

SUPPLERENDE INFORMASJONSSKRIV OM ORGANSIERING, FINANSIERING AV DRIFT, BEHOV FOR VEDLIKEHOLD, UTBEDRINGER OG «PROSJEKT ASFALT», I TRONDRUDVEGEN

Styret i Trondrudvegen har den siste tiden opplevd søkelys på hvordan veien ledes og hvordan beslutninger fattes i Veilaget. Vi ser at det eksisterer et stort informasjonsbehov ute blant oppsittere/andelseierne, spesielt etter vedtaket om asfaltprosjektet. Prosjektet er omfattende, og det påvirker den årlige innbetalingen fra andelseierne. Vi har stor forståelse for at ekstrautgiften prosjektet utløser, øker informasjonsbehovet, og at mange finner ekstrakostnaden ubeleilig. Styret har vurdert fordelene av asfaltprosjektet opp mot størrelsen på kostnaden, og konkludert med at dette er et attraktivt vedtak for veien.

15. januar sendte styret ut et informasjonsbrev om denne saken. Info gikk ut pr e-post til de andelseiere veien har e-postadresse til, samt ulike Veilag og Vel i Nesfjellet. Info ble også delt på Facebook. Informasjonen ble gitt for å forklare den ekstra årsavgiften asfaltprosjektet medfører. Betalingsanmodning ble sendt ut 21. og 22. januar.

Styret ser at det er kort tid mellom info ble sendt og betalingsanmodning. I ettertid ser vi at vi burde hatt en bedre prosess knyttet til informasjonsflyt.

Styret i Trondrudvegen har jobbet med asfaltprosjektet i en periode, og gjorde høsten 2023 et enstemmig vedtak om å innstille prosjektet for Trondrudvegens Representantskap. Representantskapet er øverste myndighet i Trondrudvegen, og etter en grundig gjennomgang av prosjektet vedtok Representantskapet enstemmig prosjektet for gjennomføring. Medlemmene i Representantskapet utgjør i sum 9 personer hvorav 8 av disse personene er styremedlemmer fra de 4 Veilagene; Trondrudmarka, Bøgasetvegen, Tverrlia og Natten (Nattevegen). Blant disse er det en blanding av hytteeiere og grunneiere/landbruksrepresentanter. Den 9. personen representerer næringen i Nesfjellet. Alle disse 9 personene mente asfaltprosjektet var tilrådelig utfra fra en totalvurdering.

Mange andelseiere har stilt spørsmål rundt styringsorganet til Trondrudvegen. Representantskapsmodellen er en logisk driftsform for Trondrudvegen, da det i dag er ca. 1800 hytter i Nesfjellet, og vi kan grovt regne med at det finnes ca. 3.600 personer med andel i veien. Når et veilag blir såpass stort er en representantskapsmodell hensiktsmessig, ikke minst siden et årsmøte med et så stort antall mennesker er vanskelig å gjennomføre. Andelshaverne sender i stedet sine tillitspersoner til Representantskapet, og overlater beslutningsmyndigheten til disse personene. Representantskapsmodellen i Trondrudvegen har fungert slik i flere ti-år og er forankret i Jordskiftedommer. Årsmøtene i de fire Veilagene har følgelig ingen beslutningsmyndighet i Trondrudvegen, men derimot Veilagenes styremedlemmer har beslutningsmyndighet i Trondrudvegens Representantskap og styret.

I vurderingen om prosjektet skal gjennomføres har styret innhentet ulike rapporter som ligger tilgjengelig på www.nesbyen.info. I tillegg har vi studert sammenlignbare prosjekter, herunder bl.a. Høgevarde og Blefjell. Det ferskeste asfaltprosjektet er veien opp til Høgevarde, og vi oppfordrer de som interesserer seg for vårt prosjekt til å prøvekjøre denne veien. Veien opp til Høgevarde er ca. 10 km mot Trondrudvegens lengde på ca. 5 km. Nesfjellet har ca. tre ganger så mange hytteeiere som Høgevarde, noe som gir en betydelig mindre snittbelastning pr. hytte. Tilbakemeldingene fra hytteeiere på Høgevarde etter nylagt asfalt har vært overveldende. I tillegg erfarer de at spart vedlikehold av tidligere grusvei finansierer asfalten. Blefjell fikk asfalt opp fra FV 2782 for 7-8 år siden. I Nesbyen jobber Myking-området med ny asfalt opp fra FV214 ved Rukke.

