

# Vedleggs oversikt:

**Vedlegg 1:** Avstander til/fra hovedvei for BK1-BK4 (A) for ulike trasealternativer

**Vedlegg 2:** Antall eiendommer langs de ulike trasealternativer fra BK1-BK4

**Vedlegg 3:** Maks stigning til/fra BK1-BK4 (A) for ulike trasealternativer

**Vedlegg 4:** Målte avstander mellom eiendomsgrenser for ulike trasealternativer

**Vedlegg 5:** Krav til utbedrende tiltak av eksisterende veier, ihht Rambøll's Trafikkrapporter og reviderte saksdokumenter (15.11.16)

**Vedlegg 6:** Trafikksikkerhet - Krav til utflating inn mot kryss for ulike trasealternativer

**Vedlegg 7a:** Konsekvenser for berørte interessegrupper for ulike trasealternativer

**Vedlegg 7b:** Konsekvenser for berørte interessegrupper for ulike trasealternativer

**Vedlegg 7c:** Parkeringskaos ved Kirken, gjelder kun Ay traseen

**Vedlegg 7d:** Bilder som viser trafikksituasjonen for skolebarn ved Vesterøy kirke (Ay)

**Vedlegg 7e:** Barn og unges bruk av Kyststien og Pannekakefjellet

**Vedlegg 8a:** Lekkasje via Kirkeveien, som følge av mulig endret kjøremønster

**Vedlegg 8b:** Lekkasje via Kirkeveien, som følge av mulig endret kjøremønster

**Vedlegg 9:** Az utformet etter Sfj. kommunes veinorm (inkl. utflating inn mot kryss)

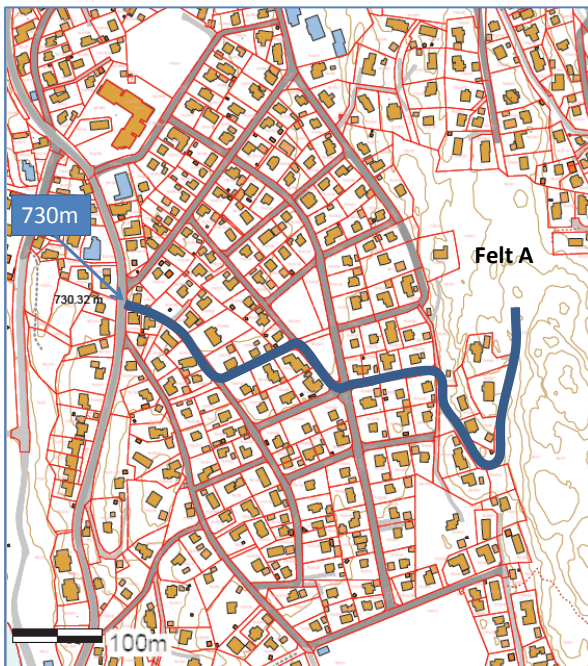
**Vedlegg 10:** Eksempler på terrenginngrep i form av skjæringer som er vurdert ok

**Vedlegg 11:** Spørsmål vi krever skriftlig svar på

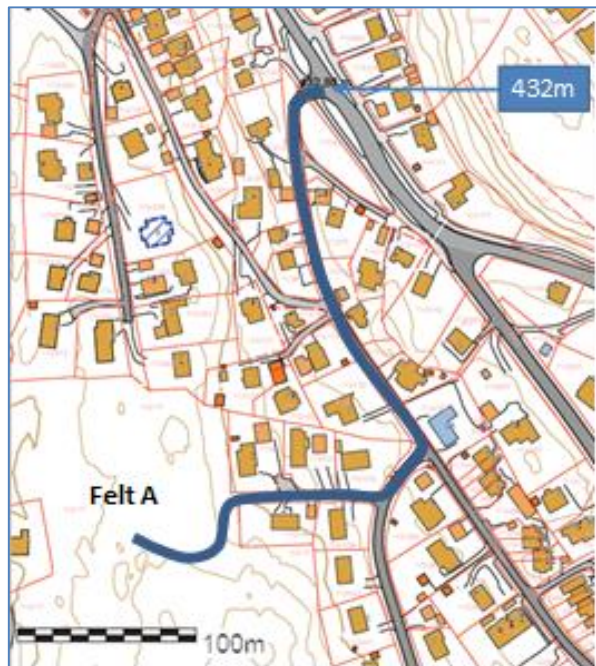
## Vedlegg 1: Avstander til/fra fra hovedvei for BK1-BK4 (A) for ulike trasealternativer



Figur V1.1: Avstand til hovedvei for A<sub>1</sub>



Figur V1.2: Avstand til hovedvei for A<sub>2</sub>



Figur V1.3: Avstand til hovedvei for A<sub>3</sub>

## Vedlegg 2: Antall eiendommer langs de ulike trasealternativer fra BK1-BK4

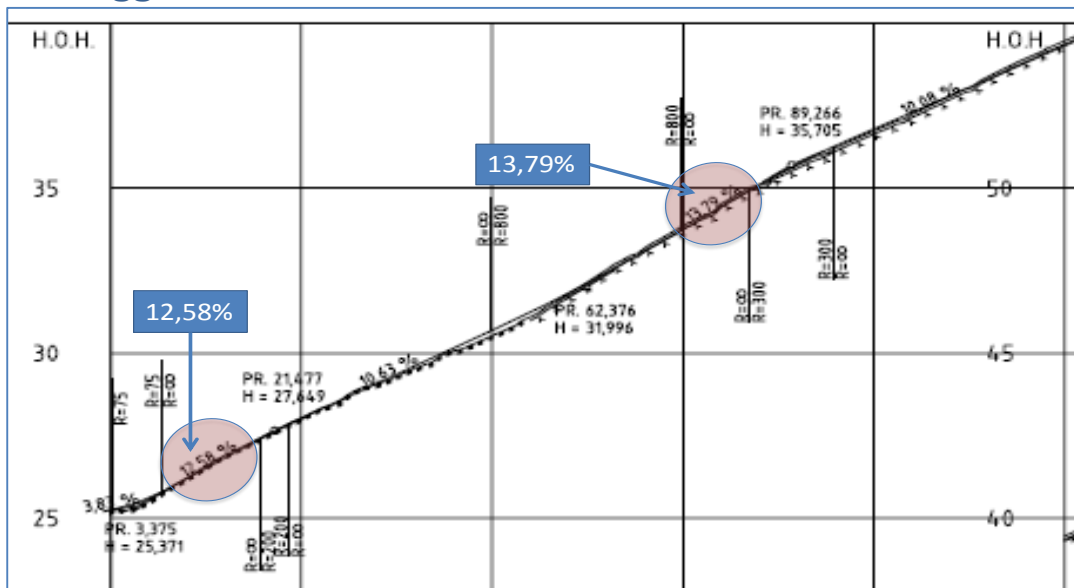
Antall	Vei	Husnummer	Eiendom (Gnr. /Bnr.)	Antall	Vei	Husnummer	Eiendom (Gnr. /Bnr.)	Antall	Vei	Husnummer	Eiendom (Gnr. /Bnr.)	
1	Tjærildveien	12	113/263	1	Rødslia	1	112/365	1	Rødsåsen	5	112/434	
2		11	113/333	2		28B	112/541	2		7	112/436	
3		10	113/254	3		28	112/358	3		3	112/433	
4		9	113/312	4		32B	112/534	4	9	112/438		
5		8 og 8A	113/253	5		32	112/382	5	1	112/432		
6		7A	113/363	6		34	112/378	6	17	112/356		
7		6	113/228	7		26	112/366	7	8A	113/169		
8		5	113/221	8	Fagerholtveien	10	112/257	8	8	113/434		
9		3 og 3B	113/222	9	Fagerstadveien	7	112/256	9	13	113/173		
10		2	113/197	10	8	112/254	10		113/469			
11		1	113/204	11	5	112/267	11	6	113/166			
12		Kirkeveien	7	113/251	12	6	112/463	12	11	113/174		
13	1 og 1A		113/205	13	4	112/598	13	7C	113/163			
14	6B		113/390	14	Ole Weggers vei	20	112/266	14	7	113/93		
15	6		113/206,271	15	18B	112/255	15	2 og 2B	113/77			
16		113/273	16	Lyngveien	11	112/307	16	5B	113/462			
17	Øvre	8	113/178	17	9	112/305	17	3 og 5	113/128			
18	Huvikvei		111/465	18	Vollveien	6	112/201	18		113/68		
19		6A og 6B	113/445	19	3	112/304	19	Kirkeveien	14	113/370		
20		5	113/97	20	4	112/175						
21		1	113/148	21	2	112/176						
22	Stigåsveien	5	113/102	22	1	112/272						
23	Fjellvikbakken	15	113/104	23	Martin Larsens vei	3B	112/422					
24		13	113/98	24		3A	112/10					
25			113/422	25		6	112/184					
26		20	113/180	26		1B	112/347					
27		11	113/51	27		4A	112/390					
28		18	113/183	28			112/183					
29		9	113/54	29	1	112/377						
30		9	113/276	30	Framnesveien	34	112/158					
31		16	113/39	31	36	112/191						
32			113/67									
33			113/453									
34		14	113/53									
35		12	113/14									
36		10	113/15									
37	8	113/16										
38	6	113/17										
39	7 og 7A	113/55										
40	5	113/28										
41	2 og 2B	113/19										
42	3	113/44										
43	1	113/291										
44	Vesterøyveien	27 A - L	113/392									
45		25	113/391									
46	Framnesveien	1	113/394									

