

## **Merknadsoversikt for varsel om planoppstart**

### **PlanID 20200013 - Detaljregulering for Sverdstadveien - Fortau**

Under varsel om oppstart har det kommet inn 17 merknader fra følgende høringsparter. Merknadene er vedlagt i sin helhet.

#### Offentlige myndigheter og interesseorganisasjoner

- Tunsberg bispedømme, datert 07.08.2020
- Bane NOR, datert 18.08.2020
- NVE, datert 18.08.2020
- DSB, datert 24.08.2020
- Vestfold fylkeskommune, datert 07.09.2020
- Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, datert 07.09.2020
- Skagerak Energi, datert 11.09.2020
- Nina Christin Clausen, datert 07.09.2020
- Sande nærmiljøutvalg, datert 07.09.2020

#### Grunneiere og andre rettighetshavere

- Ruben Schulkes, datert 10.08.2020
- Erik Sofus Elnan Steinsholt og Veronica Martinsen, datert 03.09.2020
- Randi Solli og Morten Standeren, datert 04.09.2020
- Vidar Kvamme, datert 05.09.2020
- Nils Ingar Knatten, datert 06.09.2020
- Anders Lind, datert 06.09.2020
- Tenden advokatfirma ANS for Anne Sellevold Beck og Thomas Beck, datert 07.09.2020
- Sven Erik Lund, datert 07.09.2020

#### Offentlige myndigheter og interesseorganisasjoner

##### **Tunsberg bispedømme, datert 07.08.2020**

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark er den regionale fagmyndigheten for gravplasser, siden den lokale gravplassforvaltningen i Sandefjord er lagt til kommunen. Tunsberg biskop er fagmyndighet for Sandar kirke med omgivelser. Ut fra avstand og tiltakets karakter kan vi ikke se at reguleringsplanen vil ha direkte konsekvenser for Sandar kirke og omgivelser.

##### Forslagsstillers kommentar:

- *Det planlegges fortausløsning på vestsiden av kjøreveien, og planen vil ikke få direkte konsekvenser for Sandar kirke m/omgivelser.*

##### Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

##### **Bane NOR, datert 18.08.2020**

Ber om at det utføres vurdering av grunnforhold, eventuelt grunnundersøkelser. Fortau gir økt tette flater, og overvannshåndtering fra veien mot jernbanen vurderes og eventuelle tiltak utføres.

Tiltaket vil være søknadspliktig etter jernbanelovens § 10 for alle tiltak innenfor 30-metessonen til jernbanen.

Forslagsstillers kommentar:

- Det er gjennomført en vurdering av områdestabilitet i regi av GrunnTeknikk AS (datert 01.04.2022), og det er konkludert med at områdestabilitet er ivaretatt.
- Det er planlagt etablert nye sluk i forbindelse med fortauet, som vil påkobles eksisterende overvannsledning i Sverdstadveien. Slukene vil håndtere eventuell ekstra avrenning i området som følge av nytt fortau. Detaljer avklares i byggeplanfasen.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

**NVE, datert 18.08.2020**

NVE gir generelle innspill til varsel om oppstart.

God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom, overvann, erosjon og skred. Krav til sikkerhet mot naturfare og sikker byggegrunn følger av pbl, og dette utdypes for flom-, erosjon- og skredfare i TEK 17. På reguleringsnivå vil det ofte være behov for detaljert fagkyndig utredning av faren.

Økning i tette flater kan gi økt og raskere avrenning som kan medføre oversvømmelser og flom. Ny utbygging kan gi blokkering av avrenning. Klimaendringer må tas hensyn til tidlig i planprosessen.

Det er store interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser kan bli konsesjonspliktig etter vannressursloven.

Forslagsstillers kommentar:

*Overvann belyses som del av planarbeidet.*

*Tiltaket ligger ikke ved vassdrag eller sjø eller omfatter tiltak som vil berøre grunnvann.*

*Tiltaket ligger utenfor aktsomhetssone for flom; Badeparken og opp Sandefjordsveien og sone fra Øvre Hasle til Nedre Gokstad og videre til Mefjorden. Det er ikke grunnlag for å utrede fare for flom eller konsekvenser for vassdrag eller grunnvann. Området er ikke kartlagt for snøskred og steinsprang, men dette er ikke relevant for området.*

*Planområdet ligger under marin grense, men utenfor kartlagte kvikkleiresoner. Tiltaket er vurdert etter NVEs veileder for kvikkleireskred.*

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar og nærmere vurderinger av områdestabiliteten i teknisk notat som er vedlagt saken.