Når styret har gjort sin totalvurdering er hovedvekten lagt på:

- Relativt lav kostnad per hytte for en svært mye bedre vei.
- En asfaltvei er mye rimeligere å vedlikeholde. Vi sparer flere hundre tusen pr. år i sommervedlikehold (grove anslag = ca. 500.000,- pr. år).

Prosjektets oppdeling:

- 40% Bygge opp veien med fiberduk/geonett, 40-50cm kult, bærelag og profilering.
- 35% Asfaltering.
- 20% Sikre skråningen ved Grasdokk bru.
- 5% Skifte ut stikkrenner.

Finansiering av prosjektet:

- Økt årsavgift fra andelseierne i 3 år.
(Avgiftsøkningen er satt til kr. 1.200 / 1.600 / 2.000 pr. år).
- Andelstilskudd fra utbyggere/nye hytter.

Etter den siste tids uroligheter har styret valgt å avgrense den ekstra innbetalingen på kr. 400,- pr. andel pr. år, fra 3-5, til 3 år. Vi mener dette er tilstrekkelig, men forutsetter at utbyggingen av Nesfjellet fortsetter med normalt antall nye hytter/leiligheter pr. år. I tillegg vil spart sommervedlikehold gi veilaget innsparinger som igjen kan benyttes til nedbetaling av prosjektet med ca. 500.000,- pr. år (grovt anslag).

Det har vært stort engasjement fra medlemmene og informasjonsbehovet synes å være stort både om organiseringen av Trondrudvegen, om de tilstøtende Veilagene mht. finansiering av drift, vedlikehold, utbedringer, næringslivets bidrag, og selve «asfaltprosjektet». Styrets leder og Veilagets forretningsfører har etter beste evne forsøkt å besvare henvendelser som er kommet.

Dette informasjonsbrevet søker å gi alle medlemmer lik informasjon om det de aller fleste lurte på.

Organisering av Veiforeningen Trondrudvegen:

Vedtektene ble i sin tid opprettet av Jordskifteretten med et styre og et representantskap. Det har vært to Jordskiftedommer. En fra 1993 og en fra 2003. I tillegg en anke dom fra Eidsivating Jordskifteoverrett fra 2005. Disse dommene ligger i bunnen for vårt ansvar og vi har Vedtekter for Trondrudvegen også regulert ut ifra disse dommene. Siste revidering av disse vedtektene skjedde i Representantskapsmøte (det øverste organet i Trondrudvegen) 3/12-2021. Det er 10 paragrafer/punkter i Vedtektene.

§2. Medlemskap i foreningen er eiere av de eiendommene slik det framgår av jordskifteretten fra 5/11-1993. Andelstallet danner grunnlaget for medlemmenes ansvar for vedlikeholds- og utbedringskostnader og rettigheter overfor Veiforeningen. Ved oppføring av hytte(leilighet) pålegges eier medlemskap osv.

§3. Veiavgift. Andelstallene legges til grunn ved utligning av veiavgiften. Representantskapet utligner veiavgift til anskaffelse av midler til vedlikehold og utbedringer. Avgiften kan settes så stor at det legges opp et rimelig fond til dekning av større veiarbeid. Det vil ikke bli krevd bomavgift. Dette pga. at Nesbyen Kommune bidro i byggingen av Grasdokk bru samt aksjepost i alpinsenteret på 90-tallet (se også Jordskiftedomene). Prinsippet bak dette er at kommunens bidrag betaler for lokalbefolkningens bruk av Trondrudvegen.

Eiere som etablerer seg etter at Trondrudvegen er bygget (1993), skal innbetale en engangskontingent eller andelsinnskudd som fastsettes av Representantskapet i veien. Dette beløpet er pr nå kr. 9.500,- og skal justeres i 2025. Årsavgiften kreves inn i januar, og det er eier pr 1/1 som hefter for avgiften i sin helhet.

§4. Styringsorgan. Hver av de lokale Veiforeningene; Trondrudmarka Vegsamvirke, Natten (Natteveien), Tverrlie og Bøgaset opprettholder sitt lokale styre. Hvert av årsmøtene velger representanter med varamedlem til et Representantskap, som har den øverste myndighet i Trondrudvegen. Trondrudmarka, Nattevegen, Tverrlie og Bøgaset har 2 representanter hver i Representantskapet. I tillegg har Næring i området (Alpinsenteret, Golf Kaféen eller Nystølkroken) en representant, og til sammen blir dette 9 representanter. Styret i Trondrudvegen består av 5 personer og 1 varamedlem.

For utfyllende oversikt over Veilagets vedtekter, se www.nesbyen.info under Trondrudvegen.

Veiens lengde er ca. 5. km, men ikke alle bruker hele veien for å komme til sin hytte. Andelstallet differensieres derfor mellom 3, 4 eller 5 andeler, avhengig om du har hytta i Trondrudmarka (3 andeler for ca. 3 km vei), Bøgaset/Einan (4 andeler for ca. 4 km vei) og Natten/Tverrlia (5 andeler for ca. 5 km vei). Denne fordelingen er forankret i Jordskiftedomene.

Drift, vedlikehold og utbedringer/påkostninger av veien

Styrets oppgave er først og fremst å sørge for en god, kjørbare og sikker vei, som blir brøytet, strødd, høvlet og gruset når det er behov for det. Styret har i alle år hatt løpende og god kontakt med de som utfører drift og vedlikehold av veien. Vi kan da trekke på deres kompetanse i den daglige driften av veien. Det har variert over tid hvem som har hatt oppdraget. For tiden er det Nesbyen Pukk og Betong AS. Styret har (og har hatt) kompetente personer i styret, som kan mye om vei.

Over tid og periodisk vil det være behov for større vedlikeholdsoppgaver som f.eks. påføring av et litt tykkere gruslag, bedre bærelag, nytt topp-dekke, grøfterensk, hogst langs veien, spyling og/eller utskiftning av stikkrenner eller reparasjon av autovern, mm.

Sommeren 2021 engasjerte styret Løvenskiold Vei og Plan AS for å vurdere veiens tilstand og hvilke tiltak som er nødvendige for holde en god veistandard. Rapporten (ligger på <https://nesbyen.info/file/50374237bf1/Rapport%20befaring%20av%20Trondrudvegen%204.%20juni%202021.pdf>) peker bl.a. på nødvendigheten av å lede vannet bort fra veibanen ved å ha riktig kuv på veibanen (5 grader fra midten av veien ut til veiskulder på begge sider), ha intakte og riktig dimensjonerte stikkrenner/kulverter, samt dype nok grøfter som kan ta imot vannet og lede det bort.

Styret har benyttet rapporten til en helhetlig plan for veien. Hogst langs veien og grøfterensk ble utført i 2021/2022. Utskiftning av kulvert/rør ved krysning av Trondrudåne (mellom Miljøstasjonen og krysset ved Einan/Bøgaset), samt oppbygging og utretting av veibanen ble utført i 2022. Vi ser at disse tiltakene har vært viktige, ikke minst når det faller store mengder nedbør (bl.a. ved «Hans 1 og 2») og i snøsmeltingsfasen. I fagmiljøene/mediene omtales klimaendringer og forventninger om «villere og våtere vær», og nye tiltak for å sikre veien er etter styrets vurdering viktig.

Det har også gått en del mindre ras i skråningen nede ved Grasdokk bru (der «Velkommen til Nesfjellet» skiltet står). I 2021 ble det gjort et temporært tiltak for å sikre at det ikke raste stein og masser ut i veibanen. Her må det lages en permanent og sikrere løsning.

På kort sikt gjenstår det å skifte ødelagte og underdimensjonerte stikkrenner og sikring av skråningen ved Grasdokk bru. Disse to tiltakene er tatt inn som en del av asfaltprosjektet, da styret vurderte det som effektivt og kostnadsbesparende å utføre samtidig med grunnarbeidene/tilrettelegging for asfaltering av veien. Øvre ramme for disse tiltakene er kalkulert til ca. kr 3.500.000. I rammen ligger utgraving av skråningen, bort kjøring og deponering av masser, samt bygging av støttemur nederst mot vei.

Finansiering av drift, vedlikehold og utbedringer/påkostninger

Ordinær årsavgift fra hytter

Medlemmene betaler en årsavgift som skal dekke løpende drift og vedlikehold. Denne bør også settes høyt nok til å dekke større, periodiske vedlikeholdstiltak/utbedringer.

Årsavgift har vært kr 150,- pr. andel og har ikke vært regulert siden 2003. Denne andelsprisen kunne styret og Representantskapet indeksregulert opp igjennom årene, men har ikke blitt gjort da vi har hatt solid økonomi i veien. I de første årene var det tilstrekkelig til å dekke løpende kostnader, og i tillegg kunne man legge opp et fond til å dekke de større periodiske kostnadene. Som oppstillingen nedenfor viser, har ikke årsavgiften for de siste 6 årene vært stor nok til å dekke driftsutgiftene (selv ikke når man trekker ut avskrivninger). Underskuddene har i praksis vært dekket inn ved bruk av midler fra andelsinnskuddene. Om andelsinnskudd, se avsnittet litt lenger ned.

	2017 *)	2018	2019	2020	2021	2022 **)
Årsavgifter	765 750	847 250	916 100	984 500	1 057 700	1 127 867
Driftsutgifter (ekskl. avskr.)	- 1 403 688	- 1 438 136	- 1 059 561	- 1 037 879	- 1 178 389	- 2 876 449
Subsidiert av andelsinnskudd	- 637 938	- 590 886	- 143 461	- 53 379	- 120 689	- 1 748 582

*) I 2017 ble det bygd «Strøhus» ved miljøstasjonen til kr 1.344.320,- (aktivert i regnskapets balanse, og er altså ikke en del av driftsutgiftene). Dette ble finansiert av andelsinnskudd, og følgelig ingen ekstra økning eller ekstra årsavgift til dette prosjektet. Strøhuset er et beredskapslager for grusing ved akutte værromslag. Dette har vi hatt 2 stk. av i vinter. Det kan hentes grus med traktorer og vi kommer raskt i gang med grusing av hytteveier i påvente av lastebil opp fra Nesbyen.

***) I 2022 var kr 1.577.844,- av driftsutgiftene knyttet til vedlikehold/utjevning av veien ved Trondrudåne. I tillegg ble det lagt ned nytt vannrør til Lislesetbekken under veien samt sikringstiltak av varig karakter som ble aktivert i regnskapets balanse med kr. 1.546.850. I praksis ble hele Trondrudåne-prosjektet, totalt kr 3.124.694, finansiert av andelsinnskudd.

Årsavgift fra næringene

Alpinsenteret ønsket å komme med i Trondrudvegen i 1993 og 2003. Det ble de ikke da de ikke var grunneier i området. Dommene konkluderte med dette, og at det måtte lages en avtale mellom Trondrudvegen og Alpinsenteret. Det var en avtale fra 1993 til 2005, og en ny avtale fra 2006. Denne avtalen sier at det maksimalt kan kreves kr. 80.000,- fra næringsvirksomhet i området. Alpinsenteret har innbetalt over kr. 100.000,- i årene fra 1993-2005, så litt mindre fra 2006 og fram til i dag. Dette pga. store underskudd og investeringer. De siste årene er det investert ca. 150 millioner kroner i Nesfjellet Alpin og underskuddene har vært på flere millioner i året. Alpinsentret har i sin 30-årige historie aldri tjent penger, og er først og fremst et anlegg som holdes liv i for å gi verdi til hyttene og områdene rundt. Som følge av dette er skisentrets innbetalinger i veien regulert iht. til dette prinsippet. De siste årene har Representantskapet bestemt en sum på kr. 20.000,- i avgift til alpinsenteret, og en andel på Golfbanen og Nystølkroken. Dette er også begrunnet med store investeringer. Vi skal nå utarbeide nye avtaler med disse aktørene, og vi ønsker også se på andre næringer i området som sykkeltrafikken opp til Syningen. I et lengre perspektiv planlegger alpinsentret å flytte mye av sitt parkeringsbehov ned i Rukkedalen, og Trondrudvegen vil i så fall få en mindre rolle/trafikkbelastning.

Andelsinnskudd

Iht. vedtektene skal Trondrudvegen kreve andelsinnskudd for nye enheter som oppføres etter 1993 og som benytter veien som adkomst til sine eiendommer. Andelsinnskuddet pr. hytte er for tiden kr 9.500,- Nye utbygginger har de siste årene tilført veien store summer gjennom andelsinnskudd. Siden 2017 har det kommet inn ca. kr. 6 mill. til Veilaget, ref. tabell under. Det ligger også et stort uforløst potensial for nye innbetalinger fra godkjente reguleringsplaner i Nesfjellet. Styret i Trondrudvegen legger opp til at deler av asfaltprosjektet dekkes av fremtidige andelsinnskudd ref. oversikt lengre ned i dette skrevet.

Oversikt over andelsinnskudd i perioden 2017 – 2022 (iht. Trondrudvegen sine årsregnskaper).

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	SUM
144 500	586 500	943 500	1 088 000	1 111 500	1 026 000	1 073 500	5 973 500

(Dette er samlede tall uavhengig av liten eller stor utbygger, eller enkeltstående hytter).

Tar vi med tall fra 2014 – 2024 så er sum andelsinnskudd kr. 7,1 millioner. Andelsinnskuddet skal brukes til større utbedringer og/eller større vedlikehold av veien. Eksempler på dette er oppgradering av Trondrudvegen fra «Bautaen» og opp til Miljøstasjonen i 2014, som beløp seg til kr. 1,5 millioner. «Strøhuset» på Miljøstasjonen i 2016/17 med kr. 1,3 millioner, stort sommervedlikehold i 2018 på kr. 1 million, oppgradering av strekningen Bøgaset/Einan til Alpinsenteret i 2015 med kr. 1,1 million og oppgradering/utbedring av veien over Trondrudåne høsten 2022 med totalt 3 millioner. Totalt ca. kr 7,9 millioner er brukt av andelsinnskudd på disse prosjektene. Dette er mer enn vi har hentet inn i andelsinnskudd for perioden på 7 år. Vi har med andre ord brukt av penger vi hadde på bok fra tidligere, og vi har subsidiert vanlig drift med kr 3,3 millioner fra 2017.

Hvorfor asfaltering av Trondrudvegen og hva inngår i prosjektet?

Først og fremst gir fast dekke en helt annen kjørekomfort enn en grusvei. Bilen blir ikke sølet ned ved fuktig vær, og steinsprutskadede frontruter unngås. Alle har erfart at med snøsmeltingen og regn, blir veien fort sølete, sleip, sporete og med vaskebrett i nederste del. Fredrik C. Løvenskiold sin rapport beskriver at det er essensielt å lede vannet bort fra veibanen og ned i grøftene. Med grusvei er det vanskelig å opprettholde tilstrekkelig kuv på veien, og vannet følger bilsporene i stedet for at det dreneres ned i grøftene. Det er utfordrende og dyrt å opprettholde kvaliteten på en grusvei i disse periodene.

En asfalt vei vil avhjelpe disse utfordringene i tillegg til at det vil bli en helt annen komfort. Det vises ellers til informasjonsskrivet av 15. januar i år.

Som en konsekvens av asfaltering vil det innføres akseltrykkrestriksjoner i utsatte perioder av året. Det vil med andre ord ikke være lov å kjøre tyngre kjøretøy på veien i vårløsningen mv.

Styret rekvirerte Siv.ing. Magnus Skringo til å vurdere omfanget med å oppgradere veien fra dagens grusdekke til nytt asfaltdekke. Rapporten ligger ute på https://nesbyen.info/file/3446734cde2/Trondrudvegen_vurdering-asfaltdekke_ver1.pdf der det skisseres 3 løsninger i kapittel 10.1 – 10.3. Løsningen beskrevet i kapittel 10.2 ligger til grunn for kalkulert ramme på kr. 15 millioner (inkludert stikkrenner, se kapittel 10.4 og sikring av skråning, se kapittel 10.5). I rammen ligger som tidligere nevnt kostnader til stikkrenner og også en buffer på 5% for uforutsette kostnader.

Det er en forutsetning at det gjennomføres en anbudsrunde for å oppnå ønsket kvalitet og best mulig pris. Derfor har vi ikke gått ut med våre detaljerte budsjetter mht. dette prosjektet.

Hvorfor foreslås det utbedring med asfaltering nå?

Styret og representantskapet har jobbet med asfaltprosjektet på deler av veien siden 2015. Først 1 km fra Grasdokk bru og oppover, så til «Bautaen» i siste svingen før den rette strekningen mot Miljøstasjonen, og nå siste 1-2 årene med utbedring/oppgradering av veien fram til Bøgaset/Einan-krysset. Vi stopper ved Einan siden det skal bygges ny vei fra Bøgasetkrysset og frem til ca. 350 meter før krysset nedenfor Alpinsenteret. Deler av denne veien er allerede bygget, og prosjektet bekostes av eiendomsutvikler på Einan. Trondrudvegen planlegger asfalt også her, men det ligger noe frem i tid. En vesentlig forskjell er at den nye veien bygges med forberedelse for asfaltering.

Vi har hatt en stor utvikling av nye hytter/leiligheter siste 10 årene, og det er nå ca. 1760 hytter/leiligheter, noe som gir ca. 7900 andeler (inkl. skogbruk/landbruk). Vi bruker mer penger på vanlig sommervedlikehold enn tidligere. Dette prosjektet vil gi en stor standardheving på veien. Siden spleiselaget nå har blitt så stort finner styret prosjektet tilrådelig. Vi får en mere stabil vei, mindre støv på sommeren, veien blir bedre å kjøre på ved regn, og da mindre søle, mindre steinsprut og knuste ruter. Styret håper å spare ca. kr 500.000,- i sommervedlikehold pr. år ved å legge asfalt. Veien er i utgangspunktet laget med for dårlig masser i dens oppbygging. Det var ikke penger i 1988-90 til å lage den bedre. Allikevel har vi greid å opprettholde en tilfredsstillende vei i mange år. Nå mener styret og Representantskapet at det er på tide å ta ett nytt løft for veien. De to rapportene gir oss god informasjon å bygge videre på. Kostnadene fordelt over 3 år ligger på kr. 3600,- til kr. 6.000,- pr. hytte avhengig av hvor i fjellet hytta ligger. Styret mener dette er en relativt moderat sum vurdert opp mot den veistandarden hytteeierne får tilbake.

Bygger vi opp veien slik rapporten viser (10.2), får vi en langt bedre vei enn i dag. Skulle vi derimot velge å ikke legge asfalt nå, må vi ha en annen sammensetning av grus i bærelaget og vi må bekoste et nytt topp-dekke. Da får vi igjen behov for stort sommervedlikehold, grusing, støving, salting, høvling, mm.

Veien må nå skifte stikkrenner, og vi må sikre skråningen ved Grasdokk bru. Det er kostnadsbesparende å gjøre dette samtidig med asfaltprosjektet, og disse delprosjektene bør vi gjøre i 2024. Kapasitet hos entreprenører er nå god, og det er grunn til å forvente lave anbud siden mange har små ordreserver i dagens marked. Styret mener vi må forvente prisøkninger hvis vi venter med prosjektet.

Finansiering av prosjektet

Prosjektets ramme	15 000 000
Bruk av oppsparte midler (andelsinnskudd/ egenkapital) v/oppstart i 2024)	1 900 000
Andelsinnskudd nye hytter bygget i 2023, faktureres i 2024	400 000
Ekstra årsavgift/investeringsbidrag fra andelshavere	3 050 000
Lån i bank *)	9 650 000
Sum finansiering	15 000 000

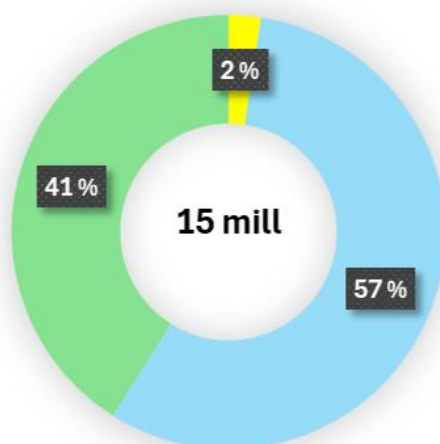
*) Lånet etableres som et byggelån til markedsmessig rente, og nedbetales med andelsinnskudd fra fremtidige hytter og leiligheter som er forventet bygget i årene som kommer. I tillegg kommer ekstra årsavgift fra nåværende hytteeiere. Primært legger styret opp til at ekstra innbetaling fra nåværende hytteeiere ikke strekker seg utover 3 år, og at restbehovet dekkes inn fra nye andelsinnskudd. Styret har tatt høyde for at de ekstra innbetalingene kan strekke seg over 5 år, men dette blir kun aktuelt dersom forventede inntekter fra nye hytter uteblir. Salg av nye hytter er som kjent markedsstyrt og kan svinge kraftig.

Nedenfor vises en visualisering av kostnadsfordelingen for asfaltprosjektet med følgende forutsetninger:

- Ekstra innbetaling pr. andel med kr. 400,- pr. år i 3 år.
- Fastboende og hytter har likt andelstall.
- Andeler for landbruk og jordbruk settes til 158 (ref. Jordskiftedommen i 2003).
- Næring er ikke tatt med siden bidraget er lite.
- Totalkost for prosjektet er lagt til 15 mill.
- Alle kostnader ut over kr. 400,- pr. andel i 3 år tillegges kategorien «Fremtidig utvikling av området» (andelsinnskudd og flere betalende oppsittere).

Fordeling blir gitt forutsetningene slik:

Kostnadsfordeling- Prosjekt Asfalt



■ Fastboende / Skogbruk / Jordbruk ■ Hytteeiere ■ Fremtidig utvikling av området

Avslutning:

Styret håper denne informasjonen er utfyllende og tilstrekkelig opplysende for det oppsittere/andelseierne trenger å vite om veien og prosjektene vi ønsker å gjennomføre. Dersom det fremdeles er spørsmål svarer vi gjerne, og det er bare å ta kontakt med den dere ønsker av styremedlemmene. Særlig tillitspersoner i Nesfjellet oppfordres til å ta kontakt, og gjerne før dere ytrer dere om forhold der kunnskapsgrunnlaget er tynt. Vi ønsker alle det beste for fjellet vårt, og vi ønsker hyggelige relasjoner når vi kommer på hytta. Nesfjellet er og skal være et godt sted å komme til. Styret og Representantskapet jobber etter beste evne for å finne gode løsninger på vegne av fellelskapet.

Styret vil ta en fot i bakken og bruke 2024 på å kvalitetssikre prosjektet. Vi vil jobbe for å få på plass en prosjektleder, avklare en forsvarlig fremdriftsplan samt gi oppsitterne/andelshaverne så god informasjon som mulig. Delprosjektene med rassikring ved Grasdokk bru samt utskiftning av stikkrenner vil gå som planlagt, og vil bli finansiert av den ekstra betalingsanmodningen som er krevd inn for 2024.

Styret tar selvkritikk på at kommunikasjonen burde vært bedre i forkant av betalingsanmodningen som gikk ut i januar.

Styret mener asfaltprosjektet er et meget godt prosjekt for oppsittere/andelseierne, og stiller oss fremdeles bak vedtaket som er gjort. I løpet av 2024 vil vi sikre skråningen ved Grasdokk Bru mot rasfare. Vi vil i tillegg skifte ut stikkrenner, noe som også er et prosjekt av et visst omfang. Videre vil vi naturligvis sørge for ordinært vedlikehold gjennom sommerhalvåret. I løpet av sommersesongen vil vi også gjøre veien litt smalere, som et forberedende tiltak før fremtidig asfaltering (ref. Rapporten fra Løvenskiold Vei og plan AS omtales veien som unødvendig bred på visse strekninger). I 2025 ønsker vi å legge asfalt de første 1750 meterne, nærmere bestemt til utgangen av svingen ved «Bautaen». Muligens lengre dersom dette virker rasjonelt og økonomisk forsvarlig. Målet er at vi om noen år har en asfaltert og god vei fra avkjøringen ved Grasdokk og helt opp til krysset Natten/Tverrlie.

Styrets medlemmer og Representantskapet har gjort sitt vedtak basert på et grundig forprosjekt og drøftelser i vårt fora. Vi har også innhentet gode referanser fra tilsvarende prosjekter. På tvers av styrets sammensetning, som består av hytteeiere, grunneiere og næringsrepresentanter, er styret samlet i sin overbevisning om at prosjektet er godt og bør gjennomføres. Dersom andelshaverne er uenige i styret og Representantskapets vurderinger, og ikke ønsker en asfaltert vei, så bør Veilagene stemme frem nye styremedlemmer i sine årsmøter, som støtter videre drift av grusvei. Siden prosjektet vil gå over flere år, og selve asfaltdelen av prosjektet tidligst finner sted i 2025, er det god anledning til å endre sammensetningen av styret, slik at alle synspunkter og stemmer får plass i veiens styrende organer.

Mvh

Styret i Trondrudvegen

Tore Ness, leder