

## Dølebakken – regulering av gang og sykkel felt.

Tabellen under viser innkomne merknader fra interessenter og offentlige instanser i forbindelse med varselet om oppstart av planarbeid høst 2013.

Rev. dato: 12.05.2014

	Dokumentnr. 2013/056410	Høringsinstans	Adresse	Innspill i periode		Kortversjon av innkomne merknader/ innspill til varselet om oppstart av planarbeidet, med kommentar fra Sandefjord kommune og Statens vegvesen.
				Aug. 2013	Nov.2013	
		<b>OFFENTLIGE</b>				
1	15	NVE – Norges vassdrags- og energidirektorat.		X		<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u> NVE er høringspart og bistår med opplysninger, råd og veiledning innenfor temaene vassdrag, energianlegg, flom- og skredfare. De har ikke registrert spesielle opplysninger om det aktuelle området, og har ingen merknader på det nåværende tidspunkt. Vedlagt har de en sjekklister for vurdering av NVE's forvaltningsområder.</p> <p><u>Kommentar:</u> Det vises til geoteknisk rapport utarbeidet av Multiconsult AS. Det ble i januar/ februar 2014 gjennomført grunnundersøkelser med 4 sonderinger i planområdet. Undersøkelsen viser at det er dårlig grunn i området. Tiltaket vurderes likevel å være så beskjedent at det ikke gir grunnlag for ytterligere geotekniske undersøkelser.</p>
2	10,43	Fylkesmannen i Vestfold		X	X	<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u> Fylkesmannens stiller seg positiv til at slike prosjekter fremmes, og at tilretteleggingen for gående og syklende bedres. De henviser til en lokalitet for eik som omfattes av bestemmelsene om hule eiker tett opp mot planområdet på vestsiden av veggen.</p> <p><u>Kommentar:</u> Hul eik som Fylkesmannen henviser til er felt for flere år siden. Det er flere trær inntil dagens vei som har verdi og som må felles som en følge av tiltaket. Det er ikke påvist hulrom i de trærne som skal felles.</p>
3	13,14	Jernbaneverket		X		<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u> Jernbaneverket gjør oppmerksom på at dersom det velges løsninger som kan ha påvirke undergang, brokonstruksjon eller andre deler av jernbaneinfrastrukturen kan de kreve at prosjektering skjer i henhold til Jernbaneverkets tekniske regelverk. De kan også kreve at byggeplaner blir godkjent av jernbaneverket. I planarbeidet bør tilgjengelighet for syklist og gående til knutepunkt og jernbanestasjon vurderes.</p> <p><u>Kommentar:</u> Planlagt tiltak vil ikke påvirke jernbaneinfrastrukturen. SVV ønsker å få til sykkel felt fra Dølebakken til jernbanen i Petter Castbergsgate men gaten inngår ikke i planområdet. Det skal gjøres et forprosjekt som skal undersøke envegskjøring i Peter Caspers gt. Da er det plass til å etablere et bedre tilbud for gående og syklende til Jernbanestasjonen.</p>
4		Direktoratet for kulturminneforskning Riksantikvaren		X		<p><u>Ekstrakt fra innhold</u> Riksantikvaren har uttalt seg i forbindelse med at søndre del av planområdet grenser mot Sandar middelalderkirke og kirkegård. Sentralt punkt i saken er om tiltak i nærheten av kirkestedet vil være utilbørlig skjjemende eller « fremkalle fare for at dette kan skje» jf. Kulturminnelovens §3. Riksantikvaren mener at det aktuelle tiltaket hverken kommer i konflikt med eller er utilbørlig skjjemende for det middelalderke kirkestedet. Under selve utførelsen av tiltaket, vises hensyn til kirkestedet herunder nærliggende kirkegårdsmur.</p> <p><u>Kommentar:</u> Statens vegvesen vil forholde seg til riksantikvaren uttalelse.</p>

5	41	Statens vegvesen		X	X	Bakgrunnen for nytt varsel er å øke trafikksikkerheten i samarbeid med kommunen. Statens vegvesen er delaktige i planleggingen i samarbeid med kommunen og har ingen merknader til varselet.
