
- Vassbakken v / busstopp
- Gråten v/ busstopp (på nordsida)
- Gråten, ca. 30 m sør for avkjøring til Kirkevegen (Nordvangvegen), slik den er vist i reguleringsplan for Gråten, plankart datert 27.5.2016

Belysning av kryssningspunktene bør vurderes.

Kryssningspunkt og bussholdeplasser er vist i Fig 11.



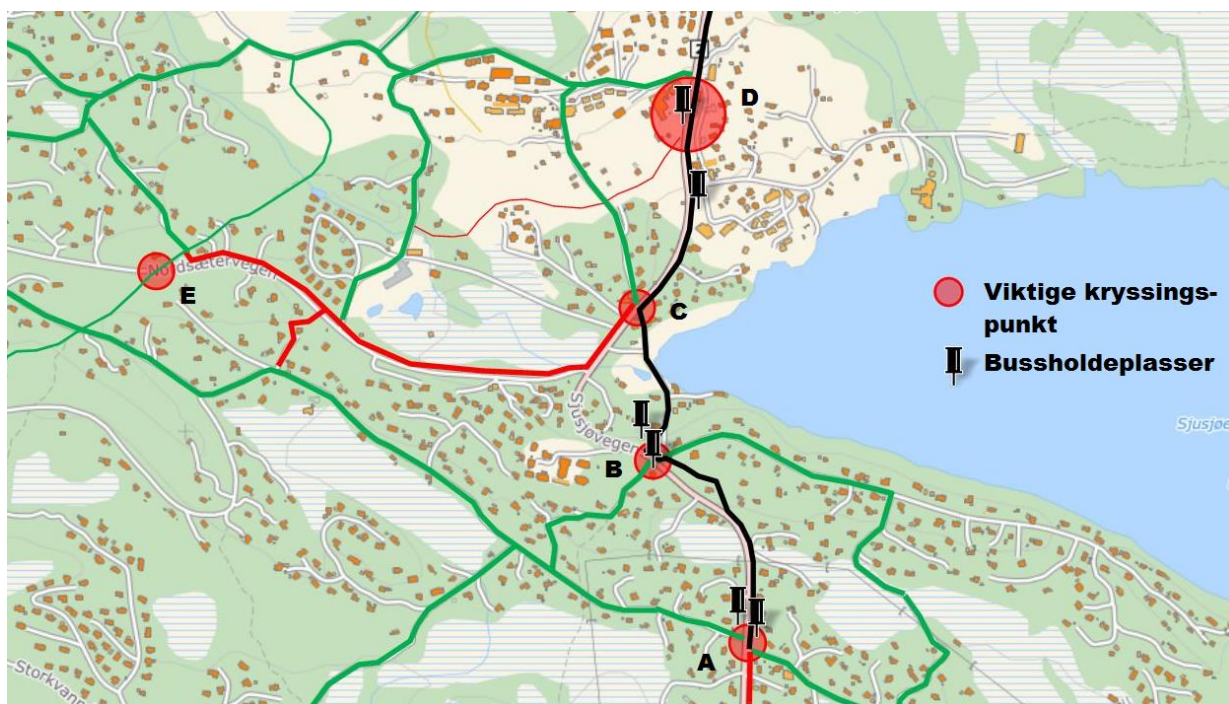


Fig 11. Prioriterte kryssningspunkt og bussholdeplasser

**A:** Rømåsvegen og Gamle Kvandalsveg er begge viktige ferdeslårer både for harde og myke trafikkanter. Det skal også etableres bussholdeplasser på hver side av Sjusjøvegen, det blir et naturlig og nødvendig kryssningspunkt som også kan markeres som start på sentrum.

**B:** På Vassbakken møtes turveger både fra Småsetra/Skulivangen og Rømåsen. Det er buss-stop på begge sider av Sjusjøvegen og etablert en utsikts plass/rasteplass, et sentralt og naturlig kryssningspunkt i området.

**C:** Ved Langbakkgutua/Sjusjøvegen er det behov for et viktig kryssningspunkt da dette også leder mot Trivselsplassen i tillegg til å føre til rasjonelle forbindelser videre til sentrum, turområder o.l. (På sikt bør det også i forbindelse med utvikling av Sjusjøparken vurderes et kryssningspunkt mellom Sjusjøparken og trivselsplassen.)

