



KOMMUNEDELPLAN for Fv. 305 E18 - KODAL

Sandefjord og Andebu kommune

Alternativ: Kombi 3C-3D-F-II

8/3-2011



Sandefjord
kommune



Andebu
kommune

TEGNFORKLARING:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 11-7 nr.2)

Veg



Områder som er båndlagt (PBL § 11-8d)



Områder som skal reguleres etter PBL

Linjesymboler

Planens avgrensning



Kommunegrense



Andebu kommune:

Vedtatt av Andebu kommunestyre 21.06.2011, sak nr. 43/11

Sandefjord kommune:

Vedtatt av Sandefjord bystyre 22.06.2011, sak nr. 24/11
Planid 20090003



0m 1000m

Målestokk i A3-format = 1 : 20000

Sammendrag av

Konsekvensutredning for fv. 305 Kodal – E18 (Kodalveien)

Dette sammendraget er hentet fra konsekvensutredningen. Hele konsekvensutredningen kan lastes ned fra prosjektets internettside <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Fv305KodalE18> (se under ”Konsekvensutredning og kommunedelplan” i menyen til venstre på siden) eller fås tilsendt fra Statens vegvesen.

Spørsmål om prosjektet kan rettes til Statens vegvesen Region sør ved:

Gert Myhren, tlf. 32 21 43 50 / 994 21 355, e-post gert.myhren@vegvesen.no

Øyvind Firman, tlf. 33 37 18 29 / 959 91 136, e-post oyvind.firman@vegvesen.no

Innledning

Statens vegvesen Region sør har utarbeidet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for fylkesveg (fv.) 305 mellom Kodal og E18 (Kodalveien) i kommunene Andebu og Sandefjord.

Formålene med ny fv. 305 mellom Kodal og E18 er å:

- Gi bedre vegforbindelse mellom Andebu kommune (Kodal) og E18, og derigjennom bidra til å styrke de indre delene av Vestfold, både med hensyn til bosetning og til næringsutvikling
- Bedre trafikksikkerheten

Det er kommunene Andebu og Sandefjord som vedtar kommunedelplanen for vegen. Vestfold fylkeskommune er vegeier.

Vi vet ikke når ny fv. 305 Kodal – E18 kan bli bygget. I konsekvensutredningen er 2020 lagt til grunn som antatt åpningsår. Den viktigste faktoren som styrer når prosjektet kan bygges, er finansieringen, som blant annet avhenger av politiske prioriteringer i Vestfold fylkeskommune. Nye veger skal dimensjoneres for trafikkmengden 20 år etter antatt åpningsår. Ny fv. 305 Kodal – E18 skal derfor dimensjoneres for beregnet trafikkmengde i 2040.

Vegløsninger som er utredet

Alternativ 1 - Utbedring av eksisterende fv. 305

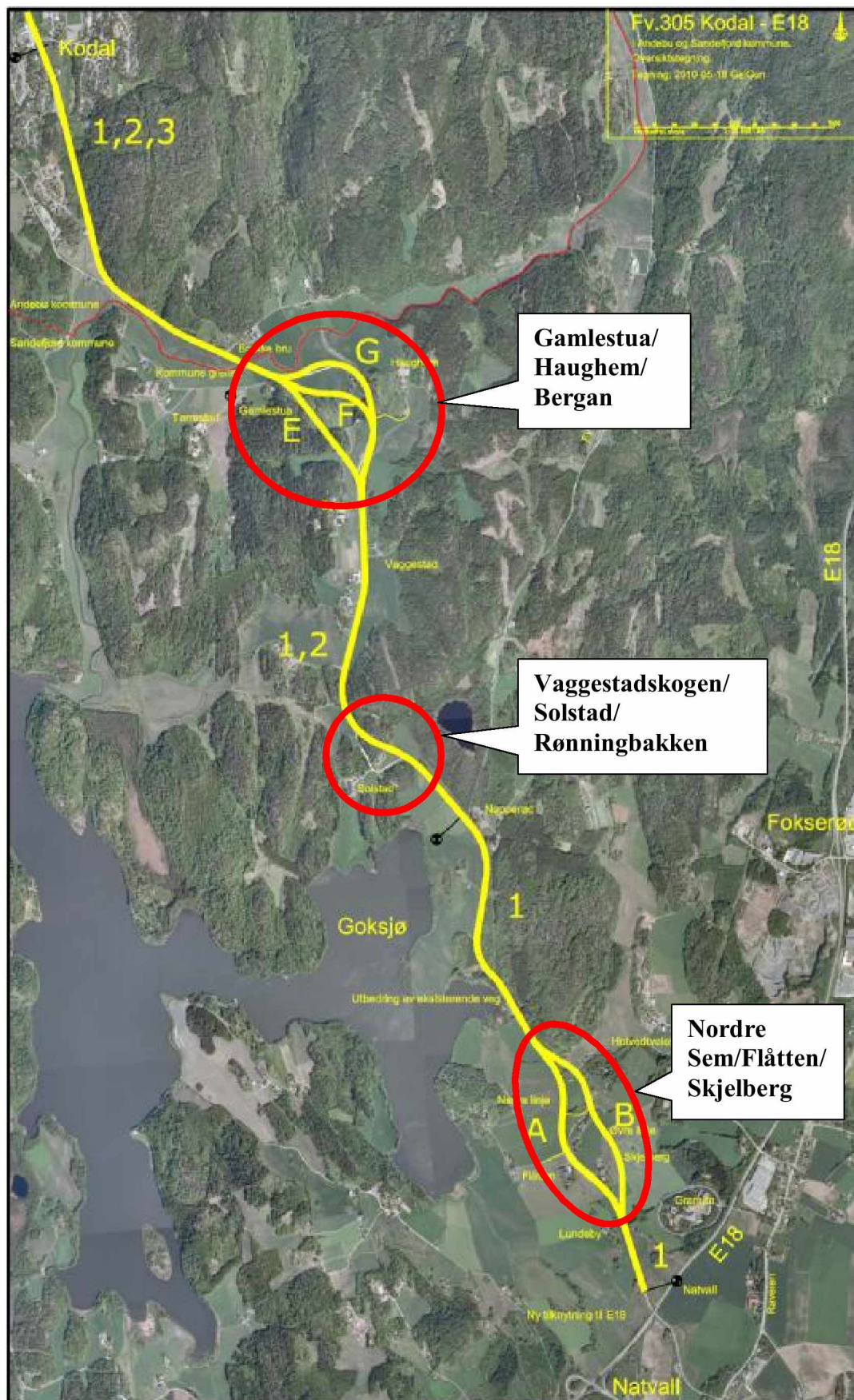
Alternativ 1 - Utbedring av eksisterende fv. 305 er basert på at det bygges ny veg med tilhørende gang- og sykkelveg i og nær dagens trasé.

I tre områder er kurvaturen på eksisterende veg så krapp at det vil bli nødvendig å legge om vegen for å få tilfredsstillende standard ut fra gjeldende krav. Dette gjelder:

- Området Gamlestua/Haughem/Bergan: Tre varianter for omlegging av vegen er utredet, variant E, F og G
- Området Vaggestadskogen/Solstad/Rønningbakken: En løsning for omlegging av vegen er utredet
- Området Nordre Sem/Flåtten/Skjelberg: To varianter for omlegging av vegen er utredet, variant A og B

Løsning for gang- og sykkeltrafikk

I alternativ 1 - Utbedring av eksisterende fv. 305 legges det til grunn at det bygges parallell gang- og sykkelveg på hele strekningen fra Kodal til Natvall.



Figur 1: Alternativ 1 - Utbedring av eksisterende fv. 305 innebærer omlegging av vegen i tre områder

Alternativ 2 - Midtre linje

Fra til Kodal til Napperød er Alternativ 2 - Midtre linje lik Alternativ 1 - Utbedring av eksisterende fv. 305 som er beskrevet ovenfor. Det betyr at det også i Alternativ 2 er tre varianter, E, F og G, for omlegging av vegen i området Gamlestua/Haughem/Bergan, og at vegen legges om på samme måte som for Alternativ 1 i området Vaggestadskogen/Solstad/Rønningbakken.

På Napperød bygges det en rundkjøring, og her tar Alternativ 2 – Midtre linje av fra eksisterende veg og går i retning Fokserød med tilknytning til E18 der.

Dersom Midtre linje bygges, er det forutsatt at det ikke gjennomføres tiltak på eksisterende fv. 305 mellom Natvall og Napperød. Der blir vegen liggende med samme standard som i dag.

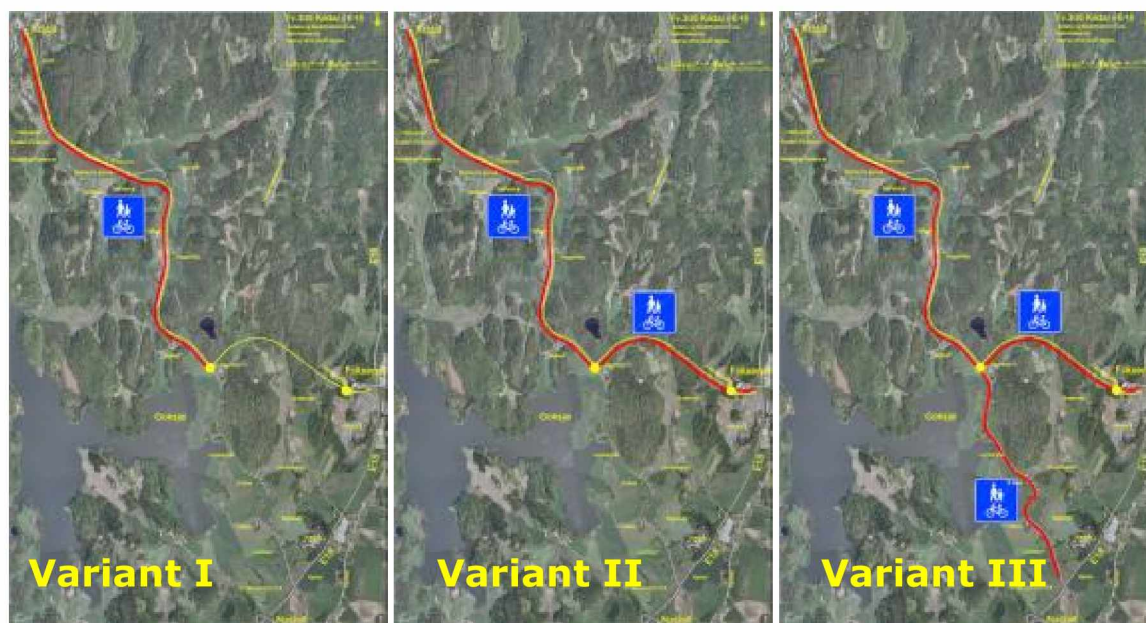
Løsninger for gang- og sykkeltrafikk

I Alternativ 2 - Midtre linje er det utredet tre varianter av løsning for gang- og sykkelveg:

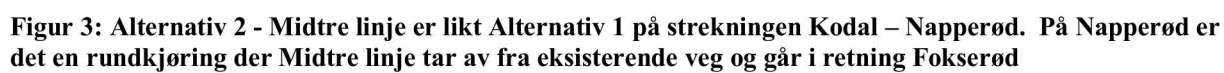
- Variant I: Gang- og sykkelveg langs utbedret eksisterende veg Kodal – Napperød, ikke gang- og sykkelveg langs ny Midtre linje Napperød – Fokserød eller langs eksisterende veg Napperød – Natvall.
- Variant II: Gang- og sykkelveg langs utbedret eksisterende veg Kodal – Napperød og langs ny Midtre linje Napperød – Fokserød, ikke gang- og sykkelveg langs eksisterende veg Napperød – Natvall.
- Variant III: Gang- og sykkelveg langs utbedret eksisterende veg Kodal – Napperød, langs ny Midtre linje Napperød – Fokserød og langs eksisterende veg Napperød – Natvall.

Alle gang- og sykkelveger er planlagt med en bredde på 3,5 m. I tillegg skal det normalt være minimum 3 m mellom kjørevegen og gang- og sykkelvegen.

Figurene nedenfor illustrerer de tre variantene av gang- og sykkelvegløsning.



Figur 2: Variant I, II og III av gang- og sykkelveg i Alternativ 2 - Midtre linje. Gang- og sykkelvegene markert med rødt



Alternativ 3 - Nordre linje

Alternativ 3 - Nordre linje er lik alternativ 1 og 2 på strekningen fra Kodal til Brekke bru. I området Gamlestua/Haughem/Bergan er det også for Alternativ 3 – Nordre linje utredet tre varianter E, F og G, tilsvarende som for Alternativ 1 og 2. Ved Haughem tar Alternativ 3 - Nordre linje av fra eksisterende veg og går sørvestover i retning Fokserød, der den knyttes til E18. På denne strekningen er det utredet to varianter, C og D.

Dersom Alternativ 3 - Nordre linje bygges, er det forutsatt at det ikke gjennomføres tiltak på eksisterende fv. 305 mellom Haughem og Natvall. Den blir liggende med samme standard som i dag.

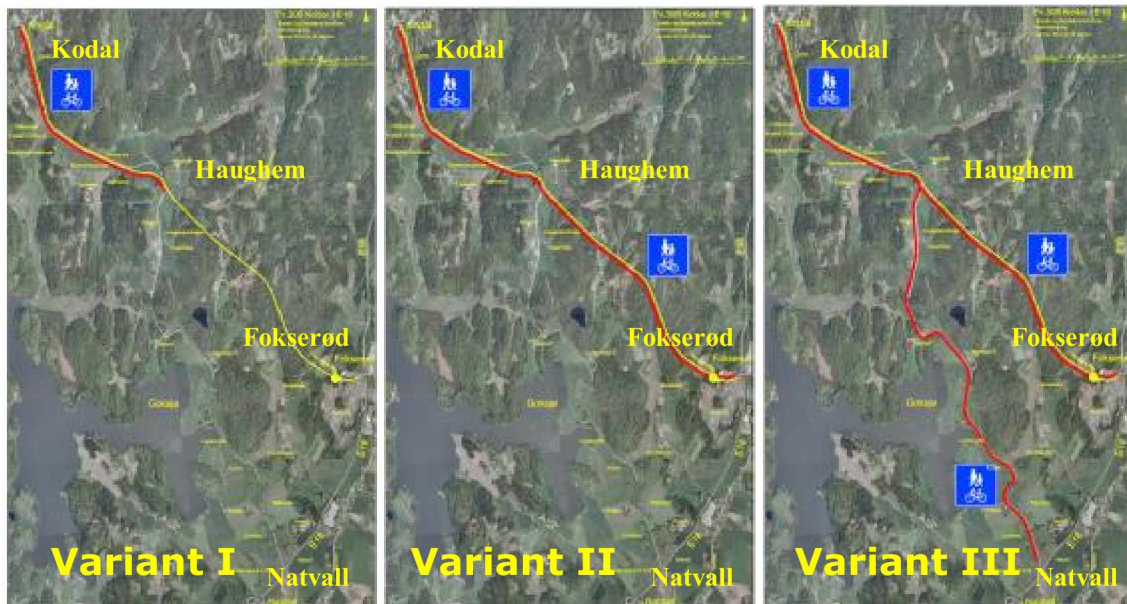
Løsning for gang- og sykkeltrafikk

Det er utredet tre varianter av løsning for gang- og sykkeltrafikken i Alternativ 3 - Nordre linje:

- Variant I: Gang- og sykkelveg langs utbedret eksisterende og ny veg Kodal – Haughem¹, ikke gang- og sykkelveg langs ny Nordre linje Haughem – Fokserød eller langs eksisterende veg Haughem – Natvall.
- Variant II: Gang- og sykkelveg langs utbedret eksisterende og ny veg Kodal – Haughem, og langs Nordre linje Haughem – Fokserød, ikke gang- og sykkelveg langs eksisterende veg Haughem – Natvall.
- Variant III: Gang- og sykkelveg langs utbedret eksisterende og ny veg Kodal – Haughem, langs ny Nordre linje Haughem – Fokserød og langs eksisterende veg Haughem – Natvall.

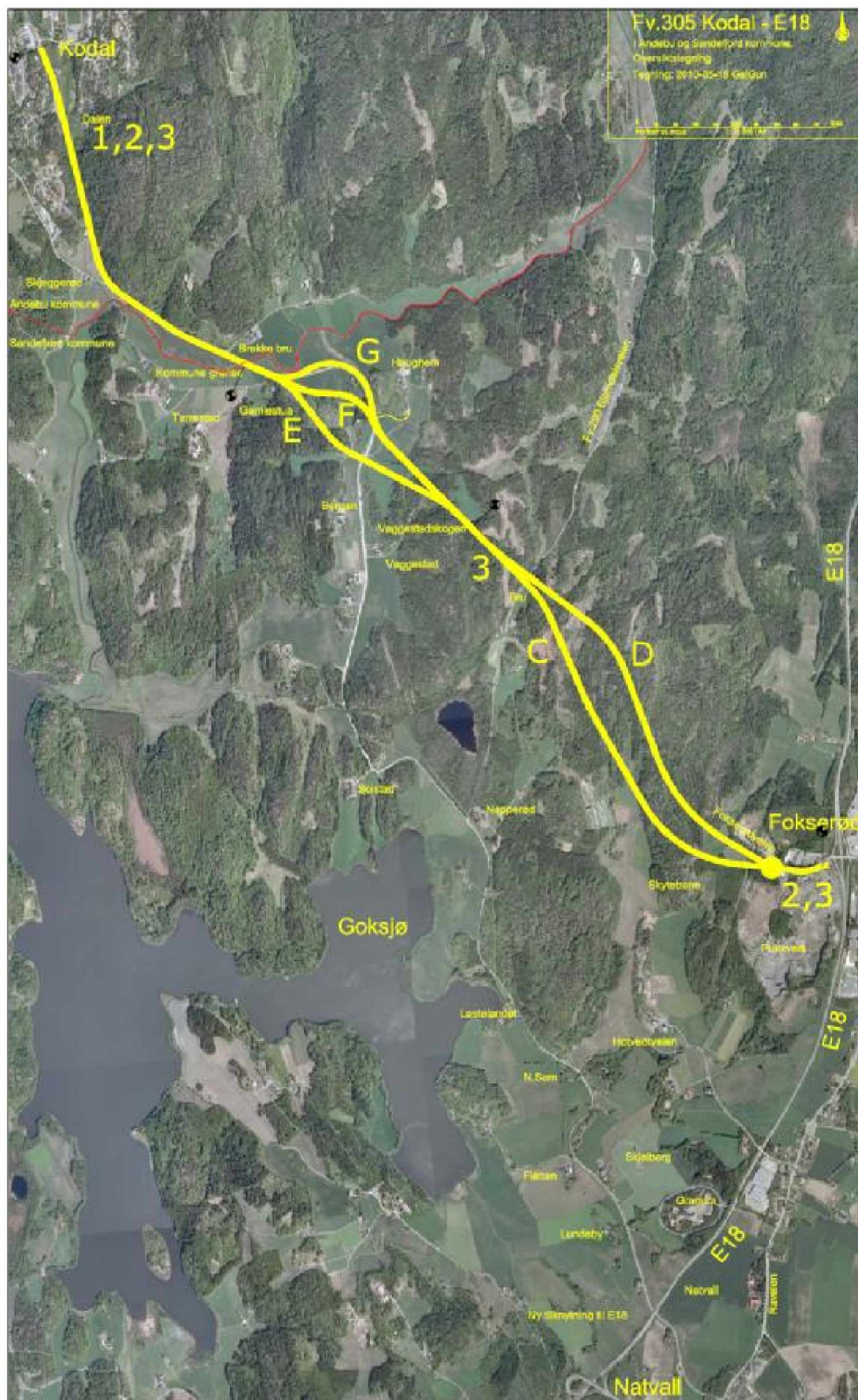
Alle gang- og sykkelveger er planlagt med en bredde på 3,5 m. I tillegg skal det normalt være minimum 3 m mellom kjørevegen og gang- og sykkelvegen.

Figurene nedenfor illustrerer de tre variantene av gang- og sykkelvegløsning.



Figur 4: Variant I, II og III av gang- og sykkelveg i Alternativ 3 - Nordre linje. Gang- og sykkelvegene markert med rødt

¹ På strekningen Kodal – Gamlestua går gang- og sykkelvegen langs utbedret eksisterende veg, mens den på strekningen Gamlestua – Haughem går langs ny veg (variant E, F eller G).



Figur 5: Alternativ 3 - Nordre linje tar av fra eksisterende veg ved Haugheim og går søvestover i retning Fokserød

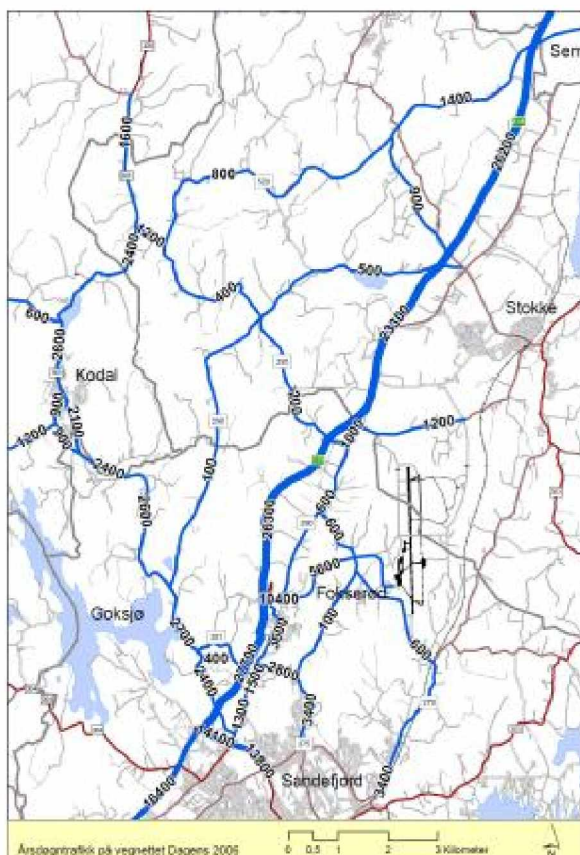
Trafikkanalyse

Det er gjort trafikkanalyser med en trafikkmodell som omfatter fylkene Vestfold, Telemark og Buskerud. Kartene nedenfor viser hvordan modellen simulerer trafikken i dag, samt beregninger for situasjonen i 2040 uten ny veg (referansesituasjonen) og i 2040 med Alternativ 1 – Utbedring av eksisterende fv. 305, Alternativ 2 – Midtre linje og Alternativ 3 – Nordre linje. (Kart i større målestokk finnes i kapittel 4 i konsekvensutredningen.) Som nevnt ovenfor, skal vegen dimensjoneres for trafikkmengden i 2040.

Vi ser at fram til 2040 er trafikken på Kodalveien (i området Napperød/Goksjø) beregnet å øke fra dagens 2600/2700 kjøretøyer per døgn til rundt 3900/4000 kjt./døgn. Trafikkveksten skyldes blant annet befolkningsøkning og ny utbygging.

I Alternativ 1 – Utbedring av eksisterende fv. 305 brukes stort sett dagens vegtrasé, slik at trafikkbildet i liten grad endres. Bedre standard gjør imidlertid Kodalveien litt mer attraktiv, og trafikken er beregnet å øke til rundt 4300/4400 kjt./ døgn i området Napperød/Goksjø.

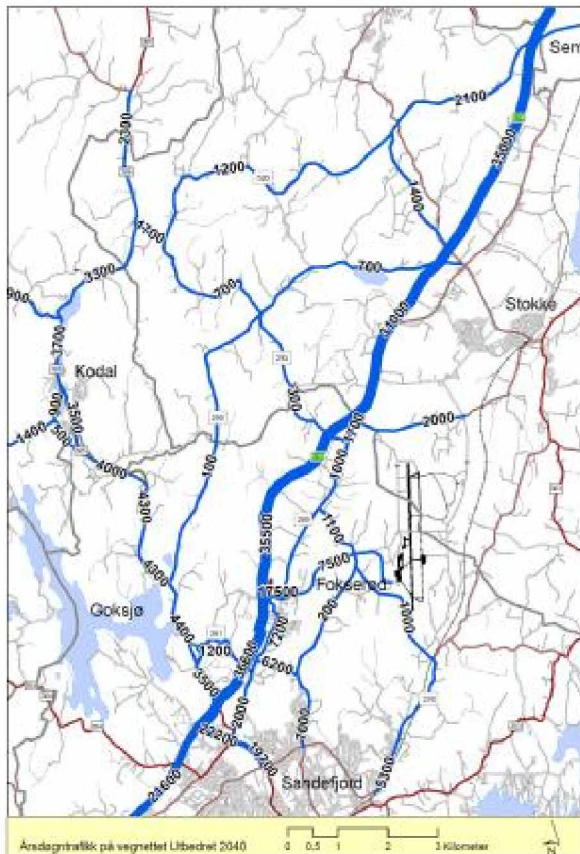
I Alternativ 2 – Midtre linje blir det en ny veglenke mellom Napperød og Fokserød. Dette gjør fv. 305 attraktiv for noen flere kjørende, og trafikkmengden ved Napperød blir rundt 4700 kjøretøyer per døgn. Vi ser likevel at mellom Napperød og E18/Sandefjord velger de fleste bilistene, 3500 kjt./døgn, ”gamlevegen” til Natvall, mens bare 1500 kjt/døgn velger den nye vegen til Fokserød.



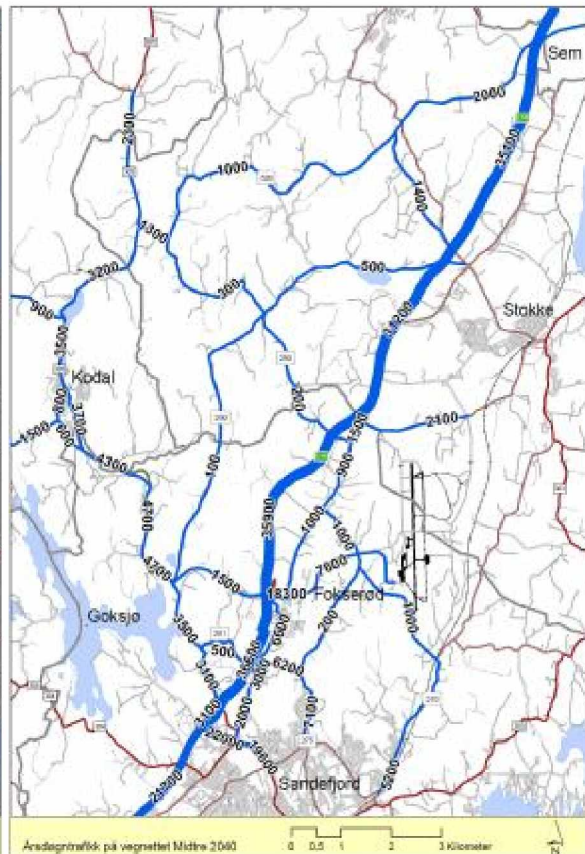
Figur 7: Trafikksituasjonen i dag (2006) slik den simuleres av trafikkmodellen



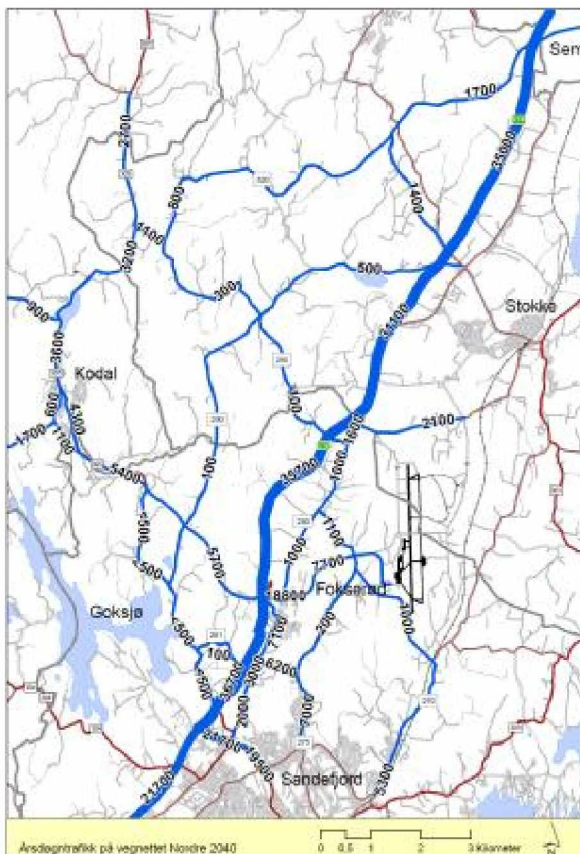
Figur 6: Beregnet trafikk i referansesituasjonen (uten ny veg) i 2040



**Figur 9: Beregnet trafikk i Alternativ 1 –
Utbredning av eksisterende fv. 305 i 2040**



**Figur 8: Beregnet trafikk i Alternativ 2 –
Midtre linje i 2040**

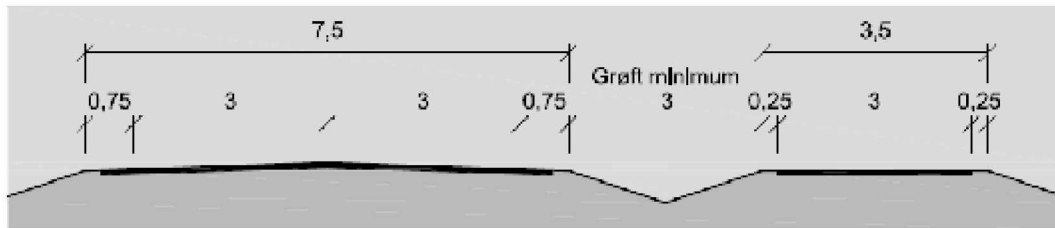


**Figur 10: Beregnet trafikk i Alternativ 3 –
Nordre linje i 2040**

Alternativ 3 – Nordre linje innebærer en ny forbindelse fra Haughem til Fokserød. Dette gjør Kodalveien attraktiv for flere kjørende, og trafikken på denne nye forbindelsen er beregnet å bli 5700 kjt/døgn. "Gamlevegen" mellom Haughem og Natvall blir i stor grad avlastet for trafikk, og er beregnet å få under 500 kjt./døgn. Trafikken langs denne vegen vil i all vesentlighet være den trafikken som skapes av de som bor langs vegen.

Vegstandard

I Alternativ 1 – Utbedring av eksisterende fv. 305 og Alternativ 2 - Midtre linje er det lagt til grunn følgende vegstandard:

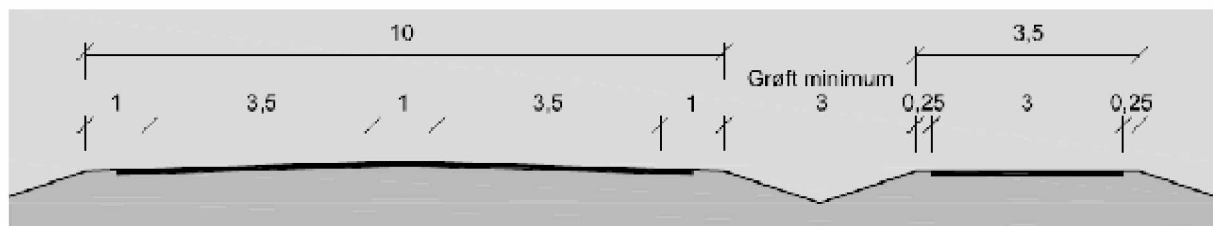


Figur 11: Vegstandard i alternativ 1 og 2. Mål i meter

Som vi ser, gir denne vegstandarden en totalbredde på 14 m der det er gang- og sykkelveg. Grøfter i vegens ytterkant kommer i tillegg.

Alternativ 2 – Midtre linje er utredet med ulike varianter av gang- og sykkelveg. På strekningen uten gang- og sykkelveg blir totalbredden lik bredden av kjørevegen, det vil si 7,5 m. Grøfter kommer i tillegg.

I Alternativ 3 – Nordre linje er den samme vegstandarden lagt til grunn på strekningen Kodal – Gamlestua, men fra Gamlestua til Fokserød er det også utredet følgende standard:



Figur 12: Vegstandard som er utredet på strekningen Gamlestua - Kodal i Alternativ 3 - Nordre linje. Mål i meter

Som vi ser, innebærer denne vegstandarden en kjøreveg med totalbredde 10 m. Vegen har oppmerket midtfelt med 1 m bredde, samt noe bredere kjørebane og skuldre enn vegstandarden over. Totalbredden 16,5 m, pluss ytre grøfter.

Alternativ 3 – Nordre linje er utredet med ulike varianter av gang- og sykkelveg. Uten parallell gang- og sykkelveg blir vegbredden med denne standarden 10 m. Grøfter kommer i tillegg.

Årsaken til at Alternativ 3 er utredet med denne bedre vegstandarden på strekningen Gamlestua – Fokserød, er at dette alternativet er beregnet å få mest trafikk, og at det bygges veg i et område der de negative konsekvensene ikke vil øke vesentlig ved at vegen bygges bredere.

Konsekvenser

Prissatte konsekvenser

Prissatte konsekvenser er alle konsekvenser det finnes en metode for å sette en pris på i kroner. I prissatte konsekvenser inngår blant annet:

- Nytte for trafikanter og transportbrukere, blant annet kjørelengde og tidsbruk
- Ulykkeskostnader
- Støy og luftforurensning
- Anleggskostnader
- Drifts- og vedlikeholdskostnader

De prissatte konsekvensene beregnes for en periode på 25 år fra første hele år vegen er i bruk. I vårt tilfelle er beregningsperioden årene 2021-2045. I tillegg gis vegen en restverdi etter denne perioden.

For å oppsummere de prissatte konsekvensene kan man bruke netto nytte, som fremkommer ved at man legger sammen alle de prissatte konsekvensene med positiv verdi, og trekker fra alle de prissatte konsekvensene med negativ verdi. De viktigste positive prissatte konsekvensene er reduksjon i reisetid og reiselengde, samt reduksjon i ulykkeskostnadene. De viktigste negative prissatte konsekvensene er anleggskostnadene (byggekostnadene) og drifts- og vedlikeholdskostnadene. Tabellen på neste side viser veglengde mellom Kodal og E18 (enten Natvall eller Fokserød, avhengig av alternativ), beregnet anleggskostnad og netto nytte for alle variantene som er utredet².

² I Alternativ 3 er det vist kostnader ved 10 m bred kjøreveg på strekningen Haughem – Fokserød. I kapittel 3.6 er det også vist kostnader dersom man legger til grunn 7,5 m bred veg på denne strekningen.

Alternativ	Veglengde Kodal – E18	Anleggskostnad	Netto nytte
Dagens veg/ referansesituasjonen	8080 m	0 mill. kr	0 mill. kr
1AE	7516 m	219 mill. kr	-83 mill. kr
1AF	7706 m	222 mill. kr	-108 mill. kr
1AG	7838 m	224 mill. kr	-126 mill. kr
1BE	7527 m	215 mill. kr	-80 mill. kr
1BF	7717 m	218 mill. kr	-105 mill. kr
1BG	7849 m	220 mill. kr	-123 mill. kr
2E-I	6933 m	209 mill. kr	-21 mill. kr
2E-II	6933 m	227 mill. kr	-39 mill. kr
2E-III	6933 m	256 mill. kr	-58 mill. kr
2F-I	7123 m	212 mill. kr	-51 mill. kr
2F-II	7123 m	230 mill. kr	-69 mill. kr
2F-III	7123 m	259 mill. kr	-88 mill. kr
2G-I	7255 m	214 mill. kr	-71 mill. kr
2G-II	7255 m	233 mill. kr	-90 mill. kr
2G-III	7255 m	261 mill. kr	-108 mill. kr
3CE-I	6110 m	239 mill. kr	22 mill. kr
3CE-II	6110 m	294 mill. kr	-34 mill. kr
3CE-III	6110 m	350 mill. kr	-84 mill. kr
3CF-I	6144 m	242 mill. kr	12 mill. kr
3CF-II	6144 m	298 mill. kr	-44 mill. kr
3CF-III	6144 m	353 mill. kr	-93 mill. kr
3CG-I	6271 m	248 mill. kr	-17 mill. kr
3CG-II	6271 m	305 mill. kr	-75 mill. kr

3CG-III	6271 m	361 mill. kr	-124 mill. kr
3DE-I	6050 m	238 mill. kr	10 mill. kr
3DE-II	6050 m	293 mill. kr	-46 mill. kr
3DE-III	6050 m	349 mill. kr	-96 mill. kr
3DF-I	6084 m	241 mill. kr	0 mill. kr
3DF-II	6084 m	296 mill. kr	-57 mill. kr
3DF-III	6084 m	352 mill. kr	-105 mill. kr
3DG-I	6211 m	247 mill. kr	-29 mill. kr
3DG-II	6211 m	304 mill. kr	-87 mill. kr
3DG-III	6211 m	359 mill. kr	-137 mill. kr

Tabell 1: Lengde, anleggskostnader og netto nytte for alle alternativer som er utredet

Støy og luftforurensning

Støy og luftforurensning er prissatte konsekvenser, og virker også inn på vurderingen av konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv.

Frem til 2040 er det anslått at trafikkmengden på fv. 305 Kodal – E18 vil øke, men økningen er ikke så stor at støyforholdene blir vesentlig forskjellige fra i dag dersom man ikke bygger ny veg. (Trafikkmengden må omtrent doubles for at man skal få en merkbar økning i det gjennomsnittlige støynivået.)

I Alternativ 1 – Utbedring av eksisterende fv. 305 vil støysituasjonen bli omtrent den samme som om man ikke bygger noen ny veg. På delstrekninger der vegen legges om vil støyforholdene bli endret.

Alternativ 2 – Midtre linje gir støy i et nytt område langs den nye vegen Napperød – Fokserød. Fordi det meste av trafikken blir igjen på ”gamlevegen”, blir det ingen vesentlig støyreduksjon på denne.

I Alternativ 3 – Nordre linje avlastes ”gamlevegen” mellom Haughem og Natvall i stor grad for trafikk. Støyen blir derfor betydelig redusert på denne strekningen. Til gjengjeld medfører alternativet støy i et nytt område langs den nye veglinja Haughem – Fokserød.

Luftforurensningen langs Kodalveien er svært liten. Det vil den fortsette å være, uansett alternativ for ny veg.

Landskapsbilde

Alle alternativer vil medføre negative konsekvenser for landskapsbildet. I Alternativ 1 vil utvidelse av vegen og bygging av gang- og sykkelveg medføre inngrep i landskapet. Tilsvarende inngrep vil man få i Alternativ 2 og 3 dersom gang- og sykkelvegsløsning III velges.

I området Gamlestua/Haughem/Bergan er variant E vurdert å ha den dårligste landskapstilpasningen.

Nærmiljø og friluftsliv

Ny veg med gang- og sykkelveg innebærer et bedret tilbud for gående og syklende, og alle alternativene er vurdert å gi positive konsekvenser for nærmiljøet. Innenfor Alternativ 2 og 3 er de mest omfattende gang- og sykkelvegløsningene, variant III, vurdert å gi de største positive konsekvensene. Alternativ 3 er vurdert som det beste alternativet, da det fjerner seg mest fra bebyggelsen. Alternativ 2 medfører inngrep nær barnehagen på Napperød, noe som reduserer alternativets positive konsekvens.

Et bedret gang- og sykkeltilbud er også positivt for friluftslivet, blant annet fordi gående og syklende får bedre tilgang til Goksjø. I Alternativ 2 og 3 oppveies imidlertid denne positive konsekvensen av at man får inngrep i friluftsområder som ikke har inngrep fra før. Alternativ 2 og 3 er derfor vurdert å medføre negativ konsekvens for friluftslivet, mens Alternativ 1 er vurdert å gi positiv konsekvens.

Naturmiljø

Alle alternativ medfører negative konsekvenser for naturmiljøet som følge av arealbeslag (alle alternativer) og oppsplitting av sammenhengende naturområder (Alternativ 2 og 3). De negative konsekvensene er størst for Alternativ 3, som innebærer mest inngrep i naturområder uten inngrep i dag. Spesielt gjelder dette variant D innenfor Alternativ 3. Denne varianten splitter i størst grad et sammenhengende naturområde.

Kulturmiljø

Alle alternativ medfører negative konsekvenser for kulturmiljøet. De negative konsekvensene er i stor grad knyttet til arealbeslag langs eksisterende veg. Det vil si at det blir størst negative konsekvenser i Alternativ 1 og i Alternativ 2 og 3 med den mest omfattende gang- og sykkelveg-løsningen, variant III.

I området Nordre Sem/Skjelberg/Flåtten er variant B vurdert som den dårligste på grunn av de negative konsekvensene for gårdsmiljøet på Skjelberg.

Naturressurser

Konsekvensene for vannressurser er ubetydelige. Konsekvenser for naturressurser dreier seg i praksis om landbruk. Det ligger verdifulle jordbruksarealer langs store deler av dagens veg mellom Kodal og Natvall. I Alternativ 1 og i Alternativ 2 og 3 med den mest omfattende gang- og sykkelveg-løsningen, variant III, blir det bygget gang- og sykkelveg som medfører arealbeslag på hele denne strekningen. Disse løsningene vil derfor medføre de største negative konsekvensene for jordbruket. Spesielt store er konsekvensene i Alternativ 1, der også kjørevegen blir bredere enn i dag på hele strekningen, og omlegging av vegen i området Nordre Sem/Skjelberg/Flåtten beslaglegger mye dyrkingsjord.

De øvrige variantene innenfor Alternativ 2 og 3 medfører arealbeslag på deler av strekningen langs dagens veg. I tillegg medfører de beslag av skogbruksareal. Alle løsninger gir dermed negativ konsekvens for temaet naturressurser.

Regionale virkninger

Tilrettelegging for arealutvikling

Både Andebu kommune, Sandefjord kommune og Vestfold fylkeskommune ønsker generelt bedre kommunikasjonsmuligheter i Vestfold. Bedre tilknytning mellom Andebu kommune og overordnet vegnett (E18) er ønsket for å gjøre Andebu mer attraktivt som bosted og for næringsutvikling.

Uansett hvilket alternativ som velges for ny fv. 305 Kodal – E18, vil den nye vegen bedre kommunikasjonsmulighetene og gi Andebu bedre tilknytning til E18.

Bruk av arealene vest for E18 på Fokserød er ikke avklart. Dersom man ønsker utbygging her, kan Alternativ 3, og dels Alternativ 2, gi gode atkomstmuligheter til de nye utbyggingsområdene. Dersom man ikke ønsker en slik utbygging, kan Alternativ 2 og 3 gi et uønsket ekstra press for utbygging i området.

Tiltak for trafiksikkerhet

Alle alternativer innebærer at Kodalveien oppgraderes til et høyere sikkerhetsnivå enn vegen har i dag. Både vegstandarden for de kjørende og tilbudet til gående og syklende vil bli bedre. I Alternativ 2 og 3 er tilbudet til gående og syklende avhengig av hvilken variant av gang- og sykkelveg-løsning som legges til grunn.

I tillegg til tiltak for trafiksikkerhet som er lagt til grunn på kommunedeltplan-nivået, som prosjektet er på nå, kan ytterligere trafiksikkerhetstiltak vurderes både i neste planfase, reguleringsplan, og etter at vegen er bygget, dersom det skulle bli behov for det.

Tilknytning mellom fv. 305 og E18 på Natvall

Som en del av firefeltsutbyggingen av E18 Gulli – Langåker skal det bygges nytt kryss på Natvall der E18 knyttes til fv. 305.

I Alternativ 1 vil fortsatt fv. 305 bli knyttet til E18 på Natvall. I Alternativ 2 vil det bli en ny tilknytning mellom fv. 305 og E18 på Fokserød, men trafikkberegningene viser at de fleste trafikantene likevel vil benytte ”gamlevegen” til Natvall. I Alternativ 1 og 2 vil man derfor ha full nytte av krysset på Natvall uavhengig av når ny fv. 305 Kodal – E18 bygges.

I Alternativ 3 viser trafikkberegningene at det aller meste av trafikken vil velge den nye vegen til Fokserød. Trafikken i krysset på Natvall vil derfor bli liten etter at fv. 305 er bygget. I Alternativ 3 vil man derfor ha stor nytte av krysset på Natvall frem til ny fv. 305 er bygget, mens krysset deretter vil bli benyttet av relativt få. E18 Gulli – Langåker er planlagt utbygd i perioden 2011-2014. Det er ikke bestemt når ny fv. 305 skal bygges.

Drøfting av prosjektets mål

Prosjektet har, som nevnt innledningsvis i dette sammendraget, mål om å gi bedre vegforbindelse mellom Andebu kommune (Kodal) og E18 for å styrke de indre delene av Vestfold, samt om å bedre trafiksikkerheten.

Begge prosjektmålene oppnås uansett hvilket alternativ som velges, men beregningene av trafikant- og transportbrukernytte og reduserte ulykkeskostnader tilsier at graden av måloppnåelse er størst i Alternativ 3.

Anbefaling

Statens vegvesen Region sør anbefaler at det bygges ny fv. 305 Kodal – E18 for å oppnå målene om bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet.

Vegvesenet anbefaler at **Alternativ 3DF-II** legges til grunn for videre planlegging fordi:

- Alternativ 3 gir best måloppnåelse
- Variant D vurderes som litt bedre enn variant C når en tar hensyn til prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, samt robusthet for ulik fremtidig bruk av arealene vest for E18 på Fokserød/Fokserødskogen
- Variant F vurderes som litt bedre enn variant E og G når en tar hensyn til prissatte og ikke-prissatte konsekvenser og vektlegger hensynet til omgivelsene
- Gang- og sykkelvegløsning II vil gi et fremtidsrettet og godt tilbud til gående og syklende, samtidig som de betydelige negative konsekvensene ved å legge gang- og sykkelveg langs eksisterende veg Haughem – Natvall unngås

Vegvesent vurderer flere av de andre variantene innenfor Alternativ 3 som **nesten like gode** som den anbefalte løsningen:

- **Variant C** vurderes som nesten like god som variant D
- **Variant E og G** vurderes som nesten like gode som variant F
- **Gang- og sykkelvegløsning I** vurderes som en god gang- og sykkelvegløsning dersom man vektlegger den samfunnsøkonomiske analysen

Vegvesenet fraråder:

- **Gang- og sykkelvegsløsning III innenfor Alternativ 3** fordi den gir betydelige arealbeslag langs ”gamlevegen” Haughem – Natvall, og fordi den medfører betydelig kostnadsøkning
- **Alternativ 1 – Utbedring av eksisterende fv. 305** fordi alternativet har dårligere samfunnsøkonomisk nytte enn de andre alternativene og gir store negative konsekvenser knyttet til arealbeslag langs vegen
- **Alternativ 2 – Midtre linje** fordi alternativet innebærer å bygge en ny veglinje som i liten grad vil bli brukt og fordi alternativet gir dårligere samfunnsøkonomisk nytte enn variantene av Alternativ 3 som er anbefalt eller vurdert som nesten like gode som den anbefalte løsningen

Det er ingen løsninger som medfører så store negative konsekvenser at Vegvesenet finner grunnlag for å varsle innsigelse mot dem.