6	26, 33,37	Vestfold fylkeskommune/ Kulturav		X	X	<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u> Fylkeskommunens rolle er å bidra for at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Fylkeskommunen har en rolle som regional utviklingsaktør, som planfaglig veileder og er myndighet når det gjelder automatisk fredete kulturminner. Det innledes med at Dølebakken ble anlagt som vei i 1790 og at det er mange historiske eiendommer langs veien. Flere av de verneverdige eiendommene består av en helhet med gjerder, porter, trapper og gammel vegetasjons ut mot Dølebakken. Det er viktig at disse elementene befares og at det vurderes og beskrives hvordan det kan flyttes/skyves på i forbindelse med veiutvidelsen. Dette gjelder også de gamle brannhydrantene. Gjerdet til eiendommen Midtåsen forutsetter de kan beholdes. Det vises til Kulturav sin registreringsrapport «Dølebakken Sandefjord (sak:201312516). Registrering av kulturminneverdier i forbindelse med ny gang og sykkelvei». I rapporten beskrives kulturminneververdier til enkelte eiendommer og elementer ut mot Dølebakken. Følgende elementer er beskrevet med spesiell verdi;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sandar kirke/ Sandar gamle prestegård og Landstadsmonumentet – Middelalderkirker er automatisk fredet. Tiltak i området på prestegården utløser dispensasjon og arkeologiske undersøkelser.</li> <li>• Dølebakken 1, 3, 3B, 20,21, 31 er verneverdig.</li> <li>• Sandarveien 2 er verneverdig.</li> <li>• Dølebakken 4. Portene kommenteres spesielt og kan være verneverdig.</li> </ul> <p><u>Kommentar;</u> Det er gjennomført i alt 2 befaringer med Kulturav i planperioden 2013 og 2014. Statens vegvesen er godt kjent med kulturminneverdiene i området. Tiltaket vil ikke berøre Sandar krk. Hvis det blir aktuelt med tiltak på østsiden mot Prestegården vil kulturmyndighetene bli varslet. Bygningene som er omtalt som verneverdier (Dølebakken 1, 3, 3B, 20,21, 31 og Sandarveien 2) vil ikke bli fysisk berørt av tiltaket. Gjerder med verd og brannhydranter vil bli flyttet inn.</p>
7	18	SK park og idrett		X		<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u> Påpeker at det der viktig å ta med seg følgende momenter.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avkjøring/ avgang fra veibanen til Mølleråsen (Fugl Fønix??)</li> <li>2. Skilting Mølleråsen.</li> <li>3. Inngangen til Midtåsen må gjøres godt synlig og tilrettelegges for en god adkomst med sykkel.</li> <li>4. Nyere tids kulturminner må hensynstas.</li> <li>5. Farlig jernbaneundergang i bunn av Dølebakken bør stenges.</li> <li>6. Forutsetter at kirkeareal ikke blir berørt av planarbeidet.</li> </ol> <p><u>Kommentar SVV:</u> Skal de kjøre inn til Fugl Fønix er det aktuelt å senke kantsteinen. Jernbaneundergangen blir ikke stengt. Øvrige momentene blir tatt til etterretning og vil bli vurdert i prosjektet.</p>
		<b>Private</b>				
8	25	Mathias Schulze	Bjørneveien 1	X		<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u> Schulze stiller seg bak brev sendt fra Jan Bækken (Nedre Åsenvei 2) med forslag om at syklistene med fordel kan benytte eksisterende gang/ sykkelsti fra Nedre Åsenvei - Åslyveien - Sandarveien øst og byen via jernbaneovergangen. Schulze påpeker farlig og uoversiktlig kryss ved jernbaneundergangen. Viktig å gjennomføre tiltak som reduserer biltrafikk og fart. Mange benytter Dølebakken som snarvei til Torp. Eksisterende urbane bokvaliteter vil bli berørt. Trær, hekker, siktproblematikk. Foreslår en oppgradering av eksisterende situasjon for fortauet og bilveg på begge sider med en reduksjon av veibredden for bilister samt kjøredynamiske tiltak (øke antall fartsdumper, beplantning e.l.). Tiltak som medfører fartsreduksjon vil gi et tryggere trafikkmiljø for mye trafikanter, redusert støy og forurensing.</p> <p><u>Kommentar;</u> Det vises generelt til Regional sykkelstrategi for Region sør (mars 2009) og Hovedplan for sykkel i Sandefjord (oktober 2009) samt bestilling fra Fylkeskommunen. Hovedplanen viser sykkelrute i Dølebakken og planarbeidet må forholde seg til det. Reguleringsplanen vil i størst mulig grad sikre god</p>

						<i>sikt til fortau og veg. Undersøkelser viser at farten går ned når det merkes opp sykkelfelt. Fartsgrense 40 km/t vil følges opp med fartsreduserende tiltak.</i>
9	19	Camilla Bø, Espen Strøm-Normann	Bjørneveien 2A	X		Stiller seg bak brevet til Mathias Schulze. <i>Kommentar; Se innspill fra Schulze</i>
10	34, 35	Nina Christin Clausen samt på vegne av Anitha og Rolf J. Johannessen.	Dølebakken 1		X	<u>Ekstrakt fra innspill.</u> I denne uttalelsen er det lagt ved bilder av steingjerde rundt eiendommen (satt opp ca. 1918). Gjerdet er av stor betydning og har blitt et «landemerke» i forbindelse med jul, nyttår og familiehøytider. De ønsker ikke at gjerdet fjernes. Det benyttes blant annet til tenning av fakler som kan settes ned i gjerdet. Dølebakken 1 kan ha tilhørt Sandar kirke og en gammel gravplass. Ønsker at det skal gjøres noe med sikkerheten under jernbaneundergangen. Påpeker at det er fuktig grunn i området.  <i>Kommentar;</i> <i>Gjerdet vil ikke bli berørt av tiltaket. Det må vurderes om gjerdet bør sikres bedre. Inngangsportal ned mot Dølebakken heller utover mot gangveien og kan være et risikomoment.</i> <i>Prosjektet som nå er satt i gang har ikke i seg en utbedring av undergangen. Det skyldes at jernbanens trasévalg i Sandefjord er usikker og en forandring av eksisterende undergang vil overstige de økonomiske rammene for prosjektet. Når det gjelder grunnen så henviser det til egen grunnundersøkelser utført av Multiconsult AS.</i>
11	52	Anne M Bjørvik og Østen Bjørvik	Dølebakken 4		X	<u>Ekstrakt fra innspill.</u> De mener at planen for utbedring ikke vil føre til sikrere veg for gående og kjørende som bor og ferdes i området. Det er høy hastighet i området og de mener at farten blir enda høyere med egen sykkelsti. De uttrykker også redsel redd for at tiltaket fører til at Peter Castbergsgate x Dølebakken blir et enda farligere kryss og at det skapes falsk trygghet spesielt for unge syklister. De lurer videre på hvorfor man ikke legger til rette for syklister fra Nedre Åsen og ned til Sandarveien, eller tiltak som kan lede syklister inne på Breidablikkveien der det allerede er lagd fartsdumper. De fremhever at Dølebakken er et av de eldre boligstrøkene i Sandefjord der beboerne er opptatt av å ta vare på Sandefjords historie, det være seg bebyggelse eller eldre trær. De ønsker at dette vurderes og vektlegges nøye i planleggingsfasen.  <i>Kommentar;</i> <i>Det vises generelt til Regional sykkelstrategi for Region sør (mars 2009) og Hovedplan for sykkel i Sandefjord (oktober 2009) samt bestilling fra Fylkeskommunen. I et forprosjekt skal Statens vegvesen og Sandefjord kommunen vurdere envegskjøring i Peter Castbergsgt. Sikkerheten for syklister er bedre i sykkelfelt enn i en GS-veg. Sykkelfelt gir logiske og letteste forhold og er således i samsvar med 0-visjonen. Det er nødvendig med inngrep i eiendommer for å få plass til anlegget. Det er snakk om 1 til 2 meters inngrep. I tillegg må en ha plass for å komme fram i forbindelse med byggingen. Det vil derfor bli regulert et midlertidig anleggsbelte. Boligene i Dølebakken vil ikke bli fysisk berørt av planen. Det er noen garasjer som blir fysisk berørt og må erstattes.</i>
12	39, 44, 50	Per Johan Moe	Dølebakken 6		X	<u>Ekstrakt fra innspill.</u> Moe mener at planen for sykkel-traséer i Dølebakkens bratteste del ikke bør gjennomføres. Det er bedre å benytte strekningen Nedre Åsen vei til jernbanen. Påpeker problemene omkring jernbanebroen og krysset Peters Castbergsgate. Mener at mange syklister heller velger å benytte gaten vestover mot bomplanovergangen og fortsette på sykkel Nedre Movei og/ eller Åsenveien. Moe mener videre at syklende kan kanaliseres i begge retninger inn Nedre Åsen vei og til Sandarveien nedenfor Åslyparken. Fra NSBs parkeringsanlegg ved Sandarveien kan man vurdere å bygge en gang og sykkelbro til stasjonsbygningen. Dermed sikrer man en logisk forlengelse av sykkelveien for NSB reisende, samtidig som sykkeltrafikken til sentrum blir optimal. Det er ifølge Moe få syklister som benytter Dølebakken opp og ut av sentrum. De som allikevel ferdes med sykkel denne retningen triller den gående, gjerne på fortauet på vestsiden. Bare et mindretall sykler opp bakkens bratteste del. Det later til at de fleste syklende på vei ut fra sentrum velger alternativer som er mindre tunge. En kostbar sykkeltrase opp Dølebakken vil i liten grad bidra til forbedring av syklende ut av byen.  <i>Kommentar;</i> <i>Det foreslåtte alternativet via Nedre Åsenvei anses som lite attraktivt ned til byen (omvei) og ut av byen (stigningsforholdene er brattere enn Dølebakken). Dølebakken er kanskje ikke så attraktiv i dag, men det er det som skal bli bedre.</i>
13	28	Anne Cathrine Haug	Dølebakken 9		X	<u>Ekstrakt fra innspill.</u> Haug påpeker at Dølebakken er et stort problem da avkjørsler går helt ut til fortau-vei. Mange må i dag rygge ut. De har satt opp gjerder for å hindre at barn løper ut i vegen. Er opptatt av at det iverksettes støyttiltak. Både langs veg og støyisolering av bolig. Påpeker at vinteren er et stort problem i

						forbindelse med snø-opplag. Er svært mot at det tilrettelegges mer for de syklende og mener at de har andre og bedre alternativer som kan benyttes.  <i>Kommentar:</i> Ved framtidig situasjon blir avstanden til bilene større. Det er for flere beboere foreslått alternative avkjørsler der dette faller seg naturlig. Noen har vært positive mens andre ikke har vist særlig interesse. Avkjørselsituasjonen skulle gjerne ha vært bedre for enkelte beboerne, men ny situasjon vil heller ikke bli særlig verre. Syklister er som andre trafikanter og søker de korteste og enkleste vegene.
14	22, 29, 49	Svein Eriksen	Dølebakken 14 A	X	X	<u>Ekstrakt fra innspill.</u> Eriksen påpeker at det er viktig å sikre ut- og innkjøring fra eiendommer, ikke minst for syklister som ikke bryr seg om fartsgrense på 40 km/t. Han er opptatt av å ta vare på gjerder og beplantning. Det bør vurderes fartsreducerende tiltak også for syklister. Er opptatt av å sikre biloppstillingsplassene på egen tomt og at det sørges for en oversiktlig inn- og utkjøring. Plass for søppeldunker, deponering av snø og tilgang til stoppekran for vann må også ivaretas i planleggingen. Han påpeker utfordringer knyttet til vann, strømforsyning og telekabler.  <i>Kommentar:</i> SVV: Kulturarv har innspill på gjerder etc. Dette må gjennomgås i forhold til våre siktkrav. Hva kan vi beholde og flyttes på og hva kan erstattes av nye og mer siktvennlige gjerder. Beplantning står i dagens grenser eller tett inntil eksisterende gjerder. En god del beplantning må fjernes å få plass til tiltaket. Vegetasjon kan tilbakeføres eller erstattes. Det vil i planleggingen bli tatt hensyn til de øvrige punktene vedr. avfall, snø, stoppekraner, vann, strøm og telekabler.
15	42, 46	William Langli Torgersen Beate Kiste	Dølebakken 14 B		X	<u>Ekstrakt fra innspill.</u> Torgersen er bekymret for at planene vil påvirke miljøet negativt. Har tidligere ønsket lysregulering midt i bakken og flere fartsdumper men har ikke blitt «hørt». Er redd for at vegen innbyr til høyere fart og dårligere forhold for barna i området. Har liten forståelse for at det skal bygges gang og sykkelsti på begge sider da veien er bred nok fra før. De mener det er tilstrekkelig å etablere gang og sykkelsti på den ene siden. Lurer på om det er planlagt et møte med beboere i «problemområdet» midt i bakken.  <i>Kommentar:</i> Det skal bygges sykkelstie på en side i bakken og på begge sider på resten av strekningen. GS-veg anses ikke som et tjenlig anlegg her. Gående og syklister må skilles sentrumsnært. Fartsdumper vil bli vurdert på strekningen men signalregulering er pr. i dag ikke vurdert som relevant.
16	45	Andre Berggren	Dølebakken 15		X	<u>Ekstrakt fra innspill.</u> Berggren mener at han ikke har fått forelagt tilstrekkelig dokumentasjon. Ble provosert på folkemøtet av plantegningene som lå på bordene. Ble også provosert av innlegget om grunnverv og ekspropriasjon. Savner innsyn i referat fra folkemøtet. Dette er ikke mottatt før varslingsfristen 11. november. Det er satt av alt for lite midler til prosjektet. Savner løsning for jernbaneundergangen. Hvis det blir inngrep på hans eiendom vil det gå ut over 2 garasjeplasser og 4 oppstillingsplasser. Er generelt kritisk til planene.  <i>Kommentar:</i> Inngrep vil ramme noen uansett. Ulempene ved dette vil bli godtgjort. Framtiden for jernbaneundergangen er usikker. Det politiske vedtaket gir ikke rom for, eller legger opp til, en utbedring av undergangen. Når det gjelder informasjon og hvordan denne blir gitt tar vi kommentarene til etterretning. Her er det alltid muligheter til forbedring, men vi forsøker så godt vi kan. Det må kommenteres at det ikke er normalt å legge fram planer i forbindelse med varsel om oppstart. Sånn sett har beboere fått mer informasjon om tiltaket enn det som er vanlig. Det gjøres egne kostnadsestimater i prosjektet. Dette vil også bli gjort på nytt før planen legges ut på høring. Vi har allerede sagt at det ikke er satt av tilstrekkelig med midler for å få gjennomført tiltaket på hele strekningen.
17		Sigmund Birkeland	Dølebakken 31	X		<u>Ekstrakt fra innspill.</u> Han gir sin fulle støtte til Jan Bækkens synspunkter.  <i>Kommentar:</i> Se kommentarer til Jan Bækken.

18	36	E Altern	Dølebakken 16 B		X	<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u> Hvis flere skal benytte utkjøringen ønsker Altern en mur i grensen på venstre side når en kjører inn. Lurer på om det skal gjøres noe med adkomst nederst i hagen.</p> <p><u>Kommentar SVV:</u> <i>Det er gjennomført egne møter med Alter og Herfindal i henholdsvis Dølebakken 16B og 16. Eksisterende adkomst til Dølebakken 16 må stenges da det ikke blir plass mellom hus og nytt fortau. Ny atkomst skjer via adkomstveien til Dølebakken 16B. Det er kommet fram til en omforent løsning som Statens vegvesen tror vil fungere bra for begge parter.</i></p>
19	24	Arve Bergan	Dølebakken 18		X	<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u> Bergan påpeker at dagens gate er fylt opp så høyt at det ved flom er fare for at vannet renner inn mot huset. Han mener derfor at gaten må senkes. Hvis gaten utvides uten at gaten senkes vil det føre til at innkjøringen blir for bratt og at biler subber ned. Heves innkjøringen kommer den opp på husveggen. Mister en parkeringsplass ved utvidelse av gata. Han mener at planlagte tiltak vil øke støybelastningen og føre til redusert verdi. Utvendig stengeventil for vann ligger rett på innsiden av nåværende fortau.</p> <p><u>Kommentar:</u> <i>Ved nytt tiltak vil fortauet helle inn mot vegen. Det vil også bli en liten vis på kantsteinen som fører vannet videre i sluk. det Evnen til å ta unna store vil bli vurdert nærmere i prosjektering og byggefasen. Stoppekran for vann kan lett flyttes. Avkjørsler utformes så langt det er mulig med akseptable stigningsforhold. I dette tilfellet kan det være aktuelt å lage ny mur på utsiden og rundt hjørnet på huset som kan ta opp terreng. Dette må skje i samarbeid med Bergan</i></p>
20	51	Synnøve Røstum Lien	Dølebakken 18		X	<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u> Det vises til forslag fra Per Johan Moe (Dølebakken 6) og mener at hans forslag til løsning er langt bedre enn kommunens.</p> <p><u>Kommentar SVV:</u> <i>Se kommentarer til Per Johan Moe.</i></p>
21	23	Unni S og Lars J. Nicolaysen	Dølebakken 24		X	<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u> De forutsetter følgende for frivillig grunnavståelse: Fortau må etableres for gående på begge sider av Dølebakken. Det må ikke tilrettelegges for blandet trafikk av gående og syklende på disse fortauene. Sykkeltrafikk må foregå på samme plan som biler. Kjørefeltet for sykkel/ bil må utformes slik at 40 km/t blir en reell hastighet. Viktig at kryssing av Sandarveien og Peder Castbergs gate gis en forsvarlig trafiksikker utforming.</p> <p><u>Kommentar:</u> <i>Det er vel i tråd med planen. Det legges ikke opp til sykling på fortau, men i følge trafikkreglene er det ikke forbudt å sykle på fortauet. Syklingen må da skje etter de reglene som gjelder for sykling på fortau. Det er lagt opp til blandet trafikk (syklende og kjørende) fra Nedre Åsenvei mot sentrum.</i></p>
22	16	Ann Margit Tybring Hansen	Dølebakken 36		X	<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u> De ser behovet for bedre tilrettelegging av gående og syklende. Uenig i at utvidelsen skal skje på vestsiden. Mener at det er bedre å velge østsiden eller en kombinasjon av øst og vestside. Foreslår at det er gang og sykkelveg på vestsiden fra Midtåsveien og ned til innkjøringen til Breidablikk. Derfra gang-sykkelveg ned Nedre Åsenvei - Åslyveien og som også i dag er beregnet for gående og syklende. De mener det er viktig å forlenge gangveg på vestsiden av Dølebakken fra Elgveien og ned til Øvre Åsen vei for å bedre tilgjengeligheten. Fra Nedre Åsenvei og ned Dølebakken kreves det en oppjustering av gangfeltene, men ser det som uansvarlig å legge sykkelvegen her pga. økt fare for ulykker. Støtter anmerkningene til Jan Bækken. (Nedre Åsenvei 2).</p> <p><u>Kommentar:</u> <i>Når det gjelder alternative traseer henvises det til Hovedsykkelplan og bestilling fra Fylkeskommunen. Det anses nødvendig å skille gående og syklende i dette området. Sykkelfelt har bedre sikkerhet enn GS-veg. Forøvrig henvises det til kommentarene til Jan Bækkens uttalelse.</i></p>
23	40	Jorun Feness	Dølebakken 53		X	<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u> Feness etterlyser mer detaljerte planer for regulering for å uttale seg bedre. De kommenterer følgende forhold: Store gamle steinstøtter med stakittgjerde mellom ønskes bevart. Den delen som kan bli berørt brukes til ulike typer ballspill og andre aktiviteter. Frukttrær og fjell i dagen ønskes</p>

						<p>bevart.</p> <p>Gjennomgangstrafikken gjennom Dølebakken bør reduseres. Et alternativ er å føre sykkeltrafikken gjennom Pinakroken, forbi Breidablikk ungdomsskole og Sande barneskole. Barna bør ledes vekk fra Dølebakken som kan være utrygg hvis det blir mye trafikk. De mener at en bynær tomt i Sandefjord koster i snitt ca. 1 500 000 pr. daa. og at det legges til grunn i forbindelse med erstatning pr m2.</p> <p><i>Kommentar:</i> Når det gjelder alternative traseer henvises det til Hovedsykkelplan og bestilling fra Fylkeskommunen. I forbindelse med forslag til reguleringsplan vil det bli utarbeidet mer detaljerte planer. Planen vil bli lagt ut på høring i august/ september og da kan alle uttale seg til planarbeidet. Ønsker om å bevare gamle steinstøtter tas til etterretning.</p> <p>Grunneierne har i følge Grunnlovens §105 rett til full økonomisk erstatning for eventuelle tap. Vurderingene av dette har ikke startet.</p>
24	17	Bente og Claus Fevang Vidum	Lingelemveien 3C	X		<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u></p> <p>De er positivt til at planarbeidet igangsettes igjen. Savner fysisk skille mellom vegbane og de myke trafikantene. 50 km/t er for mye med så mange inn og utkjøringer fra eiendommer. Er bekymret for at det kan skje alvorlige personsaker på strekningen. De ønsker at nevnte strekning blir bygd først. De ønsker opphøyd gangfelt i nærheten til avkjøring for Midtåsveien/ Mosserødveien.</p> <p><i>Kommentar:</i> Skille mellom fortau og vegbanenivå vil bestå av kantstein og et nivåsprang på ca. 12 cm. Sykkelfelt vil bli liggende på nivå med vegbanen og merkes med bred stiplede hvitstripe.</p>
25	11 og 12	Inger og Halvor Mikkelsen	Lingelemveien 4	X		<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u></p> <p>De viser til telefonsamtale med kommunen og brev sendt fra Sandefjord kommune i sakens anledning 12.09.2008. Bolig ligger 4,5 m fra veien med soverom vendt mot veien. Det er økt trafikk som gir økt støy. Han viser til støyberegning utført for noen år siden, hvor hans hus ligger like under grensen. Han ber om støydempende tiltak ved å sette ned fartsgrensen og/ eller dempe støyen fysisk. I forbindelse med veiutvidelsen i 1960 ble vegen utvidet på hans side. Han ber om at en evt. vegutvidelse nå blir foretatt på den andre siden. Tomten er på 4 daa og han har planer om å få fradelt tomt som vil innebære krav om felles avkjørsel. Han viser til kjøp i 1973 hvor han betalte ekstra for den muligheten med fradeling.</p> <p><i>Kommentar:</i> Det forventes ikke høyere trafikk eller mer støy i området. Planen er å fremme gang og sykkeltrafikk i området og det utløser ikke støydempende tiltak. Når det gjelder planer om fradeling må det tas med kommunen som egen sak. Hvis dette er avklart vil det være aktuelt å legge til rette for en felles avkjørsel.</p>
26	47, 48	Solfrid Sundet Karlsen	Midtåsveien 1		X	<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u></p> <p>Karlsen ønsker et trygt nærmiljø og at farten settes ned til 40 km/t med dumper og overgangsfelter tilsvarende som i Dølebakken. Hun mener at det er tilstrekkelig med gang og sykkelsti på den ene siden, evt. fortau på en side og sykkelsti på den andre. Det stilles spørsmål om en kan vurdere å stenge veien for gjennomkjøring.</p> <p><i>Kommentar:</i> Vår faglige vurdering tilsier et skille mellom gående og syklende i et så sentrumsnært område. Løsningen har her blitt sykkelfelt og fortau.</p>
27	20, 27,38	Unn Elisabeth Bækken og Jan Bækken	Nedre Åsenveien 2	X	X	<p><u>Ekstrakt fra innspill.</u></p> <p>De påpeker at løsningen gir et alvorlig trafikkproblem i bunnen av Dølebakken. Løsningen vil føre til flere syklist, større fart og større fare for ulykker. Å blande fotgjengere med syklist øker faren for ulykker. Syklistene kan benytte Trudvangveien eller Breidablikkveien eller Nedre Åsenveien til Åslyveien (delvis gang sykkelveg og nesten bilfritt). Ønsker ikke å avgi grunn til et prosjekt som vil innebære økt ulykkesrisiko - prosjektet bør skrinlegges. Fortau bør derimot asfalteres på nytt for å bedre fremkommeligheten for dem med barnevogn, rullestol og trille-koffert. Unn Elisabeth Bækken viser til tidligere brev av 01.10.2008 og 02.08.2013. Hun betrakter ekstra felt for de som sykler oppoverbakke som unødvendig og reagerer også på at det ikke gjøres noe med kryssene ved jernbaneundergangen og selve jernbaneundergangen. Hun mener at prosjektet må stoppes da det ødelegger bo-trivselen.</p> <p><i>Kommentar:</i> Framtiden for jernbaneundergangen er usikker. Det politiske vedtaket gir ikke rom for, eller legger opp til, en utbedring av undergangen. Når det gjelder</p>

					<p><i>alternative traséer vises det generelt til Regional sykkelstrategi for Region sør (mars 2009) og Hovedplan for sykkel i Sandefjord (oktober 2009) samt bestilling fra Fylkeskommunen (2013). Den foreslåtte løsningen vil skille gående og syklende. Tiltaket vil gi bedre sikt ut fra avkjørsler. Hele strekningen som i dag framtrer som slitt, vil få en ansiktsløfting med ny kantstein, asfalt, oppmerking, fjerning av luftstrek etc.</i></p>
28	21	Gabriella Andersen	Nedre Åsenvei 2	X	<p>Andersen henviser til og stiller seg bak anmerkninger fra Jan Bækken (Nedre Åsenvei 2). Er daglig syklist. Hun undres på hvorfor penger skal brukes på en strekning som med enkle midler, kan utbedres til et helt akseptabelt og trygt tilbud for syklister.</p> <p><u>Kommentar:</u>  Statens vegvesen har vurdert mange ulike løsninger og har kommet til at mulighetene innenfor eksisterende bredder ikke gir en god nok løsning på sikt. Investeringen som nå gjøres må sees som en investering over mange år. Det tas sikte på å utarbeide en plan som gir en langsiktig og robust løsning. Se forøvrig kommentarene til Jan Bækken.</p>