**D:** Ny butikk er under planlegging og det er nylig godkjent reguleringsplan i området. Det skal etableres buss-stop ved Fjellheimen og sør for ny butikk ved Gråten. Kryssningspunkt(ene) må ivareta reisende med buss i tillegg til skiturister på kryssende skiløype, handlende, besøkende i Pihl-bygget og Gråtenlia. Dette skaper utfordringer og må enten løses med to kryssningspunkt ganske tett på hverandre, alternativt kan det kanskje utformes et «vrimeområde» over en viss strekning som ivaretar behovet. Østlandsforskning etterlyste estetisk opprustning i sentrum. Kan kreative personer klare å forene disse utfordringene til et positivt tiltak midt i sentrum?

Det er ikke planer om å etablere gangfelt eller tilsvarende skilting av kryssningspunktene fra vegvesenets side. Det er derfor ikke tatt stilling til på hvilken måte, eller om alle/hvilke kryssningspunkt skal markeres. Romlefelt i vegbanen har ingen funksjon på vinteren og det er snødekte veger store deler av året på Sjusjøen. Det hadde vært ønskelig med en form for markering av kryssningspunktene, så her må fantasien settes på prøve. Da Sjusjøvegen er fylkesveg så skal også vegvesenet ha et ord med i laget.

Det er ønske fra grunneierne at det innføres ytterligere fartsbegrensinger, 40 km/t, i sentrum, fra kryssningspunkt på Vassbakken til avkjøring til skistadion.

**E:** Planskilt kryssing Birkebeinerløypa/ritt-traseen og Nordsetervegen. Dette er en gjenganger og et etterlengtet tiltak. Forskjellige løsninger er vurdert. Det er konkludert med at den beste løsningen er å flytte kryssningspunktet lenger vestover og legge Nordsetervegen i bro over en nedsenket løypetrasé. Terrenget ligger til rette for det.

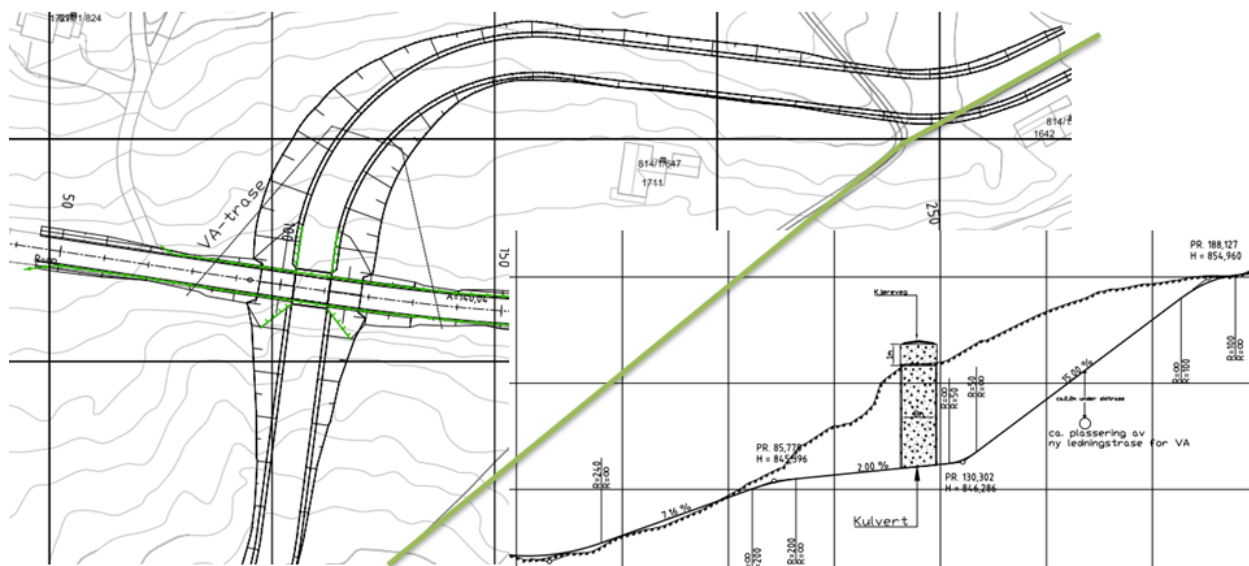


Fig 12. Planskilt kryssing Birkebeinerløypa/nordsetervegen. Eks løype/ritt-trasè er vist med grønt.

