

Områdeplan for Torp vest og øst

FORSLAG TIL PLANPROGRAM

24.06.26

INNHold

1. Innledning	2
1.1 Bakgrunn og formål.....	2
1.2 Hensikt med områdeplanen	2
1.2.1 Plansamarbeid med Torp Sandefjord lufthavn	3
1.3 Planprogram, KonsekvensUtredning og områderegulering.....	3
1.4 Rammer og premisser for planarbeidet	4
1.4.1 Statlige og regionale rammer og føringer	4
1.4.2 Kommunale rammer og føringer	5
1.5 Vurdering av utredningsplikt	6
2. Planområdet og eksisterende forhold.....	7
2.1 Plangrense – kart.....	7
2.2 Planområdet i dag	8
2.2.1 Beliggenhet.....	8
2.2.2 Eierforhold.....	8
2.2.3 Grunnforhold	8
2.2.4 Støy og forurensning	9
2.2.5 Dagens leieforhold i område	9
2.2.6 Tilgjengelighet.....	10
2.2.7 Vann og avløp.....	11
2.2.8 Vei.....	12
2.2.9 Energiforsyning	13
2.2.10 Flyplassrelaterte forhold	14
3. Hva har kommunen gjort til nå?.....	14
3.1 Tomteanalyse	14
3.2 Markedsanalyse	15
3.3 Konseptutvikling.....	15
3.4 Anbefalt hovedgrep.....	17
4. Vurderinger av virkninger og behov for utredninger	17
4.1. 0-alternativet.....	18
4.2. Aktuelle utredningstemaer.....	18
4.3. Temaer som omtales i planbeskrivelsen.....	22
5. Prosess og medvirkning.....	22
5.1 Planprosess	22
5.2 Statlige og regionale interesser	23
5.3 Medvirkning	23
5.4 Fremdrift	23

1. INNLEDNING

1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL

Store arealer vest og øst for Torp lufthavn er i gjeldende kommuneplanens arealdel båndlagt for regulering. Båndleggingen, som utløper i 2027, ble implementert ved kommuneplanrulleringen i 2019, som følge av at kommunal og distriktsdepartementet avgjorde som ca. 1400 dekar på Torp øst kunne omdisponeres fra flyplassformål til kombinerte næringsformål. Både kommunen, statlige og regionale myndigheter så behovet for at arealer på Torp vest og Torp øst ble regulert samlet.

Utviklingen av Torp vest og øst er forankret i kommunens mål om å skape et fremtidsrettet og regionalt viktig næringsområde på Torp øst samtidig som lufthavnas arealbehov skal ivaretas. Videre skal det planlegges fremtidig infrastruktur i området (vei og jernbane). Det foreligger en vedtatt kommunedelplan for ny jernbanestasjon på Torp vest.

Formålet med planarbeidet er å regulere arealer for formål som har kommet frem gjennom mulighetsstudier, kommuneplanrulling, politiske føringer og faglige utredninger. Det er politisk vedtatt (KST-061/23) at Torp vest og øst skal reguleres til følgende hovedformål: næringsområde med blandede funksjoner, flyplassformål og midlertidig og/eller fremtidsrettet energipark.

Gjennom dette planarbeidet ønsker Sandefjord kommune å skape rammer for en langsiktig og bærekraftig utvikling, som samtidig gir fleksibilitet for tilpasning gjennom etappevis utbygging og senere detaljregulering.

1.2 HENSIKT MED OMRÅDEPLANEN

Hensikten med områdereguleringen er å avklare overordnet arealbruk og definere en langsiktig og koordinert utviklingsstrategi for Torp vest og øst. Planen skal gi tydelige rammer for videre detaljregulering, og sikre en helhetlig tilnærming til arealdisponering, infrastruktur og miljøhensyn i et område med stort potensial og komplekse sammenhenger.

Områdereguleringen omfatter et større areal på ca. 4110 daa, og danner grunnlaget for fremtidig utbygging i etapper over tid. Det legges til grunn at kommunen administrerer områdeplanleggingen, mens detaljregulering og gjennomføring skjer i regi av private aktører. Denne todelingen sikrer at det overordnede utviklingsgrepet ivaretas, samtidig som det åpnes for skreddersydde løsninger i de enkelte delområdene.

Ved å etablere en helhetlig områdeplan legger kommunen til rette for å utnytte områdets strategiske plassering maksimalt, og realisere målsettingen om at Torp øst skal bli et nytt næringsområde av regional betydning.

1.2.1 Plansamarbeid med Torp Sandefjord lufthavn

Sandefjord kommune har gjennom politisk behandling av prinsippsak for Torpområdet lagt til grunn at det skal utarbeides en områdeplan som omfatter arealer både på øst- og vestsiden av lufthavnen. Bakgrunnen er at utviklingen av Torp Øst som regionalt næringsområde bør ses i sammenheng med Torp Sandefjord lufthavns eksisterende drift, fremtidige arealbehov og flyplassrelaterte funksjoner.

Torp Sandefjord lufthavn har meldt inn konkrete behov som ønskes vurdert i planarbeidet. Dette gjelder blant annet utvidelse av de-ice-anlegg, flyplassrelaterte driftsarealer, arealer for beredskap, lager, massedisponering og annen virksomhet knyttet til lufthavnens funksjon. Flere av tiltakene vil kunne kreve reguleringsmessig avklaring jf. punkt 2.2.10.

Det er inngått en intensjonsavtale om plansamarbeid mellom Sandefjord kommune og Torp Sandefjord lufthavn før varsling av planoppstart. Videre er det også utarbeidet en samarbeidsavtale for områdeplanarbeidet. Samarbeidsavtalen avklarer organisering av planarbeidet, ansvarsdeling, kostnadsfordeling, medvirkning, informasjonsflyt og forholdet mellom kommunens rolle som planmyndighet og lufthavnens rolle som sentral aktør. Det er etablert en styringsgruppe for arbeidet.

1.3 PLANPROGRAM, KONSEKVENsutREDNING OG OMRÅDEREGULERING

Planen skal utarbeides som en områderegulering med konsekvensutredning, i henhold til plan- og bygningsloven (pbl. 2008) og forskrift om konsekvensutredning. Planen skal legge til rette for utvikling av et næringsområde med blandede funksjoner, flyplassformål samt en midlertidig og/eller fremtidsrettet energipark på Torp øst og samtidig avklare ønsket arealbruk på Torp vest.

Ifølge forskrift om konsekvensutredning skal områdeplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø, naturressurser eller samfunn konsekvensutredes. Hensikten med en slik utredning er å sikre at planens virkninger belyses på et tidlig tidspunkt, slik at disse kan vurderes før vedtak fattes. Konsekvensutredningen skal være et beslutningsgrunnlag for vurdering av om, og på hvilke vilkår, planen kan gjennomføres.

Foreliggende planprogram beskriver hvilke temaer som skal konsekvensutredes, og hvilke temaer der en omtale i planbeskrivelsen vurderes som tilstrekkelig for å belyse saken.

Planarbeidet ønskes igangsatt så snart de overordnede premissene er avklart. Regionale og statlige myndigheter, grunneiere og berørte parter vil bli varslet i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser. I denne fasen vil planprogrammet være gjenstand for medvirkning. Berørte og interesserte parter får anledning til å komme med synspunkter, forslag til utredningstema, innspill til planarbeidet og eventuelle merknader til programmet. Det vil bli gjennomført et møte i regionalt planforum ved varsel om oppstart.

