Vestfold
FYLKESKOMMUNE

Fv. 3028 Haneholmveien

Planbeskrivelse

Reguleringsplan

Sandefjord kommune
28.02.2025.

Innhold

Fv. 3028 Haneholmveien **0**

Innhold **1**

Sammendrag **4**

1. Innledning **6**

2. Bakgrunn for planforslaget **8**
2.1. Planområdet 8
2.2. Hensikten med planarbeidet 9
2.3. Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold 10
2.4. Målsettinger for planforslaget 10
2.4.1. Samfunnsmål 10
2.4.2. Effektmål 10
2.5. Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning 10

3. Planprosess og medvirkning **11**
3.1. Innkomne merknader til varsel om oppstart 14
3.1.1. Offentlige etater og foreninger 14
3.1.2. Private 23
3.2. Innkomne merknader til varsel om utvidet planområde 35
3.2.1. Offentlige etater og foreninger 35
3.2.2. Private 38

4. Rammer og premisser for planarbeidet **39**
4.1. FNs bærekraftsmål 39
4.2. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 40
4.3. Planstatus for området 40
4.4. Andre rammer og føringer 41

5. Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet **43**
5.1. Beliggenhet 43
5.2. Dagens – og tilstøtende arealbruk 44
5.3. Vei- og trafikkforhold 45
5.4. Teknisk infrastruktur 47
5.5. Landskapsbilde 47
5.6. Nærmiljø / friluftsliv 48
5.7. Barn og unge 49

5.8. Naturmangfold 51
5.9. Vannmiljø 53
5.10. Kulturmiljø 54
5.11. Naturressurser 57
5.12. Geoteknikk 59
5.13. Ingeniørgeologi 59
5.14. Flom 60
5.15. Grunnforurensning 62

6. Vurderte løsninger 63
6.1. Konseptfase 63
6.1.1. Store Berganveien – Soltoppen barnehage (Delstrekning 1) 64
6.1.2. Soltoppen barnehage – Fasanveien (Delstrekning 2) 64
6.1.3. Fasanveien – Haukeveien (Delstrekning 3) 64
6.1.4. Haukeveien – Kjellbergveien (Delstrekning 4) 64
6.1.5. Krysset Haneholmveien/Kjellbergveien (Delstrekning 5) 64
6.2. Alternativsvurdering av strekningen Vesle Hauanvei – Kjellbergveien 65
6.3. Frittliggende gs-vei Fasanveien-Haukeveien – vurdering av nordre gs-forbindelse mot Haneholmveien 66

7. Beskrivelse av planforslaget 68
7.1. Planlagt arealbruk 68
7.2. Tekniske forutsetninger 69
7.2.1. Planlagte veitiltak delstrekning 1 Store Berganveien - Haukeveien 70
7.2.2. Planlagte veitiltak delstrekning 2 Haukeveien – Kjellbergveien 74
7.2.3. Murer 79
7.2.4. Elektro 81
7.2.5. Vann, avløp og overvann 82
7.2.6. Fravik fra veinormaler 83
7.3. Illustrasjoner 88

8. Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger 93
8.1. Trafikksikkerhet og framkommelighet 93
8.2. Gang- og sykkeltrafikk 93
8.3. Krysningspunkt 94
8.4. Kollektivtrafikk 94
8.5. Kryss Haneholmveien/Kjellbergveien 94
8.6. Naboer 94
8.7. Byggegrenser 94
8.8. Geoteknikk 95
8.9. Ingeniørgeologi 96
8.10. Flom 97

8.11. Grunnforurensning 98
8.12. Landskap 99
8.13. Nærmiljø/friluftsliv 99
8.14. Barn og unge 99
8.15. Naturmangfold 99
8.16. Vannmiljø 102
8.17. Klima 102
8.18. Kulturmiljø 103
8.19. Naturressurser 103
8.20. Støy og vibrasjoner 104
8.21. Massehåndtering 104
8.22. Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse 104
8.23. Universell utforming 106

9. Gjennomføring av forslag til plan 107
9.1. Framdrift og finansiering 107
9.2. Grunnerverv 107
9.3. Byggeplan (utbyggingsrekkefølge) 108
9.4. Trafikkavvikling i anleggsperioden 108
9.5. Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen 109

10. Vedlegg 111

Sammendrag

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-1 har Vestfold fylkeskommune i samarbeid med Asplan Viak AS, utarbeidet detaljreguleringsplan for prosjektet Fv. 3208 Haneholmveien – fortau og gs-vei.

Plannavn for reguleringsplanen er: «Fv. 3208 Haneholmveien – fortau og gs-vei», med planID 20230003.

Det ble gjennomført oppstartsmøte med Sandefjord kommune 10.02.2023. Planarbeidet ble varslet ved annonse og pr. brev 18.02.2023, og det ble holdt åpne kontordager 02. og 08.03.2023. Frist for uttalelse var 20.03.2023. Det kom inn i alt 23 innspill. Det ble også varslet om utvidet planområde til berørte grunneiere og offentlige organer 18.12.2024 med frist for innspill 23.01.2025. Det kom inn 7 innspill. Alle innspill fra varsel om oppstart og utvidelse av planområdet er oppsummert, kommentert og vedlagt i sin helhet.

Planområdet har en utstrekning på ca. 2,7 km, og består av landbruksarealer og bebyggelse. Det er flere skoler og barnehager som ligger i eller i nær tilknytning til planområdet.

Formålet med reguleringsplanen er å tilrettelegge for gående og syklende langs fv. 3028 Haneholmveien fra Store Berganveien i syd til Kjellbergveien i nord. I dag er det et svært dårlig tilbud for myke trafikanter langs denne strekningen. Etablering av ny gang- og sykkelvei (gs-vei) og fortau vil kunne føre til økt andel av gående og syklende, samt bedre trafikksikkerhet for denne gruppen. Det er et overordet mål på både regionalt og nasjonalt nivå, å øke gå- og sykkelandelen. Detaljreguleringen vil derfor kunne bidra til å nå dette målet.

Reguleringsplanforslaget
I reguleringsplanforslaget er det foreslått å regulere gs-vei og fortau på østsiden av Haneholmveien. Dette er i tråd med kommuneplanens arealdel.

Gs-veien er planlagt med bredde 3,25 m og langsgående kantstein mot fylkesveien. For å ivareta hul eik rett nord for Salmakerløkka 4B er bredden på gs-veien redusert til 2,5 m. På strekningen Haneholmveien 36 til Virikskogen er det meget smalt og gs-veien er her planlagt med bredde 2,25 m. På flere partier er det planlagt en forskyvning og oppgradering av Haneholmveien mot vest for å gi plass til gs-veien.

Mellom Fasanveien og Haukeveien er det planlagt en frittliggende gs-vei med bredde 3,5 m.

Eksisterende fortau mellom Virikskogen og Vesle Hauanvei beholdes. Det er planlagt fortau med bredde 2,25 m fra Vesle Hauanvei og fram til Kjellbergveien.

Krysset Haneholmveien/Kjellbergveien er i dag meget utfordrende for bilister og myke trafikanter. I reguleringsplanforslaget er det planlagt en ombygging av krysset. Løsningen innebærer at Haneholmveien og Kjellbergveien øst forkjørsreguleres, og at Kjellbergveien vest får vikeplikt. Krysset er dimensjonert for buss med kjøremåte C (buss benytter begge kjørefelt ved sporing gjennom krysset). Kjellbergveien flyttes mot syd og bygges opp igjen med veibredde på 6,5 m. Det etableres/breddeutvides fortau på nordsiden og sydsiden av Kjellbergveien som kobles til

eksisterende gang- og sykkelsystem i øst og vest. Tiltakene medfører innløsing av eiendommen Kjellbergveien 8.

I dag har kjørende på Haneholmveien vikeplikt for trafikk fra høyre. I den planlagte situasjonen vil Haneholmveien reguleres som forkjørsvei, noe som vil gi klarere regler for vikeplikt og dermed redusere risikoen for ulykker i krysset.

Det er planlagt ny veibelysning på hele strekningen og fire krysningspunkt sikres med gangfelt og intensivbelysning.

Eksisterende kollektivholdeplasser på østsiden av Haneholmveien oppgraderes.

Det er gjort en vurdering av eksisterende boligavkjørsler og driftsavkjørsler på strekningen. Noen er foreslått stengt og flyttet. De fleste avkjørslene er tilpasset ny situasjon.

Risiko- og sårbarhetsanalysen har ikke avdekket hendelser som gjør strekningen uegnet til utbyggingsformål.

1. Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-1 har Vestfold fylkeskommune i samarbeid med Asplan Viak AS, utarbeidet detaljreguleringsplan for prosjektet Fv. 3208 Haneholmveien – fortau og gs-vei.

> En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse. Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planområdet skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Vestfold fylkeskommune har ansvaret for å utarbeide reguleringsplanen. Sandefjord kommune mottar planmaterialet for politisk behandling og offentlig ettersyn. Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for gs-vei og fortau på strekningen Store Berganveien til Kjellbergveien langs fv. 3028 Haneholmveien. Oppstart av planarbeidet ble varslet i Sandefjords Blad og til berørte parter 18.02.2023.

Planforslaget har planID 20230003. og består av følgende deler:

- Plankart, datert 27.02.2025
- Reguleringsbestemmelser, datert 27.02.2025
- Planbeskrivelse, datert 28.02.2025

Vedlegg:

- Konseptutredning, Vestfold og Telemark fylkeskommune, datert august 2022
- Tekniske tegninger, Asplan Viak og Vestfold fylkeskommune, datert 07.03.2025
- Geoteknisk datarapport, Geostrøm, datert 07.08.2024
- Fagrapport geoteknikk, Asplan Viak, datert 03.12.2024
- Fagrapport ingeniørgeologi, Asplan Viak, datert 30.08.2024
- Fagrapport naturmangfold, Asplan Viak, datert 11.09.2024
- Fagrapport overvann, Asplan Viak, datert 30.08.2024
- Rapport – alternativsvurderinger Vesle Hauanvei-Kjellbergveien, Vestfold fylkeskommune, datert 25.03.2024
- Rapport – arkeologiske registreringer, Vestfold fylkeskommune, datert 15.11.2023.
- Notat overbygning, Asplan Viak, datert 08.03.2024
- Rapport – kartlegging og vurdering av eiker, Trepleiefirma Lilleby AS, datert 25.06.2024
- Fagrapport støy, Asplan Viak, datert 30.08.2024
- Fagrapport forurenset grunn, Vestfold fylkeskommune, datert 08.09.2024
- Sårbarhetsvurdering Virikbekken, Asplan Viak, datert 04.06.2024
- ROS-analyse, Asplan Viak, datert 18.10.2024
- Matjordplan, Asplan Viak, datert 05.02.2025

- Notat Elektro, Asplan Viak, datert 18.10.2024
- Notat anleggsgjennomføring, Asplan Viak, datert 22.10.2024
- Notat med innspill til varsel om oppstart og varsel om utvidet planområde, datert 21.02.2025

Sandefjord kommune tar planforslaget opp til 1. gangs behandling og legger det ut til offentlig ettersyn på kommunens hjemmeside. Varsel om offentlig ettersyn blir kunngjort i Sandefjords Blad og på nettsidene til Sandefjord kommune. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Eventuelle innspill til planforslaget sendes til Sandefjord kommune **innen XX.XX.2025** på e-postadresse postmottak@sandefjord.kommune.no eller ved brev adressert til Sandefjord kommune, seksjon for klima-, byggesaks- og arealforvaltning, postboks 2025, 3202 Sandefjord

Kontaktperson i Sandefjord kommune:

Signe Moland, tlf. 33 41 63 96, e-post: signe.moland@sandefjord.kommune.no

Kontaktperson i Vestfold fylkeskommune:

Rune Gunnerød, tlf. 99 29 28 72, e-post: rune.gunnerod@vestfoldfylke.no

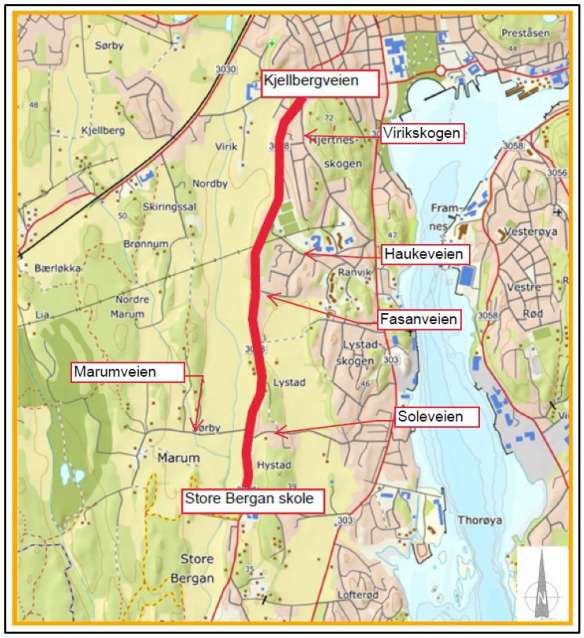
Vestfold fylkeskommune vil, i samarbeid med Sandefjord kommune, lage en oppsummering av innkomne merknader og foreta en eventuell justering av planforslaget, før det sendes kommunen for politisk behandling.

Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og distriktsdepartementet iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Statsforvalteren. Eventuell klage stiles til Statsforvalteren og sendes til kommunen.

2. Bakgrunn for planforslaget

2.1. Planområdet

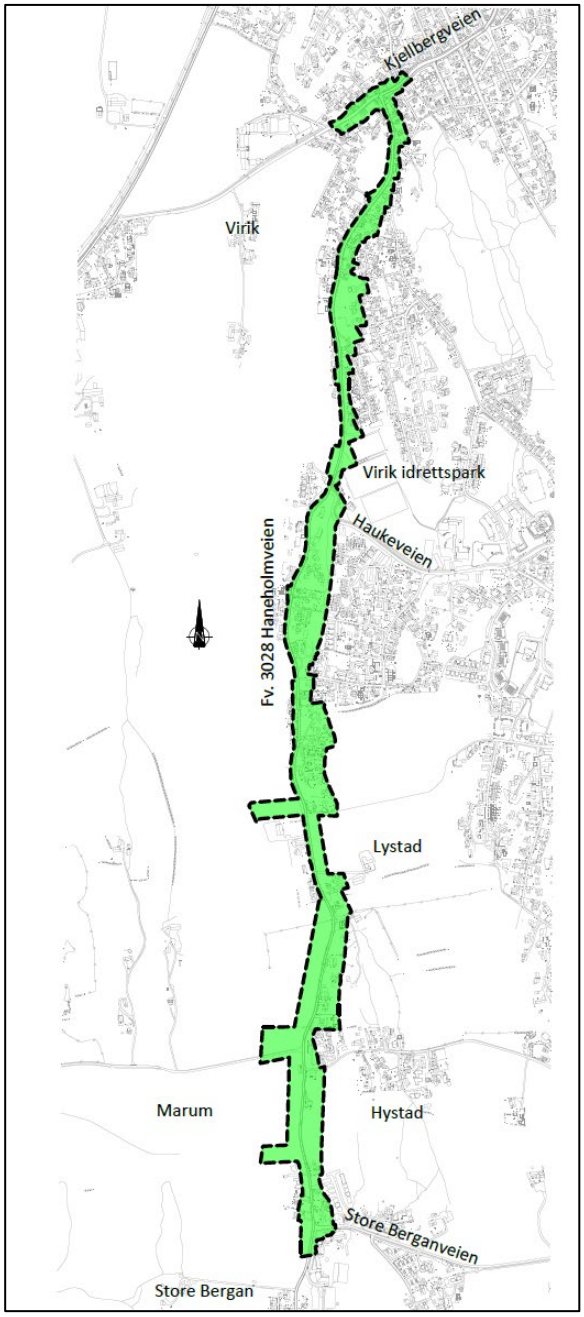
Planområdet ligger langs fv. 3028 Haneholmveien fra Store Berganveien i syd og fram til Kjellbergveien i nord. Strekningen er ca. 2,7 km lang. Området ligger rett utenfor Sandefjord sentrum og er preget av landbruk på vestsiden og bebyggelse på østsiden av Haneholmveien. I nord er det tosidig bebyggelse. I prosjektområdet ligger det skoler og barnehager. I dagens situasjon er det ikke tilrettelagt for myke trafikanter på strekningen. I området ligger det flere skoler, barnehager, idrettsanlegg og flotte turområder hvor det ferdes mange myke trafikanter.



Figur 2-1 Oversiktskart som viser strekningen med rød bred strek. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Figur 2-2 Dronebilde fra prosjektområdet i syd. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Varslingsgrensen og eiendommene som ligger innenfor varslingsgrensen er vist med grønt i kartskissen under. Planområdet har en størrelse på ca. 200.000 m2.



Figur 2-3 Oversiktskart som viser området som ble varslet 18.02.2023. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

2.2. Hensikten med planarbeidet

I dagens situasjon er det ikke tilrettelagt for myke trafikanter på strekningen. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for gs-vei og fortau langs Haneholmveien, for å bedre sikkerhet, fremkommelighet og attraktivitet for gående og syklende på strekningen.

2.3. Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold

Forslagsstiller: Vestfold fylkeskommune

Forslagsstillers kontaktperson: Rune Gunnerød, Planleggingsleder, Veiutbygging, Samferdsel.
Epost: rune.gunnerod@vestfoldfylke.no Tlf.: 992 92 872

Plankonsulent: Asplan Viak AS

Oppdragsleder: Eli Eikeland
Epost: eli.eikeland@asplanviak.no Tlf.: 907 56 337

2.4. Målsettinger for planforslaget

2.4.1. Samfunnsmål

- Veksten i persontransporten skal tas ved sykkel, gange og kollektivtrafikk.
- Prosjektet skal bidra til å forbedre folkehelsen.

2.4.2. Effektmål

Planforslaget skal vise løsninger som sikrer at:

- Sikkerhet, fremkommelighet og attraktivitet for syklende og gående forbedres.
- Flere trafikanter velger å gå, sykle og bruke kollektivtrafikk.
- Anleggene kan fremstå som attraktive hele året.

2.5. Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Tiltaket er ikke KU-pliktig etter §6 eller §8 i forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven. Tiltaket samsvarer med overordnet plan. Traseen er avsatt som framtidig gs-vei i kommuneplanens arealdel. Planen gir ikke vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Vurderinger av KU-plikt er utført i planinitiativ i forkant av offisielt oppstartsmøte med Sandefjord kommune.

3. Planprosess og medvirkning

I forkant av reguleringsplanprosessen ble det gjennomført en konseptfase hvor ulike alternativer for bedre tilrettelegging for myke trafikanter langs Haneholmveien ble vurdert \01\. Prosjektgruppens anbefaling ble forankret i Hovedutvalg for miljø- og plansaker i Sandefjord kommune i september 2022. I november 2022 behandlet Hovedutvalg for samferdsel i Vestfold og Telemark fylkeskommune konseptutredningen. Det ble da vedtatt at det skulle igangsettes detaljregulering på hele strekningen fra Store Berganvei til Kjellbergveien. Det vises forøvrig til kap. 6 for mer informasjon om konseptfasen.

Planprosessen er gjennomført i henhold til plan– og bygningsloven, og er utført av Vestfold fylkeskommune i samarbeid med Sandefjord kommune. Asplan Viak har bistått som rådgivende firma.

Offisielt oppstartsmøte med Sandefjord kommune ble gjennomført 10.02.2023. I oppstartsmøtet ble det avklart at konsekvensutredning ikke er nødvendig. Kommuneplanens arealdel omfatter framtidig gs-vei på aktuell strekning.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i avisen Sandefjords Blad (18.02.2023), og ble også annonsert på nettsiden til Sandefjord kommune. Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte, med frist for uttalelse 20.03.2023.

Varsel om planoppstart

Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

Detaljregulering fv. 3028 Haneholmveien, fortau og gs-vei, planID 20230003

I henhold til plan- og bygningsloven §12-8 varsles det oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for fv. 3028 Haneholmveien på strekningen Store Berganveien til Kjellbergveien.

Hensikten med planen
Hensikten med detaljreguleringen er å tilrettelegge for fortau, gang-/sykkelvei og utbedre krysset Haneholmveien x Kjellbergveien. Det er varslet et romslig planområde for blant annet å kunne vurdere tilpasning av eksisterende avkjørsler og kryssområder, tiltak på bussholdeplasser og sette av tilstrekkelige arealer for anleggsgjennomføring.

Figur 3-1 Utsnitt fra avisannonse ved varsel om planoppstart. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Vestfold og Telemark fylkeskommune la ut informasjon om prosjektet på en egen nettside (https://www.vestfoldfylke.no/no/meny/tjenester/samferdsel/veiprosjekter/fv.-3028-haneholmveien), og her var det også mulighet til å lese dokumenter og se 3D-modell fra konseptfasen.

Det ble avholdt åpne kontordager på Store Bergan barneskole 02. og 08.03.2023. Formålet med kontordagene var å informere om prosjektet og få innspill til det videre planarbeidet. På kontordagene var personer fra både fylkeskommunen og Sandefjord kommune til stede.

Barn og unges interesser er kartlagt gjennom dialog med elevråd og lærere ved Virik barneskole. Dette ble gjennomført som et møte i mars 2023 hvor representanter fra Sandefjord kommune og fylkeskommunen var til stede. Elevrådet kom med mange gode innspill i forhold til hvor de unge ferdes og hvor de har opplevd farlige situasjoner. I løpet av planprosessen har det også vært dialog med rektor på Store Bergan barneskole.

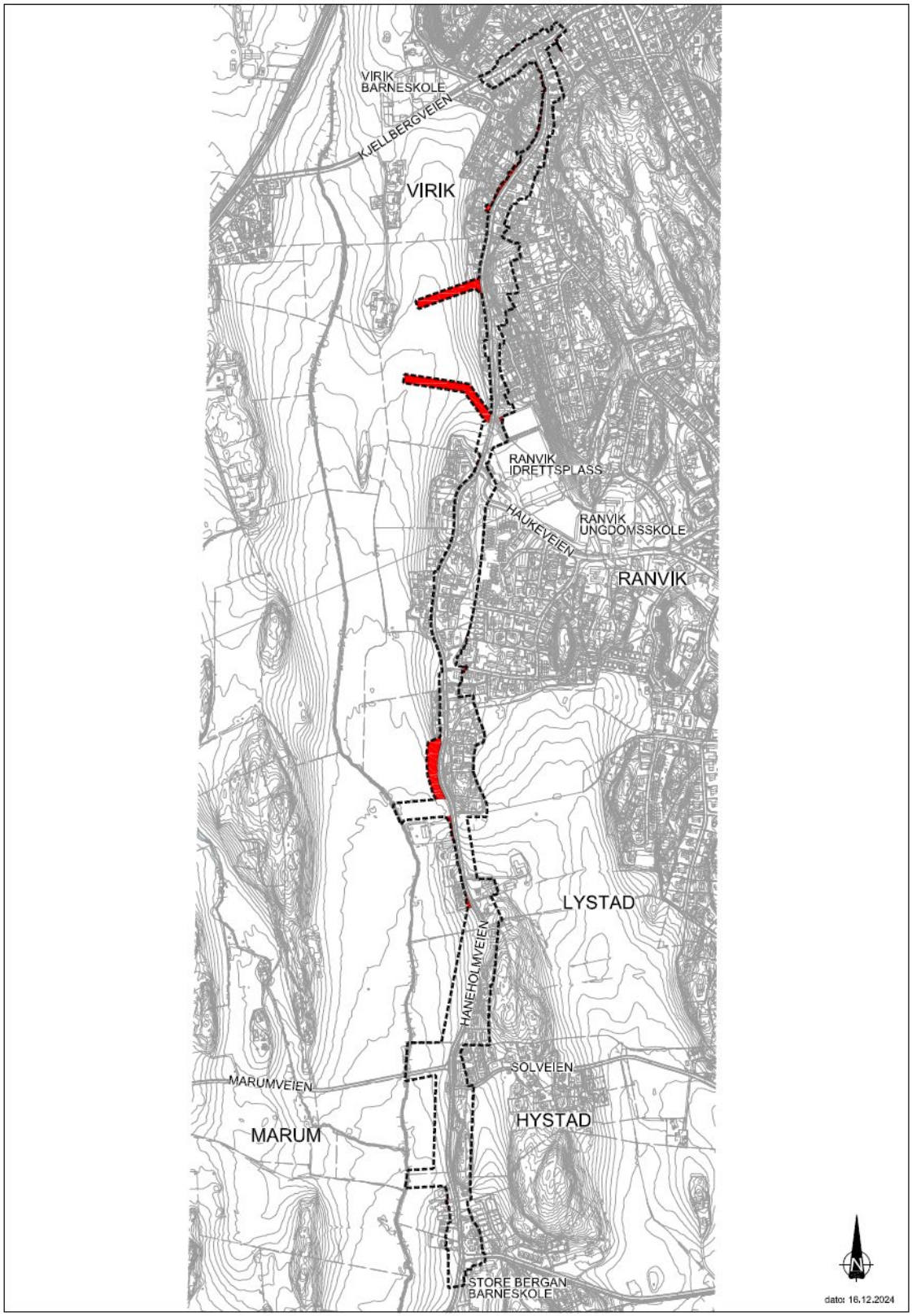
Det er gjennomført enkeltmøter med berørte grunneiere for å informere om planlagte veitiltak ved visning av 3D-modell og for å få tilbakemelding på foreslåtte løsninger. Det er også gjennomført flere befaringer med flere grunneiergrupper på strekningen.

Det har vært dialog og møter med forpaktere og grunneiere som eier dyrket mark, for å ivareta driftsavkjørsler til landbruksområder og avklare omdisponering av matjord i byggefasen.

Fylkeskommunen har tatt initiativ til møter og befaringer med ulike avdelinger i Sandefjord kommune underveis i planarbeidet. Formålet med møtene har vært å informere om status for planarbeidet, involvere kommunen i vurdering av alternative løsninger, avklare grensesnitt og få en dialog rundt aktuelle fagområder i reguleringsplanen. Flere av fagrapportene og plandokumentene har også blitt oversendt til Sandefjord kommune for gjennomgang før de har fått endelig form.

Det har vært tett kontakt med ulike seksjoner og avdelinger i Vestfold fylkeskommune i reguleringsplanarbeidet. Her kan blant annet nevnes seksjon Kulturarv i forbindelse med kulturminneregistreringer og utarbeidelse av kulturminnerapport, og seksjon Klima og Næring i forbindelse med utarbeidelse av matjordplan. Seksjon Infrastruktur og veiforvaltning og seksjon Veidrift har blitt involvert iblant annet vurdering av veistandard, trafikksikkerhet, kollektivplanlegging og fravikssøknader.

I desember 2024 sendte Vestfold fylkeskommune ut varsel om utvidet planområde til berørte grunneiere og offentlige etater. Årsaken til dette var at det gjennom planarbeidet var avdekket økt behov for terrengtilpasninger, og økt behov for midlertidige anleggsbelter for å kunne gjennomføre prosjektet. Figuren under viser områdene med behov for utvidelse, der utvidelse av planområdet er vist med rød skravur.



Figur 3-2 Kart som viser behov for utvidet planområde med rød skravur. (Kilde: Asplan Viak)

3.1. Innkomne merknader til varsel om oppstart

Det kom inn 23 innspill (7 offentlige, 16 private) til varsel om oppstart av planarbeidet, og innspillene er oppsummert og kommentert under. Innspillene følger også vedlagt i sin helhet \19\.

3.1.1. Offentlige etater og foreninger

20.03.2023 - Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Landbruk

- Planområdet berører arealer som er registrert som dyrka og dyrkbar jord.
- Landbruksavdelingen minner om at jordvern er en nasjonal interesse, og at det er et nasjonalt mål å redusere årlig omdisponering av dyrka og dyrkbar jord.
- Oppfordrer sterkt til å begrense omdisponeringen av jordbruksareal i så stor grad som mulig gjennom planarbeidet. Dersom jord må omdisponeres er det klare forventinger om at alternativer skal være redegjort for, og at samfunnshensynet bak nedbygging er høyere enn verdien av å ta vare på matjorda.
- I det videre planarbeidet må det komme klart frem hvor mye dyrka og dyrkbar mark som vil bli omdisponert som følge av planen, hvilken verdi arealene har og om jordressursene kan utnyttes ved omdisponering av den dyrka eller dyrkbare jorda, samt om dyrka mark kan bli tilbakeført.
- I den grad dyrka eller dyrkbar mark likevel blir omdisponert bør det utarbeides en matjordplan.

Naturmangfold

- I den nordre delen av planområdet er det registrert 15 hule eiker langs Haneholmveien. Eiketrærne er beskyttet av naturmangfoldloven som utvalgt naturtype «hule eiker». Det er en nasjonal interesse å ta vare på disse. Dersom eiketrærne ikke blir tilstrekkelig ivaretatt i reguleringsforslaget vil dette kunne gi grunnlag for innsigelse fra miljødirektøren.
- Forventer at eiketrærne ivaretas gjennom planarbeidet, og at det samtidig legges stor vekt på å sikre deres naturlige utvikling over tid. Hvert tre skal ha et forvaltningsområde med en radius på 15 meter fra stammen. Dersom stedlige forhold tilsier at tiltak kan gjennomføres nærmere trærne enn dette, skal dette konkret vurderes og gjennomføres av en fagkyndig trepleier/arborist.
- I planarbeidet bør trærnes forvaltningsområde reguleres med bruk av grønt arealformål og hensynssone naturmiljø (H560). Ivaretakelse av trærne bør forankres i reguleringsbestemmelsene. Bestemmelsene bør også inneholde tydelige føringer for hvordan trærne, inkludert deres rotsystem, skal ivaretas i anleggsfasen.

Støy

Vi forutsetter at T-1442/2021 legges til grunn for planarbeidet og at hensynet til støy blir tilstrekkelig vurdert og ivaretatt. Vi forventer at det ved offentlig ettersyn foreligger en støyfaglig utredning og at det redegjøres for eventuelle nødvendige støyreduserende tiltak.

Friluftsliv

Planområdet berører stedvis områder som er kartlagt som viktige og svært viktige friluftslivsområder. Sør i planområdet, ved Store Bergan barneskole, er det også kartlagt en sykkelrute som i dag følger Hystadveien inn mot Sandefjord sentrum. Vi forutsetter at videre planarbeid tar hensyn til kartlagte friluftslivsområder, og anbefaler at den planlagte gs-veien sees i sammenheng med eksisterende kartlagt sykkelsti.

ROS-analyse

- Vi minner om at alle planer skal ha en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som viser alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, samt eventuelle endringer slike forhold som den planlagte utbyggingen kan føre til, jf. plan- og bygningsloven § 4-3.
- Vi forutsetter at hensynet til skredfare blir tilstrekkelig utredet og ivaretatt i det videre planarbeidet.
- ROS-analysen bør som et minimum inneholde konkrete vurderinger av faremomenter og hvilke kilder og opplysninger som er lagt til grunn for vurderingene.

Klimatilpasning

Det er viktig at det tas gjennomgående hensyn til framtidige klimaendringer gjennom klimastilpasning av planer, se Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (SPR-klima, 2018) og tilhørende veileder om klimatilpasning. Det er viktig at ROS-analysen inkluderer en vurdering av hvilke effekter klimaendringer vil gi, om planområdet er utsatt for klimaendringer, samt en vurdering av konsekvensene klimaendringer vil ha for planområdet og planlagte tiltak.

Forslagsstillers kommentar:

Jordvern:
Prosjektet har vurdert ulike alternativer for tilrettelegging med gs-vei og fortau langs Haneholmveien. I anbefalt alternativ tilrettelegges det med smalt profil for gs-vei og fortau for blant annet å redusere inngrep i dyrket mark\01\.

Som del av planmaterialet er det utarbeidet matjordplan i dialog med grunneiere og forpaktere av landbruksarealer, landbruksavdelingen i Sandefjord kommune og landbruksrådgiver i Vestfold fylkeskommune\16\.

Naturmangfold:
Det er utført en kartlegging av naturmangfold innenfor planområdet. Rapport foreligger\06\.

En hul eik i den nordre delen av planområdet må felles. Det er gjort en grundig vurdering av muligheten for å bevare den hule eika sammen med arborist og miljøvern i Sandefjord kommune. Planbeskrivelsen redegjør for vurderingene.

Eksisterende hule eiker innenfor planområdet er regulert med hensynssone og spesifikke reguleringsbestemmelser.

Støy:
Det er utført støyvurderinger og støyrapport foreligger\12\.

Friluftsliv:
Det er gjort en vurdering av planens påvirkning på friluftsliv. Eksisterende sykkelruter er tilpasset planlagt gs-vei. Ny gs-vei vil ha en positiv effekt i forhold til bruk av friluftsområdene langs Haneholmveien.

ROS-analyse:
Det er gjennomført ROS-analyse\15\.

Klimatilpasning:
Prosjektet har vurdert ulike alternativer for tilrettelegging med gs-vei og fortau langs Haneholmveien. I anbefalt alternativ tilrettelegges det med smalt profil for gs-vei og fortau for blant annet å redusere inngrep i dyrket mark\01\.

Det er utarbeidet klimagassbudsjett ved bruk av VegLCA. I videre arbeid med prosjektet vil klimagassbudsjettet ligge til grunn for vurderinger knyttet til klimagassreduserende tiltak.

Vurderinger i forhold til klima er utført i ROS-analysen \15\.

23.02.2023 Vestfold og Telemark fylkeskommune

<u>Barn og unge</u>

Ber om at barn og unges arealinteresser beskrives og vurderes i saksutredningen og planbeskrivelsen.

<u>Jordvern</u>

Minner om at det må utarbeides en matjordplan for dyrka mark som vil omdisponeres som følge av utbygging av gs-veien.

Samferdsel

Forutsetter at gjeldende veinormaler legges til grunn for planleggingen. Hvis det viser seg at det er behov for å fravike normalene må fravik være behandlet og godkjent av Samferdselsutvalget i Vestfold og Telemark fylkeskommune før planen blir førstegangsbehandlet. Det er skole, barnehage og idrettsanlegg i tilknytning til planområdet. I planarbeidet bør det derfor også gjøres en vurdering av hvordan trafikksikkerheten for myke trafikanter kan ivaretas og sikres i anleggsperioden.

Klima og miljø

Ser positivt på at det er beregnet klimagassutslipp fra prosjektet som helhet og for de ulike alternativene som finnes. Med henvisning til fylkeskommunens klimamål, er det også positivt at det er valgt en mer klimavennlig løsning for delstrekning 3 \01\. I videre planarbeid anbefaler vi å vurdere bruk av fossilfrie anleggsmaskiner og analysere risiko for flom, ras og skred i ROS-analysen. Planbeskrivelsen bør også beskrive forsvarlig håndtering av overvann, jf. Statlig planretningslinje for klima, energiplanlegging og klimatilpasning (2018).

Kulturarv

- Automatisk fredede kulturminner: Det er flere kjente automatisk fredede kulturminner innenfor plangrensen, i form av graver, gravfelt, bergkunst og mulig steinsetting. Anbefaler at området med kjent bergkunst på nordsiden av Haukeveien ved Store Bergan idrettspark, tas ut av planen. I tillegg ber vi om at g/s-traseen ikke legges langs eksisterende vei forbi gravfeltet ID 49419 på gbnr 122/144, 148 og 156. Det må også tas særskilt hensyn til gravfeltet ID 49448, både gjennom planlegging og anleggsvirksomhet. Gravfeltet ligger på en høyde tett på eksisterende vei, og det må ikke gjøres terrenginngrep i dette område som vil skjemme eller skade kulturminnet.

- Kunnskap tilsier at det kan være flere kulturminner innenfor plangrensen, og det må utføres arkeologisk registrering. Vedlegger budsjett og vilkår.

- Alle automatisk fredete kulturminner har en nasjonal verneverdi og skal primært bevares. Automatisk fredete kulturminner skal vises som hensynssone d i plankartet. Avgrensingen av hensynssone d tilsvarer sikringssonen til kulturminnet. Hensynssone d skal fremstilles med sosi-kode H730_#. Vi gjør oppmerksom på at en hensynssone d som regel ikke vil være tilstrekkelig for å ta vare på kulturminnet og dets kontekst. Hensynssone d må/bør av den grunn omgis av en hensynssone c som fungerer som en buffer for kulturminnet. Denne skal fremstilles med sosi- kode H570_#.

- Om det viser seg at et automatisk fredet kulturminne ikke kan sikres gjennom planen, kan det søkes om dispensasjon fra kulturminneloven. Eventuell tillatelse til inngrep innhentes i forbindelse med at planen legges ut til offentlig ettersyn, og må være grunnet i vesentlige samfunnsmessige hensyn. Tillatelse må foreligge før planen kan egengodkjennes av kommunen. Søknad sendes Vestfold og Telemark fylkeskommune, som har dispensasjonsmyndighet.

- Minner om meldeplikt.

- Nyere tids kulturminner: Steingjerder langs veien bør kartlegges. Det kan også være andre eldre elementer som brannhydranter, porter o.l. som bør kartlegges. Det legges opp til å rive 2 hus i Haneholmveien/Kjellbergveien. Dette er to eldre bygninger hvor det ser ut til at Sefrak-registreringen er feil fordi de ikke er registrert. Haneholmveien er en sveitserbygning antakelig fra rundt år 1900, mens Kjellbergveien 8 ser ut til å være noe eldre (fra slutten av 1800-tallet), men med nytt tilbygg mot vest. Det er ikke et formelt vern knyttet til eiendommene, men de kan ha lokal verdi som kulturminne. Det bør fremkomme i planmateriale at dette skal vurderes. De nevnte kulturminnene er av lokal verdi, de er ikke fredet etter kulturminneloven. Det er kommunen som er myndighet til å sikre disse i planarbeidet og Kulturarv gjør derfor oppmerksom på disse og råder kommunen til å få kulturminnene kartlagt med en enkel tilstandsvurdering.