### Forholdet til vegmyndigheter – krav til utførelse:

Det er gode eksempler fra områder hvor private har tatt initiativ til å bygge enklere GS-veger/turveger, også med støtte fra det offentlige. Fremskrittspartiet har vært en forkjemper i så måte og arbeidet for at regelverket skal mykes opp, og at det lettere skal godkjennes slike tiltak. Samferdselsdepartementet har imidlertid i brev av 7. juli 2016 til mange av landets kommuner kommet med en del presiseringer/avklaringer da det viser seg at gjeldende lovverk også åpner for å fravike fra vegnormalene. Brevet er sendt de kommuner som har engasjert seg for en forenkling i forhold til vegvesenets regelverk/vegnormaler, men Ringsaker er ikke blant disse.

I dialog mellom Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet er det tydeliggjort at eksisterende lovverk har tilstrekkelige muligheter for å fravike fra vegnormalene. Det er fylkeskommunene på fylkesveg og kommunene på kommunal veg som har øverste fraviksmyndighet og kan bestemme å avvike vegvesenets vegnormaler i enkeltsaker. I frykt for at dette ikke er godt nok kjent blant alle ansatte i Statens Vegvesen har Vegdirektoratet presisert at kommuner og fylkeskommuner er fraviksmyndighet på eget vegnett. Presiseringen er gjort i notats form og datert 15.06.2016.



Lemper på formelle krav for gang- og sykkelveier

# Fri bygging av gangvei

I 16 år har stortingsrepresentant Tor Andre Johnsen og gruppeleder i fylkestinget Per Roar Bredvoll kjempet for fri bygging av gang- og sykkelveier med enklere standard. Nå blir drømmen endelig realisert.

## POLITIKK

DORTHEA MØRKVED GLORUD  
redaksjon@ringsaker-blad.no  
9777631

Statens vegvesen har vært den største utfordringen for å realisere enklere og billigere bygging av gang- og sykkelstier. Nå kan imidlertid kommuner og fylkeskommuner på eget vernet avvise Statens vegvesens krav til standard når det gjelder bredde og kvalitet. Dermed kan utbyggingen bli basert på lokale løsninger med enklere standard enn det Vegvesenet tilsier.



ENDELIG: Per Roar Bredvoll (t.v.) og Tor Andre Johnsen har lenge jobbet for enklere standard av gang- og sykkelstier. Åsmarka langs FV 126 er et godt eksempel. FOTO: PRIVAT

Fig 13. Faksimile fra Ringsaker Blad 12.juli 2016. Bildet er fra ny GS-veg/tursti nord for Åsmarka.

### Kostnader:

Kostnadene nedenfor er beregnet med utgangspunkt i at tiltakene kan gjennomføres på en forenklet måte med grusdekke uten forutgående reguleringsplan, omfattende prosjektering og gjennomføringsavtaler. Etter grunneiernes syn så er det en forutsetning for at de øvrige krav om at grunneierne skal bygge og drifte GS-vegene skal innfris. Det må selvsagt inngås avtaler med direkte berørte grunneiere/hytteiere, og der GS-veger /turveger ligger inntil fylkesvegen må det også gjøres nødvendige avklaringer med Statens Vegvesen. I tilfeller hvor det eventuelt ikke oppnås frivillige avtaler med berørt parter må prosessen gå via en reguleringsplan/endring.

Det er satt opp detaljerte kostnader for hvert enkelt tiltak, men grunneierne ønsker foreløpig at dette blir et internt arbeidsdokument. Det kan imidlertid opplyses at kostnadene til sammen er betydelige, ca 22 mill kr. selv om en forenklet standard vil redusere investeringsbehovet betydelig.

Sjusjøen Utvikling har rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen for Sjusjøparken som tilsier at de også kan bidra.

Til planskilt kryssing i Nordsetervegen vil normalt Birken AS og Sjusjøen Vel bidra med tilskudd.

Kostnadsberegningene forutsetter at GS-veg/turveg 200 meter øst for Info senteret til Natrudstilen kan integreres i utbyggingen av de nye områdene FB13, FB14 og FB15. Hvis det kreves ev egen GS-veg parallelt med Natrudstilvegen må også denne parsellen inngå i det store regnestykket.

Gang- og sykkelvegen fra Rømåsvegen til Gråten (11) og GS-vegen i Mesnali (1) er ikke med i økonomioversikten da disse inngår i utbyggingsavtalen VA Sjusjøen-Moelv. Det er imidlertid grunneierne som også skal bekoste disse utbyggingene, anslått til .... mill kr.

#### Fremdrift:

Parsell	Strekning/kommentarer	Ansvar	Tidspunkt gjennomføring
Parsell 2	Mesnali – Infosenteret. Opparbeides parallelt med næringsområde N13	RA	2017
Parsell 3	Infosenteret- Natrudstilen. Opparbeides sammen med utbygging av FB 13, 14 , 15	RA	2017-2019
Parsell 4	Infosenteret – Gamlevegen hvor det blant annet inngår kryssing av rørgata og Tyria.	RA	2019-2020
Parsell 4	Gamlevegen (Gutubakken) – Rømåsvegen. GS veg langs Sjusjøvegen.	BA	2019/2020
Parsell 5	1400-feltet Rømåsvegen. Noen utbedringspunkter.	RA	2017
Parsell 6	Nedre Rømåsen, utbedring av kort strekning	RA	2017
Parsell 12	Tverrforbindelse Gamle Kvanndalsvegen-Nordetervegen, Vassbakken.	BA	2019/2020
Parsell 12	GS veg langs Nordsetervegen fra Sjusjøvegen til Birkebeinerløypa. Brøttum Almenning/Sjusjøen Utvikling	BA/ Sjusjøen Utvikling AS	2020/2021
Parsell 14	GS veg langs Sjusjøvegen fra Sjusjøen skistadion-Storåsen.	Pihl	2017-2018
Parsell 17	Utbedring av veg fra Birkebeinerløypa til Veståsvegen.	Pihl	2020/2021
Parsell 16	Vurdere tverrforbindelse fra Bergseng Sætergutu til Gråten.	Pihl	?
Kryssing E	Planskilt kryssing Nordsetervegen	BA	2017
Sentrumstiltak	Kryssingspunkter i område ved Gråten/ sentrumsopprusting inkl sørgående busslomme.	Pihl	?
Busslommer	Etableres i fbm GS veg Rømåsvegen- Gråten	Pihl/RA	2016

#### Oppsummering:

Grunneierne ønsker at Sjusjøen generelt skal tilrettelegges som en ferielandsby, ikke et urbant sentrum. En begrenset strekning i sentrum med fortau må nødvendigvis bli urbanisert. Det skal etableres gode naturtilpassede GS-veg/turveger i tillegg til et allerede godt utviklet løypenett. Det finnes eksempler på forenklete GS-veger/turveger fra Næroset, Åsmarka nord og på Sjusjøen. GS-veg Gråten –Sjujøen skistadion, Skulivangen Vassbakken og langs rørgata på Rømåsen er gode eksempler på dette. Det er slik vi vil at Sjusjøen skal fremstå for våre tilreisende!

Det kan legges til at både Sjusjøen og Rømåsen vel hart sluttet seg til denne filosofien.





*Fig 14. Bilder fra GS-veg Gråten – Sjusjøen Skistadion*



*Fig 15. Bilder fra Turveger ved Skulivangen og Nedre Rømåsen*

Følgelig har grunneierne i prinsippet ansvar på egen eiendom, både for utførelse og kostnader.

Med unntak av kravet om at GS-vegene skal bygges i henhold til kommunale retningslinjer aksepteres vilkårene som er stilt i forslag til utbyggingsavtale med kommunen.