Etter varsling vil innspill vurderes før et revidert planprogram fremmes for fastsettelse (politisk vedtak). Planprogrammet fastsetter premissene for den påfølgende konsekvensutredningen og planarbeidet. Konsekvensutredningen vil bli integrert i planbeskrivelsen og være en del av beslutningsgrunnlaget ved politisk førstegangsbehandling og offentlig ettersyn av områdeplanen.



Figur 1: Illustrasjon for planprosess for områderegulering med krav til konsekvensutredning

1.4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

1.4.1 Statlige og regionale rammer og føringer

Aktuelle statlige og regionale rammer og føringer er listet opp under.

Lovverk:

- Plan- og bygningsloven
- Forskrift om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven
- Kulturminneloven
- Naturmangfoldloven
- Friluftsløven
- Jordloven

Statlige retningslinjer:

- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- Retningslinje for planlegging av riks- og fylkesveger
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene

Regionale planer:

- Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)
- Regional plan for areal- og kraftkrevende virksomhet (på høring)
- Regional plan for klima og energi.

1.4.2 Kommunale rammer og føringer

Kommuneplanens arealdel (2023-2035)

I kommuneplanens arealdel (vedtatt av kommunestyret 21.09.2023) er planområdet på Torp Øst i hovedsak avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål, der følgende formål tillates: lager, industri, håndverksvirksomhet, kontor, offentlig og privat tjenesteyting samt flyplassformål. Innenfor området merket #20 åpnes det også for kontorvirksomhet og offentlig/privat tjenesteyting, forutsatt at det etableres en god kollektivløsning med direkte tilknytning til ny jernbanestasjon på vestsiden av flyplassen, jf. bestemmelse 5.3.3.a.

På vestsiden av lufthavnen omfatter planområdet arealer avsatt til flyplassformål og LNF-formål. Dyrket mark langs flyplassen videreføres og reguleres til landbruksformål.

Planområdet inngår i det båndlagte Torp regionale næringsområde, som samlet strekker seg over mer enn 10 000 dekar. I kommuneplanen er det lagt til grunn at framtidig utvikling skal avklares gjennom helhetlig planlegging. Sandefjord kommune har fått innvilget søknad om å forlenge båndleggingen med ytterligere fire år fra 2023, og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark har fastsatt at båndleggingen gjelder frem til 24. september 2027.

Kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord 2022-2034

Sandefjord kommune vedtok i februar 2023 en ny mobilitetsplan for hele kommunen. Mobilitetsplanen beskriver hvordan transportsystemene bør planlegges og utformes for å sikre et effektivt transportsystem, legge til rette for miljøvennlige transportformer og nå målet om nullvekst i personbiltransport. Det er presisert i mobilitetsplanen at Tassebekkveien må oppgraderes for å fungere som en god omkjøringsvei. I forbindelse

med den forventede byggingen av ny jernbanetrase, kan imidlertid Kihle bru bli fjernet, og en ny vei ved kryssingen med jernbanen bygges som en del av IC-prosjektet. Tassebekkveien vil også kunne bli ny hovedatkomst til Sandefjord lufthavn Torp og næringsområdet Torp øst, slik det er utredet av Multiconsult (Multiconsult 2021).

Kommunedelplan for klima og energi 2026-2038

Kommunedelplan for klima og energi er kommunens plan for å redusere klimagassutslipp og energibruk i Sandefjord. Planen har som mål å redusere klimagassutslippene med minimum 70 % innen 2035 sammenlignet med 2009-nivå. For kommunens egen virksomhet er målet å redusere utslippene med minst 0 % innen 2035 sammenlignet med 2022-nivå, og å være klimanøytral innen 2050.

Planen peker ut syv innsatsområder for å redusere utslippene: arealbruk og skog, transport og mobilitet, bygg og anlegg, landbruk, energi og effekt, forbruk og avfall, samt industri og næring. Innen arealbruk skal kommunen unngå unødvendig nedbygging av natur, prioritere bruk av allerede utbygde arealer og legge til rette for kompakt utbygging som reduserer transportbehovet. Det skal også stilles krav til mer skånsom utbygging, ombruk og restaurering av natur og arealer som blir påvirket.

Kommunen skal bidra til utslippskutt gjennom rollen som planmyndighet, innkjøper, samarbeidspartner og tilrettelegger, blant annet ved å stille klimakrav i planer og anskaffelser, støtte sirkulære løsninger og legge til rette for energieffektive og utslippsfrie løsninger.

Strategisk næringsplan 2023-2026

Strategisk næringsplan er en del av Sandefjords kommuneplan og setter mål og hovedretning for å gjøre kommunen til en av landets beste på næringsutvikling. Planen fremhever betydningen av tilgang på arbeidskraft, gode næringsarealer og infrastruktur, samt kommunens rolle som tilrettelegger, aktør og samfunnsutvikler. Den legger også vekt på at flere skal delta i arbeidslivet og at kommunen skal være attraktiv med en levende by. Blant de strategiske målene er å:

- være regionens mest offensive tilrettelegger for næringslivet
- sikre næringslivet relevant arbeidskraft og øke deltakelsen i arbeidslivet

Torp-området er definert som kommunens viktigste utviklingsområde. Torp Sandefjord Lufthavn er, og vil fortsette å være, en magnet for både eksisterende næringsliv og nyetableringer.

1.5 VURDERING AV UTREDNINGSPLIKT

Av forskrift om konsekvensutredninger §6 pkt. b) framgår det at en plan skal konsekvensutredes dersom den omfatter tiltak i vedlegg I i forskriften, og de konkrete tiltak planen legger til rette for ikke er konsekvensutredet på høyere plannivå.

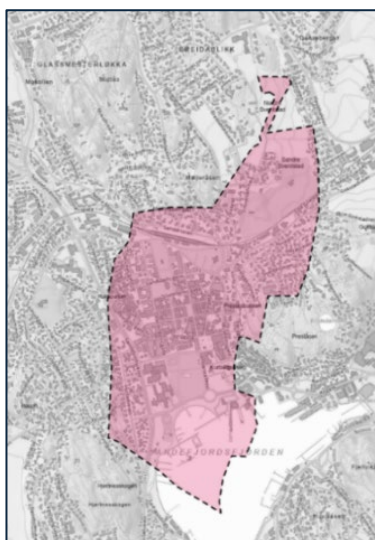
I vedlegg I pkt. 24 heter det: «*Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m²*» Planen vil legge til rette for oppføring av næringsbygg på til sammen mer enn 15 000 m² og er dermed utredningspliktig.

2. PLANOMRÅDET OG EKSISTERENDE FORHOLD

2.1 PLANGRENSE – KART

Etter politisk prinsippavklaring i sak 061/26 (se vedlegg 3) er det lagt til grunn at det skal utarbeides en samlet områdeplan for Torpområdet, som omfatter arealer både på øst- og vestsiden av Torp Sandefjord lufthavn. Planområdet omfatter derfor kommunens arealer på Torp Øst samt relevante arealer på og ved lufthavnen, slik at utviklingen av næringsområdet kan ses i sammenheng med flyplassens eksisterende drift og fremtidige arealbehov. Den samlede planavgrensningen er på ca. 4 110 daa.