**Tabell V2.3: # eiendommer langs Az**

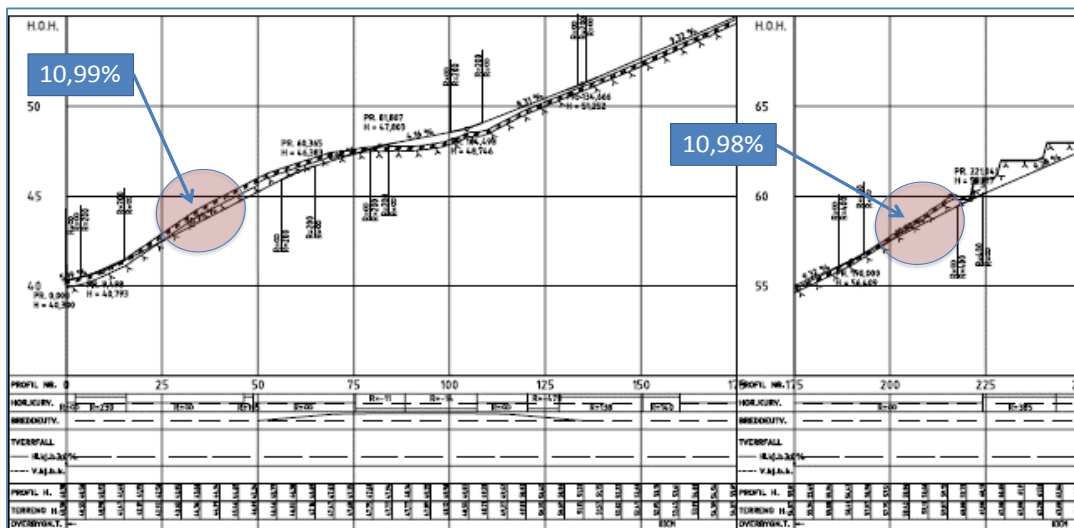
**Tabell V2.2: # eiendommer langs Aæ**

**Tabell V2.1: # eiendommer langs Ay**

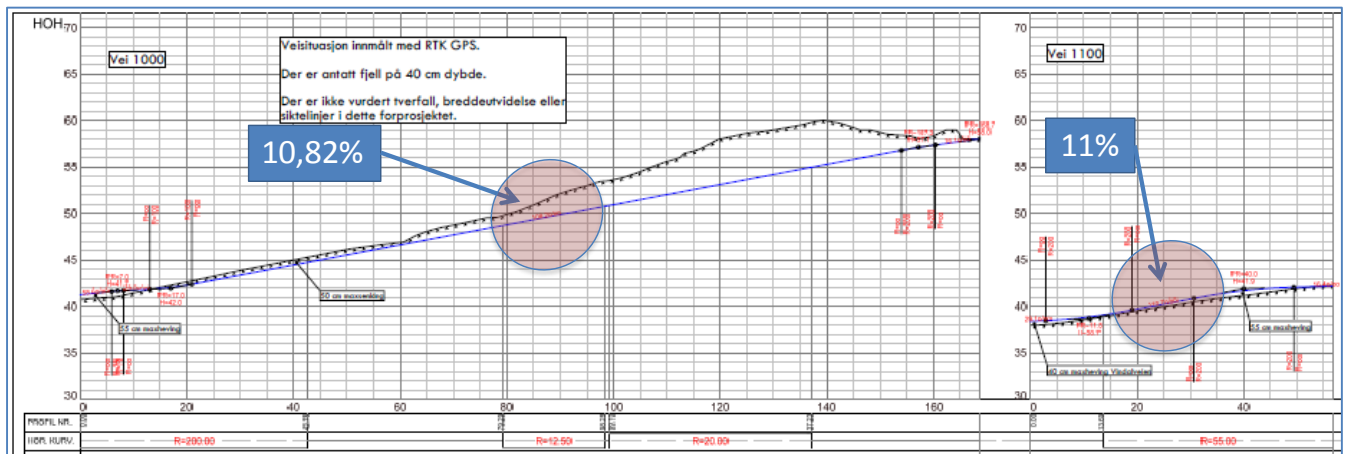
### Vedlegg 3: Maks stigning til/fra BK1-BK4 (A) for ulike trasealternativer



Figur V3.1: Maks stigningsprosent for Ay



Figur V3.2: Maks stigningsprosent for Aæ



Figur V3.3: Maks stigningsprosent for Az

## Vedlegg 4: Målte avstander mellom eiendomsgrenser for ulike trasealternativer

Veinavn	Avstand mellom eiendomsgrenser
Tjærildveien	Eiendommer 11 - 12: = 8,01m Eiendommer 11 - 10: = 8,01m Eiendommer 7A - 8: = 8,01m Eiendommer 7A - 6: = 8,01m Eiendommer 5 - 6: = 8,04m Eiendommer 3 - 6: = 9,11m Eiendommer 3 - 7: = 8,94m Eiendommer 1 - 7: = 8,17m <b>Eiendommer 1 - 2: = 7,93m</b> <b>Eiendommer 1a - 2: = 6,46m</b> (vei ligger inne på 1a)
Kirkeveien	<b>Eiendommer 1 - 6: = 5,54m</b> <b>Eiendommer 1 - 113/273: = 6,44m</b>
Øvre Huvikvei - øvre del	Eiendommer 111/465 - 8: = 8,32m <b>Eiendommer 5 - 8: = 7,94m</b> <b>Eiendommer 5 - 6: = 7,25m</b> <b>Eiendommer 5 - 15: = 7,24m</b> <b>Eiendommer 5 - 13: = 6,62m</b> Eiendommer Stigåsvei 5 - 13: = 8,24m <b>Eiendommer 1 - 13: = 5,16m</b>
Øvre Huvikvei - nedre del	<b>Eiendommer 18 - 20: 7,48m</b>
Fjellvikbakken	<b>Eiendommer 11 -18: = 6,53m</b> <b>Eiendommer 9 - 18: = 6,11m</b> <b>Eiendommer 9 - 16: = 5,82m</b> <b>Eiendommer 113/67 - 16: = 5,67m</b> <b>Eiendommer 113/453 - 16: = 6,22m</b> <b>Eiendommer 113/453 - 14: = 6,07m</b> <b>Eiendommer 113/453 - 12: = 6,07m</b> <b>Eiendommer 7 - 12: = 6,09m</b> <b>Eiendommer 7 - 10: = 5,97m</b> <b>Eiendommer 7 - 8: = 6,10m</b> <b>Eiendommer 7 - 6: = 6,41m</b> <b>Eiendommer 5 - 6: = 6,48m</b> <b>Eiendommer 5 - 2: = 7,08m</b> <b>Eiendommer 3 - 2: = 5,91m</b>
<p>Uthevet skrift viser steder under 8m. <b>Totalt antall langs Ay – 24stk.</b></p>	

**Figur V4.1:** Avstand mellom eiendomsgrenser for Ay

Veinavn	Avstand mellom eiendomsgrenser
Rødsåsen	<b>Eiendommer 5 - 7: = 6,02m</b> <b>Eiendommer 3 - 7: = 6,02m</b> <b>Eiendommer 3 - 9: = 6,02m</b> <b>Eiendommer 1 - 9: = 6,04m</b>
Vindalveien	Eiendommer Rødsåsen 1 - 17: = 10,00m <b>Eiendommer 13 - 8A: = 7,91m</b> <b>Eiendommer 13 - 8: = 7,50m</b> <b>Eiendommer 11 - 6: = 7,73m</b> Eiendommer 7C - 6: = 8,76m <b>Eiendommer 7 - 6: = 6,54m</b> <b>Eiendommer 7 - 2: = 7,17m</b> <b>Eiendommer 5B - 2: = 7,32m</b> <b>Eiendommer Kirkeveien 12 - 2: = 7,20m</b> <b>Eiendommer 3_5 - 2: = 7,04m</b>
<p>Uthevet skrift viser steder under 8m. <b>Totalt antall langs Az – 12stk.</b></p>	

**Figur V4.3:** Avstand mellom eiendomsgrenser for Az

Veinavn	Avstand mellom eiendomsgrenser
Rødslia	Eiendommer 32B - 28: = 16,72m Eiendommer 32 - 28: = 22,60m Eiendommer 34 - 28: = 9,25m Eiendommer 26 - Fagerholtveien 10: = 8,89m <b>Eiendommer 26 - Fagerstadveien 7: = 7,22m</b>
Fagerstadveien	<b>Eiendommer 7 - 8: = 7,53m</b> <b>Eiendommer 5 - 8: = 6,81m</b> <b>Eiendommer 5 - 6: = 6,83m</b> <b>Eiendommer 5 - 4: = 6,90m</b> <b>Eiendommer 4 - Ole Weggens vei 20: = 7,11m</b>
Lyngveien	Eiendommer Lekeplassen 112/244 - 11: = 8,10m <b>Eiendommer Lekeplassen 112/244 - 9: = 7,16m</b> <b>Eiendommer 9 - Vollveien 6 = 6,36m</b>
Vollveien	<b>Eiendommer 4 - Lyngveien 9: 6,26m</b> <b>Eiendommer 4 - 3: 6,48m</b> <b>Eiendommer 4 - 1: 6,74m</b> <b>Eiendommer 2 - 1: 7,05m</b>
Martin Larsens vei	<b>Eiendommer 3B - Vollveien 2: 7,90m</b> Eiendommer 3A - Vollveien 2: 8,12m Eiendommer 3A - 6: 8,24m Eiendommer 1B - 6: 8,26m Eiendommer 1B - 4A: 8,38m <b>Eiendommer 1B - 112/183: 7,10m</b> <b>Eiendommer 1 - 112/183: 6,39m</b> <b>Eiendommer 1 - Framnesveien 34: 6,33m</b> <b>Eiendommer Framnesveien 36 - Framnesveien 34: 7,08m</b>
<p>Uthevet skrift viser steder under 8m. <b>Totalt antall langs Aæ – 17stk.</b></p>	

**Figur V4.2:** Avstand mellom eiendomsgrenser for Aæ



**Vedlegg 5:** Krav til utbedrende tiltak av eksisterende veier, ihht Rambøll's Trafikkrapporter og reviderte saksdokumenter (15.11.16)

Tiltak nr.	Hva går tiltaket ut på:
1	Enveiskjøring i nedre del av Øvre Huvikvei og i deler av Fjellvikbakken (fra Øvre Huvikvei til Huvikveien).
2	Fartsdempere på den enveiskjørte delen av Fjellvikbakken. Dette kan også være aktuelt i Øvre Huvikvei for å øke sikkerheten til de myke trafikantene.
3	Opparbeide vei etter klasse 3, med nødvendige tilpasninger, i Øvre Huvikvei, Kirkeveien og Tjærildveien. (Fjellvikbakken er uteglemt)
4	Flytte gangfelt over Vesterøyveien, samt etablere fortau på 2,5m bredde opp nedre del av Øvre Huvikvei.
5	Regulere siktelinjer i kryssene Øvre Huvikvei x Fjellvikbakken, Øvre Huvikvei x Kirkeveien x Ferjeveien og Kirkeveien x Tjærildveien.
6	Utbedre tverfall, samt drenering ved å etablere grøft på vestsiden, i øvre del av Øvre Huvikvei.
7	Innføre parkeringsforbud langs Øvre Huvikvei og i Kirkeveien.
8	Stramme opp krysset ved Eika ift. myke trafikanter.
9	Diverse rydde- og oppprioriteringstiltak når det gjelder snøbrøytingshyppighet, snøopplag, bortkjøring av snø, strøing, fjerne busker og trær.
10	Det angis også tiltak i analysen for å begrense biltrafikken, slik som; bedret kollektivbetjening med mer direkteruter til Sandefjord Sentrum, økt frekvens på kollektivtilbudet, samt utbedring av gang- /sykkelveinettet omkring Rødsåsen.

**Figur V5.1:** Krav til utbedrende tiltak for Ay

Tiltak nr.	Hva går tiltaket ut på:
1	Rødslia: Opparbeide veien til klasse 3, regulert bredde 8 meter
2	Rødslia 26-28: Opparbeide veien til klasse 3, regulert bredde 8 meter
3	Rødslia 26-28: Utbedre sikt i den sydligste kurven
4	Flytt en garasje

**Figur V5.2:** Krav til utbedrende tiltak for Aæ

Sitat fra side 21 i Rambøll's Trafikkvurdering, 3. versjon - April 2016:  
«Begge veiene (Rødsåsen og Vindalveien) har gode stigningsforhold og stort sett akseptable bredder. Vi har ikke foreslått avbøtende tiltak på disse veiene.»

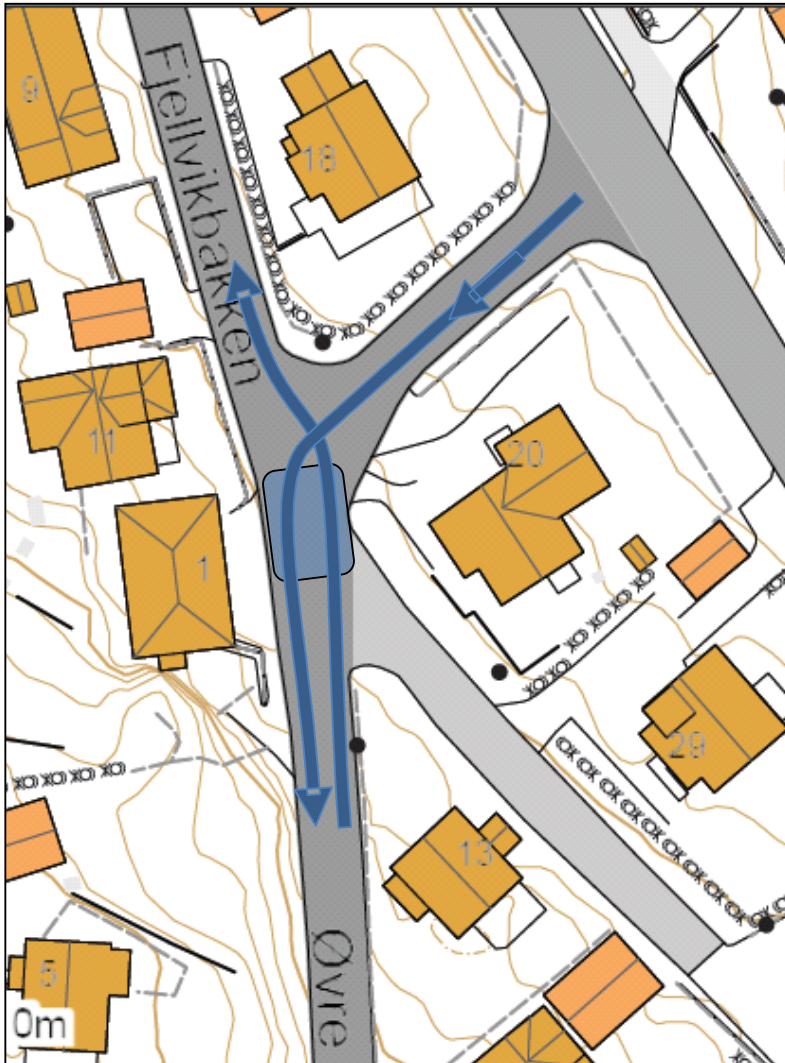
Sitat fra side 9 i Rambøll's Trafikkvurdering, 2. versjon - Juni 2015:  
«Videre bør feltet få hovedadkomst via Rødsåsen og Vindalveien ut på Vesterøyveien, da disse veiene har en bedre standard enn øvrige bolig-gater i området rundt felt A. Krysset Vindalveien x Vesterøyveien vurderes også som langt bedre enn krysset Øvre Huvikvei x Vesterøyveien.»

Dette avsnittet er fjernet i siste versjon (3.) av Trafikkvurderingen fra Rambøll.

**Figur V5.3:** Krav til utbedrende tiltak for Az

## Vedlegg 6: Trafikksikkerhet - Krav til utflating inn mot kryss for ulike trasealternativer

**Ay:**



Figur V6.1: Krav til utflating inn mot kryss for Ay

**Aæ:**

Ikke utredet, men det antas ikke å være behov utbedringstiltak når det gjelder krav om utflating inn mot noen kryss langs Aæ.

Figur V6.2: Krav til utflating inn mot kryss for Aæ

**Az:**



Figur V6.3: Krav til utflating inn mot kryss for Az

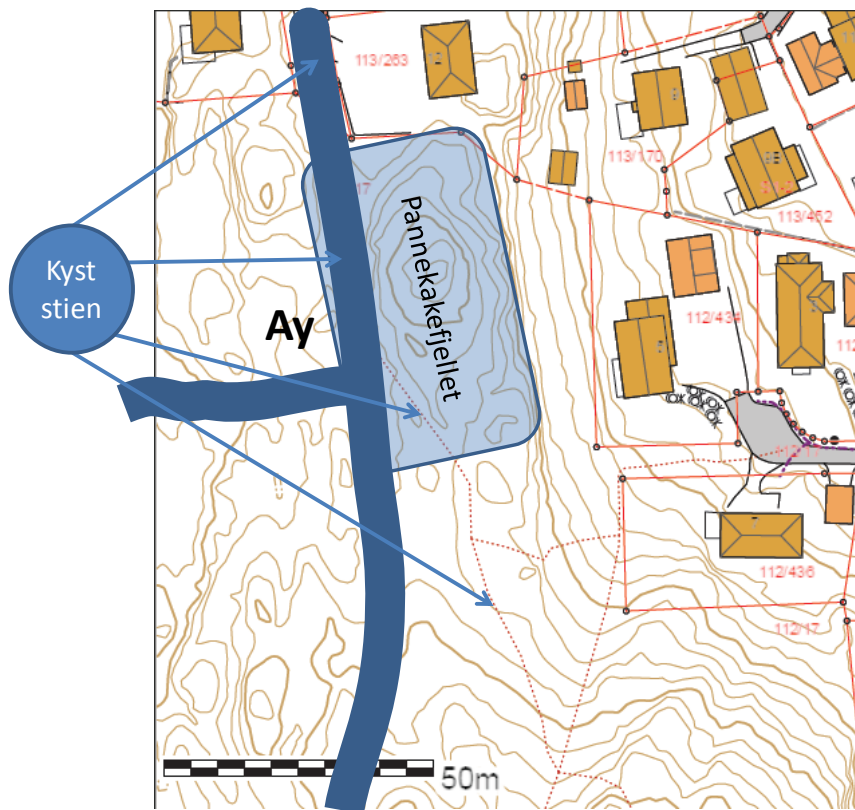
## Vedlegg 7a: Konsekvenser for berørte interessegrupper for ulike trasealternativer

Berørte interessegrupper:	Konsekvenser:
Trafikanter	Trafikanter av alle slag får et dårlig veitilbud med tidvis vanskelig tilgjengelighet og stor risiko for uhell, særlig vinterstid. Vi legger til grunn at enkelte av de anførte utbedrende tiltakene fremstår som urealistiske, og vil neppe bli gjennomført.
Brukere av skole og barnehage	Brukere av skole og barnehage vil få vesentlig forringet trafikk sikkerhet, og reduserte bruksmuligheter av sitt nærområde (bl.a. Pannekakefjellet med adkomstvei). Dette anser vi som den viktigste «innsatsfaktoren» som settes på spill.
Husstander	Et betydelig antall flere husstander vil få økt trafikk, endret kjøremønster og redusert tilgjengelighet tilknyttet sine eiendommer. Bl.a. er utfordringer med parkering betydelig undervurdert.
Andre	Anførte «gevinster» som sammenhengende grøntstruktur og bevaring av bøkeskog/kyststi (ref. Turistforeningens interesser), vil bli betydelig bedre med alternativ Az og/eller Aæ.
Utbygger	For utbygger er alt. Ay sannsynligvis kostnadmessig rimeligst.

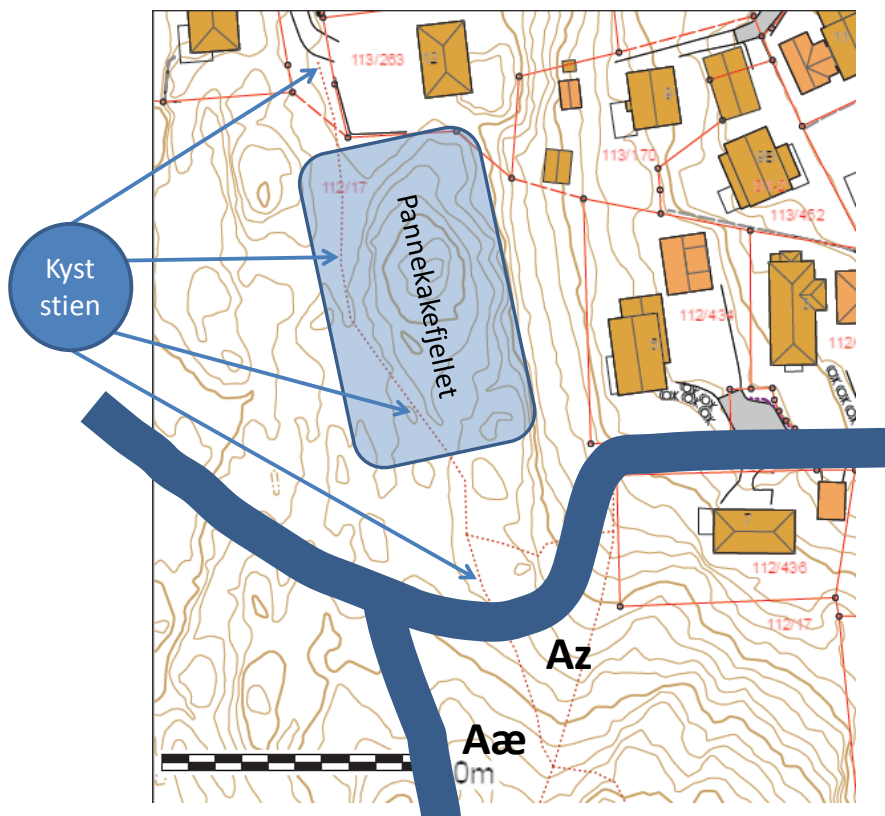
**Figur V7.1:** Konsekvenser for berørte interessegrupper ved Ay som atkomstalternativ til BK1-BK4



## Vedlegg 7b: Konsekvenser for berørte interessegrupper for ulike trasealternativer



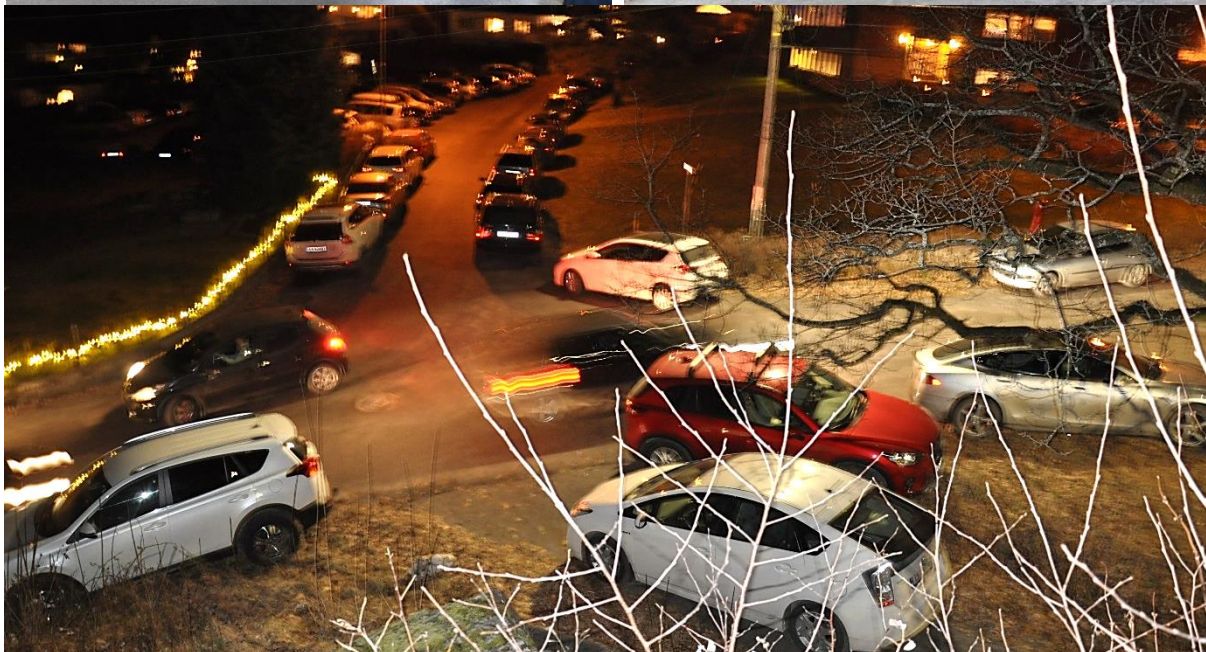
Figur V7.2: Konsekvenser for Kyststi og Pannekakefjellet ved Ay som atkomstalternativ til BK1-BK4



Figur V7.3: Konsekvenser for Kyststi og Pannekakefjellet ved Aæ og/eller Az som atkomstalternativ

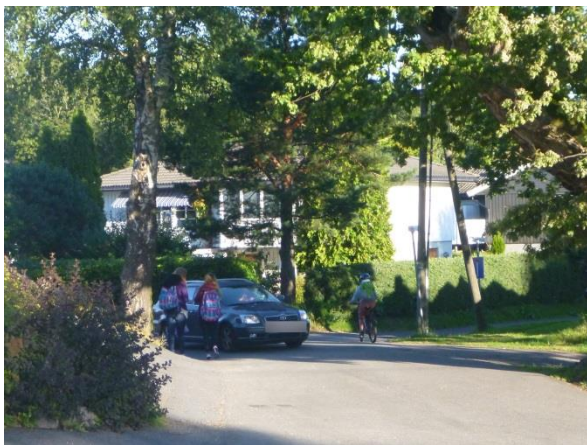


## Vedlegg 7c: Parkeringskaos ved Kirken, gjelder kun Ay traseen





Vedlegg 7d: Bilder som viser trafikksituasjonen for skolebarn ved Vesterøy kirke (Ay)





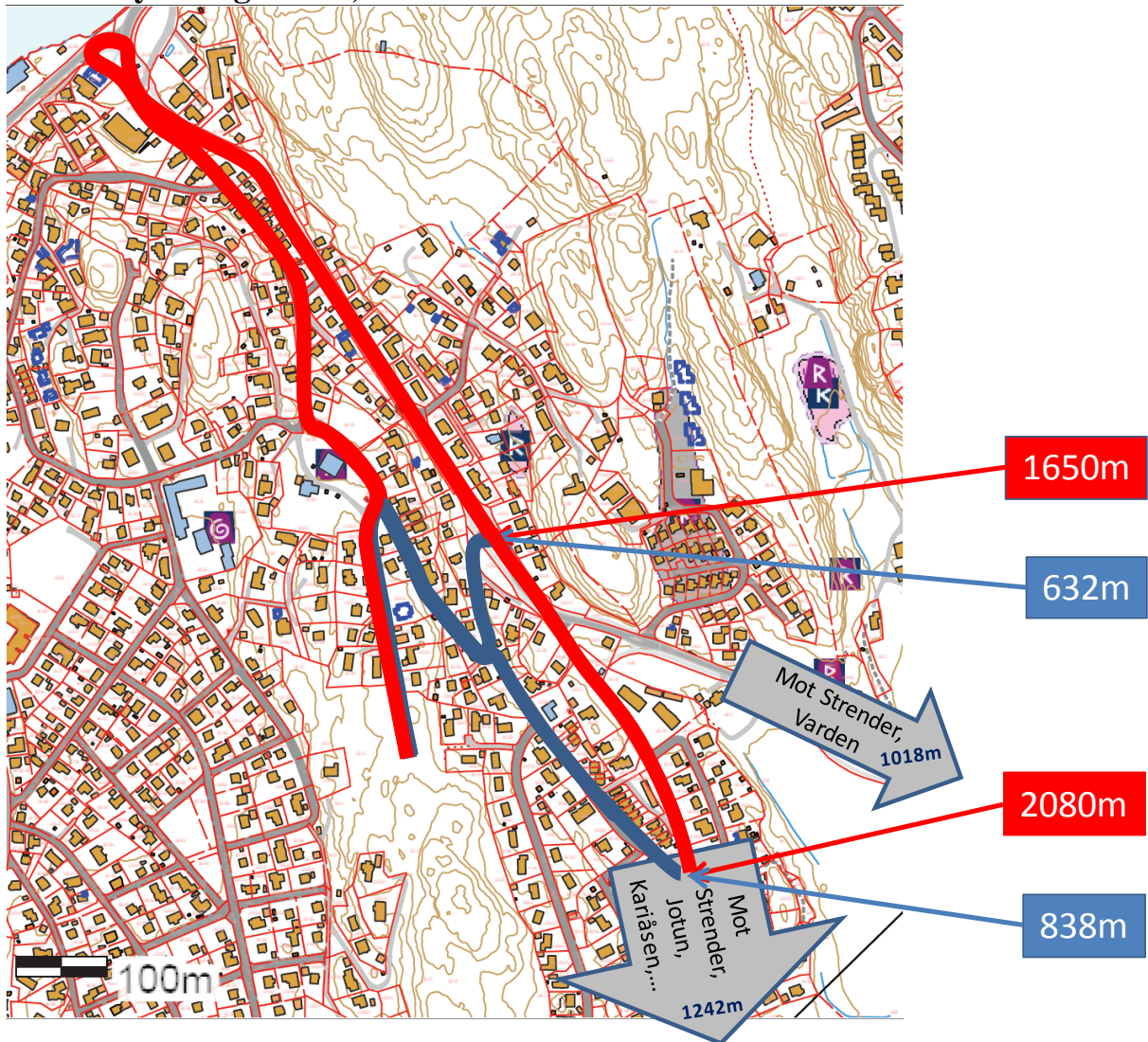
## Vedlegg 7e: Barn og unges bruk av Kyststien og Pannekakefjellet





## Vedlegg 8a: Lekkasje via Kirkeveien, som følge av mulig endret kjøremønster

### Fra de nye boligfeltene, BK1-BK4:



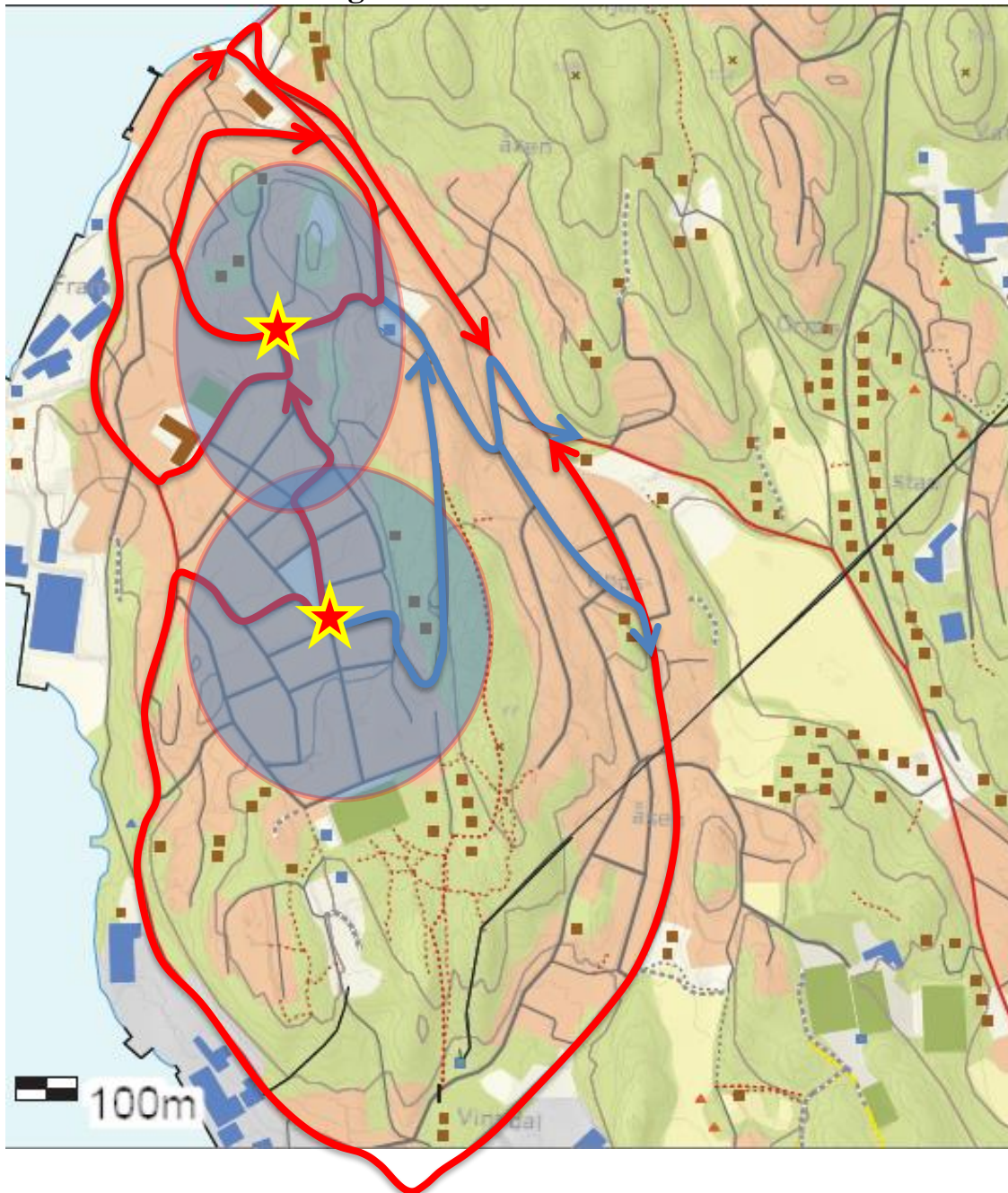
**Figur V8.1:** Lekkasje via Kirkeveien fra boligfeltene BK1-BK4, som følge av endret kjøremønster

- Røde streker viser meget lange traseer som følge av forslag om nytt kjøremønster ned hele Fjellvikbakken fra de nye boligfeltene BK1-BK4 i tilfellene der man skal lengre ut på Vesterøya (Vården, strender, Kariåsen, Jotun mm.)
- Blåe streker viser fristelsen det vil være å kjøre ned Kirkeveien i tilfellene nevnt over, besparelsen i antall meter står skrevet i «pilene».



## Vedlegg 8b: Lekkasje via Kirkeveien, som følge av mulig endret kjøremønster

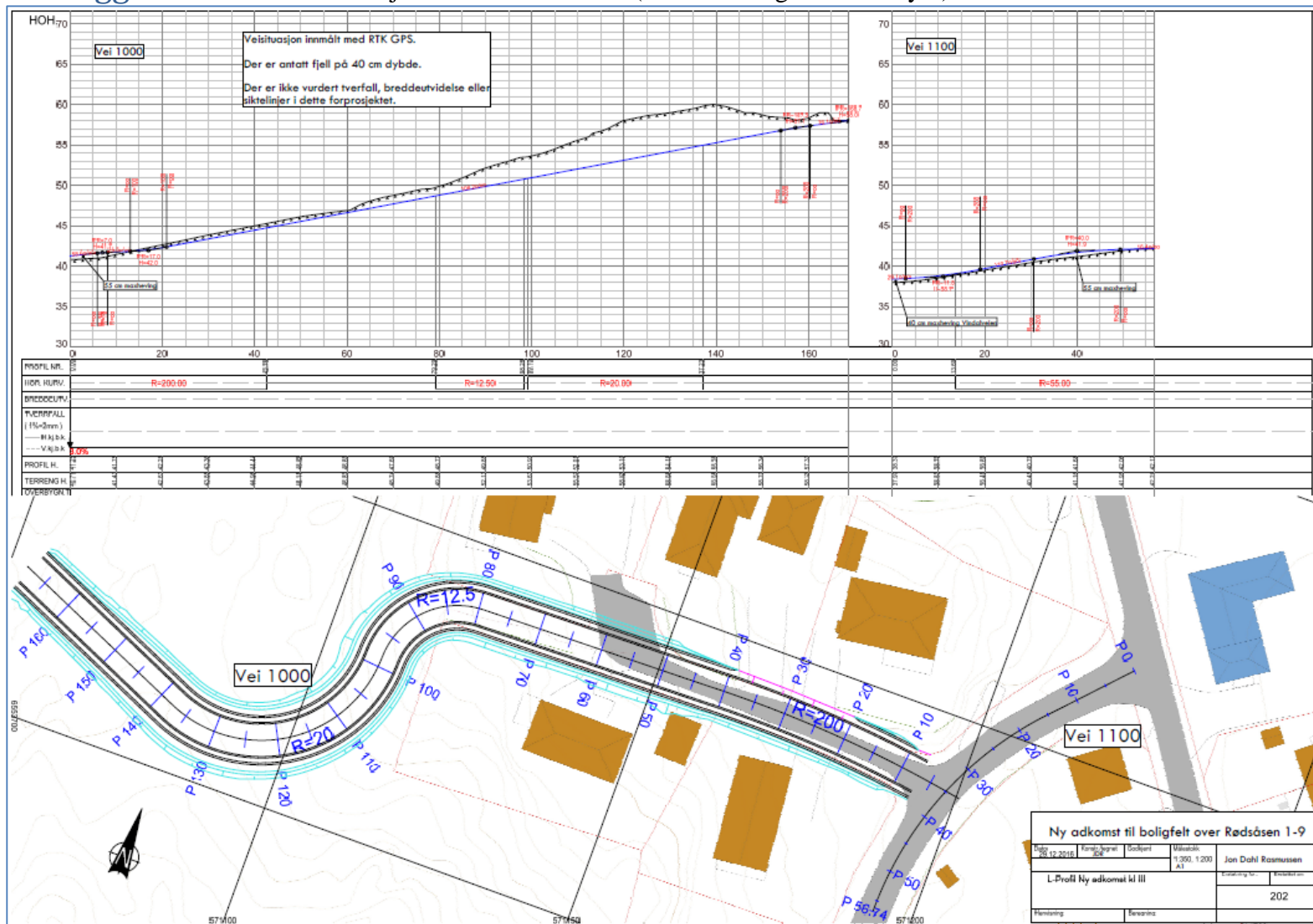
### Fra de eksisterende boligfelt:



Figur V8.2: Lekkasje via Kirkeveien fra eksisterende boliger, som følge av endret kjøremønster

- Røde streker viser meget lange traseer som følge av forslag om nytt kjøremønster ned hele Fjellvikbakken fra eksisterende boligfelt i tilfellene der man skal lengre ut på Vesterøya (Varden, strender, Kariåasen, Jotun mm.)
- Blåe streker viser fristelsen det vil være å kjøre ned Kirkeveien i tilfellene nevnt over. Beparselsene vil i enkelte tilfeller bli svært store.

## Vedlegg 9: Az utformet etter Sfj. kommunes veinorm (inkl. utflating inn mot kryss)



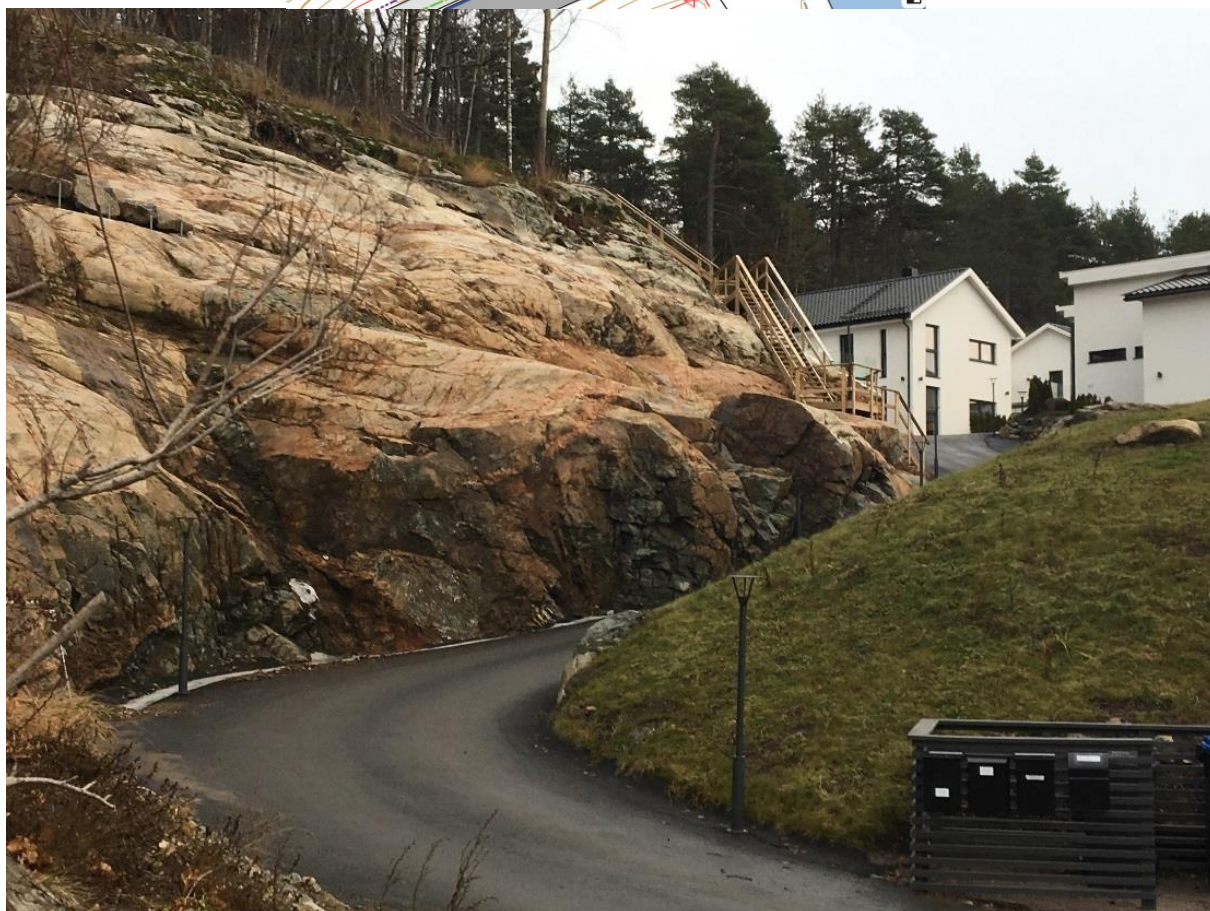
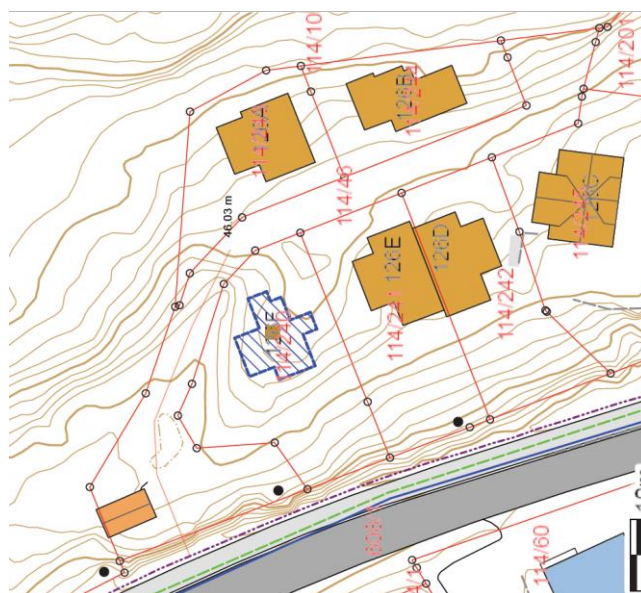
Figur V9.1: Az utformet etter Sfj. kommunes veinorm



## Vedlegg 10: Eksempler på terrenginngrep i form av skjæringer som er vurdert ok

Her er et eksempel på nylig anlagt vei opp til Vesterøyveien 126A-F. Dette var tydeligvis ok å lage, og kun for 6 boenheter.

Stigning fra kart: 14hm på 46lm, som gir 30% stigning! Men dette er sikkert utjevnet over en lengre strekning.



## Vedlegg 11: Spørsmål vi krever skriftlig svar på

### 1. Az er ikke utredet i nødvendig grad

- a. Hvorfor har Teknisk etat utredet Az helt likt med Asplan Viak, og hva er grunnen til at både dere og Asplan Viak startet i krysset ved Rødsåsen 1 og 9? Hvorfor ikke gå ned til Vindalveien? Oppdraget var å utrede Az i nødvendig grad, altså utforme Az så god som mulig. Utforming ned til Vindalveien og heving av de to kryssene, muliggjør oppfyllelse av normkrav om utflating inn mot kryss med langt lavere senkning av stikkveien 1-9 enn det Asplan Viak påstår (1,3m).
- b. I oppsummeringen fra Asplan Viak står det bl.a. at «en slik senkning av veien vil medføre at dagens boliger får ubrukelige adkomster ..». Dette er direkte feil. Hva har Teknisk etat gjort for å kvalitetssikre slike påstander? Dere har jo sakset Asplan Viak sin oppsummering og satt den i kursiv inn i saksfremlegget. Da bør den være riktig. Tre av de 5 eiendommene (de nord for stikkveien Rødsåsen 1-9) har i dag lange innkjøringer som er flate eller har nedoverbakke inn til sine eiendommer. Hvordan kan man da påstå at disse får ubrukelige adkomster dersom veien Rødsåsen 1-9 senkes noe?
- c. Hva er grunnen til at Asplan Viak valgte 10% som kommunens krav til maksimal stigningsprosent når vi kjenner til at kommunen har godtatt 11% stigningsprosent overfor utbygger i denne saken tidligere, og det er internveier med langt over 10% (10,81%, 10,12% og 10,99%) inne i planområdet allerede?
- d. Vi har tidligere opplevd at administrasjonen og politikerne har vært tilgjengelige for oss berørte parter til en viss grad. Hvorfor har ikke administrasjonen ønsket å møte oss beboere for å diskutere faglige innspill og tekniske prinsippavklaringer (ift Az)?

### 2. Trafikkbelastning fordelt ved enveiregulering

- a. Statens vegvesen har vært kreative da det var dem som kom på ideen om enveiskjøring i Fjellvikbakken og nedre del av Øvre Huvikvei for å hindre mer trafikk ned på Vesterøyveien, men samtidig beholde Ay som hovedatkomstløsning til felt A1 og A2. Asplan Viak har også vært kreative ved å foreslå enveiskjøring i enden av Tjærildveien inn til de nye feltene A1 og A2, og tilsvarende enveiskjøring ned Aæ ned på Framnesplataet. Ingen har ennå vært kreative å sett på muligheten for enveiskjøring opp Az og ned Aæ. Det er 39 nye boliger som skal oppføres for feltene A1 og A2 (BK1-BK4) totalt. Det gjør at man i tilfellene med 50% fordeling av trafikken opp Az og 50% fordeling av trafikken ned Aæ, kan utforme adkomstveiene til klasse 2 i stedet for klasse 3. Da vil man ikke trenge 8 eller 8,5m mellom eiendomsgrensene for disse veiene. Hvorfor er ikke denne muligheten vurdert?

### 3. Saksfremlegget er ikke objektivt fremstilt, men forsøker å fordreie virkeligheten

- a. I sin rapport viser Asplan Viak til vesentlige betenkeligheter ved foreslått hovedatkomst til boligfelt A1 og A2 (BK1 - BK4), se rapportens side 10, og foreslår en alternativ løsning via Rødslia og Framnesplataet. Vi finner det underlig at Rådmannen i sitt saksframlegg unnlater å nevne disse betenkelighetene, og i stedet ensidig betoner at Asplan Viak "bifaller de foreslåtte prinsippløsninger for trafikkavvikling". I saksfremlegget sakset man altså inn alle fordelene ved **inn** Ay og **ut** Aæ (s 11), men droppet å nevne alle ulemper Asplan Viak ser for **ut** Ay (s 10). Hvorfor er dette gjort?

- b. Som nevnt i spørsmål 1b over, sakset rådmannen Asplan Viak sin oppsummering inn i saksfremlegget og satte det i kursiv til tross for at det inneholder direkte feil. Disse feilene ble administrasjonen gjort klar over på møtet med oss i møte 01.12.2016. Hvordan kan dere forsvare å gjøre det?
- c. I Saksfremlegget skrevet 12.10.2016 fokuserer Rådmannen på at det primære problemet med Az er «først og fremst at en kjørevei syd for Pannekakefjellet ikke vil være forenlig med å opprettholde et sammenhengende grøntdrag fra Pannekakefjellet til Vindal, og vil skape en ny barriere i forhold til barns lek og opphold. Sekundært, men også vesentlig, er de veitekniske ulemper ved Az som framgår av trafikktutredningen (stigningsgrader, skjæringer og eiendomsinngrep)». I saksfremlegget skrevet 07.12.2016 er dette endret til «Veien blir for bratt og medfører for store inngrep i terrenget. En kjørevei syd for Pannekakefjellet vil heller ikke være forenlig med å opprettholde et sammenhengende grøntdrag fra Pannekakefjellet til Vindal, og vil skape en ny barriere i forhold til barns lek og opphold». Hva er grunnen til dette endrede fokuset? Hva er viktigst, sammenhengende grøntdrag eller veitekniske ulemper? Administrasjonen har aldri fremsatt en objektiv oversikt over kriterier og vurderinger av disse, men vinglet i sitt fokus og stadig sett om man kan finne noen nye ulemper ved Az. Hva er grunnen til administrasjonens desparate fokus på å få gjemt bort Az fra det offentlige fokuset og helt spesifikt ser man dette lett fra høringsbrevet til dette offentlige ettersynet av Reguleringsplanen. Hva er administrasjonen redd for når det gjelder å utrede Az skikkelig?
- d. Mismatch mellom saksdokumenter og høringsbrev. Man ber berørte parter om uttalelser i et høringsbrev med 4 oppsatte alternativer, men alle saksdokumenter fokuserer kun på den oppfatningen administrasjonen har hatt helt siden 2014, at hovedatkomst skal være langs Ay. Det kan vi f.eks se ved å studere rekkefølgebestemmelsene (der er også enveiskjøring i Fjellvikbakken satt opp) og at det generelt er svært store mangler i utredning av Aæ og Az. Det at kommunen heller ikke har tatt stilling til alternativ løsningsforslag fra Asplan Viak, er svært uryddig, og gjør det svært vanskelig for folk å sende inn sine innspill og merknader. Hvorfor ble det å legge reguleringsplanen ut til offentlige ettersynet stresset så mye, og blir nå møtt med så massiv motstand og kritikk over det dårlige beslutningsgrunnlaget som berørte parter nå har fått servert?

#### **4. Atkomstalternativ Aæ**

- a. I notat fra Teknisk etat til Plan og utbyggingsutvalget den 05.10.2016 skriver saksbehandler at «Utfordringene med å lede all trafikk fra de nye boligfeltene ned Rødslia, er først og fremst at mangelen på en «klar løype» over Framnesplatået vil medføre en uregulert trafikkspredning i bolig gatene på Framnes. Gatene brukes som skolevei og det vil være vanskelig å finne en fornuftig avgrensning av trafikksikkerhetstiltakene over et så spredt område». Asplan Viak har derimot fremsatt, i sin alternative løsning der trafikkbeklastningen skal fordeles 50/50% mellom Ay og Aæ ved enveisregulering, at «utkjøring skjer via Rødslia-Fagerstadveien og deretter kan fordeles på flere akser. Med Martin Larsens vei som det sannsynlige mest brukte alternativet. Traseene Ole Weggers vei-Lyhmanns vei



og Lyngveien-Skoleveien er alternative ruter». Asplan Viak skriver også at «Det vurderes som en fordel at flere veier får moderate trafikkøkninger fremfor at en akse får hele den samlede trafikkveksten alene». Hva skal vi berørte parter forholde oss til?

#### **5. Eierforhold langs Atkomsttraseene**

- a. Det er grunn til å bemerke at øvre del av alt. Az, inklusiv veiarmen Rødsåsen 1-9, eies av utbygger selv, og er en del av eiendommen som skal utvikles. Hvorfor er ikke dette påpekt i verken saksfremlegget eller sakens vedlegg for øvrig?
- b. Vi har klare indikasjoner på at flere av eiendommene langs Az alternativet (veiarmen Rødsåsen 1-9) er festetomter eiet av utbygger selv. Vi ønsker en oversikt over de eiendommene dette gjelder fra Sandefjord kommune.
- c. Fra Sandefjord kommunes elektroniske kart fremkommer det at den indre del av Tjærildveien ikke er privat lenger. Stemmer det? Hvem er nå eier? Når skjedde denne ervervelsen?
- d. Under kapittel 3 i vedlegget «Planbeskrivelse» til saksfremlegget er det listet opp noen eiendommer som vil bli berørt av de foreslåtte adkomstveiløsningene. For Ay er det nevnt 4 eiendommer. Dette er svært utilstrekkelig. Dersom man måler avstanden mellom alle eiendommene langs denne traseen, så er det 24 tilfeller der det er under 8m. Hva tenker dere å gjøre i de 20 tilfellene som ikke er nevnt, dersom Ay skulle bli valgt? Er det dette dere kaller «naturlige tilpasninger»?
- e. Hvordan er dette for de andre atkomstalternativene, Aæ og Az. Vi ønsker en liste over alle eiendommer som vi bli berørt av de foreslåtte atkomstveiløsningene i form av makeskifte eller ekspropriasjon for å imøtekomme den kommunale veinormens krav til regulert veibredde?

#### **6. Rekkefølgebestemmelser**

- a. Fra kapittel 2.1 i dokumentet «Bestemmelser til reguleringsplan for Rødsåsen», står en del rekkefølgebestemmelser listet opp, som beskriver tiltak som må være utført før mer enn 20 boliger innenfor området BK1-BK4 kan tas i bruk. 20 boliger er et alt for høyt tall. Det vil i praksis bety at utbygger kan begge ut halvparten av sine totale planer og sette resten på vent. Utbygger vil da ikke trenge å utføre noen utbedrende tiltak, men problemene vil bli betydelige for alle berørte parter. Vi ønsker å høre administrasjonens mening om dette?
- b. Total trafikk i Øvre Huvikvei etter utbygging kan komme opp i 1150 biler per døgn. For denne veien står det i rekkefølgebestemmelsene følgende krav «Opparbeiding til veistandard klasse 3, med nødvendige tilpasninger, Øvre Huvikvei mellom Fjellvikbakken og Kirkeveien». Det kan vel ikke være riktig å si at Øvre Huvikvei skal oppfylle Adkomstvei klasse 3 når antall bilturer per døgn kan øke til 1150? Det tilsvarer trafikk fra  $1150/4,5=256$  boenheter! Rekkefølgekravet må vel endres til at denne veien skal opparbeides til Samlevei?
- c. Tiltak om å «utbedre tverrfall, samt drenering ved å etablere grøft på vestsiden i øvre del av Øvre huvikvei» er ikke anført rekkefølgebestemmelsene. Hvorfor ikke?
- d. «Utbedring av regulert kryssområde ved Huvikeika». Hva menes konkret ved dette kravet?
- e. Utbedring av Fjellvikbakken til Samlevei (eller atkomstvei klasse 3) er ikke anført i rekkefølgebestemmelsene. Hvorfor ikke?

- f. Utflating inn mot kryss langs Ay traseen må inn som et rekkefølgekrav, se også spørsmål 9 under.
- g. Fra Rambølls trafikkvurderinger ble det fremsatt et behov for å utbedre krysset Skoleveien x Ferjeveien ved barneskolen. Hvorfor er ikke dette tiltaket anført i rekkefølgebestemmelsene, behovet må da være svært stort, særlig med tanke på utbyggingen av BB2 og sannsynlig trafikklekkasje forbi skolen?

#### **7. Planområdet må utvides**

- a. Slik utbygger og administrasjonen nå har lagt opp saken, så er beboerne i Fjellvikbakken totalt uvitende om at det er foreslått at de i fremtiden skal bo i en enveiskjørt gate med mer enn dobbel trafikkbelastning i forhold til i dag. Denne veien helt ned til Framnesveien må inn i planområdet. Det at denne veien holdes utenfor planområdet, gjør at utbygger slipper å gjøre svært nødvendige utbedringer for denne veien selv om det er utbyggingen som fører til at kjøremønsteret må endres med påfølgende store konsekvenser for beboerne. Fjellvikbakken vil med dagens forslag få all ny trafikk fra områdene A1 og A2, samt at all eksisterende trafikk ned Øvre Huvikvei vil bli tvunget ned denne meget smale og uoversiktlige veien. Det vil øke trafikkbelastningen til ca 700 biler per døgn i Fjellvikbakken. Det er en trafikkbelastning som er så stor at det overgår adkomstveiklasse 3 (som tar for seg fra 20 – 100 boliger, altså opp til ca 500 biler per døgn). Uten at denne veien legges inn i planområdet, vil ikke nødvendige utbedringstiltak bli utført. Hva er begrunnelsen for at administrasjonen har motsatt seg hele tiden å ta denne veien inn i planområdet? Avstanden mellom eiendomsgrensene for Fjellvikbakken 2 og Fjellvikbakken 3 er 5,91m. Dette er nedenfor den enveiskjørte delen. I tillegg til de 700 bilene per døgn ned Fjellvikbakken, må det legges til all trafikk opp nedre del av Fjellvikbakken som skal inn Huvikveien. På dette stedet er det altså 5,91m mellom eiendomsgrensene og en Samlervei krever regulert bredde på 10m! Selv atkomstvei klasse 3 vil kreve en regulert bredde på 8,5m. Er dette et så stort problem å få til at administrasjonen har valgt «å løse dette problemet» ved å ikke ta Fjellvikbakken inn i planforslaget?

#### **8. Lekkasje ned Kirkeveien**

- a. Som følge av Statens vegvesen sitt krav om ikke mer trafikk ned på Vesterøyveien fra Øvre Huvikvei, og den kreative løsningen om da å enveistvinge trafikken ned hele Fjellvikbakken til Framnesveien, vil man legge opp til en meget stor fristelse for lekkasje ned Kirkeveien for alle som ikke skal til byen (Varden U-skole, Kariåsen, Jotun, Strender mm.), se vedlegg 8. Hvordan har dere vurdert dette?
- b. Bom i Kirkeveien, er nevnt som en løsning. Dette har jo Rambøll nevnt (men vurdert ikke behov for) i kapittel 5.4.1 i deres andre versjon av trafikkvurdering (Juni 2015 – før forslag om enveiskjøring i Fjellvikbakken). Hvordan skal det løses i praksis? Er det da krav til å utforme en snuplass/vendehammer ved en slik bom? Hvordan skal det gjøres?

#### **9. Utflating inn mot kryss, se vedlegg 6:**

- a. I administrasjonens iver i å gjøre Az så dårlig som mulig, har utflating inn mot kryss i dagens veiarm Rødsåsen 1-9 blitt fremsatt (dette kriteriet kom sent på banen). Hvordan stiller administrasjonen seg til et behov for utflating inn mot kryss langs

Ay traseen, der Øvre Huvikvei møter Fjellvikbakken? Det er jo nå 2 nyheter i dette krysset (økt trafikk og helt nytt kjøremønster) og da å si at eksisterende veier ikke trengs endret kan jo ikke være et argument. Dette kravet om utflating inn mot farlige kryss lags Ay må inn som et eget rekkefølgekrav slik at dette utbedres før enveiskjøring i Fjellvikbakken og nedre del av Øvre Huvikvei gjennomføres, dersom Ay eventuelt vil ende opp som endelig adkomstveiløsning. Fra mail 05.09.2016, så dekker administrasjonen seg bak at den gang Øvre Huvikvei ble anlagt, så fantes det ingen kommunal veinorm. Det kan da ikke være slik at når veier er gamle, så kan man fritt stadig øke belastningen på slike veier uten at dagens krav trengs oppfylles? Hvem vil da ønske å bruke penger på å anlegge nye veier i fremtiden som oppfyller dagens krav, når man enkelt kan velge å sende all ny og eksisterende trafikk langs gamle, dårlige veier og slippe å oppfylle dagens krav? Krav om utflating inn mot kryss er da også et argument som Statens vegvesen har benyttet, og fra saksfremlegget kan vi lese følgende: «Det har blitt avholdt et møte med Statens vegvesen, der det fremkom at vegvesenet ikke ønsket å tillate økt bruk av krysset Øvre Huvikvei x Vesterøyveien til utkjøring. I tillegg til at Øvre Huvikvei er bratt og smal, mangler veien en tilfredsstillende utflating inn mot Vesterøyveien. Dette gir farlige situasjoner, særlig på glatt føre». Dersom påstanden til Teknisk etat om at man stadig kan øke belastningen på gamle veier uten at dagens krav trengs oppfylles, så ville jo Statens vegvesen heller ikke ha noe argument for å nekte mer trafikk ut på Vesterøyveien fra Øvre Huvikvei. Vennligst kommenter dette? Behov for å kreve utflating inn mot krysset der Øvre Huvikvei møter Fjellvikbakken langs Ay, kan lett forstås når man ser på forskjellene mellom tilfellet for Az mot Ay, som er følgende:

- i. Det er 8 ganger mer trafikk i krysset ved Ay, enn i tilfellet langs Az.
- ii. Det er 14% stigning i krysset ved Ay, i forhold til 11% ved Az.
- iii. Det blir et helt nytt kjøremønster der trafikken (all ny **og** eksisterende) tvinges ned Fjellvikbakken og må se opp for mye trafikk nedenfra Vesterøyveien.

#### **10. Pannekakefjellet**

- a. Byggherre har tidligere uttalt seg "aggressivt" ift pannekakefjellet ved å påpeke eiendomsretten her. Hvordan vil man sikre dette området som "privat fellesareal"?

#### **11. Anleggstrafikk**

- a. Hvilke krav har de tenkt å stille til avvikling av anleggstrafikk i byggeperioden? Det vil bli mange store biler som må kjøre på skoleveier etc.

#### **12. Skjæringer**

- a. Fra saksfremlegget kan vi lese at rådmannen hevder Az vil gi «for store inngrep i terrenget». I vedlegg 10, kan dere se et eksempel på nylig anlagt vei opp til Vesterøyveien 126A-F. Dette var tydeligvis ok å lage, og kun for 6 boenheter. Vi ønsker å høre administrasjonens argumenter for hvorfor dette var ok i tilfelle i Vesterøyveien 126A-F og ikke for tilfelle Az, som skal gjelde for 39 boenheter? Kjenner dere andre eksempler også?