**DSB, datert 24.08.2020**

DSB gir generelt svar på varsel. DSB har innsigelseskompetanse for plansaker som berører virksomheter som betjener farlig gods, transport av farlig gods, brannsikkerhet herunder

tunneler og underjordiske anlegg og tilfluktsrom. DSB ber om å bli kontaktet hvis det er behov for direkte involvering.

Forslagsstillers kommentar:

*Planen berører ikke DSBs ansvarsområder.*

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

**Vestfold fylkeskommune, datert 07.09.2020**

Det er positivt at det planlegges for tiltak for økt trafikksikkerhet. Sverdstadveien er kommunal og innspillet begrenses derfor til tilknytning til fv. 3068 Dølebakken og krysset. Det forutsettes friskt og at alle tiltak planlegges i tråd med håndbok N100. Nødvendige tiltak i fylkesveien må sikres med rekkefølgekrav, og bestemmelse om at detaljerte byggeplaner som berører fylkesveien må godkjennes av fylkeskommunen før igangsettingstillatelse kan gis.

Kulturarv: Det ligger et automatisk fredet kulturminne, skålgropfelt – bergkunst, på gbnr. 43/194. Det forutsettes at kulturminnet ivaretas md hensynssone c og d og at det gjennomføres dialog med kulturarv på endelig plangrense og registrering etter kulturminneloven. Det gis utfyllende informasjon i merknaden til bruk av hensynssone og meldeplikt etter kulturminneloven.

Det er høy tetthet av kulturminner i området. Fylkeskommunens vurdering er at flere kulturminner kan være bevart innenfor planområdet. Det må derfor gjennomføres arkeologisk registrering før endelig uttalelse til planforslaget kan gis. Feltsoning for registrering er normalt fra midten av april til november. Vedlagt merknaden er budsjett og vilkår for registreringen.

Forslagsstillers kommentar:

- *Det planlegges ikke tiltak på fylkesveien, og nytt fortau i Sverdstadveien vil kobles på eksisterende fortau langs fylkesveien.*
- *Kulturminnet på gbnr. 43/194 blir ikke berørt av planen, og ligger utenfor reguleringsgrensen.*
- *På grunn av at planområdet ble redusert etter varsling, har fylkeskommunen vurdert at det ikke lengre er behov for arkeologisk registrering.*

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar

**Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, datert 07.09.2020**

Bemerket at tiltaket søkes løst mot vest og ikke vil berøre kirkegård eller naturverdier. Har ingen merknader da varselet ikke oppfattes å være i vesentlig strid med nasjonale interesser som fylkesmannen er satt til å ivareta.

Forslagsstillers kommentar:

- *Tiltaket berører ikke kirkegård eller naturverdier.*

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar

**Skagerak energi, datert 11.09.2020**

Nettselskapet har elektriske anlegg i planområdet. Forslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som nettselskapet må drifte og etablere. Det er viktig at tiltak ikke igangsettes som forringer atkomst til anleggene.

Selskapet har høyspenningskabler innenfor området. Normalt kan det iverksettes tiltak som 1 m fra kabelgrøften horisontalt fra grøftens ytterkant. Fremtidig atkomst må ikke hindres, og terrenginngrep som medfører endring i overdekning må ikke gjøres. Vedlagt kart (unntatt offentligheten) viser omtrentlig plassering. Kabelpåvisning må gjennomføres for plassering i terreng.

Flytting nyanlegg eller forsterkning av anlegg og erverv må dekkes av den som utfører tiltak. Dersom planen forutsetter flytting/omlegging må det settes av arealer til nye traseer/ nettstasjon og dette gis rettigheter med minst like gode vilkår.

Nettselskapet ønsker å bli kontaktet i god tid før utbygging for å avklare forsyning og planlegge nye anlegg.

Forslagsstillers kommentar:

*Detaljer avklares i byggeplanfasen.*

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar

**Sande nærmiljøutvalg, datert 07.09.2020, med tillegg**

Sande NMU er glad for at veien planlegges med fortau med hensyn til trafiksikkerhet for skolebarn/ elever og for nærmiljøet generelt. Trafikk og hastighet bør i alminnelighet begrenses rundt skoler, og veiinfrastruktur bør invitere til grønn mobilitet. Håper at prosjektet vil gjøre Sverdstadveien mindre attraktiv som gjennomgangsåre, og viser til Dølebakken og Halsebakken som mer egnet. Håper prosjektet inkluderer fysiske tiltak som gjør at 30 km/t respekteres.

Prosjektet bør omfatte tilrettelegging for sikker trase fra droppsone ved p-plass og til skolen, og ber om å bli involvert ved utforming av denne.

Sande NMU håper sterkt tiltaket lar seg gjennomføre innenfor anslåtte tidsramme, og med prosess som ikke medfører tidskrevende klagerunder og rettslige prosesser. Jf. informasjonsmøte kom det innspill om østlig plassering, smalere fortau og enveiskjøring. Disse innspillene bør vurderes hvis det kan resultere i smidig prosess og konflikter unngås.

Sande NMU mener derimot at istedenfor smalere fortau kan det gjøres avvik fra normbredder for kjørebaneer. Slik kan økt sikkerhet for myke trafikanter fortsatt ivareta uten omfattende inngrep på eiendommer.

Tillegg: Bør tenke på syklist i tillegg til de gående. For syklist er det best med sykkelsti i oppoverbakke. I nedoverbakke er det lettere å holde samme fart som bilister. Dermed vil det være en fordel med gang og sykkelst på østsiden, hvor det også er færre innkjøringer.

#### Forslagsstillers kommentar:

- *Fartsdempende tiltak planlegges uavhengig av reguleringsplanen. Eventuelle fartshumper vurderes basert på veiens stigning og avstand mellom fartshumpene, samt fartsnivå og trafikkmengde.*
- *Planen tilrettelegger for sikker trasé fra droppsone til skolen via nye fortau og ny kryssing av Sverdstadveien.*
- *Det er ønskelig å beholde kjørebanebredde slik at det er plass til å møtes for både biler og syklist. Syklist kan velge å sykle i kjørebanen sammen med bilene, og da er det viktig med tilstrekkelig bredde.*
- *Det er gjort en vurdering av hvilken side av veien det skal utvides for å etablere fortau. Arealene på østsiden av veien består av både automatisk freda kulturminne (gravfelt) og naturmiljø kategorisert som «svært viktig» (parklandskap) med flere store trær inkludert eiker. I tillegg ligger jernbanesporet nært inn mot veien på nederste del av Sverdstadveien, med konstruksjoner som vil gjøre det utfordrende å etablere fortau. Det er konkludert med at etablering på vestsiden vil være den beste løsningen.*

#### Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar og legger til at hastighetsreducerende tiltak, skilting og oppmerking ikke detaljeres i reguleringsplanen, men vil vurderes i senere faser.

#### Grunneiere og andre rettighetshavere

##### **Ruben Schulkes, datert 10.08.2020**

Eier Sverdstadveien 2 og er glad for at det jobbes med tilrettelegging for gående og syklende. Særlig utkjøring fra Dølebakken 1 og Sverdstadveien 2 er svært farlige i nedre del av veien. Med utgangspunkt i håndbok N100 gis følgende konstruktive innspill.

Svingen i nedre del er krevende pga. liten kurveradius i relativt brakk bakke. Møtende trafikk gjør at biler og sykler må ta innersving mot sentrum, noe som gir begrenset sikt mot krysset mot Dølebakken. Løsningen tilfredsstiller ikke geometriske krav til minste horisontalradius. En måte å innfri kravet er å legge gang/sykkelfelt i innersvingen i Sverdstadveien. Dette gjør situasjonen ved utkjøring fra eiendommer mindre farlig da trafikken blir fjernet fra innersvingen.

Opprettholdelse av toveiskjøring i Sverdstadveien og etablering av gang- og sykkelsti innebærer vesentlig ekspropriasjon fra samtlige berørte eiendommer. Veien er smal, særlig i øvre del. Et godt alternativ er å endre gaten til enveiskjøring, og kun tillatt kjøring oppover vil gi lavere fart i nedre del da alle har lavere fart inn fra kryss, plass til gang- og sykkelst uten ekspropriasjon og oppfylling av geometriske krav.

Enveiskjøring vil gi ulempen lengre kjørevei til sentrum for et begrenset antall beboere. Beboerne vil måtte kjøre via Frøyas vei mot nord for å komme til sentrum, og det er beregnet fra 0,7 til 4,4 min ekstra kjøretid. Løsningen vil gi god tilgang til Ringveien og Dølebakken, og begge veiene har fått vesentlig oppgradering de siste årene som det ville være underlig hvis ikke Sandefjord kommune tvinger større andel av trafikken over på.

Forslagsstillers kommentar:

- *Det planlegges breddeutvidelse i kurve sør i Sverdstadveien. Utvidelsen vil gjøres på østsiden av kjøreveien.*
- *Enveiskjøring er ikke ønskelig, da det vil gi omveier og ulemper for trafikanter, samt at enveiskjøring vil belaste det øvrige veinettet, spesielt Breidablikkveien, Trudvangveien og Frøyas vei.*

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

**Erik Sofus Elnan Steinsholt og Veronica Martinsen, datert 03.09.2020**

Har observert økt hastighet i Sverdstadveien gjennom flere år, noe som eskalerte da fartsdumper ble fjernet. Ser behovet for trafikksikkerhetstiltak, men mener at det kan gjennomføres med mindre drastiske tiltak enn hva det å berøre 12 eiendommer vil gjøre. Det være seg gangfelt, fartsdumper eller gjennomkjøring forbudt.