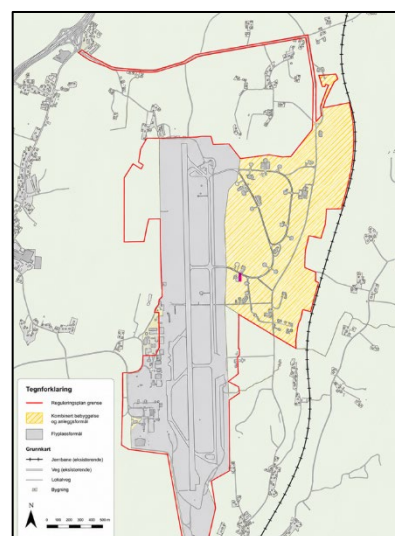
Plangrensen omfatter arealer som i kommuneplanens arealdel er avsatt til lager, industri, håndverksvirksomhet, offentlig og privat tjenesteyting samt flyplassformål. I tillegg inngår enkelte flyplassrelaterte arealer som lufthavnen har meldt inn behov for. Dette gjelder blant annet arealer knyttet til utvidelse av de-ice-anlegg, drifts- og beredskapsfunksjoner, massedeposering, lagerformål og øvrige flyplassrelaterte behov. Avgrensningen av planområdet bygger på en samlet vurdering av utviklingsbehov, operative hensyn, jordvern, teknisk infrastruktur og risiko for konflikt med statlige og regionale interesser.



Figur 2: Arealet Torp øst i forhold til Sandefjord sentrum.



Figur 3: Planavgrensning (4 110 daa.)



Figur 4: Planavgrensning med KPA i bakgrunnen

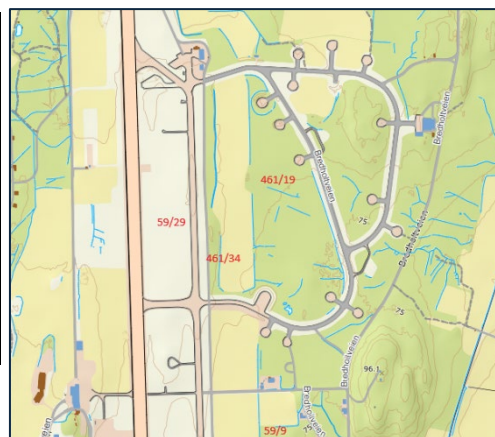
2.2 PLANOMRÅDET I DAG

2.2.1 Beliggenhet

Planområdet på Torp er et strategisk viktig utviklingsområde med stort potensial for næringsformål, særlig på grunn av sin beliggenhet nær Torp Sandefjord lufthavn, E18 og den planlagte InterCity-jernbanestasjonen vest for flyplassen.

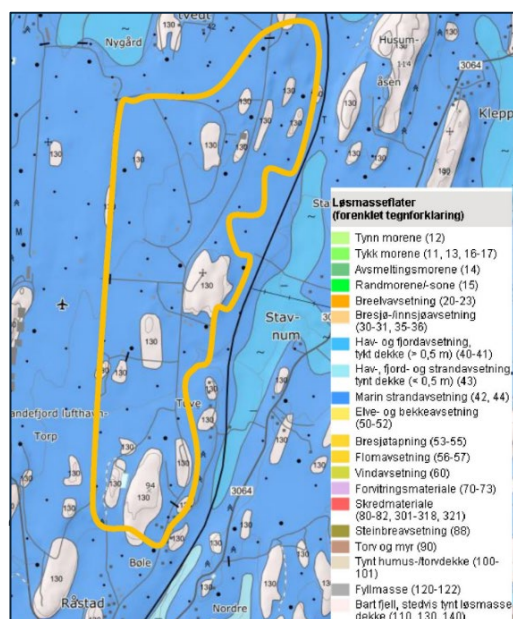
2.2.2 Eierforhold

Gnr./bnr.	Hjemmelshaver
461/19	Sandefjord kommune
59/29 og 461/34	Sandefjord lufthavn eiendom AS
59/9	Sandefjord kommune

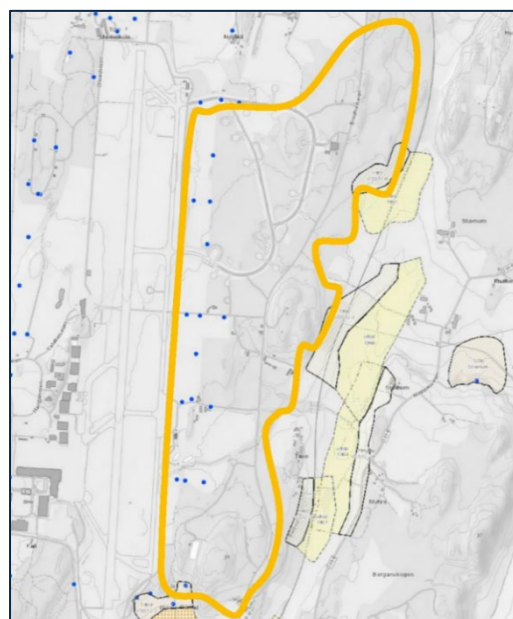


2.2.3 Grunnforhold

Løsmassekartet til NGU viser at det planlagte næringsområdet Torp Øst består av marine strandavsetninger med innslag av bart fjell og tynt løsmassedekke. Strandavsetninger består gjerne av sand på beskyttede steder, grus og stein på mer værutsatte strender. NVE har kartlagt områder langs østre del av det aktuelle næringsområde til å være i risikoklasse for skred. Grunnforhold er illustrert i figur 4. Faregrad for det kartlagte området er satt til lavt nivå (gult), se figur 5.



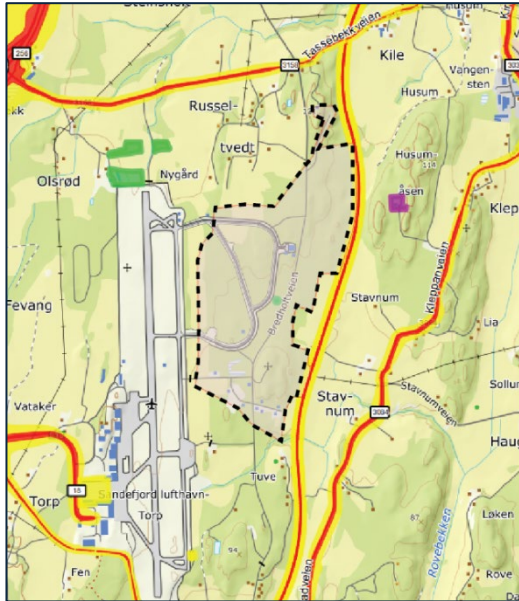
Figur 5: Løsmassedatabase fra NGU



Figur 6: Kartlagte faresoner for kvikkleireskred.

2.2.4 Støy og forurensning

Planområdet ligger innenfor gul støysone for flytrafikk og er omfattet av hensynssone H220. Innenfor denne sonen kan det oppføres ny, eller gis tillatelse til utvidelse av eksisterende, støyfølsom bebyggelse dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold, i tråd med kommuneplanens bestemmelser § 5.1.1. Dette kan medføre begrensninger for enkelte typer arealbruk. Torp lufthavn har flere hensynssoner som strekker seg utover selve lufthavnens fysiske avgrensning. Selv om disse ikke berører det aktuelle næringsområdet direkte, må en eventuell innfartsvei nord for lufthavnen utformes med hensyn til disse sonene.



Figur 7: Veitrafikkstøy



Figur 8: Flystøy, næringsområdet er markert med stjerne

2.2.5 Dagens leieforhold i område

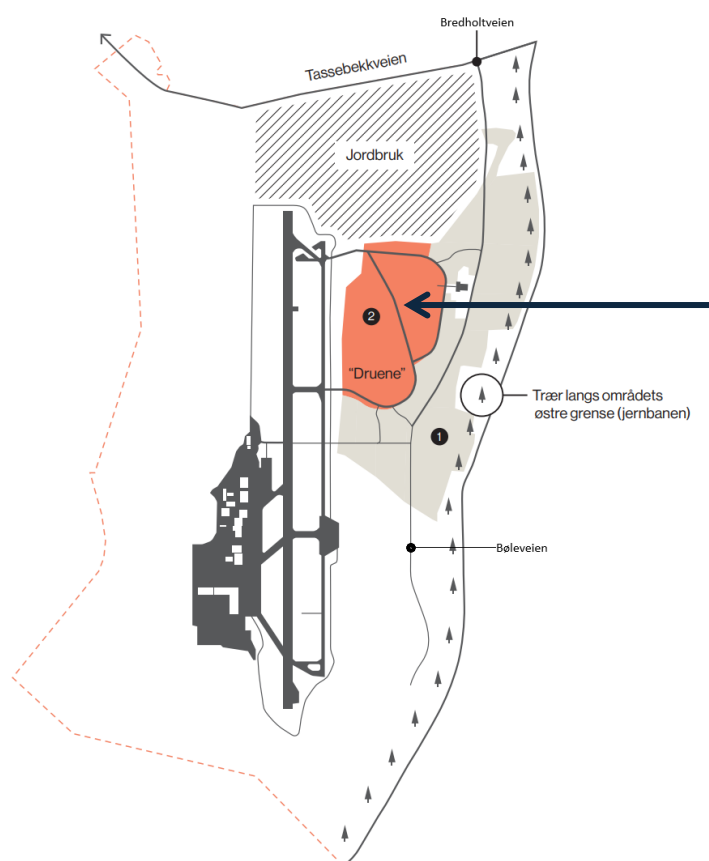
Deler av Torp øst området er per i dag utleid til ulike aktører. Figur 9 gir en oversikt over planområdet for utleide druer/rusegrop. Kontraktperiode for de ulike områdene varierer – korte- og langsiktige kontraktperioder med ulik oppsigelse. Flere kontrakter har passert utløpsdato og kontrakt kan avvikles ved behov. Noen utleide områder benyttes av aktører som er viktige for Torp lufthavn. Andre er utleid for dyrka mark og jordleie. Arealer og utleieaktører med en vesentlig verdi for området listes opp under:

- Dyrket mark og jordleie. Leietiden gjelder fra 2021 til 2030. Leietager og bortleier kan si opp avtalen med 1 års frist. Ev. oppsigelse av avtalen skal tilpasses vekstsesongen eventuelt gi erstatning for tapt avling. Området er avsatt til landbruksformål.
- Torp hangar, tilhørende uteareal og drue 14 er utleid til Dakota ut år 2031. Leietiden løper fra 01-10-2021 til 01.10.2031 med opsjon på nye 10 år. Krav om tiltredelse av opsjonen må fremsettes skriftlig innen 3 måneder før leietidens utløp. Leieforholdet kan sies opp i leietiden av begge parter med 12 mnd. varsel

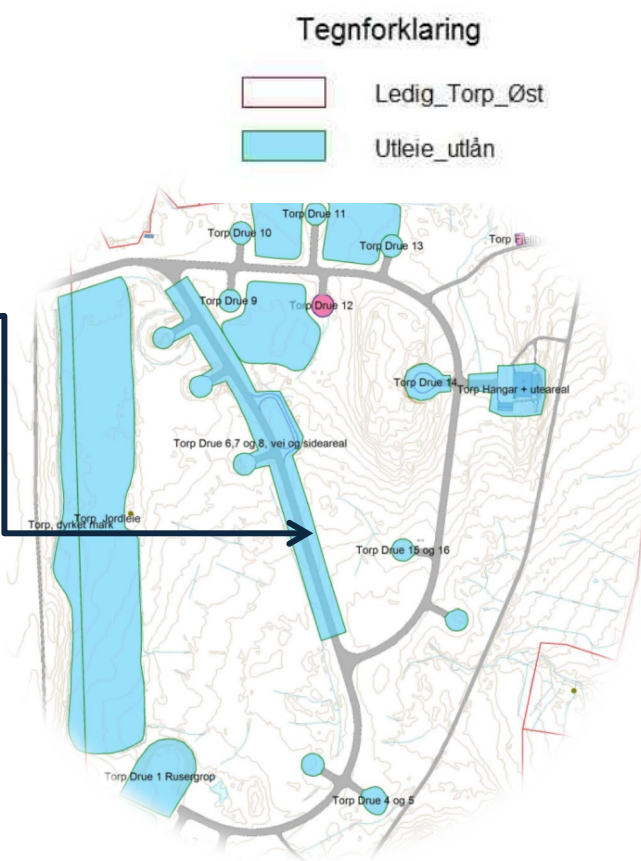
2.2.6 Tilgjengelighet

Torp vest og øst har i dag begrenset tilgjengelighet, særlig når det gjelder kollektivtransport og sykkelveier. Området er i stor grad bilbasert, og mangelen på direkte kollektivdekning reduserer området attraktivitet med tanke på kontorer og besøksrelaterte virksomheter. Sykkeltilgangen er svak, da både Tassebekkveien og Torpveien er lite egnet for syklist, noe som understreker behovet for bedre tilrettelegging av alternative transportmuligheter ved framtidig utvikling.

Området preges av både naturlige og menneskeskapte barrierer. I vest danner lufthavnen og rullebanen en tydelig grense, mens skog, bratt terreng og jernbanelinjen avgrensner området i øst. Nord for området skaper jordbruksarealer og eksisterende bebyggelse en buffersone mot adkomstveiene. Det tidligere jagerflyområdet «druene» utgjør et avgrenset delområde med adkomst enten internt eller fra Bredholtveien. Selv om disse begrensningene reduserer tilgjengeligheten, kan de også sees som en ressurs, da de gir mulighet til å utvikle konsepter som utnytter området skjærmede karakter. Samtidig er det avgjørende å styrke kollektivtilbudet i området for å øke attraktiviteten.



Figur 9: Utsnitt av områdes barrierer

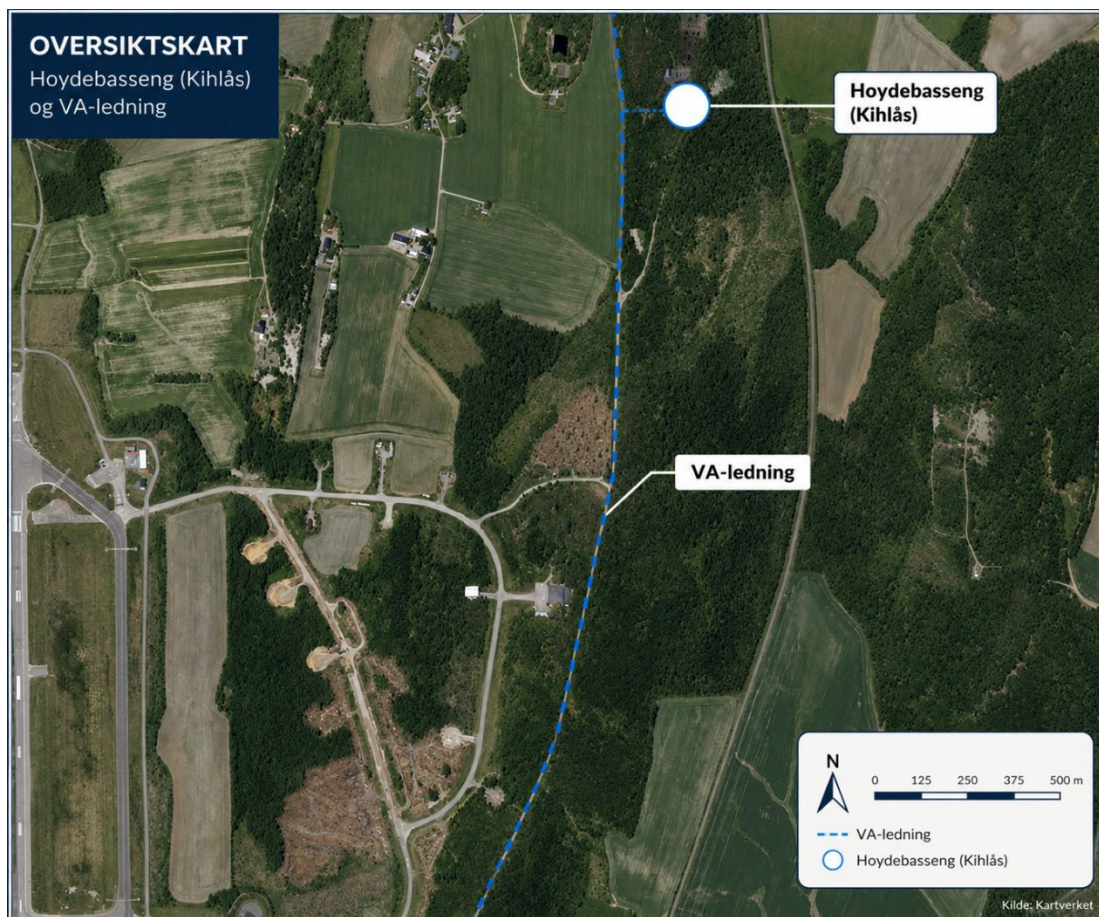


Figur 10: Utsnitt av «druene» avgrenset delområde

2.2.7 Vann og avløp

Vann- og avløpssystemet på Torp Øst er foreløpig ikke godt utbygd. Eksisterende kommunal VA-infrastruktur innenfor planområdet består kun av en 150 mm vannledning og et eldre høydebasseng (Kihlås). Det finnes imidlertid VA-kapasitet i Stokke og Sandefjord, spesielt ved Hasle og Heimdal, og terminalområdet på vestsiden av Torp har god vannforsyning. Ved utbygging av ett eller flere av de vedtatte arealformålene (næring, flyplassformål og energipark) vil det oppstå behov for oppgradering av vann- og avløpssystemet.

For hele næringsområdet vil det være behov for ny kommunal VA-infrastruktur, inkludert vann-, spillvanns- og overvannsledninger med tilstrekkelig kapasitet for forbruksvann, slukkevann og avløp. Flyplassarealene kan knyttes til det kommunale VA-ledningsnett. Behovet for oppgradering og dimensjonering av vann- og avløpssystemet vil avhenge av størrelsen på og typen næringsvirksomhet som etableres. Høydebassenget på Kihlås vil antagelig måtte utvides ved en større næringsutbygging, slik at det både kan fungere som utjevningsvolum for Stokke og samtidig sikre tilstrekkelig vannkapasitet for å oppfylle krav til slukkevann i det nye næringsområdet.



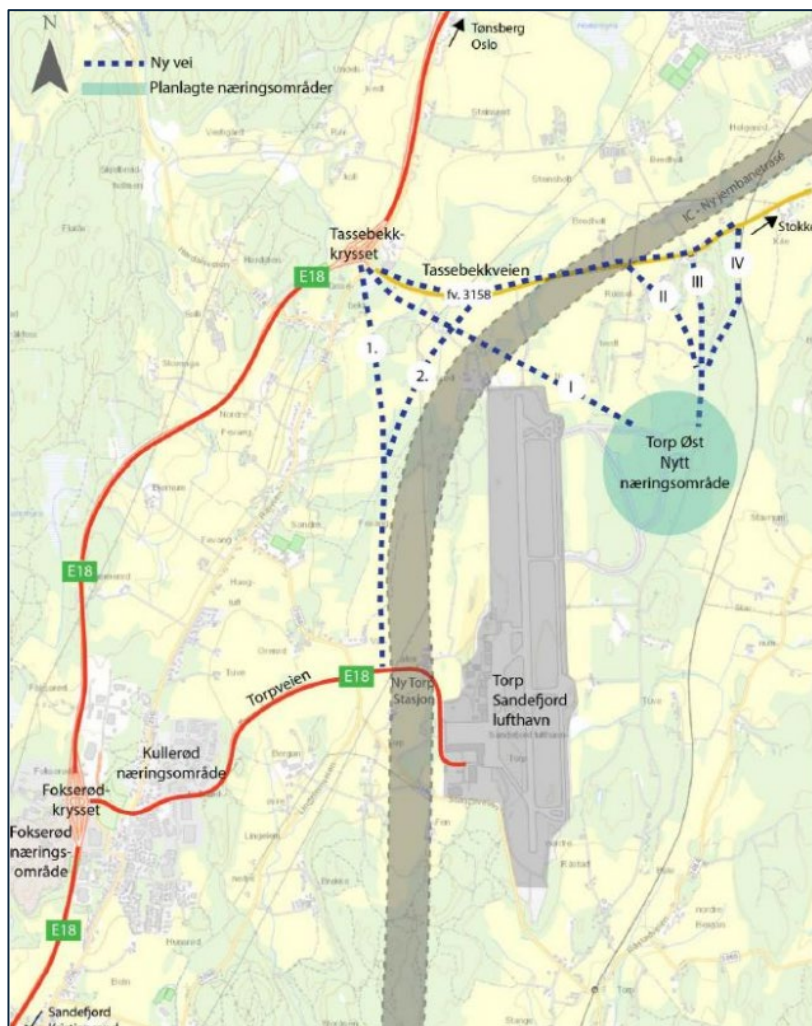
Figur 11: Utsnitt som viser vannledning og Høydebassenget Kihlås

2.2.8 Vei og tiltak for myke trafikanter

Multiconsult har på oppdrag fra Sandefjord kommune utredet ny vei mellom Tassebekk og Sandefjord lufthavn Torp/Torp Øst. Utredningen anbefaler en ny veiforbindelse som i hovedsak følger Tassebekkveien og eksisterende privat vei inn mot området. Formålet med tiltaket er å bedre trafikkavviklingen til lufthavnen og næringsområdene på Fokserød, Kullerød og Torp, samt legge til rette for videre næringsutvikling i området.

Kommunestyret vedtok i sak KST-088/22 å anmode Statens vegvesen om å igangsette planlegging av ny riksvei mellom Tassebekk og Sandefjord lufthavn Torp, basert på finansiering med bompenger. Saken er oversendt Statens vegvesen for videre oppfølging.

I det videre planarbeidet må det også vurderes løsninger for myke trafikanter. I gjeldende kommuneplan er det vist gang- og sykkelanlegg langs dagens Torpvei. Dette vurderes som en mindre hensiktsmessig løsning på grunn av trafikkbelastning og trafiksikkerhet langs veien. Kommuneplanen viser også fremtidig gang- og sykkelvei langs Tassebekkveien, noe som vurderes som en mer naturlig og hensiktsmessig trasé for myke trafikanter. Det bør derfor reguleres inn fremtidig gang- og sykkelanlegg langs Tassebekkveien som del av planarbeidet.



Figur 12: Utsnitt som viser ulike veiløsninger til torp-området

2.2.9 Energiforsyning

Utviklingen av næringsområdet Torp Øst vil kreve betydelig ny strømkapasitet for å imøtekomme forventet effektbehov. Dagens strømnnett i området har ikke tilstrekkelig kapasitet til å forsyne planlagt næringsvirksomhet, og det må derfor etableres nye løsninger for energiforsyning.

Det vurderes som mest hensiktsmessig å tilknytte området til Sundland transformatorstasjon, som ligger ca. 1,5 km nord for Stokke. Basert på sammenligning med Borgeskogen næringsområde (ca. 1400 dekar), anslås et maksimalt effektbehov på om lag 15 MW for Torp Øst. For å dekke dette behovet foreslås det å utvide Sundland transformatorstasjon med en ny 132/22 kV transformator, noe som også vil sikre nødvendig reservekapasitet og driftssikkerhet.

Det anbefales videre å etablere to parallelle høyspentkabler fra Sundland til Torp Øst for å sikre kapasitet og forsyningssikkerhet ved eventuelle feil. Kabelføringen bør samordnes med annen infrastruktur, som vann- og avløpsanlegg, for å redusere kostnader og miljøinngrep. Gjennomføringen av tiltakene vil kreve konsesjon fra NVE, med en forventet samlet gjennomføringstid på om lag tre år, inkludert planlegging, søknadsprosess og bygging.

Totale investeringskostnader for nødvendig nettutbygging er grovt estimert til om lag 60 millioner kroner, inkludert utvidelse av transformatorstasjonen og etablering av høyspentkabler. Kostnadene vil senere fordeles gjennom anleggsbidrag etter gjeldende regelverk. Tiltakene vurderes som nødvendige for å sikre tilstrekkelig, stabil og fremtidsrettet energiforsyning til Torp Øst næringsområde.



Figur 13: Kart Sundland – Torp

2.2.10 Flyplassrelaterte forhold

Torp Sandefjord lufthavn er en sentral aktør i og ved planområdet. Lufthavnen har betydning for regional tilgjengelighet, næringsutvikling og arbeidsplasser, og er samtidig en virksomhet med særskilte krav til sikkerhet, beredskap, støyhåndtering og teknisk infrastruktur.

I forbindelse med planarbeidet har lufthavnen meldt inn behov for reguleringsmessige avklaringer knyttet til eksisterende drift og fremtidig utvikling. Dette omfatter blant annet utvidelse av de-ice-anlegg, flyplassrelaterte driftsarealer, beredskapsfunksjoner, lagerbygg, massedisponering og annen virksomhet som er nødvendig for lufthavnens funksjon.

Utvidelse av de-ice-anlegget er særlig fremhevet som et viktig operativt behov. Eksisterende anlegg er opplyst å være aldrende og ha begrenset kapasitet. Lufthavnen har vist til at manglende oppgradering kan gi vesentlige driftsmessige konsekvenser i senhøst- og vinterhalvåret. Samtidig berører tiltaket arealer avsatt til både flyplassformål og LNF-formål, herunder dyrket og dyrkbar mark. Dette gjør at behov, alternativer, arealbeslag og avbøtende tiltak må vurderes nærmere i planarbeidet.

I tillegg omfatter planområdet et utvidelsesareal mot nordvest, som er tatt inn for å kunne vurdere fremtidige flyplassrelaterte behov. Området er aktuelt for deponering av masser, øvingsfelt for brann- og redningstjeneste samt lagerbygg for flyplassutstyr. Arealet berører tre grunneiere og består hovedsakelig av produktiv skog med høy bonitet. Det er ikke registrert viktige naturtyper innenfor området, men konsekvenser for naturmangfold skal vurderes nærmere i videre planarbeid. Konfliktpotensialet vurderes som middels.

3. HVA HAR KOMMUNEN GJORT TIL NÅ?

Det har blitt utarbeidet en mulighetsstudie for Torp Øst for å kartlegge områdets potensial og begrensninger, samt legge et faglig grunnlag for fremtidig utvikling. Studien integrerer vurderinger av tomte, markedet og utviklingskonsepter i én helhetlig prosess, der de ulike analysene bygger på hverandre og danner et samlet beslutningsgrunnlag (vedlegg 4).

3.1 TOMTEANALYSE

Tomteanalysen har vurdert muligheter og utfordringer knyttet til selve tomte. Analysen har blant annet sett på:

- Områdets beliggenhet, tilgjengelighet og dagens infrastruktur i forhold til næringsattraktivitet.
- Hvordan områdets egenskaper, som nærhet til Torp Lufthavn og planlagt infrastruktur, kan tiltrekke ulike typer næringer.

- Konkurrerende næringsområder og hvilken betydning disse kan ha for utviklingen av Torp Øst.

Analysen viser at Torp Øst har et unikt potensial, spesielt knyttet til kombinasjonen av nærhet til flyplass, E18 og mulighet for teknologi- og logistikkrelatert virksomhet.

3.2 MARKEDSANALYSE

Markedsanalysen har kartlagt næringsbehovet i regionen og identifisert hvilke aktører og bransjer som kan etablere seg på Torp Øst. Arbeidet har inkludert:

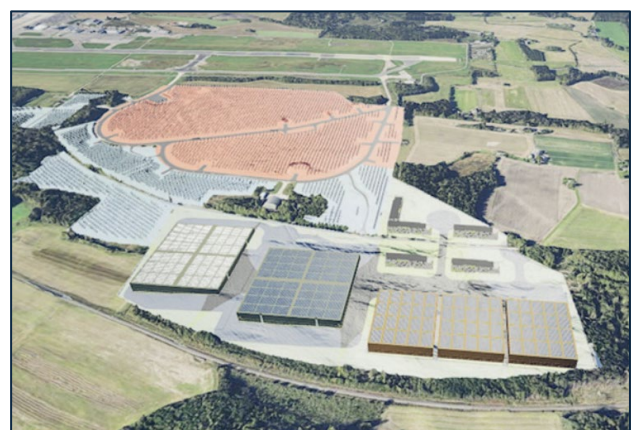
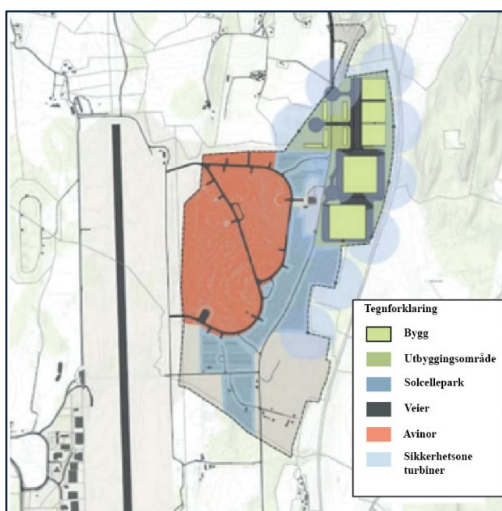
- Analyse av etterspørsel etter ulike eiendomssegmenter, som kontor, lager, logistikk og teknologi.
- Innsikt fra dybdeintervjuer med nøkkelpersoner i næringslivet, lokale myndigheter og eksisterende bedrifter.
- Vurdering av vekstpotensial, markedets absorberingsevne og regionale trender.

Funnene viser at området har størst attraktivitet for netthandel, logistikk og teknologirelaterte næringer, mens kontor- og tjenesteytende virksomhet fungerer godt som støttestruktur.

3.3 KONSEPTUTVIKLING

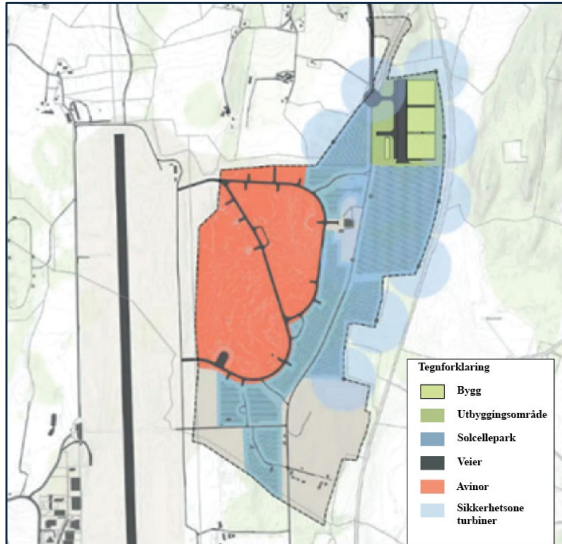
Basert på tomte- og markedsanalysen er det utarbeidet fire hovedkonsepter for utnyttelsen av Torp Øst, som ivaretar ulike kombinasjoner av næringsformål, flyplass og energiproduksjon:

- **Konsept 1 – Netthandel, teknologi og logistikk:** Kombinasjon av store logistikkbygg, lager og teknologiklynge. Viser synergier mellom aktører og regionens potensial.



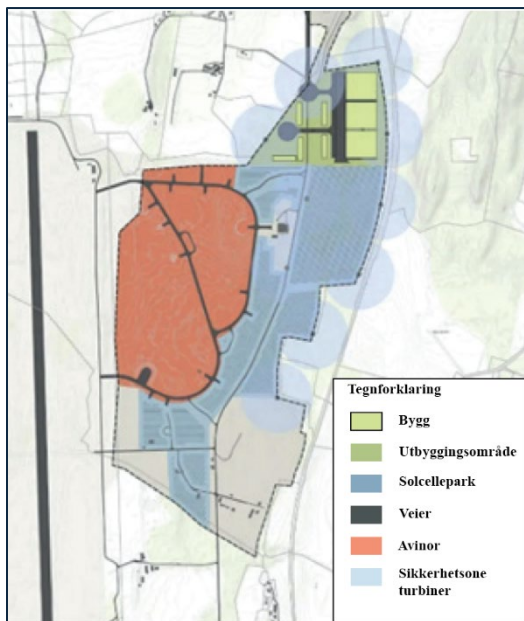
Figur 14: Utsnitt som viser simulering av bygningsvolum: Større lager/produksjonsbygg + kontor

- **Konsept 2 – Logistikk:** Fokus på arealintensive funksjoner som lager og distribusjon, med færre arbeidsplasser, men effektiv verdiskaping.



Figur 15: Utsnitt som viser simulering av bygningsvolum: Mindre lager/produksjonsbygg+ kontor

- **Konsept 3 – Netthandel og teknologi:** Netthandelsaktører i tett samspill med teknologiklynge. Scenario der Komplett og Fjellsport utvider virksomheten.



Figur 16: Utsnitt som viser simulering av bygningsvolum: Mindre lager/produksjonsbygg + kontor

- **Konsept 4 – Energi:** Hele Torp Øst avsettes for energiproduksjon (solceller og eventuelt vindturbiner), som alternativ dersom næringsutvikling i nord-østre del ikke finner sted.



Figur 17: Utsnitt av alternativ som kun tar for seg flyplassformål og energipark/produksjon

Illustrasjoner av konseptene viser variasjoner i satsning på flyplass, energiproduksjon og næringsutvikling, og gir grunnlag for videre vurdering av gjennomførbarhet og fleksibilitet. Konseptene kan bygges ut i faser, og grensene mellom flyplass, energiproduksjon og næringsområder kan justeres etter behov, innenfor gjeldende rammer og konsesjonsvilkår.

3.4 ANBEFALT HOVEDGREP

Etter en samlet vurdering peker analysene på at **Konsept 3 – Netthandel og teknologi** har størst potensial for å styrke Sandefjord som en nasjonal hub for fremtidsrettet næringsutvikling. Dette alternativet gir:

- Fleksibilitet for fremtidige aktører
- Synergier mellom logistikk og teknologinæring
- Mulighet for samarbeid på tvers av bransjer
- Positive ringvirkninger for regionens attraktivitet og arbeidsmarked

Dette konseptet anbefales som førende for videre planarbeid, samtidig som det gir rom for tilpasninger og utvikling av flyplass- og energiformål i takt med fremtidige behov.

4. VURDERINGER AV VIRKNINGER OG BEHOV FOR UTREDNINGER

I følge plan- og bygningslovens § 4-2 annet ledd skal planer som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn konsekvensutredes i henhold til forskrift om konsekvensutredninger med vedlegg.

Områdereguleringen faller derfor inn under § 6 i Forskrift om konsekvensutredninger for områderegeringsplaner (§ 12-2 etter Plan- og bygningsloven) som krever at områderegeringer som legger til rette for næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntytige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² alltid skal konsekvensutredes med planprogram.

I henhold til Pbl § 4-2 og forskrift om konsekvensutredning §6 skal det derfor utarbeides konsekvensutredning i tilknytning til områderegeringsplanen for Torp øst.

4.1. 0-ALTERNATIVET

I konsekvensutredningen skal planforslaget sammenlignes med 0-alternativet som er antatt utvikling dersom tiltak etter planen ikke gjennomføres. I dette tilfellet defineres 0-alternativet som dagens situasjon.

For flyplassarealene innebærer 0-alternativet at eksisterende regulerings- og kommuneplanstatus videreføres.

4.2. AKTUELLE UTREDNINGSTEMAER

Tema	Hva skal utredes
Risiko og sårbarhet	I forbindelse med planarbeidet skal det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse. Denne skal redegjøre for om og hvordan risikobildet kan endres ved utvikling i henhold til planforslaget. Metoden skal vurdere risiko for alle kjente mulige hendelser. Basert på estimat for sannsynlighet for at hendelsen kan oppstå og omfang av konsekvens hvis hendelsen oppstår, utarbeides en risikomatrise for relevante tema. Det skal videre gjennomføres tiltaksvurdering.
Vann- og avløpsinfrastruktur	Det må utredes behov og løsninger for ny kommunal VA-infrastruktur i Torp Øst næringsområde. Utredningen skal omfatte dimensjonering av vannforsyning, spillvann og overvann tilpasset planlagt utbygging (ca. 1500 daa / 3000 arbeidsplasser). Sentrale tema er kapasitet, leggedybde og grunnforhold, håndtering av forurenset

	grunn, samt vurdering av konsekvenser for rensekapasitet dersom vannkrevende virksomheter etableres. Hydrologi og overvannshåndtering er særlig viktig, da området i stor grad drenerer til Rovebekken som allerede har utfordringer. Det må derfor vurderes blågrønne løsninger, felles fordrøyningsanlegg og tretrinnsstrategien for overvann. Erfaringer fra Borge skogen skal benyttes som sammenligningsgrunnlag for omfang, kostnader og kostnadsfordeling mellom kommunen og private utbyggere.
Naturmangfold	Generelt så bærer området preg av å ha vært lett tilgjengelig for bruk og hogst over tid. Det betyr at det er en relativt liten andel gammel skog i området. Planforslagets konsekvenser for naturmangfold skal utredes i tråd med Naturmangfoldsloven §8-12. Eventuelle registreringer som finnes av viktige naturtyper og rødlista arter vurderes. Det skal gjøres rede for hvordan man kan legge til rette for et biologisk mangfold innenfor planområdet.
Mobilitet	Trafikale konsekvenser av planforslaget beskrives. Framkommelighet for kollektivtrafikk, gange, sykkel, personbiltrafikk og utrykningskjøretøy vurderes.
Grunnforhold	Det gjennomføres faglig vurdering av tidligere utførte grunnundersøkelser og behovet for nye undersøkelser. En vurdering av områdestabilitet og vurdering av grave- og fundamenteringsforhold skal gjennomføres.

Støy	Støyrapport utarbeides i tråd med retningslinjer i T-1442/2021. Det skal fokuseres på å finne løsninger som ikke gir konflikt mellom støy og arealbruk. Det skal gjennomføres støyberegninger for den totale forventede aktiviteten på området (inkludert impulsstøy, trafikkstøy og flystøy).
Kulturminner	Det er registrert tre kjente automatisk fredet kulturminner innenfor planområdet som må hensyntas. Planforslagets virkning på kulturminnene skal konsekvensutredes. Behov for hensynssoner/verneformål skal vurderes og avbøtende tiltak skal beskrives.
Vannmiljø	Utslipp til vann skal utredes. Planområdet drenerer mot Rovebekken, som allerede er sårbar. Utbygging, overvann, de-icing, forurensning og anleggsfase kan påvirke vannforekomst og økologisk/kjemisk tilstand. Konsekvensutredningen skal belyse ulike mulige kilder til vannforurensning, risikoen for at forurensning når vassdrag, og konsekvensene uten og med avbøtende tiltak. Eventuelle avbøtende tiltak for å sikre vassdrag mot forurensende utslipp vurderes sikret i planen.
Landskap og fjernvirkning	Store logistikkbygg, energipark med mulig sol-/vindkraftanlegg og endret terreng kan gi betydelig landskapsvirkning. Nær- og fjernvirkning skal belyses ved illustrasjoner sett fra standpunkt hvor tiltak muliggjort gjennom planen antas å bli godt synlig. Det skal redegjøres for hvordan krav til estetikk og hensynet til landskap og fjernvirkning kan hensyntas.
Energiforsyning og kraftsystem	Ikke bare teknisk infrastruktur. Planen vil kunne omfatte energiproduksjon (solcellepark/vindmøller) også for levering av kraft

	til strømnettet, og med det kreve nettutbygging/konsesjon. Kapasitet, ettappevis utbygging, lokal produksjon, reserve, energifleksibilitet og arealvirkninger skal vurderes.
Klimagassutslipp og arealbruksendringer	Klimagassutslipp ved arealbruksendringen skal estimeres ved hjelp av en klimakalkulator. 1500 daa mulig nedbygging av skog/jord, store bygg, vei- og energianlegg, materialbruk, anlegg og transport kan gi vesentlige utslipp.
Flysikkerhet og luftfartshensyn	Problemstillinger knyttet til flysikkerhet og luftfartshensyn som hinderflater, belysning, fugletrekk, beredskap, de-icing, sikkerhetssoner, elektromagnetisk påvirkning og drone-/radarhensyn skal utredes.
Landbruk	Planområdet på Torp øst berører arealer som i dag benyttes til landbruksformål. Deler av området består av fulldyrka jord av høy kvalitet, som i nasjonal og regional sammenheng anses som en særlig verdifull ressurs. Jordvern er et nasjonalt mål, og nedbygging av matjord skal begrenses så langt som mulig i tråd med nasjonal jordvernstrategi. Dyrket mark langs flyplassen videreføres og reguleres til landbruksformål. Planarbeidet skal derfor inneholde en utredning av hvilke konsekvenser omdisponering av dyrka og dyrkbar mark vil ha for landbruket. Det skal også vurderes hvordan planen kan balansere hensynet til jordvern med behovet for arealer til næringsutvikling ved Torp.

4.3. TEMAER SOM OMTALES I PLANBESKRIVELSEN

- Teknisk infrastruktur
- Økonomiske konsekvenser
- Utbyggingstetthet og byggehøyder
- Massehåndtering
- Forurensning
- Arkitektur og estetikk
- Friluftsliv
- Arealregnskap
- Gjennomførbarhet og rekkefølgekrav
- Barn og unge
- Universell utforming
- Flomfare
- Naturmangfold (§ 8-12)

5. PROSESS OG MEDVIRKNING

5.1 PLANPROSESS

Det skal utarbeides en områdereguleringsplan i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser og konsekvensutredning i henhold til forskrift om konsekvensutredning.

Planarbeidet gjennomføres som en felles områdeplan for Torpområdet, der kommunens arealer på Torp Øst ses i sammenheng med relevante arealer på og ved Torp Sandefjord lufthavn. Sandefjord kommune er planmyndighet og leder planprosessen.

Det foreligger intensjonsavtale om plansamarbeid mellom Sandefjord kommune og Torp Sandefjord lufthavn. Det er også utarbeidet en samarbeidsavtale om områdeplan etter plan- og bygningsloven § 12-2. Samarbeidsavtalen avklarer ansvar, roller og kostnadsfordeling i planarbeidet, og legges frem til politisk behandling sammen med planprogrammet.

Arbeidene med områdereguleringsplan og konsekvensutredning skal samordnes, slik at det skal presenteres et planforslag med tilhørende konsekvensutredning. Arbeidet blir lagt opp med utgangspunkt i Plan- og bygningslovens prosedyrer for reguleringsarbeid, med tilhørende forskrifter.

5.2 STATLIGE OG REGIONALE INTERESSER

Utarbeidelse av planen vil foregå i dialog med statlige og regionale aktører som Vestfold fylkeskommune og statsforvalteren i Vestfold og Telemark. Dialogen vil finne sted i de formelle høringene, men også i regionalt planforum som kan bli benyttet for forhåndshøring av statlige og regionale myndigheter. Det kan også være aktuelt å avholde egne arbeidsmøter for å drøfte eller avklare problemstillinger underveis i arbeidet.

5.3 MEDVIRKNING

Arbeidet legges opp med utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav til informasjon og medvirkning, slik at allmennheten og berørte sikres informasjon ved varslings og offentlig ettersyn. I tillegg skal kommunen avholde åpent møte for denne planen.

Som følge av at planarbeidet nå gjennomføres i samarbeid med Torp Sandefjord lufthavn, skal det legges særlig vekt på å sikre åpenhet om roller, ansvar og interesser i planprosessen. Kommunen er planmyndighet og skal ivareta helheten i planarbeidet.

5.4 FREMDRIFT

Fremdriftsplan for planprosessen etter fastsatt planprogram:

Områderegulering med KU	2026				2027	
Kvartal	1	2	3	4	1	2
Varsel, og regionalt planforum						
Fastsette planprogram						
Utarbeide forslag til plan med KU						
Førstegangsbehandling av planforslag						
Offentlig ettersyn og merknadsbehandling						
Sluttbehandling						

Sandefjord kommune

Sandefjordsveien 3

Postboks 2025

3202 Sandefjord

post@sandefjord.kommune.no

www.sandefjord.kommune.no



**SANDEFJORD
KOMMUNE**