Forslagsstillers kommentar:

Barn og unge:
Barn og unges interesser er kartlagt gjennom dialog med elevråd og lærer ved Virik barneskole. Dette ble gjennomført som et møte i mars 2023 hvor representanter fra Sandefjord kommune og fylkeskommunen var til stede. Elevrådet kom med mange gode innspill i forhold til hvor de unge ferdes og hvor de har opplevd farlige situasjoner. Prosjektet har også fått tilgang til barnetråkkregistreringer fra Sandefjord kommune, som har vært et godt grunnlagsmateriale.

Jordvern:
Som del av planmaterialet er det utarbeidet matjordplan i dialog med grunneiere og forpaktere av landbruksarealer, landbruksavdelingen i Sandefjord kommune og landbruksrådgiver i Vestfold fylkeskommune\16\.

Samferdsel:
Prosjektet har forholdt seg til Statens vegvesens håndbøker og Sandefjord kommunes veinormal i planleggingen. Det er søkt om flere fravik fra gjeldende normaler og disse er godkjent av fylkeskommunens fraviksgruppe og Sandefjord kommune. Det vises til kap. 7.2.6.

Det er utført en vurdering av anleggsgjennomføringen hvor det blant annet er vurdert hvordan myke trafikanter skal hensyntas i byggefasen \18\.

Klima og miljø:
Prosjektet har vurdert ulike alternativer for tilrettelegging med gs-vei og fortau langs Haneholmveien. I anbefalt alternativ tilrettelegges det med smalt profil for gs-vei og fortau for blant annet å redusere inngrep i dyrket mark \01\.

Det er utarbeidet klimagassbudsjett ved bruk av VegLCA. I videre arbeid med prosjektet vil klimagassbudsjettet ligge til grunn for vurderinger knyttet til klimagassreduserende tiltak.

Vurderinger i forhold til klima er utført i ROS-analysen \15\.

Det er utført vurderinger av overvann og disse er dokumentert i egen fagrapport \07\.

Kulturarv:
Det er utført arkeologiske registreringer innenfor planområdet i tett samarbeid med Kulturarv\09\.

Det er lagt inn hensynssone c – H570 ved kulturminne ID49448 og det er knyttet reguleringsbestemmelse til denne sonen. Vurderingene er gjort i tett dialog med Kulturarv. Meldeplikt er lagt inn i reguleringsbestemmelsene.

I forbindelse med alternativvurderingen som ble gjennomført våren 2024, ble det gjort en vurdering av alternative løsninger for området ved Kjellbergveien, basert på flere kriterier, blant annet økonomi, trafikksikkerhet, grunnerverv, fremkommelighet, naturmangfold, kulturminner og klimagassutslipp \08\. Rapport fra alternativsvurderingene konkluderte med at løsningen 04 skulle legges til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplanen.

Det ble avholdt møte 08.04.2024 mellom kommunen og fylkeskommunen, der valg av løsning fra alternativsvurderingene ble diskutert. Sandefjord kommune ønsket å legge grunn løsningen 03-B, som innebærer ombygging av krysset Kjellbergveien og innløsning av Kjellbergveien 8. I møtet var Sandefjord kommune klar på at Kjellbergveien 8 er i veldig dårlig stand, og at innløsning av bygningen ikke vil gi negativ konsekvens for kulturmiljøet. I etterkant av møtet ble det endelig besluttet at alternativ 01-B legges til grunn, som også innebærer innløsning av Kjellbergveien 8.

23.02.2023 - Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

Sender automatisk ut generelt svar. Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer. Hvis det er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om uttalelse til.

Forslagsstillers kommentar:

Merknad tas til orientering.

24.02.2023 Lede AS

- Planområdet krysses av høyspenningsanlegg. Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra Plan- og bygningsloven, og for disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Utgangspunktet er derfor at kraftledninger ikke skal inntegnes som et arealformål i en reguleringsplan, men bør innarbeides som hensynssone (faresone).

- Nettselskapet har følgende kraftledninger Jåberg – Ranvik og Ranvik – Bugården etablert innenfor/nær planområdet. Kraftledningsanlegget har et byggeforbudsbelte som innebærer restriksjoner for arealbruken. Se vedlagt restriksjonsskriv. Byggeforbudsbeltet langs kraftledningen, ved kryssing av vei, er 20 meter, 10 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen. Vi ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler) jfr. vedlegg II til kart- og planforskriften.

- Lister opp vilkår for tiltak som kommer i konflikt med elektriske anlegg vedlagt.

- Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at framtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring i overdekning over kabler.

- Høyspentkabler under bakken tegnes ikke inn på kartet.

- Nettselskapet ber om at framtidig infrastruktur planlegges slik at det i minst mulig grad kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg. Lede ber om at utbygger tar kontakt med nettselskapet på et tidlig tidspunkt for å avklare om nettselskapet sine anlegg må flyttes og eventuelle andre forhold.

Forslagsstillers kommentar:

Merknad tas til etterretning. Prosjektet har gjennomført møte med Lede i planprosessen. De har utarbeidet enkel kartskisse som viser hvor de vurderer å bli med i fellesgrøft. Dette er bare en grov skisse, og en eventuell kabelplan vil komme i byggeplanfasen. I reguleringsplanen er det kun lagt inn et eksempel og Ledes forslag om kabelnett, for å gi et riktig inntrykk av bredde på fellesgrøft.

Kraftlinje som krysser planlagt frittliggende gs-vei mellom Fasanveien og Haukeveien er lagt inn i reguleringsplanen med hensynssone H370 med 20 m bredde.

06.03.2023 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

<u>Kvikkleire</u>

Planområdet ligger i et område hvor det kan være marin leire. Det må avklares om det er kvikkleire i området, og om det kan finnes marin leire høyere opp i terrenget slik at planområdet kan bli truffet av et skred. Anbefaler at kommunen tar stilling til hvilken tiltakskategori planen legger til rette for. NVEs veileder 1/2019 skal legges til grunn.

Energianlegg

I planområdet går det et regionalnett over deler av planområdet. Det er Lede AS som eier ledningsnettet. Vi ber dere ta kontakt med Lede AS for å avklare hvordan dette bør ivaretas i planarbeidet. Eksisterende og vedtatte større høyspenningsanlegg og transformatorstasjoner skal reguleres med hensynssone "Båndlegging etter annet lovverk" H740. Mindre høyspenningsanlegg kan reguleres som "Teknisk infrastruktur".

Generelle råd

Anbefaler å bruke NVEs internettsider for arealplanlegging, og viser særlig til «Kartbasert veileder for reguleringsplan». Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Forslagsstillers kommentar:

Det er utført omfattende grunnundersøkelser langs strekningen. Det er gjennomført vurdering iht NVEs veileder 1/2019 og geoteknisk fagrapport med anbefaling av tiltak foreligger \03\, \04\.

Kraftlinje som krysser planlagt frittliggende gs-vei mellom Fasanveien og Haukeveien er lagt inn i reguleringsplanen med hensynssone H370 med 20 m bredde.

24.03.2023 Jordvern Vestfold

Registrerer at ny gs-vei legges på østsiden av Haneholmveien, som synes gunstigst med tanke på berøring av dyrka mark. ber om at gs-veien bygges så arealeffektivt som mulig der hvor dyrka mark berøres. Viser til at fylkeskommunen fikk fravike krav om 3m grøft mellom fylkesveien og gs-veien på Bispeveien fra Linnestad i retning Åskollen. Gs-veien kan for eksempel bygges med opphøyd rabatt/smalere grøft og rekkverk mellom vei og gs-vei.

Forslagsstillers kommentar:

Prosjektet har vurdert ulike alternativer for tilrettelegging med gs-vei og fortau langs Haneholmveien. I anbefalt alternativ tilrettelegges det med smalt profil for gs-vei og fortau for blant annet å redusere inngrep i dyrket mark \01\.

21.03.2023 Virik FAU

- Virik FAU er veldig positive til prosjektet, da strekningen er skolevei for mange av elevene.

- Ber om at det etableres fotgjengerfelt ved kryssing av Haukeveien ved Virik idrettsplass. Ønsker å unngå «villkryssing» slik at det vil være naturlig at fotgjengerfeltet ligger nært opptil den nye gs-veien. For å bedre sikten til bilister og myke trafikanter bør trærne i svingen ved klubbhuset til Store Bergan Idrettsplass fjernes. Langs strekningen fra Virik Idrettsplass og nordover bør det bli parkering forbudt skilt langs veien, da det stadig står biler i grøfta eller langs veien på begge sider.

- Har utfordring med krysningen av Haneholmveien øverst i Viriklia. Det er skummelt og farlig for elever å krysse da det ikke er tilrettelagt med fotgjengerfelt. Foreslår fotgjengerfelt rett nord for Viriklia slik at begge sider kan krysse sikrere enn i dag.

- Fartsgrensen i området bør senkes til 30 km/t fra Haneholmveien 33 og opp til krysset Kjellbergveien. Det bør også ses på fartshumpene i området.

- Påpeker utfordringer fra Haneholmveien 9 og frem til krysset Haneholmveien/ Kjellbergveien. Der er veldig det smalt og uoversiktlig. Foreslår å droppe å bygge gs-vei på denne strekningen, da barn og unge som ferdes her heller bruker Vesle Hauanvei som oppleves tryggere og mer oversiktlig. Da vil man heller ha mulighet til å utbedre Haneholmveien i stedet og gjøre den bredere. Et annet alternativ er å bedre sikten og gjøre veien bredere ved å rive hus nr. 7 og 9.

- Virik FAU ønsker å opprettholde dialog rundt utbyggingen av sykkel- og gangvei, samt strakstiltakene vi foreslår på strekningen.

Forslagsstillers kommentar:

Det er planlagt gangfelt med intensivbelysning ved krysningspunkt over Haneholmveien v/Viriklia og Haukeveien. I kryss Haukeveien/Haneholmveien er det regulert inn frisikt for å sikre tilfredsstillende sikt. Skilting med parkering forbudt fra Virik Idrettsplass og nordover må vurderes i byggeplanfasen

Det er gjort en vurdering av skiltet hastighet på hele prosjektstrekningen. Det forutsettes at fartsgrense 40 km/t opprettholdes mellom Haneholmveien 33 og krysset Haneholmveien/Kjellbergveien. Fartshumper beholdes også og utformes i henhold til føringer i gjeldende håndbøker.

Det er gjennomført en vurdering av alternative løsninger på den nordre delen av prosjektet – strekningen Vesle Hauanvei-Kjellbergveien. I dialog med Sandefjord kommune er det besluttet å regulere fortau langs østsiden av Haneholmveien, ny løsningen for krysset Haneholmveien/Kjellbergveien og utbedre/supplere fortau langs nord- og sydsiden av Kjellbergveien \08\.

Fylkeskommunen vil vurdere strakstiltak som Virik FAU har foreslått i møter og i mailkorrespondanse, og vil sørge for å opprettholde dialogen.

3.1.2. Private

13.03.2023 Berit Bugsett

Eier av gbnr. 129/256.

Det er sannsynlig at det vil bli boligbygging på den delen av eiendommen som grenser til Haneholmveien. Viktig at en framtidig gs-vei ikke gjør det vanskelig å få adkomst til området.

Forslagsstillers kommentar:

> *I området forbi gbnr. 129/256 er det planlagt at Haneholmveien forskyves mot vest og at gs-vei etableres på eksisterende Haneholmveien. De planlagte tiltakene vil ikke forhindre adkomst til gbnr 129/256 i framtiden.*

20.03.2023 Cecilie Trosby og Åge Kjær

Eier av Haneholmveien 20B.

Gs-veien vil komme tett inntil husveggen. Den beste og riktigste løsningen for alle parter og antakelig den rimeligste, er å forskyve veibanen noe over til vestsiden. Vi mener at den reale løsningen er, at veibanen og gang/sykkelstien blir liggende mer i midten mellom Haneholmveien 17B og 20B. Planen slik den nå ser ut, vil bli meget sjenerende tett på vår husvegg, og vil også bli en sikkerhetsrisiko for spesielt syklende. Med kloakknettet liggende på østsiden vil vel også dette være et argument for å tenke utvidelse på vestsiden av veien i dette området.

Forslagsstillers kommentar:

> *I planarbeidet er det vurdert ulike alternativer på strekningen Haneholmveien 28-16. Det er anbefalt løsning der Haneholmveien forskyves mot vest for å få gjennomgående samme bredde på gs-vei på østsiden av Haneholmveien, samt unngå store inngrep på eiendommene på østsiden.*

15.03.2023 Eva Hoffgård og Ivar Arne Hoffgård

Eier av Haneholmveien 92.

Påpeker at det kun er 2,15 meter ledig plass fra asfaltkant til støttemur på eiendommen. Hvis det er behov for mer plass kan vestsiden av vei også brukes.

Forslagsstillers kommentar:

I planarbeidet har Vestfold fylkeskommune forholdt seg til føringer i kommuneplanen med vedtak om at framtidig gs-vei skal ligge på østsiden av Haneholmveien.

I dialog med grunneier har fylkeskommunen påpekt at støttemur er etablert på offentlig areal utenfor eiendommen Haneholmveien 92. Støttemur på eiendommen må fjernes i forbindelse med etablering av gs-vei. Det er planlagt grøft på utsiden av gs-veien med tanke på overvannshåndtering og snøopplag.

20.03.2023 Ruth Karin Martinussen og Geir Skorpen

- Eier av Haneholmveien 70. Blir ikke berørt av planforslaget.
- Påpeikar at krysset Hystadveien/ Haukeveien har ei særs dårlig utforming og gjer at det er vanskeleg å kome ut på Hystadvegen i perioder med stor trafikk. Dette medverkar truleg også til større bruk av Haneholmvegen.
- Krysset Haneholmvegen/ Haukevegen er uoversiktleg. Kryssing av vegen med sykkel og til fots er utrygg. På vinterføre er det det ikke uvanleg at bilar står fast og skaper farlege situasjoner. Der er i tillegg ofte uventa glatt på grunn av tilsig av vatn frå vegkant som fryser i skyggelagt område.
- Foreslår 2 nye alternative løsninger for strekningen Fasanvegen – Haukeveien (delstrekning 3 i konseptutredning):
    - Legge ny trasé for bilveg til området i skogen aust for Haneholmvegen og la gang- og sykkelveg følge den noverande vegen.
    - Legge ny trasé for både bilveg og gang- og sykkelveg på denne strekninga i skogen.
- Lister opp fordeler og ulemper med de to alternativene.

Forslagsstillers kommentar:

I forkant av reguleringsplanprosessen ble det gjennomført en konseptfase hvor ulike alternativer for bedre tilrettelegging for myke trafikanter langs Haneholmveien ble vurdert \01\. Prosjektgruppen kom med en anbefaling basert på flere evalueringskriterier og på strekningen Fasanveien-Haukeveien ble det anbefalt en frittliggende gs-vei øst for Haneholmveien. Krysningspunkt over Haukeveien ble anbefalt utformet med gangfelt og intensivbelysning.

Prosjektgruppens anbefaling ble forankret i Hovedutvalg for miljø- og plansaker i Sandefjord kommune i september 2022. I november 2022 behandlet Hovedutvalg for samferdsel i Vestfold og Telemark fylkeskommune konseptutredningen. Det ble da vedtatt at det skulle igangsettes detaljregulering på hele strekningen fra Store Berganveien til Kjellbergveien. Det vises for øvrig

til kap. 6 for mer informasjon om konseptfasen.

- *Haukeveien er kommunal vei og utbedring av veiens kurvatur er et kommunalt ansvar*

19.03.2023 Håkon Hvidsten

- Eier av Haneholmveien 166
- Flytte innkjøring til eiendommene 129/63 (Haneholmveien 166) + 129/160 (Haneholmveien 160) og slå dem sammen til en felles utkjøring på Haneholmveien.
- Opparbeide «sti» m/bom fra ny gang og sykkelvei til boligfelt. Ikke ønskelig med motorisert fartøy.
- Opparbeide grøft mellom eiendom og gang og sykkelvei. Det må da settes opp støttemur i stein mot eiendommene 129/63 + 129/9 (Haneholmveien 168).
- Bytte vegbelysning og velge strøm i bakken, Ikke luftstrekk.
- Oppgradere eksisterende hovedvannledning i forbindelse med ny vei.
- Oppgradere stikkledninger i forbindelse med ny vei.
- Fartsdumper og hastighet 30km/t på hele strekningen (Haneholmveien)

Legger ved kartskisse som viser forslagene.

Forslagsstillers kommentar:

Prosjektet har vurdert felles avkjørsel for gbnr 129/63 og gbnr 129/160. En slik løsning vil medføre store inngrep på eiendommene og på dyrket mark. I tillegg vil det medføre kjøring på gs-veien fram til eiendommene. Med bakgrunn i arealbeslag og trafikksikkerhet anbefaler prosjektet å opprettholde og tilpasse eksisterende avkjørsler til planlagt situasjon.

Sti m/bom mellom gs-vei og boligfelt i Store Berganveien er ikke regulert inn da dette vil medføre inngrep i landbruksarealer.

Det er regulert grøft på innsiden av gs-vei mot gbnr 129/3 for å kunne håndtere overvann og snø. Eksisterende mur langs eiendommen gbnr 129/9 må fjernes i forbindelse med bygging av gs-vei og reetableres i ny posisjon.

Det er planlagt ny veibelysning på hele strekningen Store Berganveien-Kjellbergveien som del av prosjektert. Det er avholdt møter med Lede angående eksisterende kabler og linjer. Avklaringer angående sanering av luftstrekk gjøres i byggeplanfasen.

Oppgradering av hovedvannledning og stikkledninger avklares i byggeplanfasen.

Det er gjort en vurdering av skiltet hastighet på hele prosjektstrekningen. Det forutsettes at fartsgrensene beholdes som i dag. Fartshumper beholdes også og utformes i henhold til føringer i gjeldende håndbøker.

19.03.2023 Ingvar Ringdal

- Eier av Haneholmveien 94
- Positivt at ferdsel skal bli tryggere for gående og syklende.
- Ønsker at det ses på mulighet for smalere grøft forbi Haneholmveien 94 (ønsker smalere enn 2 m), for å spare inngrep på fjell og ervervelse av tomt. Mener vann kan fordrøyes siden tomten ligger på bakketopp.
- Utkjørsel fra Haneholmveien 94: Overgang fra fortau til eksisterende innkjørsler må være jevn, uten grøft eller kantstein slik at fortau kan brukes som manøvreringsareal for å kjøre ut på Haneholmveien. Må ta hensyn til adkomst for søppelbil, brøyting, brannbil, lastebil. Bør se på mulighet for å flytte Haneholmveien vestover for å få mindre inngrep på innkjørsel til Haneholmveien 94-104.
- Haneholmveien 92:
  - Ber om at inngrep i fjell minimeres, da det ikke kan være behov for stor grøft her. Dette er høyeste punkt, og vann vil renne begge veier slik at fuglebadet i fjell kan bevares.
  - Ønsker flere fartsdempere på strekningen.
  - Det bør vurderes 30 km/t fra Haneholmveien 84 til Soltoppen barnehage. Ber også om vurdering av å snevre inn gs-vei til 2m på samme strekning, for å begrense inngrep på eiendommer.
- Veistrekning forbi klubbhus ved Virik idrettspark:
  - Fartsgrense bør settes til 30 km/t. Det er mange myke trafikanter som krysser området.
  - Trær og busker må fjernes i det lille feltet mellom Haneholmveien og Haukeveien, da dette sperrer for sikt.
  - Det bør også lages kommunikasjon fra Haneholmveien over til stien gjennom skogen ved klubbhuset, på bakketoppen sør for krysset Haukeveien. Denne bakketoppen og bakken med sving ned mot Haukeveien er veldig uoversiktelig (med møtende billys) så det ville være lurt å minske behov for å gå i denne bakken ned mot Haukeveien.

Forslagsstillers kommentar:

Det er gjennomført en omfattende vurdering av overvannshåndtering i dagens situasjon og i planlagt situasjon \07\. Det er planlagt at overvann fra vei og sidearealer skal forsinkes i

sidegrøfter før det slippes ut på utløpsledninger. I planarbeidet har det også vært tett dialog med drift- og vedlikeholdsavdelingen angående behov for snøopplag for å ha et tilfredsstillende helårs tilbud for de myke trafikantene som skal ferdes på den planlagte gs-veien. Med bakgrunn i dette kan ikke grøftebredden reduseres.

Ved avkjørsel til Haneholmveien 94-104 er Haneholmveien skjøvet noe mot vest inn på gbnr 128/307 Haneholmveien 93. Dette henger sammen med veiforskyvningen forbi gbnr 128/411 Haneholmveien 104 for å unngå omfattende inngrep på denne eiendommen. Avkjørselen til Haneholmveien 94-104 er også planlagt med tilstrekkelig bredde slik at store kjøretøy har tilstrekkelig manøvreringsareal.

I dialog med grunneier av Haneholmveien 92 har fylkeskommunen påpekt at støttemur er etablert på offentlig areal utenfor eiendommen Haneholmveien 92. Støttemur på eiendommen må fjernes i forbindelse med etablering av gs-vei. Det er planlagt grøft på utsiden av gs-veien med tanke på overvannshåndtering og snøopplag.

Det er gjort en vurdering av skiltet hastighet på hele prosjektstrekningen. Det forutsettes at fartsgrensene beholdes som i dag. Fartshumper beholdes også og utformes i henhold til føringer i gjeldende håndbøker.

Gs-veiens bredde og standard følger krav som er gitt i gjeldende veinormaler.

Krysningspunkt fra planlagt frittliggende gs-vei øst for Haneholmveien og over til eksisterende gs-vei på nordsiden av Haukeveien, er planlagt utformet som gangfelt med intensivbelysning. Frisikt både ved krysningspunkt og i kryss Haneholmveien/Haukeveien, er regulert med frisiktsoner i henhold til gjeldende håndbøker. Skiltet hastighet på Haukeveien vil bli vurdert i dialog med Sandefjord kommune i byggeplanfasen.

Prosjektet har vurdert en gs-forbindelse mellom Haneholmveien og planlagt frittliggende gs-vei øst for Haneholmveien i området ved Haneholmveien 66 og 66B. Det er stor terrengforskjell her og umulig å tilfredsstille krav til universell utforming uten store arealinngrep og meget høye kostnader. I dialog med Sandefjord kommune er det derfor besluttet å ikke gå videre med dette tiltaket.

17.03.2023 Ivar Skjold

- Eier Haneholmveien 67. Blir ikke berørt av prosjektet

- På strekningen Virik idrettsplass og sørover til Fasanveien, planlegges gs-vei i friomådet øst for Haneholmveien. Dette er et område kommunen inntil nylig har planlagt for ny veitrase. Ved å flytte veien til friområdet blir veien rett, oversiktlig og kort. Løsningen vil gi økt sikkerhet ved at man unngår alle avkjørsler og potensielle krysninger på en ellers tettbebygd, smal og svingete del av Haneholmveien. Sammen med kjøring til eiendommene kan den gamle veien fungere som gs-vei. Et problematisk og lite trygt kryss med Haukeveien vil også få en god løsning. Oppsummert er det mer hensiktsmessig og framtidsrettet å flytte veien og å ha gs-vei over bakketoppen.

Forslagsstillers kommentar:

I forkant av reguleringsplanprosessen ble det gjennomført en konseptfase hvor ulike alternativer for bedre tilrettelegging for myke trafikanter langs Haneholmveien ble vurdert \01\. Prosjektgruppen kom med en anbefaling basert på flere evalueringskriterier og på strekningen Fasanveien-Haukeveien ble det anbefalt en frittliggende gs-vei øst for Haneholmveien. Krysningspunkt over Haukeveien ble anbefalt utført med gangfelt og intensivbelysning.

Prosjektgruppens anbefaling ble forankret i Hovedutvalg for miljø- og plansaker i Sandefjord kommune i september 2022. I november 2022 behandlet Hovedutvalg for samferdsel i Vestfold og Telemark fylkeskommune konseptutredningen. Det ble da vedtatt at det skulle igangsettes detaljregulering på hele strekningen fra Store Berganveien til Kjellbergveien. Det vises for øvrig til kap. 6 for mer informasjon om konseptfasen.

09.03.2023 Jan Faye Braadland og Esther Cesilie Frydenlund

- Eier av Haneholmveien 43.
- Er overrasket over inntegning av plattformområdet for buss på sin eiendom, jf. oversendte skisser fra rådgiver. Mener det vil medføre store inngrep, og mener det er få som bruker eksisterende busstopp.
- Påpeker at det ikke er anlagt overvannskum eller avrenningsgrøft i krysset Haneholmveien – Salmakerløkka.
- Det må anlegges bedre tilpasset fartshumper, mange kjører dessverre i langt høyere fart over dumpene enn 40 km/t.

Forslagsstillers kommentar:

Det er gjort nye vurderinger etter at skisser ble oversendt grunneier. Det er ikke planlagt opparbeidelse av kantstopp med plattform på vestsiden av Haneholmveien i det aktuelle området.

Det er planlagt grøft med drensledning, og kummer på begge sider av krysset Haneholmveien/Salmakerløkka.

Fartshumper vil bli utformet i henhold til føringer i gjeldende håndbøker.

17.03.2023 Jørgen og Marie Elise Schübeler Reiten

- Eier av Haneholmveien 20.

- Fylkeskommunen må fokusere mer på trafikkdempende tiltak og ikke bare utbedring av veistrekningen.

- Det har ikke blitt presentert alternative løsninger for strekningen Haukeveien – Kjellbergveien, og det er vanskelig å forstå hvorfor foreslått alternativ er gunstigst ut fra trafikksikkerhet, kostnader, inngripen på beboere osv.

- Mener riktig løsning er følgende:
    - Gs-vei bør legges langs jordet på vestsiden etter Salmakerløkka, helt bort til nedre del av Viriklia, der den får god tilknytning til barneskolen.
    - Dersom gs-vei må legges langs Haneholmveien, bør det vurderes å ta større deler av vestsiden mellom Haneholmveien 15-21.

- Sender med utdypende forklaring på sine synspunkter.

Forslagsstillers kommentar:

Fylkeskommunen har avholdt møte med grunneier og presentert planlagte veitiltak.

Prosjektet har sett på løsning med at gs-vei etableres på jordet vest for Haneholmveien fra Salmakerløkka og fram mot Virik barneskole. En slik løsning er ikke i henhold til Sandefjord kommunes kommuneplan. Den vil ikke gi et tilbud til boligene nord for Salmakerløkka og løsningen beslaglegger store arealer med dyrket mark. Prosjektet har derfor valgt å ikke gå videre med denne løsningen.

I planarbeidet er det vurdert ulike alternativer på strekningen Haneholmveien 28-16. Det er anbefalt løsning der Haneholmveien forskyves mot vest for å få gjennomgående samme bredde på gs-vei på østsiden av Haneholmveien, samt unngå store inngrep på eiendommene på østsiden av Haneholmveien.

16.03.2023 Kirsti W og Birger Haugland

- Eier av Haneholmveien 2.

- Ber om at det kan bli vurdert å endre avkjørselen til sin eiendom Haneholmveien 2. Om mulig innkjøring direkte fra Kjellbergveien.

- Forutsetter at steinkant og tujahekk blir flyttet og tilbakeført i samme stand som ved oppstart. Alternativt at det settes opp et nytt gjerde i tillatt høyde.

- Det er en vannolle i sør-vestre hjørne som må tas med i planarbeidet. Naboer har en tinglyst rett i å hente vann fra denne ved behov.

Forslagsstillers kommentar:

Fylkeskommunen har avholdt møte med grunneier og presentert planlagte veitiltak. Avkjørselen til eiendommen er tilpasset planlagt situasjon og vil fortsatt ha ut- og innkjøring til Haneholmveien.

Det gis erstatning i henhold til gjeldende regler for hekker, steinkanter og andre objekter som må fjernes som følge av byggearbeidene. Det settes ikke opp gjerde langs eiendommen.

Vannolle vurderes i byggeplanfasen.

12.03.2023 Linn Therese Hynne og Ole Bjørn Rorge

- Eier av Haneholmveien 21.

- Et fortau vil bety en vesentlig begrensning i parkeringsmulighetene for boligene med små gårdsrom. Dette er en betydelig vanskelighet for flere av eiendommene i dette området. I 2007 ble det søkt om tilbygg i Haneholmveien 21, og beskrevet hvordan parkering skulle løses. Det ble gitt godkjennelse. I praksis er det blitt en stor parkeringsplass mellom boligen og Haneholmveien, og hvor parkering langs veien har blitt umulig. Det drives også med hundefrisering i eiendommen som medfører kundeparkering. Sitasjonen skaper en uoversiktlig veibit som er trafikkfarlig for våre skolebarn. På kort sikt ville det bedret trafikksikkerheten om kommunen ordnet opp slik at parkeringen blir i samsvar med tillatelsen som er gitt.

Forslagsstillers kommentar:

Eiendommen vil ikke bli berørt permanent som følge av planlagte veitiltak. Det er behov for midlertidig anleggsbelte inne på eiendommen for å etablere ny veibelysning på vestsiden av Haneholmveien. Eksisterende avkjørsel og parkeringsplass inne på eiendommen opprettholdes.

I forbindelse med søknad om tilbygg i 2007 ble det gitt tillatelse til flytting av avkjørsel fra nord til syd på eiendommen inn til to nye parkeringsplasser. Det ble satt krav om at den nordre avkjørselen skulle stenges fysisk og at ny avkjørsel skulle opparbeides iht. gjeldende regler med hensyn til frisikt og utforming.

I søknaden ble det ikke søkt om utvidet bruk av avkjørselen med tanke på næring i form av hundefrisørsalong. Næringsvirksomheten medfører at det parkeres langs østsiden av huset på offentlig veiareal som eies og driftes av Vestfold fylkeskommune. Parkeringen medfører rygging ut på Haneholmveien. Dette er negativt i forhold til trafikksikkerheten for kjørende og gående. I tillegg medfører kantparkeringen vanskelig situasjon for snøbrøyting og annet veivedlikehold.

Vestfold fylkeskommune vil vurdere tiltak i byggeplanfasen for å unngå kantparkering foran eiendommen.

20.03.2023 Marion Thuve Thunæs og Michal Jorek

- Eier av Haneholmveien 24.

- Håper at det bare tas det hagearealet som er nødvendig. Ber om at det tas hensyn til frukttrærne i hagen, spesielt pæretreet og dets røtter i forbindelse med gravearbeidet. Pæretreet antas å være rundt 100 år gammelt, mens epletreet er rundt fem år gammelt. I forbindelse med anleggelse av g/s-veg vil vi også miste vårt nåværende gjerde og hekk som vender mot Haneholmveien. Vi har små barn og er derfor avhengig av å ha en fungerende inngjerding mot veien, også i arbeidsprosessen. Vi foreslår at det settes opp et midlertidig gjerde mens arbeidet pågår. Når arbeidet er ferdig ønsker vi at det settes opp et nytt gjerde mot veien. Vi går gjerne i dialog med kommunen for å finne best mulig løsning for det nye gjerdet.

Forslagsstillers kommentar:

Fylkeskommunen har orientert grunneier om planlagt veitiltak i eget grunneiermøte. Eiendommen vil bli berørt med tanke på permanent inngrep og midlertidig anleggsbelte. Eksisterende hagetrær og gjerde vil bli berørt av anleggsgjennomføringen, men omfanget er usikkert pr nå. Før byggefasen starter inngås det kjøpekontrakt med grunneier og det gis erstatning for trær og andre innretninger som må fjernes.

I forbindelse med byggingen vil det bli satt opp anleggsgjerde der det er nødvendig for å sikre tredjepart fra anleggsområdet.

Forbi eiendommen er det planlagt lav betongmur i overgangen mellom gs-vei og hagen. For å tilfredsstille krav til frisikt i avkjørselen er det planlagt flettverksgjerde på topp av mur. Mur og gjerde vil bli detaljprosjektert i byggeplanfasen. Fylkeskommunen vil ta initiativ til dialog om dette.

26.03.2023 May Lisbeth Gullord Graff og Odd Axel Graff

- Eier av Salmakerløkka 1.

- Vil påpeke to særlig farlige punkter:
- Sving nord for Salmakerløkka: Opplever daglig vanskelige og trange passeringer mellom skolebarn og biler på strekningen Haukeveien til Kjellbergveien. Svingen rett nord for Salmakerløkka er særlig farlig, fordi den er uoversiktlig og smal, og fordi grøfta inn mot fjellet ikke drenerer vannet bort fra veien.
- Strekningen fra Kjellbergveien over toppen ved Haneholmveien 12. Kjellbergveien er svært trang, spesielt om vinteren, og bilister kjører ofte forbi syklister på farlige steder. Grunnerverv kan være nødvendig for å utvide veien, og parkering ved Haneholmveien 9 skaper farlige situasjoner. En grundig gjennomgang av området anbefales.

Forslagsstillers kommentar:

I svingen nord for Salmakerløkka er det planlagt sprengning i fjellet på østsiden av Haneholmveien for å etablere gs-vei og fanggrøft inn mot planlagt fjellskjæring. Dette vil gi de myke trafikantene et trafikksikkert tilbud og sikten gjennom svingen vil også bli bedre. Grøften mellom gs-veien og fjellskjæringen vil gi bedre kapasitet til å håndtere overvann fra vei og sidearealer.

Det er gjennomført en vurdering av alternative løsninger på den nordre delen av prosjektet – strekningen Vesle Hauanvei-Kjellbergveien \08\. I dialog med Sandefjord kommune er det besluttet å regulere fortau langs østsiden av Haneholmveien, ny løsningen for krysset Haneholmveien/Kjellbergveien og utbedre/supplere fortau langs nord- og sydsiden av Kjellbergveien.

22.03.2023 Roar Aulie Pedersen

- Eier av Haneholmveien 34.
- Har blitt informert om at det planlegges en sykkelsti som vil ta 4 meter av hagen mot Haneholmveien (ved Haneholmveien 34). Ønsker mer info, og ber om tegninger som viser hvordan de blir berørt.

Forslagsstillers kommentar:

Fylkeskommunen har orientert grunneier om planlagt veitiltak i eget grunneiermøte.

17.03.2023 Wenche Irene Melby og Odd Johan Jønsberg

- Eier av Haneholmveien 123
- Er plaget av brøyting om vinteren, det havner forurenset snø inn i hagen og grus blir presset inn mot gjerde. Ønsker nytt gjerde.
- Avstand mellom eiendomsgrense og Haneholmveien er liten, går ut fra at veien har «seget» inn mot sin eiendom. Mener å huske det ble sagt på infomøte at veikant burde litt minimum 1,5 m fra eiendommene.
- På eiendommen er det plassert to lyktestolper som tar unødig stor plass på tomta. Ber om å få framlagt papirer på inngått avtale om denne plasseringen. Regner med at stolpene fjernes eller flyttes, jf. informasjon gitt på infomøte.

- Antall skolebarn som går er svært få, mange blir kjørt av foreldre. Biltrafikken syns økende. Er av oppfatning av gs-vei ikke hjelper mye mot antall biler uten at det skapes en holdningsendring hos foreldre.

- Forslag om at Haneholmveien sperres for gjennomkjøring slik at bussen har løyve og kjøring er tillatt kun til eiendommene.

Forslagsstillers kommentar:

Det er smalt veiareal mellom Haneholmveien og eiendomsgrensen i dag. Det er planlagt å erverve noe areal fra Haneholmveien 123 for å ha tilstrekkelig bredde til snøopplag, veilys og generell drift av fylkesveien. Før byggefasen starter inngås det kjøpekontrakt med grunneier og det gis erstatning for gjerde, trær og annet som må fjernes.

Eksisterende lysmaster blir erstattet av to nye master og posisjonen endres noe.

Gs-vei langs Haneholmveien ligger inne i Sandefjord kommunes kommuneplan og det er et prioritert prosjekt i fylkeskommunens handlingsprogram. Gs-veien vil gi en tryggere ferdsel for myke trafikanter og målet er også at flere bruker sykkel og gange istedenfor bil i sine daglige reiser.

19.03.2023 Aud og Morten Ringdal

- Eier av Haneholmveien 104.

- Langs eiendom til Haneholmveien 104: Fylkeskommunen har for noen år tilbake kjøp opp eiendom langs begge sider av vei. Det ble da ryddet og sprengt bort noe fjell på østside av vei. Ønsker at VFK benytter seg av den eiendommen dere allerede har (vest-side av vei), slik at vi slipper å miste enda mer av vår allerede smale tomt. I tillegg vil sprenging av fjellet gi stygge arr i naturen, som aldri kan tilbakeføres.

- Utkjørsel og gårdsplass til Haneholmveien 104: For noen år tilbake kjøpte vi tomt 128/567. (felles utkjørsel Haneholmveien 94-104). Dette fordi det har alltid vært 2 parkeringsplasser der som vår familie har disponert). Vår sønn har et handicap, og bruker liten lastebil i jobb. Han må ha bilen parkert nær hjemmet. Vi gjorde også plassen foran garasjen bredere ved å fjerne et bed med prydbusker. Da har vi fått plass til to biler foran garasje. Vår sønn disponerer leiligheten i kjelleren. Denne har vi senere planer om å leie ut, og da trenger vi også disse plassene.

- Felles utkjørsel til Haneholmveien 94-104: Pr. idag er det 11 boenheter og 3 utleieenheter som benytter seg av samme utkjørsel. Allerede nå er det trangt nok som det er. Enkelte må stoppe og rygge for å komme inn/ut. Vi ser det ganske vanskelig om dette 'krysset' ble mindre.

- Ønske/forslag:
- Vi håper at dere da utvider vei på vestsiden av Haneholmveien, langs eiendom til Haneholmveien 104.
- Vi ønsker at dere tar minst mulig av innkjørsel, evt fordeler på begge sider av vei
- Smalere fortau pga eiendommer og innkjørsler.
- Lavere fartsgrense; -foreslår 30-sone fra Haneholmveien 88 til og med Soltoppen barnehage.
- Større og flere fartsdumper enn det som er i dag. (Gjerne en på hver side av felles innkjørsel, da det er enkelte beboere og besøkende som ikke bremser opp inn feltet her).

Forslagsstillers kommentar:

Fylkeskommunen har orientert grunneier om planlagt veitiltak i eget grunneiermøte. Forbi eiendommen er det planlagt å sideforskyve Haneholmveien mot vest for å unngå omfattende inngrep på Haneholmveien 104.

Det vil bli permanent inngrep på gbnr 128/567 for å tilpasse gs-vei og grøft. I tillegg er det krav til frisikt i avkjørselen til Haneholmveien 94-104 som vil begrense bruk av arealet til parkering.

Ved avkjørsel til Haneholmveien 94-104 er Haneholmveien skjøvet noe mot vest inn på gbnr 128/307 Haneholmveien 93. Dette henger sammen med veiforskyvningen forbi gbnr 128/411 Haneholmveien 104 for å unngå omfattende inngrep på denne eiendommen. Avkjørselen til Haneholmveien 94-104 er også planlagt med tilstrekkelig bredde slik at store kjøretøy har tilstrekkelig manøvreringsareal.

Gs-veiens bredde og standard følger krav som er gitt i gjeldende veinormaler.

Det er gjort en vurdering av skiltet hastighet på hele prosjektstrekningen. Det forutsettes at fartsgrensene beholdes som i dag. Fartshumper beholdes også og utformes i henhold til føringer i gjeldende håndbøker.

17.03.2023 Anny Kongsvik Erdmann

- Eier av Haneholmveien 84.
- Påpeker at anbefalt løsning med frittliggende gs-vei mellom Fasanveien og Haukeveien vil medføre erverv av areal på eiendommen Haneholmveien 84 og sprengning av berg ved Haneholmveien 100.
- Foreslår heller at gs-vei følger eksisterende tursti øst for Haneholmveien fra nord til Bekkasinveien. Derfra gjennom etablert boligområde på eksisterende veier/snarveier sydover fram mot dyrket mark. Gå så i vestre kant av jordet gbnr 128/10 fram til Haneholmveien 108 og ut mot Haneholmveien i vest. Mener at det er en tryggere løsning for de myke trafikantene og det er der de ferdes i dag.

Forslagsstillers kommentar:

Fylkeskommunen har orientert grunneier om planlagt veitiltak i eget grunneiermøte.

I forkant av reguleringsplanprosessen ble det gjennomført en konseptfase hvor ulike alternativer for bedre tilrettelegging for myke trafikanter langs Haneholmveien ble vurdert \01\. Prosjektgruppen kom med en anbefaling basert på flere evalueringskriterier og på strekningen Fasanveien-Haukeveien ble det anbefalt en frittliggende gs-vei øst for Haneholmveien. Krysningspunkt over Haukeveien ble anbefalt utført med gangfelt og intensivbelysning.

En løsning som foreslått av grunneier, med å legge gs-veien gjennom boligområder og langs dyrket mark, vil ikke gi et fullgodt tilbud for alle brukerne, det vil være utfordrende å drifte gjennom alle årstider og det vil medføre inngrep i dyrket mark. Vestfold fylkeskommune har derfor ikke gått videre med å vurdere denne løsningen.

3.2. Innkomne merknader til varsel om utvidet planområde

I desember 2024 ble det gjennomført en varsling av utvidet planområde. Bakgrunnen for dette var i hovedsak behov terrengtilpasninger og økt behov for midlertidige anleggsbelter for å kunne gjennomføre prosjektet.

Varslingsbrev ble sendt ut 18.12.2024 med frist for innspill 23.01.2025. Det kom inn 7 innspill (5 offentlige, 2 private) til varsel om utvidet planområde, og innspillene er oppsummert og kommentert under. Innspillene er også vedlagt i sin helhet \19\.

3.2.1. Offentlige etater og foreninger

21.01.2025 – Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

- Viser også til sin uttalelse ved varsel om oppstart for planarbeidet.
- Deler av utvidelsen berører fulldyrka mark registrert med svært god jordkvalitet. Minner om nasjonalt mål om å redusere omdisponering, og innskjerping av jordvernmålet. Legger til grunn at utvidelsen kun gjelder midlertidig omdisponering, og at arealene blir tilbakeført. Det er viktig at midlertidig omdisponering begrenses i så stor grad som mulig, og at det vurderes tiltak som minimerer risikoen for kompresjonsskader på matjorda.

Forslagsstillers kommentar:

Utvidelse av planområdet omfatter midlertidig omdisponering av matjord som følge av behov for økt midlertidig anleggsbelte. Som del av planmaterialet er det utarbeidet matjordplan i dialog med grunneiere og forpaktere av landbruksarealer, landbruksavdelingen i Sandefjord kommune og landbruksrådgiver i Vestfold fylkeskommune\16\.

Midlertidig anleggsbelte vil også omfatte nødvendig areal til oppranking av matjord.

19.12.2024 – Vestfold fylkeskommune

Jordvern

Det er viktig at tiltak gjennomføres slik at jordstruktur og avlingspotensiale ikke forringes.

Kulturarv

I planforslaget legges det opp til å rive Kjellbergveien 8 for å kunne etablere fortau og bygge om krysset Haneholmveien/Kjellbergveien. Krysset Haneholmveien/Kjellbergveien er et gammelt veikryss hvor det allerede på tidlig 1800-tallet lå bebyggelse. Kjellbergveien 8 er en del av det eldre bygningsmiljøet Virik. Kulturmiljøet består av de gamle eiendommene med hager, formet av veiløpet Haneholmveien som er et svært gammelt veiløp og som er å finne på gamle kart.

I den forenklede konsekvensutredningen som er utarbeidet tidlig i planarbeidet, er Virik gitt lokal verdi som kulturmiljø og rivning av Kjellbergveien 8 er gitt negativ konsekvens for miljøet. I dette ligger det at det er negativt for kulturmiljøet som helhet at man river et av de eldre husene. Det ligger til kommunen å ivareta sine lokalt viktige kulturmiljø. Sandefjord har ingen oversikt over sine miljø. Kulturarv anser at Virik har lokal verdi. I saker hvor fylkeskommunen selv regulerer, anser vanligvis kommunene at hensynet til kulturarven/kulturminner og kulturmiljø er ivaretatt av oss fordi kulturminner og kulturmiljø er fylkeskommunens myndighetsområde. Når det gjelder kulturmiljø av lokal verdi savner Kulturarv at kommunen sikrer ivaretakelse av disse områdene i denne type reguleringsplaner. Vi gjør derfor kommunen oppmerksom på at de må vurdere hvordan rivning av Kjellbergveien 8 vil påvirke kulturmiljøet Virik, sett opp mot gevinstene av å etablere gang/sykkelvei. I denne type saker er det særlig viktig å også vurdere alternative løsninger.

Det vil ikke gjennomføres nye registreringer som følge av utvidet plangrense, men det minnes om hensynssoner knyttet til to kulturminner som ligger innenfor plangrensen. Ber om videre dialog i saken knyttet til utstrekning og bestemmelser for hensynssonene.

Forslagsstillers kommentar:

Jordvern:
Det er utarbeidet matjordplan som en del av reguleringsplanen, som omhandler beskrivelse og prinsipper for jordflyttingen \16\.

Kulturarv:
I forbindelse med alternativsvurderingene som ble gjennomført våren 2024, ble det gjort en vurdering av alternative løsninger for området ved Kjellbergveien, basert på flere kriterier, blant

annet økonomi, trafikksikkerhet, grunnerverv, fremkommelighet, naturmangfold, kulturminner og klimagassutslipp \08\. Rapport fra alternativsvurderingene konkluderte med at løsningen 04 skulle legges til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplanen.

Det ble avholdt et møte 08.04.2024 mellom kommunen og fylkeskommunen, der valg av løsning fra alternativsvurderingene ble diskutert. Sandefjord kommune ønsket å legge grunn løsningen 03-B, som innebærer ombygging av krysset Kjellbergveien og innløsning av Kjellbergveien 8. I møtet var Sandefjord kommune klar på at Kjellbergveien 8 er i veldig dårlig stand, og at innløsning av bygningen ikke vil gi negativ konsekvens for kulturmiljøet.

I etterkant av møtet ble det besluttet at alternativ 01-B legges til grunn, som også innebærer innløsning av Kjellbergveien 8.

Det har vært dialog om regulering av hensynssoner og reguleringsbestemmelser for kulturminner

15.01.2025 – Lede

- Utvidelse av planområdet kommer i konflikt med en av Ledes frittstående nettstasjoner. Lede viser til opplysninger gitt i uttalelse til varsel om oppstart planarbeid (24.02.2023), og gjentar spesielt der kap. 3.3:

  Ved en eventuell flytting av nettet må det påberegnes minimum 3 måneder til prosjektering. Omfanget og størrelsen på flyttingen vil være avgjørende for tidsaspektet for flyttingen av anlegget.

Forslagsstillers kommentar:

Detaljer angående eventuelt behov for flytting avklares i byggeplanfasen.

21.01.2025 – Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

- Viser til innspill til varsel om oppstart planarbeid sendt 06.03.2023. forutsetter at innspill følges opp også for varslet utvidet areal. Viser til kartbasert veileder for reguleringsplan. Alle nye naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 er pliktig å melde inn til NVE. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG.

- Dersom planen berører NVEs saksområdet, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. Alle relevante fagutredninger må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Forslagsstillers kommentar:

- *Resultatene fra grunnundersøkelsene er meldt inn til NADAG.*

22.01.2025 – Thomas Slåtta – Fasantunet borettslag

- Vil Fasantunet borettslag bli direkte berørt? Er nytt fortau/gangvei planlagt der jeg har tegnet rød og blå linje (se figur under)? Det er eventuelt den røde linjen jeg først og fremst er opptatt av. Om det er planlagt gangvei der jeg har merket med rød linje lurer vi på om det vil skje utenfor dagens tomtegrense/hekker?

Forslagsstillers kommentar:

Fylkeskommunen har orientert grunneier om planlagt veitiltak i eget grunneiermøte.

3.2.2. Private

30.12.2024 – Arild Henriksen

- Eier av Haneholmveien 17.
- Ble overrasket over mottatt brev. Ber om en orientering.

Forslagsstillers kommentar:

Fylkeskommunen har orientert grunneier om utvidelse av planområdet og planlagt veitiltak i eget grunneiermøte.

17.01.2025 – Helen Swain og Mike Wakeford

- Eier av Haneholmveien 125.
- Ble overrasket over mottatt brev om utvidelse av planområdet inn på deres eiendom. Varselet har påvirket familien sterkt. Ber om en orientering.
- De er bekymret for at byggearbeidet kan påvirke murene og bygningene på eiendommen.
- De ber fylkeskommunen vurdere om det virkelig er behov for gs-vei på den strekningen de bor.

Forslagsstillers kommentar:

Fylkeskommunen har orientert grunneier om planlagt veitiltak i eget grunneiermøte.

Etter møtet er det bestemt at det ikke er behov for å regulere midlertidig anleggsbelte som varslet inn på eiendommen. Det vil være behov for å erverve noe areal på eiendommen for å etablere kabelgrøft og ny veibelysning som skal stå på offentlig grunn, samt ha nødvendig areal for drift og vedlikehold langs fylkesveien.

Det vil bli utført tilstandsregistrering av eiendommene langs Haneholmveien i henhold til gjeldende håndbøker før byggearbeidene igangsettes.

4. Rammer og premisser for planarbeidet

4.1. FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål ligger til grunn for planforslaget. Planforslaget vil blant annet kunne bidra til å nå bærekraftsmål:

- nr. 3: God helse og livskvalitet
- nr. 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn
- nr. 13: Stoppe klimaendringene

Figur 4-1 Oversikt over FNs bærekraftsmål. (Kilde: FN-sambandet)

4.2. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging» skal bidra til mer effektive planprosesser samt et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

I «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging», er følgende retningslinjer beskrevet:

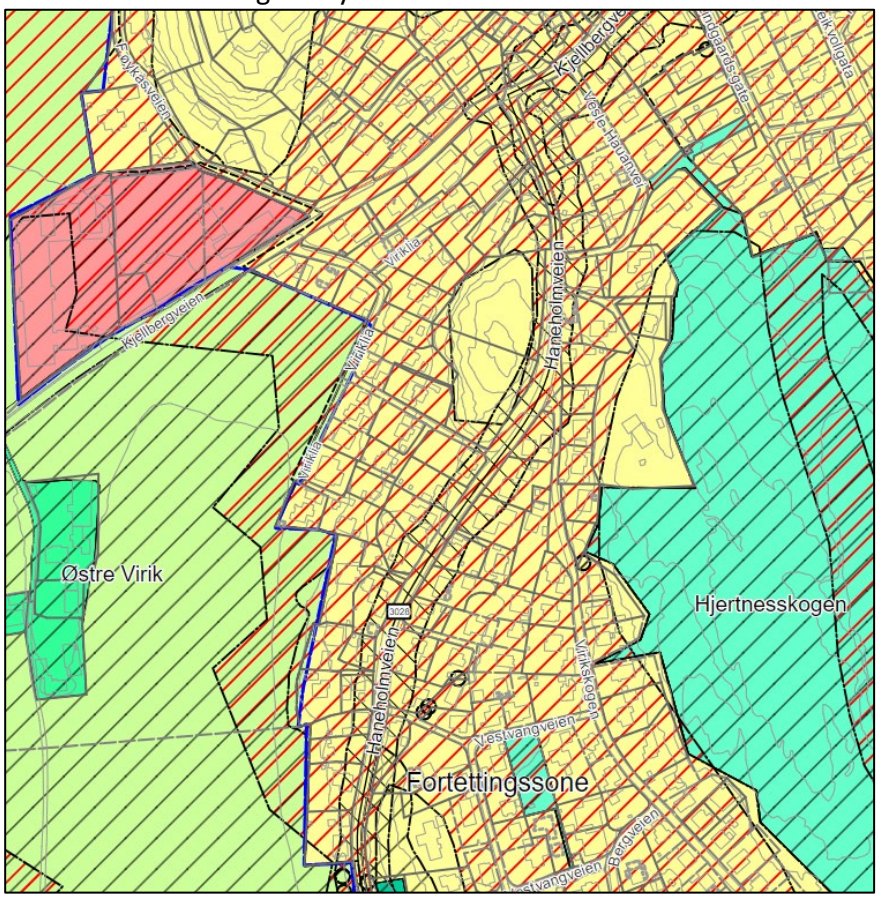
- I pkt. 4.4 står det at planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform.
- I pkt. 4.7 står det at i planleggingen skal det tas hensyn til overordnet grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter.
- I punkt 4.8 står det at planleggingen skal ta høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle, og ta hensyn til den delen av befolkningen som har lav mobilitet.

4.3. Planstatus for området

Kommuneplanens arealdel 2023-2035

Strekningen er hovedsakelig avsatt som nåværende LNFR og nåværende boligbebyggelse, samt trasé for framtidig gs-vei. Strekningen omfatter også følgende hensynssoner:

- H220 - Gul støysone
- H310 – Fareområde under marin grense samt kjente fareområder for kvikkleire
- H320 - Flomfare
- H370 – Fareområde høyspenningsanlegg
- H530 – Særlig hensyn friluftsliv



Figur 4-2 Utsnitt av kommuneplanens arealdel. (Kilde: Sandefjord kommune)

Reguleringsplaner

Store deler av strekningen er uregulert. Varslet plangrense overlapper med følgende reguleringsplaner:

- 19750006 – Virikskogen
- 20000004 – Fasanhagan
- 20020007 – Fasanhagan og Solsletta
- 20150010 – Åsly/Haneholmveien

4.4. Andre rammer og føringer

Trafikksikkerhet

Nullvisjonen er visjon om et transportsystem som ikke fører til død eller livsvarig skade.

Nullvisjonen er forankret i Nasjonal transportplan og innebærer en ambisjon om en markant og varig reduksjon av antall drepte og livsvarige skadde i trafikken. Nullvisjonen fastslår at trafikk-sikkerheten er en kvalitet som kjennetegner et godt planlagt, godt bygd og velfungerende transportsystem.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Planen skal bidra til:

- God trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.
- Legge til rette for verdiskapning og næringsutvikling og fremme helse- miljø og livskvalitet.

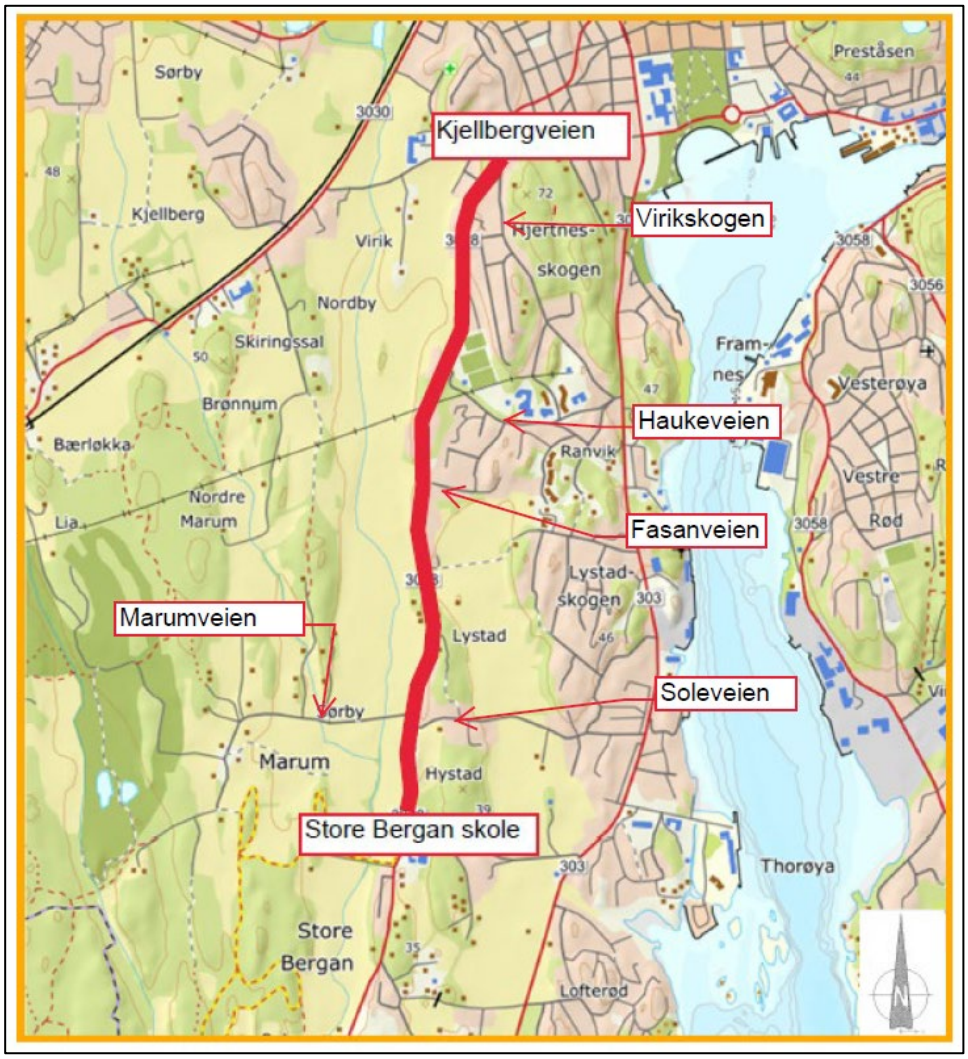
T-2/08 Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen

Planen skal bidra til å sikre et godt oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger.

5. Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

5.1. Beliggenhet

Kartet under viser oversikt over prosjektstrekningen markert med rød skravur.



Figur 5-1 Oversiktskart over strekningen. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

5.2. Dagens – og tilstøtende arealbruk

Den aktuelle strekningen har en lengde på ca. 2,7 km.

I nordre del av strekningen ligger det eldre boliger på begge sider av veien med adkomst direkte ut i Haneholmveien. I syd er det mer landlig med bebyggelse vekselsvis på begge sider av veien, eller på en side med jorder/utmark på andre siden.

Det er kun etablert fortau mellom Virikskogen og Vesle Hauanvei, samt på nordsiden av Kjellbergveien. Fra Store Bergan barneskole og sydover er det etablert en kort strekning med gs-vei.

Figur 5-2 Dagens situasjon syd på prosjektstrekningen. Stedvis bratt sideterreng med bratte avkjørsler og sideveier. (Kilde: Google Maps)

Figur 5-3 Dagens situasjon nord på prosjektstrekningen. Tosidig bebyggelse og smale arealbelter inn mot fasadeliv. (Kilde: Google Maps)

Figur 5-4 Dagens situasjon i krysset Haneholmveien/Kjellbergveien. Trangt kryss med liten frisikt og ikke tilbud for myke trafikanter. (Kilde: Google Maps)

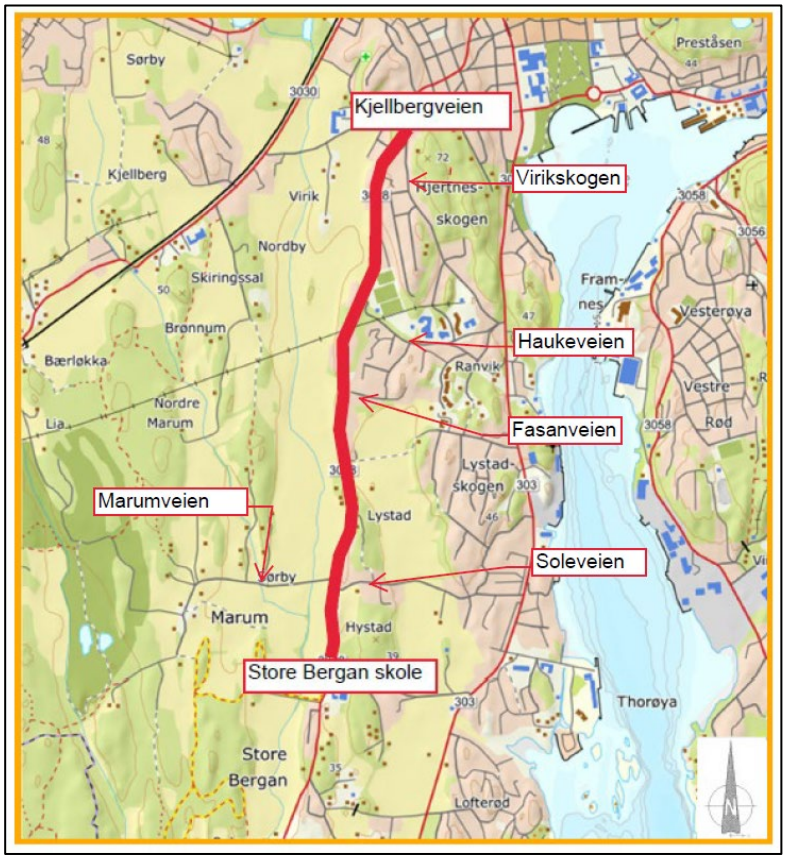
5.3. Vei- og trafikkforhold

Eksisterende vei

Fv. 3028 Haneholmveien kan karakteriseres som en ett-feltsvei med veibredde under 6 m. Noen steder er veibredden målt til 5 m. De myke trafikantene har kun en smal veiskulder å ferdes på. Kjørende på Haneholmveien har i dag vikeplikt for sideveier

Figur 5-5 Smal veibredde rett nord for Store Bergan barneskole. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

De kommunale veiene Store Berganveien, Soleveien og Haukeveien forbinder Haneholmveien med fv. 303 Hystadveien og er lokalveier inn til store boligområder. Langs Store Berganveien og Haukeveien er det tilrettelagt med gs-vei/fortau.



Figur 5-6 Prosjektstrekningen med markering av kommunale veier. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Trafikk

Skiltet hastighet på Haneholmveien fra Store Berganveien i syd til Kjellbergveien i nord er hovedsakelig 40 km/t. Det er en liten strekning med 30 km/t lengst syd. Det er anlagt fartshumper på hele strekningen.

ÅDT varierer fra 600 til 3.650 kjøretøy/døgn (2024-tall), med flest kjøretøy i nord (Kjellbergveien). Tungtransportandel varierer fra 3 til 7%.

Kollektivtrafikk

På strekningen Store Berganveien til Haukeveien går det kun skolebuss. Det er 4 bussholdeplasser på strekningen innenfor varslet plangrense. Lokasjon for disse holdeplassene er:

-Marumveien
-Haneholmveien 124
-Haneholmveien 93
-Haneholmveien 78

Det går kun rutebuss på strekningen Haukeveien til Kjellbergveien (rute 173). Ruten har 5 avganger på hverdagen og 4 avganger på lørdag. Det er 4 bussholdeplasser på denne strekningen innenfor varslet plangrense. Lokasjon av holdeplassene er:

-Virik idrettspark
-Salmakerløkka
-Viriklia
-Haneholmveien 3

Holdeplassene er enkle kantstopp uten repos.

Beredskapsvei

Haneholmveien er omkjøringsvei for fv. 303 Hystadveien hvis det skjer ulykker eller andre uforutsette hendelser på Hystadveien.

5.4. Teknisk infrastruktur

Eksisterende veidrenering og kommunal VA

Det ligger eksisterende overvannsledninger, stikkrenner og kummer langs Haneholmveien. Tilstand på disse er ukjent. Noen steder er det åpen veigrøft. På store deler av strekningen ledes overvann mot Virikbekken vest for Haneholmveien. Sandefjord kommune har VA-anlegg på strekningen.

Eksisterende VA-anlegg er vist på GH-tegninger \02\ som er vedlagt reguleringsplanen.

Eksisterende linjer- og kabelanlegg

Det er innhentet opplysninger fra Geomatikk/ledningsportalen og Lede. Eksisterende linjer- og kabelanlegg er vist på IN-tegninger \02\ som er vedlagt reguleringsplanen. Det er veilys på store deler av strekningen. Dette er gammelt og består av gamle trestolper og kvikksølvarmaturer.

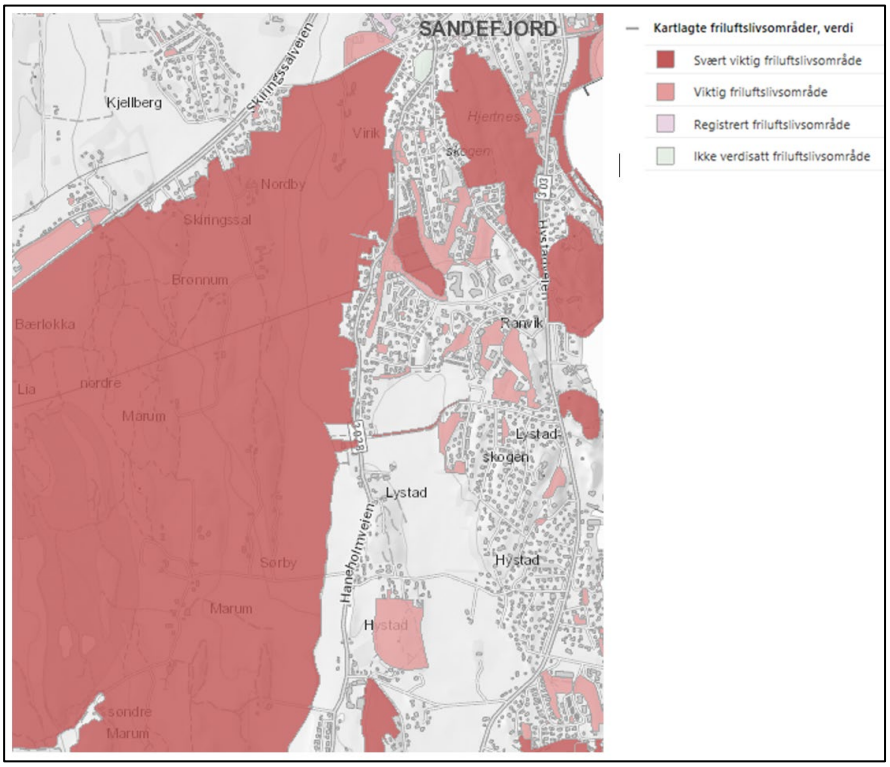
5.5. Landskapsbilde

Planområdet er forholdsvis flatt. Det er preget av store landbruksområder spesielt på vestsiden av Haneholmveien. I syd er det ensidig bebyggelse på østsiden, men lenger nord er det tosidig bebyggelse. Det er enkelte spredte partier med skog. På østsiden av Haneholmveien er det partier med koller. Veien ligger på mellom ca. kote +12 moh til +47 moh i planområdet. Det er et mildt kystklima.

Figur 5-7 Dronebilde av parti lengst syd på strekningen. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

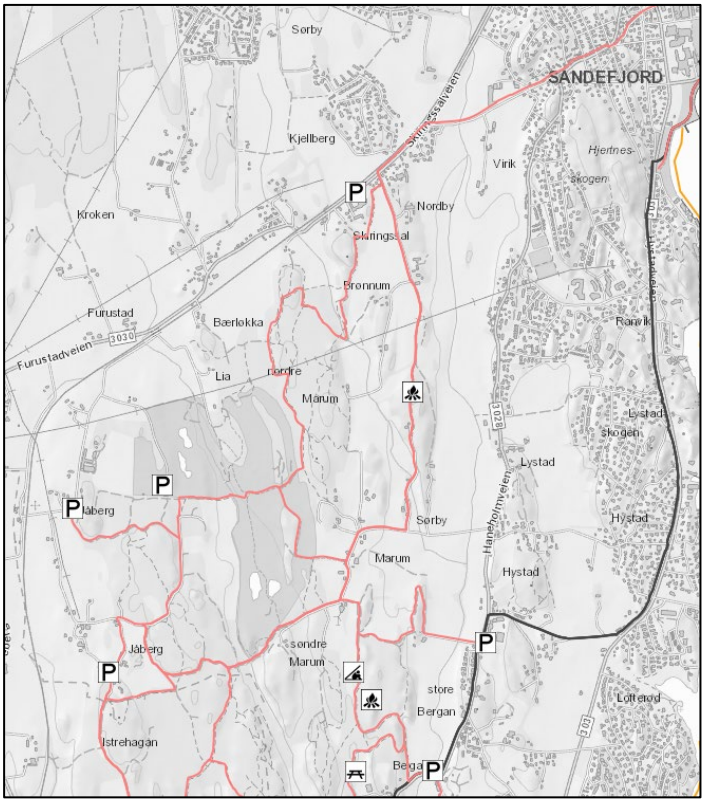
5.6. Nærmiljø / friluftsliv

Det er registrert svært viktige friluftslivsområder langs Haneholmveien (se figur under), spesielt på vestsiden av veien (Marumskogen).



Figur 5-8 Kart som viser kartlagte friluftsområder. (Kilde: naturbase.no)

I Marumskogen er det opparbeidede stier, rasteplasser, bålplasser og gapahuker. Området kan nås fra flere steder, deriblant Store Bergan barneskole.



Figur 5-9 Stinett vest for Haneholmveien. (Kilde: naturbase.no)

5.7. Barn og unge

Sandefjord kommune har tidligere utført registreringer av barn og unges ferdsel til/fra skolene i området. Det er barn og unge ved tre ulike skoler som benytter Haneholmveien som skolevei. Dette gjelder:

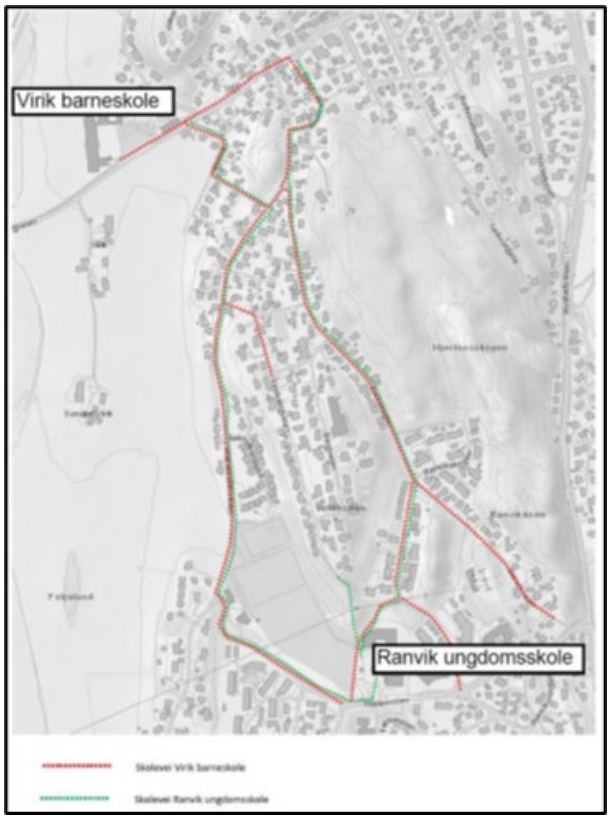
1. Virik barneskole

2. Store Bergan barneskole

3. Ranvik ungdomsskole

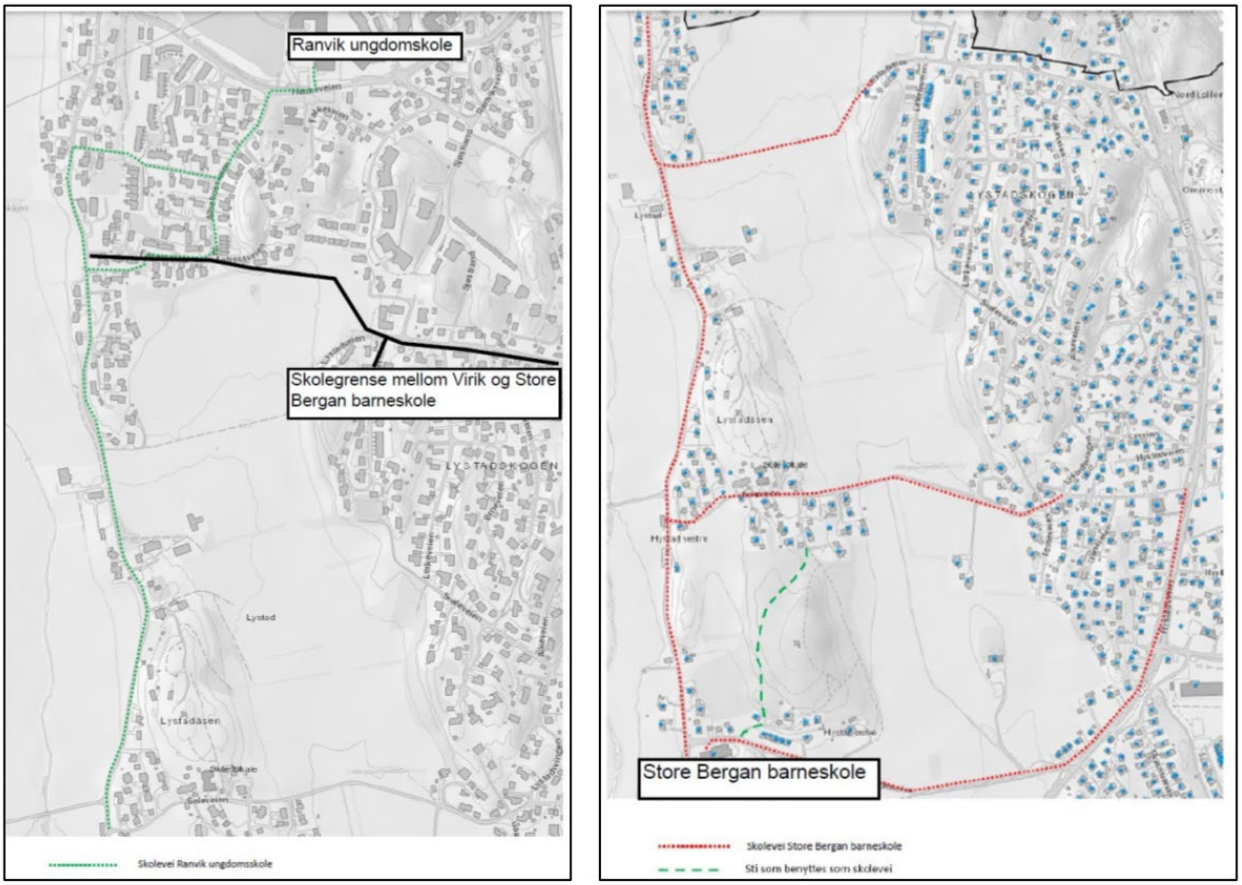
Virik barneskole ligger langs Kjellbergveien nordvest for Haneholmveien og har rundt 360 elever. Store Bergan barneskole ligger ved Haneholmveien i syd og har ca. 370 elever. Skolegrensen mellom Virik og Store Bergan barneskole er syd for Fasanveien. Ranvik ungdomsskole i Haukeveien tar imot elever fra Virik og Store Bergan barneskole, samt elever fra Byskolen (rundt 315 elever går på Byskolen). Ranvik ungdomsskole har ca. 450 elever.

Sandefjord kommune har, basert på lokalkunnskap, utarbeidet kart som viser de mest sentrale skoleveiene i nærheten til Haneholmveien, både for Virik, Store Bergan og Ranvik skole.



Figur 5-10 Oversikt over de mest benyttede skoleveiene til Virik barneskole og Ranvik ungdomsskole. (Kilde: Sandefjord kommune)

Haneholmveiens nordre del benyttes av både barneskolebarn og ungdomsskolebarn. De kommunale sideveiene Viriklia og Vesle Hauanvei er sentrale skoleveier. Haneholmveiens siste 100 meter mot Kjellbergveien unngås av skolebarn. Kjellbergveien benyttes av mange skolebarn som bor nord og øst for Haneholmveien, her er det kun et smalt fortau og veiskulder på nordsiden av Kjellbergveien.



Figur 5-11 Oversikt over de mest benyttede skoleveiene til Ranvik ungdomsskole (venstre) og Store Bergan barneskole (høyre). (Kilde: Sandefjord kommune)

Lengst syd benyttes stien over Hystadåsen som skolevei til Store Bergan barneskole.

I 2019 gjennomførte Sandefjord kommune en GIS-analyse av antall barn i nærområdet til Haneholmveien som potensielt benytter ulike deler av Haneholmveien som skolevei. Forskjellige årsklasser i de ulike områdene er kartlagt. Analysen er mest relevant for barneskolebarn. Unge ved Ranvik ungdomsskole kommer fra mange flere områder og kan benytte mange ulike veier som skolevei. Analysen viser at:

- ca. 63 barn ved Virik barneskole har Haneholmveien som skolevei. Barn som bor i veiene Vestvangveien, Bergveien og Virikskogen vil også kunne ha Haneholmveien som skolevei.

Som del av reguleringsplanarbeidet har det vært dialog med elevråd og lærer ved Virik barneskole. Dette ble gjennomført som et møte i mars 2023 hvor representanter fra Sandefjord kommune og fylkeskommunen var til stede. Elevrådet kom med mange gode innspill i forhold til hvor de unge ferdes og hvor de har opplevd farlige situasjoner.

5.8. Naturmangfold

Det er gjennomført naturmangfoldkartlegging av planområdet i henhold til Miljødirektoratets kartleggingsinstruks (NiN-metodikk). I tillegg er det gjennomført supplerende befaringer for å

registrere arter og forvaltningsinteressant naturmangfold. I tillegg består datagrunnlaget av tilgjengelig informasjon fra databaser (Naturbase og Artskart). Det er også gjennomført egen befaring og vurdering av enkelte eiketrær av firmaet Lilleby AS \11\. Det er utarbeidet fagrapport for naturmangfold \06\, som er vedlagt reguleringsplanen. Funn fra naturmangfoldkartleggingen er vist på X-tegninger \02\.

Naturtypelokaliteter

Det er registrert 8 eiketrær innenfor planområdet, som er definert som utvalgt naturtype. I tillegg er det registrert en lokalitet med lågurteikeskog i søndre del av planområdet. Tabellen under beskriver de registrerte naturtypelokalitene med vurdering av verdi.

Tabell 5-1 Oversikt over registrerte naturtyper innenfor planområdet. (Kilde Asplan Viak)

Navn på lokalitet	Lokalitetskvalitet	Merknad	Verdi
Haneholmveien V 13	Moderat kvalitet	Utvalgt naturtype	Svært stor
Haneholmveien V 15	Svært høy kvalitet	Utvalgt naturtype	Svært stor
Haneholmveien V 16	Høy kvalitet	Utvalgt naturtype	Svært stor
Haneholmveien V 12	Høy kvalitet	Utvalgt naturtype	Svært stor
Haneholmveien V 14	Høy kvalitet	Utvalgt naturtype	Svært stor
Haneholmveien V 2	Høy kvalitet	Utvalgt naturtype	Svært stor
Haneholmveien V 1	Høy kvalitet	Utvalgt naturtype	Svært stor
Skaubekken Ø 2	Høy kvalitet	Utvalgt naturtype	Svært stor
Hystad 8	Svært høy kvalitet	Sårbar (VU) naturtype med sentral økosystemfunksjon.	Svært stor

Det ble ikke registrert rødlistede arter eller andre forvaltingsrelevante arter under den prosjektspesifikke befaringen, med unntak av ask (EN – sterkt truet) som opptrer som busker og unge trær sør for Store Bergan idrettsplass, samt små trær i veikant langs jordet ved krysset ved Store Bergan barneskole.

Det ble ikke funnet eller er kjent ytterligere spesielle naturverdier innenfor planområdet, jf. verdikategoriene verneområder, arter og økologiske funksjonsområder, landskapsøkologiske funksjonsområder eller geologisk mangfold.

Fremmede arter

På befaringen ble det registrert forekomster av fremmede arter i kategoriene HI (høy risiko), SE (svært høy økologisk risiko) og PH (potensiell høy risiko). Fra tidligere registreringer er det også registrert fremme arter på strekningen.

Oversikt over registrerte arter vises i tabellen under.

Tabell 5-2 Oversikt over registrerte fremmede arter i kategoriene HI, SE og PH. (Kilde: Artskart/Fagrapport naturmangfold \06\)

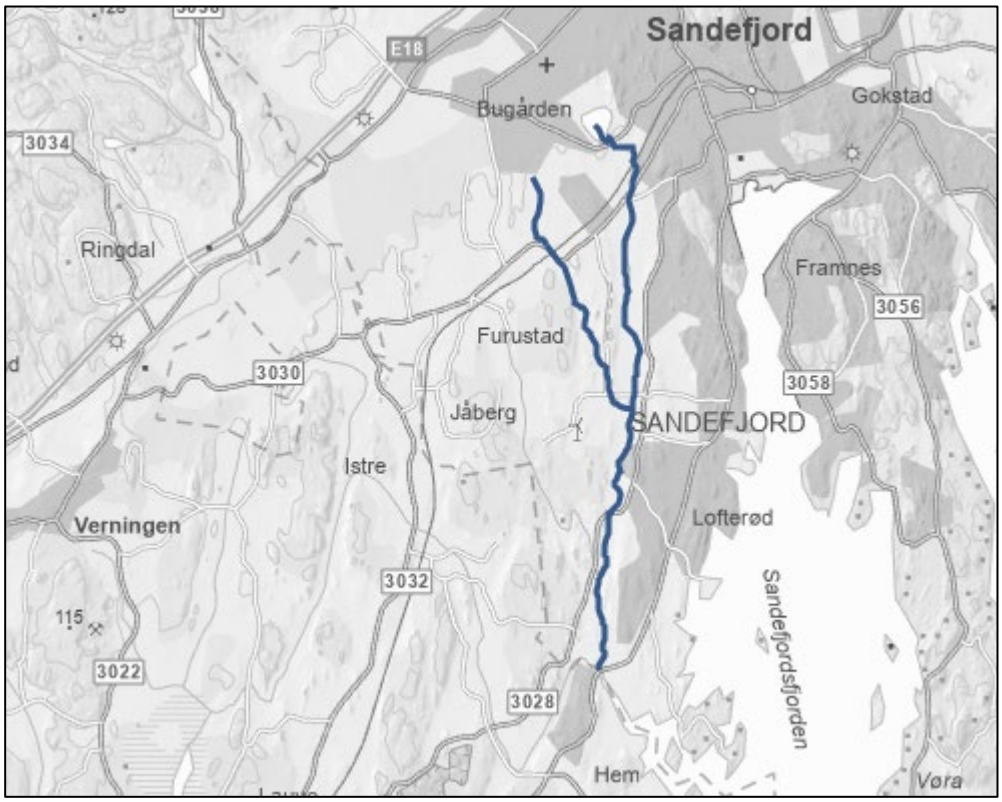
Art	Økologisk risiko
Fagerfredløs	SE
Gravbergknapp	SE
Hestekastanje	PH
Rynkerose	SE
Syrin	SE
Mispel, ulike arter	SE, HI
Kanadagullris	SE
Klatrevillvin	SE
Gravmyrt	SE
Villtulipan	PH
Vårpengeurt	PH
Storlind	HI

5.9. Vannmiljø

Vannforekomsten Virikbekken ligger i nær tilknytning til planområdet på vestsiden av Haneholmveien.

Virikbekken har vannID 015-448-R og er i Vann-Nett (VannNett-Portal (vann-nett.no) karakterisert som moderat kalkrik og humøs, med nedbørsfelt <10km2. Økologisk tilstand er dårlig, med høy presisjon. Vannprøver registrert i Vann-Nett viser høye verdier av ammonium, totalnitrogen og totalfosfor, samt dårlige resultater for bunndyr (ASPT) og påvekstalger (PIT).

Virikbekken er påvirket av diffus avrenning fra bl.a. fulldyrket mark og spredt bebyggelse. Kjemisk tilstand er udefinert i vann-nett, men basert på prøver tatt av Vestfold fylkeskommune i perioden oktober – desember 2023, klassifiseres Virikbekken til god kjemisk tilstand (klasse II). Virikbekken er i tillegg en dokumentert sjøørretbekk og antatt anadrom strekning går opp til omtrent 100 meter fra Bugårdsdammen.



Figur 5-12 Kart som viser vannforekomst Virikbekken. (Kilde: VannNett-Portal (vann-nett.no))

Det er gjennomført to separate sårbarhetsvurderinger, en basert på kriterier i vannforskriften og en basert på kriterier i naturmangfoldloven \14\.

Virikbekken vurderes til høy sårbarhet basert på kriterier fra vannforskriften og lav sårbarhet basert på kriterier fra naturmangfoldloven. I henhold til «verste styrer»-prinsippet er det matrisen som gir høyest sårbarhet som blir bestemmende for samlet sårbarhet. Virikbekken vurderes derfor samlet sett til høy sårbarhet.

ÅDT på strekningen er under 3000, noe som (iht. håndbok N200 Vegbygging) betyr at det er lav sannsynlighet for biologiske effekter i vannforekomsten som følge av tiltaket. Det betyr at det ikke vil være behov for rensing av veien i driftsfase. Det anbefales imidlertid å gjøre tiltak i anleggsfasen for å unngå avrenning til bekken. Dette fordi Virikbekken er en dokumentert sjøørretbekk som har dårlig økologisk tilstand blant annet på grunn av diffus avrenning fra jordbruk og spredt bebyggelse. Ytterligere avrenning i anleggsfasen kan føre til forverring av forholdene for fisk i Virikbekken.

5.10. Kulturmiljø

Høsten 2023 ble det gjennomført arkeologisk registrering innenfor planområdet, i regi av Vestfold fylkeskommune. Det foreligger rapport fra registreringen \09\.

Automatisk fredede kulturminner

Det er registrert 3 automatisk fredede kulturminner innenfor varslet planområde, som er kontrollregistrert.

- ID 49419 Gravfelt
- ID 49448 Gravfelt
- ID 62534-1 Bergkunstfelt med skålgroper

Det er registrert et gravfelt fra tidligere (ID29836) som ligger tett inntil plangrensen.

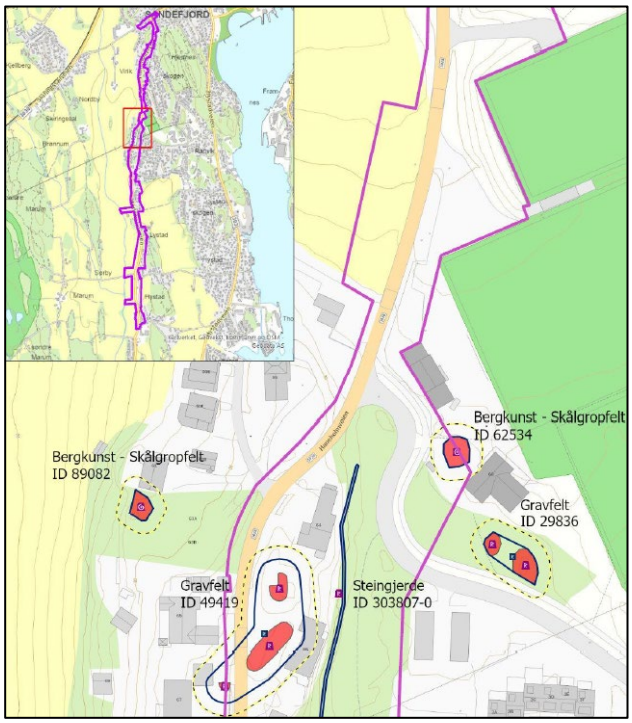
Nyere tids kulturminner

Det er registrert 6 nyere tids kulturminner innenfor planområdet.

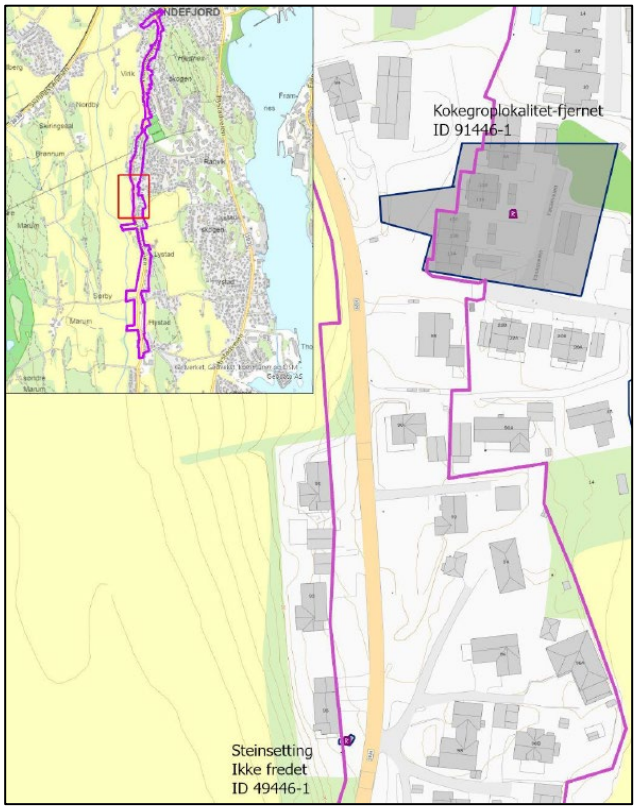
- ID 49446-1 Steinsetning. Fredningsstatus: ikke fredet.
- ID 303806-0 Steingjerde.
- ID 303807-0 Steingjerde
- ID 303808-0 Rydningsrøys
- ID 303809-0 Rydningsrøys
- ID 303810-0 Rydningsrøys

Det er tidligere registrert en kokegroplokalitet som ikke er fredet (ID 91446-1).

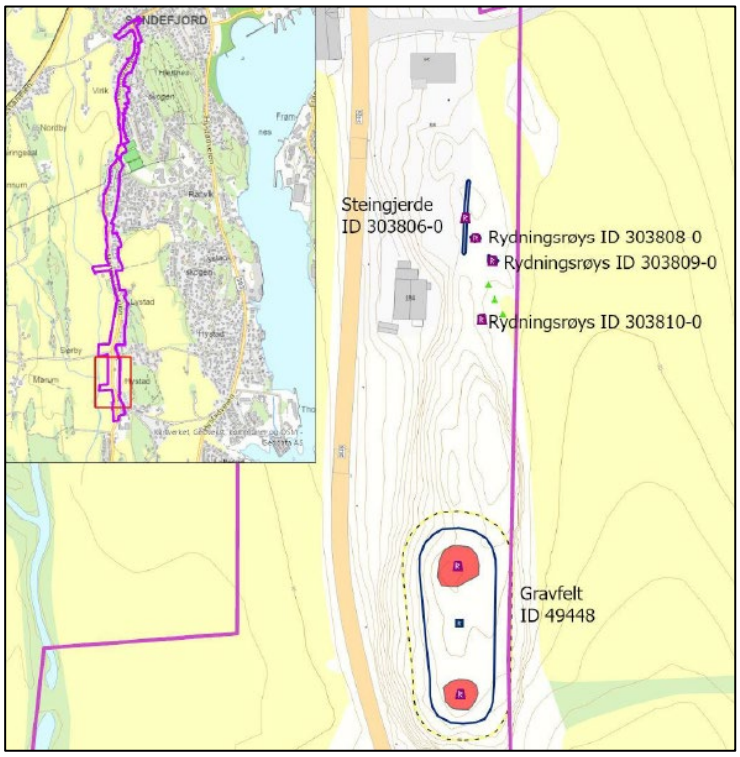
Like utenfor planområdet ved Virik Idrettsplass var det tidligere registrert et gravfelt (ID 29836). Gravfeltet ble kontrollregistrert da det ligger tett inntil plangrensen og har fått oppdatert geometri i Askeladden.



Figur 5-13 Kart 1 av 3 som viser kulturminner. Varslet plangrense er markert med lilla. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)



Figur 5-14 Kart 2 av 3 som viser kulturminner. Varslet plangrense er markert med lilla. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

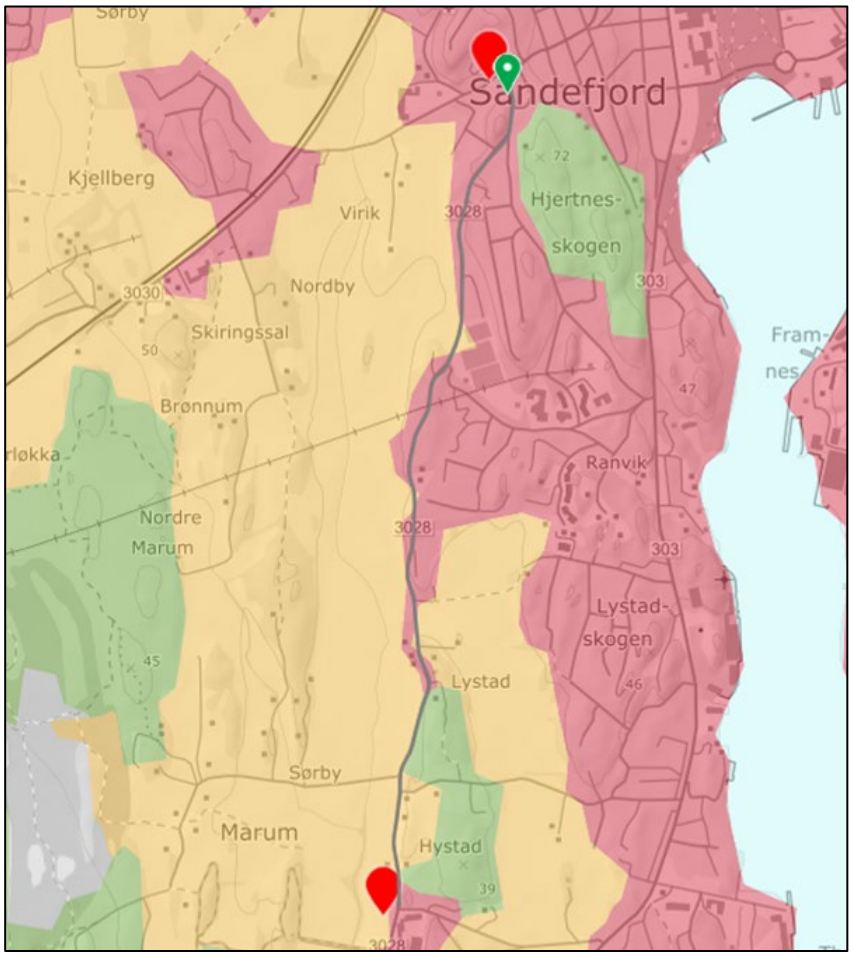


Figur 5-15 Kart 3 av 3 som viser kulturminner. Varslet plangrense er markert med lilla. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

5.11. Naturressurser

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt (som høstbar ressurs), vannforekomster, berggrunn og mineraler. Innenfor planområdet er det ikke registrert mineralressurser.

I denne reguleringsplanen er det vurderinger knyttet til tap av jordbruksarealer som er relevant. Planområdet består av fulldyrka og overflatedyrka jord (oransje farge), barskog (grønn farge), samt områder med bebyggelse og samferdsel (rød farge) på figuren under.



Figur 5-16 Kart som viser arealtypene i området. (Kilde: kilden.nibio.no)

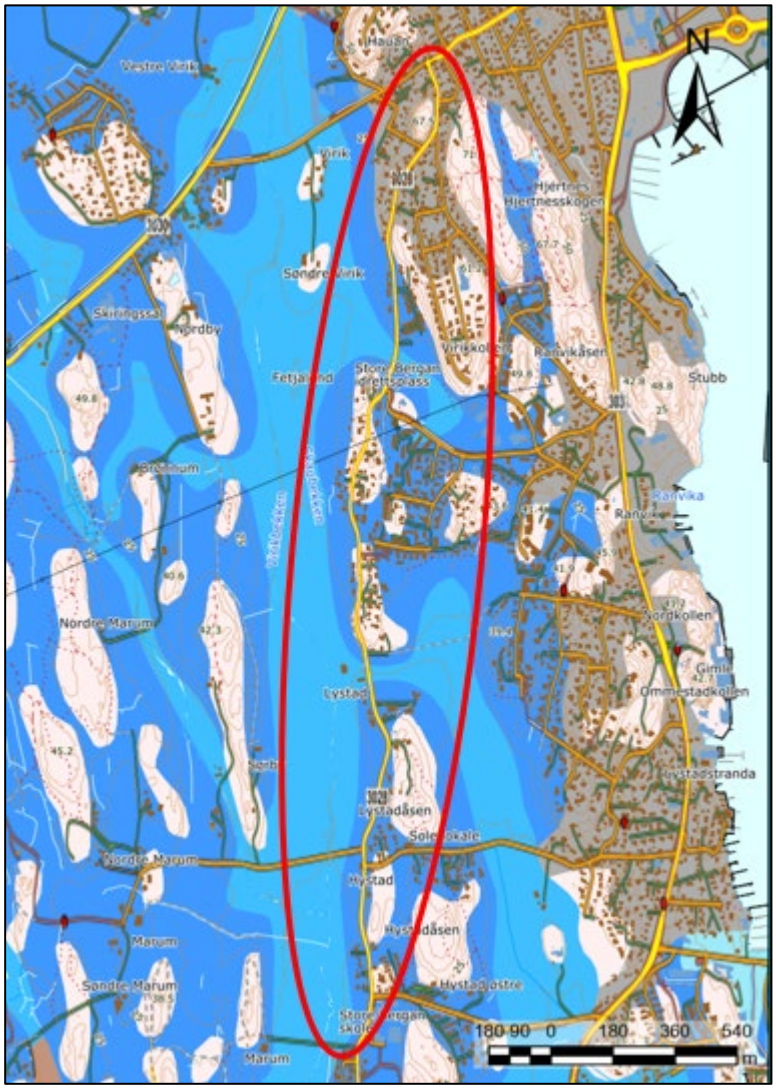
Det er utarbeidet matjordplan \16\, og det er tatt jordprøver av matjord på strekningen. Basert på jordkvaliteten har matjorden god og svært god produksjonsevne. Det er noe variasjon av pH og næringsinnhold, dette på grunn av at flere drifter. I følge kilden.nibio.no er det svært god jordkvalitet langs Haneholmveien.

Mattilsynets register over eiendommer med påvist floghavre, viser at det er registrert floghavre på eiendommen gbnr 128/1 (registrert 1993) og eiendommen gbnr 123/1 (registrert 1982). Ingen av eiendommene er registrert i Mattilsynets PCN-register (per 2022). Analyse av PCN, viser at det ikke er påvist PCN i matjorden (jf. vedlegg 4 \16\).

Det er registrert fremmede arter langs Haneholmveien, selv om dette ikke vokser på dyrket mark i drift. Det er opplyst fra landbrukskontoret, og bekreftet av grunneier og/eller forpakter, at det er hønsehirse ved enkelte av eiendommene. På grunn av at denne kan spres raskt, må det antas at alle arealene har spiredyktige frø fra hønsehirse i jorden. Flere av grunneierne melder også at det er observert gullkrage på eiendommene.

5.12. Geoteknikk

Traseen langs Haneholmveien utgjør i stor grad grensen mellom bebyggelse og dyrket mark. Løsmassekart fra NGU viser at løsmassene er dominert av marine avsetninger med stor mektighet (blått) og marine strandavsetninger (mørkeblått). I nordre del må det forventes en del fyllmasser (grått) i topplaget. Det er også registrert flere bergblotninger, særlig øst for Haneholmveien.



Figur 5-17 Løsmassekart (Kilde: NGU)

Det er ikke registrert kvikkleiresoner innenfor planområdet, men det er registrert kvikkleiresoner både nord, vest og øst for traseen. I henhold til NVE Atlas ligger traseen for en stor del innenfor aktsomhetsområde for kvikkleireskred.

5.13. Ingeniørgeologi

Planområdet ligger ikke innenfor NVEs aktsomhetskart for skred i bratt terreng.

NGUs berggrunnskart indikerer at berggrunnen i området består av larvikitt. Dette stemmer også med observasjoner fra befaring. Larvikitt er en magmatisk bergart med alkalifeltspat og plagioklas som hovedmineraler.

Det er eksisterende bergskjæringer langs veistrekningen med teoretisk potensiale for nedfall av stein. Dette gjelder i hovedsak bergknausen som ligger vest for Haneholmveien helt nord i prosjektet.

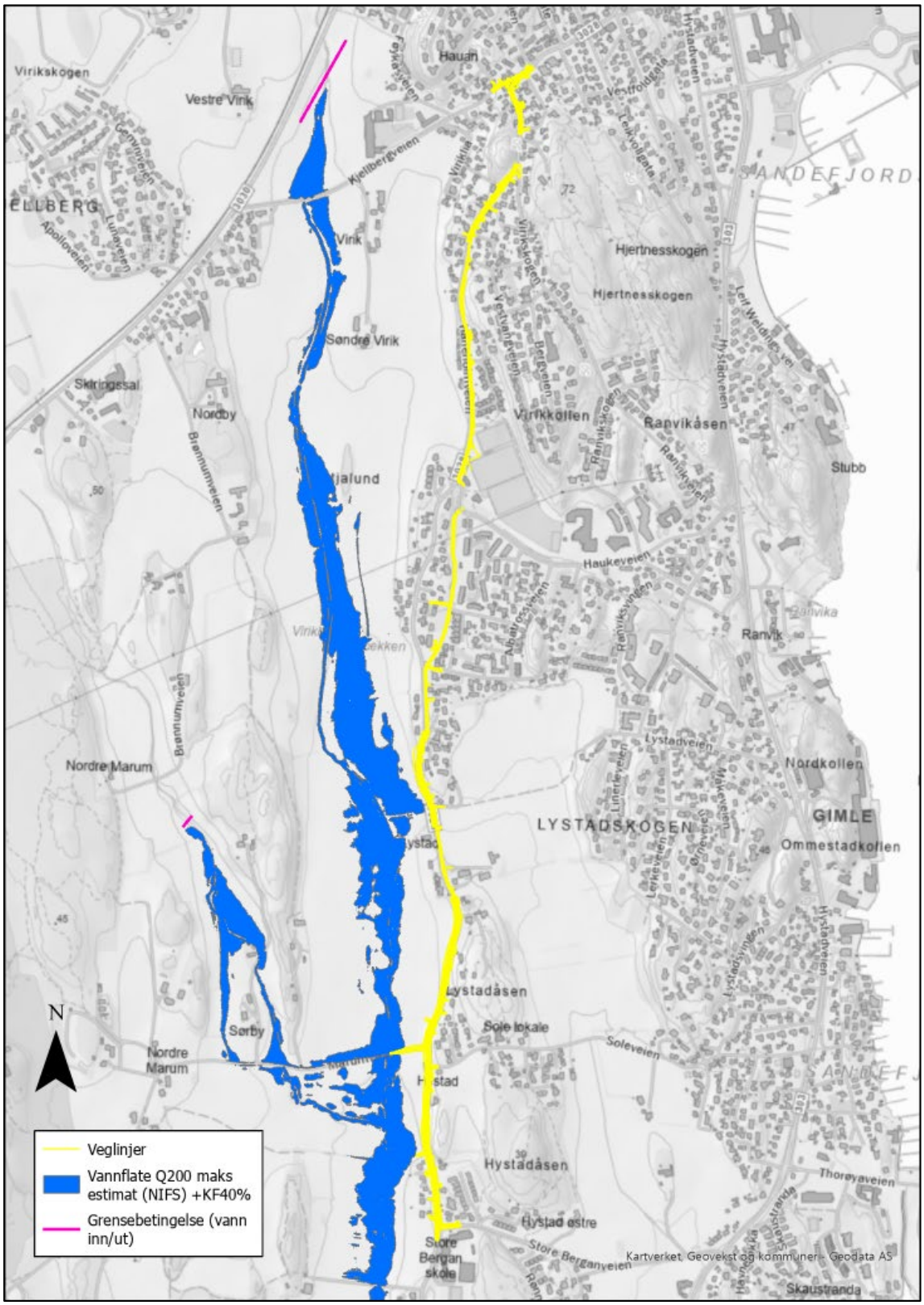
Figur 5-18 Bergknaus på vestsiden av Haneholmveien helt nord i prosjektet. (Kilde: Asplan Viak \05\)

I bergknausen er det observert middels til grovblokkig berg, og vegetasjon i form av mindre trær og busker. Det er ikke observert nedfall nedenfor bergknausen, hverken på befaring eller i historiske foto. Det er ikke observert bergsikring i noen av de eksisterende bergskjæringene i området.

Bergmassekvaliteten i området vurderes generelt å være god, med massivt berg og lav oppsprekkingsgrad. Sprekkene varierer mellom å være gjennomsettende med flere meter til å ha kortere lokal utstrekning.

5.14. Flom

Deler av planområdet ligger innenfor NVEs aktsomhetssone for flom. Det er gjort en overordnet vurdering av flomsituasjonen for Marumbekken/Virikbekken. Det er gjort hydraulisk beregning med estimerte vannmengder for vassdraget langs vestsiden av Haneholmveien. Det er lagt til grunn et maksimalestimat på 200-årsflom, med ytterligere 40 % klimapåslag. Det er tatt utgangspunkt i grovestimerte flomtall fra Nevina (NVE), som så er brukt som inngangsdata i en hydraulisk 2D-modell. Resulterende vannflate/flomsone for beregningen vises i figuren under.



Figur 5-19 Maksestimat på utstrekning av 200-årsflom med klimafaktor 40%. (Kilde: Asplan Viak)

5.15. Grunnforurensning

Antatte kilder til miljøgifter i grunnen i dette prosjektet er vurdert til å være avrenning og utslipp fra trafikken langs Haneholmveien. Det er ikke registrert områder med forurenset grunn i grunnforurensingsdatabasen til miljødirektoratet innenfor planområdet.

Det er gjennomført prøvetaking langs strekningen og det foreligger rapport \13\. Prøveresultatene viser forurensning i prøvepunkt bi_1, på vestsiden av Haneholmveien rett nord for Store Bergan idrettsanlegg. Prøven har overskridende verdier for sum PAH- 16, og tilsvarer tilstandsklasse 2. De resterende jordprøvene fra de andre punktene viser ingen spor av forurensning og alle forbindelsene er under normverdigrensene og klassifiseringsparameterne tilsvarer tilstandsklasse 1 meget god.

På grunn av funn av overskridende verdier, må det utarbeides en tiltaksplan for håndtering av de forurensede masser i prosjektets byggeplanfase. I henhold til brukerkriteriene for arealbruken, kan de kartlagte veikantmassene langs hele strekningen gjenbrukes innenfor tiltaksområdet. Lett forurensede overskuddsmasser (tilstandsklasse 2 god) kan brukes i tiltaksområdet i henhold til brukerkriteriene for arealbruken (industri og trafikkareal). Utstrekning av forurensing ved prøvepunkt bi_1 bør utredes før gravearbeidene starter. Overskuddsmasser innenfor dette arealet skal leveres til godkjent deponi dersom disse ikke gjenbrukes innenfor tiltaksområdet.

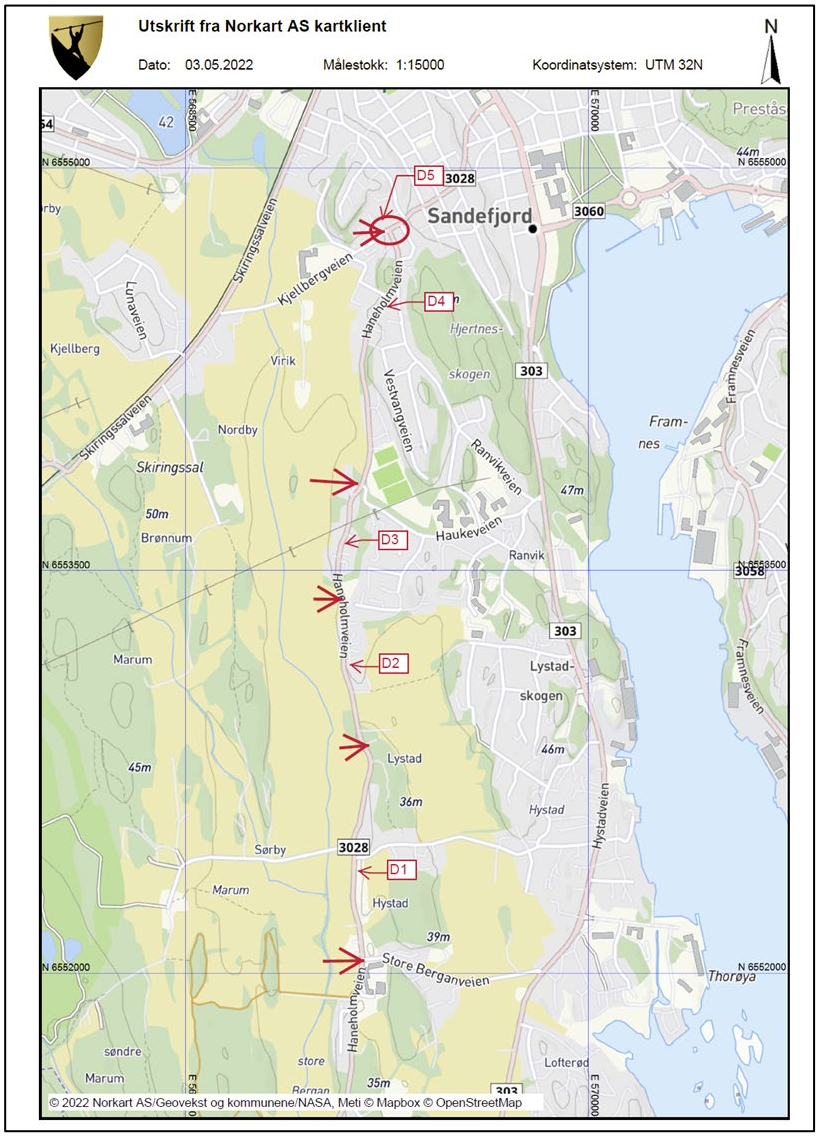
Av praktiske hensyn og av hensyn til eikemiljø ble det ikke tatt prøver nord for prøvepunkt bi_1. Det bør i senere fase vurderes behov for prøvetakning av disse massene. Dersom det på et senere tidspunkt blir påvist forurensede masser skal dette risikovurderes og det skal settes inn relevante tiltak.

6. Vurderte løsninger

6.1. Konseptfase

I forkant av reguleringsplanprosessen ble det gjennomført en konseptfase. Det foreligger rapport fra arbeidene \01\. Konseptutredningen omhandler alternative løsninger for gs-vei og fortau, og anbefaler valg av løsning som er lagt til grunn for reguleringsprosessen.

I konseptfasen ble strekningen Store Berganveien-Kjellbergveien delt inn i 5 delstrekninger. Se figur under.



Figur 6-1 Inndeling i fem delstrekninger (D1-D5) fra konseptfasen med røde piler som markerer skillet mellom delstrekningene. (Kilde: Vestfold og Telemark fylkeskommune)

For strekningen mellom Store Berganveien og Soltoppen barnehage (delstrekning 1) og strekningen Fasanveien – Haukeveien (delstrekning 3) ble det vurdert to alternative løsninger og gjennomført en alternativsvurdering. Alternativene på delstrekning 1 og 3 ble evaluert etter følgende kriterier:

- Økonomi
- Grunnerverv
- Trafikksikkerhet
- Framkommelighet (beredskapsvei)
- Naturmangfold
- Naturressurser (kun delstrekning 1)
- Kulturminner
- Klimagassutslipp

Oppsummering av vurderingene for de ulike delstrekningene presenteres i de påfølgende kapitlene. For mer detaljert informasjon og begrunnelse for anbefalinger, henvises det til rapport for konseptfasen \01\.

6.1.1. Store Berganveien – Soltoppen barnehage (Delstrekning 1)

Alternativ 1: Ombygging/flytting av Haneholmveien mot vest og etablering av gs-vei på dagens vei.

Alternativ 2: Gs-vei på vestsiden av Haneholmveien. Eksisterende vei beholdes.

Det er besluttet å gå videre med **alternativ 1** i reguleringsplanfasen**.**

6.1.2. Soltoppen barnehage – Fasanveien (Delstrekning 2)

Gs-vei på østsiden av Haneholmveien. Eksisterende vei beholdes.

6.1.3. Fasanveien – Haukeveien (Delstrekning 3)

Alternativ 1: Gs-vei på østsiden av Haneholmveien. Eksisterende vei beholdes.

Alternativ 2: Gs-vei gjennom skogsbelte/grøntdrag på østsiden av Haneholmveien, hvor det i dag er en mye brukt sti på store deler av strekningen.

Det er besluttet å gå videre med **alternativ 2** i reguleringsplanfasen**.**

6.1.4. Haukeveien – Kjellbergveien (Delstrekning 4)

Gs-vei på østsiden av Haneholmveien fram til Virikskogen. Reduksjon av bredde på gs-veien fra ca. Haneholmveien 36 og fram til Virikskogen. Mellom Virikskogen og Vesle Hauanvei er det eksisterende fortau med 2 m bredde som beholdes. Fra Vesle Hauanvei og fram til Kjellbergveien er det planlagt nytt fortau på østsiden av Haneholmveien. Eksisterende vei beholdes.

6.1.5. