



SANDEFJORD
KOMMUNE

KONSEKVENsutREDNING OG ROS- ANALYSE AV INNKOMNE INNSPILL

SANDEFJORD KOMMUNE

Sist revidert
15.09.2022

INNHold

Innledning.....	4
Metode og kilder.....	7
Kilder og vurderingsmetode	7
Områder for næringsvirksomhet	21
N01: Haugan.....	21
N03: Lillevar.....	26
N08: Borgeskogen 1	29
N09: Borgeskogen 2	33
N10: Borgeskogen 3	37
N11: Borgeskogen 4	40
N12: Lillebyparken Danebu.....	46
N13: Kullerød øst.....	50
Områder for boligbebyggelse	55
B04: Sandkollen (Hasle)	55
B05: Fevangstien.....	60
B07: Rismyr syd.....	64
B09: Vestre Thuve	69
B11: Hoksørødveien	73
B12: Rismyrveien.....	77
B13: Askjem	82
B14: Storøyaveien	86
B16: Østre Holtet.....	91
B17a: Øvre Gokstad	95
B17b: Fjellheimveien	99
B18: Lingelemveien	103
B19: Krokemoveien 126	107
B21: Gryteveien.....	111
B24: Kroken vest.....	116
B25: Ragnhildrødveien	120
B28: Østerøyveien.....	124
B30: Moveien.....	128
B31: Stokke prestegård.....	132
B34: Huvikskogen.....	136
B39: Rismyrveien 1C	140
B43: Svartsrød Kodal	144
B44: Bentserødveien 31	149

Områder for kombinert formål.....	155
K01: Vestfold Golfklubb.....	155
K02: Torp Lufthavn.....	161
Områder for offentlig eller privat tjenesteyting	164
O01: Trollsåsveien 199.....	164
O02: Glassmesterløkka	168
O03: Andebu bo- og behandlingssenter	172
O04: Enga renseanlegg – Alternativ 1.....	175
O05: Enga renseanlegg – Alternativ 2.....	179
O06: Vårnes renseanlegg.....	184
O07: Vesterøya skole (tomt syd)	188
Område for småbåthavn.....	192
SB01: Roabukta småbåthavn	192
SB02: Kamfjordkilen småbåthavn	196
Områder for samferdsel/parkeringsformål	200
SP01: Parkering ved Engø båthavn 1.....	200
SP02: Parkering Engø båthavn 2.....	204
Områder innenfor langsiktig utviklingsgrense (RPBA)	208
RPBA01: Hokserød syd – LUG Andebu	208
RPBA02: Kjoneåsen – LUG Andebu	213
RPBA03: Kroken vest A- LUG Sandefjord	217
RPBA04: Kroken vest B – LUG Sandefjord	221
RPBA05: Myre – LUG Stokke.....	225
Vedlegg 1: Rapport med konsekvensutredning: ny vei Tassebekk – Torpveien/Torp Øst	230

INNLEDNING

I henhold til plan- og bygningsloven skal kommunen konsekvensutrede aktuelle arealinns spill som grunnlag for politisk behandling om hvorvidt innspillene skal innarbeides i den reviderte kommuneplanen, og som grunnlag for nærmere konsekvensutredning, med eventuelle tiltak i forbindelse med detaljregulering.

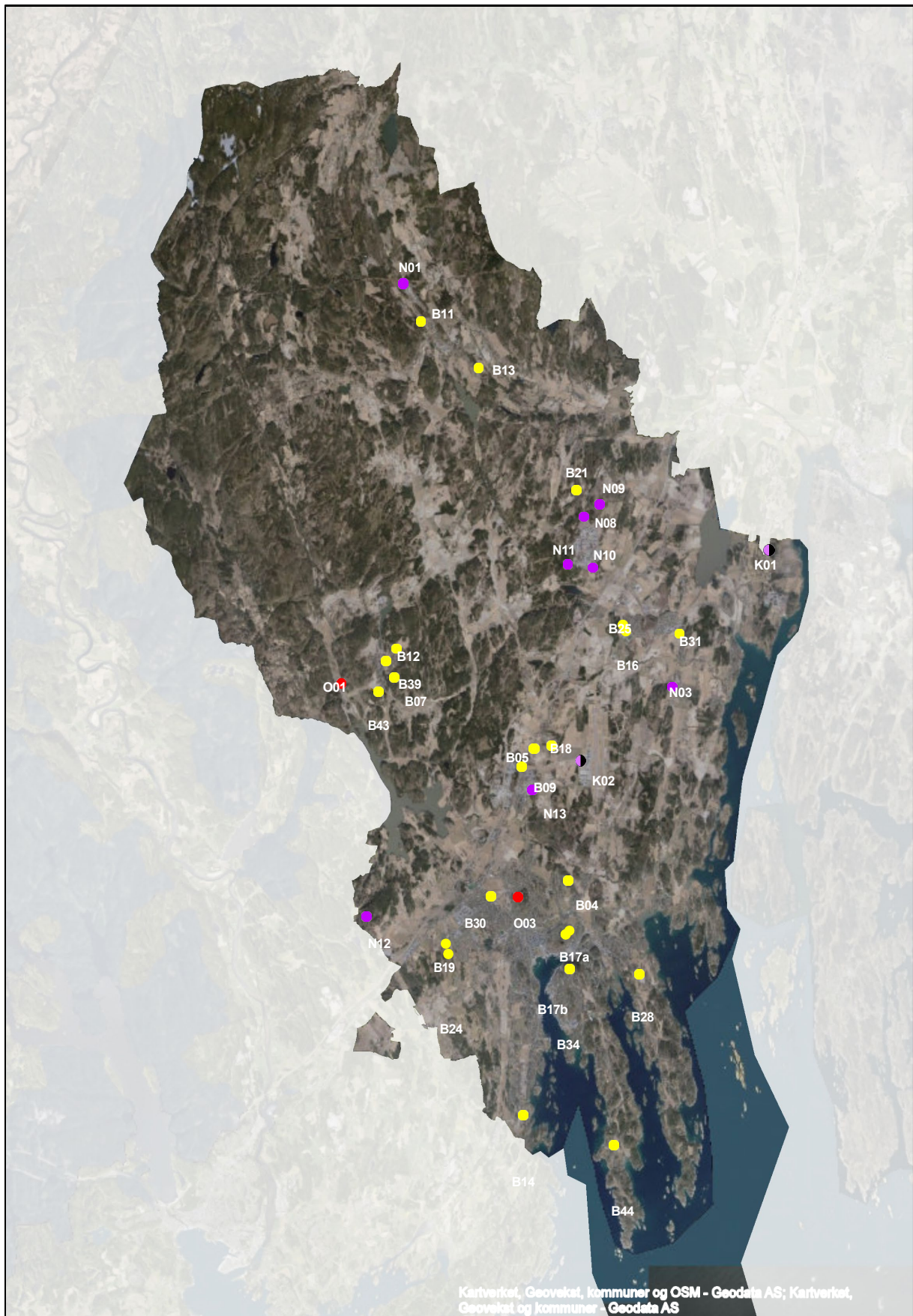
I denne rapporten er totalt 47 områder utredet for mulig endring av arealformål. 23 av de vurderte områdene er fremtidige områder for bolig, mens 8 områder er vurdert for næringsvirksomhet. 2 områder er vurdert omdisponert fra LNF til kombinert formål, 7 til offentlig eller privat tjenesteyting, 2 til samferdselsanlegg/parkering, og 2 områder gjelder utvidelse av eksisterende småbåthavn. I tillegg er 5 områder innenfor langsiktig utviklingsgrense i regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) utredet.

For ny vei fra Tassebekk til Torpveien/Torp Øst foreligger det egen konsekvensutredning, utarbeidet av Multiconsult. Konsekvenstudredningen inngår i vedlagte Rapport *Utredning av ny vei Tassebekk - Torpveien/Torp Øst*, datert 21.12.2021.

I matrisen under er det en nærmere oversikt over de utredede områdene.

Arealinns spill	Områdenavn	Dagens formål	Foreslått formål	Dekar (ca.)
N01	Haugan	LNF	Næringsvirksomhet	59
N03	Lillevar	LNF	Næringsvirksomhet	4
N08	Borgeskogen 1	LNF	Næringsvirksomhet	7,1
N09	Borgeskogen 2	Offentlig eller privat tjenesteyting	Næringsvirksomhet	102
N10	Borgeskogen 3	Grønnstruktur og LNF	Næringsvirksomhet	6,2
N11	Borgeskogen 4	LNF	Næringsvirksomhet	277
N12	Lillebyparken Danebu	LNF	Næringsvirksomhet	623
N13	Kullerød øst	LNF	Næringsvirksomhet	18,8
B04	Sandkollen	LNF	Bolig	26,2
B05	Fevangstien	LNF	Bolig	7,3
B07	Rismyr syd	LNF	Bolig	190
B09	Vestre Thuve	LNF	Bolig	1,4
B11	Hoksrødveien	LNF	Bolig	2,3
B12	Rismyrveien	LNF	Bolig	23
B13	Askjem	LNF	Bolig	110
B14	Storøyaveien	LNF	Bolig	1,89
B16	Østre Holtet	LNF	Bolig	12,2
B17a	Øvre Gokstad	LNF	Bolig	36
B17b	Fjellheimveien	LNF og grønnstruktur	Bolig	46
B18	Lingelemveien	LNF	Bolig	40
B19	Krokemoveien 126	LNF	Bolig	6,4
B21	Gryteveien	LNF	Bolig	123
B24	Kroken vest	LNF	Bolig	125
B25	Ragnhildrødveien	LNF	Bolig	17,5
B28	Østerøyveien	LNF	Bolig	13
B30	Moveien	LNF	Bolig	6,5

B31	Stokke prestegård	LNF	Bolig	14,1
B34	Huvikskogen	LNF	Bolig	55
B39	Rismyrveien 1C	LNF	Bolig	3,6
B43	Svartsrød Kodal	LNF	Bolig	44
B44	Bentserødveien 31	LNF	Bolig	12
K01	Vestfold Golfklubb	LNF og idrettsanlegg	Idrettsanlegg og bolig	5 og 1,8
K02	Torp Lufthavn	LNF	Flyplassrelatert virksomhet	45,5
O01	Trollsåsveien 199	LNF	Offentlig eller privat tjenesteyting	3
O02	Glassmesterløkka	Grønnstruktur	Offentlig eller privat tjenesteyting	1,5
O03	Andebu bo- og behandlingssenter	LNF	Offentlig eller privat tjenesteyting	14,6
O04	Enga renseanlegg – Alternativ 1	LNF	Offentlig eller privat tjenesteyting	8,5
O05	Enga renseanlegg – Alternativ 2	LNF	Offentlig eller privat tjenesteyting	9,7
O06	Vårnes renseanlegg	LNF	Offentlig eller privat tjenesteyting	1,1
O07	Vesterøya skole (tomt syd)	LNF	Offentlig eller privat tjenesteyting	76
SB01	Roabukta småbåthavn	Fremtidig friluftsområde i sjø og kombinert formål i sjø/vassdrag	Småbåthavn	Alt. 1: 32 Alt. 2: 15
SB02	Småbåthavn Kilen	Kombinert formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone	Småbåthavn	6,4
SP01	Parkering ved Engø båthavn 1	LNF	Samferdsel/parkering	3
SP02	Parkering Engø båthavn 2	LNF	Samferdsel/parkering	0,90
RPBA01	Hokserød syd – LUG Andebu	LNF	Bolig	12,3
RPBA02	Kjoneåsen – LUG Andebu	LNF	Bolig	47
RPBA03	Kroken vest A – LUG Sandefjord	LNF	Bolig	6,6
RPBA04	Kroken vest B – LUG Sandefjord	LNF	Bolig	59
RPBA05	Myre – LUG Stokke	LNF	Bolig	25



METODE OG KILDER

I matrisen for hvert enkelt arealinnspill er det satt ulike farger til hvert utredningstema. De ulike fargene indikerer virkningen av endret arealbruk, og er basert på følgende kategorisering:

- Grønn indikerer liten negativ, ingen eller positiv konsekvens
- Gul indikerer middels, usikker eller negativ konsekvens
- Rød indikerer stor eller svært stor negativ konsekvens

Kategoriseringen ovenfor innebærer at grønn både indikerer positiv, ingen, eller små negative konsekvenser, og at virkningen er liten eller ubetydelig der konsekvensen er av negativ karakter. Gul indikerer både negativ og middels konsekvens, i tillegg til usikkerhet. Usikkerhet innebærer at det vil være behov for nærmere undersøkelser. Rød er stor eller svært stor negativ konsekvens, men kan også være usikker konsekvens, der eventuelle følger av tiltak kan gi store negative konsekvenser. Hva stor eller svært stor negativ konsekvens betyr må forstås ut fra hvilken kategori temaet ligger under. Svært stor negativ konsekvens for temaer som ligger under miljømessige eller samfunnsmessige forhold vil eksempelvis sjeldent innebære fare for liv og helse, i motsetning til temaer under ROS-analyse.

Vurderingen av hvilken av de ovennevnte kategoriene de ulike utredningstemaene faller innenfor er gjort på bakgrunn av en konkret vurdering der antatt konsekvens av tiltaket er vurdert mot de stedlige forholdene innenfor eller nær det aktuelle området. For hvert av temaene er det henvist til relevant bærekraftsmål. Vurderingene er basert på nasjonale, regionale og faglige databaser. Det er i tillegg brukt faglig skjønn. Vurderingene baserer seg i all hovedsak på eksisterende kunnskap. Gjeldende kommunale planer er også en viktig del av kunnskapsgrunnlaget.

Redegjørelsene lengst til høyre i matrisen for hvert område må ses i sammenheng med hvilken farge som er satt for hvert tema. I tillegg er det satt en farge for summen av de ulike temaene med en samlet vurdering i bunnen av hver matrise.

KILDER OG VURDERINGSMETODE

I matrisen under er det gitt en grundigere oversikt over de ulike temaene, kilder, brukte kartlag og beskrivelse av hvordan vurderingen er gjort, med enkelte eksempler for å gjøre bakgrunnen for vurderingene så transparente og etterprøvbare som mulig.

Miljøforhold	
Klimakonsekvens	Klimakalkulator - Arealbruksendringer (Miljødirektoratet) Kilden - Arealinformasjon (nibio.no) Brukte kartlag: • Arealinformasjon, herunder: ○ Arealtype (AR5) ○ Treslag (AR5) ○ Skogbonitet (AR5) Vurdering:

	Ved hjelp av klimakalkulatoren beregnes klimaeffekten av spesifikke arealbruksendringer. Et eksempel på slike arealbruksendringer kan være nedbygging av skog (avskoging) til boliger og infrastruktur, eller drenering av en myr for å skape gode dyrkingsforhold til jordbruket. CO₂-utslipp over 20 år er lagt til grunn, i tråd med FNs retningslinjer for rapportering: <table border="1"> <tr> <td>Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td>Ingen endring i CO₂-utslipp</td></tr> <tr> <td>Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td>Under 50 tonn CO₂-ekvivalenter</td></tr> <tr> <td>Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td>Over 50 tonn CO₂-ekvivalenter</td></tr> </table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Ingen endring i CO ₂ -utslipp	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Under 50 tonn CO ₂ -ekvivalenter	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Over 50 tonn CO ₂ -ekvivalenter
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Ingen endring i CO ₂ -utslipp						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Under 50 tonn CO ₂ -ekvivalenter						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Over 50 tonn CO ₂ -ekvivalenter						
Grunnforurensning	Kommunens temakart: KU temakart (sandefjord.kommune.no) Brukte kartlag: - Forurensset grunn (Miljødirektoratet) Kommunens karttjeneste: https://kart14.nois.no/Sandefjord/ Brukte kartlag: - Historiske flyfoto Vurdering: Ved forurensset grunn er det også lagt vekt på om forurensset grunn finnes i nærheten av det aktuelle området. Forurensset grunn nær det aktuelle området gir grunnlag for å vurdere nærmere grunnundersøkelser. Det er også sett på historikk for området ved hjelp av bl.a. flyfoto tilbake i tid. <table border="1"> <tr> <td>Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td>Ikke registrert forurensset grunn innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.</td></tr> <tr> <td>Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td>Ikke registrert forurensset grunn innenfor innspillsområdet, men historikken for området og/eller registrert forurensset grunn i nærheten av området, tilsier at det må gjøres nærmere grunnundersøkelser.</td></tr> <tr> <td>Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td>Registrert forurensset grunn innenfor innspillsområdet.</td></tr> </table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Ikke registrert forurensset grunn innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Ikke registrert forurensset grunn innenfor innspillsområdet, men historikken for området og/eller registrert forurensset grunn i nærheten av området, tilsier at det må gjøres nærmere grunnundersøkelser.	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Registrert forurensset grunn innenfor innspillsområdet.
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Ikke registrert forurensset grunn innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Ikke registrert forurensset grunn innenfor innspillsområdet, men historikken for området og/eller registrert forurensset grunn i nærheten av området, tilsier at det må gjøres nærmere grunnundersøkelser.						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Registrert forurensset grunn innenfor innspillsområdet.						
Støy	Kommunens karttjeneste: https://kart14.nois.no/Sandefjord Brukte kartlag: Temakart for kommuneplan: Støy Vurdering: Støysonekartet viser hvorvidt aktuelt område ligger innenfor rød eller gul støysone, iht. Miljøverndepartementets "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging". I tillegg til støy fra veitrafikk, kan dette gjelde støy fra andre kilder, som skytebane eller flytrafikk. Ut fra dette er det vurdert hvorvidt det kan anbefales bygging, og/eller om det må påregnes støytiltak.						

	<table border="1"> <tr> <td>Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td>Ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.</td></tr> <tr> <td>Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td>Innspillsområdet/deler av dette ligger innenfor rød og/eller gul støysone. Det må påregnes støydempende tiltak ved ny bebyggelse innenfor området.</td></tr> <tr> <td>Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td>Innspillsområdet ligger innenfor rød støysone.</td></tr> </table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Innspillsområdet/deler av dette ligger innenfor rød og/eller gul støysone. Det må påregnes støydempende tiltak ved ny bebyggelse innenfor området.	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger innenfor rød støysone.
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Innspillsområdet/deler av dette ligger innenfor rød og/eller gul støysone. Det må påregnes støydempende tiltak ved ny bebyggelse innenfor området.						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger innenfor rød støysone.						
Naturmangfold	RPBA: Regional plan for bærekraftig arealpolitikk 2020 (RPBA) (arcgis.com) Brukte kartlag: - Grønnstruktur: viltkorridor Artsdatabanken: https://artskart.artsdatabanken.no Naturbase: https://kart.naturbase.no/ Brukte kartlag: - Arter og artsforvaltning: Arter av nasjonal forvaltningsinteresse - Naturvernområder - Naturtyper, naturmangfold: - Utvalgte naturtyper - Naturtyper - Naturtyper – DN-håndbok 13 Vurdering: Viltkorridorer innenfor eller i nærheten av området, og mulig påvirkning på disse er vurdert. Artsdatabankens registreringer supplerer naturbase om observerte arter på rødlista, innenfor eller i nærheten av området. I vurderingen er det vektlagt om det er gjort mange eller få observasjoner, artens kategorisering på rødlista og aktualitet (tidspunkt for observasjon). <table border="1"> <tr> <td>Liten negativ-, ingen eller positiv konsekvens</td><td>Ikke registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor eller nær innspillsområdet.</td></tr> <tr> <td>Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td>Registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor i nærheten av innspillsområdet.</td></tr> <tr> <td>Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td>Registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor innspillsområdet.</td></tr> </table>	Liten negativ-, ingen eller positiv konsekvens	Ikke registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor eller nær innspillsområdet.	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor i nærheten av innspillsområdet.	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor innspillsområdet.
Liten negativ-, ingen eller positiv konsekvens	Ikke registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor eller nær innspillsområdet.						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor i nærheten av innspillsområdet.						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor innspillsområdet.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	NIBIO gårdskart: https://gardskart.nibio.no Brukte kartlag: - Markslog (AR5) 13 klasser - Bonitet (AR50) Kommunens karttjeneste: https://kart14.nois.no/Sandefjord						

	Brukte kartlag: • Temalag landbruk: Dyrkbar jord (NIB) • Temalag miljø: Mineralressurser (NGU) Vurdering: I vurderingen er det sett på hvorvidt det innenfor området er dyrka eller dyrkbar mark, og for hvert område er det angitt arealer for ulik bonitet, dyrka- og dyrkbar mark. Verdien av produktiv skog vurderes lavere enn verdien på dyrkbar mark, i tråd med nasjonale mål om vern av dyrkbar mark. I tillegg er det lagt vekt på om omdisponering fra LNF er logisk ut fra en vurdering av arronderingen. Videre er det sett på om det innenfor området er registrert mineralforekomster. <table><tr><th></th><th>Dyrka og dyrkbar mark</th><th>Skog og utmark</th><th>Mineral-ressurser</th></tr><tr><td>Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td>Ikke dyrka/dyrkbar mark innenfor innspillsområdet.</td><td>Ikke registrert produktiv skog innenfor innspillsområdet. Utmark klasse C.</td><td>Ikke registrert mineralforekomster innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.</td></tr><tr><td>Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td>En liten del av innspillsområdet ligger på et areal som er klassifisert som dyrka/dyrbar mark, men det er så lite at det har middels eller liten konsekvens for landbruket.</td><td>En liten del av innspillsområdet ligger på et areal som er klassifisert som produktiv skog. Skog med middels og lav bonitet. Utmark klasse B.</td><td>Utbygging kan komme i konflikt med mineralressurser i nærheten til innspillsområdet.</td></tr><tr><td>Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td>Innspillsområdet består av dyrka/dyrkbar mark.</td><td>Innspillsområdet består av produktiv skog med høy bonitet. Utmark klasse A.</td><td>Det er registrert mineralforekomster innenfor innspillsområdet.</td></tr></table>		Dyrka og dyrkbar mark	Skog og utmark	Mineral-ressurser	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Ikke dyrka/dyrkbar mark innenfor innspillsområdet.	Ikke registrert produktiv skog innenfor innspillsområdet. Utmark klasse C.	Ikke registrert mineralforekomster innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	En liten del av innspillsområdet ligger på et areal som er klassifisert som dyrka/dyrbar mark, men det er så lite at det har middels eller liten konsekvens for landbruket.	En liten del av innspillsområdet ligger på et areal som er klassifisert som produktiv skog. Skog med middels og lav bonitet. Utmark klasse B.	Utbygging kan komme i konflikt med mineralressurser i nærheten til innspillsområdet.	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet består av dyrka/dyrkbar mark.	Innspillsområdet består av produktiv skog med høy bonitet. Utmark klasse A.	Det er registrert mineralforekomster innenfor innspillsområdet.
	Dyrka og dyrkbar mark	Skog og utmark	Mineral-ressurser														
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Ikke dyrka/dyrkbar mark innenfor innspillsområdet.	Ikke registrert produktiv skog innenfor innspillsområdet. Utmark klasse C.	Ikke registrert mineralforekomster innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.														
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	En liten del av innspillsområdet ligger på et areal som er klassifisert som dyrka/dyrbar mark, men det er så lite at det har middels eller liten konsekvens for landbruket.	En liten del av innspillsområdet ligger på et areal som er klassifisert som produktiv skog. Skog med middels og lav bonitet. Utmark klasse B.	Utbygging kan komme i konflikt med mineralressurser i nærheten til innspillsområdet.														
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet består av dyrka/dyrkbar mark.	Innspillsområdet består av produktiv skog med høy bonitet. Utmark klasse A.	Det er registrert mineralforekomster innenfor innspillsområdet.														
Naturlandskap og kulturlandskap	Kommunens temakart: http://sandefjord.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=08bf2864ab424113b538d20315d40027 Brukte kartlag: • RPBA landskapsområde • Naturbase Helhetlige Kulturlandskap RPBA: Regional plan for bærekraftig arealpolitikk 2020 (RPBA) (arcgis.com) Brukte kartlag: • Grønnstruktur																

	Vurdering: Kartlaget overfor er ikke vurdert som fullstendig nok til å fullt ut dekke temaet. Det er derfor gjort en mer generell vurdering ved bruk av flyfoto i tillegg, der det er lagt vekt på sammenhengende grønnstrukturer og topografiske forhold (som f.eks. høyder i landskapet). Vurdering av høyder er gjort ved bruk av kart med høydekurver og eventuelt tilgjengelig bildemateriale (f.eks. google street view) er brukt for å vurdere fjernvirkninger, og om siktlinjer med viktig landskapsmessig verdi vil forsvinne som følge av eventuelle tiltak. <table border="1"> <tr> <td data-bbox="544 562 890 775">Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td data-bbox="890 562 1423 775"> Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde. Grønnstruktur verdi C. Utbygging kan være med på å forsterke eller fremheve et kulturlandskap. </td></tr> <tr> <td data-bbox="544 775 890 987">Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td data-bbox="890 775 1423 987"> Innspillet ligger innenfor et område som er karakterisert som B-landskap i RPBA. Grønnstruktur verdi B. Viktig lokalt landskapstrekk vil kunne bli berørt. </td></tr> <tr> <td data-bbox="544 987 890 1144">Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td data-bbox="890 987 1423 1144"> Området er kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde, karakterisert som A-landskap i RPBA. Grønnstruktur verdi A. </td></tr> </table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde. Grønnstruktur verdi C. Utbygging kan være med på å forsterke eller fremheve et kulturlandskap.	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Innspillet ligger innenfor et område som er karakterisert som B-landskap i RPBA. Grønnstruktur verdi B. Viktig lokalt landskapstrekk vil kunne bli berørt.	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Området er kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde, karakterisert som A-landskap i RPBA. Grønnstruktur verdi A.
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde. Grønnstruktur verdi C. Utbygging kan være med på å forsterke eller fremheve et kulturlandskap.						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Innspillet ligger innenfor et område som er karakterisert som B-landskap i RPBA. Grønnstruktur verdi B. Viktig lokalt landskapstrekk vil kunne bli berørt.						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Området er kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde, karakterisert som A-landskap i RPBA. Grønnstruktur verdi A.						
Kulturminner og kulturmiljø	Kommunens temakart: Kartlegging av verdifulle kulturmiljøer i og nær Sandefjord sentrum (Bevaringsplakat) (arcgis.com) Askeladden: https://askeladden.ra.no Kommunens temakart: KU temakart (sandefjord.kommune.no) Brukte kartlag: • Kulturminner Kommunens karttjeneste: https://kart14.nois.no/Sandefjord/ Brukte kartlag: • Temalag kulturminner (herunder SEFRAK) RPBA: Regional plan for bærekraftig arealpolitikk 2020 (RPBA) (arcgis.com) Brukte kartlag: • Kulturmiljøer Vurdering: Vil tiltak innenfor innspillsområdet kunne påvirke kulturminner/kulturmiljøer? Hvilken verdi har kulturminnet/-miljøet?						

	Kulturminner vurderes der de ligger innenfor eller i tilknytning til det aktuelle området eller der eventuelt behov for opparbeiding av infrastruktur kan komme i konflikt med kulturminner utenfor formålsområdet. For kulturmiljøer er også fjernvirkningene av tiltaket vurdert. <table border="1"> <tr> <td data-bbox="544 423 874 813">Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td data-bbox="874 423 1423 813"> Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet. Utbygging kan være med på å forsterke nærmeste kulturmiljø. Utbygging kan være med på å forsterke eller fremheve et kulturminne. </td></tr> <tr> <td data-bbox="544 813 874 1120">Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td data-bbox="874 813 1423 1120"> Innspillsområdet ligger inntil et nasjonalt eller regionalt viktig kulturmiljø, og kan ha en negativ konsekvens for kulturmiljøet. Er kulturminne(r) innenfor en mindre del av innspillsområdet som må påregnes utredet nærmere. Utbygging inntil et kulturminne, hvor bevaringsverdien kan bli redusert. </td></tr> <tr> <td data-bbox="544 1120 874 1498">Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td data-bbox="874 1120 1423 1498"> Innspillsområdet ligger innenfor et nasjonalt, regionalt eller lokalt viktig kulturmiljø. Innspillsområdet ligger innenfor en hensynssone med båndlegging etter lov om kulturminner. Et eller flere kulturminner innenfor området. Utbygging vil påvirke negativt et nasjonalt, regionalt eller lokalt viktig kulturminne. </td></tr> </table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet. Utbygging kan være med på å forsterke nærmeste kulturmiljø. Utbygging kan være med på å forsterke eller fremheve et kulturminne.	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger inntil et nasjonalt eller regionalt viktig kulturmiljø, og kan ha en negativ konsekvens for kulturmiljøet. Er kulturminne(r) innenfor en mindre del av innspillsområdet som må påregnes utredet nærmere. Utbygging inntil et kulturminne, hvor bevaringsverdien kan bli redusert.	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger innenfor et nasjonalt, regionalt eller lokalt viktig kulturmiljø. Innspillsområdet ligger innenfor en hensynssone med båndlegging etter lov om kulturminner. Et eller flere kulturminner innenfor området. Utbygging vil påvirke negativt et nasjonalt, regionalt eller lokalt viktig kulturminne.
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet. Utbygging kan være med på å forsterke nærmeste kulturmiljø. Utbygging kan være med på å forsterke eller fremheve et kulturminne.						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger inntil et nasjonalt eller regionalt viktig kulturmiljø, og kan ha en negativ konsekvens for kulturmiljøet. Er kulturminne(r) innenfor en mindre del av innspillsområdet som må påregnes utredet nærmere. Utbygging inntil et kulturminne, hvor bevaringsverdien kan bli redusert.						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger innenfor et nasjonalt, regionalt eller lokalt viktig kulturmiljø. Innspillsområdet ligger innenfor en hensynssone med båndlegging etter lov om kulturminner. Et eller flere kulturminner innenfor området. Utbygging vil påvirke negativt et nasjonalt, regionalt eller lokalt viktig kulturminne.						
Samfunnsmessige forhold							
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Busslinjekart: https://www.vkt.no Google maps: https://www.google.no/maps Kommunens karttjeneste: https://kart14.nois.no/Sandefjord/ Brukte kartlag: • Vegnett Vurdering: For vurdering av næringsvirksomhet er virksomhetens besøks- eller						

	arbeidsintensitet ift. arbeidsplassens tilgjengelighet med ulike transportmidler et viktig vurderingsgrunnlag. Eventuelle kollektivholdeplassers avstand fra formålsområdet er tatt med i vurderingen. Når gangavstanden til en holdeplass blir lengre enn 500 meter økes den opplevde ulempen å velge kollektiv vesentlig. For boliger er nærheten til sentrum, arbeidsplasskonsentrasjoner og holdeplasser vurdert som de mest utslagsgivende faktorene for transportbehovet. <table border="1" data-bbox="544 562 1425 808"> <tr> <td>Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td>Innspillsområdet anses som lite bilbasert.</td></tr> <tr> <td>Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td>Innspillsområdet anses som middels bilbasert.</td></tr> <tr> <td>Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td>Innspillsområdet anses som svært bilbasert.</td></tr> </table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Innspillsområdet anses som lite bilbasert.	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Innspillsområdet anses som middels bilbasert.	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet anses som svært bilbasert.
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Innspillsområdet anses som lite bilbasert.						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Innspillsområdet anses som middels bilbasert.						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet anses som svært bilbasert.						
Trafikksikkerhet	Kommunens karttjeneste: https://kart14.nois.no/Sandefjord/ Brukte kartlag: • Vegnett Kommunens temakart: KU temakart (sandefjord.kommune.no) Brukte kartlag: • Trafikkulykker Veikart: https://www.vegvesen.no/vegkart/ Brukte kartlag: • Trafikkmengde • Hastighet Registrering av vilt påkjørsler: Fallvilt Innsyn - Hjorteviltregisteret • Registreringer fra 01.01.2010 frem til i dag. Vurdering: Når det gjelder de trafikale forholdene er veistandarden vurdert ut fra bredden og kurvaturen og om økt trafikk gir behov for utbedringer av vei, bygging av fortau eller lignende. For adkomstsituasjonen er det videre vektlagt trafikkmengde, hastighet, frisikt og kurvatur på hovedveien som veien fra formålsområdet munner ut i, særlig der det antas å være behov for ny avkjørsel fra hovedvei. Videre er trafikksikkert tilbud for myke trafikanter vurdert, som gang- og sykkelveier og fortau. Herunder trafikksikker skolevei og tilgang til et sammenhengende trafikksikkert gang- og sykkelveinett til målpunkter som for eksempel skole, idrettsanlegg, butikk mv. For tiltak som antas å føre til økt kryssing fra myke trafikanter er trafikksikkerheten for gående og syklende, dagens kryssingsmuligheter, hastigheten og eventuelle						

	behov for forbedringer vurdert. Registreringer av viltpåkjørslar i området er også sjekket. <table border="1"> <tr> <td data-bbox="544 288 874 443">Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td data-bbox="874 288 1361 443"> Høy standard på veien(e) i området. Det er allerede adkomst til området. Trafikksikkert tilbud for myke trafikanter anses som tilfredsstillende. </td></tr> <tr> <td data-bbox="544 443 874 660">Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td data-bbox="874 443 1361 660"> Liten vei med middels ÅDT. Innspillsområdet har ikke adkomst fra eksisterende veinett i dag. Tiltak knyttet til utbedring av trafikksikkert tilbud for myke trafikanter må påregnes. </td></tr> <tr> <td data-bbox="544 660 874 996">Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td data-bbox="874 660 1361 996"> Vei med høy ÅDT. Liten/små adkomstvei og konflikt med andre brukergrupper. Konfliktfylt adkomstforhold. Trafikksikkert tilbud for myke trafikanter mangler. Tiltak som må til for å bedre trafikksikkerheten anses som omfattende og/eller lite gjennomførbart. </td></tr> </table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Høy standard på veien(e) i området. Det er allerede adkomst til området. Trafikksikkert tilbud for myke trafikanter anses som tilfredsstillende.	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Liten vei med middels ÅDT. Innspillsområdet har ikke adkomst fra eksisterende veinett i dag. Tiltak knyttet til utbedring av trafikksikkert tilbud for myke trafikanter må påregnes.	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Vei med høy ÅDT. Liten/små adkomstvei og konflikt med andre brukergrupper. Konfliktfylt adkomstforhold. Trafikksikkert tilbud for myke trafikanter mangler. Tiltak som må til for å bedre trafikksikkerheten anses som omfattende og/eller lite gjennomførbart.
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Høy standard på veien(e) i området. Det er allerede adkomst til området. Trafikksikkert tilbud for myke trafikanter anses som tilfredsstillende.						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Liten vei med middels ÅDT. Innspillsområdet har ikke adkomst fra eksisterende veinett i dag. Tiltak knyttet til utbedring av trafikksikkert tilbud for myke trafikanter må påregnes.						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Vei med høy ÅDT. Liten/små adkomstvei og konflikt med andre brukergrupper. Konfliktfylt adkomstforhold. Trafikksikkert tilbud for myke trafikanter mangler. Tiltak som må til for å bedre trafikksikkerheten anses som omfattende og/eller lite gjennomførbart.						
Friluftsliv og rekreasjon	Kommunens temakart: http://sandefjord.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=25562505cf85409bb10de1ccf139ff19 Brukte kartlag: • Verdsetting av friluftsområder Kommunens temakart: http://sandefjord.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=08bf2864ab424113b538d20315d40027 Brukte kartlag: • Lysløype (gamle Sandefjord) • Merka turstier (gamle Sandefjord) • Skiløype preparert (gamle Sandefjord) • Skiløype sesong (gamle Sandefjord) • Fotruiter (kartverket) • Turvegtrase (kommuneplan) • Sti (gamle Sandefjord) • Badeplasser Vurdering: Alle områder som kommer i konflikt med noen av de ovennevnte kartlagene er vektlagt i vurderingen. I tillegg er det også vurdert områder som ikke er kartlagt der det er boligområder nær et område som kan tenkes brukt til rekreasjon og friluftsliv, og der det finnes få andre alternativer i nærheten.						

	<table><tr><td>Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td>Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde eller løyper, stier osv. (kartlag nevnt over).</td></tr><tr><td>Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td>Innspillsområdet ligger helt eller delvis innenfor registrert friluftsområde. Det er stier/løyper innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet og/eller det kan komme i konflikt med badeplass e.l.</td></tr><tr><td>Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td>Innspillsområdet ligger innenfor friluftsområde registrert som viktig og/eller svært viktig. Tiltak innenfor området vil komme i konflikt med løyper, stier e.l.</td></tr></table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde eller løyper, stier osv. (kartlag nevnt over).	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger helt eller delvis innenfor registrert friluftsområde. Det er stier/løyper innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet og/eller det kan komme i konflikt med badeplass e.l.	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger innenfor friluftsområde registrert som viktig og/eller svært viktig. Tiltak innenfor området vil komme i konflikt med løyper, stier e.l.
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde eller løyper, stier osv. (kartlag nevnt over).						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger helt eller delvis innenfor registrert friluftsområde. Det er stier/løyper innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet og/eller det kan komme i konflikt med badeplass e.l.						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger innenfor friluftsområde registrert som viktig og/eller svært viktig. Tiltak innenfor området vil komme i konflikt med løyper, stier e.l.						
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Kommunens temakart: KU temakart (sandefjord.kommune.no) Brukte kartlag: • Skoler • Barnehager • Dekningsanalyse: Barnetråkk punkt • Dekningsanalyse: Barnetråkk linje Rapporter om skole- og barnehagekapasitet (Norconsult): Del 1: Faktagrunnlag Grunnskole (sandefjord.kommune.no) Del 1: Faktagrunnlag Barnehage (sandefjord.kommune.no) Vurdering: Dette er spesielt aktuelt ved vurdering av nye områder for boligbebyggelse, der nærheten til skoler og barnehager er viktig. Avstand til barneskole og skolevei er vurdert. Videre er det sett på dekningsgrad for barneskole i tilhørende skolekrets, og nærmeste kommunale barnehage(r). <table><tr><td>Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td>Avstanden til barneskole er kortere enn 2 km (luftlinje). Det er per i dag ledig kapasitet på barneskole i tilhørende skolekrets og nærliggende barnehage(r).</td></tr><tr><td>Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td>Avstanden til barneskole er 2-4 km (luftlinje). Det er usikkerhet knyttet til kapasitet på barneskole i tilhørende skolekrets og/eller nærliggende barnehage(r).</td></tr><tr><td>Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td>Avstanden til barneskole er over 4 km (luftlinje). Det er per i dag ikke kapasitet for ytterligere økning på barneskole i tilhørende skolekrets og/eller nærliggende barnehage(r).</td></tr></table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Avstanden til barneskole er kortere enn 2 km (luftlinje). Det er per i dag ledig kapasitet på barneskole i tilhørende skolekrets og nærliggende barnehage(r).	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Avstanden til barneskole er 2-4 km (luftlinje). Det er usikkerhet knyttet til kapasitet på barneskole i tilhørende skolekrets og/eller nærliggende barnehage(r).	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Avstanden til barneskole er over 4 km (luftlinje). Det er per i dag ikke kapasitet for ytterligere økning på barneskole i tilhørende skolekrets og/eller nærliggende barnehage(r).
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Avstanden til barneskole er kortere enn 2 km (luftlinje). Det er per i dag ledig kapasitet på barneskole i tilhørende skolekrets og nærliggende barnehage(r).						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Avstanden til barneskole er 2-4 km (luftlinje). Det er usikkerhet knyttet til kapasitet på barneskole i tilhørende skolekrets og/eller nærliggende barnehage(r).						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Avstanden til barneskole er over 4 km (luftlinje). Det er per i dag ikke kapasitet for ytterligere økning på barneskole i tilhørende skolekrets og/eller nærliggende barnehage(r).						
Barn og unges interesser	Kommunens temakart: KU temakart (sandefjord.kommune.no) Brukte kartlag:						

- Dekningsanalyse: Barnetråkk punkt
- Dekningsanalyse: Barnetråkk linje
- Skoler
- Barnehager

Kommunens karttjeneste: <https://kart14.nois.no/Sandefjord/>

Brukte kartlag:

- Flyfoto

Vurdering:

Benyttes området av barn og unge i dag, eller kan det bli behov for området i fremtiden for å dekke kravene i rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser? Ligger det skole eller barnehage nær det aktuelle området, der det aktuelle området kan tenkes brukt av disse i forbindelse med utendørsaktivitet og som en del av undervisningen? Vil omdisponering av området kunne medføre krav om erstatningsareal for barn og unge? Ligger området lokalisert slik at det kan komme i konflikt med barns skolevei? Foreligger det barnetråkkregistreringer? Ligger det boliger nær området og har området kvaliteter som ellers gjør at det har potensial for barn og unge i fremtiden?

Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Området kommer ikke i konflikt med barns skolevei. Innspillsområdet ligger tett på andre boliger. Det er kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge.
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Deler av innspillsområdet er brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Innspillsområdet/deler av innspillsområdet kan komme ikke i konflikt med barns skolevei. Innspillsområdet ligger ikke tett på andre boliger. Det er ikke åpenbare kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge.
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet er brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Området kommer i konflikt med barns skolevei. Det er stor avstand til andre boliger. Området mangler kvaliteter som gjør det godt egnet for barn og unge.

By- og tettstedsutvikling

Kommunens temakart: [KU temakart \(sandefjord.kommune.no\)](http://ku.temakart.sandefjord.kommune.no)

Brukte kartlag:

	• Langsiktig utviklingsgrense (RPBA) • Boligpotensiale 2022 (avstand til sentrum/sentrale funksjoner) Kommunens karttjeneste: https://kart14.nois.no/Sandefjord/ Brukte kartlag: • Fortettingssone • Flyfoto Vurdering: • Er området innenfor, tilgrensende eller utenfor langsiktig utviklingsgrense (LUG) gitt i RPBA? • Hva er avstanden til nærmeste sentrumsområde og sentrale funksjoner? • For boliginnsnitt nær Sandefjord by: Er tiltaket innenfor dagens fortettingssone rundt Sandefjord by? • For næring: er virksomheten plassert i tilknytning til utvalgte satsingsområder, tilgrensende eller utenfor? • Passer virksomhetens karakter med lokaliseringen? • Kan tiltaket på andre måter tenkes å ha positiv eller negativ påvirkning på by- og tettstedsutviklingen? • Strøkskarakter? • Antall boliger per dekar? <table border="1"> <tr> <td data-bbox="544 1019 863 1294">Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td data-bbox="863 1019 1422 1294"> Avstand til nærmeste sentrumsområde og sentrale funksjoner: 2 km til by, 1 km til tettsted, 0,5 km til lokalsamfunn. Innsnittsområdet ligger innenfor LUG (RPBA). Virksomheten er plassert i tilknytning til utvalgte satsingsområder. </td></tr> <tr> <td data-bbox="544 1294 863 1541">Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td data-bbox="863 1294 1422 1541"> Avstand til nærmeste sentrumsområde og sentrale funksjoner: 2-3 km til by, 1-2 km til tettsted, 0,5-1 km til lokalsamfunn. Innsnittsområdet grenser til LUG (RPBA). Virksomheten er plassert nær utvalgte satsingsområder. </td></tr> <tr> <td data-bbox="544 1541 863 1816">Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td data-bbox="863 1541 1422 1816"> Avstand til nærmeste sentrumsområde og sentrale funksjoner: Over 3 km til by, over 2 km til tettsted og over 1 km til lokalsamfunn. Innsnittsområdet ligger utenfor LUG (RPBA). Virksomheten er plassert utenfor utvalgte satsingsområder. </td></tr> </table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Avstand til nærmeste sentrumsområde og sentrale funksjoner: 2 km til by, 1 km til tettsted, 0,5 km til lokalsamfunn. Innsnittsområdet ligger innenfor LUG (RPBA). Virksomheten er plassert i tilknytning til utvalgte satsingsområder.	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Avstand til nærmeste sentrumsområde og sentrale funksjoner: 2-3 km til by, 1-2 km til tettsted, 0,5-1 km til lokalsamfunn. Innsnittsområdet grenser til LUG (RPBA). Virksomheten er plassert nær utvalgte satsingsområder.	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Avstand til nærmeste sentrumsområde og sentrale funksjoner: Over 3 km til by, over 2 km til tettsted og over 1 km til lokalsamfunn. Innsnittsområdet ligger utenfor LUG (RPBA). Virksomheten er plassert utenfor utvalgte satsingsområder.
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Avstand til nærmeste sentrumsområde og sentrale funksjoner: 2 km til by, 1 km til tettsted, 0,5 km til lokalsamfunn. Innsnittsområdet ligger innenfor LUG (RPBA). Virksomheten er plassert i tilknytning til utvalgte satsingsområder.						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Avstand til nærmeste sentrumsområde og sentrale funksjoner: 2-3 km til by, 1-2 km til tettsted, 0,5-1 km til lokalsamfunn. Innsnittsområdet grenser til LUG (RPBA). Virksomheten er plassert nær utvalgte satsingsområder.						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Avstand til nærmeste sentrumsområde og sentrale funksjoner: Over 3 km til by, over 2 km til tettsted og over 1 km til lokalsamfunn. Innsnittsområdet ligger utenfor LUG (RPBA). Virksomheten er plassert utenfor utvalgte satsingsområder.						
Teknisk infrastruktur	Kommunens karttjeneste: https://kart14.nois.no/Sandefjord/ Brukte kartlag: • Vann og avløp						

	Kommunens temakart: KU temakart (sandefjord.kommune.no) Brukte kartlag: Bredbånd dekningskart Vurdering: Det er sett på om området ligger nært tilknyttet vann- og avløpsnett, samt bredbåndsdekning. <table border="1"> <tr> <td>Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td>Det er mulig å koble seg på eksisterende VA-nett. Det er god bredbåndsdekning i området.</td></tr> <tr> <td>Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td>Det er mulig å koble seg på offentlig VA-nett, evt. via privat ledningsnett, men nettet har begrenset kapasitet.</td></tr> <tr> <td>Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td>Innspillsområdet ligger langt fra eksisterende eller planlagt VA-nett.</td></tr> </table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Det er mulig å koble seg på eksisterende VA-nett. Det er god bredbåndsdekning i området.	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Det er mulig å koble seg på offentlig VA-nett, evt. via privat ledningsnett, men nettet har begrenset kapasitet.	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger langt fra eksisterende eller planlagt VA-nett.
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Det er mulig å koble seg på eksisterende VA-nett. Det er god bredbåndsdekning i området.						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Det er mulig å koble seg på offentlig VA-nett, evt. via privat ledningsnett, men nettet har begrenset kapasitet.						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger langt fra eksisterende eller planlagt VA-nett.						
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Kommunens karttjeneste: https://kart14.nois.no/Sandefjord/ Brukte kartlag: 100-metersbeltet i strandsonen - Temalag Miljø: Viktige naturtyper (Miljødepartementet) Kommunens temakart: KU temakart (sandefjord.kommune.no) Brukte kartlag: - Turstier Vurdering: Eksisterende kyststier og muligheter for forbedring av disse, samt bruk og tilgang til sjøarealer er vurdert. Det er sett på om det er registrert viktige naturtyper i sjø som eventuelt kan påvirkes. <table border="1"> <tr> <td>Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td> Innspillet ligger utenfor/kommer ikke i konflikt med allmennhetens interesser i 100-metersbeltet langs sjø. Det er kort vei til sjøarealer som kan benyttes for allmennheten. Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med turstier. Viktige naturtyper i sjø vil ikke påvirkes negativt. </td></tr> <tr> <td>Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td> Innspillsområdet/deler av dette kan komme i konflikt med allmennhetens interesser i 100-metersbeltet langs sjø. Innspillsområdet/deler av dette kan komme i konflikt med turstier. Det er usikkert om naturtyper i sjø vil påvirkes negativt. </td></tr> <tr> <td>Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td>Innspillsområdet ligger innenfor og kommer i konflikt med allmennhetens interesser i 100-metersbeltet langs sjø.</td></tr> </table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Innspillet ligger utenfor/kommer ikke i konflikt med allmennhetens interesser i 100-metersbeltet langs sjø. Det er kort vei til sjøarealer som kan benyttes for allmennheten. Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med turstier. Viktige naturtyper i sjø vil ikke påvirkes negativt.	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Innspillsområdet/deler av dette kan komme i konflikt med allmennhetens interesser i 100-metersbeltet langs sjø. Innspillsområdet/deler av dette kan komme i konflikt med turstier. Det er usikkert om naturtyper i sjø vil påvirkes negativt.	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger innenfor og kommer i konflikt med allmennhetens interesser i 100-metersbeltet langs sjø.
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Innspillet ligger utenfor/kommer ikke i konflikt med allmennhetens interesser i 100-metersbeltet langs sjø. Det er kort vei til sjøarealer som kan benyttes for allmennheten. Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med turstier. Viktige naturtyper i sjø vil ikke påvirkes negativt.						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Innspillsområdet/deler av dette kan komme i konflikt med allmennhetens interesser i 100-metersbeltet langs sjø. Innspillsområdet/deler av dette kan komme i konflikt med turstier. Det er usikkert om naturtyper i sjø vil påvirkes negativt.						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger innenfor og kommer i konflikt med allmennhetens interesser i 100-metersbeltet langs sjø.						

	Innspillsområdet kommer i konflikt med turstier. Det er sannsynlig at naturtyper i sjø vil påvirkes negativt.						
ROS-analyse							
Naturrisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhets- sone (høyspent))	NVE Atlas: https://atlas.nve.no/Html5Viewer/index.html?viewer=nveatlas# Brukte Kartlag: - Naturfare: - Flom, aktsomhetsområde - Stormflo fra Se havnivå - Skredhendelser - Skred i bratt terreng, faresone - Skred i bratt terreng, aktsomhetsområde + Jord og flomskred, aktsomhetsområde - Fjellskred - Kvikkleire Kommunens karttjeneste: https://kart14.nois.no/Sandefjord/ Brukte kartlag: - Temakart for kommuneplan: Elektromagnetisk felt av kraftledning Vurdering: Det er vurdert om fare for flom, skred eller kvikkleire finnes innenfor eller nær det aktuelle området, og om det gir grunn til at det bør foretas nærmere undersøkelser. I tillegg er det sett på hvorvidt innspillsområdet ligger nær eller innenfor faresone for høyspent. <table> <tr> <td>Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td> Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller nær områder med flom-, skredfare eller kvikkleire. Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller nær hensynssone for høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler). </td></tr> <tr> <td>Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td> Det er usikkerhet knyttet til faren for flom, skred og/eller kvikkleire. Innspillsområdet ligger nær hensynssone for høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler). </td></tr> <tr> <td>Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td> Innspillsområdet ligger innenfor eller nær områder registrert med flom-, skredfare eller kvikkleire. Innspillsområdet ligger innenfor hensynssone for høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler). </td></tr> </table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller nær områder med flom-, skredfare eller kvikkleire. Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller nær hensynssone for høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler).	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Det er usikkerhet knyttet til faren for flom, skred og/eller kvikkleire. Innspillsområdet ligger nær hensynssone for høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler).	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger innenfor eller nær områder registrert med flom-, skredfare eller kvikkleire. Innspillsområdet ligger innenfor hensynssone for høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler).
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller nær områder med flom-, skredfare eller kvikkleire. Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller nær hensynssone for høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler).						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Det er usikkerhet knyttet til faren for flom, skred og/eller kvikkleire. Innspillsområdet ligger nær hensynssone for høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler).						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Innspillsområdet ligger innenfor eller nær områder registrert med flom-, skredfare eller kvikkleire. Innspillsområdet ligger innenfor hensynssone for høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler).						

Virksomhetsrisiko (Støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/ kulturmiljø)	Vurdering: Tiltakets egen risiko er vurdert på bakgrunn av en skjønnsmessig vurdering av flere av forholdene som er kartlagt overfor, men også en generell kontekstuell vurdering ut fra tiltakets andre sannsynlige virkninger og nærområdets potensielt negative påvirkning av virksomheten. <i>Generelt Eksempel:</i> Er det kartlagt hul eik på det aktuelle området vil det være naturlig å nevne risiko i forbindelse med anleggsarbeidet, som f.eks. fare for skade på rot. <i>Eksempel næring:</i> Vil utstrakt bruk av harde flater og lite infiltrasjonssoner i forbindelse med bygging av en bensinstasjon skape risiko for at forurenset vann når en resipient? <table border="1" data-bbox="544 660 1425 848"> <tr> <td>Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens</td><td>Det er svært liten risiko for negative virkninger knyttet til innspillet.</td></tr> <tr> <td>Middels, liten og usikker negativ konsekvens</td><td>Det er usikkerhet knyttet til risiko for negative virkninger knyttet til innspillet.</td></tr> <tr> <td>Stor eller svært stor negativ konsekvens</td><td>Det er risiko for negative virkninger knyttet til innspillet.</td></tr> </table>	Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Det er svært liten risiko for negative virkninger knyttet til innspillet.	Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Det er usikkerhet knyttet til risiko for negative virkninger knyttet til innspillet.	Stor eller svært stor negativ konsekvens	Det er risiko for negative virkninger knyttet til innspillet.
Liten negativ, ingen eller positiv konsekvens	Det er svært liten risiko for negative virkninger knyttet til innspillet.						
Middels, liten og usikker negativ konsekvens	Det er usikkerhet knyttet til risiko for negative virkninger knyttet til innspillet.						
Stor eller svært stor negativ konsekvens	Det er risiko for negative virkninger knyttet til innspillet.						

OMRÅDER FOR NÆRINGSVIRKSOMHET

N01: HAUGAN

Områdenavn: Haugan
Gbnr.: Deler av 213/2
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Næring
Arealstørrelse: Ca. 59 daa
Forslagsstiller: Thomas Hansen



Beskrivelse:

Innspillsområdet består av teig 2, 3 og deler av teig 4 (vist som felt A, B og C på illustrasjonen), med til sammen ca. 59 daa, bestående av primært skog. Området ligger ved Håskén næringsområde på Haugan, nord for Andebu.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold			
Klimakonsekvens	Mål 13		2 431 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.
Støy	Mål 3		Ca. halvparten av felt A og en liten del av felt B ligger innenfor gul støysone. Støyen medfører ingen store ulemper for tiltenkt bruk.

Naturmangfold	Mål 13		Det er flere registrerte viltkorridorer i områdene rundt innspillsområdet, og observert vilt som går gjennom felt B ved høyspentanlegget (mellom grusplassen og gbnr. 211/5). Skogen i dette området bør bevares og holdes åpent (uten inngjerding) av hensyn til viltkryssing. Det er mye rådyr i området, og det er registrert flere viltpåkørsler i Håskeneveien forbi innspillsområdet. Det er generelt noe registreringer av truede arter i området rundt, men ingen innenfor innspillsområdet. Det går bekkeløp gjennom innspillsområdet (felt A, B og C).						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>21 daa dyrkbar jord.</td><td>62,8 daa produktiv skog, hvorav: 45 daa høy bonitet. 10,3 daa middels bonitet. 7,5 daa lav bonitet.</td></tr></table> Mesteparten av området består av produktiv skog med varierende bonitet, og er klassifisert som utmark klasse A. Halvparten av delområdet i syd og en liten del av delområdet i nord består av dyrkbar mark. Jordbruksarealene i området har generelt god eller svært god jordkvalitet. Det må påregnes buffersone mot dyrka mark.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	21 daa dyrkbar jord.	62,8 daa produktiv skog, hvorav: 45 daa høy bonitet. 10,3 daa middels bonitet. 7,5 daa lav bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	21 daa dyrkbar jord.	62,8 daa produktiv skog, hvorav: 45 daa høy bonitet. 10,3 daa middels bonitet. 7,5 daa lav bonitet.							

			Det er ikke registrert mineralforekomster.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Det er registrert grønnstruktur med verdi C i RPBA.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er registrert kulturminner (ferdselsårer og bosetting) i utkanten av innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Busslinje 124 Andebu– Heimdal går forbi innspillsområdet. Det er 350–900 meter til busstoppet (retning Heimdal). Innspillsområdet anses som svært bilbasert.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Innspillsområdet får adkomst via eksisterende kryss i Håskeneveien. Håskeneveien har ÅDT 1 000, med 8 % tungtrafikkandel, og fartsgrense 80 km/t. Det er ikke registrert noen ulykker i tilknytning til krysset, men flere ulykker i nærheten inkl. tre påkjørsler av fotgjenger i/langs veibanen, samt flere viltpåkjørsler i Håskeneveien forbi innspillsområdet. Det er ikke anlegg for gående og syklende langs Håskeneveien, foruten mellom busstopp i nordgående og sørgående retning.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde, løyper eller stier.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant for næringsformål.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det antas at innspillsområdet ikke er brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. En eventuell utbygging kommer ikke i konflikt med barns skolevei.

By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet grenser til LUG (RPBA) og et eksisterende næringsområde.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Nærliggende bebyggelse har bredbåndsdekning og tilgang på kommunalt ledningsnett.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet/ Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire, flom, og hensynssone for høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler).
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Ved en eventuell omdisponering må risiko knyttet til forurensning i form av utslipp og plast vurderes nærmere.

Vurdering område A

Forslagsstiller ønsker en utvidelse av eksisterende næringsområde for tilrettelegging av plastindustri og større parkeringsmuligheter. Innspillet er tredelt.

Delområde A (ca. 14 daa) ligger sørvest for eksisterende næringsbebyggelse, på motsatt side av Håskeneveien. Arealet består av skog med både lav og høy bonitet (omtrent halvparten av hver). Arealene med høy bonitet er også registrert som dyrkbart areal. Nedbygging vil gi store negative klimakonsekvenser.

Felt A er adskilt fra det eksisterende næringsområdet på andre siden av Håskeneveien. Forbi innspillsområdet er fartsgrensen 80 km/t, og det er ikke tilrettelagt for sikker kryssing av veien. Det anbefales ikke en utvidelse av næringsområdet på denne siden av Håskeneveien.

Vurdering område B

Delområde B (ca. 35 daa) ligger nordvest for eksisterende næringsbebyggelse. En omdisponering fra LNF til næring vil medføre en endring i et landskap som i dag primært består av skog. Nedbygging vil gi store negative klimakonsekvenser. Ca. 3 daa er registrert som dyrkbart areal.

Det er registrerte viltkorridorer i områdene rundt, og observert mye vilt gjennom felt B ved høyspentanlegget (mellom grusplassen og gbnr. 211/5). Skogen i dette området bør bevares og holdes åpent (uten inngjerding) av hensyn til viltkryssing. Det er mye rådyr i området, og det er registrert flere viltpåkørsler i Håskeneveien forbi innspillsområdet. Deler av innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for flom.

Felt C grenser til det etablerte næringsområdet, og kan således anses som en naturlig utvidelse av dette. Ved en eventuell utbygging må konsekvenser for kulturminner, viltkorridor, naturmangfold, flom, grunnforhold og høyspenningsanlegg vurderes nærmere. Totalt middels negative konsekvenser.

Vurdering område C

Delområde C ligger øst for eksisterende næringsbebyggelse. Innspillsarealet i sin helhet er på ca. 19 daa. Ca. 9 daa av dette er imidlertid allerede avsatt til næring i gjeldende kommuneplan. Utredningen gjelder derfor de resterende ca. 10 daa som er avsatt til LNF og ønskes omdisponert til næringsformål. Nedbygging vil gi store negative klimakonsekvenser.

Felt C grenser til det etablerte næringsområdet, og kan således anses som en naturlig utvidelse av dette. Ved en eventuell utbygging må konsekvenser for kulturminner, viltkorridor, naturmangfold og grunnforhold vurderes nærmere. Totalt middels negative konsekvenser.

N03: LILLEVAR

Områdenavn: Lillevar
Gbnr.: 455/2
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Næring
Arealstørrelse: 4 daa
Forslagsstiller: Lillevarskogen 28 AS



Beskrivelse:

Forslagsstiller ønsker å endre arealformål fra LNF til næring. Innspillsområdet består av ca. 4 daa skog, mellom Husumåsen og eksisterende næring.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		133 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.						
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert flere truede arter i nærheten (fugler, flaggermus og lav), men ikke innenfor innspillsområdet. Det er et bekkedrag gjennom området.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>4 daa dyrkbar jord.</td><td>4 daa lav bonitet.</td></tr></table> Innspillsområdet består av 4 daa produktiv barskog med lav bonitet. Hele området består av dyrkbar jord. Tilgrensende jordbruksarealer i nord og sør har svært god jordkvalitet. Det er ikke registrert mineralforekomster.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	4 daa dyrkbar jord.	4 daa lav bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	4 daa dyrkbar jord.	4 daa lav bonitet.							

Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Det er registrert grønnstruktur med verdi B i RPBA.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Busslinje 130 Stokke–Tønsberg går forbi innspillsområdet. Innspillsområdet anses som middels bilbasert.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Innspillsområdet får adkomst via eksisterende avkjørsler i Kirkeveien. Kirkeveien har ÅDT 2 500, med 6 % tungtrafikkandel, og fartsgrense 60 km/t. Det er ikke registrert noen ulykker i tilknytning til avkjørslene, men flere utforkjøringer og møteulykker i nærheten. Det er også registrert viltpåkjørsler i Kirkeveien, i nærheten av innspillsområdet. Det er gang- og sykkelvei på motsatt side av veien, slik at trafikk til/fra området ikke krysser GS-vei.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Området er registrert som et friluftsområde.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant for næringsformål.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det antas at innspillsområdet ikke blir brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Avkjørselen til området krysser ikke barns skolevei.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger utenfor LUG (RPBA). Innspillsområdet ligger under 2 km fra Stokke sentrum, og inntil eksisterende næringsareal.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Nærliggende bebyggelse har bredbåndsdekning og tilgang på kommunalt ledningsnett.

Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Innspillet gjelder en utvidelse av eksisterende virksomhet, som har lagring av oljeholdig trafoutstyr. Aktiviteten kan inneha risiko for utslipp og må vurderes nærmere.

Samlet vurdering

Innspillsområdet kan anses som en naturlig forlengelse av eksisterende næringsområde.

Omdisponering fra LNF til næringsformål kommer konflikt med 4 daa dyrkbar mark, hvor det kan antas å være god jordkvalitet. Området består i dag av produktiv barskog med lav bonitet. Nedbygging vil gi store negative klimakonsekvenser.

Området har grønnstruktur med verdi B. Det er ikke registrert truede arter innenfor området, men flere i nærheten. Virksomhetsrisiko og konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv og grunnforhold må vurderes nærmere.

Totalt middels negative konsekvenser.

N08: BORGESKOGEN 1

Områdenavn: Borgeskogen 1

Gbnr.: Deler av 504/24

Dagens formål: LNF/Næring

Foreslått formål: Næring

Arealstørrelse: Ca. 5 daa næring og 2,1 daa vegetasjonsskjerm

Forslagsstiller: Borgeskogen Øst AS v/ Format Eiendom AS



Beskrivelse:

Borgeskogen næringsområde ligger en drøy kilometer fra Borgekrysset på E18. Området har gradvis utviklet seg til å bli et stort og viktig regionalt næringsområde for plasskrevende næring. Forslagsstiller ønsker å endre arealformål fra LNF til næring og vegetasjonsskjerm. Innspillsområdet grenser til Gryteveien, eksisterende etablert næringsområde (Borgeskogen), og skogsarealer.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		178,8 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn innenfor eller i nærheten av innspillsområdet.						
Støy	Mål 3		Østre del av innspillsområdet ligger innenfor rød og gul støysone. Støyen medfører ingen store ulemper for tiltenkt bruk.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter eller viktige naturtyper innenfor innspillsområdet. Det er registrert Piggsvinrøyksopp som er en truet art rett utenfor innspillsområdet i nord.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>7 daa middels bonitet.</td></tr></table> Innspillsområdet består av produktiv skog av middels bonitet. Deler av innspillsområdet foreslås	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	7 daa middels bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	7 daa middels bonitet.							

			avsatt til vegetasjonsbuffer mot øvrig skogsområde i nordvest. Det er ikke registrert mineralforekomster.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er kartlagt med grønnstruktur verdi B. Det er ikke registrert helhetlig kulturlandskap for området.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Forslagsstiller opplyser at området vil få adkomst samordnet med øvrig felt. Næringsområdet på Borgeskogen domineres av transportkrevende næringer, der nærheten til E18 gjør området godt egnet for denne typen næring. Borgeskogen har ikke kollektivdekning, men de innbyrdes avstandene innenfor næringsområdet gjør at potensialet for bruk av kollektivtransport trolig er lav uansett.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Innspillsområdet grenser til Gryteveien i øst og eksisterende etablert næringsområde i sør. Forslagsstiller opplyser at adkomst vil samordnes med øvrig næringsområde, og viser til at det prosjekteres trafikksikker rundkjøring på Gryteveien i reguleringsplan for Borgeskogen nordøst. Det er registrert viltpåkørsler i Gryteveien, i nærheten av innspillsområdet.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Området kommer ikke i konflikt med registrerte friluftsområder eller løyper.

Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Kommer ikke i konflikt med skolevei.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger delvis innenfor LUG (RPBA) for Borgekogen, og kan anses som en naturlig utvidelse av eksisterende næringsområde.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det vil sannsynligvis være mulig å koble seg på eksisterende VA-nett i nærheten. Kapasitet og omfang må sjekkes. Bredbåndsdekning må undersøkes.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller nær områder med flom eller skredfare. Områdestabilitet må undersøkes nærmere da det er område registrert med mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire i nærheten.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er usikkerhet knyttet til virksomhetsrisiko ettersom risikoen i stor grad vil avhenge av hvilke type næringer som etablerer seg i området.

Samlet vurdering

Innspillsområdet kan anses som en naturlig forlengelse av eksisterende næringsområde, og ligger delvis innenfor LUG (RPBA) for Borgeskogen. Forslagsstiller opplyser at ca. 5 daa ønskes omdisponert til næring, og ca. 2,1 daa vegetasjonsbelte mot skog.

Ved en eventuell utbygging må konsekvenser for naturmangfold kartlegges nærmere, da det er registrert truede sopparter rett utenfor innspillsområdet. Området består av produktiv skog med middels bonitet. Nedbygging vil gi store negative klimakonsekvenser. Utover dette vil en utbygging av området ha få negative konsekvenser.

N09: BORGESKOGEN 2

Områdenavn: Borgeskogen 2

Gbnr.: 504/2 og 501/22

Dagens formål: Offentlig eller privat tjenesteyting

Foreslått formål: Næring

Arealstørrelse: Ca. 113 daa

Forslagsstiller: Borgeskogen Øst AS v/Format Eiendom AS



Beskrivelse:

Borgeskogen næringsområde ligger en drøy kilometer fra Borgekrysset på E18. Området har gradvis utviklet seg til å bli et stort og viktig regionalt næringsområde for plasskrevende næring. Innspillet gjelder deler av området som i gjeldende kommuneplan er avsatt til fremtidig tjenesteyting, for mulig lokalisering av nytt storfengsel i Vestfold. Forutsetningen for at området ble tatt inn som et mulig område for bebyggelse, var imidlertid at området ble omgjort tilbake til LNF dersom ikke storfengselet legges på Borgeskogen. Vurderingene er derfor tatt på bakgrunn av at området er LNF.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse		
Miljøforhold					
Klimakonsekvens	Mål 13		4769 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år (ved omgjøring fra dagens situasjon med skog til næring).		
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn innenfor eller i tilknytning til området.		
Støy	Mål 3		Ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.		
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter innenfor innspillsområdet. Det går et vilttrekk gjennom området med utgangspunkt i viltovergangen ved Ramsum. Det foreligger fagutredninger knyttet til vilttrekket i forbindelse med regulering av tilgrensende næringsområde i sør. Ytterligere utbygging nordover vil få negative konsekvenser for vilttrekket.		
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11				
			Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog
			0 daa.	0 daa.	113 daa høy bonitet.

			Området består i sin helhet av produktiv skog med høy bonitet. Det er ikke registrert mineralforekomster.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde. Området er av relativt plan karakter med noe helling ifølge høydekurver. Grønnstruktur verdi B.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Næringsområdet på Borgekogen domineres av transportkrevende næringer, der nærheten til E18 gjør området godt egnet for denne typen næring. Borgekogen har ikke kollektivdekning, men de innbyrdes avstandene innenfor næringsområdet gjør at potensialet for bruk av kollektivtransport trolig er lav uansett.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Området er nært tilknyttet eksisterende næringsområde på Borgekogen. Forslagsstiller opplyser at adkomstvei er tenkt gjennom regulert område Borgekogen Nordøst. Det er registrert vilt påkjørsel i Borgeveien.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde, løyper eller stier.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Kommer ikke i konflikt med skolevei.

By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger innenfor LUG (RPBA) for Borgeskogen. Det ligger i nær tilknytning til det sentrale næringsområdet og anses ikke som noen ulempe for by- og tettstedsutviklingen.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Innspillsområdet er nært tilknyttet eksisterende næringsområde på Borgeskogen med VA.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Nærliggende områder er registrert med mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire. Grunnforhold og områdestabilitet må vurderes nærmere. Høyspent (distribusjonsnett) berører en mindre del av innspillsområdet i sørvest. Ved eventuelle tiltak må hensyn til denne vurderes.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er usikkerhet knyttet til virksomhetsrisiko ettersom risikoen i stor grad vil avhenge av hvilke type næringer som etablerer seg i området. Konsekvenser knyttet til mulig avrenning må vurderes. Usikkerhet er også knyttet til villtrekket og området for elg som er observert. En fagvurdering av dette bør foreligge.

Samlet vurdering

Innspillsområdet er en del av arealet som i gjeldende kommuneplan er avsatt til tjenesteyting, for mulig lokalisering av nytt storfengsel i Vestfold. Tar man utgangspunkt i en omgjøring fra tjenesteyting til næring, er konsekvensene lave. Forutsetningen for at området ved tidligere kommuneplanrullering ble tatt inn som et mulig område for bebyggelse var imidlertid at området ble tilbakeført til LNF dersom ikke storfengselet legges på Borgekogen. Vurderingene er derfor gjort på bakgrunn av at området er LNF.

De positive sidene er at innspillsområdet ligger i tilknytning til regulert næringsområde og vil få en god infrastruktur. Området ligger innenfor langsiktig utviklingsgrense (LUG), og er et satsningsområde for næring.

De negative konsekvensene går særlig på fragmentering av sammenhengende grønnstruktur og vilttrekk. Etter en totalvurdering og med vekt på konsekvenser for vilttrekket, vil utbygging innenfor området ha store negative konsekvenser.

N10: BORGESKOGEN 3

Områdenavn: Borgeskogen 3

Gbnr.: 507/4

Dagens formål: Grønnstruktur og LNF

Foreslått formål: Næring og vegetasjonsbelte

Arealstørrelse: Ca. 6,2 da

Forslagsstiller: Borgeskogen Øst AS v/Format Eiendom AS



Beskrivelse:

Borgeskogen næringsområde ligger en drøy kilometer fra Borgekrysset på E18. Området har gradvis utviklet seg til å bli et stort og viktig regionalt næringsområde for plasskrevende næring. Innspillsområdet ligger sørøst for eksisterende næringsområde, og omfatter ca. 6,2 daa, hvorav 3,5 daa foreslås avsatt til næring og resten til vegetasjonsbelte.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		138 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Ikke registrert forurensset grunn innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.						
Støy	Mål 3		Ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter eller naturtyper innenfor innspillsområdet.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>0 daa.</td><td>2,5 daa.</td><td>3,5 daa høy bonitet.</td></tr></table> Deler av innspillsområdet består av dyrkbar mark og produktiv skog med høy bonitet.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	0 daa.	2,5 daa.	3,5 daa høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
0 daa.	2,5 daa.	3,5 daa høy bonitet.							
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Innspillsområdet er ikke kartlagt som del av et verdifullt landskap eller kulturlandskap. Vegetasjonsbeltet mot industri er registrert som viktig. Forslagsstiller opplyser at dette skal ivaretas ved å legge det utenfor innspillsarealet.						

			Grønnstruktur verdi C.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Innspillsområdet blir liggende i forlengelse av eksisterende næringsområde vil bruke etablert adkomst. Næringsområdet på Borgeskogen domineres av transportkrevende næringer, der nærheten til E18 gjør området godt egnet for denne typen næring. Borgeskogen har ikke kollektivdekning, men de innbyrdes avstandene innenfor næringsområdet gjør at potensialet for bruk av kollektivtransport trolig er lav uansett.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Området er nært tilknyttet eksisterende næringsområde på Borgeskogen. Adkomstvei er tenkt gjennom det tilgrensende næringsområdet. Det er registrert viltpåkjørsler i Gryteveien.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Det er ikke noe registrert friluftsområde ved innspillsområdet.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Kommer ikke i konflikt med skolevei.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Den delen av innspillsområdet som ønskes omdisponert til næringsformål ligger innenfor LUG for Borgeskogen (RPBA). Det ligger i nær tilknytning til det sentrale næringsområdet og anses ikke som noen

			ulempe for by- og tettstedsutviklingen.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Innspillsområdet er nært tilknyttet eksisterende næringsområde på Borgeskogen med VA.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Deler av området ligger innenfor område registrert med mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire. Grunnforhold og områdestabilitet må vurderes nærmere.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er usikkerhet knyttet til virksomhetsrisiko ettersom risikoen i stor grad vil avhenge av hvilke type næringer som etablerer seg i området. Avrenning mot Gjennestadvannet må vurderes og det må beskrives trygge løsninger for å forebygge skadelige hendelser.

Samlet vurdering

Innspillsområdet ligger sørøst for eksisterende næringsområde, og omfatter ca. 6,2 daa, hvorav 3,5 daa foreslås avsatt til næring og resten til vegetasjonsbelte. Den delen av innspillsområdet som ønskes omdisponert til næringsformål ligger innenfor LUG for Borgeskogen (RPBA), og kan anses som en naturlig forlengelse av eksisterende næringsområde.

Mulig avrenning mot Gjennestadvannet og grunnforhold må utredes nærmere. Deler av området består av produktiv skog med høy bonitet, samt noe dyrkbar mark. Nedbygging vil gi store negative klimakonsekvenser. Utover dette vil utbygging av ønsket utbyggingsområde ha få negative konsekvenser.

N11: BORGESKOGEN 4

Områdenavn: Borgeskogen 4

Gbnr.: Deler av 507/1 og 507/4

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Næring

Arealstørrelse: Ca. 265 daa

Forslagsstiller: Borgeskogen Øst AS v/ Format Eiendom AS



Beskrivelse:

Området ligger sørvest for Borgeskogen næringsområde, med et areal på ca. 265 daa. Innspillet innebærer en omgjøring av LNF til næring som en utvidelse av eksisterende næringsområde. Området består i hovedsak av produktiv skog. Arealet som består av edelløvskog markert med grønt, inngår ikke i utredningsområdet.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold			
Klimakonsekvens	Mål 13		10 203 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Ikke registrert forurensset grunn innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.
Støy	Mål 3		Det er ikke kartlagt støy i nærheten av området.

Naturmangfold	Mål 13		I og rundt området er det variert naturmangfold. Innspillsområdet er en del av det registrerte området til havørn og rødlistet spissnutefrosk. I vestre del omkranser innspillsområdet et felt med rik edelløvskog, en lokalt viktig naturtype. Omfanget av en buffersone rundt edelløvskogen må vurderes nærmere. Det går en viltpassasje over E18 (miljøtunnell) sørøst for det aktuelle området. Nyere registreringer, gjennomført i samarbeid med fylkeskommunen, viser god aktivitet på viltpassasjen med daglig kryssinger av rådyr, ukentlige kryssinger av elg og sporadisk kryssing av hjort. I RPBA og artsdatabanken er det registrert viltkorridor i nord/syd-retning både nord og syd for innspillsområdet. Det er naturlig å anta at vilttrekket beveger seg gjennom innspillsområdet. En utbygging vil kunne ha negative virkninger for vilttrekket. Dette må utredes nærmere.			
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11					
			Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	
			-	10 daa dyrkbar mark.	265 daa produktiv skog, hvorav: 222 daa høy bonitet 10 daa middels bonitet. 33 daa lav bonitet.	
			Området er i hovedsak dekket av produktiv barskog med høy bonitet, registrert som utmark klasse A. Deler av arealet er dyrkbar mark.			

Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Innspillsområdet består av grønnstruktur med verdi A og B, og en mindre del med verdi C. Gjennestadvannet er registrert som en rik kulturlandskapssjø med nasjonal verdi. Innsjøen ligger ca. 300 meter sør for innspillsområdet.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Innspillsområdet grenser til eksisterende næringsområde. Forslagsstiller har i supplerende informasjon til opprinnelig innspill foreslått adkomst fra nordøst, over/ved gbnr. 506/34 og 506/38 m.fl. Næringsområdet på Borgeskogen domineres av transportkrevende næringer, der nærheten til E18 gjør området godt egnet for denne typen næring. Borgeskogen har ikke kollektivdekning, men de innbyrdes avstandene innenfor næringsområdet gjør at potensialet for bruk av kollektivtransport trolig er lav uansett.

Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Det er god standard på veiene fram til innspillsområdet, som er tilrettelagt for næringsvirksomhet. Adkomstvei er tenkt gjennom det tilgrensende næringsområdet. Det er registrert flere viltpåkørsler i både Borgeveien nord og øst for innspillsområdet, og i Gjennestadveien sør for området. Ved en eventuell utbygging av området må konsekvenser for økt fare for viltulykker som følge av endrede vilttråkk utredes.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet ligger i et registrert friluftsområde, verdi C. Det er en del av et større turområdet som strekker seg videre vestover. Det er registrert turstier i området og i nærliggende omgivelser. Hele området er kartlagt som et rekreasjonsareal med verdi B.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det er ikke barnehager, skoler eller boligområder i nærheten av området. Kommer ikke i konflikt med skolevei.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet grenser til LUG (RPBA), og innebærer en vesentlig utvidelse av eksisterende næringsområde. En utvidelse anses ikke som en ulempe for by- og tettstedsutviklingen, men omfanget bør vurderes nærmere, samt hvorvidt det er hensiktsmessig å utvide næringsområdet ytterligere i denne retningen, mot Gjennestadvannet.

Teknisk infrastruktur	Mål 9		Med tanke på den nære tilknytningen til næringsområdet, antas det at det er mulig å koble seg på eksisterende VA-nett og at det er god bredbåndsdekning fra øvrig næring. Med tanke på størrelsen på området må kapasiteten på VA-nettet undersøkes nærmere.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Gjennestadvannet ligger ca. 300 meter sør for innspillsområdet.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Deler av innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Innspillsområdet ligger nær Gjennestadvannet, Gjennestadmyra og Borgebekken som alle er svært viktige naturtyper. Miljørisiko knyttet til avrenning mot Gjennestadvannet og tilslamming må vurderes særskilt. Dette gjelder både anleggsfasen og driftsfasen. Det må beskrives trygge løsninger for å forebygge skadelige hendelser. Støy fra området i anleggsfasen og driftsfasen kan ha negativ påvirkning på dyreliv og hekkende fugler. Konsekvenser for vilt og villtråkk, inkludert konsekvens for økt fare for viltulykker som følge av endrede villtråkk, må utredes.

Samlet vurdering

Innspillet gjelder omgjøring fra LNF til næring i forlengelse av Borgeskogen næringsområde. Arealet er på ca. 265 dekar, grenser til langsiktig utviklingsgrense (LUG) og innebærer en utvidelse av eksisterende næringsområde. En nedbygging vil gi store negative klimakonsekvenser.

Med tanke på tilknytning til etablert næringsområde vil innspillsområdet kunne egne seg som en vesentlig utvidelse av næringsområdet på Borgeskogen.

Det er samtidig flere negative konsekvenser knyttet til innspillet. Innspillsområdet er stort og vil ramme naturmangfold, god skog og rekreasjonsområde. I tillegg er en del av området registrert med dyrka, og det går viltkorridor i nærheten. Innspillsområdet strekker seg sørover mot Gjennestadvannet. Det må gjøres betydelige undersøkelser og vurderinger for dette området før man eventuelt kan gå videre med innspillet. Konsekvens er satt til høy.

N12: LILLEBYPARKEN DANEBU

Områdenavn: Lillebyparken Danebu
Gbnr.: 156/1, 156/2 og 156/3
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Næring
Arealstørrelse: Ca. 623 daa
Forslagsstiller: Lillebyparken AS v/ Knut Bårdsen



Beskrivelse:

Innspillsområdet omfatter ca. 623 daa LNF ved grensa til Larvik kommune, i nærheten av Elgesem. Forslagsstiller ønsker området omdisponert til næring for å etablere en familiepark.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold			
Klimakonsekvens	Mål 13		19 287 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.
Støy	Mål 3		Området er ikke berørt av støy.
Naturmangfold	Mål 13		Innspillsområdet berører naturbeitemark (ca. 45 daa) og Solbergbekken, som begge er registrert som viktige naturtyper. Deler av innspillsområdet er markert som leveområde for piggsvin, som er en rødlistet art. I området rundt er det registrert 11 rødlistede arter (5 trua og 6 nær trua arter). Blant disse er svartsoneskjute (en type sopp), som er en signalart for gammel skog. Det er registrert en viltkorridor i øst/vest-retning gjennom innspillsområdet i RPBA. I tillegg viser registreringer i artsdatabanken at det går en viltkorridor gjennom innspillsområdet i nord/sør-retning, over viltpassasjen på E18 (Danebo miljøtunnel) til Stangeskogen. En utbygging vil kunne ha negative virkninger for vilttrekk i området. Dette er omtalt i

			gjeldende reguleringsplan for Danebuåsen - IKEA.		
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11				
			Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog
			119 daa dyrka jord.	26 daa dyrkbar jord.	302 daa høy bonitet. 140 daa middels bonitet. 38 daa lav bonitet.
			Innspillsområdet inkluderer ca. 119 daa fulldyrka jord, 28 daa innmarksbeite, 26 daa dyrkbar jord og 480 daa produktiv skog. Det er registrert 84 daa med svært god jordkvalitet og 25 daa med god jordkvalitet. I RPBA er området registrert som utmark klasse A og B. Jordbruksarealene er for det meste klasse A, mens en mindre del er klasse B. Det er ikke registrert mineralforekomster.		
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Innspillsområdet omfatter et kupert skogsområde i vest og jordbruksarealer i sørøst. Deler av området er kartlagt som verdifull grønnstruktur (klasse A) i RPBA. En mindre del av området har grunnstruktur klasse B, og resten har klasse C.		
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		I østre del av innspillsområdet er det registrert to automatisk fredede kulturminner (gravhauger). I samme område er det registrert tre gravfelt. Disse ligger utenfor, men inntil innspillsområdet.		
Samfunnsmessige forhold					
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Området har per i dag ikke veiinfrastruktur eller kollektivtilbud.		

			Forslagsstiller planlegger å etablere kollektivtilbud til parken. Innspillsområdet anses likevel å være svært bilbasert, med tanke på lokasjon, formål og kundegruppe.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Adkomst til området vil være via Langåkerkrysset på E18. Det antas vesentlige trafikkvolumer til/fra en eventuell fornøylespark. Økt trafikk øker generelt sannsynligheten for ulykker. Innspillsområdet grenser til den nylig regulerte «IKEA-tomta», som inkluderer veianlegg og ensidig GS-vei. Veianleggene er dimensjonert for den planlagte virksomheten (IKEA), og det bør vurderes om veiinfrastrukturen bør utformes annerledes ved etablering av en familiepark. Ved en eventuell utbygging må det sikres trygge anlegg for alle trafikantergrupper. Det er registrert viltpåkørsler ved Langåkerkrysset på E18.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Foruten jordbruksarealet, utgjør innspillsområdet et friluftsområde, registrert som «store friluftsområder uten tilrettelegging». Hele området er rekreasjonsareal klasse C i RPBA.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant for formålet.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det antas at området i liten grad benyttes av barn og unge. En eventuell utbygging av en familiepark vil gi nye aktivitets- og opplevelsestilbud til barn og unge.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger utenfor LUG (RPBA) for bolig/næring og ca.

			5,6 kilometer vest for Sandefjord sentrum. En eventuell aktivitetspark vil skape arbeidsplasser i kommunen og gi et nytt opplevelsestilbud til folk i alle aldre. Parken kan gi positive økonomiske ringvirkninger ellers i kommunen dersom den tiltrekker seg tilreisende langveisfra (økt handel, hotellgjester osv.)
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Innspillsområdet ligger langt fra eksisterende VA-nett. Teknisk infrastruktur for området må utredes.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		En del av innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire. En liten del av området, langs Solbergbekken, ligger innenfor aktsomhetssone for flom.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Konsekvenser for kulturminner, biologisk mangfold, vilttrekk, må vurderes nærmere.

Samlet vurdering

Innspillsområdet ligger utenfor langsiktig utviklingsgrense (LUG) og består av ca. 623 daa avsatt til LNF i gjeldende kommuneplan. En nedbygging vil gi store negative klimakonsekvenser.

Forslagsstiller ønsker området omdisponert til næring for å etablere en familiepark. En eventuell omdisponering kommer i konflikt med dyrka mark, dyrkbar mark, beitemark, produktiv skog med høy bonitet, viltkorridorer, viktige naturtyper og grønnstruktur, kulturminner og friluftsområde.

En eventuell aktivitetspark vil skape arbeidsplasser i kommunen og gi et nytt opplevelsestilbud til folk i alle aldre, og særskilt for barn og unge. Parken kan gi positive økonomiske ringvirkninger ellers i kommunen dersom den tiltrekker seg tilreisende langveisfra (økt handel, hotellgjester osv.). Samtidig vil en fornøylespark her kunne bidra til betydelig økt biltrafikk. Totalt vil en omdisponering fra LNF til næringsområde for etablering av familiepark ha store negative konsekvenser.

N13: KULLERØD ØST

Områdenavn: Kullerød øst
Gbnr.: 32/1, 32/13, 32/4, 34/61
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Næring
Arealstørrelse: Ca. 18,8 daa
Forslagsstiller: Kullerød Eiendom AS/Canica Eiendom AS



Beskrivelse:

Området ligger ca. 1 kilometer fra avkjøringen på E18 i forlengelsen av Østre Kullerød mot sørøst. Området er i gjeldende kommuneplan avsatt til LNF-område. Området utgjør en skogkledd åskam mellom næringsområdet i vest og jordbruksarealene i øst, avgrenset av Torpveien i nord og et bekkedrag i sør.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold			
Klimakonsekvens	Mål 13		741 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.
Støy	Mål 3		En liten del av innspillsområdet ligger innenfor rød støysone. Resten av området ligger innenfor gul støysone. Støyen medfører ingen store ulemper for tiltenkt bruk.
Naturmangfold	Mål 13		Området er del av et viktig vilttrekk. Vilttrekket går fra Hjertås og over viltpassasjen på E18 (Svartedal), og er svært viktig for å opprettholde genetisk variasjon i hjortebestanden i områdene mellom Hjertås, Østerøya og Vesterøya. Nyere registreringer, gjennomført i samarbeid med fylkeskommunen, viser god aktivitet på viltpassasjen over E18 med daglig kryssinger av rådyr og ukentlige kryssinger av elg. Deler av området er registrert som «gammel, fattig edellaugskog» med verdi «svært viktig».

			Det er registrert tre rødlistede arter innenfor innspillsområdet. Den sjeldne lavarten <i>Pyrenula nitida</i> er registrert på tilgrensende areal i syd. Arten er kategorisert som sterkt truet på rødlista og har nasjonal forvaltningsinteresse.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>5,9 daa dyrkbar jord.</td><td>18,8 daa høy bonitet.</td></tr></table> Innspillsområdet består i sin helhet av produktiv barskog med høy bonitet, registrert som utmark klasse A i RPBA. En mindre del av området har dyrkbar jord. Det er ikke registrert mineralressurser.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	5,9 daa dyrkbar jord.	18,8 daa høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	5,9 daa dyrkbar jord.	18,8 daa høy bonitet.							
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Hele innspillsområdet er kartlagt som grønnstruktur med verdi A. Innspillsområdet er en del av en sammenhengende skogledd landskapsarm som forbinder tettstedet Sandefjord med Fokserød/Kullerød-området. Selv om det i senere tid er bygget vanntanker i området øst for innspillet vil en ytterligere nedbygging svekke landskapsforbindelsen.						
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det ligger et kulturminne (veganlegg) nord i innspillsområdet, men dette er ikke fredet. I samme område er det flere ikke-vernede kulturminner. Disse ligger utenfor, men nær innspillsområdet. Innspillsområdet ligger ikke innenfor et registrert kulturmiljø.						
Samfunnsmessige forhold									

Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Området har god tilgjengelighet for tungtransport. Det meste av næringen på Fokserød er lav til middels arbeidsplassintensiv. Hovedbusslinje 01 har busstopp på Fokserød.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Kjøreadkomst til området er fra Østre Kullerød via Torpveien. Torpveien har fartsgrense 60 km/t, ÅDT 6000 og tungtrafikkandel 10 %. Østre Kullerød har fartsgrense 50 km/t, men mangler trafikk tall. Det er registrert flere vilt påkjørsler i Torpveien, nær innspillsområdet i nordøst. Store og utflytende trafikkarealer, høy andel store kjøretøy og manglende tilrettelegging for gående og syklende mellom innspillsområdet og GS-anlegget langs Torpveien gjør det utrygt for myke trafikanter å ferdes i området.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet er en del av et sammenhengende friluftsområde som er verdsatt som «svært viktig». Hele området er også registrert som rekreasjonsareal med verdi A. Det går en merka tursti gjennom området i nord/syd-retning (Geirastadirløypa). Turløypa henger sammen med et større turveinett. Nord for Husåsen fortsetter løypa under Torpveien og gjennom Nordre Kullerød. Sør for Husåsen leder løypa til Unnebergskogen og preparerte skiløyper på vinterstid.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant.

Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Boligfeltet på Hunsrød ligger i nær tilknytning til området. Boligfeltet består i hovedsak av eneboliger og andre småhus som vanligvis betyr en høy andel barnefamilier. I tillegg ligger Hunsrød-Fevang barnehage i nærheten. Husåsen synes er være et opplagt turmål i nærområdet.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området grenser til LUG (RPBA). Innspillet gjelder utvidelse av en eksisterende viktig lokal aktør, med mange arbeidsplasser.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er kommunalt VA-nett i området rundt. Det er god bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Deler av innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er stor usikkerhet knyttet til virksomhetsrisiko ettersom risikoen i stor grad vil avhenge av hvilken type næringer som etablerer seg. Økt trafikk vil uansett skape økt fare for trafikkulykker. Området er en del av et viktig vilttrekk, og svært viktig naturtype.

Samlet vurdering

Innspillsområdet grenser til langsiktig utviklingsgrense (LUG) i RPBA på Kullerød, og består av ca. 18,8 daa skog. I vest grenser innspillsområdet til et etablert næringsområde.

Innspillet gjelder utvidelse av en eksisterende viktig lokal aktør, med mange arbeidsplasser.

En nedbygging vil imidlertid gi store negative klimakonsekvenser. En eventuell omdisponering kommer i konflikt med et svært viktig friluftsområde, viktig grønnstruktur, svært viktig naturtype, produktiv skog med høy bonitet, dyrkbar mark og viltkorridor. Etter en samlet vurdering er konsekvens satt til høy.

OMRÅDER FOR BOLIGBEBYGGELSE

B04: SANDKOLLEN (HASLE)

Områdenavn: Sandkollen

Gbnr.: 46/312 og 46/1

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Boligformål

Arealstørrelse: 26,2 daa

Forslagsstiller: Arne Gundersen



Beskrivelse:

Området ønskes omdisponert fra LNF til boligformål. Innspillsområdet består av en skråning med produktiv skog mot vest, et fjellparti mot øst. Det mellomliggende arealet består av oppfylte masser med forskjellig oppfyllingsmengde. Oppfyllingshøyden varierer fra 0 – ca. 10 meter.

Området ligger på Øvre Hasle og det er kort vei til Sandefjord bysentrum og nært til store friluftsområder.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold			
Klimakonsekvens	Mål 13		501,7 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurensset grunn i innspillsområdet, men store deler av området er fylt opp med masser. Det må undersøkes om dette kun er reine, naturlige masser.
Støy	Mål 3		Ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.

Naturmangfold	Mål 13		Naturbasen viser at innspillsområdet er innenfor leveområde til pinnsvin (nær truet art). Artsdatabanken viser at nattergal er observert innenfor området, også vurdert som nær truet. Deler av skogen (lengst vest) er en nøkkelbiotop i Miljøregistrering i Skog på ca. 6 dekar, kartlagt som livsmiljø for rik bakkevegetasjon og gamle trær.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table border="1"><thead><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr></thead><tbody><tr><td>-</td><td>Se tekst under.</td><td>Ca. 11,6 daa høy bonitet.</td></tr></tbody></table> Deler av området er kartlagt som dyrkbar jord, dette baserer seg på gamle flybilder som viser at store deler av arealet ble dyrket (1956). Største delen av området (ca. 8,6 dekar) er imidlertid fylt opp med fyllmasser fra kommunen (ca. midt på 1990-tallet), og dette arealet er ikke dyrkbart. Ca. 11,6 dekar er produktiv skog på høy bonitet. Denne er også kartlagt som dyrkbar, men dette området er svært kupert.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	Se tekst under.	Ca. 11,6 daa høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	Se tekst under.	Ca. 11,6 daa høy bonitet.							
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde.						
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ingen registrerte kulturminner eller kulturmiljøer innenfor eller i tilknytning til området.						
Samfunnsmessige forhold									

Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Nærmeste busstopp langs Hasleskogveien og Råstadveien ligger innenfor gangavstand, men med en avgangsfrekvens som ikke gjør buss til et attraktivt alternativ til privatbil. Med tanke på samlet transportalternativer har likevel området relativt god sentralitet til kommunens største arbeidsplasskonsentrasjoner.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Adkomst er fra forslagsstiller tenkt løst sammen med planlagt boligfelt på Dverdalsåsen med gang- og sykkelvei. Dyrket mark mellom de to områdene gjør det imidlertid usikkert hvordan dette er tenkt løst i fellesskap uten å berøre dyrket mark. Adkomst kan muligens løses via Bekkåsveien, men vil kreve utbedring og gjenåpning av vei. Gloveveien er planlagt benyttet som gang- sykkelvei. Det er registrert viltpåkjørsel i Bekkåsveien.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet ligger innenfor et registrert svært viktig friluftsområde. Det er ikke registret stier/løyper i kartet. Det går en vei merket som gang- og sykkelvei gjennom området.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Avstand til Unneberg skole er under 1 km i luftlinje. Det er per i dag god kapasitet ved denne barneskolen. Det er flere nærliggende barnehager, private og kommunale.

Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det er registrert to barnetråkkpunkt i nordre del av innspillsområdet, hvor det er påpekt at det er fin skog. Sandkollen er et småhusområde med mange barnefamilier. Nærområdet består imidlertid av store alternative skog- og lekeområder med høyere kvalitet enn det aktuelle området. Innspillsområdet vil berøre mulig skolevei mot Unneberg barneskole (Gloveveien/Bekkåsveien).
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger rett utenfor langsiktig utviklingsgrense i RPBA Avstand til sentrum er ca. 3 km i luftlinje. Legges 2 boliger per dekar til grunn, muliggjør innspillet 52 boliger.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Området ligger nært knyttet til eksisterende VA-nett langs Gloveveien. Det er bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillet ligger utenfor 100-meters belte mot sjø.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse

Naturrisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor område registrert med mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire. Grunnforhold og områdestabilitet må vurderes nærmere. Eventuell boligbebyggelse må ikke legges på den delen av området som har mest oppfylling. Området drenerer til Bekkåsbekken som har store utfordringer med kapasiteten fordi bekken er lukket under Råstadveien.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Konsekvenser for naturmangfold må vurderes nærmere. Adkomst med gang- og sykkelvei bør løses uten å berøre dyrka mark.

Samlet vurdering

Foreslåtte arealbruksendring vil ha stor negativ klimakonsekvens. Utbygging av området forutsetter at de oppfylte områdene undersøkes grundig både for type masser (at det kun er rene og naturlige masser) og fyllingshøyde. Området som har størst oppfylling kan ikke benyttes til boligformål, men eventuelt til felles grøntareal. Grunnundersøkelser må utføres med tanke på områdestabiliteten.

Adkomst til området er ikke løst. Det forslås ny vei i samarbeid med utbygginga på Dverdalsåsen, og at Gloveveien benyttes som gang- og sykkelvei. Det vil bety adkomstvei på dyrket mark. Utbedring og adkomst via Bekkåsveien kunne imidlertid være løsning. Dette må i så fall utredes nærmere, og vil kreve gjenåpning av stengt vei.

Etter en samlet vurdering, og med vekt på at innspillsområdet ligger utenfor LUG og innenfor et område registrert som svært viktig friluftsområde, frarådes utbygging av området. I vurderingen er utfordringer knyttet til adkomstvei også vektlagt.

B05: FEVANGSTIEN

Områdenavn: Fevangstien
Gbnr.: Deler av 25/2 og 25/33
Dagens formål: LNFR-formål i kommuneplanens arealdel
Foreslått formål: Boligformål
Arealstørrelse: 7,3 dekar
Forslagsstiller: Alf Henning Pedersen, Mona og Leif-Idar Frislid

Beskrivelse: Området er kartlagt som skog og bebygd areal (tidligere pelsdyroppdrett). Arealet ligger inntil reguleringsplanen Raveien 475 og grenser til fulldyrka jord på tre kanter.



Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		146,4 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Ikke registrert forurenset grunn innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.						
Støy	Mål 3		Innspillsområdet ligger innenfor gul støysone langs Raveien. Det ligger boliger langs Raveien som vil skjerme innspillsområdet fra støy fra Raveien.						
Naturmangfold	Mål 13		Innspillsområdet ligger innenfor området hvor det lever pinnsvin. Pinnsvin er kartlagt som nær truet art. Ingen andre funn i ved innspillsområdet.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>Se tekst under.</td><td>Ca. 4 daa høy bonitet.</td></tr></table> 4 dekar av innspillsområdet er kartlagt som skog som er dyrkbar. Resten av innspillsområdet er delvis bevokst, og kan sannsynligvis dyrkes opp.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	Se tekst under.	Ca. 4 daa høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	Se tekst under.	Ca. 4 daa høy bonitet.							

			Må påregnes buffer mot dyrka mark på tre kanter.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Innspillsområdet er en del av et sammenhengende naturområde og naturmiljø, karakterisert som A-naturmiljø i RPBA. Grønnstruktur verdi A.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er bussholdeplass på Raveien (avstand 2-300 meter), i dag betjent av bl.a. busslinje 01. Områdets beliggenhet med tanke på arbeidsplasser og servicetilbud tilsier imidlertid at gange og kollektivtrafikk ikke vil utgjøre noen stor andel av reisene. Området anses derfor som middels bilbasert.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Høy standard på veien(e) i området. Det er allerede adkomst til området. Trafikksikkert tilbud for myke trafikanter anses som tilfredsstillende. Det er registrert viltpåkjørsler i Raveien, ikke langt fra innspillsområdet.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde eller løyper, stier osv. Innspillområdet er kartlagt som rekreasjonsareal verdi C.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Avstand til Fevang barneskole er 1 km målt etter vei. Det er per i dag god kapasitet på denne barneskolen.

			Det er kort vei til Hunsrød-Fevang Barnehage.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrerte barnetråkk. Innspillsområdet ligger tett på andre boliger hvor det er en felles lekeplass.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet ligger utenfor LUG (RPBA). Avstand til nærmeste sentrumsområde og sentrale funksjoner er 6 km til by og 1,5 km til handelssted. Legges 2 boliger per dekar til grunn, muliggjør innspillet 15 boliger.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er mulig å koble seg på eksisterende VA-nett. Det er bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillet ligger utenfor 100-meters belte mot sjø.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller nær områder med flom-, skredfare eller kvikkleire. Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller nær hensynssone for høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler).
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Virksomhetsrisiko er knyttet til nærhet til dyrka mark, buffersone/byggeforbudssone som må hensyntas og potensielle interessekonflikter mellom utvidet boligområde og landbruksdrift.

Samlet vurdering

Innspillområdet ligger inntil et eksisterende boligområde med en nærlekeplass og nær barneskole og barnehage. Det er gang- og sykkelvei og god bussdekning i området.

Området ligger utenfor langsiktig utbyggingsgrense (LUG).

Innspillsområdet er i konflikt med landbruksinteressene, da over halvparten av arealet er kartlagt som dyrkbart og grenser til fulldyrka jord på tre kanter. Det vil derfor være krav til buffersone/byggegrense mot dyrka mark på minst 10 meter mot nord, øst og sør, hvilket vesentlig vil redusere mulig utbyggingsområde.

Etter en samlet vurdering frarådes utbygging av området på grunn av landbruksinteressene, og fordi det ligger utenfor LUG.

B07: RISMYR SYD

Områdenavn: Rismyr syd
Gbnr.: 307/2 og deler av 304/1
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Boligbebyggelse
Arealstørrelse: Ca. 190 daa
Forslagsstiller: Janne Lise og Jon Vidar Nomme

**Beskrivelse:**

Området ønskes omdisponert fra LNF til byggeområde for bolig. Innspillsområdet består i dag hovedsakelig av produktiv skog og fjell i platåer. Arealet knytter seg til sørlig del av Rismyrfeltet og strekker seg sørover mot Skjeggerødkrysset. Området ligger nær Kodal sentrum og skole, og store tur- og rekreasjonsområder.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse		
Miljøforhold					
Klimakonsekvens	Mål 13		6792,9 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.		
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn i det aktuelle området.		
Støy	Mål 3		Den delen som ligger nærmest Kodalveien er utsatt for støy, hovedsakelig gul støysone. Støydempende tiltak må påregnes ved eventuell utbygging.		
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert en art listet som nær truet innenfor innspillsområdet, og rådyrforflytting på tvers av området. I nærhet til området er det registrert arter listet som sårbare og av særlig stor forvaltningsinteresse.		
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog
			-	-	Ca. 185 daa produktiv skog. Ca. 50 daa høy bonitet.

					Ca. 80 daa middels bonitet.
					Ca. 55 daa lav bonitet.
			Største delen av innspillsområdet er registrert som produktiv skog (barskog). Boniteten for området er sammensatt, og varierer fra høy til lav. Enkelte steder er det fjell i dagen. Det er bekker innenfor området. I nordvest må det påregnes buffer mot dyrka mark. Det er ikke registrert mineralressurser innenfor området.		
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke registrert som viktig landskapsområde eller helhetlig kulturlandskap. Det er registrert med grønnstruktur verdi C i RPBA.		
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ikke registrert noen nasjonalt eller regionalt viktige kulturminner innenfor eller i nærheten til innspillsområdet. Det er registrert en skibakke brukt frem til 1980 i nordvestre del av området som bør vurderes nærmere ved eventuell utbygging.		
Samfunnsmessige forhold					
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er ca. 110 meter i luftlinje til nærmeste busstopp i sørvest, og busstopp i Kodal sentrum. De aktuelle bussrutene har imidlertid relativt lav frekvens. Det er ca. 500 meter på det nærmeste i luftlinje til Kodal sentrum, med bl.a. matbutikk. Utover dette er det få arbeidsplasser og begrenset servicetilbud i nærområdet. En utbygging her anses å i stor grad bli bilbasert. Innspillsområdet grenser til fylkesvei, og vil kunne sikres lovlig atkomst til vei som er åpen for alminnelig ferdsel.		

Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Det er registrert flere vilt påkjørsler i Kodalveien, nær innspillsområdet. Det er ikke fortau/gs-vei for den delen av Kodalveien som går langs innspillsområdet. På strekningen langs området er fartsgrensen 80 KMT. ÅDT totalt er 2200, hvorav 8 % er lange kjøretøy. Adkomst til området må løses på en måte som ikke gir vesentlig fare for trafikkulykker. Utbygging vil også kreve at det tilrettelegges for trygg skolevei til Kodal skole.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Store deler av området er registrert som viktig friluftsområde. Turveitrasé går gjennom deler av området, retning nord-sør. Det er imidlertid gode alternativer i området rundt som anses som svært viktige friluftsområder, slik at en utbygging her vurderes ikke å få vesentlige konsekvenser for mulighetene til rekreasjon og friluftsliv.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Innspillsområdet ligger ca. 400 meter sør for Kodal barneskole og ca. 600 meter fra nærmeste barnehage i luftlinje. Forslagsstiller opplyser at det kan legges til rette for gangvei gjennom det eksisterende Rismyrfeltet til skole/barnehage, som ligger på samme side av Kodalveien. Det er per i dag ledig kapasitet på skolen og nærmeste barnehage.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det foreligger ikke informasjon om at innspillsområdet er brukt av skole/barnehage til utendørsaktivitet. Området kommer ikke i konflikt med barns skolevei. Innspillsområdet ligger nær andre boliger i nord. Det er

			god tilgang på friluftsområder. Det bør legges til rette for gode leke- og uteoppholdsarealer ved en eventuell utbygging.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		For en stor del av innspillsområdet er avstanden til Kodal sentrum under 1 km. Innspillsområdet grenser til LUG (RPBA) i nord og vest. Flere innbyggere kan gi grunnlag for flere lokale funksjoner i Kodal sentrum. Legges 2 boliger per dekar til grunn, muliggjør innspillet 380 boliger.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Området er nært tilknyttet eksisterende VA-nett. Flere husstander nær innspillsområdet har bredbånddekning.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Langs bekken i vest er det aktsomhetsområde for flom. Det er registrert skredhendelse like utenfor innspillsområdet i sør. En mindre del av innspillsområdet, samt nærliggende områder, er registrert med hav- og fjordavsetning. Nærmere vurdering av grunnforhold og områdestabilitet må gjøres ved eventuelle søknader om tiltak.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Konsekvenser for naturmangfold (inkl. truet og sårbare arter) må utredes nærmere. Det må påregnes buffersone og byggeforbudssone mot landbruk og vei.

Samlet vurdering

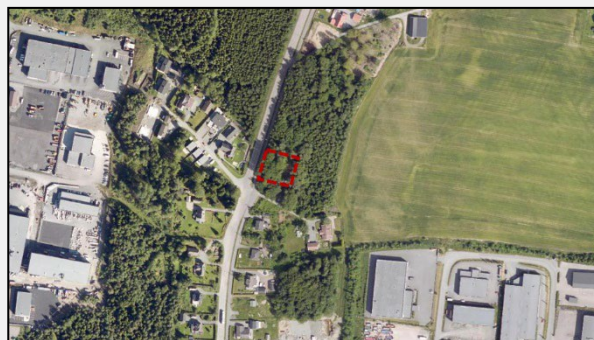
Foreslåtte arealbruksendring innebærer nedbygging av skog, med stor negativ klimakonsekvens. En omdisponering fra LNF til et boligfelt av denne størrelsen vil videre medføre en vesentlig endring av landskapet som i dag domineres av skog. Området er imidlertid ikke kartlagt eller vurdert som et verdifullt landskapsområde.

Innspillsområdet grenser til regulert boligområde i nord (Rismyrfeltet), og kan således anses som en forlengelse av dette. Det er kort vei til skole, barnehage og Kodal sentrum. Det er imidlertid ikke lagt til rette for myke trafikanter langs fylkesveien i retning skolen/Kodal sentrum. En utbygging forutsetter derfor at det tilrettelegges for trygg skolevei. Når det gjelder transportbehov er det liten tvil om at lokaliseringen i kommunen legger opp til privatbilisme i sammenheng med arbeidsreiser. Bussrute langs Kodalveien og noen lokalfunksjoner i nærheten av området kan imidlertid begrense det samlede transportbehovet noe sammenlignet med mer perifer lokalisering. Videre vil flere innbyggere kunne gi grunnlag for flere lokale servicefunksjoner i Kodal sentrum.

Det er usikkert om det er marked for en utbygging av denne størrelsen, i denne delen av kommunen. Etter en samlet vurdering anses det derfor å være usikkert om det er hensiktsmessig med en omdisponering av hele dette området.

B09: VESTRE THUVE

Områdenavn: Vestre Thuve
Gbnr.: 25/14
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Boligbebyggelse
Arealstørrelse: Ca. 1,4 daa
Forslagsstiller: Hans Thuve



Beskrivelse:

Området består av ca. 1,4 daa skog og ligger langs Raveien på nordre Kullerød.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse			
Miljøforhold						
Klimakonsekvens	Mål 13		55 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.			
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.			
Støy	Mål 3		Innspillsområdet ligger innenfor rød og gul støysone. Det må påregnes støydempende tiltak ved ny bebyggelse innenfor området.			
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert viltkorridor gjennom området. Vilttrekket går fra Hjertås og over viltpassasjen på E18 (Svartedal), og er svært viktig for å opprettholde genetisk variasjon i hjortebestanden i områdene mellom Hjertås, Østerøya og Vesterøya. Nyere registreringer, gjennomført i samarbeid med fylkeskommunen, viser god aktivitet på viltpassasjen over E18 med daglig kryssinger av rådyr og ukentlige kryssinger av elg. Skogholtet på hver side av Raveien bør ikke bygges ned ytterligere.			
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><td>Dyrka mark</td><td>Dyrkbar mark</td><td>Skog</td></tr></table>	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog				

			-	-	1,4 daa høy bonitet.
			Området består av produktiv barskog med høy bonitet, registrert som utmark klasse A i RPBA. Det er ikke registrert dyrkbar jord eller mineralforekomster.		
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området består av grønnstruktur verdi A og landskap verdi A. Omtrent halve eiendommen er avsatt til bevaring av naturmiljø i kommuneplanen.		
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ingen registrerte kulturminner eller kulturmiljø innenfor eller inntil innspillsområdet.		
Samfunnsmessige forhold					
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Nærmeste busstopp ligger like ved innspillsområdet og betjenes av linje 01 Horten–Stavern. Avgangsfrekvensen er hver halvtime hverdager, hver time lørdag og annenhver time søndag. Innspillsområdet anses som middels bilbasert.		
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Innspillsområdet ligger langs Raveien, med ÅDT 4 900 og 8 % tungtrafikkandel. Fartsgrensen er 50/60 km/t forbi området. Det er registrert viltpåkørsel i Raveien, ca. 300 m nord for innspillsområdet. Adkomst til området vil sannsynligvis være via et firearmet, forkjørsregulert kryss, hvor det også er busslomme. Krysset bør vurderes ryddet opp i ved økt trafikkbelastning. Det er gang- og sykkelvei langs Raveien, og nesten sammenhengende gang- og		

			sykkelveinett til Tønsberg og Sandefjord.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde eller løyper, stier osv.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Nærmeste barnehage er Hunsrød (privat), 1,2 km unna i luftlinje. Modalen er nærmeste kommunale barnehage, 4,6 km unna. Det er 1,3 km til Fevang barneskole i luftlinje (1,6 km i gangavstand), og sammenhengende gang- og sykkelvei fram til skolen. Breidablikk ungdomsskole ligger ca. 4,1 km unna i luftlinje (5,7 km i gangavstand). Det er per i dag ledig kapasitet på barneskole i tilhørende skolekrets og nærliggende barnehage(r).
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det er ikke åpenbare kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge. Det er boliger i nærheten, og har vært en del boligutbygging langs Raveien senere årene.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Det er ca. 5,8 km til Sandefjord sentrum og 6,5 km til Stokke (luftlinje). Innspillsområdet grenser til LUG (RPBA) i sør. Legges 2 boliger per dekar til grunn, muliggjør innspillet 3 boliger.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er mulig å koble seg på eksisterende VA-nett. Det er god bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko	Redegjørelse

		(Sannsynlighet /Konsekvens)	
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er liten risiko for negative virkninger knyttet til innspillet foruten det ovenfornevnte.

Samlet vurdering

Innspillsområdet ligger utenfor LUG (grenser til) på nordre Kullerød og består av ca. 1,4 daa skog. En nedbygging vil gi middels–stor klimakonsekvens. En eventuell omdisponering kommer i konflikt med viktig grønnstruktur, produktiv skog med høy bonitet og viltkorridor.

Skogholtet på hver side av Raveien bør ikke bygges ned ytterligere av hensyn til viltkryssing. Det vurderes heller ikke som hensiktsmessig å etablere nye boliger utenfor LUG i dette området. Det frarådes derfor å omdisponere innspillsområdet fra LNF til boligbebyggelse.

B11: HOKSRØDVEIEN

Områdenavn: Hoksørødveien
Gbnr.: 215/46
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Boligbebyggelse
Arealstørrelse: Ca. 2,3 daa
Forslagsstiller: Maria Lavinia Lønn



Beskrivelse:

Innspillsområdet omfatter eiendom gbnr. 215/46 innerst i blindveien Hoksørødveien i Andebu. Eiendommen grenser til boligbebyggelse, bekkedrag og skog/jordbruk. Eiendommen grenser til langsiktig utviklingsgrense (LUG) i RPBA.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		44 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.						
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor i området. Det går en bekk/elv langs vestre del av eiendomsgrensen som må hensyntas ved en eventuell utbygging.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>1,1 daa produktiv skog med høy bonitet.</td></tr></table> Det er ikke registrert dyrkbar jord, men flyfoto viser at omtrent halvparten av eiendommen tidligere har vært opparbeidet som dyrka mark. Det er ikke registrert mineralforekomster.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	1,1 daa produktiv skog med høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	1,1 daa produktiv skog med høy bonitet.							

Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Det er registrert grønnstruktur med verdi B i RPBA.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø, og det er ingen registrerte kulturminner.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Nærmeste busstopp, <i>Flåtten syd</i>, ligger ca. 700 meter unna i gangavstand (ca. 400 m. luftlinje), og betjenes av linje 124. Innspillsområdet ligger i ca. 10 min. sykkelavstand fra Andebu sentrum. Området anses som bilbasert. Kollektivtilbudet er ikke godt nok til at området vil la seg basere på kollektivtransport.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Hoksrødveien og Skjeggerødveien har sonefartsgrense 30 km/t og er skolevei for barne- og ungdomsskoleelever, også for elever bosatt nord for Håskeneveien. Det antas at kjøreadkomst til innspillsområdet vil være via Hoksrødveien (nordover). Veien er smal (ca. 4,0–4,8 m.), har stedvis krapp kurvatur og ingen anlegg for gående og syklende. Det antas at utbygging av én bolig ikke utløser behov for tiltak på veinettet.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde eller løyper, stier osv.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Møyland barnehage og Vesteråt barnehage ligger hhv. ca. 500 m. og 1,3 km. unna i luftlinje. Barne- og ungdomsskole er ca. 1 km. unna i luftlinje.

			Det er per i dag ledig kapasitet på barneskole i tilhørende skolekrets og nærliggende barnehager. På lang sikt kan ungdomsskolen bli utfordret på skolekapasitet, dersom det høye nivået på boligbygging blir realisert i inntaksområdene.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Innspillsområdet ligger i nærheten av andre boliger. Det er kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge. Utbygging av én bolig vil i liten grad påvirke trafikksikkerheten på skolevei.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Det er ca. 1 km. til nærmeste tettsted og sentrale funksjoner. Innspillsområdet ligger innenfor (langs grensa) LUG i RPBA. Forslaget legger opp til én bolig, dvs. 0,4 boliger per daa.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Nærliggende boligområder har bredbåndsdekning og tilgang på kommunalt ledningsnett.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire og kvikkleire. Deler av området ligger innenfor aktsomhetssone for flom.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er liten risiko for negative virkninger knyttet til innspillet.

Samlet vurdering

Innspillsområdet grenser til LUG for Andebu. Området kan anses som en forlengelse av eksisterende boligfelt langs Hoksørøveien, og ligger også nært boligfeltet på Skjeggerødtoppen og Ulvekula. Det er gangavstand til skole, barnehage, sentrumsfunksjoner i Andebu og busstilbud. Området er imidlertid bilbasert, og kollektivtilbudet er ikke godt nok til at det vil la seg basere på kollektivtransport.

Eiendommen vil få adkomst via en viktig trasé for gående og syklende mot sentrum, barne- og ungdomsskole og idrettstilbud. Veien er ikke iht. norm, er svært smal og mangler anlegg for gående og syklende. Det vurderes som at etablering av ytterligere én bolig med adkomst fra veien ikke vil utløse behov for veiltak. Dersom det skal etableres flere boenheter må dette vurderes nærmere. En utbygging av området vil gi middels klimakonsekvens.

Grunnforhold og grunnstabilitet må vurderes nærmere, da området ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire, kvikkleire og flomfare.

B12: RISMYRVEIEN

Områdenavn: Rismyrveien

Gbnr.: 306/9

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Bolig

Arealstørrelse: Ca. 23 daa

Forslagsstiller: Anders Skogly



Beskrivelse:

Innspillsområdet gjelder deler av gbnr. 306/9, som grenser til Rismyrfeltet i sør og vest. Forslagsstiller oppgir at det ligger til rette for adkomst i nord og sør. Området oppgis å bestå av furuskog med lav bonitet. Det vises til at Kodal har oppgradert skole og barnehage, med god kapasitet for videre vekst.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		787,9 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn i det aktuelle området.						
Støy	Mål 3		Ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor eller nær innspillsområdet.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>9 daa høy bonitet. 14 daa impediment.</td></tr></table> Deler av området, langs tilgrensende boligeiendommer i sørøst, er registrert med høy bonitet (barskog). Det resterende arealet består av uproduktiv barskog. I nordøst grenser innspillsområdet til fulldyrka jord. Her må det påregnes buffer mot dyrka mark. Det er ikke registrert	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	9 daa høy bonitet. 14 daa impediment.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	9 daa høy bonitet. 14 daa impediment.							

			mineralressurser innenfor området.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde. Grønnstruktur er gitt verdi A.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er ca. 500 meter i luftlinje til nærmeste busstopp langs Kodalveien. Det er ca. 550 meter på det nærmeste i luftlinje til Kodal sentrum, med bl.a. matbutikk. Utover dette er det få arbeidsplasser og begrenset servicetilbud i nærområdet. En utbygging her anses å i stor grad bli bilbasert. Innspillsområdet grenser til kommunalt veinett. Veinettet frem til innspillsområdet er imidlertid allerede høyt belastet, og mangler fortau/gs-vei.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert trafikkulykker nær innspillsområdet. Veiene som leder frem til innspillsområdet er kommunale boligater med fartsgrense på 30 KMT. Veiene i området er relativt smale og mangler fortausløsning. Ved en eventuell utbygging må behovet for fortau og/eller andre trafikksikkerhetstiltak vurderes.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet ligger innenfor registrert friluftsområde, hvorav største delen er registrert som viktig friluftsområde.

			Innenfor innspillsområdet går det flere stier som vil kunne komme i konflikt med en eventuell utbygging. Langs den nordre avgrensningen av området går det blåmerket tursti, som bør bevares. Stien går fra Sandefjord (via Fokserød) til Kodal og videre til Heisetra, og er et bindeledd mellom turområder i Kodal.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Innspillsområdet ligger ca. 350 meter nordøst for Kodal barneskole og barnehage i luftlinje. Ved en eventuell utbygging må behovet for fortau og/eller andre trafiksikkerhetstiltak vurderes. Det er per i dag ledig kapasitet på skolen og nærmeste barnehage.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det foreligger ikke informasjon om at innspillsområdet er brukt av skole/barnehage til utendørsaktivitet. Det går turstier gjennom området som viser at området er i bruk til friluftsmål, utover dette er det usikkert i hvilken grad området er brukt til lek av barn i området. Det er kort vei til Kodal idrettsanlegg og skole. Området kommer ikke i konflikt med barns skolevei. Ved ytterligere utbygging i området vil imidlertid breddeutvidelse av veier og fortau kunne bli nødvendig med tanke på trafiksikkerhet. Innspillsområdet ligger inntil Rismyrfeltet med mange boliger. I sør grenser området til nylig vedtatt reguleringsplan med lekeplass. Det er god tilgang på friluftsområder. Det bør legges til rette for gode leke- og uteoppholdsarealer ved en eventuell utbygging.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Avstanden til Kodal sentrum er under 1 km.

			Innspillsområdet grenser til LUG (RPBA) i vest og sør. Flere innbyggere kan gi grunnlag for flere lokale funksjoner i Kodal sentrum. Legges 2 boliger per dekar til grunn, muliggjør innspillet 46 nye boliger.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Innspillsområdet grenser til etablert boligområde. Det er kommunale vannledninger i Rismyrveien. Ved en eventuell utbygging må muligheten for tilkobling, behov for egen pumpestasjon mv. vurderes. Boligene som grenser til innspillsområdet har bredbånddekning.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		I østre del av innspillsområdet er det en bekk med potensiell flomfare (aktsomhetsområde for flom). Innspillsområdet er registrert med bart fjell, men ligger under marin grense. Nærmere vurdering av grunnforhold og områdestabilitet må gjøres ved eventuelle søknader om tiltak.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Ved en eventuell utbygging må behovet for fortau og/eller andre trafiksikkerhetstiltak vurderes.

Samlet vurdering

Foreslåtte arealbruksendring innebærer nedbygging av skog, med stor negativ klimakonsekvens. Største delen av innspillsområdet er registrert som viktig friluftsområde, og det er stier innenfor området som vil kunne komme i konflikt med en eventuell utbygging. Spesielt viktig er blåmerket tursti langs den nordre avgrensningen av området.

Innspillsområdet ligger nær et etablert boligområde (Rismyrfeltet), og kan således anses som en forlengelse av dette. Det er kort vei til skole, barnehage og Kodal sentrum. Når det gjelder transportbehov er det liten tvil om at lokaliseringen i kommunen legger opp til privatbilisme i sammenheng med arbeidsreiser. Bussruter langs Kodalveien, og noen lokalfunksjoner i nærheten av området kan imidlertid begrense det samlede transportbehovet noe sammenlignet med mer perifer lokalisering. Videre vil flere innbyggere kunne gi grunnlag for flere lokale servicefunksjoner i Kodal sentrum.

Rismyrfeltet ligger nært Kodal skole, og det bør derfor etableres fortau for å tilrettelegge for gange/sykling til skolen. Veiene som fører frem til innspillsområdet er smale og uten fortau. Både breddeutvidelse av eksisterende veier og fortau vil dermed kunne bli nødvendig med tanke på trafikksikkerhet, ved ytterligere utbygging i området. Etablering av fortau vil kreve grunnnerverv langs hele strekningen. Etter en samlet vurdering, og med vekt på friluftsliv og turstier innenfor området, samt behov for tiltak knyttet til det lokale veinettet, anbefales det ikke omdisponering til boligformål.

B13: ASKJEM**Områdenavn:** Askjem**Gbnr.:** 218/3**Dagens formål:** LNFR**Foreslått formål:** Boligformål**Arealstørrelse:** 110 dekar**Forslagsstiller:** Sverre Askjem/Salutarius Eiendom**Beskrivelse:**

Området ønskes omdisponert fra LNF til boligformål. Innspillsområdet består av produktiv skog på høy bonitet. Arealet er ikke kartlagt som dyrkbart. Arealet grenser til reguleringsplanen Askjem sørøst ved Andebu sentrum. Området ligger nær Andebu sentrum og skole og store tur- og rekreasjonsområder.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		4 336 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn innenfor innspillsområdet.						
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.						
Naturmangfold	Mål 13		Rådyrtrekk er registrert gjennom den søndre delen av planområdet (Artskart). Ikke registrert truede arter eller viktige naturtyper i eller i nærheten av innspillsområdet.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>Ca. 110 daa høy bonitet.</td></tr></table> Ikke dyrka/dyrkbar mark innenfor innspillsområdet. Hele innspillsområdet består av produktiv skog på høy bonitet. Utmark klasse A. Ikke registrert mineralforekomster innenfor innspillsområdet.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	Ca. 110 daa høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	Ca. 110 daa høy bonitet.							

Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde. Grønnstruktur verdi C.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Et automatisk fredet kulturminne med ID 111968-1 er registrert innenfor planområdet. Lokaliteten er en steinalderbosetning på ca. 1500 m ² , hvorav halvparten ligger på gbnr. 218/3.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		5 – 10 minutters sykkelavstand fra Andebu sentrum. Innspillsområdet anses som svært bilbasert, det går kun skolebuss langs Askjemveien.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Det er ikke g/s-vei fra Andebu sentrum til innspillsområdet. Liten vei med ÅDT på ca. 330. Innspillsområdet har ingen god adkomstløsning til Askjemveien i dag.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Det går en tursti fra Andebuveien og gjennom innspillsområdet og ned til Askjemvannet. Denne er verdsatt som viktig friluftsområde.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Avstand til Andebu barne- og ungdomsskole er kortere enn 2 km i luftlinje. Barneskolen har kapasitet til flere elever, men ungdomsskolen kan bli utfordret på skolekapasitet ved høyt nivå på boligbygging. Det er flere barnehager som ligger i kort avstand fra innspillsområdet, men ved stor boligvekst vil det være behov for flere barnehageplasser rundt Andebu sentrum fra 2028.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av skole/barnehage til utendørsaktivitet.

			Området kommer ikke i konflikt med barns skolevei. Innspilleområdet ligger tett på andre boliger. Det er kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet ligger ca. 1,5 km fra Andebu sentrum (luftlinje), men ligger utenfor LUG (RPBA). Utbygging av innspillområdet bidrar ikke til fortetting av Andebu sentrum. Forslagsstiller anslår et utbyggingspotensial på ca. 100 boenheter.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er VA-nett i nærheten, men kapasiteten må undersøkes. Det er tilgang til bredbåndsdekning fra nærmeste boligområde, Askjem sørøst.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger utenfor 100-metersbeltet mot sjø.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor område registrert med mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire. Nærmere vurdering av grunnforhold og områdestabilitet må gjøres ved eventuelle søknader om tiltak. Det går en kraftledning gjennom området, den er ikke avmerket med hensynssone for høyspenningsanlegg.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er liten risiko for negative virkninger knyttet til innspillet.

Samlet vurdering

Innspillsområdet kan anses om en naturlig utvidelse av boligområdene på Askjem, men ligger utenfor langsiktig utviklingsgrense. Utbygging bidrar ikke til en fortetting av Andebu sentrum. Utbyggingen vil være bilbasert, men det er kort vei til sentrumsfunksjoner som butikker, kafeer, skole, barnehage, fritidsaktiviteter og turmuligheter. Området er en del av et viktig friluftsområde. Utbygging av et så stort areal kan medføre at barnehager og ungdomsskolen må utvides.

En utbygging må ivareta hensynet til blant annet vilttrekket gjennom området og et kulturminne.

Utbygging av området anbefales å vente til det er en gang- og sykkelvei langs Askjemveien.

B14: STORØYAVEIEN**Områdenavn:** Storøyaveien**Gbnr.:** 132/116**Dagens formål:** LNF**Foreslått formål:** Bolig**Arealstørrelse:** 1,89 daa**Forslagsstiller:** Vårdal arkitekter på vegne av Svein Wirum**Beskrivelse:**

Forslagsstiller ønsker å endre formål på eiendommen fra LNF til bolig, for oppføring av inntil 3 boliger (maks 35 %-BYA). Det oppgis at arealet er en relativt skrinnt tomt, som hverken er eller har vært dyrket. Adkomst er oppgitt å kunne løses fra både Vannøyaveien og Storøyaveien.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		47,8 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn i det aktuelle området.						
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter eller viktige naturtyper innenfor innspillsområdet.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>Ca. 0,5 daa registrert som fulldyrka jord.</td><td>-</td><td>Ca. 1,3 daa uproduktiv skog (impediment).</td></tr></table> Det aktuelle arealet er omsluttet av veiarealer i vest, nord og øst, og fjell i dagen i sør (del av tilgrensende boligeiendom). Noe av arealet mot nord må vurderes avsatt til buffersone mot dyrka mark. Det er ikke registrert mineralforekomster innenfor området.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	Ca. 0,5 daa registrert som fulldyrka jord.	-	Ca. 1,3 daa uproduktiv skog (impediment).
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
Ca. 0,5 daa registrert som fulldyrka jord.	-	Ca. 1,3 daa uproduktiv skog (impediment).							

Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Innspillsområdet er registrert med landskapsverdi B og grønnstruktur verdi A. Det er ikke registrert helhetlig kulturlandskap for området. Terrengtet heller slakt mot nord. Utbygging av noen få boliger anses å ikke ville få vesentlig fjernvirkning.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er registrert en kulturminnelinje (ferdselsåre) rett utenfor nordvestre del av området, som følger Storøyaveien nordover. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor området.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (Veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Området ligger ca. 725 meter i luftlinje fra nærmeste busstopp, per i dag betjent av hovedbusslinje 01. Området ligger for langt unna til at gange og kollektivtrafikk vil utgjøre noen stor andel av reisene. Innspillsområdet grenser til kommunal vei, og vil kunne sikres lovlig atkomst til vei som er åpen for alminnelig ferdsel.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Adkomstveien til området (Storøyaveien) er stedvis smal og under kommunens veinormal. Ønsket om oppføring av 3 boliger anses imidlertid ikke å utgjøre en stor økning i trafikk. Det er registrert viltpåkjørsler i Hystadveien, nær avkjørsel til veien som fører frem til innspillsområdet.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Området er registrert som viktig friluftsområde, som del av kystområdene i kommunen. Det går imidlertid ingen merka stier over eller i umiddelbar nærhet til det aktuelle området. Utbygging av noen få boliger anses ikke å svekke nærmiljøets mulighet for rekreasjon.

Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Det aktuelle området sogner til Store Bergan barneskole og Ranvik ungdomsskole. Det er per i dag ledig kapasitet ved Store Bergan skole. Nærmeste kommunale barnehage har noe ledig kapasitet. Avstand til Store Bergan skole er ca. 2,4 km i luftlinje. Det er gang- og sykkelvei langs Hystadveien. Fra Hystadveien kan skolebarna gå langs mindre trafikkerte veier gjennom Åsane og Kiserød. Her er det gjort barnetråkkregistreringer, hvor det er oppgitt at veien gjennom Åsane er noe skummel fordi den er smal og uten gangfelt. Det er ikke gjort barnetråkkregistreringer i umiddelbar nærhet til innspillsområdet.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Området er ikke brukt av skole/barnehage til utendørsaktivitet. Innspillsområdet ligger tett på andre boliger, og det er kort vei til sjø og friluftsarealer.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger ca. 5,6 km fra Sandefjord sentrum. I vest grenser området til reguleringsplan for Storøyaveien, regulert til bl.a. frittliggende og konsentrert småhusbebyggelse. For øvrig grenser området til LNF-område, med spredt boligbebyggelse. Området ligger utenfor LUG (RPBA). Forslagsstiller foreslår et utbyggingspotensial på inntil 3 boliger.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det finnes vann- og overvannsledning i nordvestre del av området. Det foreligger per i dag ikke mulighet for tilkobling til kommunalt avløpsnett. Nytt kommunalt avløpsnett er under bygging, men ikke ferdigstilt. For

			området på motsatt side av Storøyaveien som er under utbygging, er det gitt tillatelse til etablering av midlertidig løsninger med minirensesanlegg for nye boliger. Når nytt avløpsnett er ferdig, skal de midlertidige avløpsløsningene saneres, og boligene knyttes til offentlig avløpsanlegg. Boligene som ligger rundt det aktuelle området har bredbåndsdekning.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Det er gangavstand til sjøarealer. Innspillsområdet ligger ca. 180 meter fra sjøen på det nærmeste.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13		Området er registrert med marin strandavsetning (fare for kvikkleire). Ved søknad om tiltak må det påregnes grunnundersøkelser. Det er videre registrert en mindre flomvei som ender i områdets nordre del. Det er ikke registrert andre naturreisikoer i det aktuelle området.
Virksomhetsrisiko (Støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold / kulturminner og kulturmiljøer)	Mål 3, 11 og 13		Virksomhetsrisiko utover det ovenfornevnte, anses som få. Det må påregnes buffersone og byggeforbudssone mot landbruk og vei.

Samlet vurdering

Foreslåtte arealbruksendring vil ha middels negativ klimakonsekvens. Innspillsområdet kan anses som en naturlig utvidelse av regulert boligområde på motsatt side av Storøyaveien. Området er imidlertid utenfor langsiktig utviklingsgrense (RPBA) og perifert i kommunen hva gjelder arbeidsplasser, servicetilbud mv. Dette gjør at utbygging her sannsynligvis i stor grad vil være bilbasert. Samtidig vises det til at det for området er ønske om utbygging av 3 boenheter, hvilket utgjør en relativt beskjeden økning i trafikk. En mindre del av innspillsarealet er registrert som fulldyrka jord. Dette er imidlertid så lite at det anses å ha liten konsekvens for landbruket. Videre vises det til at forslagsstiller i sitt innspill oppgir at arealet i dag er en relativt skrinntomt, uten større overdekning av matjord, med synlig fjell i øst og nord, og lite overdekning på resterende arealer. Området er registrert som del av et viktig friluftsområde. Det går imidlertid ingen merke stier over eller i umiddelbar nærhet til innspillsområdet, og utbygging av noen få boliger anses ikke å svekke nærmiljøets mulighet for rekreasjon.

Utover dette er det få negative virkninger av å utvikle dette området til boligformål. Grunnundersøkelser må vurderes med tanke på lokal- og områdestabilitet.

B16: ØSTRE HOLTET

Områdenavn: Østre Holtet

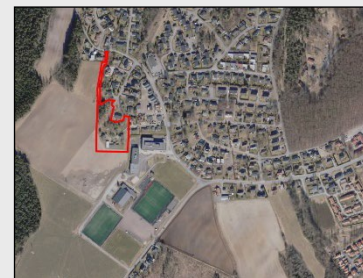
Gbnr.: 458/402, 523

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Bolig

Arealstørrelse: 12,2 daa

Forslagsstiller: Olav Aas



Beskrivelse:

Området ønskes omdisponert fra LNF til byggeområde for bolig. Innspillsområdet har tidligere vært en del av et større gårdsbruk. Deler av området består i dag av eksisterende gårdstun og fjellkoller. Innenfor innspillsområde er det dyrka mark.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		21,9 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn i det aktuelle området.						
Støy	Mål 3		Området ligger ikke innenfor en støysone.						
Naturmangfold	Mål 13		Området er kategorisert som leveområde for piggsvin, som er en rødlistet art.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>3,1 daa.</td><td>-</td><td>-</td></tr></table> Planområdet består i hovedsak av bebygd areal og av fjellkoller med vegetasjon. Det er ikke registrert produktiv skog på eiendommen. Deler av arealet er registrert som dyrka mark, og innspillsområdet grenser til dyrka mark i vest og sør. Det må påregnes buffer mot dyrka mark. Det er ikke registrert mineralressurser innenfor innspillsområdet.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	3,1 daa.	-	-
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
3,1 daa.	-	-							

Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke registrert som viktig landskapsområde eller kulturlandskapsområde.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ikke registrert noen kulturminner eller kulturmiljøer på området.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er ca. 150 m i luftlinje fra innspillsområdet til nærmeste busstopp ved Stokke ungdomsskole. Aktuell bussrute har imidlertid lav frekvens. Det er gangvei fra Stokke ungdomsskole inn til Stokke sentrum med et bredt kollektivtilbud (buss og tog) og servicetilbud. Gangavstand fra innspillsområde til sentrum er om lag 1,5 km.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Fartsgrense på vegnettet rundt innspillsområdet er 30 km/t. På deler av strekningen mot Stokke sentrum er fartsgrensen 50 km/t. På denne strekningen er det gang- og sykkelvei. Trafikkulykker: det er registrert enkelthendelser i området, men det er ingen registrerte ulykkespunkter eller ulykkesstrekning i området. ÅDT totalt (2020) for Frydenbergveien er 1847, hvorav 3 % er lange kjøretøy.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet er nabo til Stokkehallen og ligger i gangavstand (ca. 450 m) til Bokemoa, som er klassifisert som et svært viktig friluftsområde.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Nærmeste barnehage er Frydenberg barnehage, som ligger i en gangavstand på om lag 1 km fra innspillsområdet. Barnehagekapasiteten anses som god. Innspillsområdet er en del av Bokemoa skolekrets. Slik situasjonen er nå har skolen

			liten kapasitet til å ta imot flere elever. Innspillsområdet er nabo til Stokke ungdomsskole og Stokkehallen. Elevkapasiteten anses å være god.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det foreligger ikke informasjon om at innspillsområdet er brukt av skole/barnehage til utendørsaktivitet. Området kommer ikke i konflikt med barns skolevei. Innspillsområdet ligger nær Stokke sentrum. Det er god tilgang på rekreasjons- og friluftsområder. Det bør legges til rette for gode leke- og uteoppholdsarealer ved en eventuell utbygging.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet vil være en utvidelse av Stokke sentrum. Stokke sentrum er i RPBA blitt pekt ut som et område hvor det er ønskelig å legge fremtidig utvikling. Selve innspillsområdet ligger inntil LUG. Kort avstand til kollektivtrafikk, skole, idrett, rekreasjonsarealer og et bredt servicetilbud. Illustrasjoner vedlagt innspillet viser et boligtau med ca. 20 småhus på rundt 150 m² BRA.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Området er nært tilknyttet eksisterende VA-nett. Det er bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.

(flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))			Det går en høyspentledning over eiendommen, det er i forslaget lagt opp til at det ikke skal være bebyggelse nærmere enn 30 m fra ledningene. Hva som vil være tilstrekkelig avstand til eksisterende ledninger må utredes nærmere.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Virksomhetsrisiko utover det ovenfornevnte, anses som få. Det må påregnes buffer-/byggeforbudssone mot landbruk.

Samlet vurdering

Retningslinjene fra nasjonalt hold er at fremtidig utvikling i stor grad skal legge opp til knutepunktutvikling der det er mulig. Utvikling av innspillsområdet vil kunne anses som en utvidelse av Stokke sentrum, som av regionale myndigheter og av kommunen er pekt ut som et tettsted hvor det er ønskelig å konsentrere fremtidig boligutvikling. Utvikling av foreslått innspillsområde vil bygge opp om denne strategien.

Området ligger i tett tilknytning til et etablert boligområde hvor sosial- og teknisk infrastruktur er ferdig opparbeidet, og hvor det er gangavstand til kollektivtrafikk, skole, rekreasjonsområder og ulike aktivitets- og servicetilbud.

Planforslaget legger opp til noe omdisponering av arealer, herunder dyrka mark. Det er imidlertid potensial for å justere planområdet, slik at minst mulig dyrka mark blir omdisponert. Det må påregnes buffersone mot dyrka mark.

B17A: ØVRE GOKSTAD

Områdenavn: Øvre Gokstad
Gbnr.: 117/1
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Boligbebyggelse
Arealstørrelse: Ca. 36 daa
Forslagsstiller: Gokstad Eiendom AS



Beskrivelse:

Området er del av eiendommen Øvre Gokstad gård, og omfatter teig 2 på hovedeiendommen og tilhørende/omliggende matrikler. Området er avgrenset ved Øvre Gokstadvei mot nord, Fjellheimveien mot vest, bebygde områder mot øst og skogsområde mot syd.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		230 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn i eller i tilknytning til området.						
Støy	Mål 3		En mindre del av eiendommen ligger innenfor gul støysone langs Øvre Gokstadvei.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert rødlistede arter eller viktige naturtyper i innspillsområdet. På tilgrensende arealer er det imidlertid registrert flere felt med viktig naturtype (kalkskog, hule eiker og store, gamle trær) og flere truede arter. Ved en eventuell utbygging må hensyn til disse naturverdiene vurderes nærmere.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>35,6 daa fulldyrka jord.</td><td>-</td><td>-</td></tr></table> Området består av dyrka mark klasse A, med svært god jordkvalitet.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	35,6 daa fulldyrka jord.	-	-
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
35,6 daa fulldyrka jord.	-	-							

			Det er ikke registrert mineralforekomster.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Det er registrert grønnstruktur med verdi A og B i RPBA. Hele området har landskapsverdi B. Terrenget er relativt flatt, og historiske flyfoto viser at arealet har vært tilnærmet uforandret de siste 60 årene. Tilgrensende areal i nord (mellom Øvre Gokstadvei og Gokstadveien) er kartlagt som et verdifullt kulturlandskap. Gokstadhaugen ligger 700–800 meter nordøst for innspillsområdet. Området inngår ikke direkte i landskapsrommet rundt Gokstadhaugen, men er nært knyttet til dette. Hensynet til disse landskapsverdiene må vurderes og hensyntas.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er flere registrerte kulturminner innenfor området, inkludert automatisk fredede kulturminner.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Deler av området ligger innenfor 500 meters gangavstand til busstopp langs Gokstadveien/Hegnaveien. Tilbudet er likevel ikke godt nok til at området vil la seg basere på kollektivtransport.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Forslagsstiller ønsker ny kjøreadkomst via Øvre Gokstadvei og Fjellheimveien. Det er ingen anlegg for gående og syklende langs Øvre Gokstadvei eller Fjellheimveien i dag. Fartsgrensen er 30 km/t på begge strekninger. Veiene er forholdsvis smale og tilfredsstillende ikke dagens veinormal. Ved en eventuell utbygging må behovet for anlegg for myke trafikanter vurderes nærmere.

Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde, løyper eller stier.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Det er to private barnehager i umiddelbar nærhet; Prestekragen barnehage og Rudolf Steiner barnehage. Området har flere barneskoler i nærheten (Gokstad, Byskolen og Sande). Gokstad og Byskolen har kapasitetsutfordringer. Nærmeste ungdomsskoler ligger på Breidablikk og Varden.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Området ligger tett på andre boliger, og det er kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger innenfor dagens fortettingssone rundt Sandefjord by, innenfor LUG (RPBA), og under to kilometer til Sandefjord sentrum. Graden av tetthet vil være avgjørende for hvor godt den sentrumsnære lokaliseringen utnyttes. Forslagsstiller anslår et utbyggingspotensial på 114 boliger. Dette inkluderer imidlertid tilgrensende arealer allerede avsatt til boligformål i gjeldende kommuneplan (totalt 1,9 boliger per daa).
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Nærliggende boligområder har bredbåndsdekning og tilgang på kommunalt ledningsnett.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse

Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		En mindre del av området i nord ligger innenfor aktsomhetssone for kvikkleire (middels faregrad). Store deler av det resterende området er registrert med marin strandavsetning. Nærmere vurdering av grunnforhold og områdestabilitet må gjøres ved eventuelle søknader om tiltak.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er flere registrerte kulturminner innenfor området, inkludert automatisk fredede kulturminner.

Samlet vurdering

Foreslåtte arealbruksendring medfører nedbygging av fulldyrka jord på ca. 36 daa med negativ konsekvens for framtidig matproduksjon. Nedbygging av arealet gir en stor negativ klimakonsekvens.

Innspillsområdets sentrumsnære lokalisering gjør i utgangspunktet området godt egnet for boligutbygging. Området grenser til eksisterende boligbebyggelse i øst og langs Gokstadveien i nordvest, og kan således anses som en forlengelse av dette. Det er kort vei til skole, barnehage og Sandefjord sentrum. Det er imidlertid ikke lagt til rette for myke trafikanter på omkringliggende veinett, inkludert Øvre Gokstadvei og Fjellheimveien. Ved en eventuell utbygging må derfor behov for etablering av langsgående anlegg for myke trafikanter, samt trygge krysningspunkter vurderes nærmere. Kollektivtilbudet er ikke godt nok/nærme nok til at transportbehovet i området vil la seg basere på kollektivtransport.

Det er stor konflikt med verdifulle jordbruksarealer. Det er registrert flere kulturminner innenfor området, inkludert automatisk fredede kulturminner, og i området rundt. Videre må grunnforhold og områdestabilitet vurderes nærmere.

Etter en samlet vurdering, og med vekt på landbruksinteresser, kulturminner, samt behov for tiltak knyttet til det lokale veinettet, anbefales det ikke omdisponering til boligformål.

B17B: FJELLHEIMVEIEN**Områdenavn:** Fjellheimveien**Gbnr.:** 117/1**Dagens formål:** LNF og grønnstruktur**Foreslått formål:** Boligbebyggelse**Arealstørrelse:** Ca. 46 daa**Forslagsstiller:** Gokstad Eiendom AS**Beskrivelse:**

Området omfatter teig 3 på Øvre Gokstad gård og er avgrenset av Brydedamveien i vest og Fjellheimveien i øst. Det meste av området er LNF i gjeldende kommuneplan, mens en mindre del er grønnstruktur.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse		
Miljøforhold					
Klimakonsekvens	Mål 13		1 560 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.		
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn i eller i tilknytning til området.		
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av det aktuelle området.		
Naturmangfold	Mål 13		Den østlige delen av området (ca. 13 daa) består av den viktige naturtypen kalkskog. Området har også et rikt mangfold av sopper, men samtlige registrerte sopparter er kategorisert som livskraftig. Kombinasjonen av kalkskog og sopper kan imidlertid bety at det finnes sjeldne plantearter og bør undersøkes før eventuell utbygging. Det er registrert flere truede arter i nærheten av innspillsområdet ila. de siste ti årene (treslag og fuglearter).		
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog
			-	-	18,5 daa middels bonitet. 20,3 daa lav bonitet.

						Området består av produktiv skog med varierende bonitet, samt en mindre del med uproduktiv skog. Mesteparten av området er registrert som utmark klasse B.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3					Det er registrert grønnstruktur med verdi A i sørøstre del av området og verdi C på resterende areal i RPBA. Hele området har landskapsverdi B. Historiske flyfoto viser at arealet har vært tilnærmet uforandret de siste 60 årene.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3					Det er ikke registrert noen nasjonalt eller regionalt viktige kulturminner innenfor innspillsområdet. Det er registrert en «driftegata» og en «balløkke» i kommunens kart. Videre ligger det eldre steingjerder langs stien gjennom området. Dette bør vurderes nærmere ved eventuell utbygging.
Samfunnsmessige forhold						
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11					Deler av området ligger innenfor 500 meters gangavstand til busstopp langs Gokstadveien. Tilbudet er likevel ikke godt nok til at området vil la seg basere på kollektivtransport.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11					Det er ingen anlegg for gående og syklende langs Fjellheimveien eller Brydedamveien i dag. Fartsgrensen er 30 km/t på begge strekninger. Veiene er forholdsvis smale og tilfredsstillende sannsynligvis ikke dagens veinormal. Avstanden mellom eiendomsgrensene vil trolig medføre begrenset forbedringspotensial på adkomstveier, og bratte stigningsforhold vil kunne gi utfordringer for adkomstsituasjonen.

			En utbygging av området vil gi flere gående og syklende i området og økt trafikk på skolevei. Ved en eventuell utbygging må behovet for anlegg for myke trafikanter vurderes nærmere.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Området er et registrert friluftsområde. Det går merkede turløyper gjennom området og videre til Preståsen. En eventuell nedbygging av skogen vil medføre en reduksjon av det samlede rekreasjonsområdet.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Det er to private barnehager i randsonen av innspillsområdet; Prestekragen barnehage og Rudolf Steiner barnehage. De nærmeste barneskolene er Gokstad, Byskolen og Sande og ligger i underkant av en kilometer unna i luftlinje. Gokstad og Byskolen har kapasitetsutfordringer. Nærmeste ungdomsskoler ligger på Breidablikk og Varden.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det er ikke usannsynlig at området er i bruk som utfluktsområde for barnehagene i nærheten, eller at området på andre måter er viktig for andre barn og unge i nærområdet. Innspillsområdet ligger tett på andre boliger, og det er kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger innenfor dagens fortettingssone rundt Sandefjord by, innenfor LUG (RPBA), og under to kilometer til Sandefjord sentrum.

			Graden av tetthet vil være avgjørende for hvor godt den sentrumsnære lokaliseringen utnyttes. Legges 2 boliger per dekar til grunn, muliggjør innspillet 92 boliger.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Nærliggende boligområder har bredbåndsdekning og tilgang på kommunalt ledningsnett.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Området er registrert med marin strandavsetning. Nærmere vurdering av grunnforhold og grunnstabilitet må gjøres ved eventuelle søknader om tiltak.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Konsekvenser for naturmangfold og kulturminner må utredes nærmere.

Samlet vurdering

En omdisponering fra LNF-formål til boligformål på ca. 46 daa vil medføre en endring i et landskap som i dag består av skog og grønstruktur. Nedbygging av arealet gir en stor negativ klimakonsekvens.

Innspillsområdets sentrumsnære lokalisering gjør i utgangspunktet området godt egnet for boligutbygging. Videre kan nærheten til Preståsen muligens forsvare nedbyggingen av et grøntområde med færre åpenbare kvaliteter for nærmiljøet. Ved en eventuell utbygging er det likevel viktig å vurdere nærmere konsekvenser for turløyper og rekreasjonsarealer innenfor/gjennom området. Området grenser til eksisterende boligbebyggelse, og kan således anses som en forlengelse av disse. Det er kort vei til skole, barnehage og Sandefjord sentrum. Det er imidlertid ikke lagt til rette for myke trafikanter på omkringliggende veinett. Ved en eventuell utbygging må derfor behov for etablering av langsgående anlegg for myke trafikanter, samt trygge krysningspunkter vurderes nærmere. Smale veier og kort avstand mellom eiendomsgrensene gjør nødvendige oppgraderinger av adkomstveier utfordrende.

Konsekvenser for naturmangfold og kulturminner, grunnforhold og grunnstabilitet må vurderes nærmere. Det er uvisst om kombinasjonen av kalkskog og sopp i deler av området kan innebære at det finnes andre sjeldne plantearter her. Etter en samlet vurdering, og med vekt på friluftsliv og turstier innenfor området, samt behov for tiltak knyttet til det lokale veinettet, anbefales det ikke omdisponering til boligformål.

B18: LINGELEMVEIEN

Områdenavn: Lingelemveien
Gbnr.: Deler av 24/2 og 26/2
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Boligbebyggelse
Arealstørrelse: Ca. 40 daa i kart (ca. 30 daa i innspillet)
Forslagsstiller: Rune Aasrum



Beskrivelse:

Forslagsstiller ønsker endring av formål på del av eiendom fra LNF til boligbebyggelse. Området oppgis å bestå av uproduktiv skog. I gårdskart er det registrert som produktiv skog. Området ligger langs Lingelemveien.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		969,6 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn i det aktuelle området.						
Støy	Mål 3		Den delen som ligger nærmest Lingelemveien er utsatt for støy, gul støysone. Støydempende tiltak må vurderes ved eventuell utbygging.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert en truet art (Storspove) ved Orerødslogen.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>Ca. 35 daa høy bonitet. Ca. 5 daa lav bonitet.</td></tr></table> Området består av ca. 35 daa produktiv skog. Området omslutes av skog og dyrkbar mark i nord og øst, samt en bolig og Lingelemveien i sør og vest. Det må påregnes buffer mot dyrka mark. Det er ikke registrert mineralforekomster.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	Ca. 35 daa høy bonitet. Ca. 5 daa lav bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	Ca. 35 daa høy bonitet. Ca. 5 daa lav bonitet.							

Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Det er ikke registrert kulturlandskap i området. Terrenget er relativt flatt og det er ingen registrerte stier i kartet. Historiske flyfoto viser at arealet har vært nokså uforandret de siste 70 årene. Området er registrert med grønnsstruktur verdi C i RPBA.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er et automatisk fredet kulturminne (gravrøys) innenfor innspillsområdet. Ved eventuell utbygging må det påregnes nærmere arkeologiske undersøkelser av området.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er ca. 250 meter til busstopp ved Fevang skole (luftlinje). I henhold til VKT er imidlertid nærmeste busstopp betjent i det daglige på Raveien (betjent av 01-bussen), ca. 500 meter unna. Området ligger langs Lingelemveien, uten tilrettelegging for myke trafikanter. Området anses som bilbasert.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Fartsgrensen på Lingelemveien langs innspillsområdet er 50 km/t. Det er registrert en ulykke i nærheten av området (utforkjøring uten andre biler involverte), samt viltpåkjørslar i Lingelemveien, nær innspillsområdet. Veien er smal og uten fortau/gang-sykelvei. En evt. utbygging vil kreve at det tilrettelegges for trygg skolevei til Fevang skole.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Det er ikke registrert friluftsområde innenfor innspillsområdet eller i nærheten, foruten rundt Fevang skole. Ingen registrerte turstier. Det er imidlertid muligheter i nærheten rundt skolen for rekreasjon og turer.

Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Fevang skole ligger ca. 300 meter fra innspillsområdet i luftlinje, og nærmeste barnehage ca. 200 meter. Skoleveien vil være langs Lingelemveien, som er smal og uten gang-/sykkelvei. Her må det vurderes å legge til rette for en trygg skolevei. Det kan være muligheter for å legge til rette for at deler av skoleveien legges internt i området. Det er ifølge rapport fra Norconsult ledig kapasitet på skolen per i dag.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det foreligger ikke informasjon om at innspillsområdet er brukt av skole/barnehage til utendørsaktivitet. Området kommer ikke i konflikt med barns skolevei. Det er ikke mange andre boliger rundt området, men Fevang skole og idrettsanlegg ligger like i nærheten. Det er god tilgang på friluftsområder. Det bør legges til rette for gode leke- og uteoppholdsarealer ved en eventuell utbygging.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger ca. 6,4 km fra sentrum, og er utenfor LUG (RPBA). Det er rett under 2 km til Foksrød/Hunsrød og ca. 1,5 km til Torp flyplass. Legges 2 boliger per dekar til grunn, muliggjør innspillet 80 boliger.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det går en vannledning gjennom området. Det må etableres VA-nett til området fra nærliggende nett. Dekning av bredbånd må utbedres.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.

ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Deler av innspillsområdet er registrert med fjell i dagen, deler ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Konsekvenser for naturmangfold (inkl. truet og sårbare arter, hule eiker) må utredes nærmere. Det må påregnes buffersone og byggeforbudssone mot landbruk og vei.

Samlet vurdering

En omdisponering av LNF til boligbebyggelse på 30-40 daa vil medføre en endring i et landskap som i dag består av skog. Området er ikke kartlagt eller vurdert som et verdifullt landskapsområde.

Området ligger langs Linglemveien med landbruk og noen få boliger rundt seg. Det er kort vei til skole, barnehage, idrettsanlegg og turmuligheter i nærområdet. En utbygging vil forutsette at en trygg skolevei blir sikret.

Det er busstopp ved Fevang skole og Raveien, nord-vest for området. Foksrød regnes som et knutepunkt med næringsliv og Torp ligger like i nærheten. Det vil likevel antas at transport i hovedsak vil være privatbilisme i sammenheng med arbeidsreiser.

Konsekvenser for naturmangfold, inkludert truede og sårbare arter, kulturmiljø/kulturminner og grunnforhold/grunnstabilitet må utredes nærmere.

Det er usikkert om det er marked for så mange nye boliger med denne beliggenheten. Totalt middels negative konsekvenser.

B19: KROKEMOVEIEN 126**Områdenavn:** Krokemoveien 126**Gbnr.:** 150/56**Dagens formål:** LNF**Foreslått formål:** Boligbebyggelse**Arealstørrelse:** Ca. 6,4 daa**Forslagsstiller:** Lunde Arkitektur for Dama Holding AS**Beskrivelse:**

Innspillsområdet omfatter et LNF-område på Krokemoa, vest for Sandefjord. Området er avgrenset av Krokemoveien, boligbebyggelse og skog (skogbruk/hogstfelt).

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		54 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.						
Støy	Mål 3		En liten del av innspillsområdet langs Krokemoveien ligger innenfor rød og gul støysone.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter eller viktige naturtyper innenfor innspillsområdet. På skog- og jordbruksarealene syd for innspillsområdet er det registrert 21 rødlistede arter (11 truede og 10 nær truede arter).						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>5,8 daa fulldyrka jord.</td><td>0,4 daa dyrkbar jord.</td><td>0,4 daa høy bonitet.</td></tr></table> Mesteparten av området består av fulldyrka jord, registrert som dyrka mark klasse A i RPBA. Ca. 1 daa har svært god jordkvalitet og ca. 3,1 daa har mindre god jordkvalitet. En mindre del av eiendommen består av barskog med høy bonitet, registrert som utmark	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	5,8 daa fulldyrka jord.	0,4 daa dyrkbar jord.	0,4 daa høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
5,8 daa fulldyrka jord.	0,4 daa dyrkbar jord.	0,4 daa høy bonitet.							

			klasse A i RPBA. Dette arealet er registrert som dyrkbar mark. Det er ikke registrert mineralressurser.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde. Grønnstruktur verdi C.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljø innenfor eller inntil innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er ca. 200 meter i luftlinje til nærmeste bussholdeplass, som betjenes av linje 03 Buer–Veldre (avgang hver halvtime) og linje 135 Bugården (sporadiske avganger). Det tar ca. 40 minutter å gå til jernbanestasjonen i dag. Ved ny stasjonsplassering reduseres gangavstanden til ca. 20 minutter. Området anses som middels bilbasert.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Adkomst er via Krokemoveien, med fartsgrense 30 km/t, ÅDT 4 000 og tungtrafikkandel 7 %. Det er ikke anlegg for gående og syklende langs veien. Gjeldende kommuneplan viser et fremtidig GS-anlegg langs Krokemoveien forbi innspillsområdet. Pågående reguleringsarbeid for nytt GS-anlegg stopper imidlertid ved Krokenveien, ca. 120 meter øst for innspillsområdet. Det antas at Byggveien vil bli en naturlig skolevei for eventuelle barneskoleelever bosatt i det aktuelle området. Det må derfor sikres trygg skolevei fram til Byggveien. Av hensyn til skolevei for ungdomsskoleelever og trygg adkomst til fritidsaktiviteter o.l., bør også etablering av GS-anlegg fram til det planlagte

			anlegget (ca. 120 meter) vurderes.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet ligger innenfor friluftsområde registrert som viktig (nærturterreng). Det antas at dette i hovedsak gjelder skogsområdene sørvest for innspillsområdet. Det er ikke kartlagt stier innenfor eller langs innspillsområdet.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Krokusen barnehage (privat) ligger ca. 230 meter unna og Krokemoa barnehage (offentlig) ligger ca. 620 meter unna (luftlinje). Det er ca. 300 meter til Krokemoa barneskole og ca. 970 meter til Bugården ungdomsskole (luftlinje). Det er per i dag kapasitetsutfordringer ved Krokemoa barneskole og barnehage. Bugården ungdomsskole har ledig kapasitet.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det antas at skogsområdet syd for innspillsområdet er i bruk av barn og unge og av barnehage/barneskole i nærheten til lek og uteopphold, men at dette ikke gjelder innspillsområdet. Området ligger tett på andre boliger og det er kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor LUG (RPBA). Det er ca. 2,9 kilometer i luftlinje til Sandefjord sentrum. Forslagsstiller ønsker etablert 36 boliger, dvs. 5,6 boliger per daa.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er kommunalt VA-nett i nærområdet. Det er god bredbåndsdekning i området.

Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Området ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er ingen kjent virksomhetsrisiko.

Samlet vurdering

Innspillsområdet består av 6,4 daa jordbruksareal avsatt til LNF i gjeldende kommuneplan. Området foreslås omdisponert til boligbebyggelse med 36 leiligheter. En omdisponering av området vil gi middels–store klimakonsekvenser.

Området ligger ca. 2,9 kilometer vest for Sandefjord sentrum og innenfor LUG. Det er kort vei til skoler og barnehager, men ikke lagt til rette for myke trafikanter på omkringliggende veinett. Planlagt GS-anlegg langs Krokemoveien avsluttes ca. 120 meter fra eiendommen. Det er per i dag kapasitetsutfordringer ved barneskole i tilhørende skolekrets og nærliggende barnehage. En eventuell utbygging vil komme i konflikt med ca. 5,8 daa fulldyrka jord og 0,4 daa dyrkbar jord/produktiv skog. Totalt middels negative konsekvenser.

B21: GRYTEVEIEN**Områdenavn:** Gryteveien**Gbnr.:** 501/1**Dagens formål:** LNF**Foreslått formål:** Bolig**Arealstørrelse:** Ca. 123 daa**Forslagsstiller:** Jon Harald Gryte**Beskrivelse:**

Området ønskes omdisponert fra LNF til byggeområde for bolig. Innspillsområdet er på utredningstidspunktet ubebygget, og er registrert som produktiv skog.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		4397,5 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn i det aktuelle området.						
Støy	Mål 3		Enkelte deler av innspillsområdet som ligger nærmest Gryteveien, faller inn under gul støysone. I all hovedsak ligger området utenfor støysone.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert nordflaggermus i området, som er en art av nasjonal forvaltningsinteresse. Innspillsområdet ligger også i nærheten av områder som er registrert som leveområde for elg. Det er registrert flere felt med viktig naturtype "rik edellaugskog" i nærområdet. Ca. 2 daa av innspillsområdet består av løvskog med høy bonitet. Verdien av skogen bør vurderes nærmere.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>Ca. 62 daa høy bonitet. Ca. 33,7 daa middels bonitet.</td></tr></table>	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	Ca. 62 daa høy bonitet. Ca. 33,7 daa middels bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	Ca. 62 daa høy bonitet. Ca. 33,7 daa middels bonitet.							

					Ca. 27,3 daa lav bonitet.	
			Innspillsområdet er registrert som produktiv skog, med en bonitet som varierer fra høy til lav. Det må påregnes buffersone mot tilgrensende dyrka mark. Det er ikke registrert mineralressurser innenfor området.			
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke registrert som viktig landskapsområde eller kulturlandskapsområde.			
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ikke registrert noen kulturminner eller kulturmiljøer på innspillsområdet, det er imidlertid registrert eldre steingjerder (ikke fredet) inntil området.			
Samfunnsmessige forhold						
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Innspillsområdet ligger i luftlinje om lag 5-5,5 km fra Stokke sentrum. Nærmeste lokalsenter er Arnadal. Dersom man følger veien, ligger innspillsområde i en avstand fra tettbebyggelsen rundt Arnadal om lag 2 km fra innspillsområdet. Det er flere bussruter som stopper ved innspillsområdet (Gulli busstopp). Reisetiden for flere av rutene vil imidlertid være ganske lang for reise til Stokke sentrum eller Sandefjord sentrum. Det må derfor påregnes at trafikk til og fra innspillsområdet i stor grad vil være bilbasert.			
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		En naturlig adkomst til området er fra Gryteveien. Gryteveien er smal, og det er per i dag ikke opparbeidet noe gang-/sykkelanlegg langs veistrekket ved innspillsområdet.			

			Fartsgrense på Gryteveien er 60 km/t. ÅDT totalt (2020) er 1500, hvorav 8 % er lange kjøretøy. Det er registrert viltpåkørsler i Gryteveien, ca. 300 m nordvest for innspillsområdet. Utover dette er det registrert enkelthendelser i nærområdet, men det er ingen registrerte ulykkespunkter eller ulykkesstrekning i området.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Det er gode friluftslivs- og rekreasjonsmuligheter i nærheten av innspillsområdet. Området ligger i nær tilknytning til utmark, hvor det er muligheter til å ta seg inn på tursti til Valberg og Arnadal idrettsanlegg. Innspillsområdet vil ikke komme i konflikt med registrerte friluftsområder eller løyper/stier.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Nærmeste barnehage er Elverhøy barnehage, som ligger i en avstand på om lag 2,6 km (luftlinje) fra innspillsområdet. Dersom barnehagens fulle kapasitet skal kunne tas i bruk må bygningsmassen oppgraderes. Innspillsområdet er en del av Vennerød skolekrets, og har en avstand på om lag 800 m i luftlinje til skolen. På sikt er det forventet at elevtallet på skolen vil synke, slik at det vil være kapasitet til å ta imot flere elever. Nærmeste ungdomsskole er Stokke ungdomsskole som ligger i en avstand på om lag 5,5 km (luftlinje). Elevkapasiteten anses for å være god.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Utmarksområdene rundt Vennerød skole benyttes i stor grad av elevene, men det foreligger ingen registreringer som tilsier at innspillsområdet

			er brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Området kommer ikke i konflikt med barns skolevei. Innspillsområdet ligger i nærheten av spredt bebyggelse. Nærmeste tettbebyggelse og idrettsanlegg ligger om lag 2 km (luftlinje) fra innspillsområdet. Skole ligger i en avstand på ca. 800 m (luftlinje) fra innspillsområdet.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet ligger ved siden av et regulert industriområde, hvor det legges opp til lett industri, lager, håndverksbedrifter og kontor. Planen har ikke blitt realisert siden regulering i 1990. Området ligger like i nærheten av annen spredt bebyggelse, men ikke i direkte tilknytning til lokalsenteret Arnadal. Innspillsområdet ligger utenfor LUG (RPBA). Det er mer enn 5 km til Stokke sentrum som innehar sentrale funksjoner og det er om lag 2 km til Arnadal, med et begrenset tjenestetilbud.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Kommunale vann- og avløpsledninger er lagt langs Gryteveien. Kapasitet på VA-anlegg må undersøkes nærmere med tanke på hvordan området eventuelt kan utvikles. Det er bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		En liten del av innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.

Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Konsekvenser for naturmangfold må vurderes nærmere.
--	-----------------	--	---

Samlet vurdering

Innspillsområdet ligger utenfor LUG (RPBA). Nærmeste lokalsenter ligger om lag 2 km innspillsområdet. Avstand til barneskole er relativt kort, men per dags dato er det ikke tilrettelagt for myke trafikanter langs veien. Nærmeste lokalsenter innehar enkelte tjenestetilbud, men beboerne må reise til Stokke sentrum eller andre sentrumsområder for å få dekt de sentrale behovene. Om en utbygging av innspillsområdet vil kunne bidra til å gi grunnlag for å øke tjenestetilbudet i Arnadal er usikkert.

Eiendommen har flere gode kvaliteter som gode solforhold og gode muligheter for rekreasjon og friluftsliv. Det er kort avstand til skole, og det er bebyggelse i relativt kort avstand. I kjøreavstand er det relativt kort vei til både Arnadal og til Stokke sentrum, men slik kollektivtilbudet er i dag vil trolig mye av ferdselen skje ved bruk av personbil.

Innsendt forslag legger opp til en omdisponering av produktiv skog til boligbebyggelse, noe som innebærer at klimaeffekten av arealbruksendringen vil være negativ.

B24: KROKEN VEST

Områdenavn: Kroken vest

Gbnr.: 150/7, 12, 14 og 68, og 150/18 og 19

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Boligbebyggelse

Arealstørrelse: ca. 125 daa

Forslagsstiller: JM Norge AS



Beskrivelse:

Innspillsområdet omfatter et LNF-område på Krokemoa, vest for Sandefjord. Området er omgitt av jord- og skogbruksareal.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		4583 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.						
Støy	Mål 3		Ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert 21 rødlistede arter (11 truede og 10 nær truede arter) nær innspillsområdet. Det er ikke registrert viktige naturtyper innenfor innspillsområdet.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>125 daa dyrkbar jord.</td><td>114 daa høy bonitet.</td></tr></table> Hele området består av dyrkbar mark, registrert som utmark klasse A i RPBA. Tilgrensende jordbruksarealer har svært god/god jordkvalitet. Det må påregnes buffer mot tilgrensende dyrka mark. Mesteparten av området består av barskog med høy bonitet.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	125 daa dyrkbar jord.	114 daa høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	125 daa dyrkbar jord.	114 daa høy bonitet.							

			Det er ikke registrert mineralressurser.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Innspillsområdet er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde og er registrert som grønnstruktur med verdi C. Området er imidlertid del av et større skogsområde som utgjør en kvalitet i området.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljø innenfor eller inntil innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er 250–650 meter i luftlinje til nærmeste bussholdeplass, som betjenes av linje 03 Buer–Veldre (avgang hver halvtime) og linje 135 Bugården (sporadiske avganger). Det tar ca. 40 minutter å gå til jernbanestasjonen i dag. Ved ny stasjonsplassering reduseres gangavstanden til ca. 20 minutter. Området anses som middels bilbasert.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Det foreslås etablert ca. 200 boliger på det aktuelle området. Kjøreadkomst forutsettes fra Krokenveien, alternativt fra Krokemoveien. Begge veiene har fartsgrense 30 km/t. Ingen av dem har anlegg for gående og syklende. Krokemoveien har ÅDT 4 000 med tungtrafikkandel 7 %. Det er foreliggende ikke trafikk tall for Krokenveien. Gjeldende kommuneplan viser et fremtidig GS-anlegg langs Krokemoveien forbi innspillsområdet. Pågående reguleringsarbeid for nytt GS-anlegg stopper imidlertid ved Krokenveien, ca. 120 meter øst for innspillsområdet.

			Trafikksikker skolevei til Krokemoa og Bugården skole må ivaretas ved en eventuell utbygging.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Hele innspillsområdet inngår i et viktig friluftsområde (nærturterreng). Det er merka tursti gjennom området og stiforbindelser vestover til Gulrotfjellet. Forslagsstiller opplyser i sitt innspill at stiforbindelser mot vest til gulrotfjellet og gapahuken til skogselskapet vil bli opprettholdt gjennom området.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Krokusen barnehage (privat) ligger ca. 80 meter unna og Krokemoa barnehage (offentlig) ligger ca. 590 meter unna (luftlinje). Det er ca. 300 meter til Krokemoa barneskole og ca. 970 meter til Bugården ungdomsskole (luftlinje). Det er per i dag kapasitetsutfordringer ved Krokemoa barneskole og barnehage. Bugården ungdomsskole har ledig kapasitet.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det antas at innspillsområdet, samt omkringliggende skogsområde, er i bruk av barn og unge og av barnehage/barneskole i nærheten til lek og uteopphold. Kommunens dekningsanalyse av grønnstruktur og rekreasjonsareal viser at Krokemoa skole vil kunne få reduserte nærturmuligheter dersom skogen bygges ned. Området ligger tett på andre boliger og det er kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor LUG (RPBA). Det er ca. 2,9 kilometer i luftlinje til Sandefjord sentrum.

			Forslagsstiller ønsker etablert ca. 200 boliger, dvs. 1,6 boliger per daa.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er kommunalt VA-nett i nærområdet. Det er god bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Området i sin helhet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire. Deler av området ligger innenfor aktsomhetssone for flom.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er ingen kjent virksomhetsrisiko.

Samlet vurdering

Innspillsområdet består av ca. 125 daa avsatt til LNF i gjeldende kommuneplan. Området foreslås omdisponert til boligbebyggelse med ca. 200 boliger. En omdisponering av området vil gi store negative klimakonsekvenser.

Området ligger ca. 2,9 kilometer vest for Sandefjord sentrum og innenfor LUG. Det er kort vei til skoler og barnehager, men ikke lagt til rette for myke trafikanter på omkringliggende veinett. Ved en eventuell utbygging må det etableres GS-anlegg langs Krokemoveien fram til planlagt GS-anlegg (over ca. 120 meter). Det er per i dag kapasitetsutfordringer ved barneskole i tilhørende skolekrets og nærliggende barnehage. En eventuell utbygging vil komme i konflikt med ca. 125 daa dyrkbar jord og ca. 114 daa produktiv skog med høy bonitet. Totalt middels negative konsekvenser.

B25: RAGNHILDRØDVEIEN

Områdenavn: Ragnhildrødveien
Gbnr.: 473/3 og 458/9
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Boligformål
Arealstørrelse: Ca. 17,5 dekar
Forslagsstiller: Rune Leifson og Kjell Bredholt



Beskrivelse:

Området ønskes omdisponert fra LNF til byggeområde for bolig. Innspillsområdet består av halvparten dyrka jord og halvparten skog. Området ligger inntil etablert boligbebyggelse ved Stokke sentrum og nært til Bokemoa barneskole og Stokke ungdomsskole med tilhørende idrettsanlegg.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		374,4 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Ikke registrert forurenset grunn innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.						
Støy	Mål 3		Ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.						
Naturmangfold	Mål 13		Pinnsvin er registrert i og ved innspillsområdet, den er vurdert som nær truet. Ellers ingen registrerte truede arter.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>Ca. 8,5 daa dyrka mark.</td><td>-</td><td>Ca. 4,2 daa høy bonitet. Ca. 4,8 daa lav bonitet.</td></tr></table> Omtrent halvparten av arealet består av fulldyrka jord. Jorda er sandjord som er kartlagt som god jordkvalitet. Arealet har potensial for korn- og grønnsakdyrking, men kan være tørkeutsatt. Resten av arealer er skog på høy bonitet	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	Ca. 8,5 daa dyrka mark.	-	Ca. 4,2 daa høy bonitet. Ca. 4,8 daa lav bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
Ca. 8,5 daa dyrka mark.	-	Ca. 4,2 daa høy bonitet. Ca. 4,8 daa lav bonitet.							

			og skog på lav bonitet, den er ikke kartlagt som dyrkbar. Det må påregnes buffer mot tilgrensende dyrka mark.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde. Grønnstruktur verdi C.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er ca. 300 m i luftlinje fra innspillsområdet til busstopp ved Stokke ungdomsskole. Aktuell bussrute har imidlertid lav frekvens. Det er gangvei fra Stokke ungdomsskole inn til Stokke sentrum med et bredt kollektivtilbud (buss og tog) og servicetilbud. Gangavstand fra innspillsområde til sentrum er om lag 1,5 km.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Adkomstvei er planlagt fra Ragnhildrødveien, en relativt smal kommunal vei med lav ÅDT.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Friluftsområde verdi B, viktig friluftsområde, korridor for skiløype. I RPBA rekreasjon er området kartlagt som verdi A.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Avstanden til Bokemoa barneskole er under 1 km i luftlinje. Skolen vil få kapasitetsutfordringer om få år. Avstanden til Stokke ungdomsskole er ca. 500 m i luftlinje. Ungdomsskolen har ledig kapasitet.

			Det er i dag god kapasitet i barnehagene til Stokke barnehageområde.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Området kommer ikke i konflikt med barns skolevei. Innspillsområdet ligger tett på andre boliger. Det er kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Avstanden til nærmeste sentrumsområde og sentrale funksjoner er under 2 km. Innspillsområdet ligger utenfor, men inntil LUG (RPBA). Innspillsområdet ligger nær både barne- og ungdomsskole. Forslagsstiller opplyser at området er tenkt utnyttet til eneboliger, evt. blandet småhusbebyggelse. Legges 2 boliger per dekar til grunn, muliggjør innspillet 35 boliger.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er mulig å koble seg på eksisterende VA-nett. Det er god bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillet ligger utenfor 100-metersbeltet langs sjø.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Deler av området ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Innspillet omfatter omdisponering av fulldyrka jord. Det omfatter også inngrep i kulturlandskapet. Ved en eventuell utbygging vil innspillsområdet grense til fulldyrka jord på to kanter med fare for konflikter med jordbruksdrifta.

Samlet vurdering

Foreslåtte arealbruksendring medfører nedbygging av fulldyrka jord med negativ konsekvens for framtidig matproduksjon. Den medfører også nedbygging av skog med negativ klimakonsekvens.

Innspillsområdet ligger utenfor, men inntil langsiktig utviklingsgrense (LUG). Området grenser til eksisterende reguleringsplan for Holtet, og kan således ses på som en utvidelse av dette feltet. Det er kort vei til både barne- og ungdomsskole og til Stokke sentrum. Det er ikke fortau/gang- sykkelvei langs Ragnhildrødveien, men det er fortau langs Rørkollveien hvor barneskolen ligger.

Området er i konflikt med landbruksinteressene, da det medfører nedbygging av fulldyrka jord. Videre må det påregnes buffer/byggegrense mot tilgrensende dyrka mark på minst 10 meter.

Etter en samlet vurdering frarådes utbygging av området på grunn av landbruksinteressene og fordi det ligger utenfor LUG.

B28: ØSTERØYVEIEN**Områdenavn:** Østerøyveien**Gbnr.:** 48/7**Dagens formål:** LNF**Foreslått formål:** Boligformål**Arealstørrelse:** Ca. 13 daa**Forslagsstiller:** Randi Jørgensen Aamodt**Beskrivelse:**

Forslagsstiller ønsker endring av formål på del av eiendom fra LNF til boligformål. Området består av fjell og vegetasjon, og grenser til dyrka mark og eiendommer med helårsboliger i LNF. Det ligger noe tilbaketrukket fra Østerøyveien.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold			
Klimakonsekvens	Mål 13		365 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i det aktuelle området.
Støy	Mål 3		Innspillsområdet ligger rett utenfor støysonen fra Østerøyveien.
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter eller viktige naturtyper innenfor innspillsområdet. Det er registrert flere felt med viktige naturtyper i nærheten av innspillsområdet, blant annet tre koller ca. 60 meter unna. Kollene ser ut til å være av samme biotop som innspillsområdet, og verdien av innspillsområdet bør derfor vurderes nærmere.
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		Det aktuelle området har ikke dyrkbar mark eller produktiv skog (registrert som impediment blandingskog). Det må påregnes buffer mot tilgrensende dyrka mark.

Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke kartlagt som et verdifullt kulturlandskap. Innspillsområdet består i hovedsak av fjell. Ved en eventuell utbygging må det tas hensyn til nærliggende boliger og landbruk. Grønnstruktur verdi C.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Området ligger ikke innenfor eller i tilknytning til et registrert kulturminne. Det er et vernet bygg/framhus/småbruk i nærheten mot Østerøyveien, men det anses at dette ikke kommer i konflikt.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Nærmeste busstopp ligger rett ved innspillsområdet, men busslinjene her har lav frekvens. En utbygging her anses derfor å i stor grad bli bilbasert. Det må sikres lovlig adkomst over privat eiendom ut til Østerøyveien (fylkesvei).
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Innspillsområdet ligger noe tilbaketrukket fra Østerøyveien. Det går gangvei langs Østerøyveien på motsatt side av veien, og kryssing av myke trafikanter vil forekomme og må sikres. Hastighet langs Østerøyveien er 60 km/t. Det er registrert viltpåkørsler i Østerøyveien, nær innspillsområdet.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Det er ikke registrert turstier eller område for rekreasjon innenfor innspillsområdet.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Lahelle barnehage (privat) ligger ca. 400 meter i luftlinje fra innspillsområdet. Gokstad skole ligger ca. 2,2 km fra området. Det er gang- og sykkelvei hele veien til skolen, på motsatt side av Østerøyveien. Ved en eventuell utbygging må

			tilrettelegging for sikker kryssing av veien vurderes. Det er per i dag ledig kapasitet ved skolen.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det er ikke registrert at området blir brukt av skole eller barnehage til utendørsaktiviteter. Det kommer heller ikke i konflikt med skolevei. Det er noen boliger i nærheten og gode friluftsområder for barn og unge.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet ligger utenfor LUG (RPBA), ca. 3,3 km fra Sandefjord sentrum. Legges 2 boliger per dekar til grunn, muliggjør innspillet 26 boliger.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Der går VA-ledninger langs Østerøyveien og inn til tilgrensende boliger. Kapasitet på ledningsnett må undersøkes. Det er bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger utenfor 100-metersbeltet mot sjø. Det er kort vei til sjø og natursti langs kysten.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet består av fjell, med tilgrensende områder med fare for kvikkleire. Ved 25 m havstigning vil vann komme tett opptil innspillsområdet.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Ved en eventuell omdisponering må naturverdier innenfor området undersøkes nærmere.

Samlet vurdering

Foreslåtte arealbruksendring vil ha negativ klimakonsekvens. Innspillsområdet ligger utenfor langsiktig utviklingsgrense i RPBA (grensen for LUG går på den andre siden av Østerøyveien). Det er gang- og sykkelvei på motsatt side av Østerøyveien til skole, barnehage og inn til sentrum. Det er imidlertid dårlig kollektivdekning i området (lav frekvens), og avstanden til arbeidsplasser, servicetilbud mv. gjør at utbygging her i stor grad vil være bilbasert.

Det er gode tur- og friluftsområder i nærheten med Skjellvika og øvrig kyst.

Ved en eventuell utbygging må lovlig adkomst til fylkesveien og tilrettelegging for sikker kryssing for myke trafikanter vurderes nærmere. Videre må buffer mot dyrka mark påregnes, tilkobling til VA-nett, byggteknisk gjennomføring (sprenging av fjell o.l.), og naturmangfold undersøkes nærmere.

Etter en samlet vurdering, og med vekt på at innspillsområdet ligger utenfor LUG og vil bli svært bilbasert, anbefales det ikke omdisponering til boligformål.

B30: MOVEIEN

Områdenavn: Moveien

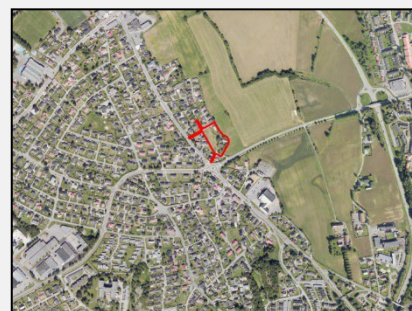
Gbnr.: 41/54

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Boligbebyggelse

Arealstørrelse: 6,5 daa

Forslagsstiller: Jørn Johannessen



Beskrivelse:

Arealet ønskes omdisponert fra LNF til byggeområde for bolig. Arealet består av bebygd areal (et eldre gårdstun) samt et fulldyrka jorde på 1,8 dekar. Det er skissert to alternativer, med eller uten jordet som foreslås benyttet til dyrkingslotter for de som bor der. Området ligger inntil Ringveien og Moveien.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens		Redegjørelse
Miljøforhold				
Klimakonsekvens	Mål 13			Alternativ A: 19,6 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år. Alternativ B: 3 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.
Grunnforurensning	Mål 3 og 11			Ikke registrert forurenset grunn innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.
Støy	Mål 3			Søndre del av innspillsområdet ligger innenfor gul og rød støysone fra Ringveien.
Naturmangfold	Mål 13			Ikke registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor eller nær innspillsområdet.
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11	Alt. A	Alt. B	Alternativ A medfører omdisponering av ca. 2,7 dekar fulldyrka jord. Alternativ B medfører ingen omdisponering. I alternativet kan det fulldyrka jordet benyttes til dyrkingslotter av beboerne eller det kan beholdes til vanlig jordbruksdrift. Området grenser til fulldyrka jord i øst, det vil utløse krav til buffersone/byggegrense på 10 meter fra den dyrka jorda.

Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde. En utbygging vurderes å være en naturlig utvidelse av et allerede utbygd område.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø. Det er et SEFRAK-registrert bygg innenfor området som må vurderes nærmere i dialog med kulturmyndigheten (fylkeskommunen).
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er ca. 300 meter fra innspillsområdet til bussholdeplass i Moveien. Innspillsområdet anses som lite bilbasert.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Det er fortau langs Moveien og g/s-vei langs Ringveien. Trafikksikkert tilbud til myke trafikanter. Normal standard på veiene i området. Innspillsområdet har trafikksikker adkomst fra Moveien.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde, løyper eller stier.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Det er under 1 km i luftlinje til nærmeste barneskole og ca. 1,5 km i luftlinje til nærmeste ungdomsskole. Haukerød barneskole og Bugården ungdomsskole har begge ledig kapasitet. Det er flere barnehager i nærområdet.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet.

			Området kommer ikke i konflikt med barns skolevei. Innspillsområdet ligger tett på andre boliger. Det er kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Avstand til bysentrum er ca. 2 km. Avstand til andre sentrumsfunksjoner er mindre. Innspillsområdet ligger utenfor, men grenser til LUG (RPBA). Forslagsstiller anslår et utbyggingspotensial på 25-50 boenheter fordelt på 3-4 lavblokker.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er mulig å koble seg på eksisterende VA-nett. Det er god bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillet ligger utenfor 100-meters belte mot sjø.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Området ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		SEFRAK-bygg innenfor området må vurderes nærmere i dialog med kulturmyndigheten (fylkeskommunen).

Samlet vurdering

Innspillsområdet grenser til langsiktig utviklingsgrense (LUG). Området kan anses som en forlengelse av et allerede utbygd boligområde vest for Moveien. Det er gangavstand til skole, barnehage, busstopp i Moveien og dagligvarebutikk. Innspillsområdet ligger utenfor gjeldende fortettingssone rundt Sandefjord by, men likevel i gang- og sykkelavstand til ulike servicefunksjoner og sentrum. Det er fortau og gang-/sykkelvei i området. Den mest sannsynlige adkomsten er fra Moveien.

Alternativ A medfører omdisponering av ca. 2,7 dekar fulldyrka jord, og anbefales derfor ikke.

Alternativ B der et lite jorde på 1,8 dekar er planlagt benyttet til dyrkingslotter kan anbefales omdisponert til boligutbygging. På grunn av buffersone og byggegrense mot den dyrka jorda i øst må tiltaket nedskaleres i forhold til det innsendte forslaget.

B31: STOKKE PRESTEGÅRD

Områdenavn: Stokke prestegård
Gbnr.: 422/1/129 og deler av 422/1
Dagens formål: Friområde
Foreslått formål: Boligbebyggelse
Arealstørrelse: Ca. 14,1 daa
Forslagsstiller: Opplysningsvesenets fond (OVF)/
 Clemens eiendomsutvikling AS



Beskrivelse:

Innspillsområdet omfatter ca. 14,1 daa (målt til å være 16,4 daa i NIBIO-kart) grønnstruktur øst for Stokke kirke. Området er avgrenset av Ole Stavnums vei, Arne Garborgs vei og Kirkeveien.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		547 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.						
Støy	Mål 3		Sørvestlig del av innspillsområdet ligger innenfor gul støysone.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert hule eiker nordvest i innspillsområdet. Det er gjort mange observasjoner av truede arter nær innspillsområdet ila. de siste 10 årene (piggsvin, nordflaggermus, fuglearter og lav).						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>16,4 daa lav bonitet.</td></tr></table> Innspillsområdet består av skog med lav bonitet og registrert som utmark klasse B i RPBA. Det er ikke registrert dyrkbar jord eller mineralressurser.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	16,4 daa lav bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	16,4 daa lav bonitet.							
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Innspillsområdet er en skogkledd ås tilgrensende Stokke kirke. Åsen er synlig fra						

			store deler av Stokke sentrum og området rundt. En nedbygging vil således gi fjernvirkninger. Området har grønnstruktur med verdi C i RPBA.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Innspillsområdet er del av et viktig kulturmiljø (RPBA). Området ligger innenfor hensynssone for bevaring av kulturmiljø i gjeldende kommuneplan. Det er ikke registrert kulturminner innenfor området, men flere fredede kulturminner i området rundt. Utbygging av området kan påvirke kulturmiljøet og nærliggende kulturminner negativt. I den gamle kirkeloven var ikke bygging nærmere enn 60 meter fra ei kirke lov uten tillatelse fra biskopen. Forslagsstiller opplyser at ca. 5 daa ligger innenfor 60-metersbeltet fra Stokke kirke. Dette arealet må vurderes spesielt nøye ved en eventuell utbygging.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er kort avstand til tog og buss. Busslinje 130 mot Tønsberg har avgang hver halvtime på dagtid og hver time om kvelden, både ukedager og lørdag. Søndag er første avgang kl. 13 og deretter avgang annenhver time.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Adkomst antas via Ole Stavnums vei. Veien har fartsgrense 30 km/t og lite trafikk. Veien er ca. 4,5 meter bred og har ikke anlegg for gående og syklende.

			Ole Stavnums vei munner ut i Kirkeveien, og herfra er det sammenhengende fortau til sentrum, kollektivtilbud og barne- og ungdomsskole. Ved en eventuell utbygging bør det vurderes om det skal etableres anlegg for myke trafikanter fram til Kirkeveien. Det er registrert en viltpåkørsel i Kirkeveien, ca. 200 m fra innspillsområdet.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Området blir brukt til lek, rekreasjon og friluftsliv. Det er flere brede stier på kryss og tvers.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Det er flere barnehager i nærheten. De to nærmeste ligger ca. 300 meter unna; Olaløkka (privat) og Tuften (kommunal) barnehage. Det er ca. 1,0 og 1,6 kilometer til hhv. Stokke barneskole og ungdomsskole i luftlinje. Det er per i dag mye ledig kapasitet på ungdomsskolen, men barneskolen får kapasitetsutfordringer om få år. Den sosiale infrastrukturen hva gjelde skole og barnehage er mindre viktig dersom det etableres omsorgsboliger.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Området blir brukt av barn og unge til lek og rekreasjon. Det er satt opp flere enkle gapahuker i området.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger utenfor, men grenser til LUG på tre kanter. Det er kort vei til Stokke sentrum, ca. 500 meter.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er mulig å koble seg på eksisterende VA-nett. Det er god bredbåndsdekning i området.

Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er risiko for skade på rot til verdifulle trær i forbindelse med anleggsarbeid. Konsekvenser for naturmangfold, kulturmiljø og kulturminner må utredes nærmere.

Samlet vurdering

Innspillsområdet består av en skogkledd ås nær Stokke sentrum og foreslås omdisponert til boligbebyggelse. Forslagsstiller ønsker utvikling av omsorgsboliger, som en utvidelse av Soletunet bo- og behandlingssenter. En nedbygging av området vil gi store negative klimakonsekvenser.

Området ligger utenfor LUG, men har en gunstig lokasjon mtp. kollektivtilgjengelighet, sentrumsfunksjoner og oppvekstsvilkår (skole, barnehage, fritidstilbud). Ved etablering av omsorgsboliger, vurderes disse momentene som mindre relevant enn for ordinær boligbebyggelse.

En utbygging vil imidlertid være i konflikt med bevaring av verdifullt kulturmiljø. Området inngår i kulturlandskapet knyttet til Stokke kirke og Stokke prestegård. Nedbygging kan påvirke kulturmiljøet og nærliggende kulturminner negativt, og vil gi fjernvirkninger for Stokke sentrum.

Det er registrert hule eiker på området og gjort mange observasjoner av truede arter i nærområdet. Området blir i dag brukt til lek, rekreasjon og friluftsliv.

Konsekvenser for naturmangfold, inkludert truede og sårbare arter, kulturmiljø/kulturminner og grunnforhold må utredes nærmere.

Etter en samlet vurdering, og med vekt på kulturmiljø, fjernvirkninger for Stokke sentrum, naturmangfold og rekreasjon, anbefales det ikke omdisponering til boligformål.

B34: HUVIKSKOGEN

Områdenavn: Huvikskogen

Gbnr.: 113/1

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Boligformål

Arealstørrelse: Ca. 55 daa

Forslagsstiller: OBOS Block Watne avd. Viken Vest v/ Fred Runar Antonsen



Beskrivelse:

Forslagsstiller ønsker å endre formål på eiendommen fra LNF til boligbebyggelse. Området består i dag av skog, fjell og turområde. Forslagsstiller anslår ca. 100 nye boliger.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse		
Miljøforhold					
Klimakonsekvens	Mål 13		1829,9 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.		
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.		
Støy	Mål 3		Vestre del av området er utsatt for støy fra vesterøyveien (gul støysone). Støydempende tiltak må vurderes for evt. bebyggelse nærmest veien.		
Naturmangfold	Mål 13		Det er observert Trelerker inntil innspillsområdet. De er registrert som truet. Ellers er det ikke-truede sopper registrert innenfor området. Naturmangfold ved bøkeskog og eiker er i området, og hul eik er observert i området. Om dette ligger innenfor innspillsområdet er usikkert, men det må undersøkes.		
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11				
			Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog
			0 daa	0 daa	0 daa høy bonitet. 25 daa middels/la v bonitet. 31,4 daa uproduktiv skog.

			Deler av området har middels og lav bonitet. Mesteparten av innspillsområdet er registrert som uproduktiv skog. Det er ikke registrert mineralforekomster i området.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Hele området er registrert som grønnstruktur A. Det er et etablert turområde med stier og høydedrag som er godt synlig på avstand. Forslagsstiller har i innspillet bl.a. vist silhuettberegninger, og oppgir at en utbygging ikke ødelegger silhuetten av det kupert terrenget/åsen, sett fra byen. Ved en evt. utbygging må dette vurderes nærmere.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er registrert en tyskerbrakke («Lia») i utkanten av området, samt rester av bosetting fra krigen på toppen av Fjellvikåsen («Midtås»). Hensyn til kulturminnene bør undersøkes nærmere.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Forslagsstiller foreslår adkomst fra syd via Østerliveien. Trafikkøkningen er anslått til 1000 ÅDT. Det vil være behov for oppgradering av Østerliveien for å oppfylle kommunens veinormal. Stigningsforhold i Østerliveien må også vurderes. Forslagsstiller foreslår også å oppgradere sti over Fjellvikåsen for bedre tilknytning til sentrum og rekreasjonsområder. Området ligger noe tilbaketrukket fra Vesterøyveien. Fra innkjøring til området er det i overkant av 500 meter til nærmeste busstopp.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Østerliveien går gjennom et etablert boligområde, og må påregnes oppgradert. Mulig sti

			fra nytt boligfelt og ned til mot sentrum kan bidra til trygg gangforbindelse (universell utforming må undersøkes nærmere). Det er gang-/sykkelanlegg på samme side av Vesterøyveien, og overgangsfelt mot Framnes skole. Trafikkmengden morgen og kveld til/fra Vesterøya og sentrum oppleves i dag som høy. Tåleevne for en økning på anslåtte 1000 ÅDT må vurderes nærmere.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer i konflikt med friluftsområde/rekreasjonsområdene (RPBA klasse A). Planlagt innkjøring til området er i dag starten på tursti opp til Fjellvikåsen. Ved en eventuell utbygging må tursti (og hensyn til denne) ivaretas.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Det er ca. 400 meter til nærmeste barneskole i luftlinje og 250-300 meter til barnehager (private). Skagerak vgs. holder også til i nærheten. Det er per i dag ledig kapasitet på barneskolen.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Selv om det ikke er registrert barnetrakk i området er skole og barnehager i nærheten, og det kan antas at området blir brukt til turer. Etablert boligfelt ligger inntil turområdet. Det er usikkerhet knyttet til mengde bruk av området for barn og unge. Befaring og lokal kunnskap av naboer bør gjennomføres og innhentes for å få dette avklart.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger innenfor LUG (RPBA) og mindre enn 2 km fra Sandefjord sentrum. Innspillsområdet grenser til gjeldende fortettingssone rundt Sandefjord by.

			Forslagsstiller har skissert ca. 100 boenheter (ca. 2 boenheter per daa, opplyst å bli 4 boenheter per daa innenfor arealer tiltenkt boligutbygging).
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er offentlig VA-nett i tilgrensende boligområde. Med tanke på størrelsen på området/antall boenheter må kapasitet undersøkes. Det er bredbånddekning i nærområdet.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger utenfor 100 metersbeltet langs sjø. Det er likevel kort vei til sjøarealer og kyststi mot sentrum.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Mesteparten av innspillsområdet består av fjell. Deler av det ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire, og må vurderes nærmere.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Konsekvenser for naturmangfold, kulturmiljø og kulturminner må utredes nærmere.

Samlet vurdering

Innspillsområdet består av ca. 55 daa avsatt til LNF i gjeldende kommuneplan. Området foreslås omdisponert til boligbebyggelse med ca. 100 boliger. En omdisponering av området vil gi store negative klimakonsekvenser.

Innspillsområdet ligger innenfor langsiktig utviklingsgrense (LUG) og nærme Sandefjord sentrum, skoler, barnehager og bl.a. dagligvarebutikk. Området er imidlertid en del av et viktig friluftsområde, med merket tursti opp til selve Fjellvikåsen. Utbygging i dette området vil således medføre en stor endring i et viktig friluftsområde.

Ved en eventuell utbygging må konsekvenser for naturmangfold, inkludert truede og sårbare arter, kulturmiljø/kulturminner og grunnforhold utredes nærmere.

Etter en samlet vurdering, og med vekt på friluftsliv og rekreasjon, naturmangfold og utfordringer knyttet til adkomstvei, anbefales det ikke omdisponering til boligformål.

B39: RISMYRVEIEN 1C**Områdenavn:** Rismyrveien 1C**Gbnr.:** Deler av 306/14**Dagens formål:** LNF**Foreslått formål:** Boligbebyggelse**Arealstørrelse:** Ca. 3,6 daa**Forslagsstiller:** Kodal Bygg AS**Beskrivelse:**

Forslagsstiller ønsker å endre formål for innspillsområdet fra LNF til bolig. Ønsket boligtype er leiligheter, eller annen konsentrert boligbebyggelse. Foreløpig anslag er mellom 14 og 20 leiligheter. Det er ønskelig med atkomst fra avkjørsel ved Rismyrveien 1B. Atkomstveien er tenkt lagt over eiendom 306/14, frem til fremtidig bebyggelse. Området ligger nær Kodal sentrum, sør for Rismyrveien, rett ovenfor Kodal skole.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		61,1 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn i det aktuelle området.						
Støy	Mål 3		Området er ikke utsatt for støy.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter eller viktige naturtyper innenfor det aktuelle området.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>0,8 daa fulldyrka mark.</td><td>1,2 daa.</td><td>1,2 daa høy bonitet.</td></tr></table> Vestre del av innspillsområdet består av, og grenser til fulldyrka jord. Mot dyrka mark må det påregnes buffer/byggegrense (minst 10 meter i gjeldende kommuneplan). Ca. 1 daa av området er registrert som innmarksbeite. Skogen er registrert som barskog, mens forslagsstiller oppgir at det ved befaring på stedet kan konstateres at det ikke lenger er barskog i	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	0,8 daa fulldyrka mark.	1,2 daa.	1,2 daa høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
0,8 daa fulldyrka mark.	1,2 daa.	1,2 daa høy bonitet.							

			området, men løvskog (hovedsakelig bjørk). Det samme området er også registrert som dyrkbar mark. Det er ikke registrert mineralressurser innenfor området.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke registrert med viktig landskapsverdi eller helhetlig kulturlandskap. Utbygging innenfor området forventes å bli godt synlig fra Kodalveien og omkringliggende områder. Grønnstruktur verdi C.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Innspillsområdet ligger i gangavstand til Kodal sentrum (ca. 150 meter i luftlinje) med busstopp og bl.a. matbutikk. Utover dette er det få arbeidsplasser og begrenset servicetilbud i nærområdet. En utbygging her anses å derfor å bli middels bilbasert. Arealet ligger like ved Rismyrveien (delvis kommunal og privat eid) og Kodalveien. Forslagsstiller oppgir at det er ønskelig med atkomst fra avkjørsel ved Rismyrveien 1B.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert trafikkulykker nær innspillsområdet. Rismyrveien har fartsgrense på 30 km/t. Det er etablert gang- og sykkelanlegg på motsatt side av Rismyrveien for strekningen som ligger nærmest bussholdeplassen ved Kodalveien. Kodal idrettslag og skole ligger på andre siden av Rismyrveien. Ved en eventuell utbygging må sikker kryssing av Rismyrveien vurderes nærmere.

Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet er en del av et registrert friluftsområde, og ligger inne som turveitrasé i kommuneplanen. Like utenfor området i øst går det en bekk. Langs denne er det registrert at det går merket tursti, som må hensyntas ved en eventuell utbygging.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Innspillsområdet ligger like sør for Kodal barneskole (ca. 200 meter) og barnehage. Ved en eventuell utbygging må sikker kryssing av Rismyrveien vurderes nærmere. Det er per i dag ledig kapasitet på skolen og nærmeste barnehage.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det foreligger ikke informasjon om at innspillsområdet er brukt av skole/barnehage til utendørsaktivitet. Området kommer ikke i konflikt med barns skolevei. Innspillsområdet ligger nær eksisterende boligområder som omkranser Kodal sentrum.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet ligger under 500 meter fra Kodal sentrum, og innenfor LUG (RPBA). Flere innbyggere kan gi grunnlag for flere lokale funksjoner i Kodal sentrum. Forslagsstiller anslår et utbyggingspotensial på 14-20 leiligheter.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er kommunalt ledningsnett tett på området. Flere husstander nær innspillsområdet har bredbånddekning.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.

ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Det er skrånende terreng ned mot bekken øst for innspillsområdet. Langs bekken er det aktsomhetsområde for flom, som berører store deler av innspillsområdet. Området ligger innenfor område registrert med mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire. Nærmere vurdering av grunnforhold og områdestabilitet må gjøres ved eventuelle søknader om tiltak.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det må påregnes buffersone/byggegrense mot landbruk.

Samlet vurdering

Foreslåtte arealbruksendring innebærer nedbygging av skog, med negativ klimakonsekvens. Videre er det dyrka mark innenfor innspillsområdet, og skogsarealet er også registrert som dyrkbar mark. Ved en eventuell omdisponering bør det vurderes om arealet langs vest som består av dyrka mark skal tas ut (beholdes som LNF-område). I tillegg kommer buffer/byggegrense mot dyrka mark som i gjeldende kommuneplan er på minst 10 meter. Dette vil vesentlig redusere mulig utbyggingsområde.

Like øst for innspillsområdet går Skjeggerødbekken, med tilhørende aktsomhetsområde for flom som berører store deler av innspillsområdet. Dette vil legge føringer for eventuelle tiltak innenfor området. Det må også tas hensyn til tursti langs bekken, samt at det er registrert turveitrasé over området i nord-sørgående retning.

Innspillsområdet ligger tett på Kodal sentrum og skole, og omkringliggende etablerte boligområder. Når det gjelder transportbehov er det liten tvil om at lokaliseringen i kommunen legger opp til privatbilisme i sammenheng med arbeidsreiser. Bussruter langs Kodalveien, og noen lokalfunksjoner i nærheten av området kan imidlertid begrense det samlede transportbehovet sammenlignet med mer perifer lokalisering. Videre vil flere innbyggere kunne gi grunnlag for flere lokale servicefunksjoner i Kodal sentrum.

Etter en samlet vurdering, og med vekt på hensyn til dyrka mark og aktsomhetsområde for flom, anbefales det ikke omdisponering til boligformål.

B43: SVARTSRØD KODAL

Områdenavn: Svartsrød Kodal

Gbnr.: 307/1

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Boligbebyggelse

Arealstørrelse: Ca. 44 daa

Forslagsstiller: Aslaug og Lars Ingmar Thorsen



Beskrivelse:

Forslagsstiller ønsker å endre formål for innspillsområdet fra LNF til bolig. Foreløpige beregninger viser at området kan omfatte 25-30 tomter for ny boligbebyggelse, primært frittliggende, men også noe tettere bebyggelse. Forslagsstiller opplyser at området består av hovedsakelig yngre løvskog, med innslag av furu. Det er fire alternative adkomstløsninger til området. Innspillsområdet beslaglegger ikke dyrket mark.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		1573,1 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn i det aktuelle området.						
Støy	Mål 3		Den delen som ligger nærmest Trollsåsveien er utsatt for støy fra veitrafikk, gul støysone. Støydempende tiltak må påregnes ved eventuell utbygging.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter eller viktige naturtyper innenfor det aktuelle området.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>42,8 daa produktiv skog, middels bonitet. 9,1 daa produktiv skog, høy bonitet.</td></tr></table> Innspillsområdet delvis omkranser og grenser til fulldyrka jord i nord. Her må det påregnes buffer/byggegrense mot dyrka mark.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	42,8 daa produktiv skog, middels bonitet. 9,1 daa produktiv skog, høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	42,8 daa produktiv skog, middels bonitet. 9,1 daa produktiv skog, høy bonitet.							

			Det er ikke registrert mineralressurser innenfor området.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke registrert med viktig landskapsverdi eller helhetlig kulturlandskap. Grønnstruktur verdi C.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er ca. 335 meter i luftlinje til nærmeste busstopp, nord for innspillsområde mot Kodal og videre til Andebu sentrum. Det er ca. 900 meter på det nærmeste i luftlinje til Kodal sentrum, med bl.a. matbutikk. Utover dette er det få arbeidsplasser og begrenset servicetilbud i nærområdet. En utbygging her anses å i stor grad bli bilbasert. Innspillsområdet grenser til fylkesvei, og vil kunne sikres lovlig atkomst til vei som er åpen for alminnelig ferdsel.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert trafikkulykker nær innspillsområdet. På strekningen langs området er fartsgrensen 60 KMT. ÅDT i Trollsåsveien er oppgitt å være 1000, hvorav 8 % er lange kjøretøy. Det er ikke fortau/gs-vei langs Trollsåsveien. Forslagsstiller opplyser at det er trafikksikker adkomst til Kodal sentrum og skole gjennom boligfeltet Svartsrød sør, på motsatt side av Trollsåsveien. Ved en eventuell utbygging må trafikksikker kryssing til Svartsrød sør utredes nærmere. Adkomst til området må løses på en måte som ikke gir vesentlig fare for trafikkulykker.

Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde, løyper eller stier.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Innspillsområdet ligger ca. 950 meter sørvest for Kodal barneskole og ca. 1100 meter fra nærmeste barnehage i luftlinje. Det er per i dag ledig kapasitet på skolen og nærmeste barnehage.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det foreligger ikke informasjon om at innspillsområdet er brukt av skole/barnehage til utendørsaktivitet. Forslagsstiller oppgir at området ikke brukes av barn og unge i hverdagslek. Området kommer ikke i konflikt med barns skolevei. En eventuell utbygging vil imidlertid kreve at det tilrettelegges for trafiksikker kryssing mellom innspillsområdet og eksisterende boligfelt på motsatt side av Trollsåsveien. Innspillsområdet ligger nær andre boliger i nord. Det er god tilgang på friluftsområder. Det bør legges til rette for gode leke- og uteoppholdsarealer ved en eventuell utbygging.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		For nordre del av innspillsområdet er avstanden til Kodal sentrum under 1 km. Innspillsområdet grenser til LUG (RPBA) i øst og nordøst. Flere innbyggere kan gi grunnlag for flere lokale funksjoner i Kodal sentrum. Forslaget legger opp til 25-30 nye boligtomter.

Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er kommunale vannledninger like nord for innspillsområdet, og på motsatt side av Trollsåsveien. Ved en eventuell utbygging må muligheten for tilkobling, behov for egen pumpestasjon mv. vurderes. Boligene som grenser til innspillsområdet har bredbånddekning.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Det går en høyspenttrasé like vest for innspillsområdet. Ved en eventuell utbygging må behov for hensynssone mot denne vurderes. Deler av innspillsområdet, samt nærliggende områder, er registrert med hav- og fjordavsetning, og marin strandavsetning. Nærmere vurdering av grunnforhold og områdestabilitet må gjøres ved eventuelle søknader om tiltak.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det må påregnes buffersone/byggeforbudssone mot landbruk og vei. Videre må trafiksikker kryssing av Trollsåsveien for myke trafikanter vurderes nærmere.

Samlet vurdering

Foreslåtte arealbruksendring innebærer nedbygging av skog, med stor negativ klimakonsekvens. En omdisponering fra LNF til boligformål vil medføre en endring av landskapet som i dag domineres av skog. Området er imidlertid ikke kartlagt eller vurdert som et verdifullt landskapsområde. Forslagsstiller oppgir at en utbygging vil kunne tilrettelegge for enklere adkomst til turområder mot Goksjø.

Innspillsområdet ligger nær regulert bolig- og næringsområde (Svartsrød sør). Områdene er imidlertid adskilt av Trollsåsveien, og tilrettelegging for trafiksikker kryssing mellom områdene er således avgjørende. Det er ikke lagt til rette for myke trafikanter langs fylkesveiene (Trollsåsveien og Svartsrødveien) i retning Kodal sentrum. Gjennom boligfeltet på motsatt side av Trollsåsveien er det relativt kort vei til skole, barnehage og Kodal sentrum. Når det gjelder transportbehov er det liten tvil om at lokaliseringen i kommunen legger opp til privatbilisme i sammenheng med arbeidsreiser. Bussruter langs Trollsåsveien og Kodalveien, og noen lokalfunksjoner i nærheten av området kan imidlertid begrense det samlede transportbehovet noe sammenlignet med mer perifer lokalisering. Videre vil flere innbyggere kunne gi grunnlag for flere lokale servicefunksjoner i Kodal sentrum. Totalt anses en omdisponering til byggeformål å ha middels negative konsekvenser.

B44: BENTSERØDVEIEN 31**Områdenavn:** Bentserødveien 31**Gbnr.:** 103/3**Dagens formål:** LNF**Foreslått formål:** Boligbebyggelse eller fritidsbebyggelse**Arealstørrelse:** Ca. 12 daa**Forslagsstiller:** Arkitektkontoret Henning Karlsen AS**Beskrivelse:**

Innspillsområdet omfatter et LNF-område mellom Bentserødveien og Vesterøyveien. Eiendommen består av et nedlagt masseuttak og ca. 1,6 daa skog.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		51 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.						
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert flere truede fuglearter i nærheten av innspillsområdet ila. de siste 10 årene. Mindre deler av svaberget mellom veien Husefjell og Vesterøyveien er registrert som naturvernområde (Vøra naturminne). Bergarten er vernet (syenittpegmatitt).						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr></table> Det er ikke registrert produktiv skog, dyrkbar jord eller mineralressurser på innspillsområdet.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	-
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	-							

Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området har grønnstruktur med verdi B i RPBA og ligger innenfor et område som er karakterisert som A-landskap i RPBA.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er SEFRAK-registrerte bygninger på eiendommen, som vurderes nærmere hvis en eventuell utbygging berører disse. Utover dette er det ikke registrert kulturminner innenfor området. RPBA viser tilgrensende kulturmiljø øst for Bentserødveien. Dette ligger innenfor hensynssone for bevaring av kulturmiljø i kommuneplanen.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Innspillsområdet anses som svært bilbasert. Det tar ca. 16 minutter å kjøre, 25 minutter å reise med buss, 35 minutter å sykle og 2 timer å gå til Sandefjord sentrum. Busstilbudet i området er svært dårlig, med totalt 3 avganger daglig i ukedagene og ingen avganger i helgene.

Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Adkomst til området er via Bentserødveien, som er en privat grusvei med lite trafikk. Bentserødveien er tilkoblet fylkesvei 3056 Vesterøyveien, med ÅDT 1 500 og fartsgrense 50 km/t. Her er det enkelte svingete partier med begrenset sikt og ingen langsgående anlegg for gående og syklende. Busstoppet i Vesterøyveien er kun markert med skilt. Det er ingen trygg venteplass eller adkomstvei fram til busstoppet. Eventuelle barn i 1.–10. klasse bosatt i det nye området vil ha krav på skoleskyss. Ved etablering av nye boliger/fritidseiendommer må Bentserødveien opparbeides iht. veinorm. Ved etablering av boliger må det påregnes tiltak for trygg skolevei fram til bussholdeplass og utbedring av bussholdeplass. Det bør også vurderes behov for langsgående anlegg for myke trafikanter langs Vesterøyveien (ligger inne i kommuneplanen som fremtidig anlegg).
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde eller løyper, stier osv.

Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Nærmeste barnehager er Veraåsen (privat) og Gapahuken (privat) barnehage, ca. 4,6 km unna. Nærmeste kommunale barnehager, Ringkollen og Vardenlia, ligger ca. 5,6 km unna. Nærmeste barneskole er Vesterøy skole, ca. 2,6 km unna. Varden ungdomsskole er ca. 5,5 km unna. Kapasiteten på Ringkollen barnehage er fullt utnyttet, mens det på Vardenlia er noe ledig. Barneskolen har ledig kapasitet.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Det er fine strender og naturkvaliteter i nærheten, men samtidig stor avstand til andre boliger, fritidsaktiviteter og skole. Det er ikke trafiksikre anlegg for gående og syklende i området. Mesteparten av bebyggelsen i området er fritidsbebyggelse.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet ligger utenfor LUG (RPBA) og over 7 km i luftlinje fra Sandefjord sentrum. Forslaget legger opp til 10 boliger el. fritidsboliger, dvs. 0,8 boliger per daa.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Nærliggende boliger har bredbåndsdekning og tilgang på kommunalt ledningsnett.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Det er kort vei til sjøarealer som kan benyttes for allmennheten. Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med turstier eller 100-metersbeltet langs sjø.

ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturrisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Konsekvenser for kulturmiljø må vurderes nærmere. Etablering av langsgående anlegg for myke trafikanter, bussholdeplass og trygt krysningspunkt må vurderes nærmere.

Samlet vurdering

Området har spredt bebyggelse, hovedsakelig bestående av fritidsboliger. Innspillsområdet er tidligere benyttet til masseuttak og ligger nå brakk. En omdisponering av området vil gi middels-store klimakonsekvenser. Området har lav landskaps- og naturverdi i dag. Sammenlignet med dagens situasjon, kunne det vært en forbedring å bygge noe her. Samtidig kan området tilføre en ny verdi dersom det tillates å gro igjen.

Innspillsområdet ligger langt utenfor LUG og er svært bilbasert. Det er ikke lagt til rette for myke trafikanter på omkringliggende veinett og barn vil ha krav på skoleskyss fram til 10. klasse. Det er stor avstand til fritidstilbud og større boligfelt, og mangel på kollektivtilbud og gang-/sykkelveier vil gi barn og unge begrensede muligheter til å utfolde seg. Innspillsområdet vurderes derfor som lite egnet til boligbebyggelse.

Innspillsområdet kan imidlertid være egnet til fritidsbebyggelse, med attraktive naturkvaliteter i nærheten. Konsekvensene ved omdisponering til fritidsbebyggelse anses å være lavere enn ved omdisponering til boligformål, spesielt hva gjelder trafikksikkerhet, være lavere.

Med bakgrunn i det ovenforstående anbefales ikke omdisponering til boligformål.

Med bakgrunn i det ovenforstående anses konsekvensene ved omdisponering til fritidsbebyggelse som lave.

OMRÅDER FOR KOMBINERT FORMÅL

K01: VESTFOLD GOLFKLUBB

Områdenavn: Vestfold Golfklubb

Gbnr.: 407/10 og 406/53

Dagens formål: LNF og idrettsanlegg

Foreslått formål: Idrettsanlegg og bolig

Arealstørrelse: Ca. 5 daa og 1,8 daa

Forslagsstiller: Vestfold Golfklubb v/Kim Boisen



Beskrivelse:

Det er fremmet 2 områder ved Golfbanen på Vear som ønskes omgjort fra Golfbane til bolig (ca. 1,8 daa) og fra LNF (skog) til golfbane (ca. 5 daa). Områdene ligger i nærheten av hverandre, og grenser til Tønsberg kommune i nord og vest.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold			
Klimakonsekvens	Mål 13		292,8 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Ikke registrert forurensset grunn innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor innspillsområdet. Det er registrert hule eiker like sør for innspillsområdet som ønskes omdisponert til golfbane (idrettsanlegg). Det må undersøkes nærmere om det kan være utvalgte naturtyper som forskriftseiker også innenfor innspillsområdet.

Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>0 daa.</td><td>6,8 daa.</td><td>5 daa uproduktiv skog (myr).</td></tr></table>	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	0 daa.	6,8 daa.	5 daa uproduktiv skog (myr).
			Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog				
0 daa.	6,8 daa.	5 daa uproduktiv skog (myr).							
			Ene delen av området på ca. 1,8 daa er i dag golfbane.						
			Dette er registrert som jorddekt fastmark og dyrkbar mark. Formålet er i dag idrettsanlegg.						
			Det andre området på 5 daa er en del av Sjuetokkmyra. Dette er myr, som også er registrert som dyrkbar mark og uproduktiv skog.						
			Det er ikke registrert mineralressurser innenfor området.						
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området har grønnstruktur med verdi A i RPBA.						
			Den delen som i dag er golfbane og ønskes utbygd med boliger vil med dette få en endret karakter. Arealet som ønskes til utvidelse av golfbanen ligger skjermet til, omkranset av eksisterende golfbane og skog (myrområdet).						
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø.						
			Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet.						
Samfunnsmessige forhold									

Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er busstopp i Melsomvikveien, hvor busslinje 01 går med relativt høy frekvens. Det er imidlertid over 800 meter i luftlinje fra ønsket boligområde til busstoppet. Det er få arbeidsplasser og lite servicetilbud i gang- og sykkelavstand til området. Innspillsområdet anses derfor å i stor grad være bilbasert.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Arealet som ønskes omgjort til boligformål ligger i forlengelse av eksisterende boligfelt over grensen til Tønsberg, med vei helt frem til innspillsområdet. Veiene inn til innspillsområdet er smale boligggerater uten
			fortau/gs-anlegg. Ved en eventuell utbygging må avklaringer knyttet til adkomstvei tas opp med Tønsberg kommune. Det er registrert flere vilt påkjørsler i Melsomvikveien ved avkjøring til golfbanen. Det er gang- og sykkelanlegg langs Melsomvikveien.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Sjuestokkmyra generelt benyttes til turområde, men det aktuelle område disponeres i dag primært av golfklubben etter avtale med grunneier. Skogområdet er registrert som svært viktig turområde, men tursti er registrert lengere unna det aktuelle området. I gjeldende kommuneplan er det hensynssone for hensyn friluftsliv over begge innspillsområder.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Den delen som ønskes omgjort til boligformål ligger i grensen mot Tønsberg kommune. Det er ca. 1,7 km i luftlinje til Melsom barneskole, og ca. 2,3 km i luftlinje til nærmeste barnehage i Sandefjord kommune.

Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Området kommer ikke i konflikt med barns skolevei. Den delen som ønskes omgjort til boligformål ligger tett på andre boliger. Det er kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge med friområdet i Sjuetokkmyra.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet for bolig ligger utenfor LUG (RPBA) helt i grensen mot Tønsberg.
			Avstanden til Stokke sentrum er ca. 3,5 km. Det er kortere til Vear. Forslagsstiller anslår et utbyggingspotensial på 3 boliger. Den delen som ønskes omdisponert til golfbane (idrettsanlegg) utgjør en utvidelse av eksisterende golfanlegg.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er usikkerhet angående tilkobling til VA-nett fra Tønsberg kommune. Dette må undersøkes med Tønsberg. Det er tilgang på bredbånd i området rundt.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillet ligger utenfor/kommer ikke i konflikt med allmennhetens interesser i 100-metersbeltet langs sjø. Det er kort vei til sjøarealer som kan benyttes for allmennheten.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdene ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.

Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Konsekvenser for naturmangfold må utredes nærmere (gjelder den delen som i dag består av skog/myr).
--	-----------------	--	---

Vurdering av den delen som ønskes omgjort til boligformål

Innspillet er todelt. Ca. 1,8 daa ønskes omdisponert fra idrettsanlegg (golfbane) til boligformål. Området grenser til Tønsberg kommune i vest og nord.

Denne delen kan anses som en naturlig forlengelse av eksisterende boligfelt på nordsiden av innspillsområdet, som ligger i Tønsberg kommune. Forslagsstiller har foreslått 3 eneboligtomter innenfor denne delen. Boligene vil ligge tett på et etablert boligområde, og avklaringer knyttet til bl.a. adkomstvei og tilkobling til VA-anlegg må avklares med Tønsberg kommune. For Sandefjord kommune vil boligene ligge avsides til.

Omdisponering fra idrettsanlegg til bolig anses som uheldig, da flere boliger tett på denne delen av golfbanen kan bidra til å øke konfliktnivået mellom golfanlegget og boligeiendommene.

Vurdering av den delen som ønskes omgjort til idrettsanlegg

Ca. 5 daa ønskes omdisponert fra LNF til idrettsanlegg (golfbane). Området grenser til Tønsberg kommune i vest.

Denne delen innebærer en utvidelse av eksisterende golfbane mot øst/nordøst. Forslagsstiller har i sitt arealinnspill begrunnet ønsket med at en slik omdisponering gir mulighet for forlengelse og rotering av golfklubbens treningsfelt (driving range). Utvikling innenfor moderne golfutstyr oppgis å gi vesentlig lengre/høyere slag enn da golfanlegget ble etablert. Dette har ført til konflikt med boligene umiddelbart nord for området, grunnet golfballer som havner inne på boligeiendommene. Foreslått omdisponering gir mulighet for å utvide og rotere treningsfeltet slik at det slås bort fra boligene, i stedet for mot dem som i dag.

Området er registrert med dyrkbar mark, og er en del av Sjustokkmyra. Det er beregnet store negative klimakonsekvenser ved en eventuell nedbygging av området. Det er registrert hule eiker like sør for området som ønskes omdisponert til golfbane. Det må undersøkes nærmere om det kan være viktige naturtyper som forskriftseiker også innenfor innspillsområdet.

Etter en samlet vurdering, og forutsatt at ovenforstående problemstillinger utredes, vurderes området som egnet for en eventuell utvidelse av eksisterende golfbane. Ved en eventuell utvidelse må det etableres nett for å fange opp baller, slik at disse ikke havner utenfor idrettsanleggets område.

K02: TORP LUFTHAVN

Områdenavn: Torp Lufthavn

Gbnr.: 27/2 (teig 1)

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Flyplassrelatert virksomhet som krever nærhet til lufthavna

Arealstørrelse: 45,5 dekar

Forslagsstiller: Torp Sandefjord Lufthavn v/ Stig Lindahl



Beskrivelse:

Arealet ønskes omdisponert fra LNF til flyplassregulert virksomhet som krever nærhet til lufthavna som flyoppstillingsplasser, terminalbygg m.m. Arealet består av fulldyrket mark med god og svært god jordkvalitet. Deler av arealet ligger innenfor planavgrensningen for KDP for dobbeltspor Stokke – Larvik (planID 20170015).

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		274 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Ikke registrert forurensset grunn innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.						
Støy	Mål 3	-	Ikke relevant.						
Naturmangfold	Mål 13		Artsdatabanken har registrert et rådyrtrekk mellom flyplassbygningene og innspillsområdet. For øvrig ikke registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor eller nær innspillsområdet.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>42 daa fulldyrka mark.</td><td>-</td><td>-</td></tr></table> Innspillsområdet består av ca. 42 dekar fulldyrka jord samt en åkerholme på ca. 2,4 dekar.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	42 daa fulldyrka mark.	-	-
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
42 daa fulldyrka mark.	-	-							

			Arealet er sandholdig og sannsynligvis tørkeutsatt. Arealet er kartlagt som god og svært god jordkvalitet.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er busstopp på flyplassen, og bussruter til Torp jernbanestasjon.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11	-	Lite relevant om arealet skal benyttes til flyoppstilling.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde, løyper eller stier.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Flyplassen er viktig for Sandefjord kommune.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er kommunalt VA-nett i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger utenfor 100-metersbeltet mot sjø.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Innspillet muliggjør mer flytrafikk. Vestre del av innspillsområdet ligger innenfor

			båndleggingssonen for framtidig jernbanetrasé.
--	--	--	---

Samlet vurdering

Arealet ønskes avsatt til fremtidige flyoppstillingsplasser og/eller annen flyplassrelatert virksomhet. Forslagsstiller opplyser at flyplassdrift er arealkrevende, grunnet krav til trafikkareal for luftfartøy og sikkerhetssoner forankret i regelverket. Arealet SLH eier oppgis å ikke være tilstrekkelig til å dekke framtidig behov for langsiktig drift og utvikling av lufthavnen.

Flyplassen er viktig for Sandefjord kommune.

Planlagt ny hovedtrasé for jernbanen går gjennom vestre del av innspillsområdet og skaper usikkerhet knyttet til en eventuell utbygging av området.

Ved en eventuell utbygging må grunnforhold utredes nærmere.

Innspillsområdet er en del av reguleringsplan for Sandefjord Lufthavn Torp, og her regulert til jordbruk/skogbruk.

Utbygging i tråd med forslaget medfører nedbygging av et stort og velarrondert stykke med fulldyrka jord, samt stor klimakonsekvens. Ut fra jordvern hensyn anbefales det å se etter andre alternativer til terminalbygg og oppstilling av fly.

OMRÅDER FOR OFFENTLIG ELLER PRIVAT TJENESTEYTING

001: TROLLSÅSVEIEN 199

Områdenavn: Trollsåsveien 199

Gbnr.: Deler av 319/27

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Offentlig eller privat tjenesteyting

Arealstørrelse: Ca. 3 daa

Forslagsstiller: Christer Breiseth Myhre



Beskrivelse:

Innspillsområdet ligger langs Skorgeelva vest for Kodal og består av ca. 3 daa bane for modellbilkjøring (små, radiostyrte biler).

Opprinnelig saksbehandling fra 1988 viser at kommunen var negative til omdisponering av «fullgod dyrka mark» til formålet med modellbilbane. Det ble imidlertid gitt tillatelse til en midlertidig omdisponering av det aktuelle området (samt tilgrensende areal i syd (gbnr. 319/31) – til sammen 7 daa) til modellbilbane, med forbehold om at matjorda skulle tas vare på og at arealet skulle tilbakeføres til dyrka mark når det ikke lenger var i bruk som modellbilbane eller «hvis fylkeslandbruksstyret av andre grunner trekker tillatelsen tilbake». I leiekontrakten med Kodal ungdomslag står det at «Kodal U.L. forplikter seg til å betale omkostninger ved å tilbakeføre området til dyrka jord igjen.»

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold			
Klimakonsekvens	Mål 13		0,6 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert flere sårbare og nær truede arter i nærområdet, men ingen innenfor innspillsområdet. Området ligger inntil Skorgeelva. Elva er leveområde for elvemusling, som er en trua art av særlig stor forvaltningsinteresse.

Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>Ca. 3 daa dyrkbar jord.</td><td>-</td></tr></table> Innspillsområdet består av dyrkbar jord og er registrert som utmark klasse C i RPBA. Området har tidligere vært opparbeidet som dyrket mark. Det er ikke mineralforekomster innenfor området.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	Ca. 3 daa dyrkbar jord.	-
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	Ca. 3 daa dyrkbar jord.	-							
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er registrert som grønnstruktur med verdi A i RPBA. Det antas at dette skyldes nærhet til Skorgeelva.						
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet og det ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø.						
Samfunnsmessige forhold									
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det går ikke rutebuss i nærheten. Innspillsområdet anses som svært bilbasert.						
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Innspillsområdet har adkomst via eksisterende avkjørsel i Trollsåsveien. Trollsåsveien har ÅDT 1 000, med 8 % tungtrafikkandel, og fartsgrense 60 km/t. Det er ikke registrert noen ulykker i tilknytning til avkjørselen, men 3 ulykker i krysset med Lefsrødveien (to utforkjøringer og en møteulykke). Veien har flere krappe svinger. Det er registrert viltpåkørsler i Trollsåsveien. Det er ingen anlegg for gående og syklende i nærheten av området.						
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde eller løyper, stier osv.						

Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er i bruk som bane for modellbilkjøring og benyttes av Kodal ungdomslag.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet ligger 1,7 km unna Kodal, og utenfor LUG (RPBA). Området ligger innenfor byggegrense (byggeforbudssone) langs elv.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er mulig å koble seg på eksisterende VA-nett. Den nærmeste bebyggelsen har ikke bredbånd. Bebyggelse ca. 630 meter øst for området har bredbånd.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire, og aktsomhetssone for flom. Det er høyspenningsanlegg langs nordsiden av innspillsområdet.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Aktiviteten på innspillsområdet kan generere støy. Støynivået avhenger av om modellbilene er batteridrevne eller har brennstoffmotor. Risiko for negativ påvirkning på Skorgeelva og leveområde for elvemusling. Ved bruk av modellbiler med brennstoffmotor, kan det være risiko for utslipp av olje/drivstoff.

Samlet vurdering

Innspillsområdet er ca. 3 daa og brukes som bane for modellbilkjøring. Området er avsatt til LNF i gjeldende kommuneplan og ønskes omdisponert til offentlig eller privat tjenesteyting. En omdisponering gir lav klimakonsekvens.

Kantvegetasjonen på innspillsområdet (og andre eiendommer) langs Skorgeelva har ila. de siste 20 årene blitt fjernet. Ved en eventuell utbygging av området, bør kantsonen reetableres og eventuelt utvides. Innspillsområdet ligger innenfor byggeforbudsgrense langs elv. Etter en samlet vurdering anses en omdisponering fra LNF til offentlig eller privat tjenesteyting eller idrettsanlegg, å ha store negative konsekvenser.

002: GLASSMESTERLØKKA

Områdenavn: Glassmesterløkka

Gbnr.: 39/108

Dagens formål: Grønnstruktur

Foreslått formål: Offentlig eller privat tjenesteyting

Arealstørrelse: 1,5 daa

Forslagsstiller: Mokollen skole v/ rektor Tone Olafsson



Beskrivelse:

Innspillsområdet ligger mellom Mokollen skole og Mokollen barnehage og omfatter ca. 1,5 daa eng, avsatt til grønnstruktur i gjeldende kommuneplan. Mokollen skole ønsker å bygge gymsal på området.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		10 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.						
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.						
Naturmangfold	Mål 13		Innspillsområdet ligger innenfor et større område registrert som leveområde for arter av særlig stor forvaltningsinteresse og «ansvarsarter». Det er registrert flere truede arter i nærområdet, men ingen i innspillsområdet. Innspillsområdet består av en eng med flere typer markblomster.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>1,5 daa dyrkbar mark.</td><td>-</td></tr></table> Innspillsområdet består av dyrkbar jord og er i RPBA registrert som utmark klasse A. Flyfoto viser at det aktuelle området (sammen med resten	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	1,5 daa dyrkbar mark.	-
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	1,5 daa dyrkbar mark.	-							

			av enga) tidligere har vært opparbeidet som dyrket mark. Det er ikke mineralforekomster innenfor området.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området består av grønnstruktur verdi B i RPBA. Området utgjør en svakt skrånende eng og er «inngangsporten» til turområdet på Mokollen.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er registrert to kulturminner inntil innspillsområdet. Området er ikke tilknyttet et registrert kulturmiljø.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er ca. 300 meter til nærmeste busstopp, som betjenes av linje 172 Ringkollen–Sandefjord–Åbol. Avgangsfrekvensen er hver halvtime i ukedagene, hver time på lørdag og annenhver time på søndag. Det er ca. 1,5 km til jernbanestasjonen, dvs. ca. 17 minutter å gå. En eventuell oppføring av gymsal på innspillsområdet vil kunne bidra til mindre trafikk, ved at det ikke lenger er behov for skolen å låne gymsal andre steder.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Forslagsstiller ønsker etablert en gymsal i tilknytning til Mokollen skole. Skolen har adkomst via Mokollveien og Plutos vei. Mokollveien og Plutos vei er ca. 4,3 meter brede, har fartsgrense 30 km/t, lite biltrafikk og ingen langsgående anlegg for gående og syklende.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet ligger innenfor friluftsområde registrert som svært viktig.

			En eventuell utbygging vil ikke redusere turmulighetene i området, men kan påvirke den helhetlige opplevelsen. Enga brukes også til rekreasjon og lek.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Mokollen barnehage (privat) og Mokollen barneskole (privat) ligger i umiddelbar nærhet. Det er også 3 andre barneskoler, en ungdomsskole og flere barnehager innenfor en kilometer.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Området er mye brukt av Mokollen barnehage som uteoppholdsareal. Barna plukker blomster og leker på området i sommerhalvåret og bruker engas akebakke om vinteren. Området benyttes også av Mosserød skole til utendørsaktivitet. Forslagsstiller er Mokollen skole, som ønsker å etablere en gymsal i tilknytning til skolen. Det er uvisst om denne vil være tilgjengelig utenom skoletid og for barn som ikke er elever ved skolen.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger innenfor LUG (RPBA).
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er mulig å koble seg på eksisterende VA-nett. Det er god bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller nær områder med flom-, skredfare eller kvikkleire, eller nær hensynssone for høyspenningsanlegg.

Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Konsekvenser for kulturminner og naturmangfold må vurderes.
--	-----------------	--	---

Samlet vurdering

Innspillsområdet ligger mellom Mokollen barnehage og barneskole. Arealet utgjør en svakt skrånende eng og er avsatt til grønnstruktur i gjeldende kommuneplan. Mokollen skole ønsker å bygge gymsal på området. Nedbygging av arealet gir middels negative klimakonsekvenser.

Mokollen er markert som et leveområde for arter av særlig stor forvaltningsinteresse, og det er registrert flere truede arter i nærheten av innspillsområdet. Det antas at det er skogen rundt som er av spesiell verdi. Samtidig utgjør arealet en eng med et variert plante- og insektliv. Konsekvenser for kulturminner og biologisk mangfold må vurderes nærmere. Området brukes av barn og unge til lek og uteopphold. En eventuell utbygging vil komme i konflikt med dyrkbar jord av høy kvalitet.

Etter en samlet vurdering, og med vekt på at mange bruker dette området som rekreasjonsområde (del av Mokollen friområde), samt konsekvenser for naturmiljø, anbefales det ikke omdisponering av området til utbyggingsformål.

O03: ANDEBU BO- OG BEHANDLINGSSENTER

Områdenavn: Andebu bo- og behandlingssenter
Gbnr.: 216/92 og 216/137
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Offentlig eller privat tjenesteyting
Arealstørrelse: 14,6 daa
Forslagsstiller: Sandefjord kommune



Beskrivelse:

Innspillsområdet omfatter 14,6 daa LNF øst for Andebu sentrum. Området består av skog. Innspillet gjelder omdsponering fra LNF til offentlig eller privat tjenesteyting for eventuell fremtidig utvidelse av tjenestetilbudet i Andebu.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		570 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.						
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i området.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert rødlistede arter, viltkorridor eller viktige naturtyper innenfor innspillsområdet.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>14,6 daa høy bonitet.</td></tr></table> Innspillsområdet består av produktiv skog med høy bonitet og er registrert som utmark klasse A i RPBA. Det er ikke registrert dyrkbar jord eller mineralressurser.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	14,6 daa høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	14,6 daa høy bonitet.							
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området består av grønnsstruktur med verdi C i RPBA, og er en del av et grøntdrag som strekker seg fra Haugan i nord og sørover til Askjemvannet.						

Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er registrert flere kulturminner på tilgrensende eiendommer, men ingen innenfor innspillsområdet. Området er ikke en del av et registrert kulturmiljø (RPBA).
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er kort avstand til busstopp, som betjenes av linje 124. Området anses som bilbasert. Kollektivtilbudet er ikke godt nok til at området vil la seg basere på kollektivtransport.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Området har adkomst via Andebuveien. Veien har fartsgrense 40 km/t, ÅDT 4800 og 10 % tungtrafikkandel. Det er gang- og sykkelvei forbi området. Det kan se ut til å være begrenset sikt i adkomstveien inn til området. Det er etablert veibelysning, men ikke anlegg for myke trafikanter. Behovet for dette bør vurderes nærmere ved en eventuell utbygging. Det er registrert vilt påkjørsler i Andebuveien, i nærheten av innspillsområdet.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde, løype eller stier.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant for formålet.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det antas at området ikke blir brukt av barn og unge til lek og rekreasjon.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet ligger utenfor, men grenser til LUG (RPBA). Det er kort vei til Andebu sentrum, ca. 500 meter. Innspillet gjelder en utvidelse av eksisterende bo- og behandlingssenter.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er mulig å koble seg på eksisterende VA-nett. Det er

			god bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Deler av innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er ingen kjent virksomhetsrisiko utenom det ovenfornevnte.

Samlet vurdering

Innspillsområdet består av 14,6 daa LNF nær Andebu sentrum. Området grenser til langsiktig utviklingsgrense (LUG) i RPBA. Området foreslås omdisponert til offentlig eller privat tjenesteyting som en utvidelse av eksisterende bo- og behandlingstilbud.

Området består av produktiv skog med høy bonitet, utmark klasse A. En nedbygging vil gi store negative klimakonsekvenser. Området og arealformålet anses som svært bilbasert. For øvrig er det ikke avdekket store negative konsekvenser ved en omdisponering. Totalt middels negative konsekvenser.

O04: ENGA RENSEANLEGG – ALTERNATIV 1

Områdenavn: Enga renseanlegg – Alternativ 1

Gbnr.: 132/6 og 132/23

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Offentlig eller privat tjenesteyting

Arealstørrelse: Ca. 8,5 daa

Forslagsstiller: Sandefjord kommune



Beskrivelse:

Innspillsområdet ligger mellom Hystadveien og eksisterende renseanlegg, og utgjør ca. 8,5 daa dyrka mark. Området foreslås omdisponert til renseanlegg for nitrogen. To alternativer for plassering av et nytt rensetrinn ved dagens renseanlegg på Enga vurderes. Dette er alternativ 1 (vest).

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		56 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.						
Støy	Mål 3		En liten del av området ligger innenfor gul støysone.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor innspillsområdet. Det er gjort mange registreringer i nærområdet av truede fuglearter og viktige naturtyper. Det går et bekke drag langs østsiden av området.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>8,5 daa dyrka jord.</td><td>-</td><td>-</td></tr></table> Området består av fulldyrka jord med svært god jordkvalitet, og er registrert som dyrka mark klasse A i RPBA. Det er ikke registrert mineralressurser.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	8,5 daa dyrka jord.	-	-
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
8,5 daa dyrka jord.	-	-							

Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ikke registrert kulturminner innenfor innspillsområdet, men en kulturminnelinje (ferdselsåre) langs vestsiden av eiendommen.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Nærmeste busstopp ligger ca. 100 meter unna og betjenes av linje 01 Horten-Stavern. Avgangsfrekvensen er hver halvtime hverdager, hver time lørdag og annenhver time søndag. Innspillsområdet anses som middels bilbasert. Utvidelse av eksisterende renseanlegg for nitrogenrensing vil imidlertid ikke føre til særlig økt aktivitet/trafikk utenom i anleggsfasen.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Området har adkomst via eksisterende kryss i Hystadveien. Hystadveien har ÅDT 4 500, tungtrafikkandel 4 % og fartsgrense 40/60 km/t. Det er gang- og sykkelvei langs Hystadveien. Barnetråkk viser negativ opplevelse av trafikk i adkomstveien inn til området, ved krysset Enga x Storøyaveien. Her er det ingen anlegg for gående og syklende. Det antas imidlertid at en utvidelse av renseanlegget vil gi en minimal trafikkøkning og således i liten grad påvirke trafikksikkerheten på skolevei. Det er registrert viltpåkjørsler i Hystadveien, nær avkjørsel til Enga.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet kommer ikke i konflikt med registrert

			friluftsområde, løyper eller stier.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger utenfor LUG (RPBA), ca. 5 km. fra Sandefjord sentrum, og inntil eksisterende renseanlegg. Rensing av nitrogen er en viktig samfunnsoppgave. En utvidelse og modernisering av renseanlegget anses som viktig for kommunen og naturen.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det antas at det meste av nødvendig infrastruktur er opparbeidet ifm. eksisterende anlegg, og at behovet for oppgradering av teknisk infrastruktur er minimalt.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		En liten del av området ligger innenfor 100-metersbeltet i strandsonen, men innspillsområdet kommer ikke i konflikt med allmennhetens interesser eller turstier.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for flom, stormflo og marin leire. Ved utbygging av eksisterende anlegg er det opplyst at det er påtruffet kvikkleire nær bekken.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		En utvidelse av renseanlegget vil bidra til en vesentlig bedre rensing av enkelte næringsstoffer i marint miljø.

Samlet vurdering

Det kan komme pålegg om nitrogenrensing på renseanleggene rundt Oslofjorden. Et slikt krav vil kreve arealer til plassering av et nytt rensetrinn ved dagens renseanlegg på Enga. To alternativer vurderes, hvorav dette er alternativ 1 (vest).

Omdisponering av det aktuelle LNF-området vil gå på bekostning av ca. 8,5 daa dyrket mark, og nedbygging vil gi middels-stor klimakonsekvens. Området ligger mer utsatt til enn alternativ 2, hva gjelder flom, stormflo og marin leire.

Valg av alternativ 1 og 2 blir en avveining hovedsakelig mellom jordbruksverdier og krevende grunnforhold (alternativ 1), og naturverdier (alternativ 2). Alternativ 2 har større klimakonsekvenser og vil kreve innløsning av bebygde bolig-/fritidseiendommer. Dersom jordbruksarealet kan erstattes og matjorda flyttes, er grunnforhold det mest utfordrende hensynet innenfor alternativ 1.

Etter en samlet vurdering vil de samfunnsmessige gevinstene ved etablering av renseanlegg for nitrogen være større enn de lokale konsekvensene vist til i vurderingene over.

O05: ENGA RENSEANLEGG – ALTERNATIV 2

Områdenavn: Enga renseanlegg – Alternativ 2
Gbnr.: 132/6, 132/40, 132/109, 132/85 og 132/133
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Offentlig eller privat tjenesteyting
Arealstørrelse: Ca. 9,7 daa
Forslagsstiller: Sandefjord kommune



Beskrivelse:

Innspillsområdet ligger mellom sjøen og eksisterende renseanlegg, og består av svaberg med vegetasjon og boliger/fritidsboliger. Området foreslås omdisponert til renseanlegg for nitrogen. To alternativer for plassering av et nytt rensetrinn ved dagens renseanlegg på Enga vurderes. Dette er alternativ 2 (øst).

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		145 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.						
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert flere hule eiker i innspillsområdet (minst 8). Trærne er spredt over området. Det er registrert viktige naturtyper på deler av innspillsområdet og på tilgrensende område i sør og øst (bløtbunnsområde, strandeng, lågurtedallaugskog og rik edelløvskog). Det er registrert flere sårbare og nær truede fuglearter innenfor området. Det er gjort mange registreringer i nærområdet av truede fuglearter.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr></table>	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	-
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	-							

			Ca. halvparten av området består av uproduktiv løvskog, og er registrert som utmark klasse C i RPBA. Det er ikke registrert mineralressurser eller dyrkbar jord.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er kartlagt som grønnstruktur med verdi A i RPBA. Store deler av det aktuelle området er imidlertid allerede bebygd. Området består av en kolle og er godt synlig fra sjø. Kollen og vegetasjonen er med på å skjule eksisterende renseanlegg fra sjøen. Fjernvirkning må vurderes ved en eventuell ytterligere utbygging.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Området ligger inntil et automatisk fredet kulturminne (gravrøys).
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Nærmeste busstopp ligger ca. 280 meter unna og betjenes av linje 01 Horten–Stavern. Avgangsfrekvensen er hver halvtime hverdager, hver time lørdag og annenhver time søndag. Innspillsområdet anses som middels bilbasert. Utvidelse av eksisterende renseanlegg for nitrogenrensing vil imidlertid ikke føre til særlig økt aktivitet/trafikk utenom i anleggsfasen.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Området har adkomst via eksisterende kryss i Hystadveien. Hystadveien har ÅDT 4 500, tungtrafikkandel 4 % og fartsgrense 40/60 km/t. Det er gang- og sykkelvei langs Hystadveien. Barnetråkk viser negativ opplevelse av trafikk i adkomstveien inn til området,

			ved krysset Enga x Storøyaveien. Her er det ingen anlegg for gående og syklende. Det antas imidlertid at en utvidelse av renseanlegget vil gi en minimal trafikkøkning og således i liten grad påvirke trafiksikkerheten på skolevei. Det er registrert viltpåkørsler i Hystadveien, nær avkjørsel til Enga.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Området er registrert som et viktig friluftsområde. Det forutsettes at en eventuell utbygging ikke vil hindre allmenn adkomst til sjøen. Ytterligere utbygging vil samtidig kunne forringe opplevelseskvaliteten i området.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Store deler av området består av private bolig-/fritidseiendommer med utearealer mot sjøen. Det antas at barn og unges bruk av området er begrenset til eksisterende boligeiendommer.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger utenfor LUG (RPBA), ca. 5 km. fra Sandefjord sentrum, og inntil eksisterende renseanlegg. Rensing av nitrogen er en viktig samfunnsoppgave. En utvidelse og modernisering av renseanlegget anses som viktig for kommunen og naturen.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det antas at det meste av nødvendig infrastruktur er opparbeidet ifm. eksisterende anlegg, og at behovet for oppgradering av teknisk infrastruktur er minimalt.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Området ligger innenfor 100-metersbeltet i strandsonen.

			Det er registrert viktige og svært viktige naturtyper innenfor deler av innspillsområdet, og store deler av tilgrensende areal. Det er ikke registrert turløyper gjennom området, men padlerute langs området. Utbygging på svaberget kan forringe opplevelseskvaliteten.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		En mindre del av området ligger innenfor aktsomhetssone for stormflo og marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		En utvidelse av renseanlegget vil bidra til en vesentlig bedre rensing av enkelte næringsstoffer i marint miljø. Risiko for skade på rotsone til forskriftseiker.

Samlet vurdering

Det kan komme pålegg om nitrogenrensing på renseanleggene rundt Oslofjorden. Et slikt krav vil kreve arealer til plassering av et nytt rensetrinn ved dagens renseanlegg på Enga. To alternativer vurderes, hvorav dette er alternativ 2 (øst).

Nedbygging av det aktuelle LNF-området har store negative klimakonsekvenser og vil kunne medføre en endring i landskapet mot sjøen, som i dag består av svaberg med skog og boliger/fritidsbebyggelse. En ytterligere nedbygging kan komme i konflikt med forskriftseiker, svært viktige naturtyper og leveområde for truede arter.

Innspillsområdet ligger i strandsonen og et viktig friluftsområde. Dagens svaberg bidrar til å skjule eksisterende renseanlegg. Bygging av et renseanlegg på innspillsområdet kan, avhengig av plassering og omfang, bli mer synlig fra sjøen.

Området ligger inntil et automatisk fredet kulturminne. Ved en eventuell utbygging må konsekvenser for kulturminner, stormflo og marin leire vurderes nærmere.

Valg av alternativ 1 og 2 blir en avveining hovedsakelig mellom jordbruksverdier og krevende grunnforhold (alternativ 1), og naturverdier (alternativ 2). Alternativ 2 har større klimakonsekvenser og vil kreve innløsning av bebygde bolig-/fritidseiendommer. Dersom jordbruksarealet kan erstattes og matjorda flyttes, er grunnforhold det mest utfordrende hensynet innenfor alternativ 1.

Etter en samlet vurdering vil de samfunnsmessige gevinstene ved etablering av renseanlegg for nitrogen være større enn de lokale konsekvensene vist til i vurderingene over.

006: VÅRNES RENSEANLEGG

Områdenavn: Vårnes renseanlegg
Gbnr.: 430/81
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Offentlig eller privat tjenesteyting
Arealstørrelse: Ca. 1,1 daa
Forslagsstiller: Sandefjord kommune



Beskrivelse:

Det aktuelle området grenser til eksisterende renseanlegg og jordbruksareal, og omfatter vegetasjonsbelte og to garasjer. Området foreslås omdisponert for renseanlegg for nitrogen.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		15 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.						
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av området.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor området. Det er imidlertid registrert flere sterkt truede treslag i nærheten (ask og alm). Verdien på trærne på området bør undersøkes nærmere. Området ligger nært Vårnesbekken, som er et viktig bekkedrag. Det er kartlagt flere viktige naturtyper og truede arter i nærområdet (piggsvin, hare og fugler).						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>0,4 daa høy bonitet.</td></tr></table> Det er ca. 0,4 daa løvskog med høy bonitet på området som fungerer som	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	0,4 daa høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	0,4 daa høy bonitet.							

			vegetasjonsskjerm mellom bebyggelse og jordbruk. Buffer mot dyrka mark må vurderes.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er markert som grønnstruktur med verdi A i RPBA. Det antas at verdien i hovedsak gjelder Vårnesbekken og at verdien på grønnstrukturen innenfor innsjålsområdet er lavere. Trærne som omkranser dagens renseanlegg, bidrar til å skjule anlegget fra sjøen.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Området ligger ikke i et registrert kulturmiljø og det er ingen registrerte kulturminner i umiddelbar nærhet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Busslinje 130 Stokke–Tønsberg går forbi området. Området anses som middels bilbasert.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Området har adkomst via eksisterende avkjørsel i Storevarveien. Veien har ÅDT 1 600, med 8 % tungtrafikkandel, og fartsgrense 60 km/t. Det er ikke registrert noen ulykker i tilknytning til avkjørselen, men flere utforkjøringer på Storevarveien forøvrig. Det er også registrert viltpåkørsler i Storevarveien. Det er gang- og sykkelvei på motsatt side av veien, slik at trafikk til/fra området ikke krysser GS-vei.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Eiendommen ligger innenfor et område registrert som friluftsområde. Det er ikke konflikt med stier osv. Det vurderes som at en eventuell utbygging ikke vil komme i konflikt med friluftsliv og rekreasjon pga. områdets

			plassering mellom bebyggelse og jordbruk, samt områdets størrelse.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant for formålet.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det antas at området ikke er brukt av barn/unge til utendørsaktivitet og det er ikke konflikt med skolevei.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Rensing av nitrogen er en viktig samfunnsoppgave. En utvidelse og modernisering av renseanlegget er viktig for kommunen og naturen. Området ligger utenfor LUG.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er mulig å koble seg på eksisterende VA-nett. Det er god bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Området ligger utenfor strandsonen. Det er ikke registrert stier eller viktige naturtyper på området.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Området ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire. Det er registrert flomvei over eiendommen, som må vurderes nærmere ved en eventuell utbygging.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		En utvidelse av renseanlegget bidra til en vesentlig bedre rensing av enkelte stoffer.

Samlet vurdering

Eiendommen ble ervervet i 2010 av Stokke kommune og er uregulert. Kartgrunnlaget har ikke blitt oppdatert, og tomta vises som LNF. Ved etablering av nitrogenrensing kan det være behov for å flytte lager/garasje inn på det aktuelle området.

En nedbygging av området gir middels klimakonsekvenser. Konsekvenser for naturmangfold, grunnstabilitet og flomvei bør vurderes nærmere.

Etter en samlet vurdering anses det å være få negative konsekvenser ved en eventuell omdisponering.

007: VESTERØYA SKOLE (TOMT SYD)

Områdenavn: Vesterøya

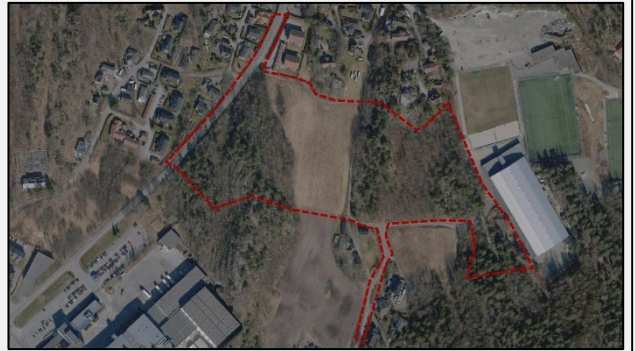
Gbnr.: 110/2 m.fl.

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Offentlig eller privat tjenesteyting

Arealstørrelse: Ca. 76 daa

Forslagsstiller: Sandefjord kommune



Beskrivelse:

Det aktuelle området grenser til boliger, idrettsanlegg, jordbruksareal og skog, og omfatter i hovedsak skog og dyrket mark. Området foreslås omdisponert for ny barneskole.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold			
Klimakonsekvens	Mål 13		1637 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er registrert forurenset grunn i vestre del av området (gbnr. 111/2).
Støy	Mål 3		En mindre del av området, langs industriveien ligger innenfor gul og rød støysone.
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert rødlistede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor det aktuelle området. I tilgrensende skogsområder er det registrert sju rødlistede arter; fem nær truede og to sårbare fuglearter. Det går en viltkorridor i nord/sør-retning like øst for idrettshallen.

Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>14,1 daa.</td><td>-</td><td>15,8 daa middels bonitet. 29,2 daa impediment.</td></tr></table> Området inkluderer ca. 14 daa fulldyrka jord med god/svært god jordkvalitet, registrert som klasse A i RPBA. 34 daa er blandingsskog og 11 daa er barskog, registrert som utmark klasse B og C i RPBA. Det er ikke mineralforekomster i området.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	14,1 daa.	-	15,8 daa middels bonitet. 29,2 daa impediment.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
14,1 daa.	-	15,8 daa middels bonitet. 29,2 daa impediment.							
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Mesteparten av området består av grønnstruktur verdi A i RPBA og en mindre del med verdi C. Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde.						
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner innenfor området og området er ikke tilknyttet et registrert kulturmiljø.						
Samfunnsmessige forhold									
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er bussholdeplass i Industriveien som betjenes av linje 03 Sandefjord–Larvik hver halvtime. Inspillsområdet anses som middels bilbasert.						

Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Området har adkomst via Industriveien. Veien har fartsgrense 50 km/t, bredde ca. 6 meter og ingen langsgående anlegg for gående og syklende. Det foreligger ikke trafikk tall for Industriveien. Det forventes at tiltaket vil medføre økt biltrafikk i Veløyveien og behov for etablering av anlegg for gående og syklende. Det kan være utfordrende å få til fortau langs Veløyveien på grunn av stedvis dårlig plass på siden av veien.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Skogsarealet i øst er registrert som et svært viktig friluftsområde og rekreasjonsareal klasse A i RPBA. Skogsarealet på åsen i vest er registrert som rekreasjonsareal klasse C. Det går kyststi, lysløype og flere stier/tråkk gjennom området. Det er planlagt å bevare skogsarealene i øst i størst mulig grad som en del av uteområdet til skolen, og legge bebyggelsen på jorden.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Arealet er foreslått som lokasjon for en ny barneskole som vil erstatte Ormestad, Framnes og Vesterøy skole. Det er for liten barnehagekapasitet i området. Varden ungdomsskole, ca. 1,5 kilometer nord for området, har god kapasitet.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det antas at skogsområdene er i bruk av barn og unge til lek og rekreasjon. Det er planlagt å bevare skogsarealene i øst i størst mulig grad som en del av uteområdet til skolen. På denne måten vil flere barn ha tilgang til naturen. Arealet gir mulighet for varierte og gode utearealer for ny skole. Koller og skog kan utnyttes til

			frilek.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området grenser til LUG. Området ligger tett på Kariåsen idrettsanlegg.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er kommunalt VA-nett i området, og god bredbåndsdekning.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Området ligger ikke nære sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturrisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Deler av området ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Innenfor Jotun sitt anlegg på Vindal lagres det kjemikalier med brann- og eksplosjonsfare. Det må gjøres en risikovurdering knyttet til dette temaet.

Samlet vurdering

Området er i hovedsak uregulert og avsatt til LNF i kommuneplanen. To mindre områder er avsatt til næring og bolig. Nedbygging av arealet vil kunne gi store negative klimakonsekvenser, avhengig av hvor store arealer som bygges ned.

En eventuell utbygging vil komme i konflikt med dyrka jord med god/svært god jordkvalitet.

Nærhet til natur og idrettsanlegg anses som positivt for elever og ansatte.

Det må gjøres nærmere undersøkelser hva gjelder blant annet forurenset grunn, og grunnforhold. Det er per i dag ikke registrert automatisk fredede kulturminner innenfor området og området er ikke tilknyttet et registrert kulturmiljø. Dette må imidlertid utredes nærmere før en evt. utbygging.

Det pågår en reguleringssak for ny skole på Vesterøya, og en fullstendig konsekvensutredning er under utarbeidelse i denne forbindelse.

OMRÅDE FOR SMÅBÅTHAVN

SB01: ROABUKTA SMÅBÅTHAVN

Områdenavn: Roabukta småbåthavn

Gbnr.: 111/2, 111/498, 111/444, 111/140, 111/304, 111/242

Dagens formål: Fremtidig friluftsområde i sjø og kombinert formål i sjø/vassdrag

Foreslått formål: Småbåthavn

Arealstørrelse: Alt. 1: ca. 32 daa. Alt. 2: ca. 15 daa

Forslagsstiller: Sandefjord kommune



Beskrivelse:

Innspillet omhandler utvidelse av småbåthavn i Roabukta på Asnes. Det foreligger to alternativer (se kartutsnitt nederst, under samlet vurdering). Det foreslås at eksisterende båthavn saneres og båt plassene flyttes til sjøarealer med større dybde. Alternativ 1 er lagt til grunn for vurderingen. Alternativ 2 innebærer en mindre del av samme areal.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13	-	Gjelder sjøarealer, klimakalkulatoren er derfor ikke benyttet.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er registrert forurenset grunn på næringseiendommen rett nord for innspillsområdet (Jotun). Det er registrert på gult nivå, dvs. akseptabel forurensning med dagens bruk.						
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av området.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert truede fugler i området: Lomvi og Grønnfink. Området er registrert som bløtbunnsområde i strandsonen. Dette kan bli påvirket av utvidet småbåthavn.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr></table> Det er ikke registrert mineralressurser i området.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	-
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	-							

Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er kartlagt som et verdifullt landskaps- og kulturlandskapsområde,
			karakterisert som A-landskap i RPBA. Søndre del av området er registrert med grønnstruktur A.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Innspillsområdet anses som middels bilbasert. Det er kort vei til nærmeste busstopp (ca. 140 meter i luftlinje). Formålet småbåthavn gjør det uansett trolig lite aktuelt å benytte kollektivtrafikk grunnet behovet for medbragt bagasje og utstyr. Ved en eventuell utvidelse av småbåthavnen bør det gjøres konkrete vurderinger av om veier og parkering er tilrettelagt og dimensjonert for økt bruk.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Asnesveien er en smal boliggate. Tilrettelegging for flere båtplasser vil i sommersesongen kunne gi økt trafikk i området.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Området er registrert som et svært viktig friluftsområde. Søndre del av innspillsområdet er i gjeldende kommuneplan avsatt til friluftsområde i sjø (fremtidig). Foreslått arealbruksendring vil legge til rette for økt antall båtplasser, og således økt friluftsliv og rekreasjon i skjærgården for de som har tilgang på båt.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant.

Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Flere båtplasser kan gjøre skjærgården tilgjengelig for flere barn og unge. Muligheter for bading, krabbefiske mv. fra bryggeanlegget er relevant å vurdere.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Ikke direkte relevant for by- og tettstedsutvikling. Roabukta ligger ca. 3 km fra Sandefjord sentrum, ved et boligområde på Asnes. Området ligger utenfor LUG.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er kommunalt ledningsnett nær innspillsområdet (i Asnesveien).
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Småbåthavn tilrettelegger for bruk av friluftsliv og rekreasjon i sjø for de som har tilgang på båt, samtidig som det beslaglegger sjøarealet hvor selve anlegget er lokalisert. Mulighet for bading, fiske mv. for allmennheten er relevant å vurdere.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Deler av innspillsområdet ligger innenfor område registrert med mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire. Ved eventuelt behov for mudring må grunnforhold vurderes nærmere. Området er flomutsatt.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Økt bryggekapasitet innebærer flere småbåter, økte utslipp av klimagasser, olje i sjøen o.l. Konsekvenser for naturmangfold må utredes. Mer båttrafikk i området kan medføre økt støy for nærliggende boliger.

Samlet vurdering

Arealinnspillet vil muliggjøre et økt antall båtplasser i Roabukta. Innspillet innebærer at brygger inne i bukta kan saneres og båtplassene kan flyttes til sjøarealer med større dybde. Dette er tema i pågående arbeid med småbåthavnutredning.

Deler av innspillsområdet ligger innenfor område registrert med mulighet for kvikkleire. Ved tiltak som f.eks. mudring må grunnforhold vurderes nærmere. Videre må konsekvenser for naturmangfold, støy og forurensning vurderes. I tillegg bør det gjøres konkrete vurderinger av om veier og parkering er tilrettelagt og dimensjonert for økt bruk. Det anses som uheldig dersom det nærtliggende området på land omdisponeres til kun parkering. Dette har en viktig funksjon som grønt og åpent areal mot sjøen, og har stort potensial for allmennhetens nærhet til sjøen. Utsettinga med henger må tas vare på, og brygger bør være tilgjengelige for allmenheten for tur og fritidsfiske.

Området er kartlagt som et verdifullt landskaps- og kulturlandskapsområde. En utvidelse/ending av eksisterende småbåthavn vil imidlertid ikke nødvendigvis komme i konflikt med landskapet.

Alternativ 1 muliggjør båtplasser i tilknytning til bølgebryter både nord og sør i bukta. Alternativ 2 legger til rette for det samme kun fra bølgebryter fra kommunal eiendom sør i bukta.

Alternativ 1 (markert med sort):



Alternativ 2 (markert med sort):



SB02: KAMFJORDKILEN SMÅBÅTHAVN

Områdenavn: Kamfjordkilen småbåthavn

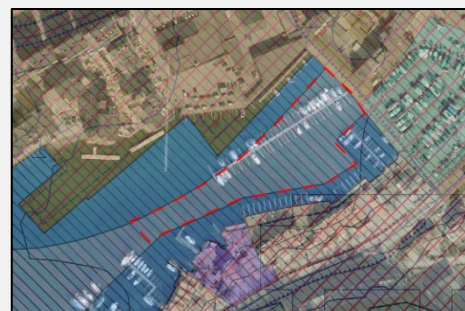
Gbnr.: 116/170

Dagens formål: Kombinert formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone

Foreslått formål: Småbåthavn

Arealstørrelse: Ca. 6,4 daa

Forslagsstiller: Sandefjord Motorbåtforening



Beskrivelse:

Innspillet innebærer en utvidelse av dagens småbåthavnformål innerst i Kamfjordkilen. Omdisponering vil muliggjøre endret plassering og forlengelse av eksisterende bryggeanlegg.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold			
Klimakonsekvens	Mål 13	-	Gjelder sjøarealer, klimakalkulatoren er derfor ikke benyttet.
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn innenfor innspillsområdet. Vest for innspillsområdet er det registrert <i>forurenset grunn – akseptabel forurensning med dagens bruk</i> .
Støy	Mål 3		En mindre del av området er utsatt for støy.
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert flere rødlistede fugler innenfor innspillsområdet: Lomvi, makrellterne, dvergdykker, sothøne, sivhøne, hønsehauk, gråmåke, grønnfink, ærfugl, rosenfink, storskarv, teist og tjeld. Store deler av området er registrert som bløtbunnsområde i strandsonen. Det er også registrert ålegrassamfunn på tilgrensende areal (langs gbnr. 175/7 i nordvest). Eventuell påvirkning på dette ved utvidet småbåthavn bør vurderes nærmere.

Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr></table> Det er ikke registrert mineralressurser i området.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	-
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	-							
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde.						
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Innspillsområdet ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet.						
Samfunnsmessige forhold									
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Innspillsområdet er relativt sentrumsnært og det er kort vei til nærmeste busstopp (ca. 100 meter i luftlinje).						
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		I tidligere søknad om dispensasjon er det oppgitt at ny brygge vil få uendret antall båtplasser sammenlignet med i dag. Det antas derfor at en omdisponering ikke vil føre til økt trafikk eller behov for parkering.						
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Kyststien er kartlagt som et svært viktig friluftsområde. Fjerning av eksisterende porter og landfeste kan forbedre friluftsopplevelsen.						
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant.						
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Dagens porter til bryggeanlegg bør fjernes, og nytt bryggeanlegg være tilgjengelig for allmennheten. Dette vil være positivt for barn og unge.						
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Innspillsområdet ligger nær Sandefjord sentrum og innenfor LUG. Det er usikkert om tiltaket vil kunne gjøre adkomst til fremtidig bydelspark med båt enklere enn i dagens						

			situasjon.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er kommunalt ledningsnett nær innspillsområdet (i Vesterøyveien).
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Det vises til at det tidligere er gitt midlertidig dispensasjon for oppføring av en ny, lengre brygge til erstatning for dagens to brygger innenfor området. Fjerning av ett landfeste vil muligens kunne forbedre tilgjengeligheten til fremtidig bydelspark med båt, og fjerning av port vil tilgjengeliggjøre det nye bryggeanlegget for allmennheten.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire. Ved eventuelt behov for mudring må grunnforhold vurderes nærmere. I vedtak om midlertidig dispensasjon er det oppgitt at « <i>Det skal ikke gjennomføres mudring i forbindelse med arbeidene.</i> » Området er flomutsatt.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Bryggekapasiteten antas ikke å øke. Men ved en forlengelse av anlegget vil dette komme nærmere ålegrassamfunn i nordvest. Videre er området er registrert som bløtbunnsområde i strandsonen. Konsekvenser for naturmangfold må vurderes nærmere.

Samlet vurdering

Arealinnspillet innebærer en utvidelse av dagens småbåthavnformål innerst i Kamfjordkilen. Innenfor området er det i dag to eksisterende brygger. I vedtak datert 23.03.2021 (sak nr. 20/25936) er det gitt dispensasjon inntil 5 år fra forbud om nye brygger, for oppføring av en ny, lengre brygge til erstatning for dagens to brygger. Dispensasjonen er gitt med vilkår om at bryggen blant annet ikke skal låses eller avstenges med port eller lignende. Videre skal tiltaket ikke stenge for ferdsel med båt til fremtidig bydelspark.

Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire. Det vises til vilkår i gitte midlertidige dispensasjon om at det ikke skal gjennomføres mudring i forbindelse med arbeidene, og at det skal fremlegges moringsplan som viser eksisterende moringer og eventuelle endringer. Dette må følges opp videre.

Innenfor arealet er det bløtbunnsområde, hvor det også er registrert flere truede fuglearter. Ved en utvidelse av anlegget mot vest, vil dette komme nærmere registrert ålegrassamfunn. Konsekvenser for naturmangfold må vurderes nærmere.

Kyststien er kartlagt som et verdifullt friluftsområde. En utvidelse/endring av eksisterende småbåthavn anses imidlertid ikke å komme i konflikt med disse interessene. I tidligere søknad om dispensasjon er det oppgitt at ny brygge vil få uendret antall båtplasser sammenlignet med i dag. Det antas derfor at en omdisponering ikke vil føre til økt trafikk eller behov for parkering.

Utover det ovenfornevnte anses det å være få negative konsekvenser ved en eventuell omdisponering.

OMRÅDER FOR SAMFERDSEL/PARKERINGSFORMÅL

SP01: PARKERING VED ENGØ BÅTHAVN 1

Områdenavn: Parkering Engø båthavn 1

Gbnr.: Deler av 77/3 og 77/600

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Samferdsel/parkeringsformål

Arealstørrelse: Ca. 3 daa

Forslagsstiller: Sandefjord kommune (grunneier: Tore Fredrik Enge)



Beskrivelse:

Innspillsområdet foreslås omdisponert fra LNF til parkering knyttet til småbåthavna og fergeleiet på Engø. Området består i dag av eksisterende parkeringsplass på sørsiden av veien, og annet markslag på nordsiden av veien.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold			
Klimakonsekvens	Mål 13		59 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Ikke registrert forurenset grunn innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.
Støy	Mål 3		Ikke registrert støy i nærheten av innspillsområdet.
Naturmangfold	Mål 13		Ikke registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor innenfor innspillsområdet. Det er registrert en hul eik i nærheten, men utenfor området. Deler av innspillsområdet består av en åkerholme med trær. Denne delen av området bør derfor undersøkes nærmere hva gjelder naturmangfold.

Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>0,40 daa.</td><td></td><td>1,9 daa uproduktiv skog.</td></tr></table>	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	0,40 daa.		1,9 daa uproduktiv skog.
			Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog				
0,40 daa.		1,9 daa uproduktiv skog.							
			Omtrent halvparten av området er i dag opparbeidet som parkering. Nord for veien er en mindre del registrert som overflatedyrka mark og annet markslag/lav bonitet. Ved befaring ser man at stort sett hele området er brukt til parkering og som annen åpen utmark/inn og utkjøring til åker. Det er ikke registrert mineralressurser.						
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Innspillsområdet er registrert med grønnstruktur verdi A, og anses som et viktig naturlandskap.						
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller inntil innspillsområdet.						
Samfunnsmessige forhold									
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Området er lite tilrettelagt for annet enn privatbil da nærmeste busstopp er for langt unna. Dette anses imidlertid som lite relevant, da formålet gjelder parkeringsplasser knyttet til småbåthavnen. I sommersesongen er det stor pågang av biler og reisende som skal ta båten til Veierland og omegn. Innspillet legger til rette for økt parkering, og således også økt biltrafikk.						

Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Veien ut mot Engø er smal og med lav fartsgrense. En ny/større parkeringsplass vil kunne øke bilmengden i sesong, og en vurdering av de trafikale forholdene fram til parkeringsplassen bør vurderes nærmere. I sommersesongen er det en del myke trafikanter som benytter Engeveien.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet er en del av et registrert friluftsområde. Det kommer imidlertid ikke i konflikt med registrerte løyper eller stier. Det kan anses å forsterke turmuligheter og friluftsliv i området ved at det legges til rette for større tilgang til båthavn og fergeleie.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Utvidet parkering anses som positivt for barnefamilier og tilgang til friluftsområdene langs kyst og fjord.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Ikke direkte relevant for by- og tettstedutvikling. Arealet ligger ca. 5,5 km fra Sandefjord sentrum og foreslås brukt som parkering for båthavn og videre forbindelse med Fergeleie til bl.a. Veierland.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Ikke relevant med kobling til VA-nett. Graving og drenering antas å måtte utføres. Området ligger langs vei.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Deler av innspillsområdet er innenfor 100-metersbeltet. Det anses likevel ikke å komme i konflikt med allmennhetens interesser i 100-metersbeltet langs sjø.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse

Naturrisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Konsekvenser for naturmangfold må utredes nærmere.

Samlet vurdering

Området foreslås omdisponert fra LNF til parkering knyttet til småbåthavna og fergeleiet på Engø. Gjeldende kommuneplan legger til rette for utvidelse av antall båtplasser ved bryggene på Engø. Forslaget er en del av pågående arbeid med småbåthavnutredning.

Klimakonsekvensen er middels til høy. Videre er området registrert som grønnstruktur verdi A, og en liten del er registrert som overflatedyrka mark. Deler av innspillsområdet består av en åkerholme med vegetasjon. Denne delen av området bør undersøkes nærmere hva gjelder naturmangfold.

I sommersesongen er det stor pågang av biler og reisende som skal ta båten til Veierland og omegn, og erfaringer fra området tilsier at det til tider er parkeringsmangel i området. Totalt middels negative konsekvenser.

SP02: PARKERING ENGØ BÅTHAVN 2

Områdenavn: Parkering Engø båthavn 2

Gbnr.: Deler av 77/3

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Samferdsel/parkeringsformål

Arealstørrelse: Ca. 0,90 daa

Forslagsstiller: Sandefjord kommune (grunneier: Tore Fredrik Enge)



Beskrivelse:

Innspillsområdet foreslås omdisponert fra LNF til parkering knyttet til småbåthavna og fergeleiet på Engø. Arealet ligger langs vannet i forlengelse av eksisterende parkering på Engø som har fergeforbindelse til Veierland.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		3,4 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Ikke registrert forurenset grunn innenfor eller i tilknytning til innspillsområdet.						
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i eller i nærheten av området.						
Naturmangfold	Mål 13		Innspillsområdet er registrert som en del av et større sammenhengende område med svært viktige og viktige naturtyper.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>Ca. 0,5 daa.</td><td>-</td><td>-</td></tr></table> Deler av innspillsområdet er registrert som fulldyrka jord, resten som annet markslag. Ved befaring på stedet ser det ikke ut til at området er dyrket per i dag. Det er ikke registrert mineralressurser.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	Ca. 0,5 daa.	-	-
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
Ca. 0,5 daa.	-	-							
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde. Det						

			landlige landskapstrekket langs vannet i Årøkilen vil imidlertid bli berørt. Grønnstruktur verdi A.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ingen registrerte kulturminner eller kulturmiljø innenfor eller inntil innspillsområdet.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Området er lite tilrettelagt for annet enn privatbil da nærmeste busstopp er for langt unna. Dette anses imidlertid som lite relevant, da formålet gjelder parkeringsplasser knyttet til småbåthavnen. I sommersesongen er det stor pågang av biler og reisende som skal ta båten til Veierland og omegn. Innspillet legger til rette for økt parkering, og således også økt biltrafikk.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Veien ut mot Engø er smal og med lav fartsgrense. En ny/større parkeringsplass vil kunne øke bilmengden i sesong, og en vurdering av de trafikale forholdene fram til parkeringsplassen bør vurderes nærmere. I sommersesongen er det en del myke trafikanter som benytter Engeveien.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Innspillsområdet er en del av et registrert friluftsområde. Det kommer imidlertid ikke i konflikt med registrerte løyper eller stier. Det kan anses å forsterke turmuligheter og friluftsliv i området ved at det legges til rette for større tilgang til båthavn og fergeleie.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4	-	Ikke relevant.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Innspillsområdet er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet.

			Utvidet parkering anses som positivt for barnefamilier og tilgang til friluftsområdene langs kyst og fjord.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Ikke direkte relevant for by- og tettstedutvikling. Arealet ligger ca. 5,5 km fra Sandefjord sentrum og foreslås brukt som parkering for båthavn og videre forbindelse med Fergeleie til bl.a. Veierland.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Ikke relevant med kobling til VA-nett. Graving og drenering antas å måtte utføres. Behov for støttemur og lignende tiltak må vurderes.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Innspillsområdet ligger helt ned mot vannet og berører strandsonen.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Innspillsområdet ligger innenfor aktsomhetssone for flom.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Innspillsområdet er registrert som en del av et større sammenhengende område med svært viktige og viktige naturtyper. Ved eventuelle tiltak må konsekvenser for viktige naturtyper både på land og i tilgrensende sjø utredes nærmere.

Samlet vurdering

Området foreslås omdisponert fra LNF til parkering knyttet til småbåthavna og fergeleiet på Engø. Gjeldende kommuneplan legger til rette for utvidelse av antall båtplasser ved bryggene på Engø, og forslaget er en del av pågående arbeid med småbåthavnutredning. I sommersesongen er det stor pågang av biler og reisende som skal ta båten til Veierland og omegn, og erfaringer fra området tilsier at det til tider er parkeringsmangel i området.

Klimakonsekvensen er lav til middels. Deler av innspillsområdet er registrert som fulldyrka jord. Ved befaring på stedet ser det ikke ut til at området er dyrket per i dag.

Innspillsområdet er registrert som en del av et større sammenhengende område med svært viktige og viktige naturtyper. Ved eventuelle tiltak må derfor konsekvenser for viktige naturtyper både på land og i tilgrensende sjø utredes nærmere. Etter en samlet vurdering anbefales det ikke opparbeiding av parkeringsarealer i strandsonen slik innspillet legger opp til.

OMRÅDER INNENFOR LANGSIKTIG UTVIKLINGSGRENSE (RPBA)

RPBA01: HOKSERØD SYD – LUG ANDEBU

Områdenavn: Hokserød syd – LUG Andebu

Gbnr.: 215/4

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Boligbebyggelse

Arealstørrelse: Ca. 12,3 daa

Forslagsstiller: Sandefjord kommune



Beskrivelse:

Området omfatter et LNF-område mellom Hoksørødveien og Ulvekula i Andebu. Eiendommen består hovedsakelig av jordbruksareal og skog, foruten en eksisterende bolig. Eiendommen ligger innenfor langsiktig utviklingsgrense (LUG) i RPBA.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold			
Klimakonsekvens	Mål 13		182 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av området.
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter, viktige naturtyper eller viltkorridor i området. Det går et bekkeløp gjennom området.

Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>4,4 daa fulldyrka jord.</td><td>3,5 daa dyrkbar jord.</td><td>2,8 daa høy bonitet.</td></tr></table>	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	4,4 daa fulldyrka jord.	3,5 daa dyrkbar jord.	2,8 daa høy bonitet.
			Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog				
4,4 daa fulldyrka jord.	3,5 daa dyrkbar jord.	2,8 daa høy bonitet.							
			4,4 daa består av fulldyrka jord. 2,8 daa består av produktiv skog med høy bonitet. I tillegg er det ca. 3,5 daa dyrkbar jord på området som ikke er opparbeidet. Tilgrensende dyrka mark i syd har klasse A, med svært god jordkvalitet. Det må påregnes buffer mot dyrka mark. Det er ikke registrert mineralforekomster.						
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Det er registrert grønnstruktur med verdi B, og en liten del med verdi C, i RPBA.						
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Området ligger ikke innenfor eller inntil et registrert kulturmiljø, og det er ingen registrerte kulturminner.						
Samfunnsmessige forhold									
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Nærmeste busstopp, Flåtten syd, ligger ca. 700 meter unna i gangavstand (ca. 400 m. luftlinje), og betjenes av linje 124. Dersom det etableres ny gangforbindelse til Ulvekula, kan gangavstanden til bussen reduseres til ca. 500 meter. Området ligger i ca. 10 min. sykkelavstand fra Andebu sentrum. Området anses som bilbasert. Kollektivtilbudet er ikke godt nok til at området vil la seg basere på kollektivtransport.						

Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Hoksrødveien og Skjeggerødveien har sonefartsgrense 30 km/t og er skolevei for barne- og ungdomsskoleelever, også for elever bosatt nord for Håskeneveien. Det antas at kjøreadkomst til området vil være via Hoksrødveien (nordover). Veien er smal (ca. 4,0–4,8 m.), har stedvis krapp kurvatur og ingen anlegg for gående og syklende. Skjeggerødveien (sørover) er naturlig trasé for gående og syklende mot sentrum. Det er GS-forbindelse mellom området og Skjeggerødveien (ca. 190 m.), men ingen GS-anlegg langs Skjeggerødveien og videre til Vestre Andebu vei. Veibanen i Skjeggerødveien er svært smal (ca. 2,8 m.). Det antas samtidig lav fart og lite trafikk. Ved en eventuell utbygging må det påregnes behov for oppgradering av kjøreveien og eventuelt etablering av anlegg for trygg skolevei.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Området kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde eller løyper, stier osv.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Møyland barnehage og Vesteråt barnehage ligger hhv. ca. 500 m. og 1,3 km. unna i luftlinje. Barne- og ungdomsskole er ca. 1 km. unna i luftlinje. Det er per i dag ledig kapasitet på barneskole i tilhørende skolekrets og nærliggende barnehager. På lang sikt kan ungdomsskolen bli utfordret på skolekapasitet, dersom det høye nivået på boligbygging blir realisert i inntaksområdene.

Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Området er ikke brukt av barn/unge til utendørsaktivitet. Området ligger i nærheten av andre boliger. Det er kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge. Utbygging av området kommer i konflikt med barns skolevei.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Det er ca. 1 km. til nærmeste tettsted og sentrale funksjoner. Området ligger innenfor (langs yttergrense) LUG (RPBA). Legges 2 boliger per dekar til grunn, er det et utbyggingspotensial på 25 boliger innenfor området.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Nærliggende boligområder har bredbåndsdekning og tilgang på kommunalt ledningsnett.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Området ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Området ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire og kvikkleire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Ved en eventuell utbygging bør behov for oppgradering av veinett og tilrettelegging for trygg skolevei vurderes.

Samlet vurdering

Området ligger innenfor, langs yttergrensen, til LUG for Andebu. Området kan anses som en forlengelse av eksisterende boligfelt langs Hoksørødveien og Ulvekula. Det er gangavstand til skole, barnehage, sentrumsfunksjoner i Andebu og busstilbud. Området er imidlertid bilbasert, og kollektivtilbudet er ikke godt nok til at det vil la seg basere på kollektivtransport.

Området vil få adkomst via en viktig trasé for gående og syklende mot sentrum, barne- og ungdomsskole og idrettstilbud. Veien er ikke iht. veinorm, er svært smal og mangler anlegg for gående og syklende. Ved en eventuell utbygging må det påregnes behov for oppgradering av kjøreveien og eventuelt etablering av anlegg for trygg skolevei.

En eventuell utbygging vil gå på bekostning av ca. 8,8 daa dyrka mark, dyrkbar mark og skog, og gir stor klimakonsekvens.

Grunnforhold og grunnstabilitet må vurderes nærmere, da området ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire og kvikkleire.

Etter en samlet vurdering anses en omdisponering av området å ha middels negative konsekvenser.

RPBA02: KJONEÅSEN – LUG ANDEBU

Områdenavn: Kjoneåsen – LUG Andebu

Gbnr.: 218/20 og 218/2

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Boligbebyggelse

Arealstørrelse: Ca. 47 daa

Forslagsstiller: Sandefjord kommune



Beskrivelse:

Det aktuelle arealet omfatter et LNF-område mellom Kodalveien og Askjemveien sør for Andebu. Området ligger innenfor langsiktig utviklingsgrense (LUG), avgrenset som en «øy» sør for Andebu. Arealet består hovedsakelig av skog, foruten en eksisterende bolig.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		1 821 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert forurenset grunn i eller i tilknytning til området.						
Støy	Mål 3		Det er ikke registrert støy i nærheten av området.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert flere nær truede og sårbare arter i nærheten av det aktuelle området ila. de siste 10 årene, og én nær truet art innenfor området.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>20 daa høy bonitet. 16 daa middels bonitet. 14 daa lav bonitet.</td></tr></table> Hele området består av produktiv skog med varierende bonitet. Området er definert som utmark klasse A og B i RPBA.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	-	-	20 daa høy bonitet. 16 daa middels bonitet. 14 daa lav bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
-	-	20 daa høy bonitet. 16 daa middels bonitet. 14 daa lav bonitet.							

			Det er ikke registrert dyrkbar mark eller mineralforekomster på området. Det må påregnes buffersone mot dyrka mark.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde. Grønnstruktur verdi C (RPBA).
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er flere registrerte kulturminner innenfor området, inkludert automatisk fredede kulturminner. Dette gjelder også området rundt.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Nærmeste betjente busstopp ligger i Kodalveien, ca. 380–640 meter unna i luftlinje (600–950 meter i gangavstand). Holdeplassen betjenes av linje 150 Andebu–Sandefjord og 124 Andebu–Tønsberg. Begge linjer har sporadiske avganger i ukedagene, annenhver time lørdag og ingen avganger på søndager. Det er også busstopp i Askjemveien som kun betjenes av skoleruter. Området anses som svært bilbasert.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Både Askjemveien og Kodalveien er skolevei. Askjemveien har ca. 300 ÅDT med 2 % tungtrafikkandel og fartsgrense 50 km/t. Det er ikke anlegg for myke trafikanter langs veien. Skolebusstoppet mangler trygg adkomst og venteplass, samt belysning og skilting. Kodalveien har ca. 2 000 ÅDT med 7 % tungtrafikkandel. Fartsgrensen er 80 km/t og 60 km/t forbi området. Det er ikke anlegg for myke trafikanter langs veien. Busstoppet

			mangler trygg adkomst og venteplass, samt belysning.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Det aktuelle området kommer ikke i konflikt med registrert friluftsområde, løyper eller stier. Det er gangavstand til Askjemvannet og registrert nærturterreng og viktig friluftslivsområde sørvest for området.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Vesteråt barnehage og Møyland barnehage ligger hhv. ca. 1,0 km og 1,7 km unna i luftlinje. Barne- og ungdomsskole er ca. 1,2 km. unna i luftlinje. Det er per i dag ledig kapasitet på barneskole i tilhørende skolekrets og nærliggende barnehager. På lang sikt kan ungdomsskolen bli utfordret på skolekapasitet, dersom det høye nivået på boligbygging blir realisert i inntaksområdene.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det antas at området ikke er brukt av barn/unge til utendørsaktivitet i dag. Større barn vil kunne gå/sykle til idrettsanlegg og skole, men det anbefales i så fall opparbeidelse av GS-anlegg. Det er forholdsvis lang avstand til boligfeltene rundt Andebu, og mindre barn vil derfor i større grad være avhengig av å bli kjørt til venner.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Det er ca. 1 km til nærmeste tettsted og sentrale funksjoner. Det aktuelle området er innenfor en frittliggende LUG-avgrensning (RPBA). Jordbruksarealer skiller området fra øvrig LUG rundt Andebu sentrum.

			Forslaget legger opp til 40 boliger, dvs. 0,9 boliger per daa.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Nærliggende boligområder har bredbåndsdekning og tilgang på kommunalt ledningsnett.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Det aktuelle området ligger på det nærmeste ca. 140 meter fra Askjemvannet.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Det aktuelle området ligger nær aktsomhetssone for flom (markert langs eiendomsgrensa til gbnr. 218/2 i vest). Området ligger ikke innenfor eller nær hensynssone for høyspenningsanlegg eller områder med skredfare eller kvikkleire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er flere registrerte kulturminner innenfor området, inkludert automatisk fredede kulturminner. Konsekvenser for kulturminner og naturmangfold må utredes nærmere.

Samlet vurdering

En omdisponering fra LNF til boligformål på ca. 47 daa vil medføre en endring i et landskap som i dag består av en skogkledd ås. Nedbygging av området vil gi stor negativ klimakonsekvens.

Det aktuelle området ligger innenfor langsiktig utviklingsgrense (LUG), avgrenset som en «øy» sør for Andebu, adskilt fra annen boligbebyggelse. Kollektivtilbudet er ikke godt nok til at det vil la seg basere på kollektivtransport. Det er kort avstand til skoler og sentrumsfunksjoner, men ikke sammenhengende veinett for gående og syklende. Området anses derfor i stor grad for å være bilbasert. Ved en eventuell utbygging må etablering av anlegg som sikrer trygg skolevei vurderes.

En eventuell utbygging vil være i konflikt med verdifulle skogbruksarealer. Det er registrert flere kulturminner innenfor det aktuelle området og området rundt. Konsekvenser for kulturminner og naturmangfold må utredes nærmere.

Etter en samlet vurdering anses det å være uhensiktsmessig med en omdisponering av dette området. Det anbefales å flytte LUG-avgrensningen slik at Kjoneåsen faller utenfor og opprettholdes som LNF-område.

RPBA03: KROKEN VEST A- LUG SANDEFJORD

Områdenavn: Kroken vest A – LUG Sandefjord

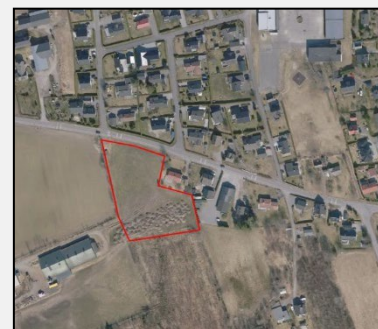
Gbnr.: 150/40

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Boligbebyggelse

Arealstørrelse: ca. 6,6 daa

Forslagsstiller: Sandefjord kommune



Beskrivelse:

Området omfatter et LNF-område på Krokemoa, vest for Sandefjord. Området er omgitt av jord- og skogbruksareal. Arealet ligger innenfor langsiktig utviklingsgrense (LUG) i RPBA – forhåndsavklart i 2012.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		45,7 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.						
Støy	Mål 3		Deler av området ligger innenfor gul støysone.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er ikke registrert truede arter eller viktige naturtyper innenfor området.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>4,5 daa.</td><td>-</td><td>0,4 daa høy bonitet.</td></tr></table> Største delen av området består av dyrka mark med varierende jordkvalitet (fra mindre god til svært god). Deler av området er registrert som skrinn fastmark, mens en liten del mot sør er registrert som produktiv skog. Skogsdelen henger sammen med tilgrensende skog i sør. Det må påregnes buffer mot tilgrensende dyrka mark. Det er ikke registrert mineralressurser.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	4,5 daa.	-	0,4 daa høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
4,5 daa.	-	0,4 daa høy bonitet.							
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Det aktuelle området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller						

			kulturlandskapsområde og er registrert som grønnstruktur med verdi C.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljø innenfor eller inntil det aktuelle området.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er ca. 300 meter i luftlinje til nærmeste bussholdeplass, som betjenes av linje 03 Buer–Veldre (avgang hver halvtime) og linje 135 Bugården (sporadiske avganger). Det tar ca. 40 minutter å gå til jernbanestasjonen i dag. Ved ny stasjonsplassering reduseres gangavstanden til ca. 20 minutter.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Kjøreadkomst vil naturlig være fra Krokemoveien. Fartsgrense her er 30 km/t. Veien har ikke anlegg for gående og syklende. Krokemoveien har ÅDT 4 000 med tungtrafikkandel 7 %. Gjeldende kommuneplan viser et fremtidig GS-anlegg langs Krokemoveien forbi området. Pågående reguleringsarbeid for nytt GS-anlegg stopper imidlertid ved Krokenveien, ca. 200 meter øst for området. Trafikksikker skolevei til Krokemoa og Bugården skole må ivaretas ved en eventuell utbygging.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Området er ikke registrert som viktig friluftsområde, og det går ikke stier/løyper gjennom området.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Krokusen barnehage (privat) ligger ca. 320 meter unna og Krokemoa barnehage (offentlig) ligger ca. 650 meter unna (luftlinje). Det er ca. 140 meter til Krokemoa barneskole (luftlinje).

			Det er per i dag kapasitetsutfordringer ved Krokemoa barneskole og barnehage. Bugården ungdomsskole har ledig kapasitet.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Området er i dag gjerdet inn, og består i hovedsak av et jorde. Eiendommen antas ikke å være ikke i bruk av barn og unge eller barnehager/barneskole til lek og uteopphold. Området ligger tett på andre boliger og det er kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Det aktuelle området ligger innenfor LUG (RPBA). Det er litt over 3 km til Sandefjord sentrum. Legges 2 boliger per dekar til grunn, muliggjør dette 13 nye boliger.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er kommunalt VA-nett i nærområdet. Det er god bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Området ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Området i sin helhet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er ingen kjent virksomhetsrisiko.

Samlet vurdering

Det aktuelle området består av ca. 6,6 daa avsatt til LNF i gjeldende kommuneplan, som foreslås omdisponert til boligbebyggelse. Området ligger innenfor langsiktig utviklingsgrense (LUG) i RPBA, forhåndsavklart i 2012. En omdisponering av området vil gi middels negative klimakonsekvenser.

Området ligger litt over 3 km kilometer vest for Sandefjord sentrum. Det er kort vei til skoler og barnehager, men ikke lagt til rette for myke trafikanter på omkringliggende veinett. Ved en eventuell utbygging må etablering av GS-anlegg langs Krokemoveien fram til planlagt GS-anlegg (ca. 200 meter) vurderes. Det er per i dag kapasitetsutfordringer ved barneskole i tilhørende skolekrets og nærliggende barnehage. En eventuell utbygging vil komme i konflikt med ca. 4,5 daa dyrka jord. Totalt middels negative konsekvenser.

RPBA04: KROKEN VEST B – LUG SANDEFJORD

Områdenavn: Kroken vest B – LUG Sandefjord

Gbnr.: 150/109, 150/81, 150/21, 150/23, 150/20 og deler av 149/6

Dagens formål: LNF

Foreslått formål: Boligbebyggelse

Arealstørrelse: ca. 59 daa

Forslagsstiller: Sandefjord kommune (vurdering av LUG-avgrensning)



Beskrivelse:

Området omfatter et LNF-område på Krokemoa, vest for Sandefjord. Området grenser til boligeiendommer i nord, Krokenveien i øst og jord- og skogbruksareal i vest og sør. Arealet ligger innenfor langsiktig utviklingsgrense (LUG) i RPBA – forhåndsavklart i 2012. Innenfor området er det to bebygde eiendommer, i gjeldende kommuneplan avsatt til helårsbebyggelse i LNF.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse						
Miljøforhold									
Klimakonsekvens	Mål 13		1371 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.						
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Det er ikke registrert grunnforurensning i området.						
Støy	Mål 3		Kun en liten del av området langs Krokenveien ligger innenfor gul støysone.						
Naturmangfold	Mål 13		Det er registrert en sårbar art (Skogpersille) i søndre del området. Ved en eventuell utbygging må området undersøkes nærmere.						
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		<table><tr><th>Dyrka mark</th><th>Dyrkbar mark</th><th>Skog</th></tr><tr><td>23,4 daa.</td><td>29,1 daa.</td><td>29,1 daa høy bonitet.</td></tr></table> Området består av både dyrka mark og produktiv skog med høy bonitet. Jordkvaliteten varierer mellom god og svært god. Dyrkbar mark overlapper med de delene som er registrert som skog. Det må påregnes buffer mot tilgrensende dyrka mark.	Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog	23,4 daa.	29,1 daa.	29,1 daa høy bonitet.
Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog							
23,4 daa.	29,1 daa.	29,1 daa høy bonitet.							

			Det er ikke registrert mineralressurser.
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Det aktuelle området er ikke kartlagt som et verdifullt landskaps- eller kulturlandskapsområde og er registrert som grønnstruktur med verdi C.
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljø innenfor eller inntil området.
Samfunnsmessige forhold			
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Det er ca. 100 meter i luftlinje til nærmeste bussholdeplass, som betjenes av linje 03 Buer–Veldre (avgang hver halvtime) og linje 135 Bugården (sporadiske avganger). Det tar ca. 40 minutter å gå til jernbanestasjonen i dag. Ved ny stasjonsplassering reduseres gangavstanden til ca. 20 minutter. Området anses som middels bilbasert.
Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Kjøreadkomst forutsettes fra Krokemoveien og/eller Krokenveien. Begge veiene har fartsgrense 30 km/t. Veiene har ikke anlegg for gående og syklende. Krokemoveien har ÅDT 4 000 med tungtrafikkandel 7 %. Gjeldende kommuneplan viser et fremtidig GS-anlegg langs Krokemoveien frem til Krokenveien. Trafikksikker skolevei til Krokemoa og Bugården skole må ivaretas ved en eventuell utbygging.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Store deler av området inngår i et viktig friluftsområde (nærturterreng). Det er registrert en skiløype som krysser deler av området i nord-sør retning registrert som viktig friluftsområde, og det går ikke stier/løyper gjennom området.

Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Krokusen barnehage (privat) ligger nær området, på motsatt side av Krokenveien, og Krokemoa barnehage (offentlig) ca. 480 meter unna (luftlinje). Det er ca. 200 meter til Krokemoa barneskole (luftlinje). Det er per i dag kapasitetsutfordringer ved Krokemoa barneskole og barnehage. Bugården ungdomsskole har ledig kapasitet.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Det er usikkert om området er i bruk av barn og unge og av barnehage/barneskole i nærheten til lek og uteopphold. Kommunens dekningsanalyse av grønnstruktur og rekreasjonsareal viser at Krokemoa skole vil kunne få reduserte nærturmuligheter dersom skogen innenfor området og omkringliggende skogsområde bygges ned. Området ligger tett på andre boliger og det er kvaliteter i området som gjør det godt egnet for barn og unge.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Det aktuelle området ligger innenfor LUG (RPBA). Det er i underkant av 3 km til Sandefjord sentrum. Legges 2 boliger per dekar til grunn, muliggjør dette 118 nye boliger.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er kommunalt VA-nett langs/i Krokemoveien og Krokenveien. Det er bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Området ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse

Naturrisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Området i sin helhet ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Det er ingen kjent virksomhetsrisiko.

Samlet vurdering

Det aktuelle området består av ca. 59 daa avsatt til LNF i gjeldende kommuneplan, som foreslås omdisponert til boligbebyggelse. Området ligger innenfor langsiktig utviklingsgrense (LUG) i RPBA, forhåndsavklart i 2012. En omdisponering av området vil gi store negative klimakonsekvenser.

Området ligger i underkant av 3 km kilometer vest for Sandefjord sentrum. Det er kort vei til skoler og barnehager, men ikke lagt til rette for myke trafikanter på omkringliggende veinett. Ved en eventuell utbygging må etablering av trafikksikkert anlegg for myke trafikanter vurderes. Det er per i dag kapasitetsutfordringer ved barneskole i tilhørende skolekrets og nærliggende barnehage. En eventuell utbygging vil komme i konflikt med ca. 23,4 daa dyrka jord, samt skog med høy bonitet (også registrert som dyrkbart areal). Totalt middels negative konsekvenser.

RPBA05: MYRE – LUG STOKKE

Områdenavn: Myre – LUG Stokke
Gbnr.: Deler av 422/93 og 422/3
Dagens formål: LNF
Foreslått formål: Boligbebyggelse
Arealstørrelse: Ca. 25 daa
Forslagsstiller: Sandefjord kommune



Beskrivelse:

Området omfatter en skogkledd ås på ca. 25 daa nær Stokke sentrum. Området er avgrenset av Melsomvikveien, Arne Garborgs vei, eksisterende bebyggelse i vest og jordbruksareal i øst.

Tema	Utvalgte bærekraftsmål	Konsekvens	Redegjørelse		
Miljøforhold					
Klimakonsekvens	Mål 13		838 tonn CO ₂ -ekvivalenter over 20 år.		
Grunnforurensning	Mål 3 og 11		Ikke registrert forurenset grunn innenfor eller i tilknytning til området.		
Støy	Mål 3		Deler av området ligger innenfor rød og gul støysone. Det må påregnes støydempende tiltak ved ny bebyggelse innenfor området.		
Naturmangfold	Mål 13		Det er gjort flere registreringer av truede arter innenfor området de siste 15 årene (gulspurv og nordflaggermus). Det er gjort mange observasjoner av truede arter nær området ila. de siste 10 årene (piggsvin, nordflaggermus, fuglearter og lav).		
Naturressurser (jordbruk, skogbruk, mineralforekomster)	Mål 11		Dyrka mark	Dyrkbar mark	Skog
			-	4,3 daa dyrkbar jord.	23,9 daa produktiv skog, hvorav: 3,9 daa høy bonitet. 7,8 daa middels bonitet.

					12,2 daa lav bonitet.
			Omtrent hele området består av produktiv skog med varierende bonitet. Ca. 4,3 daa i den sydlige delen av området er dyrkbar jord med svært god jordkvalitet. Historiske flyfoto viser at arealet tidligere har vært opparbeidet som dyrket mark. Mesteparten av området er markert som utmark klasse B i RPBA, foruten den dyrkbare marka som har klasse A.		
Naturlandskap og kulturlandskap	Mål 3		Mesteparten av området er kartlagt som et verdifullt landskapsområde, karakterisert som A-landskap i RPBA. Grønnstruktur verdi A. Området utgjør en skogkledd ås med høye furutrær. Åsen er synlig fra store deler av Stokke sentrum og området rundt. En nedbygging vil således kunne gi fjernvirkninger.		
Kulturminner og kulturmiljø	Mål 3		Det er ingen registrerte kulturminner innenfor området. Det er registrert 3 kulturminner på tilgrensende jorde i øst og Myre gård.		
Samfunnsmessige forhold					
Mobilitet (veinett, kollektivtilbud)	Mål 11		Tog- og busstilbud ligger i ca. 10 minutters gangavstand fra området (ca. 800 meter). Dette er på grensen av hva som regnes som akseptabel gangavstand. Busslinje 130 mot Tønsberg har avgang hver halvtime på dagtid og hver time om kvelden, både ukedager og lørdag. Søndag er første avgang kl. 13 og deretter avgang annenhver time.		

Trafikksikkerhet	Mål 3 og 11		Adkomst til området vil enten være via Arne Garborgs vei eller Melsomvikveien. Melsomvikveien har fartsgrense 60 km/t, ÅDT 5 070, 6 % tungtrafikkandel og gang- og sykkelvei. En eventuell adkomst via Melsomvikveien vil gi økt trafikk på tvers av GS-vei. Arne Garborgs vei har fartsgrense 30 km/t, lite trafikk og ingen anlegg for gående og syklende. Arne Garborgs vei munner ut i Kirkeveien, og herfra er det sammenhengende fortau til sentrum, kollektivtilbud og barne- og ungdomsskole. Det er registrert viltpåkørsler i Melsomvikveien, nær det aktuelle området. Ved en eventuell utbygging bør det vurderes om det skal etableres anlegg for myke trafikanter fram til Kirkeveien.
Friluftsliv og rekreasjon	Mål 3		Området er registrert som friluftsområde. Delen nærmest barnehagen er markert som viktig friluftsområde. Det går flere stier gjennom skogen. Det er tilrettelagt sti og trapp opp fra lekeplassen i vest og inn i skogen, og sti fra Arne Garborgs vei.
Sosial infrastruktur (skole og barnehage)	Mål 4		Tuften barnehage (kommunal) ligger inntil området i sør. Det er ca. 1,3 og 1,9 kilometer til hhv. Stokke barneskole og ungdomsskole i luftlinje. Det er per i dag mye ledig kapasitet på ungdomsskolen, men barneskolen får kapasitetsutfordringer om få år.
Barn og unges interesser	Mål 3 og 4		Tuften barnehage benytter skogen til lek, utendørsaktivitet

			og som læringsarena. På befaringsdagen hang det bl.a. rebuslapper på trærne. Uteområdet og de fine turmulighetene i nærmiljøet trekkes frem som gode kvaliteter ved Tuften barnehage i Norconsults rapport. Lekeplassen ved boligområdet i vest er koblet sammen med skogen med sti og en trapp.
By- og tettstedsutvikling	Mål 11 og 3		Området ligger innenfor LUG (RPBA). Det er kort vei til Stokke sentrum, ca. 600 meter (luftlinje). Det foreslås etablering av 40 boliger, dvs. 1,6 boliger per daa.
Teknisk infrastruktur	Mål 9		Det er kommunalt VA-nett i nærområdet. Det er god bredbåndsdekning i området.
Bruk av og tilgang til sjøarealer	Mål 11		Området ligger ikke nær sjøarealer.
ROS-analyse		Risiko (Sannsynlighet /Konsekvens)	Redegjørelse
Naturreisiko (flom/stormflo, flomveier, kvikkleire, ras/skred, faresone/aktsomhetssone (høyspent))	Mål 13 og 3		Deler av området ligger innenfor aktsomhetssone for marin leire.
Virksomhetsrisiko (støy, forurensning, utilsikta inngrep i naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø)	Mål 3, 11 og 13		Konsekvenser for naturmangfold og grunnforhold må utredes nærmere. Ellers antas det lite risiko knyttet til en eventuell utbygging av området.

Samlet vurdering

Området består av en skogkledd ås nær Stokke sentrum og foreslås omdisponert til boligbebyggelse. En nedbygging av området vil gi store negative klimakonsekvenser.

Området ligger innenfor langsiktig utviklingsgrense (LUG) og har en gunstig lokasjon mtp. kollektivtilgjengelighet, sentrumsfunksjoner og oppvekstsvilkår (skole, barnehage, fritidstilbud).

En utbygging vil imidlertid være i konflikt med bevaring av verdifullt landskapsområde og verdifull grønnstruktur. Området brukes til friluftsliv, lek og rekreasjon, og læringsarena for barna i Tuften barnehage. Det er registrert truede arter på området. Deler av området består av dyrkbar jord med svært god jordkvalitet. Nedbygging vil gi fjernvirkninger for Stokke sentrum.

Det må påregnes støydempende tiltak ved ny bebyggelse innenfor området. Konsekvenser for naturmangfold, inkludert truede og sårbare arter, og grunnforhold må utredes nærmere. Etter en samlet vurdering anses en omdisponering av området å ha middels til store negative konsekvenser.

VEDLEGG 1:

RAPPORT MED KONSEKVENsutREDNING: NY VEI TASSEBEKK – TORPVEIEN/TORP ØST

RAPPORT

Utredning av ny vei Tassebekk - Torpveien/Torp Øst

OPPDRAUGSGIVER

Sandefjord kommune

DATO / REVISJON: 21. desember 2021

DOKUMENTKODE: 10227048-TVF-RAP-01



Multiconsult

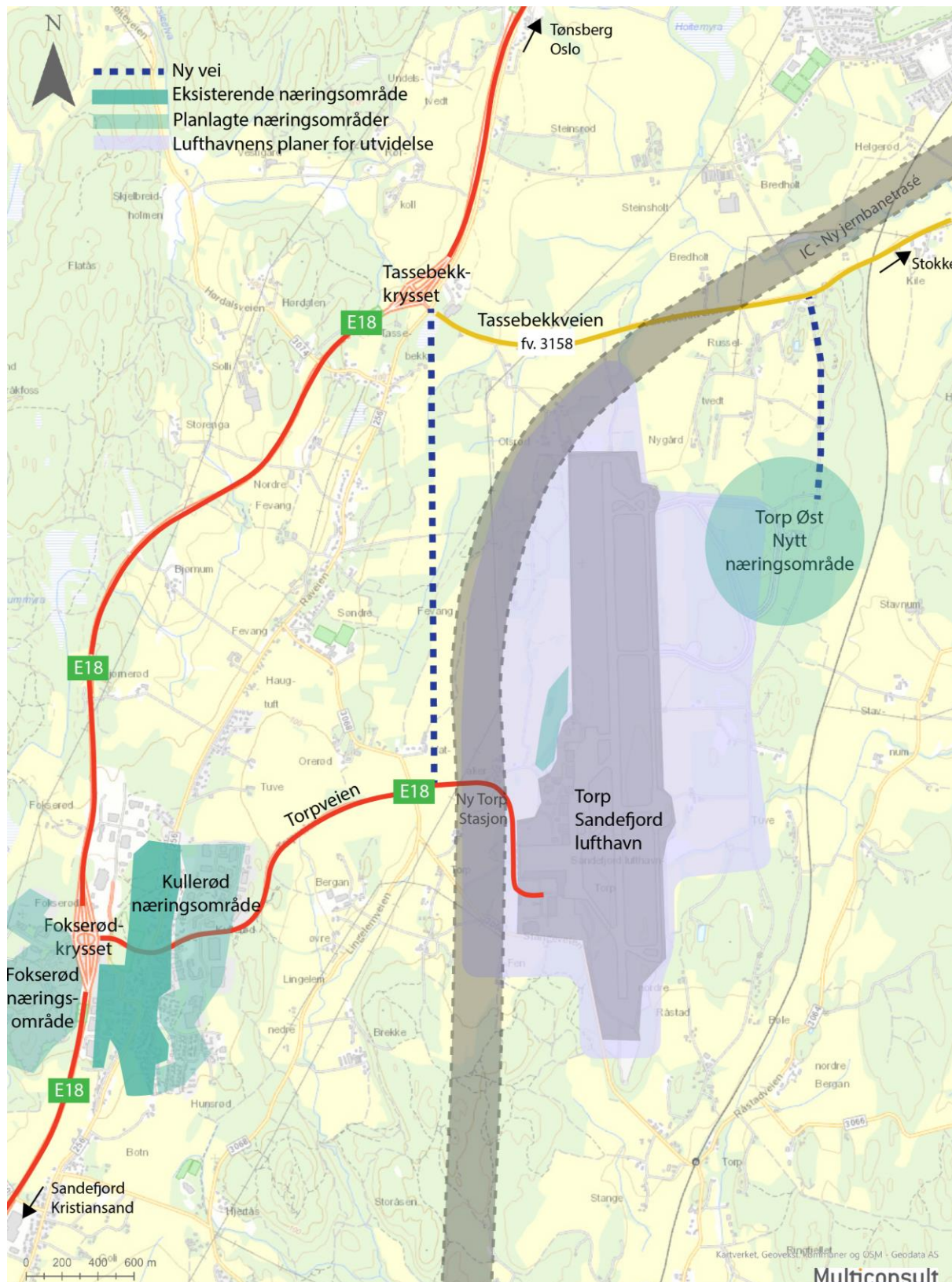
Denne rapporten er utarbeidet av Multiconsult i egen regi eller på oppdrag fra kunde. Kundens rettigheter til rapporten er regulert i oppdragsavtalen. Hvis kunden i samsvar med oppdragsavtalen gir tredjepart tilgang til rapporten, har ikke tredjepart andre eller større rettigheter enn det han kan utlede fra kunden. Multiconsult har intet ansvar dersom rapporten eller deler av denne brukes til andre formål, på annen måte eller av andre enn det Multiconsult skriftlig har avtalt eller samtykket til. Deler av rapportens innhold er i tillegg beskyttet av opphavsrett. Kopiering, distribusjon, endring, bearbeidelse eller annen bruk av rapporten kan ikke skje uten avtale med Multiconsult eller eventuell annen opphavsrettshaver.

**RAPPORT**

OPPDRAAG	Utredning av ny vei Tassebekk - Torpveien/Torp Øst	DOKUMENTKODE	10227048-TVF-RAP-01
EMNE	Vei og næringsutvikling	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Sandefjord kommune	OPPDRAAGSLEDER	Julie Mathilde Amlie
KONTAKTPERSON	Ole Jakob Hansen	UTARBEIDET AV	Julie Mathilde Amlie Torbjørn Birkeland Jørgen Langgård Elise Moen Oddgeir Malmo Lars Peder Larsgård Arve Halseth

SAMMENDRAG

Sandefjord kommune har med bistand fra Multiconsult utredet ny vei til Torp Sandefjord lufthavn og ny vei til et planlagt næringsområde øst for lufthavnen, Torp Øst.



Bakgrunn

Torp Sandefjord lufthavn ligger ca. 10 km i kjørevei fra Sandefjord sentrum. Lufthavnen har adkomst fra E18 via Torpveien. Langs Torpveien, tett på E18, ligger næringsområdet Kullerød med handel og logistikkbedrifter. Sammenfall mellom trafikk fra lufthavnen og næringsområdet, særlig i ettermiddagsrush, gir trafikkavviklingsproblemer og kø på Torpveien som i visse tilfeller også forplanter seg mot E18.

Sandefjord kommune planlegger, med forankring i regional plan for bærekraftig arealpolitikk, videre næringsutvikling i Torpområdet med drahjelp fra lufthavnen og ny jernbane (IC-Vestfold). I tillegg til Kullerød, planlegges utvikling av Fokserød på vestsiden av E18, areal på vestsiden av lufthavnen nært knyttet til ny jernbane og ny stasjon, samt et større område på østsiden av lufthavnen, Torp Øst.

Med bakgrunn i dagens utfordringer på Torpveien, kombinert med planlagt utvikling i området har Statens vegvesen gjennomført et arbeid for å se på tiltak på kort, mellomlang og lang sikt. På lang sikt anbefaler Statens Vegvesen at det planlegges med en ny vei fra E18 til lufthavnen, for å sikre en pålitelig adkomst til lufthavnen også i fremtiden.

Denne utredningen vurderer aktuelle løsninger for en slik vei. For å bedre samordne areal- og transportplanlegging generelt i Torpområdet, inngår også utredning av ny vei til det planlagte næringsområdet på Torp øst i oppdraget.

Transportanalyse sentralt i oppdraget

En sentral del av oppdraget har vært å belyse hvordan ulik fremtidig næringsutvikling vil belaste veinettet, gitt ny vei til Torp lufthavn og Torp Øst, gjennom en transportanalyse. Transportanalysen er utført i RTM (regional transportmodell) der ulike scenarier for fremtidig næringsutvikling er kodet inn.

Videre utvikling av Fokserød og Kullerød er inkludert i referansesituasjonen. Transportanalysen viser at med denne utviklingen alene, vil trafikken på Torpveien øke med 44 prosent frem mot 2030. Dagens utfordringer vil, uten tiltak, ytterligere forsterkes og begrunner behov for ny vei til lufthavnen.

Ytterligere næringsutvikling i området på vestsiden og østsiden av lufthavnen er på idéstadiet. For å vurdere hvordan dette kan påvirke veinettet, er det i samarbeid med kommunen utviklet tre ulike scenarier som varierer i antall nye ansatte/arbeidsplasser og type næring. Scenariene er kodet inn i transportanalysen. I tillegg er det analysert hvordan trafikken vil påvirkes dersom all trafikk til lufthavnen rutes via ny vei og ny vei belegges med bompenger. Det er også analysert hvordan trafikken påvirkes dersom Torpveien holdes åpen og bompenger legges på både eksisterende og ny vei til lufthavnen.

Behov for to veier inn til lufthavnen gitt fremtidig næringsutvikling i Torpområdet

Allerede i en referansesituasjon vil det være behov for ny vei til lufthavnen, i kombinasjon med Torpveien. Den nye veien planlegges å gå fra et nordligere kryss på E18 og sørover til lufthavnen. Da ca. 40 prosent av trafikken kommer nordfra vil tiltaket gi økt tilgjengelighet inn til området. Reisetiden vil reduseres samlet sett for trafikantene, og prosjektet ny vei til Torp Sandefjord lufthavn får en positiv trafikanntytte. Dette gjør prosjektet aktuelt for bompengefinansiering.

Lav trafikkavvisning ved innføring av bompenger

Beregninger viser lav trafikkavvisning ved innføring av bompenger. Bompengeanalysen, inklusive følsomhetsanalyser viser at en gjennomsnittlig bomtakst kan ligge mellom 12,5 og 19,-kr for lette kjøretøy. Den øverste satsen gjelder et scenario der det forutsettes 20% høyere investeringskostnad og 100%

bompengefinansiering. En trafikksituasjon uten ytterligere næringsutvikling i området vil gi en gjennomsnittlig bompengesats på 17,5 kr for lette kjøretøy.

Bruk av gjennomsnittlig bomtakst gjør utregningen uavhengig av el-bilandel. El-biler betaler i dag maks 50 % av normal takst for fossile biler, men det er usikkert hvordan regelverket rundt dette vil endres i framtiden med økende el-bilandel. Prognosene for framtidig el-bilandel er i stadig endring på grunn av rask teknologisk utvikling og stadig økt elbilandel i nybilsalget. Per i dag er prognosene for gamle Vestfold fylke at 43 % av bilparken vil være elbiler i 2030. Gitt at dagens rabattordning på minimum 50 % for elbiler fortsatt er gjeldende i 2030, og prognosene for elbilandelen oppfylles, vil en gjennomsnittstakst på eksempelvis 15,- kr gi en bompengetakst for fossilbiler på ca. 19,- kr og 9,50 kr for elbiler.

Den anses ikke relevant å belaste ny vei til Torp Øst med bompenger, da næringsareal ved Kullerød/Fokserød ikke har denne «ulempen». På Torp Øst derimot fordrer en utvikling av området også investering i teknisk infrastruktur, og dette kan begrunne behovet for private bidrag. Sandefjord kommune kan vurdere bruk av den nye områdemodellen som er foreslått av Kommunal- og moderniseringsdepartementet for å forenkle prosessen med grunneierbidrag.

Nye veiløsninger

Det er gjort overordnede vurderinger av trasévalg, kostnader og ikke-prissatte konsekvenser for nye veier. To alternative traséer er utviklet for ny vei til Torp, én som begrenser beslag av dyrka mark og én som følger ny jernbanekorridor for IC-Vestfold. Sistnevnte har potensial for koordinert utbygging med jernbanen ved at veien først benyttes som en anleggsvei. Om dette er mulig eller ikke avhenger av blant annet Bane NOR og kontraktsform for utbyggingsprosjektet. Muligheten bør likevel følges opp i videre planlegging av prosjektet. Ny veiløsning, inkl. parallellført gang- og sykkevei er grovt kostnadsvurdert til mellom 400 og 500 mill. 2021kr.

For ny vei til Torp Øst, anbefales en trasé som i hovedsak følger en eksisterende privat vei inn til området i dag. Også her planlegges det for parallellført gang- og sykkelvei, og prosjektet er grovt kostnadsvurdert til 280 til 350 mill. kr.

Utover beslag av dyrka mark, antas prosjektene å gi begrensede negative konsekvenser for temaet friluftsliv, by- og bygdeliv. Ny vei til lufthavnen vurderes også å gi begrensede negative konsekvenser for landskap og kulturarv. Ny vei til Torp Øst kan gi negativ konsekvens for landskap samt direkte inngrep i automatisk fredete kulturminner og registrerte naturverdier avhengig av tiltakets plassering og utforming.

Anbefaling og veien videre

Kommunen planlegger å igangsette en områdeplan for utviklingen av Torpområdet. Basert på funn i denne utredningen bør det ved betydelig næringsutvikling i området tilrettelegges for ny vei til lufthavnen og ny vei til Torp Øst. Det er anbefalt at de nye veiene tilrettelegges med separat, parallellført gang- og sykkelvei. Når det gjelder kollektivtilbudet, bør det legges vekt på tilrettelegging for dette til nye næringsområder. Bilandelen i området er beregnet til å være mellom 89-100 % uten tiltak.

Det er viktig å presisere at transportanalysen ikke inkluderer ny jernbane i området. Bane NOR har foreløpig vurdert at ny stasjon på Torp i hovedsak vil betjene flypassasjerer. Med andre ord er det usikkert hvor mye jernbanen vil påvirke den generelle trafikken i området utover tilbringertransporten til lufthavnen. Det planlagte næringsområdet vest for lufthavnen kan potensielt betjenes av jernbanen og nytt stopp på Torp. For de øvrige næringsområdene vil avstand til stasjonen bli for stor, og det bør tilrettelegges for et økt busstilbud slik at utviklingen av området vil være i tråd med bærekraftig areal- og transportpolitikk og null-vekstmålet

INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG	4
1 Innledning	8
1.1 Bakgrunn.....	8
1.2 Rapportens struktur	8
2 Dagens situasjon	10
2.1 Relevante planer og tilgrensende prosjekter	11
2.2 Rammebetingelser	13
3 Nye veiløsninger	15
3.1 Mulighetsrommet	16
3.2 Anbefalt løsning	17
3.3 Kollektivtrafikk	19
3.4 Kostnadsoverslag	20
3.5 Ikke-prissatte konsekvenser	24
4 Transportanalyse	26
4.1 Generelt om transportmodellen	27
4.2 Forutsetninger og tilpasning av transportmodell	28
4.3 Dagens situasjon og kontroll av modellresultater	29
4.4 Resultater for referanse- og tiltaksscenario	32
4.5 Trafikkavvikling og vurdering framkommelighet	35
4.6 Bompengeregninger i transportmodell	38
5 Finansieringsløsninger	40
5.1 Generelt om finansiering av veiprojekt	40
5.2 Relevante finansieringsmuligheter for ny vei til Torp Øst	41
5.3 Relevante finansieringsmuligheter for ny vei til Torp Sandefjord lufthavn	41
5.4 Beregning av forventet bompengesats for ny vei til Torp Sandefjord Lufthavn	41
5.5 Bompengefinansiering uten offentlig tilskudd	42
5.6 Følsomhetsanalyser bompenger	42
6 Anbefaling og veien videre	45
7 Referanser	46
8 Vedlegg: Ikke-prissatte konsekvenser	47
8.1 Metode og grunnlag	47
8.2 Landskapsbilde	47
8.3 Friluftsliv, by- og bygdsliv (tidligere nærmiljø og friluftsliv)	49
8.4 Naturmangfold	49
8.5 Kulturarv	49
8.6 Naturressurser	50
9 Vedlegg: Kostnadsoverslag ny vei til Torp lufthavn	53
9.1 Kalkyleposter	53
9.2 Kalkyleresultat	56
10 Vedlegg: Kostnadsoverslag ny vei til Torp Øst	58
10.1 Kalkyleposter	58
10.2 Kalkyleresultat	61
11 Vedlegg: Tekniske forutsetninger bompengeregninger	62

1 Innledning

Sandefjord kommune har med bistand fra Multiconsult utredet ny vei til Torp Sandefjord lufthavn, og ny vei til et planlagt næringsområde øst for lufthavnen, Torp Øst.

1.1 Bakgrunn

Bakgrunnen for oppdraget er utfordringer med trafikkavvikling på dagens vei til lufthavnen, Torpveien, særlig i ettermiddagsrush. Sammenfall mellom trafikk fra lufthavnen og fra næringsområdet tett på E18, Kullerød, gir køsituasjoner som i enkelte tilfeller gir tilbakeblokkering på E18. Torpveien er definert som en arm av E18, og er dermed en riksvei underlagt Statens vegvesen (SVV).

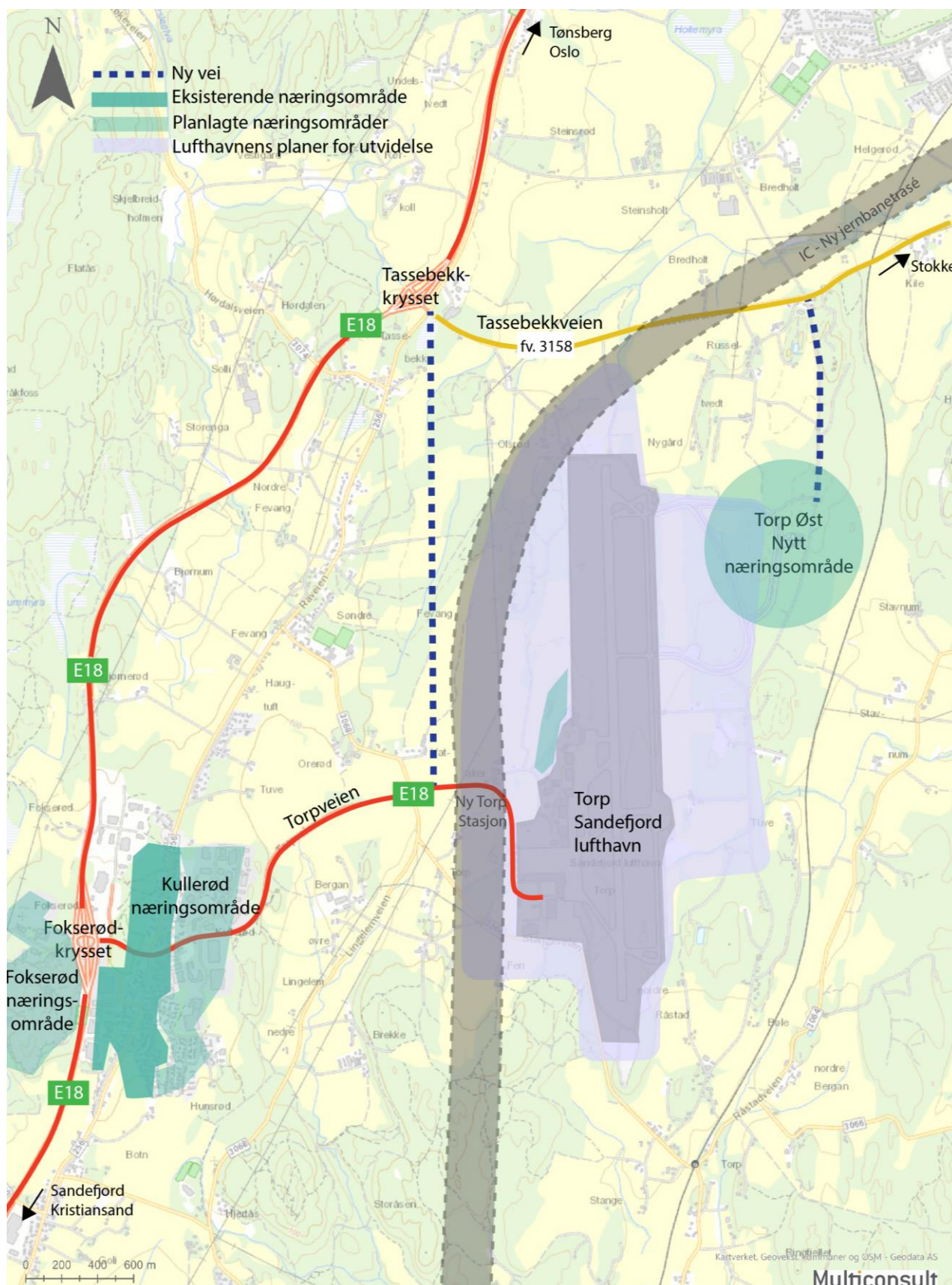
Både Sandefjord kommune og lufthavnen har planer om videre utvikling av området, til henholdsvis næring og lufthavnaktivitet, se Figur 1-1. Dette vil gi ytterligere belastning på dagens veinett. For å sikre en pålitelig adkomst til lufthavnen også i fremtiden, anbefaler Statens vegvesen at det på lang sikt planlegges med en ny vei fra E18 til lufthavnen, via Tassebekk-krysset lenger nord (Statens vegvesen, 2020). Denne utredningen vurderer aktuelle løsninger for en slik vei.

For å bedre samordne areal- og transportplanlegging generelt i Torpområdet, inngår også utredning av ny vei til det planlagte næringsområdet på Torp øst i oppdraget.

1.2 Rapportens struktur

Rapporten beskriver dagens situasjon og fremtidig planlagt næringsutvikling i Torpområdet. Videre er det gjort overordnede vurderinger av trasévalg, kostnader og ikke-prissatte konsekvenser for nye veier. Usikkerheten i fremtidig utvikling av området er søkt belyst i transportanalysen, der fem ulike fremtidsscenarier ligger til grunn for transportmodellberegninger i RTM (Regional transportmodell). Fremtidsscenarier varierer i antall ansatte, type næring, med og uten bompenger på ny vei og med og uten stenging av Torpveien.

Finansieringsmuligheter for ny vei til lufthavnen diskuteres, før utredning oppsummeres med anbefaling og forslag til veien videre.



Figur 1-1. Oversiktskart Torpområdet

2 Dagens situasjon

Torpområdet er dominert av Torp Sandefjord lufthavn og næringsområder tett på E18, primært ved Kullerød og Fokserød. Det er i hovedsak denne aktiviteten som belaster Torpveien, da øvrig areal består av jordbruk og gårdsvirksomhet.

Trafikk til og fra Torp Sandefjord lufthavn

Torp Sandefjord lufthavn er Norges største private lufthavn, eid av Vestfold og Telemark fylkeskommune, Sandefjord kommune og Vestfold Flyplassinvest AS. Den ble i sin tid bygget som en NATO-flyplass, og åpnet i 1956. I 2019 hadde Torp i overkant av 2 millioner passasjerer fordelt på nasjonale og internasjonale reiser. Lufthavnen har ca. 50 årsverk.

Grunnet reiserestriksjonene som følge av Covid-19, har flynæringen blitt hardt rammet. Det er derfor utfordrende å spå når trafikken vil ta seg opp igjen som normalt. I 2021, til og med oktober, er det registrert totalt 500 000 passasjerer. Nedgangen over lufthavnen er synlig også gjennom trafikkregistreringer fra Statens vegvesen, der ÅDT på Torpveien har falt fra om lag 5 500 i 2019 til 2 580 i 2020.

Kollektivandelen til/fra lufthavnen var i 2019 på 25,9 prosent. Kollektivtilbudet består av shuttlebuss fra Torp Stasjon på dagens Vestfoldbane, i tillegg til egne flybusser og øvrig bussforbindelser (Torp Sandefjord lufthavn, 2021).

Næringsområdet Fokserød-Kullerød

På Kullerød finnes Hval sjokoladefabrikk, Komplet, McDonalds, varehandel, logistikkbedrifter m.m., mens Fokserød er et område under utvikling hvor det primært planlegges for lager- og logistikkvirksomhet, med noe kontorarbeidsplasser. Trafikken til og fra området preges av arbeids- og tjenestereiser. I tillegg er området et aktuelt stopp på veien for trafikanter langs E18.

Utviklingen av Kullerød har, sammen med flyplassvirksomhet på Torp og ny firefelts E18, vært viktige motorer for vekst i bedrifter og sysselsetting i Sandefjord kommune (Sandefjord kommune, 2018). Kommunen har en høy andel arbeidsplasser tilknyttet privat sektor. Av totalt 29 500 arbeidsplasser, er i underkant av 23 000 ansatte i privat sektor. Det er høyere enn gjennomsnittet i Vestfold kommune (SSB, 2020).

Det planlegges ytterligere næringsutvikling på både Fokserød og Kullerød.

Bilen er det foretrukne transportmiddelet

Det er lav andel kollektivtransport i området, og trafikken er i stor grad bilbasert. Gjennom arbeid med ny mobilitetsplan for Sandefjord kommune, er dagens reisevaner og -omfang kartlagt. I områdene utenfor sentrum slik som i Torpområdet, er det en bilandel på arbeidsreiser på 75 prosent. Dette skyldes dårlig tilgang til kollektivtransport, og lav avgangsfrekvens på tilbudet.

I en fremtid situasjon, uten tiltak, er det beregnet en trafikkvekst på 14 prosent mot 2030, og en bilandel i området Fokserød-Kullerød på 95-100 prosent. For Torpområdet for øvrig er beregnet bilandel på 86-90 prosent (Sandefjord kommune, 2021). Det er grunn til å forvente ytterligere press på Torpveien i fremtiden selv om ny jernbane kan avlaste situasjonen noe, se neste kapittel.

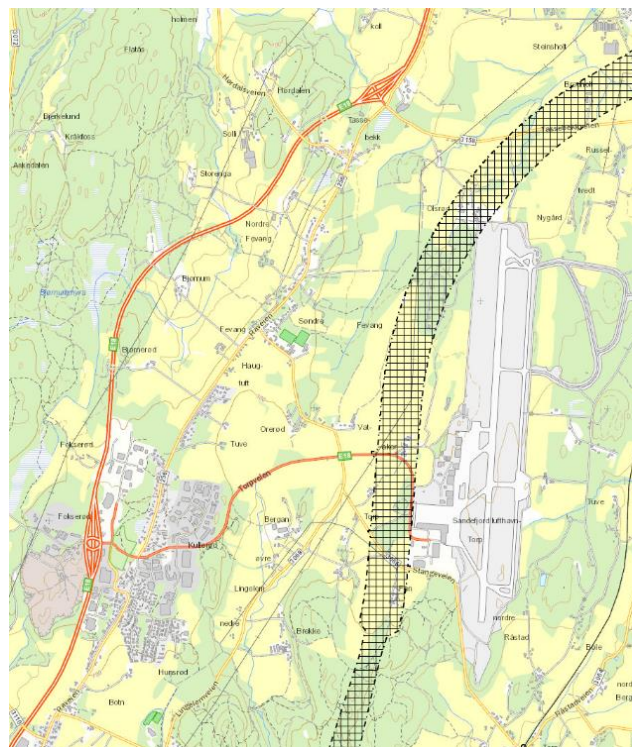
Ny jernbane med (IC-Vestfold) med samlokalisert fly- og togterminal på Torp.

Kommunestyret vedtok sommeren 2019 kommunedelplan for ny Intercity (dobbeltsporet jernbane) Stokke-Larvik. Relativt til dagens Vestfoldbane, vil den nye jernbanen legges i ny korridor med planlagt stasjon på Torp i direkte tilknytning til lufthavnen, se Figur 2-1. Prosjektet skal detaljreguleres, men denne prosessen er enda ikke igangsatt.

I arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutredning, er det utført en samfunnsøkonomisk analyse av dobbeltspor på strekningen Stokke-Larvik. I den forbindelse er det analysert forventet trafikkomslag over Torp stasjon i 2032 og skissert en vekst mot 2060. Det er beregnet at Torp stasjon vil ha i størrelsesorden 630 000 passasjerer i 2032, med ytterligere vekst mot 2060 på 31 prosent, tilsvarende 200 000 reiser per år. Til sammenligning benyttet ca. 520 000 passasjerer seg av kollektivtransport til lufthavnen i 2019, fordelt på buss og tog med shuttlebuss.

Bane NOR presiserer at det er stor usikkerhet knyttet til disse tallene, da stasjonens trafikkgrunnlag i all hovedsak er knyttet til lufthavnen. Beregningene ble utført før Covid-19 inntraff med sin påvirkning på flytrafikken, og er basert på at lufthavnen vil ha 2,5 mill. reiser per år i 2030 (1,8 mill. i 2018). Utover Covid-19 effekten, anses fremtidig utvikling over lufthavnen å være usikker da den drives i konkurranse med andre lufthavner på Østlandet, men generelt viser beregningene at en samlokalisert fly- og togterminal vil gi en økning i tilbringertrafikken med tog på mer enn 50 prosent sammenlignet med en videreføring av dagens løsning (Bane NOR, 2018). I dag kreves som nevnt shuttlebuss fra Torp togstasjon.

I en fremtidig situasjon, med økt antall arbeidsplasser tett knyttet opp til lufthavnen, vil jernbanen mest sannsynlig også kunne betjene arbeidsreiser. Dette er foreløpig ikke vurdert eller beregnet, da planer for næringsutviklingen tett på lufthavnen og på Torp Øst kun er på idéstadiet, og ny jernbane ikke kan kodes inn i transportmodell før den er endelig vedtatt med finansiering.



Figur 2-1: Gjeldende jernbanekorridor vest for lufthavnen

2.1 Relevante planer og tilgrensende prosjekter

Kommuneplan 2019-2031 – utvikling av Torpområdet

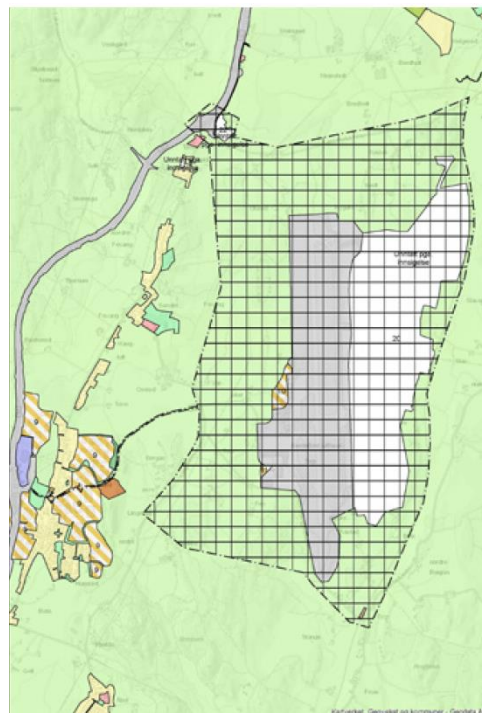
Kommuneplanen er kommunens overordnede styringsdokument, og består av en samfunnsdel, arealdel og handlingsdel. Arealdelen angir hovedtrekkene i kommunens arealdisponering og skal vise sammenhengen mellom fremtidig samfunnsutvikling og arealbruk, jf. PBL § 11-5.

Næringsutvikling på Torp er omtalt i gjeldende kommuneplan 2019-2031. I kommuneplanens arealdel omdisponeres ca. 2 215 daa på Torp Øst til næringsformål, og det foreslås å igangsette en områdeplan for utvikling av området. Arealet er etter avgjørelse i innsigelsessak redusert til ca. 1 400 daa, se beskrivelser i neste kapittel.

Kommuneplanens arealdel stadfester videre at arealene nær en fremtidig jernbanestasjon kan utvikles til næringsformål (inkl. kontor). Utover arealene nærmest lufthavnen, er det som tidligere nevnt planlagt vekst i eksisterende næringsområder på Kullerød og Fokserød.

Torpområdet sammen med Sandefjord sentrum er de to viktigste enkeltområdene for næringsutvikling i kommunen (Sandefjord kommune, 2018).

Torpområdet er også pekt på som et område med strategisk viktig funksjoner overfor næringsliv og befolkning i hele Vestfold jf. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (Vestfold fylkeskommune, 2019). Dette innebærer at fylkeskommunen vil bidra i utviklingen av området, i samarbeid med kommunen.



Figur 2-2: Forslag til avgrensning for områdeplan for Torpområdet

Næringsområdet Torp øst - avgjørelse i innsigelsessak til kommuneplanen

I forbindelse med omregulering av området Torp Øst fra tidligere bruk av Forsvaret til næringsområde, det ble fremsatt en rekke innsigelser. Fylkesmannen, fylkeskommunen, Statens vegvesen m. fl. uttrykte generell skepsis til å utvikle området til næring da det ligger langt fra Sandefjord sentrum og har beskjeden kollektivdekningen. Særlig gjelder dette nå etter avklaring om at ny jernbanestasjon er planlagt på vestsiden av lufthavnen. Et nytt næringsområde på Torp Øst med kontorarbeidsplasser vil føre til økt biltrafikk, i strid med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Fylkesmannen fremhevet videre at næringsområdet kommer i konflikt med hensynet til jordvern og naturmangfold.

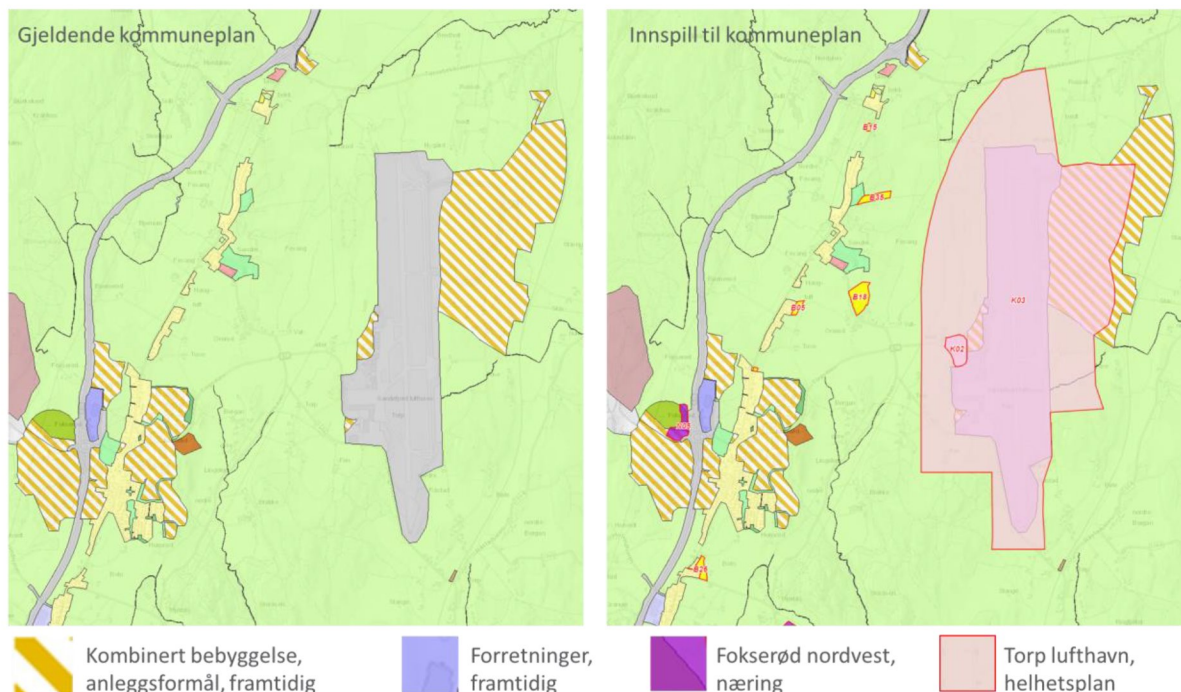
Etter en omfattende, tverrdepartemental prosess godkjente kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) nordre del av Torp Øst som næringsområde, under forutsetning om at det ikke etableres kontorvirksomhet eller offentlig/privat tjenesteyting her. KMD viste forståelse for kommunes ønske om å legge til rette for næringsutvikling, og at dette har vært et mål i regional plan for bærekraftig arealpolitikk i Vestfold siden 2013. Beslutningen om å legge ny jernbane vest for flyplassen, innebærer imidlertid at premissene for etablering av et stort regionalt næringsområde øst for flyplassen er endret.

KMD presiserte videre at det kan åpnes for kontorvirksomhet og offentlig/privat tjenesteyting dersom det etableres gode kollektivløsninger til området.

Rullering av kommuneplanens arealdel

Sandefjord kommune er i gang med rullering av kommuneplanens arealdel. I den forbindelse er det kommet innspill til kommuneplanen blant annet fra Sandefjord lufthavn, Torp.

Lufthavnen har behov for mer areal for utvidelse av eksisterende flyplassdrift, i henhold til lufthavnens helhetsplan for fremtidig utvikling. Deler av det arealet lufthavnen ønsker seg ligger innenfor planavgrensningen i kommunedelplan for dobbeltspor Stokke-Larvik, og deler sammenfaller med planlagt næringsutvikling på Torp Øst og på vestsiden av lufthavnen.



Figur 2-3: Utsnitt fra digitalt kart over gjeldende kommuneplan og foreløpig innkomne innspill. Kilde: Sandefjord kommune

Det er foreløpig ikke tatt stilling til innkomne forslag i forbindelse med rulleringen av kommuneplanens arealdel. Håndtering av dette foregår i prosess med planlagt sluttbehandling i desember 2022.

2.2 Rammebetingelser

Utredning av ny vei i Torpområdet, både til lufthavnen og til nytt næringsområde Torp Øst er begrenset av særlig to forhold; korridor for nytt dobbeltspor og dagens hensynssoner rundt lufthavnen. Gjennom dialog med Bane NOR har dette prosjektet fått god kunnskap både om jernbanetraséen samt de utfordringer Bane NOR har møtt på når det gjelder nærføring til lufthavnen.

Korridor for nytt dobbeltspor og hensynssoner rundt lufthavnen er behandlet som absolutte rammebetingelser i denne utredningen, det vil si at de begrenser mulighetsrommet hva gjelder nye veiløsninger. Det går en høyspentledning gjennom området, men nye veiløsninger vil ikke komme i konflikt med denne.

Jernbanekorridoren

Jernbanekorridoren båndlegger en del areal utover hva som blir i endelig løsning, men da det ikke er offentlig kjent hvor traseen vil gå hensyntar utredningen hele korridorbredden. Det er foreløpig skissert at jernbanen vil krysse *over* Tassebekkveien, men krysse *under* Torpveien. Løsninger for dette og den kombinerte tog- og flyterminalen (stasjonen) er foreløpig ikke detaljprosjektert.

Bane NOR er i gang med grunnundersøkelser, men dette arbeidet er endelig ikke ferdigstilt. Foreløpig er det gjort funn av kvikkleire nord for Tassebekkveien. Området mellom Tassebekkveien og Torpveien anses å ha gode grunnforhold.

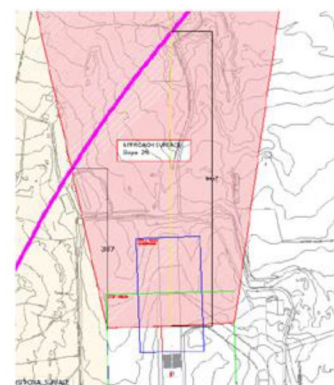
Hensynssoner rundt lufthavnen

Lufthavnen har en rekke hensynssoner som går utover lufthavnens fysiske avgrensning. I forbindelse med arbeid knyttet til ny jernbanekorridor, har det vært behov for å vurdere jernbanens mulige påvirkning på lufthavnens systemer og berøring av disse hensynssonene.

Om lag 60 meter nord for lufthavnen, i en 120 meter bred korridor er det innflyvningslys.

I tillegg er det en større hensynssone, også nord for lufthavnen, som skal være fri for bevegelige objekter under landing. Denne sonen er i midlertid vertikalt stigende med 2 prosent 60 meter fra rullebanen (Gesnaer, 2021).

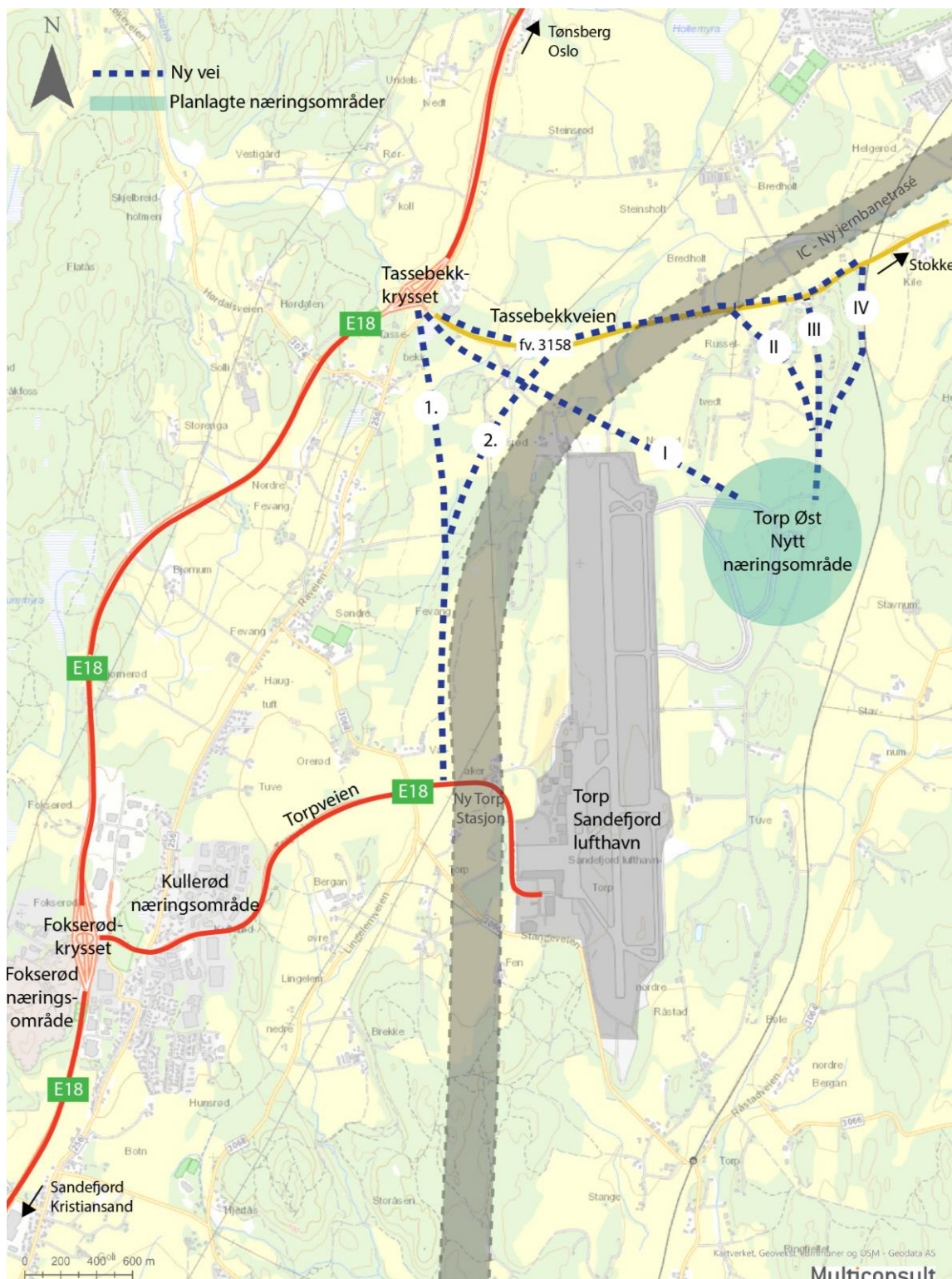
Det er større utfordringer med nærføring av en jernbane grunnet jernbanens tekniske anlegg, enn ved anleggelse av nye veier. Likevel, vil disse hensynssonene gjøre det utfordrende å legge opp til veiløsninger som krysser på tvers av området mellom Tassebekkveien og lufthavnen.



Figur 2-4: Illustrasjon av ulike hensynssoner rundt lufthavnen (Analysis of possible disruptions between the airport and the new double tracked railway line passing through north and west of Torp airport, 2021).

3 Nye veiløsninger

Utover begrensningene i området som følger av lufthavnens hensynsoner og avsatt areal til ny jernbane, er hensynet til dyrka mark og øvrig natur- og kulturverdier forsøkt hensyntatt i utforming av nye veiløsninger. I det videre beskrives vurderingene som har ledet frem til anbefalte løsninger for etablering av ny vei fra Tassebekk-krysset til Torpveien, og til næringsområdet på Torp øst.



Figur 3-1: Mulighetsrommet

3.1 Mulighetsrommet

Utgangspunktet for nye veiløsninger var etablering av en ny vei fra Tassebekk-krysset til den eksisterende Torpveien, samt ny vei til næringsområdet Torp Øst. Nummeringen i delkapitlene under henviser til nummerering i Figur 3 1, som illustrerer mulighetsrommet.

Ny vei til Torp Sandefjord lufthavn

For ny vei fra Tassebekk-krysset til Torpveien er det vurdert ulike traséalternativ innenfor rammene av E18, og ny jernbanekorridor. Det er primært vurdert to ulike traséer:

1. én som søker å begrense inngrep i dyrka mark. Denne traséen er skissert med start direkte ut fra første rundkjøring etter Tassebekk-krysset. Det forutsettes ingen endringer i dagens rundkjøring, men den nye veien er tenkt å overta armen ut fra rundkjøringen som i dag tilhører Tassebekkveien. Tassebekkveien kobles deretter på den nye veien etter rundkjøringen. Traséen for ny vei til Torp Lufthavn følger videre i skogsområder så langt det er mulig, før den sammenfaller med den andre foreslåtte traséen, se beskrivelse under.
2. én som går parallelt med den nye jernbane-traséen med den fordel av eventuell samtidig planlegging og utbygging. Denne er tenkt avgreinet fra Tassebekkveien.

Begge løsningene vurderes aktuelle for videre planlegging, avhengig av hvilke hensyn man ønsker å vektlegge. Å legge en trasé mellom disse ytterpunktene vurderes ikke å gi noen økte fordeler.

Ny vei til Torp Øst

Adkomst til Torp Øst området er via Tassebekkveien (fv. 3158) og Bredholtveien. Sistnevnte er ikke tilfredsstillende for næringstrafikk. Det er vurdert fire ulike løsninger for ny vei til Torp Øst:

- I. Krysse i mest mulig rett linje fra E18 ved Tassebekk-krysset med formål om kortest mulig reisetid fra E18 til Torp Øst. Løsningen forkastes da det ikke er mulig å krysse hensynssonene nord for lufthavnen, og det må forutsettes relativt omfattende tiltak for å krysse jernbanen. For videre løsninger, forutsettes derfor bruk av Tassebekkveien frem til en ny avkjøring mot Torp Øst. Det er vurdert nødvendig med en oppgradering av Tassebekkveien.
- II. Oppgradert Tassebekkvei og ny adkomst til Torp Øst rett øst for jernbanekorridoren. Veien vil skjære gjennom dyrka mark, og gi liten tidsgevinst. Denne løsningen anbefales ikke videreført da oppsiden med noe redusert reisetid er for liten sammenlignet med øvrig alternativ.
- III. Oppgradert Tassebekkvei og utvidelse av eksisterende Bredholtvei. Dagens Bredholtvei er tett på bebyggelsen i den nordligste enden mot Tassebekkveien. På grunn av behov for å utvide, anbefales det en omlegging av veien i dette området. Det er registrert flere automatisk fredete kulturminner i området, men det anses mulig å tilpasse veien slik at det unngås konflikt med disse.
- IV. Ny vei fra Tassebekkveien til Torp Øst som i større grad følger dagens jernbanelinje før den skjærer av vestover igjen mot Torp Øst. Dette kunne vært en aktuell løsning å vurdere i forbindelse med etterbruk av dagens Vestfoldbanen. Løsningen anses å være mer kostbar, samtidig som den gir et økt inngrep i det som i dag er et grøntområde ved at den krysser på tvers.

På bakgrunn av det skisserte mulighetsrommet, anbefales videre planlegging av løsning nr. III – oppgradering av Tassebekkveien og utvidelse/oppgradering av Bredholtveien.

En adkomst fra sør mot Torp Øst er ikke vurdert. Kommunen ser på en ny veiforbindelse mellom Sandefjord sentrum og Torpområdet i forbindelse med mobilitetsplanen, og dersom denne realiseres før næringsområdet, kan det endre anbefalt løsning. Før en slik ny vei er på plass, anses en løsning

fra nord å være like aktuell som en løsning fra sør, gitt at Torp Øst er pekt på som et regionalt viktig næringsområde i Vestfold og Telemark fylke.

3.2 Anbefalt løsning

Ny vei til Torp lufthavn

Med utgangspunkt i trafikkberegninger (se beskrivelser i kapittel 4) og områdets utstrekning er det valgt å benytte dimensjoneringsklasse H1 med fartsgrense 80 km/t for ny vei til Torp lufthavn. Denne veiklassen forutsetter at ÅDT holdes under 6000, noe som er sannsynlig dersom Torpveien holdes åpen.

Avhengig av hvordan tilgrensende areal utvikles kan det også være aktuelt å benytte veiklasse Hø2 og fartsgrense 60 km/t, eller gateprofil med fortau og 50 km/t. Denne veiklassen brukes ved mer tettbebygde områder, og kan være aktuell dersom Torpområdet i fremtiden gis økte bykvaliteter.

Ny vei til Torp inkluderer to nye kryss, étt på Tassebekkveien og étt på Torpveien.

Ny vei til Torp Øst

Selv om ny adkomst til Torp Øst vil få mindre trafikk enn ny vei til Torp lufthavn, legges det til grunn at også denne dimensjoneres for veiklasse H1 og 80 km/t. Tilsvarende som for ny vei til Torp, kan det være aktuelt å benytte veiklasse Hø2 med fartsgrense 60 km/t eller gateprofil med fortau og 50 km/t.

Ny vei til Torp Øst inkluderer et nytt kryss der Bredholtveien møter Tassebekkveien. Det er ikke avklart hvor lang ny vei til Torp Øst skal være. I utredningen er den nye veien trukket et godt stykke inn i området, og er nesten 2 km lang.

Oppgradering av Tassebekkveien

Tassebekkveien har relativt dårlig standard og bør oppgraderes fra Tassebekk-krysset ved E18 til kryss med ny adkomst til Torp Øst.

Kryssløsninger og belysning

Dimensjoneringsklassen vil avgjøre type kryss det bør planlegges for. Både t-kryss og rundkjøring kan være aktuelle løsninger. I anbefalt løsning legges det til grunn at alle kryss utformes som rundkjøring.

Når det gjelder belysningsanlegg vil det som minimum være krav til punktbelysning i kryssene.

Tilrettelegging for gåing og sykling

Når det dimensjoneres for veiklasse H1, skal det i henhold til Statens vegvesen sin veinormal etableres løsninger for gående og syklende dersom antallet overskrider 50 per døgn. Løsningen skal være en parallelført gang- og sykkelvei, med mindre lokalveinettet kan benyttes.

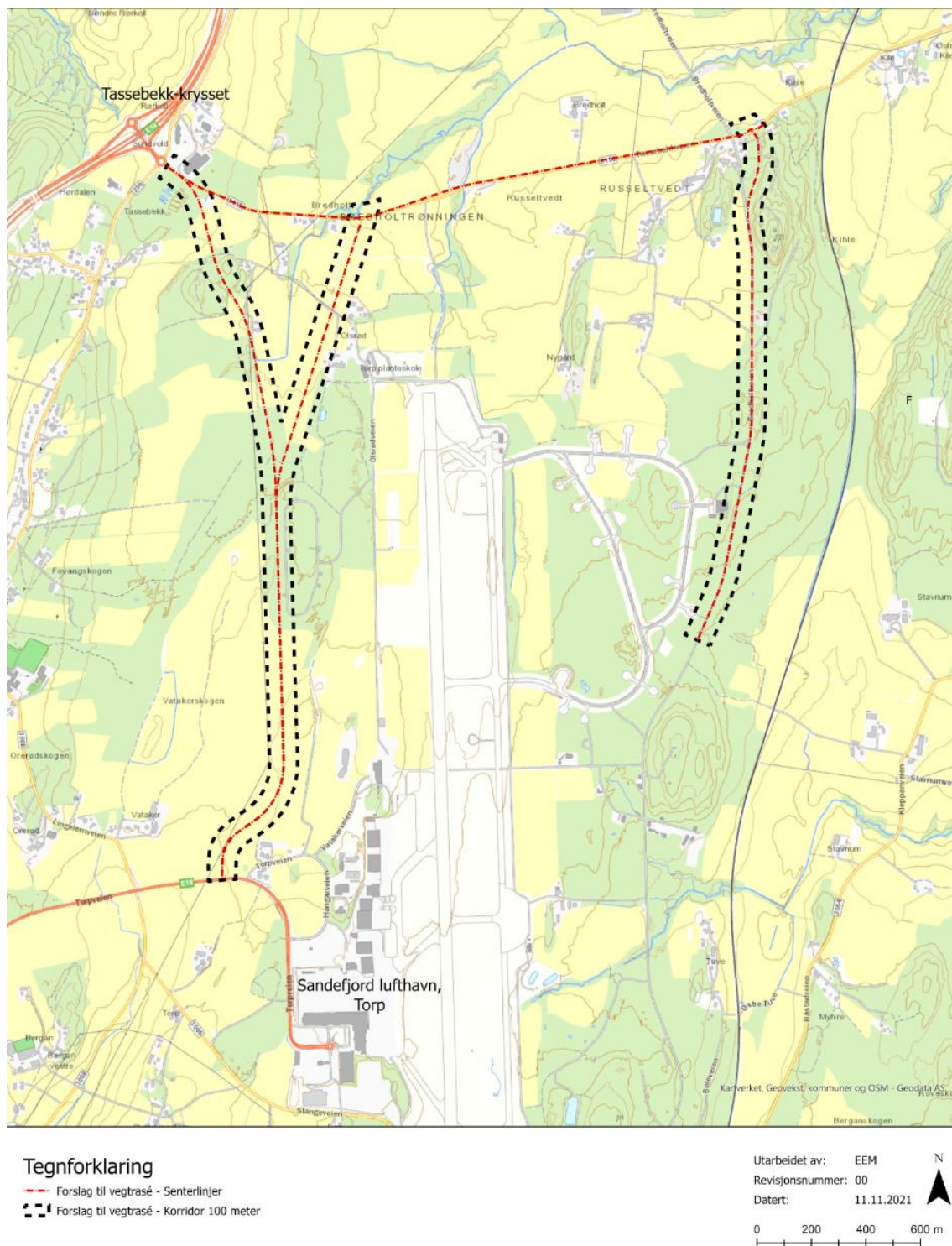
Både for ny vei til Torp Sandefjord lufthavn og til næringsområdet på Torp Øst, vil en løsning med parallelført gang- og sykkelvei være aktuelt da det ikke eksisterer tilstrekkelig lokalveinett som kan løse dette behovet.

Med planlagt utvikling i området er det utfordrende på nåværende tidspunkt å vurdere om det blir mindre eller flere enn 50 gående og syklende per døgn langs nye veier. Det er likevel et lokalt ønske om bedre tilrettelegging for mye trafikanter i området, dokumentert gjennom Statens vegvesen sitt arbeid med trafikkløsninger for Fokserød/Kullerød i møte med Sandefjord næringsforening november 2019. Næringsforeningen påpekte et behov for gang-/sykkelvei langs Torpveien, og det er sannsynlig at dette vil være relevant også for nye veiløsninger (Statens vegvesen, 2020).

På bakgrunn av dette anbefales det at de nye veiløsningene også inkluderer gang- og sykkelvei. Det vurderes mest hensiktsmessig å legge gang- og sykkelvei på østsiden av ny vei til Torp lufthavn i

tilknytning til ny jernbanestasjon. Gang- og sykkelveien vil da følge naturlig på sørsiden av dagens Tassebekkvei og på vestsiden av ny vei til næringsområdet Torp Øst. En slik løsning forutsetter én planskilt kryssing mellom vei og gang- og sykkelvei, og dette inkluderes i prosjektomfanget.

De anbefalte veiløsningene er ikke prosjektert, men grovt skissert i veimodell. Videre planlegging og ytterligere beslutningsgrunnlag kan bidra til justeringer i anbefalt løsning. Det nye veisystemet er derfor vist som korridorer, med en mulig veigeometri.



Figur 3-2: Skisse av anbefalt løsning

3.3 Kollektivtrafikk

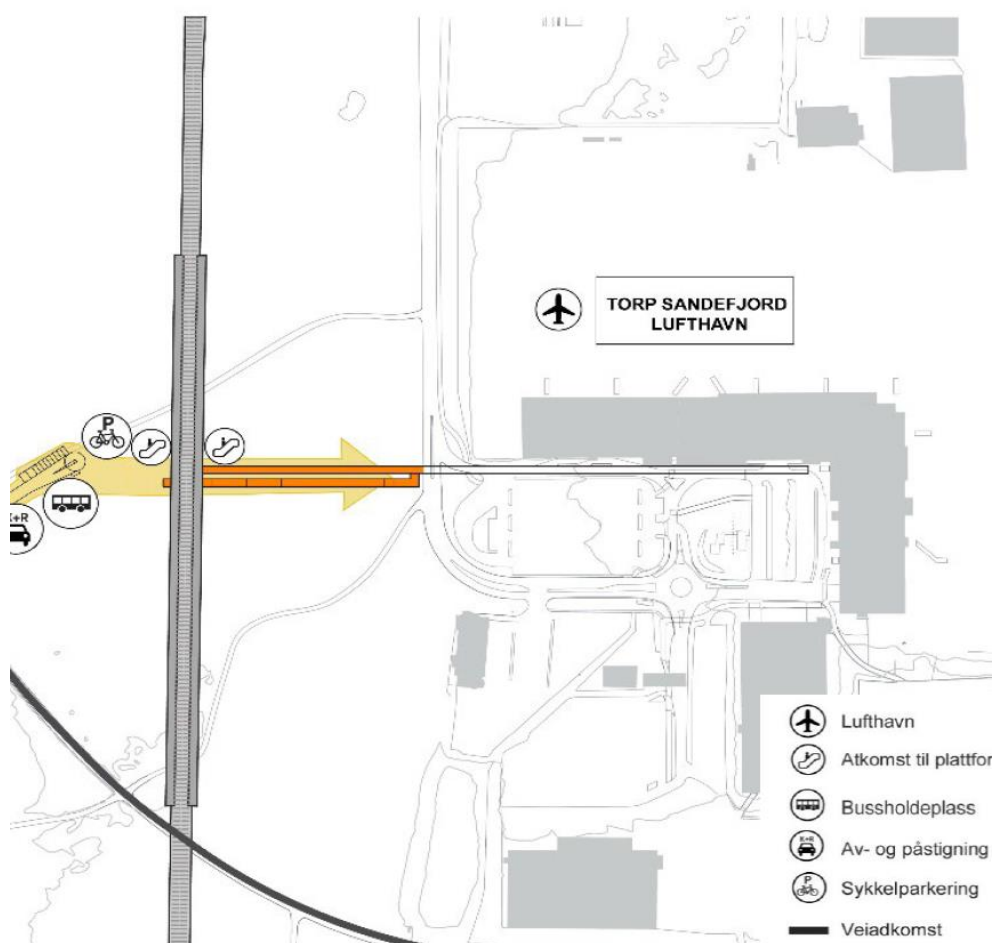
Den nye jernbanestasjonen på Torp, en flytogterminal, vil bli et naturlig knutepunkt i området. Dagens kollektivtilbud i området er som nevnt begrenset, men med planlagt utvikling og ny jernbanestasjon bør en videre utvikling av busstilbud vurderes.

Ny jernbanestasjon vil kunne dekke deler av arbeidsreiser til/fra nytt næringsområde vest for lufthavnen. For Torp øst derimot, vil avstanden til ny jernbanestasjon være for stor slik at det kreves ytterligere tiltak for å opprette et helhetlig tilbud.

I de tilfeller det skal etableres kontorvirksomhet på Torp Øst, må det etableres et tilstrekkelig kollektivtilbud. Dette kan la se løse gjennom shuttlebuss fra ny jernbanestasjon, eventuelt nye ekspressbusser mellom Vestfoldbyene til området. Omfang av tilbudet, og lønnsomheten i dette vil være avhengig av type næring og antall ansatte på Torp Øst.

Dersom store enkeltaktører etablerer seg på Torp Øst kan man også løse kollektivbetjening ved at bedriftene der setter opp egne busser for sine ansatte. Eksempelvis har DNV på Høvik i Bærum denne løsningen, da hovedkontoret ligger langt fra offentlige kollektivtilbud.

Det er fylkeskommunen som er ansvarlig for utforming og drift av kollektivtilbudet i Vestfold- og Telemark fylke. Gjennom Regional plan for bærekraftig arealpolitikk har fylkeskommunen presisert at de vil bidra i utviklingen av området, i samarbeid med kommunen. Utvikling av kollektivtilbudet kan være et av de områdene fylkeskommunen kan bidra inn i.



Figur 3-3: Konsept for ny stasjon Torp Vest (Bane NOR, 2018)

3.4 Kostnadsoverslag

For anbefalt løsning er det gjort grove kostnadsoverslag. Overslaget er utført etter Statens vegvesen sin anslagsmetode, men det er ikke et fullverdig anslag med den prosessen og det grunnlaget som kreves til dette. Det er på bakgrunn av prosjektmodenheten knyttet stor usikkerhet til overslaget.

Oppbygging av kostnadsoverslaget

Overslaget er bygget opp basert på følgende:

- Antall løpemeter vei og gang-/sykkelvei.
- Løpeterpris basert på erfaringstall fra Statens vegvesen sin prisbank, vurdert med lav, sannsynlig og høy verdi.
- Prisenivå er 2021-kroner.
- Sannsynlig påslag for rigg og drift for entreprenør 15%
- Sannsynlig påslag for byggherrekostnader, inkl. prosjektering og grunnerverv 15%
- Tillegg mva. på 25% på alle kostnader.

Overslaget omfatter veg i dagen og konstruksjoner. For detaljer henvises det til vedlegg.

Kostnadsoverslag for hele prosjektet

Samlet kostnadsoverslag for anbefalt løsning for ny vei til Torp Sandefjord lufthavn og til Torp Øst, inkl. oppgradering av Tassebekkveien på relevant strekning samt gang- og sykkelvei, er vurdert til mellom 690 og 840 mill. 2021kr.

Hovedposter og beregningsresultat fremkommer i Tabell 3-1.

Tabell 3-1: Hovedposter og beregningsresultat for hele prosjektet

Ny vei til Torp/Torp Øst	Kostnader	2021
Veg i dagen	341	mill.kr
Konstruksjoner	15	mill.kr
Rigg og drift	53	mill.kr
Mva	102	mill.kr
Byggherrekostnader	77	mill.kr
P45 – prosjektmål	690	mill.kr
P50 – styringsrammen for prosjekteier	704	mill.kr
P85 – kostnadsramme	836	mill.kr

Det kan være aktuelt å dele opp prosjektet, da ny vei til Torp mest sannsynlig vil være et riksveiprosjekt, mens ny vei til Torp Øst vil være kommunalt/fylkeskommunalt prosjekt. Det vises derfor også overslag per delprosjekt.

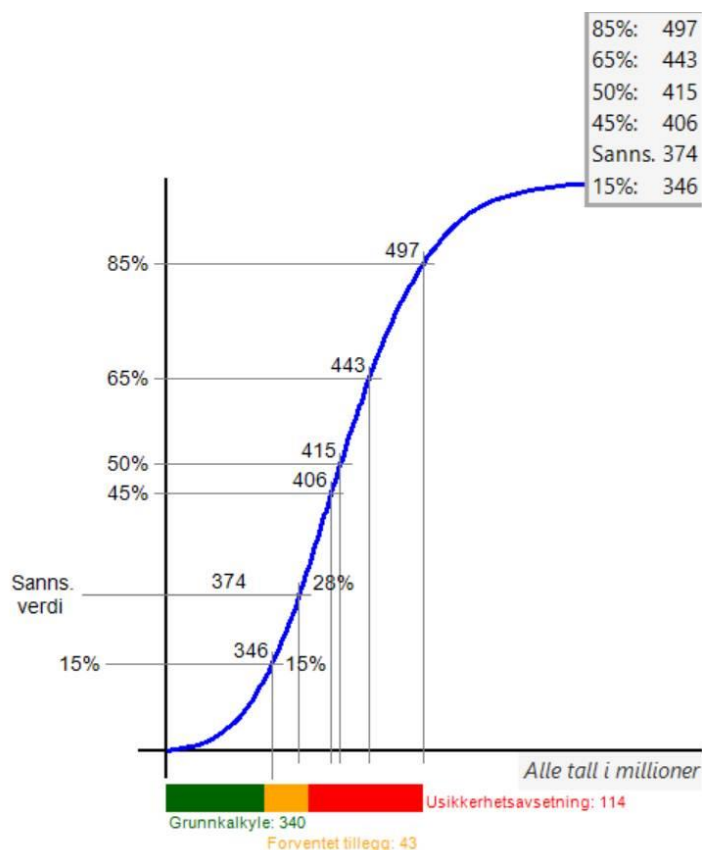
Kostnadsoverslag for ny vei til Torp Sandefjord lufthavn

Ny vei til Torp Sandefjord lufthavn, fra Tassebekkveien til Torpveien inkl. gang- og sykkelvei samt oppgradering av Tassebekkveien mellom Tassebekk-krysset og avkjøring til Torp, er vurdert til mellom 400 og 500 mill. 2021kr. Hovedposter og beregningsresultat fremkommer i Tabell 3-2.

Tabell 3-2: Hovedposter ny vei til Torp Sandefjord Lufthavn

Ny vei til Torp Sandefjord lufthavn	Forventningsverdi	2021
Veg i dagen	196	mill.kr
Konstruksjoner	15	mill.kr
Rigg og drift	32	mill.kr
Mva	61	mill.kr
Byggherrekostnader	46	mill.kr
P45 – prosjektmål	406	mill.kr
P50 – styringsrammen for prosjekteier	415	mill.kr
P85 – kostnadsramme	497	mill.kr

Figur 3-4 angir den akkumulerte sannsynlighetskurven for prosjektet, og det kan leses fra denne at det er 70% sannsynlighet at prosjektets kostnad vil ligge mellom 346 (P15) og 497 (P85) mill. kr.



Figur 3-4: S-kurve ny vei til Torp lufthavn.

Kostnadsoverslag for ny vei til Torp Øst

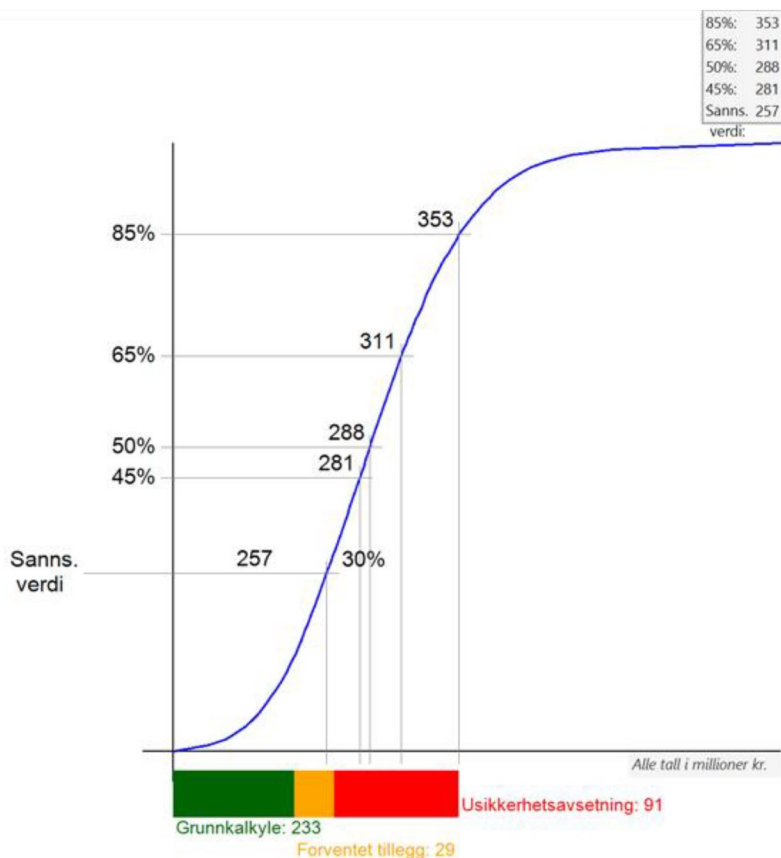
Ny vei til Torp Øst, inkl. gang- og sykkelvei samt videre oppgradering av Tassebekkveien mellom avkjøring til Torp til avkjøring til Torp Øst er vurdert til mellom 280 og 350 mill. 2021kr.

Hovedposter og beregningsresultat fremkommer i Tabell 3-3.

Tabell 3-3: Hovedposter ny vei til Torp Sandefjord Lufthavn

Ny vei til Torp Sandefjord lufthavn	Forventningsverdi	2021
Veg i dagen	196	mill.kr
Konstruksjoner	15	mill.kr
Rigg og drift	32	mill.kr
Mva	61	mill.kr
Byggherrekostnader	46	mill.kr
P45 – prosjektmål	281	mill.kr
P50 – styringsrammen for prosjekteier	288	mill.kr
P85 – kostnadsramme	353	mill.kr

Figur 3-5 angir den akkumulerte sannsynlighetskurven for prosjektet.



Figur 3-5. S-kurve for ny vei til Torp øst

Om usikkerhet

Usikkerheten på dette nivået vurderes å være stor når det gjelder omfangsusikkerhet. Estimater baserer seg på anbefalt løsning, men denne kan naturligvis videreutvikles gjennom påfølgende prosjektfaser. Prosjektet kan kompliseres med tanke på grunnforhold, krav om støyskjerming, ytterligere flere planskilte kryss m.m.

Selv om løsningene ikke er prosjektet, vurderes usikkerheten mindre når det gjelder valg av løpemeterpris og mengder. Løpemeterprisene er vurdert på bakgrunn i erfaringspriser fra Statens vegvesen, og inkluderer alt av va-anlegg, omlegging av kommunale ledninger, veiutstyr som skilt og rekkverk og fullt belyningsanlegg. Mengde er hentet fra veimodell.

Potensiell oppside

En av de anbefalte løsningene for ny vei til Torp Sandefjord lufthavn er lagt slik at den følger jernbanekorridoren med den tanken om at den kan benyttes som anleggsvei i forbindelse med jernbaneutbyggingene. Dersom dette blir tilfelle kan man oppnå betydelig økonomiske gevinster, og i visse tilfeller redusere prosjektkostnaden for veien betraktelig.

En slik løsning der veien først etableres som en anleggsvei fordrer at Bane NOR har medbestemmelsesrett når det gjelder anleggsveier i forbindelse med utbyggingen av jernbanestrekningen forbi Torp lufthavn. Medbestemmelsesretten avhenger av hvilken kontraktsform Bane NOR velger for utbyggingene:

- Bane NOR har per nå i hovedsak praktisert totalentrepriser som gir *entreprenøren* stor valgfrihet i gjennomføring av prosjektet. Ved en slik kontraktsform har Bane NOR som byggherre begrenset styringsmakt, og det kan være utfordrende å stille krav om hvor en anleggsvei skal gå.
- Dersom det i stedet f. eks velges en utførelsesentrepriser er sannsynligheten for at Bane NOR kan legge til rette for en koordinert utbygging større. Denne kontraktsformen benyttes som regel på mer kompliserte prosjekt, der det ikke er mulig å definere behovet gjennom funksjonskrav og byggherren har behov for å bestemme løsningsvalg eller i betydelig grad endre krav under gjennomføring. En slik kontraktsform vil kunne legge til rette for en potensiell oppside i veiprojektet, men er kanskje et noe mindre sannsynlig valg for en relativt standard jernbanestrekning.

Det er utfordrende å finne erfaringstall for potensiell kostnadsbesparelser av en koordinert utbygging. Muligheten påpekes derfor kun som dette, og bør følges opp med Bane NOR i videre planlegging.

3.5 Ikke-prissatte konsekvenser

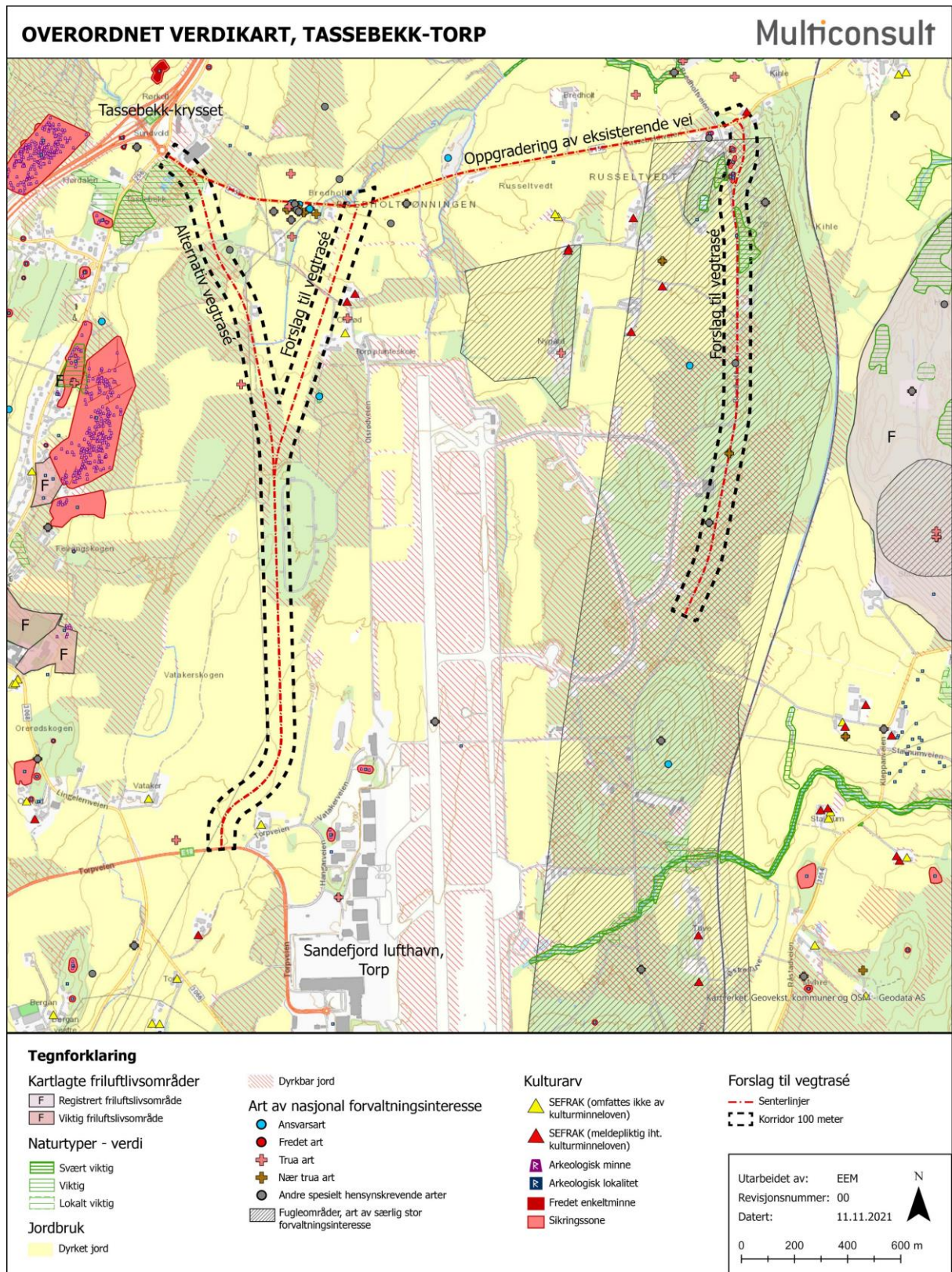
Det er gjort overordnede vurderinger av ikke-prissatte konsekvenser for anbefalt løsning.

Tiltakene knyttet til ny vei til Torp Sandefjord lufthavn antas å gi begrensede negative konsekvenser for temaene landskapsbilde, friluftsliv, by- og bygdeliv og kulturarv. Tiltaket antas å gi vesentlige konsekvenser for naturressurser grunnet et relativt stort beslag av dyrka mark. Alternativet lengst vest kan også gi negative konsekvenser for naturmangfold. Det er gjort grove beregninger av beslag av dyrka mark som angir et beslag på ca. 35,5 daa for veiløsning nærmest jernbanen, og 32 daa for veiløsning lengst vest.

Tiltakene knyttet til ny vei til Torp Øst antas å gi begrensede negative konsekvenser for temaene friluftsliv, by- og bygdeliv og naturressurser. Tiltaket kan gi negativ konsekvens for landskap samt direkte inngrep i automatisk fredete kulturminner og registrerte naturverdier avhengig av tiltakets plassering og utforming. Hensynet til registrert naturtype (rik edelløvskog) og automatisk fredete kulturminner (gravhauger) bør vektlegges i videre planleggingsarbeid. Beslag av dyrka mark er grovt beregnet til å være 2,3 daa.

Tiltak knytte til utvidelse og oppgradering av Tassebekkveien mellom Tassebekk-krysset og ny adkomst til Torp Øst antas å gi begrensede negative konsekvenser for temaene landskapsbilde, friluftsliv, by- og bygdeliv og kulturarv. Tiltaket kan gi negative konsekvenser for naturmangfold og naturressurser avhengig av tiltakets plassering og utforming. Det er ikke vurdert beslag av dyrka mark for dette tiltaket, men det antas å føre til stripebeslag langs eksisterende vei.

Figur 3-6 viser de mest sentrale verdiene for friluftsliv, by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser sammenstilt med anbefalt løsning for ny vei til Torp og Torp Øst. For detaljer henvises det til vedlegg.



Figur 3-6: Sentrale verdier for friluftsliv, by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser sammenstilt med korridorer og eksempeltraser.

4 Transportanalyse

For å vurdere fremtidig trafikkbelastning i området, med nye veiløsninger og ulik grad av næringsutvikling, er regional transportmodell (RTM) benyttet som hovedverktøy til beregninger og analyse.

Transportanalysen omfatter beregning og analyse av en referansesituasjon og fem ulike framtidsscenarier som er utviklet i samarbeid med Sandefjord kommune:

- I. Totalt 3 570 nye ansatte i området. Torpveien stenges for trafikk til/fra lufthavnen og all trafikk ledes til nye veier. Forutsatt næringsutvikling er definert som 2 500 nye ansatte innen lager/industrivirksomhet på Torp Øst, og 1070 nye ansatte innen kontor/hotellvirksomhet i tilknytning til næringsareal vest for lufthavnen.
- II. Totalt 3 100 nye ansatte i området. Torpveien stenges for trafikk til/fra lufthavnen. Totalt 2500 nye ansatte på Torp Øst, hvorav 750 er innen kontorvirksomhet og resterende innen lager/industri. Etablering av kontorvirksomhet på Torp Øst fordrer utvikling av et kollektivtilbud jf. bestemmelser fra KMD. For næringsareal vest for lufthavnen er det forutsatt 600 nye ansatte, fordelt på lager/industri og kontorvirksomhet.
- III. Totalt 6 070 nye ansatte i området. I dette scenariet vurderes en situasjon der det kun er kontorvirksomhet på Torp Øst med 5 000 nye ansatte. Fordelingen for næringsarealet vest for lufthavnen er tilsvarende som i scenario I.
- IV. Totalt 3 100 nye ansatte og fordeling som fortsatt i scenario II, men der det legges bompenger på ny vei mellom Tassebekk-krysset og Torpveien. Eksisterende Torpvei er stengt.
- V. Totalt 3 100 nye ansatte og fordeling som forutsatt i scenario II, men der Torpveien holdes åpen. Bompenger legges på både ny vei til lufthavnen og Torpveien.

De ulike framtidsscenariene gir et grunnlag for å belyse fremtidig trafikkbelastning i Torpområdet ved ulik næringsutvikling. I denne sammenhengen er det likevel viktig å påpeke at det i transportmodellen ikke genereres reiser basert på arbeidsplasser. Arbeidsplasser er kun et *mulig* mål for reiser. Reisene generes av befolkningen basert på hvor de er bosatt og hvilke arbeidsplasser/målpunkter som det er mest attraktivt å reise til. Her benytter modellen en gravitasjonsmodell som hensyntar reisetid/reiselengder, kostnader, eventuelle parkeringsbegrensninger osv. Det er derfor ikke ett 1-til-1 forhold mellom antall turer og arbeidsplasser i transportmodellen.

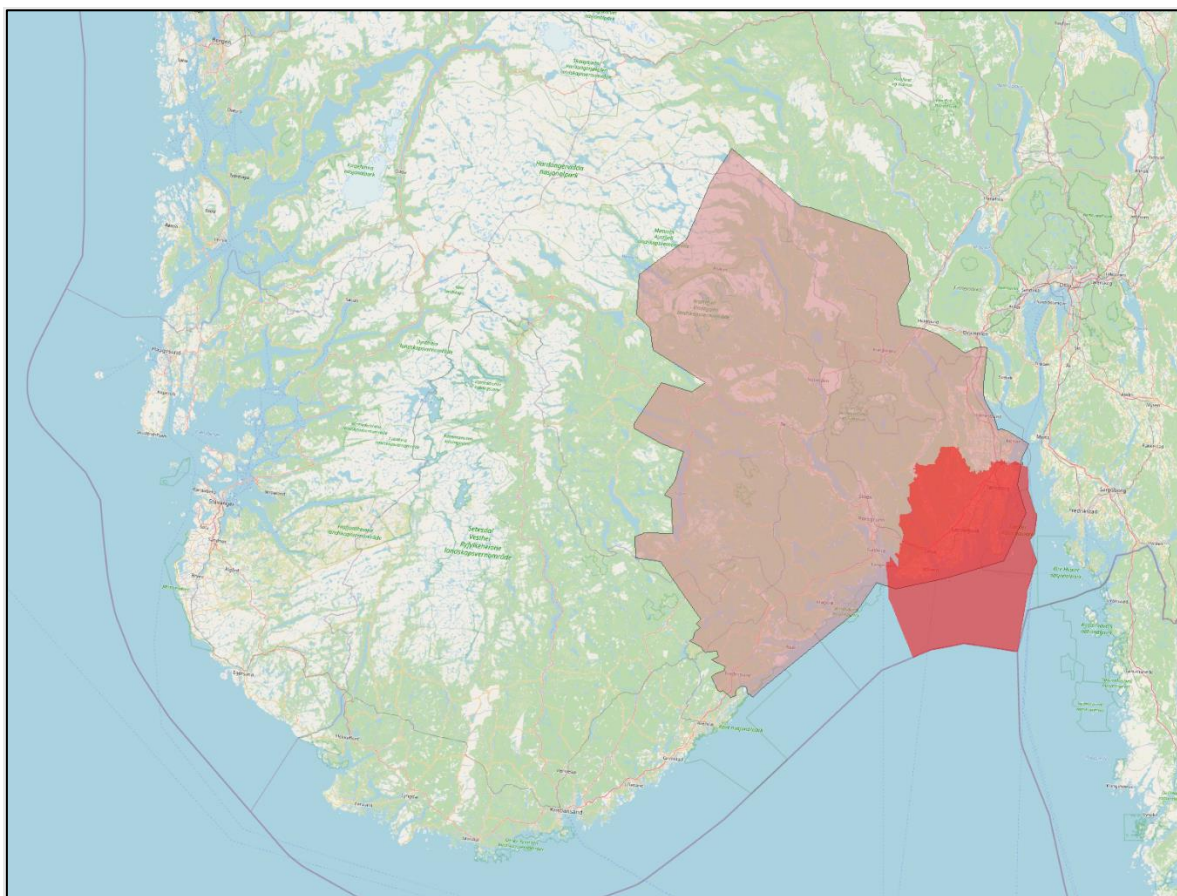
Tabell 4-1: Oppsummerende oversikt over scenario kjørt i transportmodell med ulik vekst i antall ansatte for ulike næringskategorier

Scenario:	Antall ansatte			Veier og bompenger	
	Torp Øst	Vest for lufthavnen	Totalt	Torpveien	Bompenger
Scenario I	2 500	1 070	3 570	Stengt	Nei
Scenario II	2 500	600	3 100	Stengt	Nei
Scenario III	5 000	1 070	6 070	Stengt	Nei
Scenario IV	2 500	600	3 100	Stengt	Ny vei
Scenario V	2 500	600	3 100	Åpen	Ny vei + Torpveien

4.1 Generelt om transportmodellen

Den aktuelle transportmodellen er en delområdemodell for Grenland (DOM Grenland) med et område rundt Sandefjord som kjerneområdet. Delområdemodellen er mottatt fra Rambøll som utarbeidet og brukte modellen i arbeidet med mobilitetsplanen for Sandefjord kommune (2021)¹.

Delområdemodellen er satt opp i modellversjon 4.2.2 av regional transportmodell og for nettverksendringer er det brukt versjon 2.87 av TransportNettExtension (TNext).



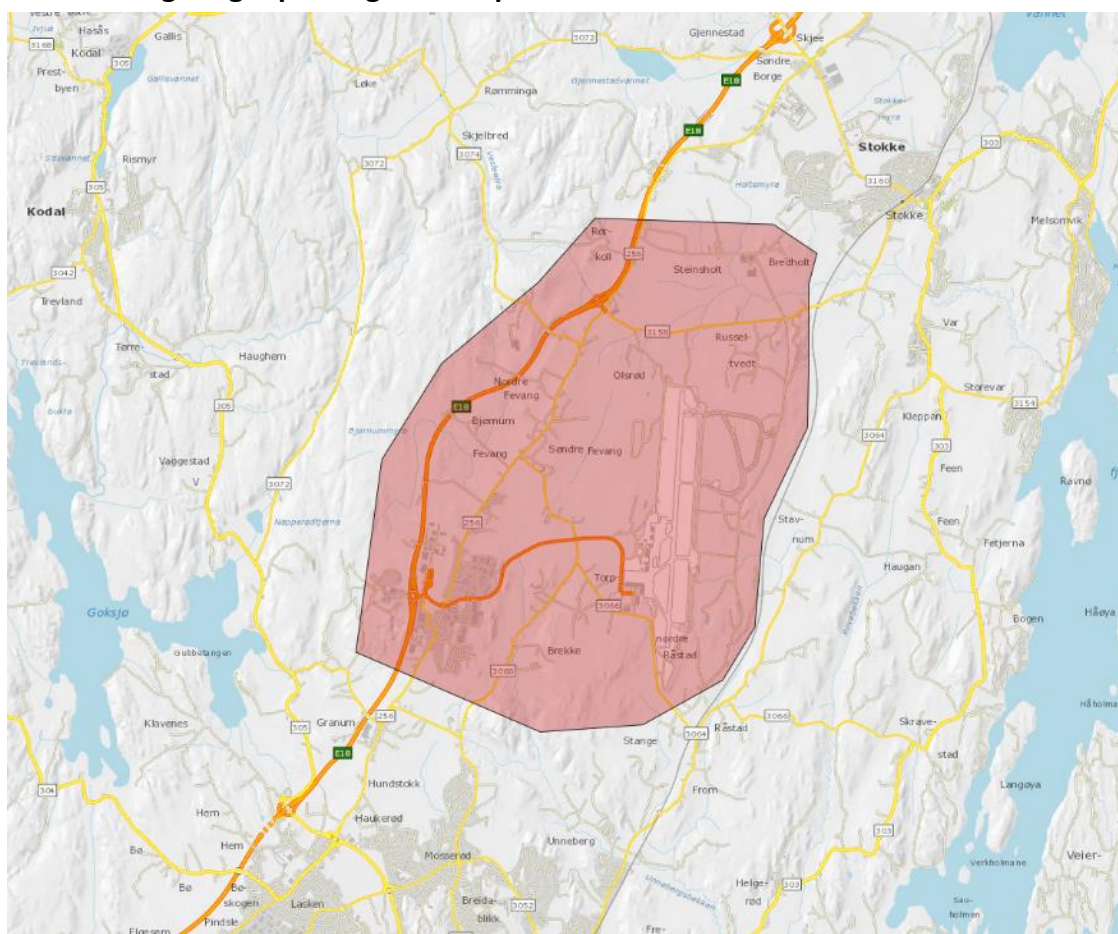
Figur 4-1: Utklipp som illustrerer utstrekningen av delområdemodellen i lys rød og kjerneområdet i mørk rød.

Delområdemodellen inkluderer følgende kommuner (før sammenslåing) i kjerneområdet vist i Figur 4-1: Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Andebu, Stokke, Nøtterøy og Tjøme. Følgende kommuner er med i delområdemodellen utenfor kjerneområdet: Drammen, Kongsberg, Sigdal, Øvre Eiker, Flesberg, Rollag, Horten, Holmestrand, Sande, Hof, Re, Lardal, Porsgrunn, Skien, Notodden, Siljan, Bamble, Kragerø, Drangedal, Nome, Bø, Sauherad, Tinn, Hjartdal, Seljord, Kviteseid, Issedal, Fyresdal, Vinje, Risør, Gjerstad, Vegårshei, Tvedestrand og Åmli.

Transportmodellberegningene er kjørt med fire tidsperioder og syv iterasjoner for å få med effekter av kø og avviklingsproblemer i trafikken i rushperiodene.

¹ Delrapport 1, Mobilitetsplan Sandefjord, Rambøll – april 2021

4.2 Forutsetninger og tilpasning av transportmodell



Figur 4-2: Illustrasjon over analyseområdet for konsekvensvurdering av trafikale og transportmessige konsekvenser

Transportmodellen inkluderer prosjekter med finansiering og vedtatt plan i tråd med retningslinjer til Nasjonal Transportplan (NTP). For delområdemodellen inkluderer dette at ny E18 mellom Langangen og Rugtvedt ligger i modellen. Videre inkluderer modellen en økning i frekvensen på Vestfoldbanen til 30 minutters frekvens mellom avganger. Det ligger også inne ny E39 mellom Kristiansand og Stavanger som påvirker lange reiser. Ny jernbane (InterCity-Vestfold) er ikke med i transportmodellen. Transportmodellen inneholder befolkningsdata fra prognoser fra Statistisk Sentralbyrå. Befolkningsprognosene er omfordelt innenfor grunnkretsene i delområdemodellen av Rambøll ved hjelp av analyseverktøyet InMap (Integrert metodikk for arealprognoser i transportmodeller).

Det er gjort lokale tilpasninger av transportmodellen innenfor analyseområdet for å få riktig detaljeringsgrad på resultatene. Sonetilknytningen for grunnkretsen Bredholt er flyttet for å gi riktig påkobling av trafikk til/fra det analyserte næringsområdet ved Torp Øst. Videre er Bredholtveien kodet opp i modellen som en offentlig vei i referansealternativet for å få riktig sammenligningsgrunnlag.

Transportmodellen har brukt veimodellen som utgangspunkt for koding av ny vei mellom Torpveien og Tassebekkveien. Lengden på veien er ca. 2 550 meter og den er kodet inn med en fartsgrense på 80 km/t. Det er kjørt flere beregninger med og uten stenging av eksisterende Torpvei for å analysere effektene av å ha en eller to hovedveier mellom E18 og Torp Lufthavn.

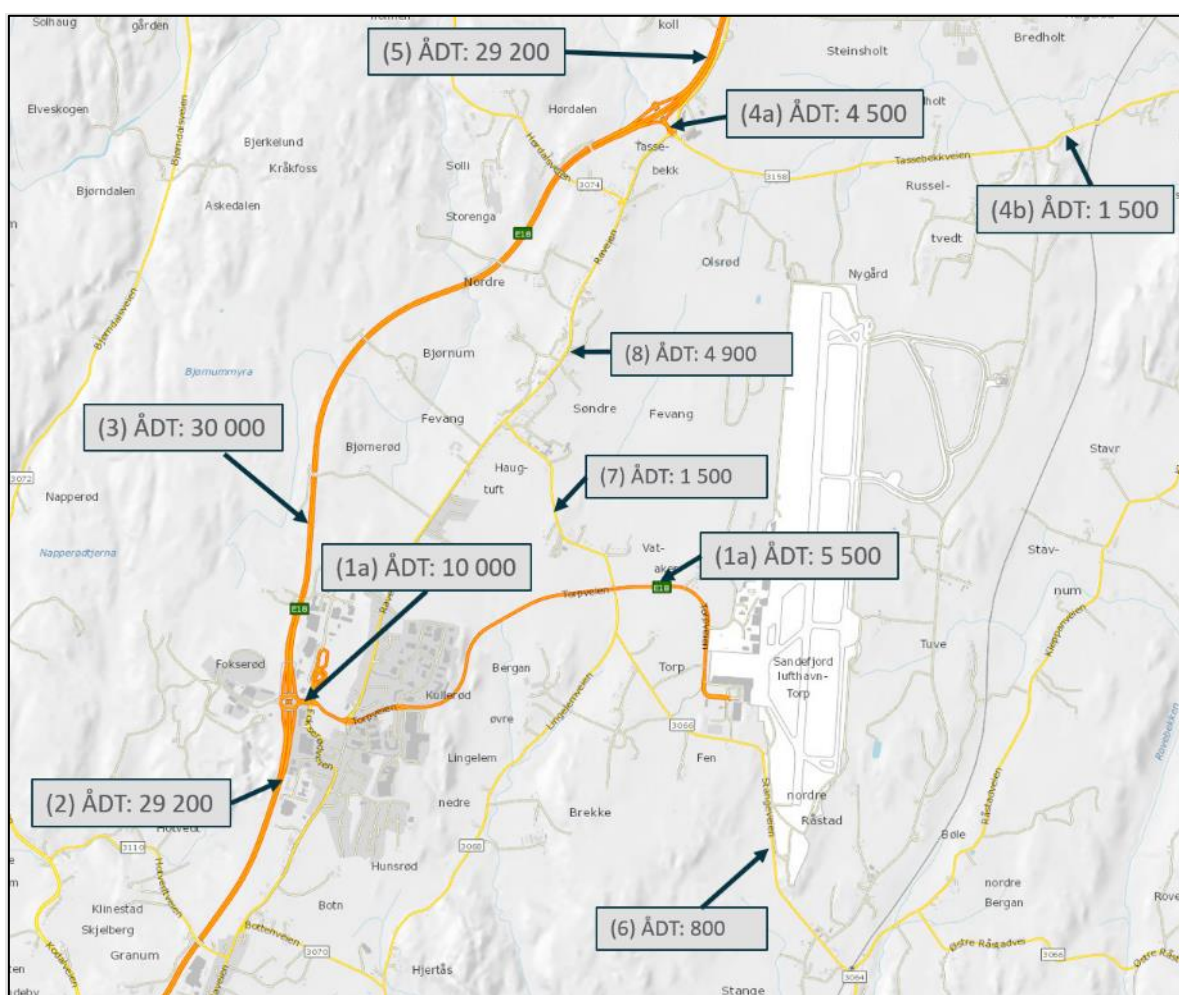
Bredholtveien som i dag går til området øst for Torp flyplass er oppgradert med hevet standard til kommunal vei for å gi tilgang til næringsområdet gjennom offentlig veinett i tiltaksberegningene i transportmodellen.

Alle tiltaksscenarioene er kjørt i beregningsår 2030.

4.3 Dagens situasjon og kontroll av modellresultater

Det er gjort beregninger i transportmodellen av dagens situasjon (2018) for å kontrollere de modellerte trafikkmengdene fra transportmodellen innenfor analyseområdet. Det er lagt vekt på særlig Torpveien og Tassebekkveien, men også andre hovedveier og sideveier innenfor analyseområdet. Der det er avvik mellom beregnet og observert trafikkmengde er resultatene og analysene i følgende kapitler gjort i lys av disse avvikene. Det legges da særlig vekt på differanseplot og absolutte forskjeller i trafikkmengde.

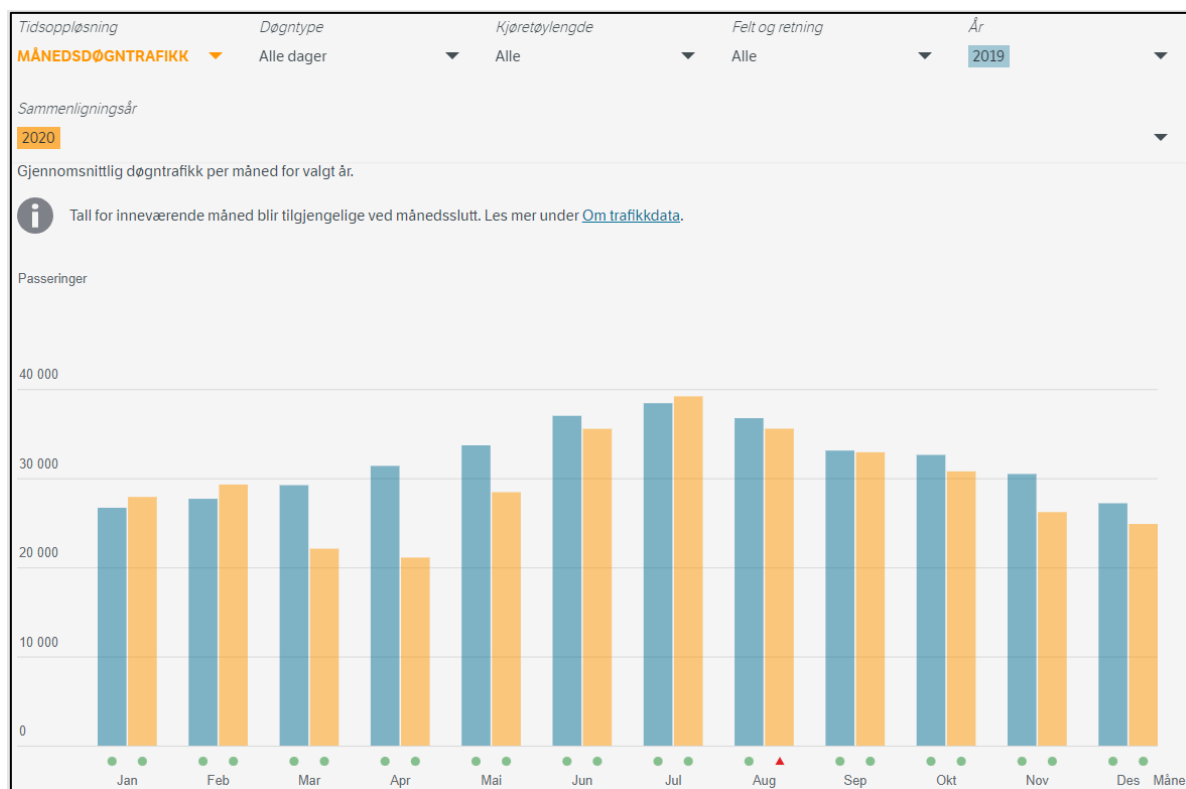
En oversikt over trafikkmengder (ÅDT) for dagens situasjon fra år 2020 er vist i Figur 4-3.



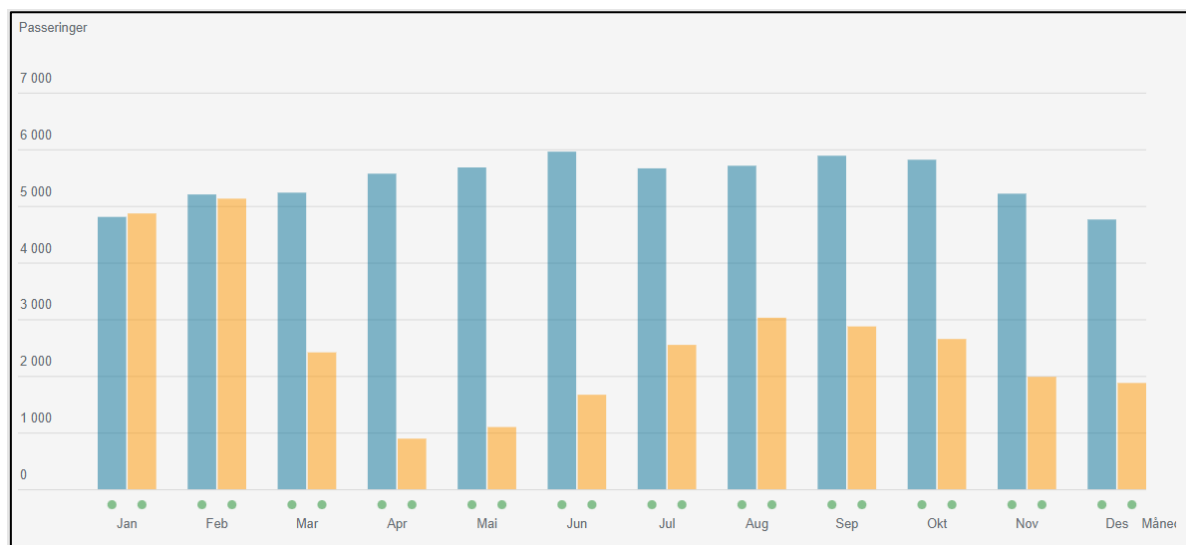
Figur 4-3: Oversikt over registrert trafikkmengde (ÅDT) i vegkart.no for år 2020. For Torpveien* er det brukt tall for 2019 på grunn veldig lav trafikk i 2020 sammenlignet med normalsituasjon.

Det er valgt å bruke trafikkdata fra 2020 til sammenligning på alle veier *unntatt* Torpveien. Trafikken i 2020 er visualisert sammenlignet med 2019 i Figur 4-4. Fra mars til og med mai var det en generell nedgang i trafikken sammenlignet med samme periode tidligere år. Dette er konsekvensen av

tiltakene for å hindre smittespredning av COVID-19. Trafikken tok seg derimot raskt opp til normalnivå fra og med juni. Unntaket er for Torpveien som hadde nesten en halvering av trafikken i 2020 sammenlignet med 2019 hvor utviklingen er vist i Figur 4-5. Det er derfor valgt å sammenligne med 2019 som siste normalår her.



Figur 4-4: Trafikktall (månedsdøgntrafikk) på E18 sør for Fokserød i 2020 i gul farge og 2019 i blå farge.



Figur 4-5: Trafikktall (månedsdøgntafikk) på Torpveien i 2020 i gul farge og 2019 i blå farge.

Trafikkmengder beregnet i transportmodellen med inngangsdata fra 2018 er presentert og sammenlignet med registrerte trafikkmengder i Tabell 4-2.

På de viktigste veiene innenfor analyseområdet treffer beregnede trafikkmengder veldig godt på observerte trafikkmengder. Det er kun små avvik på opptil 400 i ÅDT. For disse veiene vil både relative og absolutte forskjeller være gyldige fra modellresultater.

Tabell 4-2: Sammenligning av trafikkmengder viktigste veier innenfor analyseområdet

Veistrekning	ÅDT registrert dagens situasjon (vegkart.no, 2020).	ÅDT beregnet dagens situasjon DOM Grenland (2018)
Torpveien	5 500	5 900
E18 sør for Fokserød	29 200	29 000
E18 nord for Fokserød	30 000	30 100
Tassebekkveien	1 500	1 500
E18 nord for Tassebekk	30 000	29 400

På andre sideveier innenfor analyseområdet er det større avvik. Dette er hovedsakelig knyttet til soneinndelingen med grunnkretser som minste enhet, samt sonetilknytningene hvor trafikken som genereres og attraheres til de ulike sonene er koblet til veinettet.

Det er også et større avvik på Torpveien mot Fokserødkrysset på E18. Vegkart.no har basert på skjønn estimert trafikkmengden her til 10 000 som vist i Figur 4-3 under snitt 1a. Transportmodellen beregner trafikkmengden på samme strekning til 6 200 som representerer et stort avvik. Det er derfor valgt å bruke absolutte tall i sammenligninger for resultater. Det er også stor usikkerhet knyttet til det skjønnsbaserte estimatet oppgitt i vegkart.no, slik at det ikke kan slås fast at modellberegningene viser feil på dette punktet.

Tabell 4-3: Sammenligning av trafikkmengder sideveier innenfor analyseområdet

Veistrekning	ÅDT registrert dagens situasjon (vegkart.no, 2020).	ÅDT beregnet dagens situasjon DOM Grenland (2018)
Fv. 3066 – Stangeveien	800	250
Fv. 3068 - Lingelemveien	1 500	1 700
Fv. 256 – Raveien	4 900	2 350

4.4 Resultater for referanse- og tiltaksscenario

Referansealternativet er brukt som sammenligningsgrunnlag for de ulike tiltaksscenarioene. Referansen er kjørt for samme beregningsår (2030) og med samme befolkning som tiltaksscenarioene.

Endringen mellom referansealternativet og tiltaksalternativene er kun nye veiløsninger og endret næringsutvikling. På den måten kan man tydelig se effekten av de ulike scenariene.

Referansealternativet viser en stor vekst på hovedveinettet med E18 spesielt. Veksten er beregnet i transportmodellen til å være rundt 30 % som er større enn den generelle trafikkveksten som ligger i gjeldende prognoser. Deler av veksten kommer fra utviklingen som er lagt inn på Fokserød/Kullerød. Torpveien mellom Fokserød og E18 har en svært stor vekst som kommer av denne utviklingen. Videre kan noe av den store veksten også knyttes til en sterkt voksende el-bilandel fram til 2030. El-biler har lavere distanseavhengige kostnader i modellen sammenlignet med biler drevet på fossilt brennstoff. Dette gjør at reisene blir litt lengre noe som påvirker trafikkarbeidet og som særlig kommer til syne på hovedveinettet. Det er ellers moderat vekst innenfor analyseområdet med unntak av Stangeveien. Her er det trolig et modellteknisk rutevalg, eller et vekstområde som bidrar til den store veksten på Stangeveien.

Tabell 4-4: Sammenligning mellom beregnet trafikk for dagens situasjon og referansesituasjon i 2030.

Snitt	Veistrekning	ÅDT beregnet dagens situasjon DOM Grenland (2018)	Referanse
1a	Torpveien	5 900	6 400
1b	Torpveien mot E18	6 200	8 900
2	E18 sør for Fokserød	29 000	36 400
3	E18 nord for Fokserød	30 100	39 500
4a	Tassebekkveien vest mot E18	4 600	5 100
4b	Tassebekkveien øst	1 500	1 400
5	E18 nord for Tassebekk	29 400	38 900
6	Fv. 3066 – Stangeveien	250	1 600
7	Fv. 3068 - Linglemveien	1 700	2 100
8	Fv. 256 - Raveien	2 350	2 500
9	Ny vei mellom Torpveien / Tassebekk	0	0
10	Privat vei Torp Øst	0	0

Det er laget differanseplot mellom de tre ulike scenarioene og referansealternativet for å illustrere hvor i veinettverket trafikkmengden øker og reduseres. Differanseplottene er vist i Figur 4-6, Figur 4-7 og Figur 4-8.

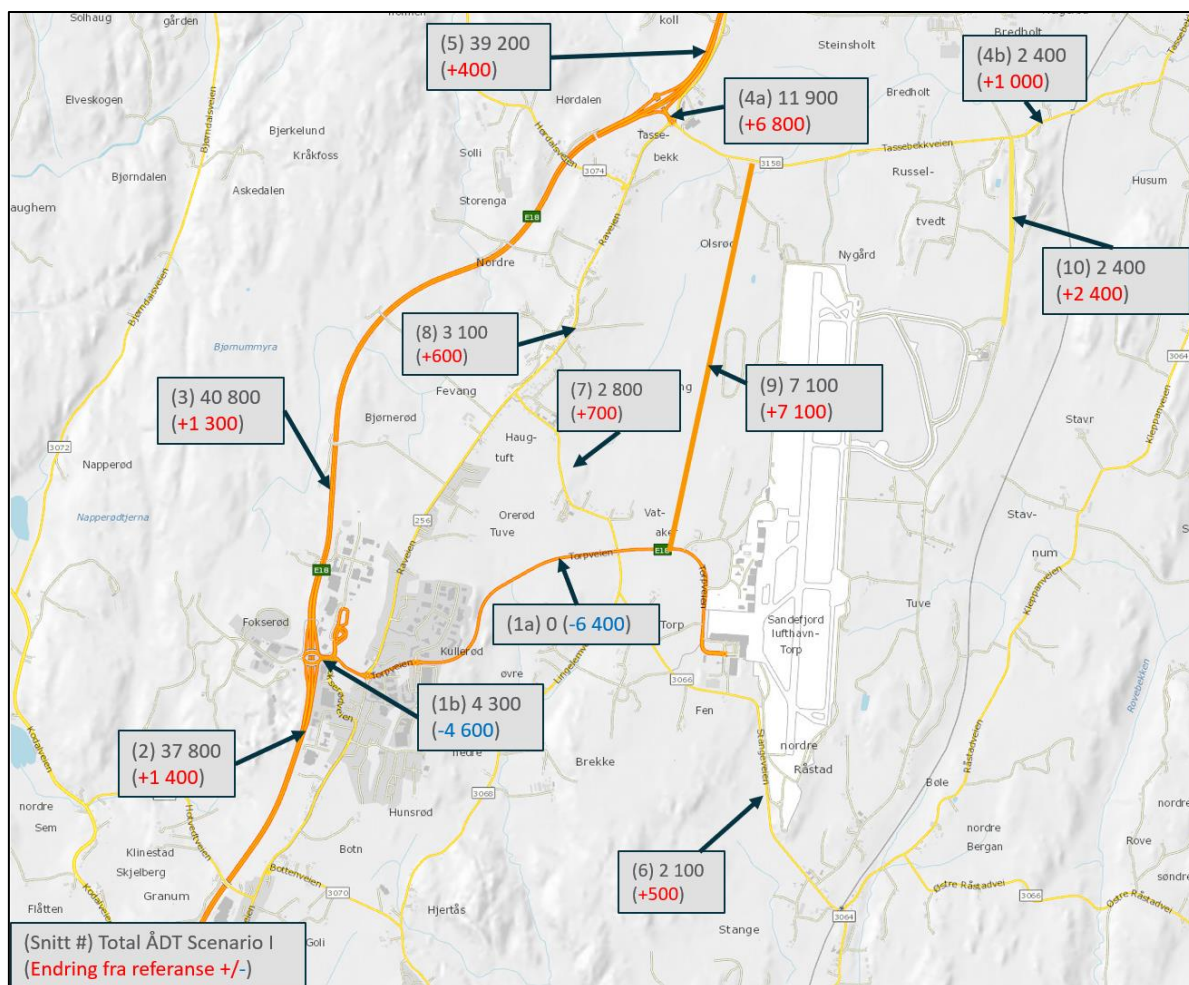
Totalt sett er endringene størst på Torpveien og Tassebekkveien for alle tiltaksscenarioene. Stenging av Torpveien gir en stor reduksjon av trafikk mellom lufthavnen og Fokserød-krysset mot E18. All trafikk overføres til ny vei mellom Tassebekkveien og lufthavnen. Trafikkmengdene på ny vei er beregnet til mellom 6 600 – 7 100 i ÅDT i år 2030 avhengig av næringsutvikling på flyplassen og nærliggende områder. Den nye veien gir en stor trafikkøkning også på Tassebekkveien og spesielt mellom ny vei og krysset mot E18 på Tassebekk. Næringsutviklingen på Torp Øst gjennom Bredholtveien (snitt 10) har også en stor økning som i stor grad kommer fra Tassebekkveien og E18-krysset på Tassebekk. Sideveiene og E18 har ellers generelt en mindre vekst som følge av at alle tiltaksscenarioene har økt næringsutvikling og antall ansatte i området

Resultater for scenario I

Differanseplottet for scenario 1 mot referansealternativet er vist i Figur 4-6.

Trafikkmengden på ny vei til lufthavnen er beregnet til 7 100 ÅDT. At Torpveien er stengt er synlig ved negativ trafikk (snitt 1b og 1a).

I scenario I er det lagt inn over 1 000 nye arbeidsplasser som del av næringsutviklingen på vestsiden av lufthavnen med adkomst via ny vei. Trafikkmengden på østsiden av Fokserødkrysset er redusert med 4 600 i ÅDT. På østsiden av Tassebekk-krysset er derimot trafikkmengden økt med 6 800 i ÅDT som kommer både fra ny vei til lufthavnen og fra næringsutvikling på Torp Øst. Dette betyr at ny beregnet ÅDT øst for Tassebekk-krysset blir på totalt 11 900 (trafikk fra referanse på 5 100+trafikk på grunn av nye arbeidsplasser på 6 800).



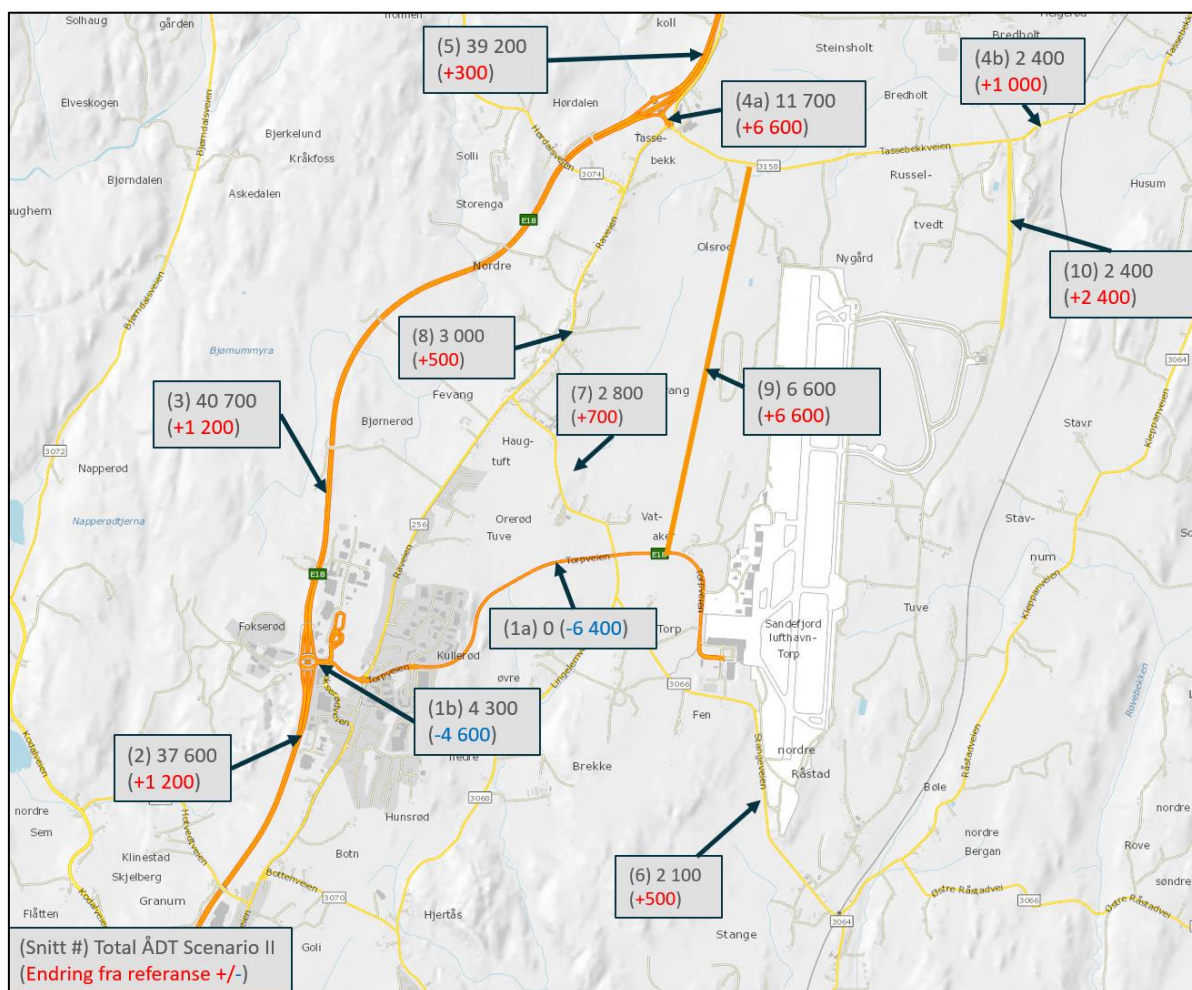
Figur 4-6: Beregnet ÅDT og differanser i parentes mellom scenario 1 og referansealternativet i år 2030 fra transportmodell

Som tidligere nevnt er det ikke et 1-1 forhold mellom antall ansatte/arbeidsplasser og antall turer. I Bredholtveien (snitt 10) er det beregnet en økning på 2 400 i ÅDT gitt 2 500 arbeidsplasser på Torp Øst. Dette er litt lavere en generelle turproduksjonstall, men treffer på et rimelig nivå. Antall bilturer er avhengig av bilandel, antall tjenestereiser/vareleveringer og tilstedeværelse på arbeidsplass for ansatte. Trafikktallene presentert er også gjennomsnittet over året, men det er forventet at YDT (Yrkesdøgntrafikk) vil være høyere enn ÅDT der det er mange eller store virksomheter med mest aktivitet på yrkesdager.

Resultater for scenario II

Differanseplottet for scenario II mot referansealternativet er vist i Figur 4-7. Trafikkmengden på ny vei til lufthavnen er her beregnet litt lavere til 6 600. Dette er på grunn av en litt lavere næringsutvikling på vestsiden av lufthavnen relativt til scenario I, med en økning på 600 arbeidsplasser.

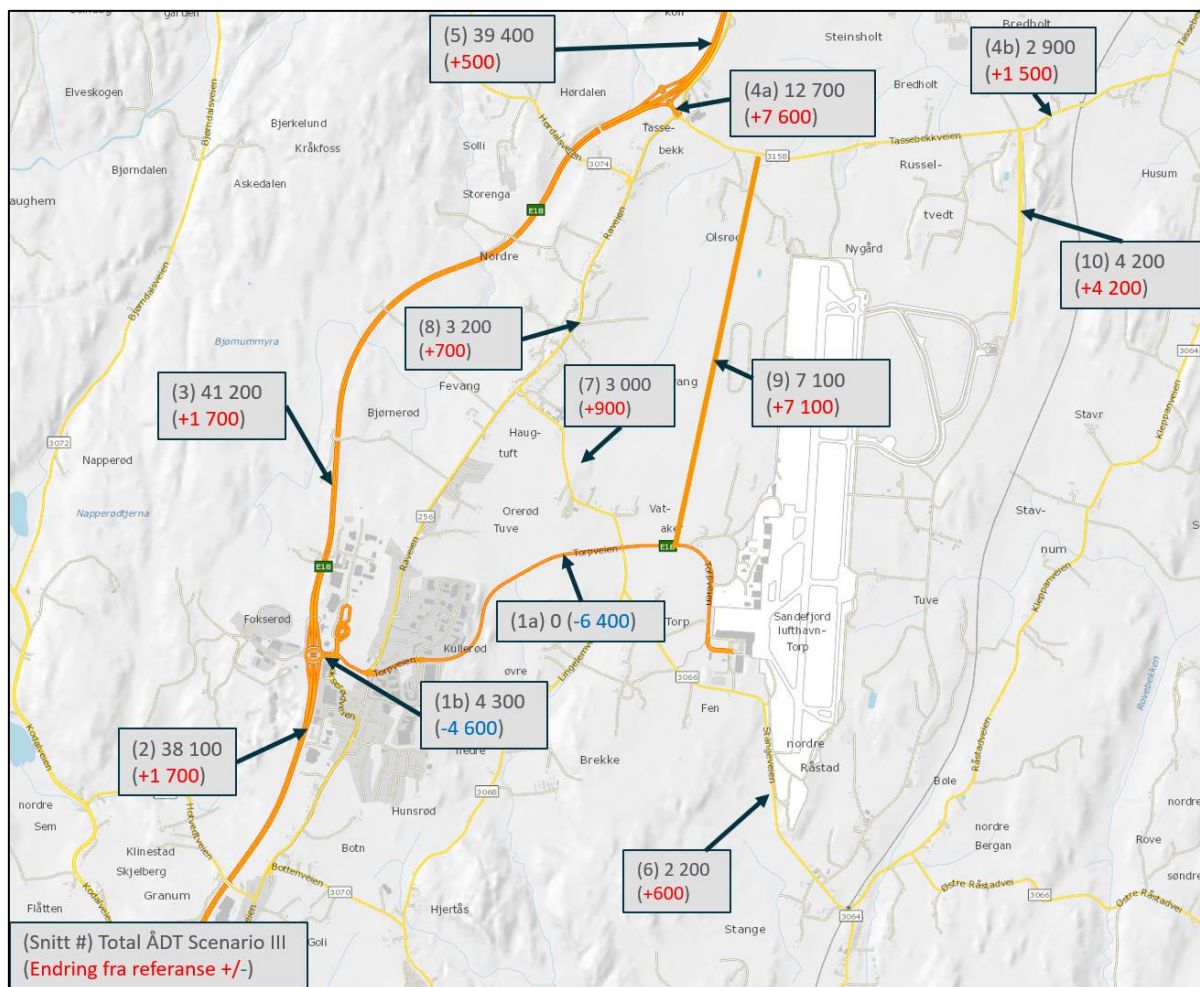
Trafikkmengden på østsiden av Fokserødkrysset er også i dette scenarioet redusert med 4 600 i ÅDT. Trafikkmengdene i Tassebekk-krysset og ellers i nettverket er tilnærmet likt som i scenario I.



Figur 4-7: Beregnet ÅDT og differanser i parentes mellom scenario 2 og referansealternativet i år 2030 fra transportmodell

Resultater for scenario III

Scenario III har høyest total vekst i antall ansatte med over 1 000 på terminalsiden av Torp og 5 000 på Torp Øst. Dette gir tilsvarende som scenario 1 en trafikkmengde på 7 100 i ÅDT på ny vei. Den store veksten på Torp Øst gir en større vekst på Tassebekkveien. Trafikken mot Tassebekk-krysset er i scenario III beregnet til å øke med 7 600 i ÅDT sammenlignet med referansesituasjonen. Dette gir en beregnet ÅDT på 12 700 (trafikk fra referanse på 5100 + trafikk med næringsutvikling på 7 600).



Figur 4-8: Differanser mellom scenario 3 og referansealternativet i år 2030 fra transportmodell

I tillegg til å se på resultater for trafikkmengder er det også sett på resultater for tilgjengelighet. Resultatene på tilgjengelighet er basert på reisetid og reiselengde mellom analyseområdet og andre soner. For alle de tre scenarioene viser transportmodellberegningene en total nedgang i tilgjengelighet med tiltaket å stenge Torpveien og etablere ny vei mellom Tassebekk og Torp. «Selected link» analyser viser at største andelen av trafikken på ny vei skal sørover og denne trafikken får en større omvei (lengre distanse og reisetid) med ny vei via Tassebekk-krysset. Den negative tilgjengeligheten indikerer også at tiltakene som er analysert i transportmodellen har en negativ trafikanntytte.

4.5 Trafikkavvikling og vurdering framkommelighet

Strekningen mellom Fokserød – Kullerød og Torpveien har i dag utfordringer med dårlig og ustabil trafikkavvikling i ettermiddagsrush. Statens vegvesen utarbeidet i 2020 en rapport² som undersøkte mulige trafikkløsninger på strekningen. På lang sikt anbefales det en ny adkomstvei med planskilte kryss mellom lufthavnen og Tassebekk-krysset. På kort sikt anbefales det fysiske tiltak som tilfartskontroll og utvidelse av Torpveien med flere felt på enkelte kritiske strekninger mellom rundkjøringene på strekningen. Trafikkberegninger fra denne rapporten viste at det med dagens trafikk (2019-nivå) er en ekstra forsinkelse på over 10 minutter mellom E18 og Torp mellom kl. 15:45 og 16:15 i ettermiddagsrushet på hverdager. Med en trafikkreduksjon på 5 % i denne perioden ble det beregnet akseptabel reisetid med kun små forsinkelser. Løsningen med ny vei er i rapporten

² Statens vegvesen, 2020. Trafikkløsninger E18 – Fokserød – Kullerød – Torp

beregnet til å løse trafikkavviklingsproblemene i dagens situasjon også når Torpveien holdes åpen mellom Fokserød og Torp.

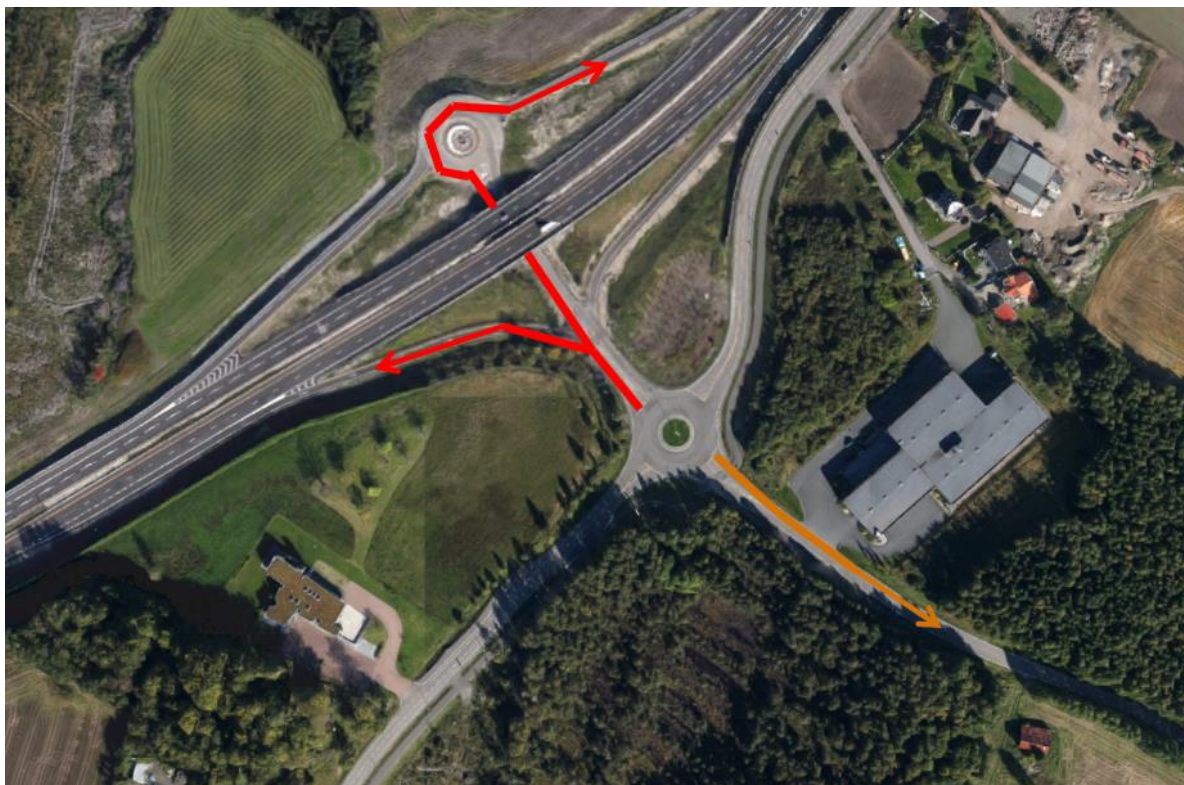
Løsningen med å stenge Torpveien som er beregnet i transportmodellen gir en stor reduksjon i ÅDT ved Fokserød (-4 600 ÅDT). Dette tilsvarer ca. en halvering av trafikken sammenlignet med trafikken beregnet i referansealternativet, og mindre trafikk enn det er beregnet i dagens situasjon. Basert på dette er det vurdert at løsningen med ny vei, og stenging av Torpveien, ikke vil gi trafikkavviklingsproblemer på Fokserød i år 2030.

Prognoser fra Transportøkonomisk Institutt på trafikkvekst³ gir en gjennomsnittlig trafikkvekst på 0,96 % per år fra 2030 til 2050 i gamle Vestfold fylke. Med en slik videre vekst vil trafikkmengden inn til Fokserød fortsatt være rundt 15 % under trafikknivået beregnet i dagens situasjon, noe som heller ikke indikerer trafikkavviklingsproblemer mellom Fokserød og Torp basert på beregningene gjort i «Trafikkløsninger E18 – Fokserød – Kullerød – Torp». Den faktiske trafikkveksten er derimot svært avhengig av planlagt næringsutvikling og kollektivtilbudet i området og må ses i sammenheng med kapasiteten på veinettet.

Den nye veien til Tassebeek overfører en stor trafikkmengde fra Fokserød-krysset til Tassebeek-krysset. Beregnet ÅDT i scenarioene inn mot E18-krysset på Tassebeek i år 2030 er beregnet til å være mellom 11 700 og 12 700 i ÅDT basert på næringsutviklingen i scenarioene. Dette er trafikkmengder som er høyere enn det som er beregnet og registrert mellom Torpveien og E18-krysset ved Fokserød i dag. Dagens utforming av Tassebeek-krysset med av- og påkjøringsramper på østsiden med kort avstand til en rundkjøring med ett sirkulerende felt vil trolig gi trafikkavviklingsproblemer avhengig av retningsfordeling og rushtidsandel. Basert på dagens rushtidsandel og retningsfordeling ved Fokserød vil trolig trafikkavviklingsproblemene oppstå på ettermiddagen med kjøppbygging i Tassebeekveien mot øst. Dette reduserer framkommeligheten, men det er liten risiko for tilbakeblokkering som vil påvirke E18 i ettermiddagsrush.

Hvis rushtidsandelen i morgenrush derimot blir stor er det risiko for tilbakeblokkering av rampene til E18 når rundkjøringen blir en flaskehals. Det er rampen fra sør som har kortest strekning til kjøppbygging og størst beregnet trafikk og dermed også størst risiko for tilbakeblokkering ved høye trafikkmengder og stor rushtidsandel på morgenen i framtidig situasjon med ny Tassebeekvei og Torpveien stengt. Tassebeek-krysset og rundkjøringen med risiko for tilbakeblokkering er visualisert i Figur 4-9. Basert på dagens rushtidsfordeling er det vurdert at risikoen for kjøppbygging mot øst på Tassebeekveien vist i oransje er størst, noe som gir mindre negative konsekvenser for trafiksikkerhet og trafikkavvikling på E18.

³ Madslie et. al., Framtidens transportbehov. Framskrivinger for person- og godstransport 2018-2050. TØI rapport 1718/2019



Figur 4-9: Illustrasjon over risiko for kø-oppbygging i morgenrush vist i rødt og ettermiddagsrush i oransje. Lengdene tegnet opp er ikke basert på beregninger og er kun av illustrativ karakter

Basert på trafikkmengdene beregnet i transportmodellen og konsekvensene dette kan ha for trafikkavviklingen på Tassebekk anbefales det å ikke stenge Torpveien for trafikk til og fra lufthavnen. Det er gunstig å fordele trafikken mellom kryssene mot E18, Tassebekk og Fokserød, framfor å samle all trafikkb belastningen på ett punkt. En fordeling av trafikken mellom kryssene vil løse trafikkavviklingsproblemene ved Fokserød/Kullerød i dagens situasjon og ikke overbelaste Tassebekk-krysset med tilhørende rundkjøringer. Ved å holde begge veiene åpne vil også lufthavnen og næringsområdene få en økt tilgjengelighet. Ved å stenge Torpveien vil derimot tilgjengeligheten gå ned og transportmodellberegningene med «Selected link» analyser indikerer at transportarbeidet vil øke.

4.6 Bompengeregninger i transportmodell

Det er kjørt to alternativer for bompenger i transportmodellen. Hensikten med modellberegningene er å se på avvisningen av trafikk for en gitt bomtakst. Trafikkavvisningen er en viktig indikator på betalingsvilligheten trafikk har for å kjøre på den nye veien og er en viktig input i beregning av en bompengetakst som kan nedbetale prosjektet innenfor en gitt periode. Det er benyttet en konservativ takst som er i øvre del av intervallet for beregnet bomtakst i kapittel 5. Det er brukt en gjennomsnittlig bomtakst i transportmodellen som ikke skiller mellom fossile- og utslippsfrie kjøretøy. Konsekvensene av økt elbilandel på bompengefinansiering er beskrevet i mer detalj i kapittelet om finansieringsløsninger.

Dersom trafikkavvisningen er høy gir det dårligere inntjening gjennom bompenger og det blir vanskeligere å finansiere prosjektet.

Alternativene som er kjørt med bompenger er begge basert på scenario 2, beskrevet innledningsvis i kapittel 4. De to alternativene er ellers oppsummert i hver sitt punkt under:

- **Scenario IV med Torpveien stengt og bompenger på ny vei mellom Tassebekk og Torp**

Alternativet er likt som scenario 2 beregnet tidligere med den endringen at det er innført en bomtakst på 16,- KR for lette kjøretøy og 32,- KR for tunge kjøretøy (2020-kroner).

Bompengesatsene er beregnet basert på et tidlig anslag av investeringskostnaden, nedbetalingstid på 15 år, samt trafikkgrunnlag på ny vei. Alternativet har stengt Torpveien for all trafikk med unntak av kollektivtrafikk, slik at all privatbiltrafikk til og fra lufthavnen og næringsområdene ved Terminalen benytter ny vei.

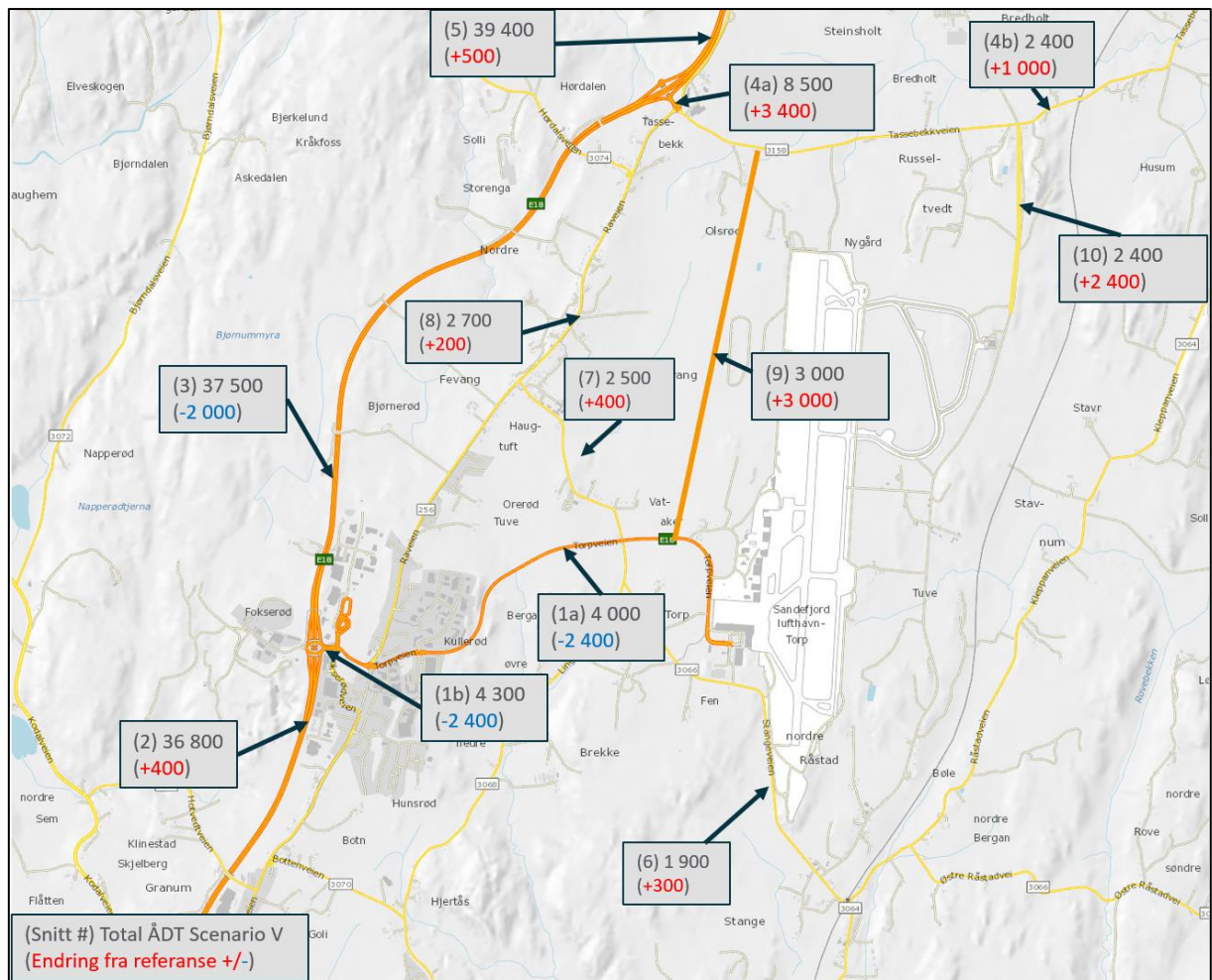
- **Scenario V med Torpveien åpen og bompenger på ny vei mellom Tassebekk og Torp og Torpveien**

Alternativet har samme næringsutvikling som scenario 2, men har endret veinettverk slik at Torpveien er åpen som i dagens situasjon samtidig som ny vei mellom Torp og Tassebekk er lagt inn i modellen. Bomtaksten på 16,- KR for lette og 32,- KR for tunge kjøretøy (2020-kroner) er lagt inn på begge veier inn og ut fra flyplassen. Det vil si at det kun er trafikk som skal til/fra lufthavnen og næringsområdene ved terminalen som betaler bompenger. Snittet er plassert litt vest for flyplassen og påvirker ikke næringsområdene ved Fokserød og Kullerød. Trafikk til og fra Torp vil fordele seg på de to veiene i beregningen.

Transportmodellberegningene av scenario IV viser en veldig lav trafikkavvisning. Trafikkmengden på ny vei blir redusert fra 6 600 i scenario 2 til 6 400 med bompenger. Dette gir en veldig lav trafikkavvisning på rundt 3 %. Mye av grunnen til den lave trafikkavvisningen er at det ikke finnes alternative ruter/veier for biltrafikken å kjøre til/fra Torp. Det er også et begrenset kollektivtilbud som i hovedsak er utformet for tilbringerreiser for flyreisende. Videre er det også faste matriser i transportmodellen for tilbringerreiser til/fra flyplassen. De faste matrisene er en begrensning i modellen, men konkurranseforholdet mellom kollektiv og bil for tilbringerreiser vurderes ikke å endres betraktelig av en såpass lav kostnad som bomtaksten lagt inn i transportmodellen. Her er det viktigere faktorer som pris på parkering av bil, reisetid, tilgjengelighet til kollektivtransport og billettpriser som påvirker konkurranseforholdet.

For scenario V viser bompengeregningene en økning av trafikkmengden sammenlignet med scenario 2 som har stengt i Torpveien. Samlet ÅDT på de to veiene er beregnet til 7 000 som er en økning på 400 sammenlignet med scenario 2. Resultatene for alternativ B indikerer dermed at den økte tilgjengeligheten av åpnede Torpveien veier opp for ulempen av innføring av bompenger.

Trafikkfordelingen mellom de to veiene viser en ÅDT på 4 000 på Torpveien og en ÅDT på 3 000 på ny vei til Tassebekk i år 2030. Trafikkmengdene for scenario V med Torpveien åpen er vist i Figur 4-10.



Figur 4-10: Total ÅDT i scenario V med differanser i parentes mellom scenario V og referansealternativet i år 2030 fra transportmodell

5 Finansieringsløsninger

Transportanalysen viser at innføring av bompenger på ny vei til Torp lufthavn, dersom dette også innføres på Torpveien og denne holdes åpen, vil gi begrenset trafikkavvisning. Det betyr at det mest sannsynlig vil være aktuelt å vurdere bompengefinansiering av ny vei. Dette kapitlet diskuterer ulike finansieringsløsninger for de nye veitiltakene, og beregner forventet bomsatser under ulike forutsetninger.

5.1 Generelt om finansiering av veiprojekt

Det er flere måter å finansiere et veiprojekt på. De mest aktuelle er:

- Offentlig tilskudd, fra stat eller fylkeskommune. Dette skjer som regel gjennom prioritering i Statens vegvesen sine handlingsplaner og i Nasjonal transportplan (NTP) og endelig gjennom behandling av stortingsbudsjett. Som regel inkluderer offentlig tilskudd også en andel bompenger. Av midlene til nye riksveitbygginger i NTP, utgjør bompengandelen i snitt 28 prosent.
- Bompenger, som kan finansiere hele eller deler av prosjektet. Regler for hvilke kostnader som skal inngå er beskrevet nærmere i SVV håndbok V718 – Prosedyrer for utredning og behandling av bompengeprojekter.
- Grunneierbidrag. Gjennom plan og bygningsloven er det åpent for flere muligheter for private bidrag til drift og investeringer i kommunal infrastruktur.

Alle de tre løsningene kan være aktuelle for ny vei til Torp lufthavn og til Torp Øst. I tillegg kan det for ny vei til Torp lufthavn være en mulighet å samordne utbyggingen med jernbanen ved at veien først anlegges som en anleggsvei. På den måten kan prosjektet potensielt finansieres delvis av jernbaneutbyggingen.

Offentlig tilskudd

Det er stor kamp om midlene hva gjelder offentlig tilskudd til veiprojekter, og det økonomiske handlingsrommet må forventes å reduseres i tiden fremover. En mulig drahjelp i denne prosessen er opprettelse av et privat veiselskap, som skaper interesse om prosjektet slik at det på den måten vinner frem blant øvrige innmeldte prosjekter. Det er flere eksempler på dette, blant annet E134 Haukelivegen AS som er opprettet i kampen om hvilken vei som skal være hovedvei mellom Oslo og Bergen.

Bompengefinansiering

Bompengefinansiering har lang tradisjon som alternativ finansieringsform for veiprojekter i Norge. Det kreves en lokalpolitisk tilslutning til bompengeprojekter som fremmes for behandling i Stortinget. Det vil si at politikere i Sandefjord kommune må bli enige om denne typen finansiering og fremme et forslag. Statens vegvesen sitt regionveikontor kan stimulere til slike initiativ hvis det aktuelle prosjektet vil bidra til utvikling av et godt transportsystem, vil ha god samfunnsøkonomisk nytte og vil være mulig å finansiere helt eller delvis med bompenger.

Grunneierbidrag

Utbyggingsprosjekter krever ofte at det offentlige, og særlig kommunene understøtter og tilrettelegger for utbygging gjennom investeringer i nødvendig infrastruktur. Plan og bygningsloven åpner for flere muligheter for private bidrag, gjennom ulike instrumenter som spesifikke avgifter og fremforhandlede bidrag. En kartlegging utført på oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser likevel at bruk av utbyggingsavtaler med private bidrag kan bidra

til forsinkelser i utviklingen. Særlig gjelder dette dersom det stilles rekkefølgekrav (Finansiering av offentlig infrastruktur i utbyggingsområder, 2018).

På bakgrunn av dette har Kommunal- og moderniseringsdepartementet fremmet et forslag om å lovfeste en mulighet for kommunene til å regulere infrastrukturbehov og fordeling av kostnader til nødvendig infrastruktur for større geografiske områder i arealplaner. Høringsfrist er satt til 1. november 2021. De nye bestemmelsene tas inn i plan og bygningsloven §11-8a og blir betegnet den nye *områdemodellen*. Kort oppsummert vil det i forbindelse med reguleringsbestemmelser ligge en betalingsforpliktelse på grunneier. Når grunneier har dekket sin betalingsforpliktelse, kan rammetillatelse gis.

5.2 Relevante finansieringsmuligheter for ny vei til Torp Øst

For ny vei til Torp Øst anses det mest relevant å benytte seg av enten offentlig tilskudd eller grunneierbidrag, eller en kombinasjon av disse. Torp Øst vil ved realisering innebære transformasjon av et større geografisk område, og i den forbindelse være aktuell for grunneierbidrag gjennom den nye områdemodellen. Den anses ikke relevant å belaste Torp Øst med bompenger, da næringsareal ved Kullerød/Foskerød ikke har denne «ulempen». På Torp Øst derimot fordrer en utvikling av området også investering i teknisk infrastruktur, og dette kan begrunne behovet for private bidrag. Bidraget størrelse må likevel ikke overskride potensielle inntekter for nye grunneiere slik at forretningsmodellen ikke lenger er levedyktig.

Det foreligger for lite informasjon om mulige næringsinteresser på Torp Øst på nåværende tidspunkt til å vurdere om dette i praksis vil være en aktuell løsning.

5.3 Relevante finansieringsmuligheter for ny vei til Torp Sandefjord lufthavn

Ny vei fra Tassebekk-krysset til Torp Sandefjord lufthavn anses å være relevant for offentlig tilskudd i kombinasjon med bompenger. Trafikkanalysen viser at prosjektet kombinert med å holde Torpveien åpen vil gi økt tilgjengelighet til området. Økt tilgjengelighet betyr at trafikantene som skal til/fra lufthavnen i sum får redusert reisetid sammenlignet med dagens situasjon, og trafikantnyttens vil være positiv. Det er et godt utgangspunkt for realisering av et prosjekt, og for en finansieringsmodell basert på bompenger.

5.4 Beregning av forventet bompengesats for ny vei til Torp Sandefjord Lufthavn

Det er undersøkt mulighetene for bompengefinansiering av ny vei mellom Tassebekk og Torp for 100 % bompengendeel. Analysen baserer seg på årlige kontantstrømmer gitt estimert investeringskostnad, trafikkgrunnlag og trafikkvekst. Kontantstrømmene inkluderer også renter, innkreivingskostnader og prisstigning. Forutsetningene er dokumentert i et eget teknisk notat, se vedlegg. Bompenger er kun lagt på veien som går til/fra lufthavnen.

Utrekningen av estimert bomtakst baserer seg på en gjennomsnittlig takst per passering og er inkludert eventuelle rabattavtaler knyttet til AutoPass. Denne er oversatt til takst for tunge- og lette kjøretøy basert på dagens tungtrafikkandel (7,5 % i 2019) på E18 Torpveien øst for Kullerød. Videre er det antatt en faktor på 2,0 mellom prisene på lette og tunge kjøretøy. Beregningene er gjort basert på en 15-års nedbetalingstid. Trafikkavvisningen med bompenger er beregnet med transportmodell og justert for i kontantstrømanalysene.

Bruk av gjennomsnittlig bomtakst gjør utregningen uavhengig av el-bilandel. El-biler betaler i dag maks 50 % av normal takst for fossile biler, men det er usikkert hvordan regelverket rundt dette vil endres i framtiden med økende el-bilandel. El-bilandelen i gamle Vestfold fylke er per utgangen av juni 2021 registrert til 12 %. Prognosene for framtidig el-bilandel er i stadig endring på grunn av rask

teknologisk utvikling og stadig økt elbilandel i nybilsalget. Per i dag er prognosene for gamle Vestfold fylke at 43 % av bilparken vil være elbiler i 2030.

Basert på beregningene vist i kap. 5.5 og 5.6 gir bompengeanalysene, inkludert følsomhetsanalyser, sammen med kostnadsoverslaget for ny vei mellom Tassebekk og Torp Sandefjord lufthavn en beregnet gjennomsnittlig bompengetakst på mellom 12,50 og 19,- kr for lette kjøretøy.

Gitt at dagens rabattordning på minimum 50 % for elbiler fortsatt er gjeldende i 2030 vil en gjennomsnittstakst på eksempelvis 15,-kr gi en bompengetakst for fossilbiler på ca. 19,-kr og 9,50kr for elbiler med en framtidsprognose på 43 % elbiler i år 2030.

5.5 Bompengefinansiering uten offentlig tilskudd

Dette analysealternativet innebærer at ny vei mellom Tassebekk og Torp finansieres helt av bompenger uten et statlig, fylkeskommunalt eller andre tilskudd. Bompengeneinnkrevingen vil være i begge retninger.

Med forutsetningene som beskrevet innledningsvis og i vedlegg gir en 100 % bompengefinansiert prosjekt følgende resultatene fra kontantstrømanalysen:

Tabell 5-1: Oppsummering av bompengefinansiering uten statlig andel

Oversikt over inntekter og kostnader [Millioner NOK]	
Investeringskostnader (P50) ny vei til Torp Sandefjord lufthavn	415
Bompengandelen	100 %
Netto rentekostnader	348
Innkrevingskostnader	75
Offentlige midler	-
Bompenger inntekt åpningsår (2031)	47,0
Bompenger inntekt 2040	61,6

For å få en nedbetalingstid på 15 år er det beregnet en gjennomsnittlig bomtakst på ca. 17,50kr per passering. Dette gir en takst på 16,- per passering for lette kjøretøy og 32,- per passering for tunge kjøretøy.

5.6 Følsomhetsanalyser bompenger

Det er gjort følsomhetsanalyser med endret statlig/annet bidrag og med større trafikkavvisning enn det som er beregnet av transportmodellen. Det er også gjort følsomhetsberegning på økte investeringskostnader. Følsomhetsberegningene er brukt til å beregne et spenn i beregnet bomtakst basert på endrede forutsetninger som kan endres.

Økt statlig andel eller annet bidrag

Et statlig eller annet bidrag vil redusere den totale andelen av prosjektet som skal finansieres ved bompenger og derfor redusere den beregnede bomtaksten.

Med forutsetningene over og fra det tekniske notatet gir en 75 % bompengefinansiert prosjekt disse resultatene fra kontantstrømanalysene for bompenger:

Tabell 5-2: Oppsummering av bompengefinansiering med statlig eller annen andel på 25 %

Oversikt over inntekter og kostnader [millioner NOK]	
Investeringskostnader (P50) ny vei til Torp Sandefjord lufthavn	415
Bompengandelen	75 %
Netto rentekostnader	261
Innkrevingskostnader	75
Offentlige midler	104
Bompenger inntekt åpningsår (2031)	35,2
Bompenger inntekt 2040	46,4

For å få en nedbetalingstid på 15 år er det beregnet en gjennomsnittlig bomtakst på ca. 13,50kr per passering. Dette gir en takst på 12,50 per passering for lette kjøretøy og 25,- per passering for tunge kjøretøy.

Økt trafikkavvisning som følge av bompenger

Transportmodellen beregner en lav trafikkavvisning som følge av innføring av bompenger. Det er gjennomført en følsomhetsberegning som bruker høyere trafikkavvisning basert på priselastisitet for reiser til og fra Torp. Elastisitetsmodellen beregner en generell høyere avvisning på rundt 14 % og er mer følsom for økte bompenger. Det er derfor gjennomført en iterasjonsprosess for å finne en bompengetakst som vil nedbetale investeringskostnaden med 100 % bompengefinansiering og en høyere trafikkavvisning basert på denne generelle elastisiteten. Ved å gjøre en iterasjonsprosess endres trafikavvisningen basert på bomtaksten og bomtaksten justeres fram til bompeng grunnlaget gir en nedbetalingstid på 15 år.

Dette er beregnet som en følsomhetsanalyse for å finne et høyere estimat på bompengetakst som fortsatt vil nedbetale prosjektets estimerte kostnader på 15 år.

Tabell 5-3: Oppsummering av bompengefinansiering med økt trafikkavvisning og uten statlig andel

Oversikt over inntekter og kostnader [millioner NOK]	
Investeringskostnader (P50) ny vei til Torp Sandefjord lufthavn	415
Bompengandelen	100 %
Netto rentekostnader	363
Innkrevingskostnader	72
Offentlige midler	-
Bompenger inntekt åpningsår (2031)	45,6
Bompenger inntekt 2040	59,8

Med en høyere trafikkavvisning må færre bilister betale den totale investeringskostnaden med renter og innkrevingskostnader. Med 14 % trafikkavvisning er det en lavere ÅDT på 5 700 kjt./døgn på ny vei som gir en høyere bomtakst. For å få en nedbetalingstid på 15 år er det beregnet en gjennomsnittlig

bomtast på ca. 19,-kr per passering for denne følsomhetsberegningen. Dette gir en takst på 17,50 per passering for lette kjøretøy og 35,- per passering for tunge kjøretøy.

Økte investeringskostnader

Beregnete investeringskostnader har et stort usikkerhetsspenn på utredningsnivå. Det er derfor gjort en følsomhetsanalyse på konsekvensen av å bruke kostnaden beregnet til P85 (497 mill. NOK) for bompengefinansieringen. Dette representerer en økt investeringskostnad på 82 mill. NOK eller en økning på rett under 20 %.

Tabell 5-4: Oppsummering av bompengefinansiering med økt investeringskostnad og uten statlig andel

Oversikt over inntekter og kostnader [millioner NOK]	
	-
Investeringskostnader (P85) ny vei til Torp Sandefjord lufthavn	497
Bompengandel	100 %
Netto rentekostnader	423
Innkrevingskostnader	75
Offentlige midler	-
Bompenger inntekt åpningsår (2031)	55,8
Bompenger inntekt 2040	73,1

Med en høyere investeringskostnad på rett under 500 millioner er det en større investering som skal nedbetales over lik tid på 15 år. For å få en nedbetalingstid på 15 år er det beregnet en gjennomsnittlig bomtakst på ca. 20,50kr per passering for denne følsomhetsberegningen. Dette gir en takst på 19,- per passering for lette kjøretøy og 38,- per passering for tunge kjøretøy.

Uten næringsutvikling på Torp Øst eller Torp Lufthavn

Det er kjørt transportmodellberegning for en situasjon med ny vei uten den potensielle næringsutviklingen som gir økt antall arbeidsplasser på Torp Øst og Torp Lufthavn. Beregningen er kjørt med begge veiene åpne og med bomsnitt mot lufthavnen. Trafikkmengdene i framtidig situasjon er lavere uten den planlagte næringsutviklingen, noe som gir en litt økt bomtakst. Totalt går trafikkmengden ned fra totalt 7 000 i ÅDT fra tidligere tiltaksscenario til 6 500 i ÅDT med arbeidsplasser likt som i referansealternativet. Den totale trafikkmengden er da fortsatt høyere enn følsomhetsberegningen for økt trafikkavvisning som ga et trafikkgrunnlag på 5 700 i ÅDT. Bompengene i et scenario uten næringsutvikling ligger derfor kun litt under bompengene beregnet uten offentlig tilskudd og over det beregnet med økt trafikkavvisning.

Oppsummering følsomhetsanalyser bompengefinansiering

Med de ulike forutsetningene som er endret i følsomhetsberegningene er den gjennomsnittlige taksten beregnet til å være mellom 13,50kr med økt statlig andel til 20,50kr med økte investeringskostnader.

Alle følsomhetsberegningene viser at bomtaksten gir en lav trafikkavvisning noe som gir gode forutsetninger for å finansiere prosjektet med bompenger.

6 Anbefaling og veien videre

Transportanalysen viser at en ny vei til Torp Sandefjord lufthavn fra Tassebekk-krysset vil redusere dagens utfordringer på Torpveien. Den viser også at uten tiltak, vil Torpveien bli ytterligere belastet og dagens utfordringer vil øke. Dersom Torpveien stenges for trafikk til/fra lufthavnen kan det, med planlagt næringsutvikling i Torpområdet, bidra til tilsvarende avviklingsproblemer rundt Tassebekk-krysset som ved Fokserød-krysset i dag. Det anbefales derfor at Torpveien holdes åpen.

Med to veier inn til Torpområdet, Torpveien og ny vei fra Tassebekk-krysset vil tilgjengeligheten til området øke sammenlignet med i dag. Det betyr at prosjektet ny vei til Torp Sandefjord lufthavn vil bidra til reduserte reisetid for trafikanter samlet sett. En redusert reisetid gir positiv trafikanntytte, og dette er et godt utgangspunkt for realisering av et prosjekt.

Prosjektet vurderes også aktuelt for bompengefinansiering. Beregninger viser lav trafikkavvisning ved innføring av bompenger. Gitt ulike forutsetninger er den gjennomsnittlige bompengetaksten beregnet til å være mellom 13,50kr med økt statlig andel til 20,50kr med økte investeringskostnader. Dette gir en gjennomsnittlig bompengetakst på mellom 12,50 og 19,- kroner for lette kjøretøy.

Det er anbefalt to ulike traséer for ny vei til lufthavnen, der den vestre traséen gir mindre inngrep i dyrka mark, mens den østre traséen kan la seg kombinere med utbygging av jernbanen. Sistnevnte er lagt slik at den følger jernbanekorridoren med den tanken om at veien først kan benyttes som anleggsvei i forbindelse med jernbaneutbyggingene. Dette kan gi betydelig økonomiske gevinster, og i visse tilfeller redusere prosjektkostnaden for veien betraktelig. Om dette lar seg gjennomføre er avhengig av blant annet Bane NOR og hvilken kontraktsform som velges. Det anbefales at muligheten følges opp med Bane NOR i videre planlegging av prosjektet.

For ny vei til Torp Øst anses det mest relevant å benytte seg av enten offentlig tilskudd eller grunneierbidrag, eller en kombinasjon av disse ved realisering av prosjektet. Torp Øst vil ved realisering innebære transformasjon av et større geografisk område, og i den forbindelse være aktuell for grunneierbidrag gjennom den nye områdemodellen. Områdemodellen er i 2021 foreslått av Kommunal og moderniseringsdepartementet som en ny lovfestet mulighet for å regulere infrastrukturbehov og fordeling av kostnader for kommuner, for å forenkle prosessen med grunneierbidrag.

Den anses ikke relevant å belaste Torp Øst med bompenger, da næringsareal ved Kullerød/Foskerød ikke har denne «ulempen». På Torp Øst derimot fordrer en utvikling av området også investering i teknisk infrastruktur, og dette kan begrunne behovet for private bidrag. Bidraget størrelse må likevel ikke overskride potensielle inntekter for nye grunneiere slik at forretningsmodellen ikke lenger er levedyktig.

Kommunen planlegger å igangsette en områdeplan for utviklingen av Torpområdet. Basert på funn i denne utredningen, bør det ved betydelig næringsutvikling i området tilrettelegges for ny vei til lufthavnen, og ny vei til Torp Øst. Det er anbefalt at de nye veiene tilrettelegges med separat, parallelført gang- og sykkelvei. Når det gjelder kollektivtilbudet, bør det legges vekt på tilrettelegging for dette til nye næringsområder.

Det er viktig å presisere at transportanalysen ikke inkluderer ny jernbane i området. Bane NOR har vurdert at ny stasjon på Torp i hovedsak vil betjene flypassasjerer. Med andre ord er det usikkert hvor mye jernbanen vil påvirke den generelle trafikken i området. Utover nye næringsområder i direkte tilknytning til lufthavnen, vil næringsområdene generelt kreve tilrettelegging for busstilbud.

7 Referanser

- Bane NOR. (2018). By-og knutepunktutvikling Sandefjord kommune.
- Bane NOR. (2018). Fagrapport kulturminner- og kulturmiljø, KMD med KU, Dobbeltspor Stokke-Larvik.
- Bane NOR. (2018). Fagrapport landskapsbilde, dobbeltspor Stokke-Larvik.
- Bane NOR. (2018). Fagrapport nærmiljø og friluftsliv, KMD med KU, Dobbeltspor Stokke-Larvik.
- Bane NOR. (2018). Fagrapport samfunnsøkonomisk analyse KDP med KU Dobbeltspor Stokke-Larvik.
- Bane NOR. (2018). Kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU) Dobbeltspor Stokke-Larvik, Intercity Vestfoldbanen.
- Gesnaer. (2021). Analysis of possible disruptions between the airport and the new double tracked railway line passing through north and west of Torp airport.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2018). Finansiering av offentlig infrastruktur i utbyggingsområder.
- Miljødirektoratet. (2021). Naturbase.
- Sandefjord kommune. (2018). Strategisk næringsplan 2019-2031.
- Sandefjord kommune. (2021). Mobilitetsplan Sandefjord - Delrapport 1.
- SSB. (2020). Tabell 13122.
- Statens vegvesen. (2020). Trafikkløsninger E18 - Fokserød-Kullerød-Torp.
- Statens vegvesen. (2021). Konsekvensanalyser Håndbok V712.
- Torp Sandefjord lufthavn. (2021). www.torp.no.
- TØI. (2019). Framtidens transportbehov. Framskrivinger for person- og godstransport 2018-2050. TØI rapport 1718/2019.
- Vestfold fylkeskommune. (2019). Regional plan for bærekraftig arealpolitikk RPBA.

8 Vedlegg: Ikke-prissatte konsekvenser

8.1 Metode og grunnlag

Det er gjort en overordnet vurdering av potensielle vesentlige ikke-prissatte konsekvenser som følge ny tverrforbindelse mellom fv. 3158 (Tassebekkveien) og Torpveien, utvidelse av fv. 3158 (Tassebekkveien) mellom Tassebekk og Russeltvedt samt ny atkomstvei mellom fv. 3158 (Tassebekkveien) og Torp øst. Tematisk inndeling av vurderingene følger prinsippene i Statens vegvesens Håndbok V712 konsekvensanalyser (Statens vegvesen, 2021). Vurderingene er basert på kunnskap hentet fra offentlige databaser (Miljødirektoratet, 2021) og fra Bane NORs kommunedelplan med konsekvensutredning for InterCity Vestfoldbanen, parsell Stokke-Larvik (Bane NOR, 2018). Det presiseres at konsekvensutredningen til Bane NORs kommunedelplan er utført etter en tidligere versjon av Statens vegvesens Håndbok V712 konsekvensanalyser, som avviker noe fra gjeldende versjon, blant annet når det gjelder begrepsbruk og verdivurdering.

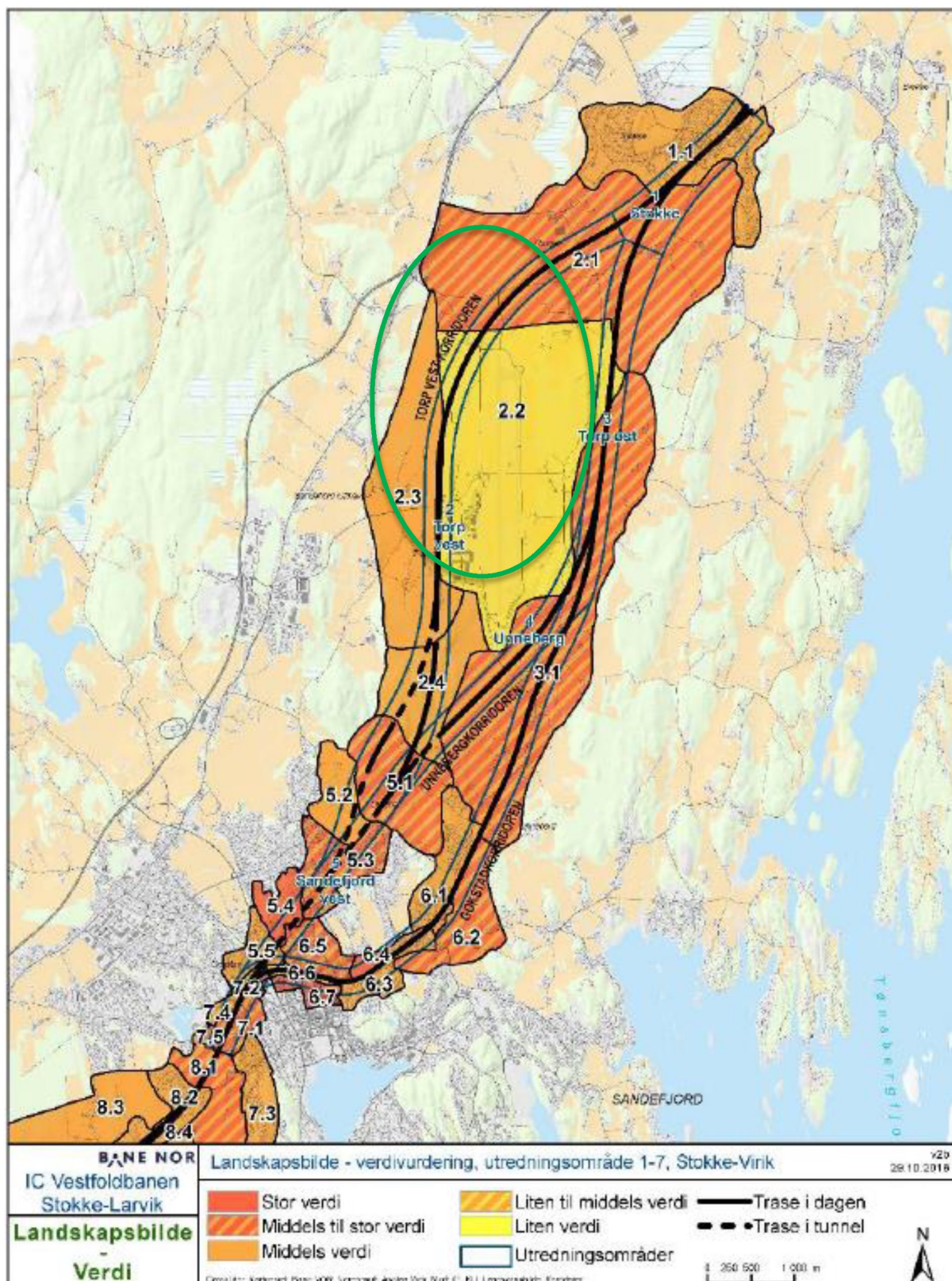
8.2 Landskapsbilde

Kartlegging av dagens situasjon i temarapport landskapsbilde i konsekvensutredning for InterCity Vestfoldbanen, parsell Stokke-Larvik viser at Torp flyplass og området rundt (Torp (2.2)) er vurdert å ha liten verdi (Bane NOR, 2018). Området er flatt, og flyplassen dominerer landskap og arealbruk. Området vest for flyplassen (Fevang-Bergan (2.3)) er vurdert å ha middels verdi og området nord, øst og sør for flyplassen (Bredholdt (2.1), Råstad-Stavnum (3.1)) er vurdert å ha middels til stor verdi. Kulturlandskapet nordvest for flyplassen er i stor grad preget av gårdsbebyggelse med tilhørende landbruksareal, mens kulturlandskapet øst for flyplassen i større grad er preget av skogkledte koller og åsdrag.

Ny tverrforbindelse mellom fv. 3158 (Tassebekkveien) og Torpveien vil i hovedsak ligge i områder vurdert å ha liten eller middels verdi. Veien vil gå i et relativt flatt landskap og i liten grad ha behov for større fyllinger eller skjæringer, men vil bryte opp et landskap som i dag stort sett er et sammenhengende landbrukslandskap. Eventuell framtidig etablering av nytt dobbeltspor Tønsberg-Sandefjord direkte vest for flyplassen vil påvirke landskapets karakter og en felles korridor vil kunne redusere de negative konsekvensene for landskapet.

Utvidelse av fv. 3158 (Tassebekkveien) mellom Tassebekk-krysset og Russeltvedt vil skje i et område med middels til stor verdi for landskap, men vil ta utgangspunkt i en eksisterende fylkesvei og antas derfor i begrenset grad påvirke landskapet.

Ny atkomstvei mellom Russeltvedt og Torp øst vil ligge i et område med middels til stor verdi. Veien antas stedvis å føre til skjæringer, blant annet rett sør for fylkesveien, men utvikling av næringsområdet Torp øst vil uansett medføre en total endring av landskapets karakter øst for flyplassen.



Figur 8-1: Verdikart hentet fra temarapport landskapsbilde, konsekvensutredning for InterCity Vestfoldbanen, parsell Tønsberg-Larvik (Bane NOR, 2018). Tiltaksområdet er grovt markert med grønn ellipse.

8.3 Friluftsliv, by- og bygdeliv (tidligere nærmiljø og friluftsliv)

Kartlegging av dagens situasjon i temarapport nærmiljø og friluftsliv i konsekvensutredning for InterCity Vestfoldbanen, parsell Tønsberg-Larvik viser at områdene vest, nord og øst for Torp flyplass har liten eller ingen verdi (Bane NOR, 2018). Området sørvest for flyplassen (sør for Stangeveien) er vurdert til middels til stor og stor verdi. Dette stemmer med kommunal kartlegging og verdisetting av viktige friluftsområder, hvor Hjertås/Unnebergskogen og Brekke/Lingelem Øvre er trukket fram som svært viktige/viktige friluftslivsområder (Miljødirektoratet, 2021). I tillegg er det ett område øst for flyplassen (Husumåsen) tre mindre områder kartlagt langs fv. 256 (Raveien).

Verken tverrforbindelse mellom fv. 3158 (Tassebekkveien) og Torpveien, utvidelse av fv. 3158 (Tassebekkveien) eller ny atkomstvei mellom fv. 3158 (Tassebekkveien) og Torp øst berører spesielle verdier for friluftsliv, by- og bygdeliv direkte, og tiltakene antas dermed ikke gi vesentlige konsekvenser for dette temaet (med utgangspunkt i de registreringskategoriene som håndboka benytter). Økt trafikk på fv. 3158 (Tassebekkveien), som er en ferdselsforbindelse for gående og syklende, vil imidlertid påvirke forholdene for disse gruppene.

8.4 Naturmangfold

Naturbasen har få registreringer i området. Vest for flyplassen, ved Tassebekk, er det registrert en forekomst av rik edelløvskog (viktig) og en forekomst med elementer av lavlandsmyr og dammer (lokalt viktig, usikker kvalitet), begge registrert i 2006. Øst for flyplassen, ved Russeltvedt, er det to forekomster av rik edelløvskog (viktig) og en gårdsdam (viktig), alle registrert i 2010. Artskart viser enkeltregistreringer av arter (fugler og insekter) i hele området, men særlig langs fv. 3158 (Tassebekkveien). Kvaliteten på disse registreringene er usikre. Nord og øst for flyplassen er det registrert et område med høyt rødlistete fuglearter (vipe og myrhauk). Vipe hekker i landbrukslandskapet, og er/har trolig vært en hekkeart i området. Myrhauk hekker i høyereliggende områder, men kan benytte denne typen landskap til fødesøk under trekk. I tillegg finnes det en rekke større og små områder med en viss verdi som leveområder for arter i og i nærhet av området, men disse trekkes ikke fram spesielt i denne utredningen.

Ny tverrforbindelse mellom fv. 3158 (Tassebekkveien) og Torpveien langs jernbanekorridor antas ikke å berøre kjente naturområder eller arter av spesiell verdi. Dersom traseen legges fra Tassebekk-krysset i stedet for langs jernbanekorridoren i nord, kan den gi direkte inngrep i forekomst (lokalt viktig, usikker kvalitet) ved Tassebekk. Utvidelse av fv. 3158 (Tassebekkveien) mellom Tassebekk og Russeltvedt kan gi direkte inngrep i forekomst (lokalt viktig, usikker kvalitet) ved Tassebekk samt påvirke registrerte arter langs fylkesveien. Ny atkomstvei mellom fv. 3158 (Tassebekkveien) og Torp øst kan gi direkte inngrep i rik edelløvsskog (viktig) og vil gi direkte inngrep i fødesøksområdet for myrhauk øst for flyplassen, men dette vurderes å være av mindre betydning, da det finnes en rekke andre områder for fødesøk i nærheten.

8.5 Kulturarv

Kartlegging av dagens situasjon i temarapport kulturminner i konsekvensutredning for InterCity Vestfoldbanen, parsell Tønsberg-Larvik viser at det langs fv. 256 (Raveien) vest for Torp flyplass ligger et kulturmiljø vurdert til særlig høy verdi (Fevang, 17) (Bane NOR, 2018). Sør for flyplassen ligger det fire kulturmiljøer vurdert med middels og middels til stor verdi, Torp-Brekkeskogen (19), Stange-From (21), Unneberg (22) og Unneberg-Ødegården (23). Nordøst for flyplassen ligger det to kulturmiljøer vurdert med liten til middels verdi, Russeltvedt (16) og Nordre Råstad (20). For øvrig er det en rekke arkeologiske enkeltminner og SEFRAX-registrerte bygninger i området.

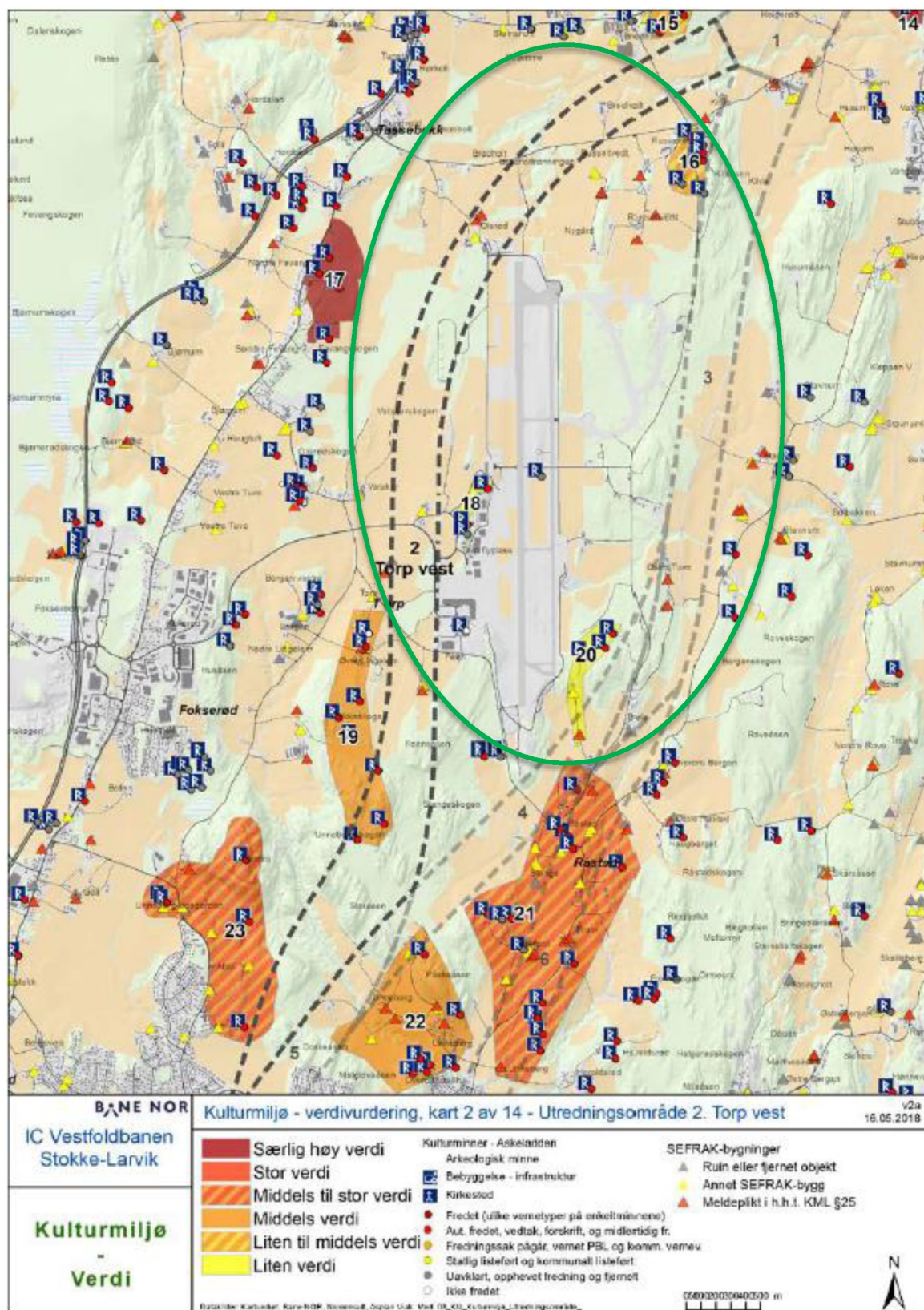
Ny tverrforbindelse mellom fv. 3158 (Tassebekkveien) og Torpveien berører ingen kjente kulturmiljøer eller kulturminner direkte. Utvidelse av eksisterende fv. 3158 (Tassebekkveien) mellom Tassebekk-krysset og Russeltvedt berører heller ingen kjente kulturmiljøer eller kulturminner direkte med unntak av kulturmiljøet Russeltvedt ved krysset med ny atkomstvei til Torp Øst i vest. Ny atkomstvei mellom Tassebekkveien og Torp øst berører kulturmiljøet Russeltvedt og kan komme i direkte konflikt med enkelte automatisk fredete kulturminner som er en del av kulturmiljøet. Dette gjelder blant annet to gravhauger (ID 111349, 111350), dyrkingsspor (ID 111351) og veianlegg (ID 111353, 111357). Eksempel på veitrasé er lagt direkte øst for kulturminnene, men de ligger innenfor korridoren.

8.6 Naturressurser

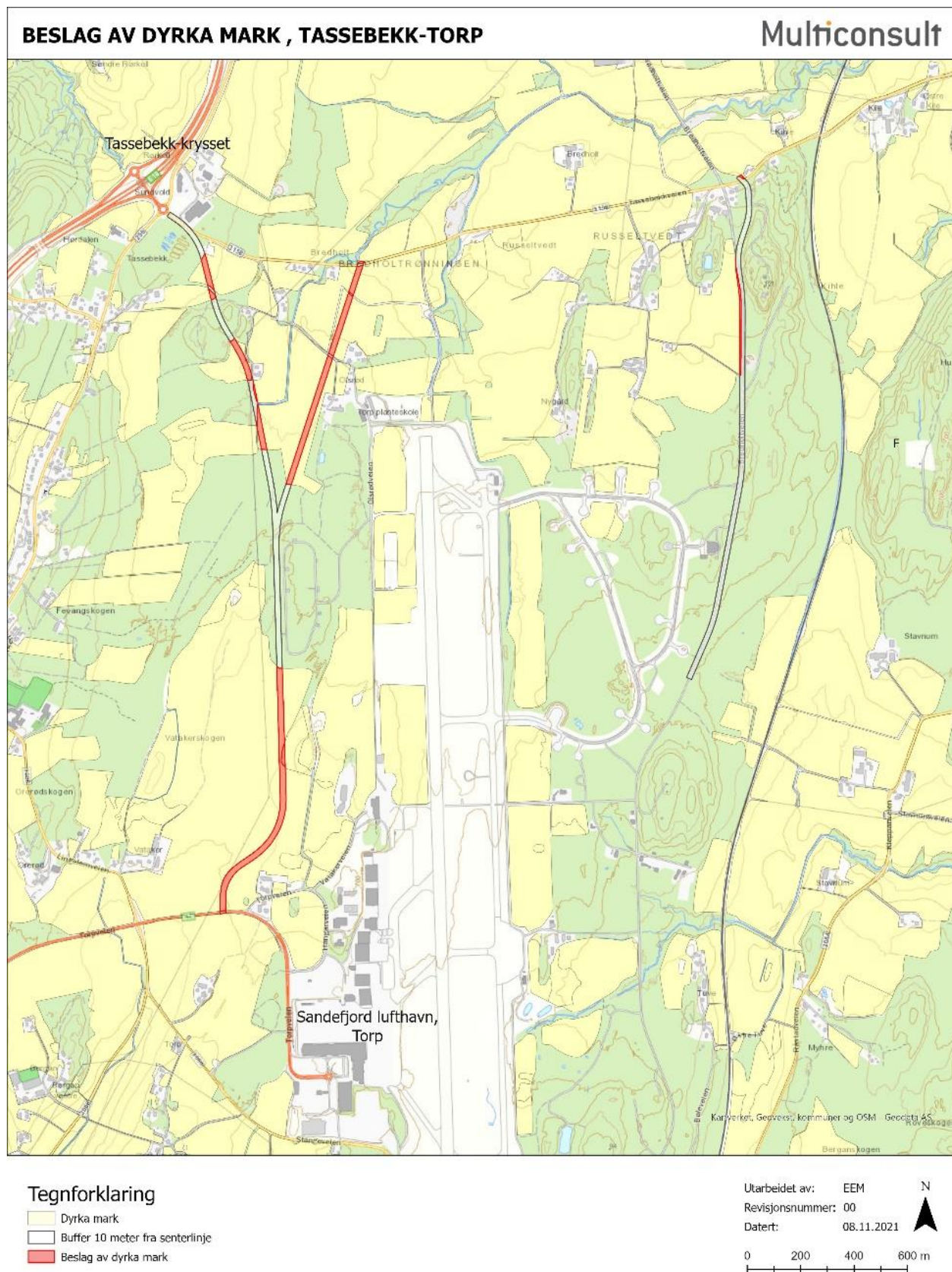
Store deler av området nord, vest, sør og til dels øst for flyplassen består av fulldyrket mark, se figur 8-3. Noe dyrkbar mark er også registrert. Grove beregninger av beslag av dyrka mark viser følgende:

- Ny tverrforbindelse mellom fv. 3158 (Tassebekkveien) og Torpveien: ca. 35,5 daa (hovedalternativ langs jernbanekorridor i nord), ca. 32 daa (alternativ fra Tassebekk-krysset i nord)
- Ny atkomstvei mellom Russeltvedt og Torp øst: ca. 2,3 daa

Beregningene er gjort med utgangspunkt i et beslag ti meter ut til hver side fra senterlinje. Utvidelse av eksisterende fv. 3158 (Tassebekkveien) mellom Tassebekk og Russeltvedt er ikke beregnet grunnet uklarhet rundt arealbehov, men antas føre til stripebeslag langs eksisterende vei.



Figur 8-2: Verdikart hentet fra temarapport kulturmiljø, konsekvensutredning for InterCity Vestfoldbanen, parsell Tønsberg-Larvik (Bane NOR, 2018). Tiltaksområdet er grovt markert med grønn ellipse. Merk at kartet er fra 2018, og at det kan være gjort ytterligere registreringer etter dette.



Figur 8-3: Beslag av dyrka mark basert på eksempeltraseer innenfor korridorene.

9 Vedlegg: Kostnadsoverslag ny vei til Torp lufthavn

9.1 Kalkyleposter

A Veg i dagen

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	196 107 736

A1 Utbedring Tassebekk-Ny atkomst Torp lufthavn

Beskrivelse/forutsetninger	Spesifisert			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Mengde (m)	750,0	750,0	750,0	750,0
Enhetspris (kr)	25 000	35 000	45 000	35 000
Forventet kostnad denne post				26 232 089

A3 Ny atkomst Torp Lufthavn

Beskrivelse/forutsetninger	Spesifisert			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Mengde (l)	2 550	2 550	2 550	2 550
Enhetspris (kr)	42 000	52 000	65 000	53 236
Forventet kostnad denne post				135 801 783

A5 Kryss, rundkjøring

Beskrivelse/forutsetninger	Spesifisert			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Mengde (stk)	2,000	2,000	2,000	2,000
Enhetspris (kr)	3 000 000	4 000 000	6 000 000	4 412 016
Forventet kostnad denne post				8 829 399

A6 Gang- og sykkelveg langs Tassebekkveien

Beskrivelse/forutsetninger	Spesifisert			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Mengde (m)	750,0	750,0	750,0	750,0
Enhetspris (kr)	5 000	8 000	12 000	8 412
Forventet kostnad denne post				6 306 765

A7 Gang- og sykkelveg langs ny veg

Beskrivelse/forutsetninger	Spesifisert			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Mengde (m)	2 550	2 550	2 550	2 550
Enhetspris (kr)	5 000	7 000	10 000	7 412
Forventet kostnad denne post				18 937 700

B Konstruksjoner

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	14 978 251

B1 Gang- og sykkelkulvert ved kryss.

Beskrivelse/forutsetninger	Spesifisert			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Mengde (stk)	1,000	1,000	1,000	1,000
Enhetspris (kr)	10 000 000	15 000 000	20 000 000	15 000 000
Forventet kostnad denne post				14 978 251

D Tekniske installasjoner

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	0

E Andre tiltak

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	0

F Rigg og drift

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	31 709 728

F1 Rigg og drift

Beskrivelse/forutsetninger	Avledet kostnad			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Påslag (%)	10,00	15,00	20,00	15,00
Forventet kostnad denne post				31 709 728

M Mva

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	60 698 929

M1 MVA

Beskrivelse/forutsetninger	Avledet kostnad			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Påslag (%)	25,00	25,00	25,00	25,00
Forventet kostnad denne post				60 698 929

P Byggherrekostnader

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	45 632 836

P1 Byggherrekostnad

Beskrivelse/forutsetninger	Avledet kostnad			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Påslag (%)	10,00	15,00	20,00	15,00
Forventet kostnad denne post				45 632 836

Q Grunnerverv

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	0

T Uforutsett

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	0

U Usikkerhetsfaktorer

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	71 731 111

U1 Vegstandard

Beskrivelse/forutsetninger	Usikkerhetsfaktor			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Faktor	1,000	1,000	1,200	1,083
Forventet kostnad denne post				28 287 015

U2 Marked

Beskrivelse/forutsetninger	Usikkerhetsfaktor			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Faktor	0,850	1,000	1,150	1,000
Forventet kostnad denne post				-144 640

U3 Grunnforhold

Beskrivelse/forutsetninger	Usikkerhetsfaktor			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Faktor	0,950	1,000	1,150	1,041
Forventet kostnad denne post				8 786 589

U4 Usikkerhet gjennomføring

Beskrivelse/forutsetninger	Usikkerhetsfaktor			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Faktor	1,000	1,100	1,200	1,100
Forventet kostnad denne post				34 802 147

9.2 Kalkyleresultat

Resultat	
Prisnivå	2021
Fase	Utredning
P85 kostnad	497 mill. kr.
P65 kostnad	443 mill. kr.
P50 kostnad	415 mill. kr.
P45 kostnad	406 mill. kr.
Sannsynlig verdi for prosjektet totalt	374 mill. kr.
Relativt standardavvik	17,7 %

Hovedposter			
Veg i dagen	47 % av total	196	mill. kr.
Konstruksjoner	3,6 % av total	15	mill. kr.
Tekniske installasjoner	0,0 % av total	0	mill. kr.
Andre tiltak	0,0 % av total	0	mill. kr.
Rigg og drift	7,5 % av total	32	mill. kr.
Mva	14 % av total	61	mill. kr.
Byggherrekostnader	11 % av total	46	mill. kr.
Grunnerverv	0,0 % av total	0	mill. kr.
Uforutsett	0,0 % av total	0	mill. kr.
Usikkerhetsfaktorer	17 % av total	72	mill. kr.

10 Vedlegg: Kostnadsoverslag ny vei til Torp Øst

10.1 Kalkyleposter

A Veg i dagen

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	144 574 441

A2 Utbedring Ny atk. Torp lufthavn - ny atkomst Torp øst

Beskrivelse/forutsetninger	Spesifisert			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Mengde ()	1 450	1 450	1 450	1 450
Enhetspris (kr)	15 000	25 000	35 000	25 000
Forventet kostnad denne post				36 248 220

A4 Ny Adkomst Torp øst

Beskrivelse/forutsetninger	Spesifisert			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Mengde (m)	1 900	1 900	1 900	1 900
Enhetspris (kr)	32 000	40 000	50 000	40 824
Forventet kostnad denne post				77 607 999

A5 Kryss, rundkjøring

Beskrivelse/forutsetninger	Spesifisert			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Mengde (stk)	1,000	1,000	1,000	1,000
Enhetspris (kr)	3 000 000	4 000 000	6 000 000	4 412 016
Forventet kostnad denne post				4 414 700

A6 Gang- og sykkelveg langs Tassebekkveien

Beskrivelse/forutsetninger	Spesifisert			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Mengde (m)	1 450	1 450	1 450	1 450
Enhetspris (kr)	5 000	8 000	12 000	8 412
Forventet kostnad denne post				12 193 080

A7 Gang- og sykkelveg langs ny veg

Beskrivelse/forutsetninger	Spesifisert			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Mengde (m)	1 900	1 900	1 900	1 900
Enhetspris (kr)	5 000	7 000	10 000	7 412
Forventet kostnad denne post				14 110 443

B Konstruksjoner

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	0

D Tekniske installasjoner

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	0

E Andre tiltak

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	0

F Rigg og drift

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	21 715 261

F1 Rigg og drift

Beskrivelse/forutsetninger	Avledet kostnad			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Påslag (%)	10,00	15,00	20,00	15,00
Forventet kostnad denne post				21 715 261

M Mva

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	41 572 426

M1 MVA

Beskrivelse/forutsetninger	Avledet kostnad			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Påslag (%)	25,00	25,00	25,00	25,00
Forventet kostnad denne post				41 572 426

P Byggherrekostnader

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	31 241 022

P1 Byggherrekostnad

Beskrivelse/forutsetninger	Avledet kostnad			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Påslag (%)	10,00	15,00	20,00	15,00
Forventet kostnad denne post				31 241 022

Q Grunnerverv

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	0

T Uforutsett

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	0

U Usikkerhetsfaktorer

Beskrivelse/forutsetninger	Sum
Forventet kostnad denne post	52 887 827

U1 Vegstandard

Beskrivelse/forutsetninger	Usikkerhetsfaktor			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Faktor	1,000	1,000	1,200	1,083
Forventet kostnad denne post				19 368 924

U2 Marked

Beskrivelse/forutsetninger	Usikkerhetsfaktor			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Faktor	0,850	1,000	1,150	1,000
Forventet kostnad denne post				-181 641

U3 Grunnforhold

Beskrivelse/forutsetninger	Usikkerhetsfaktor			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Faktor	0,950	1,000	1,150	1,041
Forventet kostnad denne post				9 867 448

U4 Usikkerhet gjennomføring

Beskrivelse/forutsetninger	Usikkerhetsfaktor			
	Lav verdi	Sanns.verdi	Høy verdi	Veiet middel
Faktor	1,000	1,100	1,200	1,100
Forventet kostnad denne post				23 833 096

10.2 Kalkyleresultat

Resultat	
Prisnivå	2021
Fase	Utrekning
P85 kostnad	353 mill. kr.
P65 kostnad	311 mill. kr.
P50 kostnad	288 mill. kr.
P45 kostnad	281 mill. kr.
Sannsynlig verdi for prosjektet totalt	257 mill. kr.
Relativt standardavvik	20,4 %

Hovedposter		
Veg i dagen	50 % av total	145 mill. kr.
Konstruksjoner	0,0 % av total	0 mill. kr.
Tekniske installasjoner	0,0 % av total	0 mill. kr.
Andre tiltak	0,0 % av total	0 mill. kr.
Rigg og drift	7,4 % av total	22 mill. kr.
Mva	14 % av total	42 mill. kr.
Byggherrekostnader	11 % av total	31 mill. kr.
Grunnerverv	0,0 % av total	0 mill. kr.
Uforutsett	0,0 % av total	0 mill. kr.
Usikkerhetsfaktorer	18 % av total	53 mill. kr.

11 Vedlegg: Tekniske forutsetninger bompengeberegninger

Innledning

Finansiering av nye veiforbindelser er på en måte tredelt. På den ene siden er det tilskudd av ulike slag, for eksempel ordinære tilskudd over statsbudsjettet eller tilskudd av fylkeskommunale midler. I dette avsnittet går vi ikke inn på hva slags tilskudd som eventuelt kan forventes. I stedet behandler vi ulike tilskudd under ett. Den andre delen av finansieringen er det låneopptak. Lån vil måtte dekke det resterende av anleggskostnadene som ikke finansieres av tilskudd. Nedbetalingen av lån og renter på lånet vil betales av bompenger. Bompengene er derfor den tredje delen av den overordnede rammen for finansiering. I praksis vil det være et bompengeselskap som tar opp lånet etter en prosjektaftale med Statens vegvesen og tilbakebetaler lånet med bompengemidlene.

Dette vedlegget omhandler behovet for bompenger for å finansiere Tassebekk.

Analyse

Det overordnede regnestykket består i å sette opp en årlig kontantstrøm for hele prosjekter som omfatter

- Anleggskostnader
- Inntekter fra bompenger fratrasket kostnader for innkrevingen
- Nedbetalingsplan for låneavdrag og renter
- Forutsetninger

Det er noen basisforutsetninger som må fastsettes for å kunne etablere kontantstrømmen

ÅDT for biltrafikken gjennom bompengesnittet.

I 2030 antar vi at til sammen 6 600 kjøretøy vil passere bomsnittet til lufthavnen. Trafikktensialet er beregnet med RTM i delområdemodell for Grenland.

Beregningsteknisk må vi også gjøre en forutsetning om årlig trafikkvekst fra år 2030 og utover. Vi legger foreløpig til grunn en vekstrate på 0,96 % basert på TØIs fremskrivninger for persontransport (TØI, 2019).

Rente og nedbetalingsplan

Ifølge Statens vegvesens veileder for bompengeprojekter er det fastlagt standard forutsetninger for hva slags renteforutsetninger som skal brukes i mulighetsstudier for bompengeprojekter. I de første ti årene skal det brukes en sats på 5,5 %, mens for de resterende årene skal benyttes 6,5 %.

Man kan eventuelt innvende at dette er høye satser. Per 2019 betalte bompengeselskapene en effektiv rente på under 3 %. Dette ifølge Statens vegvesens egen rapport om bompengennevning fra 2019.

Bompengandel og periode

I veilederen er det sagt at bompengandelen som hovedregel skal være 50 %, men dette er ikke et absolutt krav. Her beregnes en bompengandel på 100 %.

Antall år som det kan innkreves bompenge for skal i hovedregelen være 15 år.

Prisstigning

Regnestykket for bompengefinansiering settes opp i løpende kroner fordi avdrag og renter ikke kan beregnes i faste 2021-kroneverdi. Vi har derfor behov for å gjøre forutsetning om prisstigning.

Prisstigningen omfatter både anleggskostnader og bompengetakster.

I Statens vegvesen sin veileder er det henvist til forskrift om pengepolitikk for å fastsette årlig prisvekst. Forskriften fastsetter inflasjonsmålet som Norges bank skal styre etter. For tiden er målet 2 %. Dette betyr at vi forutsetter at bompengeinntektene vil øke med 2 % årlig og at anleggskostnadene vil øke tilsvarende ut ifra våre anslag på investeringskostnader som er i dagens kroneverdi.

Anleggsstart og gjennomføring

De samlede kostnadene for å etablere ny vei til lufthavnen er foreløpig beregnet til 415 millioner kroner. Kostnadene er gjort rede for annet sted i rapporten.

Vi antar at prosjektet kan gjennomføres på fire år. Beregningsteknisk antar vi anleggsstart i 2027 og åpning for trafikk i 2031. Rent teknisk har vi valgt disse årene siden det da tilsvarer med RTM-beregningene som er for år 2030.

Innkrevingskostnader

I rapporten om bompengeprosjekter fra Statens vegvesen er det gjengitt data for kostnader per passering for ulike bompengeprosjekter. For de mellomstore prosjektene ligger kostnadene fra 1 til 4 kroner per passering, med vekt på den lavere delen av intervallet. Vi vil beregningsteknisk legge til grunn en kostnad på 1,5 kroner per passering.

Resultater

Med alle forutsetningene som er gitt over kan en beregne en kontantstrøm med inntekter og utgifter for prosjektet fra anleggsstart i 2027 og fremover i tid. Forutsatt en bompengeandelen på 17,5 kroner vil det være mulig å nedbetale prosjektet med en 100 % bompengeandel

Oversikt over inntekter og kostnader [Millioner NOK]

Investeringskostnader (P50) ny vei til Torp Sandefjord lufthavn	415
Bompengeandel	100 %
Netto rentekostnader	348
Innkrevingskostnader	75
Offentlige midler	-
Bompengeinntekt åpningsår (2031)	47,0
Bompengeinntekt 2040	61,6

For å få en nedbetalingstid på 15 år er det beregnet en gjennomsnittlig bomtakst på ca. 17,50 NOK per passering. Dette gir en takst på 16,- per passering for lette kjøretøy og 32,- per passering for tunge kjøretøy.

Ved hjelp av *Bomfin.xlsx* setter vi opp kontantstrømmen i prosjektet. Resultatet fra beregningen er at en takst på 17,5 kroner gir en nedbetalingstid på 15 år. Siste år med bompenger blir 2045. Denne taksten er et gjennomsnitt for alle takstgrupper for både lette og tunge kjøretøy, samt med ulike rabattordninger knyttet til Autopass-abonnement.