Viser til oppmåling som ble gjennomført uten eiers tilstedeværelse, og er undrende til hva som ble målt. Ønsker kopi av oppmålingen. Mener at flyfoto viser at vegetasjon har stått over 20 år, og at lovverket da tilsier hevd på arealet.

I henhold til kommunens veinormal er det ulike kriterier for opparbeidelse av gang/sykkelsti. Det er ikke kjent om det er foretatt måling av årsdøgntrafikk, og ønsker dette tilsendt hvis det foreligger. Hvis ikke bør dette gjøres før man ser på behov for gang/sykkelvei. Fikk tillatelse til tiltak på eiendommen nært mot Sverdstadveien i 2018, forstøtningsmur, bod og lysthus. Tiltakene er igangsatt og kommunen er varslet.

Oppfatter at det er bemerkelsesverdig at kommunen vurderer tiltak som trosser vedtatt kommuneplans krav om minimum 5 m fra bolig til vei, på 100 år gamle hus.

Naturlig å verne om privat eiendomsrett, og håper det er mulig å se på alternative løsninger som ikke bryter med eiendomsretten. Farten bør ned.

Forslagsstillers kommentar:

- *Det kan være aktuelt å etablere fartshumper på strekningen, men det vil komme i tillegg til etablering av fortau. Det er ikke ønskelig å stenge for gjennomkjøring, fordi det vil kunne medføre økt belastning på småveier i øvrige områder, samt vil gi redusert fremkommelighet for beboere.*
- *Oppmålingen som ble gjennomført ble gjort med tanke på å måle inn nøyaktig geografisk plassering av asfaltkanter osv, da veikanter kan variere noe i forhold til kartgrunnlaget.*

- *Det er gjennomført registrering/beregning av trafikkmengde, og beregnet ÅDT er 1200. Iht. kommunens veinormal kan det vurderes gang- og sykkelløsning ved en ÅDT over 750. I tillegg er det i kommunens veinormal presisert at skoleveier kan utløse strengere krav enn kriteriene i veinormalen.*
- *Godkjente tiltak på eiendommen som blir berørt av fortauet, må søkes erstattet gjennom grunnervvsprosessen.*

#### Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar og legger til at hastighetsreducerende tiltak, skilting og oppmerking ikke detaljeres i reguleringsplanen, men vil vurderes i senere faser.

Når det gjelder spørsmålet knyttet til mindre byggegrense enn 5 meter: Det er i reguleringsplan anledning til å sette annen byggegrense enn det gjeldende veinormal og kommuneplanens arealdel tilsier. I denne saken er det vurdert slik at det er hensiktsmessig å avvike fra kravet om 5 meter byggegrense for å få plass på plass det ønskede tiltaket. Kommunedirektøren peker på at et alternativ til foreslått løsning vil være å legge byggegrenser over eksisterende bebyggelse. Med en slik løsning vil bebyggelsen kunne beholdes som i dag, men dersom det rives/ødelegges i brann eller lignende må ny bebyggelse plasseres lenger unna vei. I denne saken mener kommunedirektøren altså at bebyggelsen kan beholde sin plassering også i fremtiden selv om fortau etableres.

#### **Randi Solli og Morten Standeren, datert 04.09.2020**

Er positive til tiltak for å bedre sikkerheten for myke trafikanter i Sverdstadveien, men føler at inngrep i 12 eiendommer er drastisk og unødvendig for å oppnå dette. Mener at fortau på 2,75 m er for voldsomt, og samme bredde som i Breidablikkveien bør kunne løse saken på tilfredsstillende måte. Det bør samtidig utvides så mye som mulig mot øst og kirkegården hvor det er noe plass uten at man nødvendigvis går inn på kirkegården. Hvilken side fortau legges på spiller ikke så stor rolle.

Fortau på østsiden av Dølebakken er ikke i nærheten av 2,75 m, og det er vel samme normer og kommunen som drifter og vedlikeholder der?

2,75 m fortau vil innby til mer sparkesykling og sykling sammen med gående, som ikke er veldig sikkert. Unngår selv å benytte fortau og sykkelstier tett på hekker og uoversiktlige utkjøringer. Viser til TØI rapport hvor dobbeltrettet sykkelvei mm. medfører høyere risiko enn øvrige løsninger.

Forstår at forslag om sikring av myke trafikanter kommer fra FAU ved Sande skole. Kommer tiltaket med garantier for videre drift av skolen? Blir det slik at man avgir del av tomt for å anlegge fortau på 2,75 m for å se skolen legges ned etter få år? Forstod det slik at FAUs representant på informasjonsmøte mente at 1,5 m var tilstrekkelig.

Har atkomst med parkeringsplass med lading til to biler mot Sverdstadveien. Dersom det tas mye areal er det ikke lenger plass, og det blir drastisk om atkomst må flyttes til Orelund eller lage lang smal innkjørsel. Ingen av delene er ønskelig.

Det kan ikke være naturlig å følge en norm på 2,75 m i en vei med generelt lite trafikk og lav fartsgrense. Det er to fine veier for gjennomkjøring som det må være bedre å lede trafikken til enn å tilrettelegge for mer trafikk med høyere hastighet i Sverdstadveien.

#### Forslagsstillers kommentar:

- *Bredde på planlagt fortau er i henhold til kommunens veinorm. Det er ønskelig å planlegge for minimumsbredde, blant annet for å ivareta trafikksikkert og driftshensyn. Bredden er også begrunnet med at det skal være mulig for trafikanter å møtes på fortauet.*
- *Bredden på fortauet langs Breidablikkveien er smalere enn standarden kommunen ønsker fremover. Reguleringsplanen for Sverdstadveien legger til grunn minimumsbredder i henhold til Sandefjord kommune sin veinormal.*
- *Langs Dølebakken er det både sykkelfelt i veibanen, og opphevet fortau i tillegg, slik at det er separat tilbud til syklister og fotgjengere. Det er fylkeskommunen som har stått for planlegging og utførelse av løsningen, og som drifter denne veien.*
- *Angående spørsmål om videre drift av skolen: Sande skole er en av mange barneskoler som står ovenfor en [omorganisering i Sandefjord kommune](#). Etter hvert som det jobbes videre med den nye skolestrukturen er det en mulighet for sammenslåing mellom Sande barneskole og Byskolen. Uavhengig av utfallet av omorganiseringen vil et tilbud til myke trafikanter være betydelig for beboere, skolebarn og alle som ferdes langs Sverdstadveien. Barn i området vil uansett ha Sverdstadveien som en del av sin skolevei frem til en eventuelt ny skole.*
- *Det er gjort en vurdering av hvilken side av veien det skal utvides for å etablere fortau. Arealene på østsiden av veien består av både automatisk freda kulturminne (gravfelt) og naturmiljø kategorisert som «svært viktig» (parklandskap) med flere store trær inkludert eiker. I tillegg ligger jernbanesporet nært inn mot veien på nederste del av Sverdstadveien, med konstruksjoner som vil gjøre det utfordrende å etablere fortau. Det er konkludert med at etablering på vestsiden vil være den beste løsningen.*

#### Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

#### **Vidar Kvamme, datert 05.09.2020**

De fleste som går langs veien går på østsiden av veien, og fra Breidablikkveien krysser de til øst i krysset i nord. Skolebarn går på fortauet i Breidablikkveien, eller nedover Orelund eller over Pyntestuen og ned til Dølebakken. Noen blir hentet på p-plassen ved Orelund kapell ved krysset i nord.

Man trenger ikke sykkelfelt i denne veibiten. Kan ikke være meningen å lage 2,75 m bredt fortau i eksisterende boligfelt. Er det gjort tellinger på hvor mange som går?

Legg fortau mot øst med samme bredde som i Breidablikkveien. Start fra Briskeveien og legg fortau så tett på kirkegård som mulig. Det er mulig å parkere utenfor asfaltkanten, og veien bør dermed være bred nok til fortau. Dette gir sikrere trafikkløsning da man slippe å passere alle utkjøringer fra boliger på vestsiden. I krysset Sverdstadveien/ Orelund kan man ta litt av fjellet og få god oversikt, og gi bedre utkjøring. Får da naturlig forbindelse til eksisterende



fortau nederst i Dølebakken/undergangen. Legg opphøyet gangfelt i krysset Sverdstadveien/Orelund for å redusere farten. Samtidig kan man oppgradere gatebelysning og legge kabel i bakken.

Dette er økonomisk billigere og raskere å gjennomføre enn løsning på vestsiden.

Vegetasjon i hjørnet Sverdstadveien/Briskeveien er farlig for alle som ferdes og burde vært ryddet og fått lavere gjerde. Det har vært mange nestenulykker der. Hvis man lager fortau på østsiden kan man lage opphøyd gangfelt på sydsiden av krysset, noe som er mer naturlig for barn fra parkeringsplassen til skolen.

Forslagsstillers kommentar:

- *Behov for fortau vurderes ut fra antall kjørende (ÅDT) og ikke tellinger av myke trafikanter. Behov vurderes også ut fra at det er skolevei.*
- *Det er gjort en vurdering av hvilken side av veien det skal utvides for å etablere fortau. Arealene på østsiden av veien består av både automatisk freda kulturminne (gravfelt) og naturmiljø kategorisert som «svært viktig» (parklandskap) med flere store trær inkludert eiker. I tillegg ligger jernbanesporet nært inn mot veien på nederste del av Sverdstadveien, med konstruksjoner som vil gjøre det utfordrende å etablere fortau. Det er konkludert med at etablering på vestsiden vil være den beste løsningen.*
- *Det planlegges en oppstramming av krysset Sverdstadveien – Trudvangveien – Breidablikkveien.*

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar, men ønsker å legge til at dårlig sikt i dagens situasjon er mye av grunnen til at mange går på østsiden i dag.

**Nils Ingar Knatten, datert 06.09.2020**

Driver Knatten fruktgård hvor det har vært drevet produksjon og salg av frukt i 105 år. Det er et betydelig hjemmesalg av frukt og grønnsaker og kunder må kunne komme uhindret til gården for å handle. Bygging av nytt kryss og sykkel- og gangvei må skje uten at det går ut over salget på Knatten. Veien må være tilgjengelig for trafikk begge veier i anleggsperioden og i fremtiden være lett tilgjengelig for trafikk i begge retninger.

Forrige gang ble det produsert 600 m grøft på to år med stengte innkjøringsmuligheter, med milliontap for Knatten. Hvis dette skjer igjen er det ingen vits å fortsette drift. Det må tas hensyn til det lokale næringslivet.

Forslagsstillers kommentar:

*Deler av Sverdstadveien vil være stengt i ulike faser av anleggsarbeidet, så det vil i perioder være redusert adkomst fra sør. Starten av Trudvangveien i sør-øst blir berørt som en del av oppstrammingen av krysset, men Trudvangveien med adkomst i nord skal ikke bli berørt av reguleringsplanen.*

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

**Anders Lind, datert 06.09.2020**

Er positive til trafikksikkerhetstiltak i veien, det være seg gangfelter og fartsdumper. Stiller spørsmål hvorfor fortau må være så bredt. Dagens veibredde på 9 m bør ha plass til både fortau og vei, fortauet nordover er 1,3-1,5 m bredt. Gående/syklende bør bruke vei når det er 30km/t.

Mener at svært få elever, har talt 3 stykker, bruker Sverdstadveien mellom Orelund og Trudvangveien til skolen. Fra sør brukes Orelund.

Utbedringer bør ikke øke biltrafikk, snarere tvert imot bør det gjøres begrensninger. Gjennomgangstrafikk bør unngås, og henviser til Dølabakken og Haslebakken som er mer egnet. Begrensning kan gjøres med gjennomkjøringsforbud, eks. nord for Sverdstadveien/Breidablikkveien. Dette vil gi sikrere situasjon for barn og andre som benytter veien, og kjøring til eiendommer, skole, Knatten og kirkegård bør kunne gjøres fint med dagens bredde. Knatten kan ev. lage innkjøring nord på eiendommen. Det bør settes opp stopp forbudt skilt i krysset i nord slik at biler med barn til skole ikke stopper i krysset, men benytter parkeringsplass.

Hvis veien må gjøres bredere, hvorfor ikke bruke litt av gjerde/siden mot kirkegården? Hvorfor rasere 8-10 eiendommer med over 100 år gamle hus når man benytte litt av en allerede meget stor kirkegård. Mange hus står veldig nærme veien, og vil bli ødelagt/ubeboelige ved å ta 2-3 m av eiendommen. Kommunen setter 5 m som krav til avstand mot vei, blir boligene med mindre avstand ubeboelige?

Har bodd her i snart 30 år og sett betydelig økning i trafikk og hvordan man kjører med tanke på fart og lite hensyn. Begrens bilbruken og ikke lag «motorvei» som stimulerer til økt trafikk og inngrep som ødelegger boligene og eiendommene. Vil påklage om dette blir løsningen.

Forslagsstillers kommentar:

- *Bredde på planlagt fortau er i henhold til kommunens veinorm. Det er ønskelig å planlegge for minimumsbredde, blant annet for å ivareta trafikksikkert og driftshensyn. Bredden er også begrunnet med at det skal være mulig å møte andre trafikanter.*
- *Toveistrafikk og stengt for gjennomkjøring er ikke ønskelig, det vil medføre økt belastning på småveier i øvrige områder. Medfører redusert fremkommelighet for beboere.*
- *Det er gjort en vurdering av hvilken side av veien det skal utvides for å etablere fortau. Arealene på østsiden av veien består av både automatisk freda kulturminne (gravfelt) og naturmiljø kategorisert som «svært viktig» (parklandskap) med flere store trær inkludert eiker. I tillegg ligger jernbanesporet nært inn mot veien på nederste del av Sverdstadveien, med konstruksjoner som vil gjøre det utfordrende å etablere fortau. Det er konkludert med at etablering på vestsiden vil være den beste løsningen.*
- *I tilfeller hvor eiendomsgrense mot kommunal vei blir mindre enn 5 m mot eksisterende bygg, lages det en avtale om dispensasjon fra byggegrense. Denne heftelsen tinglyses på den aktuelle eiendommen.*

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

**Nina Christin Clausen, datert 07.09.2020**

Beboer i Dølebakken 1 a og b, ber om at det vurderes å legge gangveien på motsatt side (sør/øst). Dersom dette ikke er mulig på grunn av jernbanesporet bes det om at man ser på sikkerheten for de eiendommene som har utkjørsel mot Sverdstadveien. Har bekymring for brettkjøring både manuelt og motorisert på eventuelt fortau.

Hvis fortauet legges mot eiendommen forutsettes det at steingjerde med portstolper blir flyttet inn på eiendommen. Dette er originalt fra husets byggeår i 1918, og må settes opp igjen med samme steiner. Forutsetter også at man tar så lite som mulig av tomten, og at kommunen dekker alle kostnader til flytting av steingjerde og beplantning. Ber om snarlig oversikt over hva kommunen har estimert at dette vil koste.

Forslagsstillers kommentar:

- *Det er gjort en vurdering av hvilken side av veien det skal utvides for å etablere fortau. Arealene på østsiden av veien består av både automatisk freda kulturminne (gravfelt) og naturmiljø kategorisert som «svært viktig» (parklandskap) med flere store trær inkludert eiker. I tillegg ligger jernbanesporet nært inn mot veien på nederste del av Sverdstadveien, med konstruksjoner som vil gjøre det utfordrende å etablere fortau. Det er konkludert med at etablering på vestsiden vil være den beste løsningen.*
- *Detaljer angående flytting av gjerder, erstatning osv. avklares i detaljprosjekteringsfasen.*

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

**Tenden advokatfirma ANS for Anne Sellevold Beck og Thomas Beck, datert 07.09.2020**

Sverdstadveien er en kommunal atkomstvei med 30 km/t og ingen samlevei. Legger til grunn at ÅDT er lavere enn 500, og det er mindre enn 80 boliger som har atkomst til Sverdstadveien. Besøkende til kapellene og kirkegården kommer normalt med bil og parkerer på søndre og nordre parkeringsplass. Turgåere benytter sjeldent Sverdstadveien, men heller gangveiene på kirkegården.

Veien er lite benyttet som skolevei til Sande skole, normalt registreres fem elever. Breidablikkveien og Trudvangveien benyttes i hovedsak som skolevei, til/sentrum benyttes Orelund.

Økt trafiksikkerhet kan ivaretas ved etablering av krappe fartsdumper og gjøre veien smalere. Veien oppfyller derfor ikke kommunens *Kriterier for gang- og sykkeløsninger* som sier at det ikke er behov for eget areal for gående og syklende for veier med mindre enn 100 boliger og ikke høyere ÅDT enn 550-700.

Har vanskelig for å se at skissert tiltak med 2,75 m fortau og stripeerverv er nødvendig. Kommunen har tilgjengelig ubebyggt areal på minst 4 m på østsiden av veien. Kommunen viser til at det er ca. 2 m fra veilegget til gjerdet på kirkegården. Fra gjerdet til nærmeste grav på den aktuelle strekninger er det 3,5 m eller lengre. Det vil si at man kan etablere fortau på østsiden uten å berøre fredede graver eller gravplass etter gravferdslovens § 8.

Man kan redusere fortausbredde hvis man ønsker buffer, eventuelt tettere og høyere gjerde.

Kirkegårdens mange eiker er vurdert som svært viktig (A). Den nærmeste eiken ligger 12 m fra veien. Fortau på østsiden vil derfor ikke komme i konflikt med naturverdier.

Østlig plassering vil bevare kirkegårdens parkering på vestsiden og gi bedre frisikt mot sentrum i krysset Sverdstadveien/ Orelund. Fortau på vestsiden betinger utkjøring over fortauet. På grunn av garasjer og andre sikhindringer vil det være en svært liten trafiksikker løsning. Mot øst er det færre kryssinger og bedre siktforhold.

En østlig løsning vil i hovedsak kun berøre kommunalt areal, og kostnadene til grunnerverv blir derfor minimale sammenlignet med kostnader med vestlig løsning. Vestlig løsning vil medføre rivning og erstatning av bygningsmasse og erstatningene for enkelte av eiendommene kan bli betydelige. Kostnader til prosess kommer i tillegg. Anleggelse av vestlig løsninger vil derfor medføre unødvendig bruk av offentlige midler og private boligeiendommer.

Det foreligger sterke holdepunkter for at anleggelse av fortau på vestsiden verken er nødvendig av hensyn til trafiksikkerhet, eller for å unngå konflikt med gravplasser og kirkegårdens naturverdier. Gjennomføring av tiltaket vil være uforholdsmessig tyngende for de berørte eiendommene på vestsiden. Ber kommunen benytte midler til gang- og sykkelvei andre steder i kommunen hvor behovet er større, og begrense bredden på fortauet og legge det på østsiden.

#### Forslagsstillers kommentar:

- *Det er gjennomført registrering/beregning av trafikkmengde, og beregnet ÅDT er 1200. I henhold til kommunens veinormal kan det vurderes gang- og sykkeløsning ved en ÅDT over 750. I tillegg er det i kommunens veinormal presisert at skoleveier kan utløse strengere krav enn kriteriene i veinormalen.*
- *Det er gjort en vurdering av hvilken side av veien det skal utvides for å etablere fortau. Arealene på østsiden av veien består av både automatisk freda kulturminne (gravfelt) og naturmiljø kategorisert som «svært viktig» (parklandskap) med flere store trær inkludert eiker. I tillegg ligger jernbanesporet nært inn mot veien på nederste del av Sverdstadveien, med konstruksjoner som vil gjøre det utfordrende å etablere fortau. Langs kirkegården er det på innsiden av gjerdet også en langsgående trerekke som er miljøskapende både for kirkegården, men også for veien og boligene her, og som fungerer som buffer mellom gravplassene og veien. I begge ender av strekningen er det fortauløsning på vestsiden av veien. Det er ønskelig å unngå at fortauløsningen krysser kjøreveien, og det er derfor vurdert som den beste løsningen at fortauet plasseres på vestsiden av veien.*

- *Bredde på planlagt fortau er i henhold til kommunens veinorm. Det er ønskelig å planlegge for minimumsbredde, blant annet for å ivareta trafikksikkert og driftshensyn. Bredden er også begrunnet med at det skal være mulig å møte andre trafikanter.*
- *I planen vil det sørges for tilstrekkelig sikt ut fra eiendommene langs strekningen.*
- *Planlagt fortau vil ikke medføre behov for riving av bolighus eller garasjer.*

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.

**Sven Erik Lund, datert 07.09.2020**

Daglig bruker av veien som fotgjenger, syklist og bilist siden 1997 og har observert trafikkmønsteret. Til tider har det vært situasjoner med mye biltrafikk i begge retninger, med fotgjengere på begge sider. Bilister har opptrådd hensynsfullt, og risikoen for påkjørsel av myke trafikanter er minimal.

Ser allikevel behov for fortau, men ikke 275 cm bredde. Kan ikke forstå at høyst 150 cm må være tilstrekkelig for den fotgjengerkapasitet som skal betjenes. Hvis det skal betjene både syklende og gående vil dette føre til konfliktsituasjoner.

De aller fleste skoleelevene kommer nordfra og østfra til skoen. Barn fra Dølebakken bør rådes til å bruke gangveien forbi Pyntestuen. Barn som allikevel benytter Sverdstadveien fra undergangen vil få sterkt forbedret trygghet med fortau, men strekningen nærmest skolen bør gå over Orelund.

Mener at fortauet bør legges på østsiden, for å unngå ødeleggende og svært kostbare inngrep. I svingen etter Sverdstadveien 3 er det en fjellknaus som med fordel kan fjernes og forbedre sikten.

Forslagsstillers kommentar:

- *Bredde på planlagt fortau er i henhold til kommunens veinorm. Det er ønskelig å planlegge for minimumsbredde, blant annet for å ivareta trafikksikkert og driftshensyn. Bredden er også begrunnet med at det skal være mulig å møte andre trafikanter.*
- *Det er gjort en vurdering av hvilken side av veien det skal utvides for å etablere fortau. Arealene på østsiden av veien består av både automatisk freda kulturminne (gravfelt) og naturmiljø kategorisert som «svært viktig» (parklandskap) med flere store trær inkludert eiker. I tillegg ligger jernbanesporet nært inn mot veien på nederste del av Sverdstadveien, med konstruksjoner som vil gjøre det utfordrende å etablere fortau. Det er konkludert med at etablering på vestsiden vil være den beste løsningen.*

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar.