

Planbeskrivelse

Detaljreguleringsplan for Sverdstadveien - Fortau



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Sandefjord Kommune
 Tittel på rapport: Planbeskrivelse
 Oppdragsnavn: Reguleringsplan Sverdstadveien
 Oppdragsnummer: 625212-03
 Utarbeidet av: Eli Eikeland
 Oppdragsleder: Eli Eikeland
 Tilgjengelighet: Åpen

Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS
01	1. nov. 2022	Nytt dokument	EE	HJP

Forord

Asplan Viak AS er engasjert av Sandefjord kommune for å utarbeide detaljreguleringsplan for gang- og sykkelløsning langs Sverdstadveien i Sandefjord kommune.

Christopher von Krogh/Eli Eikeland har vært oppdragsleder for oppdraget.

Skien, 01.11.2022

Eli Eikeland

Oppdragsleder

Lars Krugerud

Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	5
1.1. Hensikten med planen	5
1.2. Forslagstiller og plankonsulent	5
1.3. Krav om konsekvensutredning	5
2. Planstatus og rammebetingelser	6
2.1. Overordnede planer og formål	6
2.2. Gjeldende reguleringsplaner	6
2.3. Igangsatte planarbeid i nærheten av planområdet	7
2.4. Temaplaner eller andre planer som legger føringer for utforming	7
2.5. Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	7
2.6. Eiendomsforhold	7
3. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	9
3.1. Beliggenhet og avgrensning	9
3.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	10
3.3. Kulturminner og kulturmiljø	10
3.4. Naturverdier	11
3.5. Trafikkforhold	13
3.6. Naturressurser	13
3.7. Barn og unges interesser	13
3.8. Sosial infrastruktur	13
3.9. Universell tilgjengelighet	14
3.10. Teknisk infrastruktur	14
3.11. Grunnforhold	14
3.12. Støyforhold	15
3.13. Luftforurensning	15
3.14. Risiko- og sårbarhet	15
4. Planprosessen	16
4.1. Oppstartsmøte og eventuelle andre møter	16

4.2. Medvirkningsprosess	16
4.3. Sammenstilling av innkommende merknader	16
5. Beskrivelse av planforslaget	32
5.1. Avgrensning av planområdet	32
5.2. Plannavn	33
5.3. Hva består planforslaget av	33
5.4. Mål med planen	33
5.5. Planlagt arealbruk	33
5.6. Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål med løsningsbeskrivelse	34
5.7. Tilknytning til infrastruktur	36
6. Konsekvenser av planforslaget	37
6.1. Kulturminner	37
6.2. Naturverdier	37
6.3. Landskap	38
6.4. Landbruksfaglige vurderinger	39
6.5. Konsekvenser for boligeiendommer	39
6.6. Trafikkløsning	40
6.7. Barn og unges interesser	41
6.8. Universell utforming	41
6.9. Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	41
6.10. Støyforhold	41
6.11. Avbøtende tiltak med hensyn til ROS	42
6.12. Rekkefølgebestemmelser	42

1. Bakgrunn

1.1. Hensikten med planen

Reguleringsplanen skal legge til rette for etablering av løsninger for gående og syklende på strekningen mellom Dølebakken og Breidablikkveien, samt utbedring av kryss ved Sverdstadveien, Trudvangveien, Breidablikkveien og Briskeveien. Strekningen er del av skolevei til Sande skole.

1.2. Forslagstiller og plankonsulent

Forslagsstiller er Sandefjord kommune v/ kommunalteknisk planavdeling. Plankonsulent er Asplan Viak AS.

1.3. Krav om konsekvensutredning

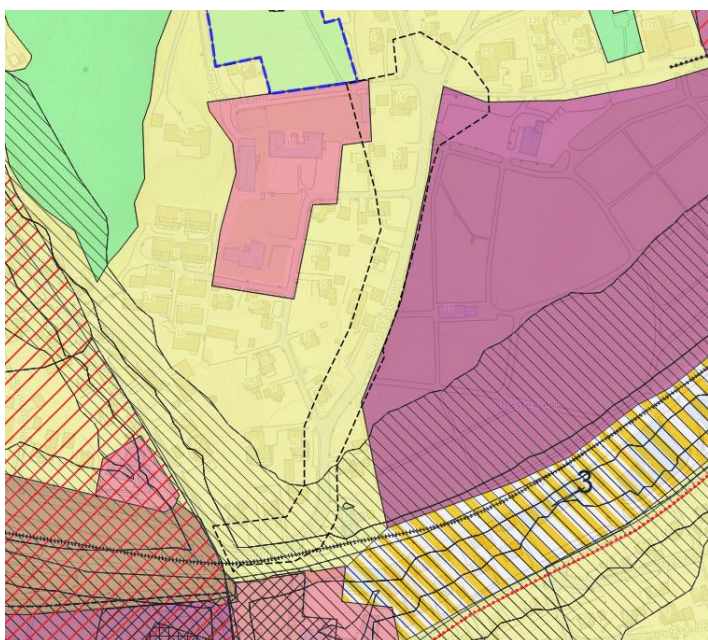
Planen utløser ikke krav om konsekvensutredning i henhold til §§ 6-8 i forskrift om konsekvensutredning.

2. Planstatus og rammebetingelser

2.1. Overordnede planer og formål

Kommuneplanens arealdel 2019-2031:

Strekningen er avsatt som eksisterende boligformål i kommuneplanens arealdel:



Figur 2-1: Utsnitt av kommuneplanens arealdel – varslet planområde vist med svart omriss

2.2. Gjeldende reguleringsplaner

Planen vil erstatte deler av følgende reguleringsplan:

- PlanID 19720004 Sandar kirkegård. Området som blir berørt er avsatt som trafikkområde.

Planområdet grenser inn mot følgende reguleringsplan:

- PlanID 20070011 fv. 275 Dølebakken, Ringveien – Storgata.

2.3. Igangsatte planarbeid i nærheten av planområdet

Det er ikke igangsatt planarbeid i nærheten av planområdet.

2.4. Temaplaner eller andre planer som legger føringer for utforming

Kommunens veinormal legges til grunn for utformingen.

2.5. Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
- Retningslinje for planlegging av riks- og fylkesveger
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- Statlig planretningslinje for klima og energiplanlegging i kommunene
- Veileder om barn og unge i plan og byggesak
- Tryggere nærmiljøer - håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser
- Veileder om medvirkning
- Forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven (vedrørende blant annet hule eiker)
- DSB sine forskrifter, veiledere om samfunnssikkerhet, forebygging og beredskap lokalt, regionalt og nasjonalt som berører arealplanlegging.

2.6. Eiendomsforhold

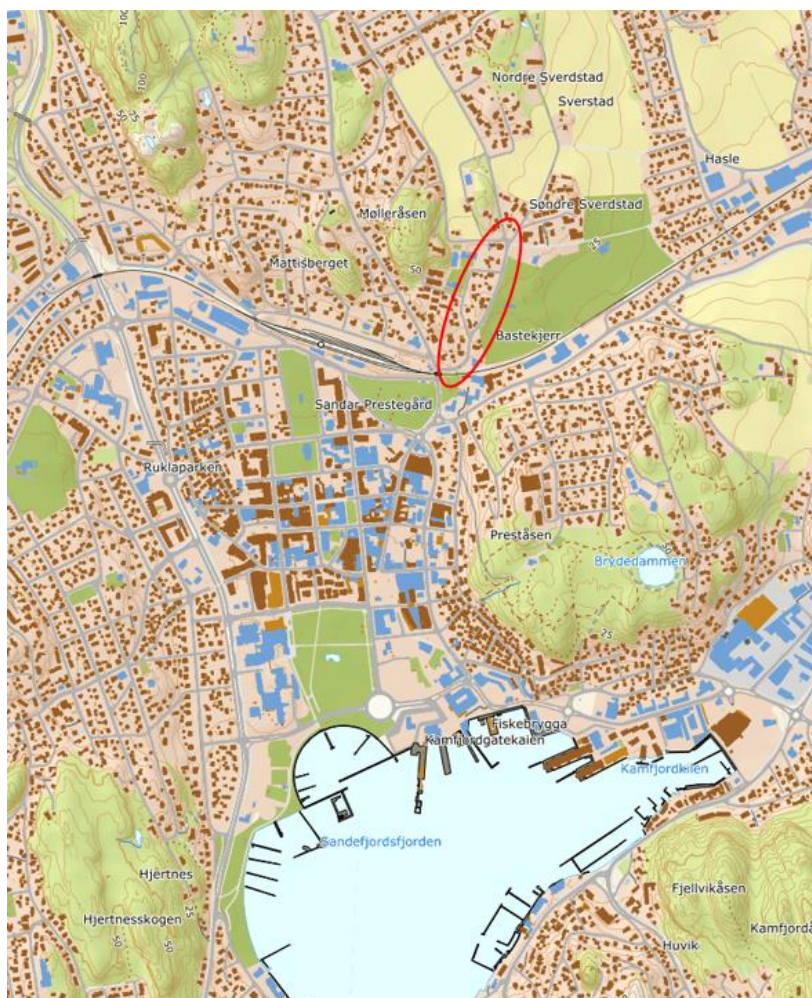
Følgende eiendommer finnes innenfor planområdet:

Gnr/Bnr	Grunneier
43/85	Bjørn N. Skjelby og Karen F. Skjelby
43/84	Ruben Manuél Schulkes
43/78	Ali Karooni, Bente Kari Østerud, Christian With Gogstad, Ole Johnny Aas, Unni Aas
43/79	Mona Olafsen, Ivar Andre Olafsen, Wardeshan Tareq Qaso, Miodrag Arandjelovic, Veronica Slydal
43/912	Sandefjord kommune
43/913	Sandefjord kommune
43/116	Veronica Steinsholt, Erik Steinsholt
43/107	Aron AS
43/126	Knut Stadskleiv, Nina Stentun
43/177	Anders Lind
43/193	Morten Standeren, Randi Solli

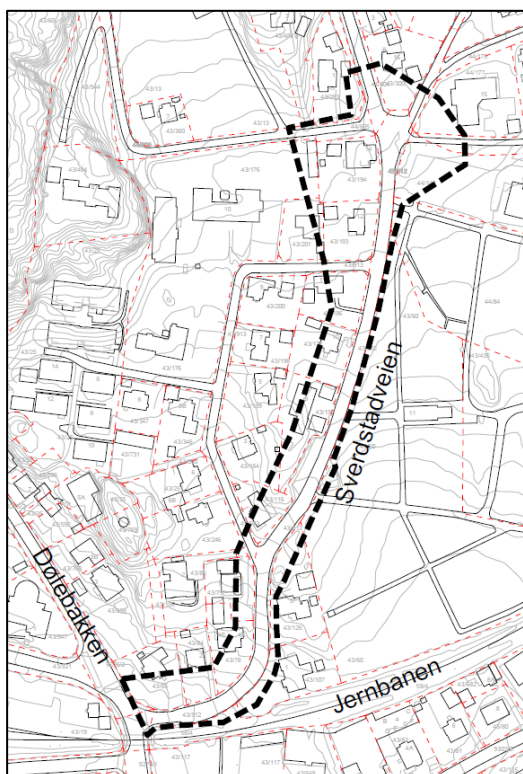
3. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1. Beliggenhet og avgrensning

Planområdet ligger langs Sverdstadveien i Sandefjord kommune. Strekningen er ca. 400 meter lang.



Figur 3-1: Oversiktskart



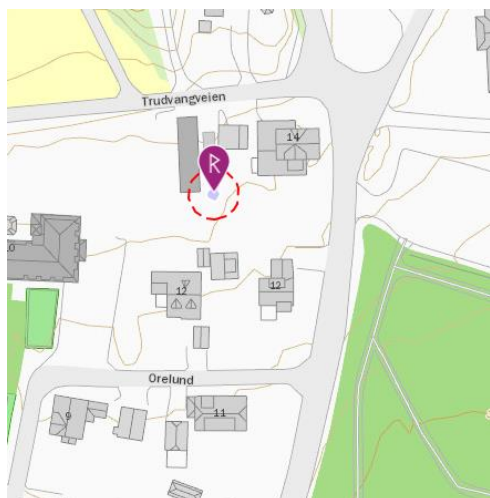
Figur 3-2: Varslet plangrense

3.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet ligger i tilknytning til Sandefjord sentrum, og i gangavstand fra Sandefjord stasjon. Strekningen består av eksisterende boligbebyggelse. På østsiden av Sverdstadveien ligger Orelund gravlund og Nybo kapell.

3.3. Kulturminner og kulturmiljø

Det ligger et automatisk fredet kulturminne av typen skålgropfelt - bergkunst, på gbnr. 43/194 (ID 79746).

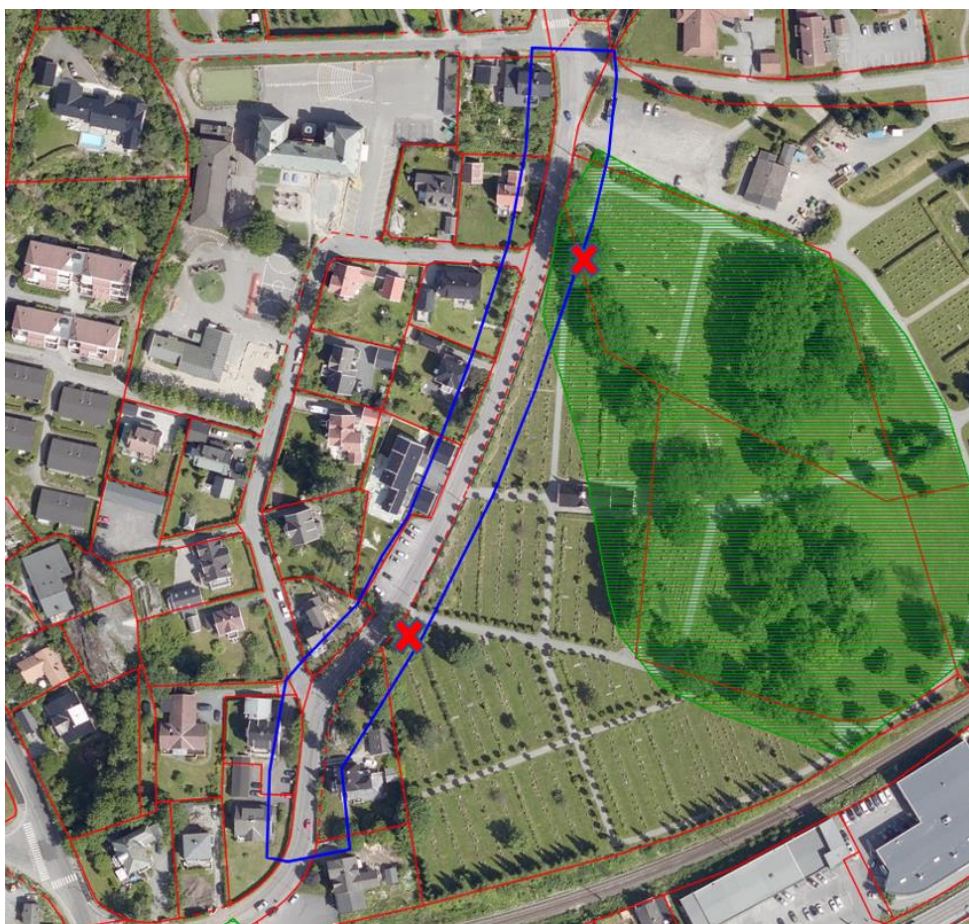


Figur 3-3: Automatisk freda kulturminne innenfor varslingsgrensen (ID 79746)

Det er ingen flere kjente automatisk freda kulturminner innenfor planområdet. Det er ikke kjennskap til nyere tids kulturminner av nasjonal eller regional verdi innenfor planområdet.

3.4. Naturverdier

Det er gjennomført en befarings av naturmangfold langs Sverdstadveien januar 2021. Tidspunktet for undersøkelsen var utenfor vekstsesong, det ble derfor ikke gjort detaljerte undersøkelser av vegetasjonen på stedet. Siden området er et parkområde med begrenset mulighet for variert feltsjikt, er det vurdert at undersøkelsen likevel er tilstrekkelig til å trekke konklusjoner om områdets potensial og verdi for naturmangfold.



Figur 3-4: Det undersøkte området av Sverdstadveien er markert med blått omriss. Eksisterende naturtype (fra Naturbase) er vist med grønn skravur. Registrerte store trær innenfor varslingsgrensen er markert med rødt kryss.

Undersøkelsesområdet inkluderer veitraseen, og ca. 20 meter inn på tilgrensende eiendommer på hver side av veien. Undersøkelsesområdet inkluderer særlig gravlunden på østsiden av veien (Orelund) og eiendommene på vestsiden av Sverdstadveien.

Store deler av Orelund består av et svært verdifullt og spesielt parklandskap med store og gamle eiketrær. Parklandskapet er registrert og avgrenset i Miljødirektoratets naturbase som naturtype med verdi svært viktig (A). De aller fleste av de store trærne står utenfor det undersøkte området, men i nordre del av traseen står en stor eik ca. 10m inn på kirkegården. Det går allerede en asfaltert gangvei tett inntil treet. Det står også et stort og gammelt asketre i sørvestre hjørne av kirkegården.

På østsiden av veien består området av plen og parklandskap med små og halvstore trær. I søndre del av traseen, utenfor gravlunden finnes et gjengrodd område med ung løvskog

og innslag av bartrær, blant annet en edelgran. Videre nordover står det store asketreet ved en av gangveiene gjennom gravlunden. Det er også enkelte små koller og fjell i dagen med skrint jordsmonn. Det er plantet en trerekke med lind, trolig parklind langs Sverdstadveien. I tillegg står det enkelte bjørketrær i nordenden av traseen. Disse har ingen spesiell naturverdi selv om de er tegnet inn i avgrensningen av parklandskapet i naturbase.

Vestsiden av Sverdstadveien består av private hager. I hagene er det anlagt hekk og gjerder i den delen som vender mot hagene. Det finnes ingen store eller gamle trær her, kun yngre frukttrær.

Vegetasjonen er triviell på begge sider av veien. Det er ingenting som tilsier at undersøkelsesområdet inneholder spesielt sårbare naturtyper, eller er funksjonsområde for truede arter, bortsett fra de to nevnte trærne.

3.5. Trafikkforhold

Fartsgrensen i Sverdstadveien er 30 km/t. Det er i dagens situasjon ingen tilrettelegging for gående og syklende.

Det er gjennomført trafikktelling i Sverdstadveien april 2021. Trafikktallene fra tellingen ble justert etter måned, og oppjustert til ÅDT 2019. Beregnet ÅDT er 1200.

Strekningen er en del av skolevei til Sande skole.

Det kjøres ikke bussrute på strekningen.

3.6. Naturressurser

Det er ingen naturressurser innenfor planområdet.

3.7. Barn og unges interesser

Sverdstadveien inngår som skolevei for barn på Sande skole. Det er ingen tilrettelagte steder for lek innenfor planområdet.

3.8. Sosial infrastruktur

Strekningen inngår som en del av skolevei til Sande skole.

3.9. Universell tilgjengelighet

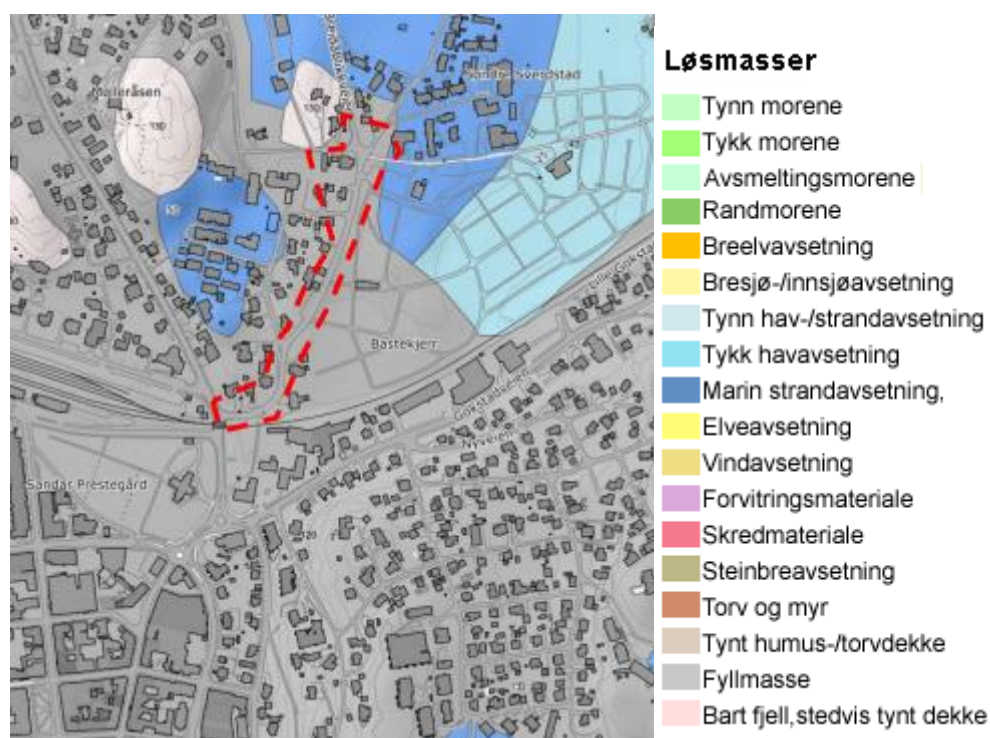
Planområdet omfatter en eksisterende kjørevei med stigning opp mot 11 %.

3.10. Teknisk infrastruktur

Langs Sverdstadveien ligger kommunalt VA-anlegg.

3.11. Grunnforhold

I henhold til løsmassekart fra NGU består planområdet av fyllmasser - grå farge.



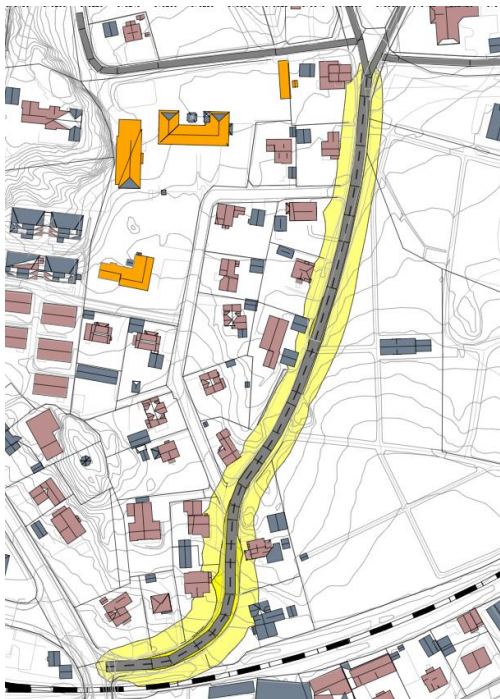
Figur 3-5: Løsmassekart fra NGU – varslet reguleringsområde er vist med rød farge

Det er gjennomført en vurdering av områdestabilitet i regi av GrunnTeknikk AS, ved notat datert 26.09.2022.

Notatet konkluderer med at områdestabilitet for planområdet er tilfredsstillende. Lokalstabilitet må vurderes i forbindelse med byggeplan.

3.12. Støyforhold

Veitrafikk fra Sverdstadveien er støykilde. Strekningen har lav trafikkmengde. Det er gjennomført en støyberegning i forbindelse med planarbeidet, som er vedlagt reguleringsplanen.



Figur 3-6: Utsnitt fra støyberegning fra Sverdstadveien

3.13. Luftforurensning

Veitrafikk er forurensningskilde. Strekningen har lav trafikkmengde.

3.14. Risiko- og sårbarhet

Det er gjennomført en ROS-analyse i forbindelse med planarbeidet, som er vedlagt reguleringsplanen.

4. Planprosessen

4.1. Oppstartsmøte og eventuelle andre møter

Det ble gjennomført oppstartsmøte med Sandefjord kommune 26.06.2020. Det foreligger referat fra møtet.

4.2. Medvirkningsprosess

Det ble varslet oppstart av planarbeid med frist for innspill 07.09.2020. Varslingen ble annonsert i Sandefjords Blad 08.08.2020 og på kommunens nettsider, samt brev til berørte parter.

Åpent informasjonsmøte

Det ble gjennomført åpent informasjonsmøte på Sande skole 31.08.2020 kl. 1800, med representanter fra Sandefjord kommune og Asplan Viak.

4.3. Sammenstilling av innkommende merknader

Under varsel om oppstart har det kommet inn 17 merknader fra følgende høringsparter. Merknadene er oppsummert under, og 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

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
- Nina Christin Clausen, datert 07.09.2020
- Sande nærmiljøutvalg, datert 07.09.2020
- 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.*

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 26.09.2022), 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.*

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.

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.

Vestfold fylkeskommune, datert 07.09.2020

Det er positivt at det planlegges for tiltak for økt trafiksikkerhet. 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 med 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. Feltlesong 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 lenger er behov for arkeologisk registrering.*

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.*

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.

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 relativ brakk bakke. Møtende trafikk gjør at biler og sykler må ta innersving mot sentrum, noe som gir begrenset sikt mot krysset mot Dølebakken. Løsningen tilfredsstillende 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 sykkelvei uten ekspropriasjon og oppfylning 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.*

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 lowerket 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 grunnervsprosessen.*
- *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.*

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 trafiksikkert 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 gravlund 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.

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 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 gravlund 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.*

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.

Anders Lind, datert 06.09.2020

Er positive til trafiksikkerhetstiltak i veien, det være seg gangfelter og fartsdumper. Stiller spørsmål hvorfor fortau må være så bredt. Dagnes 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 trafiksikkert 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 gravlund 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.*

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 gravlund 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.*

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 syklistene i tillegg til de gående. For syklistene 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 sykkelstie 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.*
- *Eventuell tilrettelegging for sikker trasé fra droppsonen til skolen er utenfor reguleringsområdet, og vurderes uavhengig av reguleringsplanen.*
- *Det er ønskelig å beholde kjørebanebredde slik at det er plass til å møtes for både biler og syklistene. Syklistene 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 gravlund 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.*

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. Bredablikkveien 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 sykkelløsninger* 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 ubebygde areal på minst 4 m på østsiden av veien. Kommunen viser til at det er ca. 2 m fra veilegemet 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 krysninger 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 sykkelløsning 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 gravlund 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 fortausløsning på vestsiden av veien. Det er ønskelig å unngå at fortausløsningen 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.*

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 betjenes 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 trafiksikkert 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 gravlund 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.*

5.2. Plannavn

Detaljregulering for Sverdstadveien - Fortau.

PlanID: 20200013

5.3. Hva består planforslaget av

- Plankart i målestokk 1:1000
- Reguleringsbestemmelser
- ROS-analyse
- Tegningshefte
- Støyvurdering
- Notat vurdering av områdestabilitet

5.4. Mål med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for en trafiksikker gang- og sykkelløsning på strekningen langs Sverdstadveien fra krysset Dølebakken til krysset Trudvangveien. Strekningen inngår som skolevei til Sande skole, og det er behov for bedre tilrettelegging for fotgjengere og syklister på strekningen. I dagens situasjon er det ingen tilbud til myke trafikanter, ferdsel må skje i veibanen.

5.5. Planlagt arealbruk

Det reguleres til følgende formål i henhold til plan- og bygningslovens § 12-5 - 12-7:

Bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5)

Boligbebyggelse	B
Offentlig eller privat tjenesteyting	T

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5)

Kjøreveg	KV
Fortau	FO

Gang-/sykkelveg GS

Annen veggrunn - tekniske anlegg

Hensynssone (PBL § 12-6)

Frisikt H140

Bevaring naturmiljø H560

Områdebestemmelser (PBL §12-7)

Midlertidig bygge- og anleggsområde #

5.6. Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål med løsningsbeskrivelse

Bebyggelse og anlegg

Område B er eksisterende boligbebyggelse. Område T er eksisterende skoleområde.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

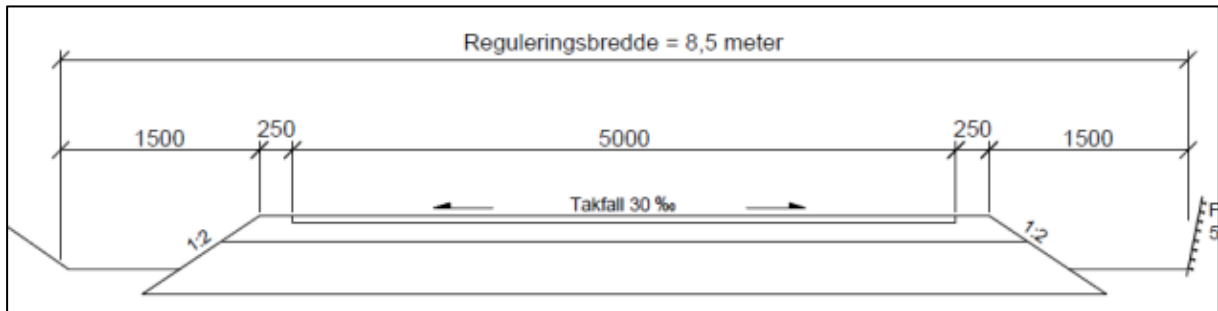
Områdene omfatter eksisterende kjørevei, samt planlagt fortau og tilhørende skulder/sideareal.

Strekningen er på totalt ca. 400 meter. I tillegg skal det gjøres utbedring av krysset Sverdstadveien - Breidablikkveien.

Lengst sør i Sverdstadveien er det lagt til rette for breddeutvidelse i forbindelse med kurve i Sverdstadveien.

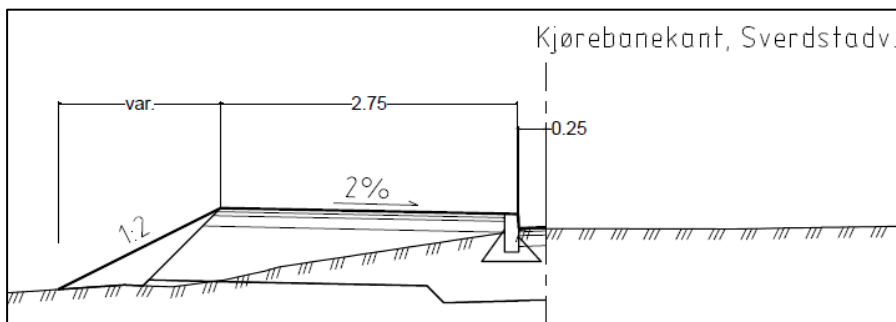
Bredder

Det er lagt til grunn bredder i henhold til kommunens veinorm (adkomstvei klasse III).



Figur 5-2: Normalprofil fra kommunens veinorm (adkomstvei klasse III)

Bredden på fortauet er 2,75 m (i henhold til kommunens norm), pluss 0,25m skulder, jf. figuren under.



Figur 5-3: Normalprofil for fortau

Krysningspunkt

Planlagt fortau vil utgjøre en forlengelse av eksisterende fortau fra sør. Videre nord for planområdet er det også et eksisterende fortau langs Breidablikkveien på vestsiden av veien. Det blir dermed mulig å ferdes både i retning sør og nord uten å måtte krysse Sverdstadveien.

Annen veggrunn - tekniske anlegg

Annen veggrunn omfatter grøfteareal og nødvendig sideareal ut mot privat eiendom.

Nøyaktig disponering av arealet mellom veien og ny eiendomsgrense avklares i byggeplanfasen.

Hensynssone

Planen omfatter hensynssone frisikt (H140) som sikrer arealene mot eventuelle sikthindringer.

Planen omfatter hensynssone naturmiljø (H560). Hensynssonen består av et asketre som skal bevares.

Områdebestemmelser

Område # omfatter midlertidig anleggsbelte. Arealene skal benyttes til nødvendig anleggsbelte. Områdene skal tilbakeføres til opprinnelig formål når arbeidene er avsluttet.

5.7. Tilknytning til infrastruktur

Langs Sverdstadveien ligger en kommunal overvannsledning.

Veien med fortau og tilhørende sideareal skal kunne håndtere overvannet fra veien og sideterrenget. Overvannet vil ledes bort fra vei og fortau ved hjelp av veiens lengdefall og tverrfall. Overvann ledes via hjelpesluk og sandfang til eksisterende overvannssystem.

6. Konsekvenser av planforslaget

6.1. Kulturminner

Planområdet er noe redusert sammenlignet med varslet plangrense. Det er ingen kjente automatisk freda kulturminner innenfor planområdet. Det er også vurdert å være mindre sannsynlig at ikke kjente, automatisk freda kulturminner er bevart i området. Det er ikke kjennskap til nyere tids kulturminner av nasjonal eller regional verdi innenfor planområdet.

6.2. Naturverdier

På østsiden av Sverdstadveien ligger gravlunden Orelund. Store deler av gravlunden består av en naturtype med svært viktig verdi (A-verdi iht. håndbok DN-13). Planforslaget vil ikke berøre naturtypelokaliteten på gravlunden, eller stor eik som er registrert innenfor varslet plangrense (jf. kap. 3.4). Langs sørvestre hjørne av gravlunden ligger et stort gammelt asketre, jf. rødt kryss på figuren under:



Treet blir heller ikke negativt påvirket av planforslaget, men deler av treetts rotsone ligger innenfor plangrensen. Treet er sikret med hensynssone i planen som inkluderer treetts rotsone. Det er satt egne bestemmelser for å hindre skade på treet i anleggsperioden.

Utenom gravlunden, består strekningen av private hager, plenarealer og triviell vegetasjon på begge sider av veien. Det vurderes at planen vil ha ubetydelig virkning for naturmangfold.

Vurdering av naturmangfoldlovens bestemmelser §§ 8-12

- § 8 (kunnskapsgrunnlaget):

Kunnskap om planen og planområdet må sies å være god, og står i et rimelighetsforhold til tiltaket. Tiltaket og planens utstrekning er også avklart og godt kjent gjennom detaljreguleringen. Viktige bidrag til kunnskap om temaet finnes i de offentlig tilgjengelige databasene artskart og naturbase. Supplert med gjennomført befarings i 2021 er de helhetlige verdiene bedre belyst enn tidligere.

- § 9 (føre-var-prinsippet)

Kunnskapsgrunnlaget for naturmangfoldet og kunnskapsgrunnlaget for tiltaket er vurdert til å være godt, og det er derfor ikke benyttet føre-var vurderinger.

- § 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning)

Utbygginger påvirker særlig økosystemer gjennom påvirkning i form av økt aktivitet og støy. I det aktuelle området er det allerede etablert boligbebyggelse. Utbygging i henhold til reguleringsplanen vil samlet sett gi små konsekvenser for naturmangfold.

- § 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Eventuelle tiltak som er nødvendig for å sikre naturverdiene må dekkes av tiltakshaver. I dette tilfellet kan det være knyttet til sikring av enkeltrær.

- § 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

Det forutsettes at det under anleggsfasen benyttes mest mulig skånsomme metoder og maskiner, slik at utbyggingen ikke gjør mer skade enn strengt nødvendig.

6.3. Landskap

Fortauet plasseres langs en eksisterende vei i et etablert boligområde. Etablering av fortau langs eksisterende vei vurderes til å gi liten påvirkning på landskapet.

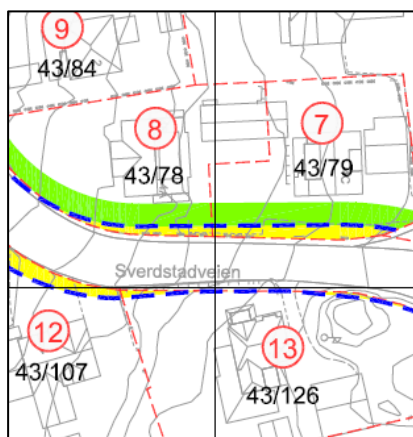
6.4. Landbruksfaglige vurderinger

Ikke relevant.

6.5. Konsekvenser for boligeiendommer

Fortauet strekker seg forbi private boligeiendommer, og planen vil medføre behov for erverv av noe privat grunn for å få plass fortauet. Det er utarbeidet tegninger (W-tegninger) som viser planlagt inngrep på eiendommene på strekningen, med både permanent og midlertidig beslag, se Figur 6-1.

Planen vil også kunne gi positiv virkning for de private eiendommene, ved at trafikksikkerheten bedres på strekningen, og at det blir bedre fremkommelighet for myke trafikanter.



Figur 6-1: Utsnitt av W-tegning som viser planlagt grunnerverv – permanent (gult areal) og midlertidig (grønt areal)

Fortauet medfører ikke behov for innløsning av boliger eller garasjer. Forbi eiendommen Orelund 1 vil fortauet komme i konflikt med to uthus, samt etablert mur i eiendomsgrensen. Det blir behov for å etablere ny mur i forbindelse med bygging av fortau. Det er ønskelig å se på en løsning med å flytte uthusene, slik at disse kan bevares. Detaljene angående løsning vil avklares i byggeplanfasen.

Byggegrense langs vei:

I henhold til kommuneplanens § 1.6.2 a) tillates bygninger/ byggverk plassert i en avstand av minst 5 m fra eiendomsgrense mot vei. Mindre bygg inntil 50m² uten beboelse tillates

inntil 2 m fra eiendomsgrense mot vei. Garasjer med port vinkelrett på vei skal plasseres minst 5 m fra vei.

Både i eksisterende situasjon, og etter etablering av fortau, vil det være noen eiendommer som har bebyggelse nærmere eiendomsgrense enn dagens krav i kommuneplan. I de tilfellene hvor eiendomsgrense mot kommunal vei blir mindre enn 5 m mot eksisterende bygg, vil det lages en avtale om dispensasjon fra byggegrense. Denne heftelsen tinglyses på den aktuelle eiendommen.

6.6. Trafikkløsning

Avkjørsler

Reguleringsplanen berører flere adkomster langs Sverdstadveien. Det blir ikke behov for omlegging av avkjørsler, men det blir en tilpasning av avkjørsler på grunn av behov for areal til fortau.

Trafikksikkerhet

Etablering av fortau er et trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter. Fortau vil være et tilbud både til barn på vei til/fra skole og fritid, men også for andre som ferdes i Sverdstadveien.

Det er gjort en vurdering av plassering av fortauet. I begge ender av strekningen er det eksisterende fortau på vestsiden av veien, som gjør at en plassering på vestsiden er mest hensiktsmessig, og man unngår unødvendige kryssinger. Ut fra trafikksikkerhetshensyn er det vurdert å være mest hensiktsmessig å plassere fortauet på den siden med flest målpunkter. De fleste målpunktene ligger på vestsiden av veien, inkludert skolen.

Syklister med høy hastighet som sykler ned Sverdstadveien kan velge å benytte veibanen istedenfor fortauet.

Det er ønskelig at både kjøretøy og myke trafikanter skal kunne ferdes sikkert i gater og veier i området, uten å måtte ledes via mindre tilgjengelige koblinger eller enveiskjørte gater. Det er derfor ikke vurdert som aktuelt å se på alternative løsninger til fortau i form av omveier eller enveisregulering.

Det er lagt til grunn kjørebanebredder i henhold til Sandefjord kommunes veinormal (jf. kap. 5.6), noe som medfører at kjørebanen på deler av strekningen blir smalere enn dagens situasjon. Det er lagt til rette for at krapp kurve sør på strekningen skal breddeutvides.

Planen legger også til rette for utbedring av kryssene Sverdstadveien – Breidablikkveien – Trudvangveien. Oppstramming av kryss medfører at siktholdene forbedres. Valgt kjørebanebredde og oppstramming av kryss vil legge til rette for at fartsnivået på strekningen vil holdes nede. Det kan også være aktuelt å etablere ytterligere fartsdempende tiltak på strekningen (som for eksempel fartshumper), og det vil vurderes nærmere i detaljfasen.

I anleggsfasen kan det oppstå farlige situasjoner med skolebarn som skal til/fra skolen. Det er behov for å utarbeide en SHA-plan som inneholder en plan for hvordan ivareta myke trafikanter i byggefasen. Dette er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser i planen.

Fremkommelighet

I dagens situasjon er det ingen tilbud for myke trafikanter på strekningen, og ferdsel skjer i veibanen. Planen vil gi bedret fremkommelighet for myke trafikanter. Fortauet vil gjøre det mer attraktivt å ferdes som myk trafikant, og kan fremme bruken av gange og sykkel. Med valgte bredde ligger det til rette for universell utforming, og at det er mulig for ulike trafikanter kan møtes på fortauet (barnevogn, rullestol osv).

6.7. Barn og unges interesser

Planen vil medføre en mer trafiksikker og fremkommelig skolevei for barn til Sande skole.

6.8. Universell utforming

Gang- og sykkelløsningen ligger langs eksisterende kjørevei, og stigningen vil tilpasses stigning på eksisterende vei. Fortauet vil ha en stigning opp mot 11%.

6.9. Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Eksisterende vann - og avløpssystem endres ikke som følge av reguleringsplanen, men det må tas hensyn til under bygging.

6.10. Støyforhold

Det er utført støyberegninger og vurderinger i henhold til retningslinje T-1442/2016, datert 18.03.2022, og støyrapporten er vedlagt. Støyberegninger tar utgangspunkt i en vurdering om støyforholdene øker som følge av tiltaket i planen. Hvis det finnes boliger som har støynivå over 55 dB, og samtidig får økning i støy med mer enn 3 dB som følge av

tiltaket, så skal det vurderes støytiltak. Støyrapporten viser at endring i støynivå for nærliggende boliger vil være mindre enn 1dB, og det er derfor ikke krav til støytiltak innenfor planområdet.

Når det gjelder anleggstøy, så er det satt krav i planen om at tabell 4 og 5 i T-1442/2016 skal overholdes i anleggsfasen.

6.11. Avbøtende tiltak med hensyn til ROS

Det er gjennomført en ROS-analyse datert 09.05.2022. Analysen er vedlagt reguleringsplanen.

Oppsummering av funn:

Uønsket hendelse	Risiko			Forslag til risikoreduserende tiltak
	Liv/ helse	Stabilitet	Materielle verdier	
Skred				<ul style="list-style-type: none"> Sikre gjennom dokumentasjonskrav at lokalstabilitet blir vurdert ifm byggeplan.

Etter justeringer av planforslaget i henhold til foreslåtte risikoreduserende tiltak vurderes risikoen å være akseptabel.

6.12. Rekkefølgebestemmelser

Det er gitt følgende rekkefølgekrav i planen:

- Registrering av fremmede arter
- Plan for ivaretagelse av barn og unge under anleggsperioden



asplan viak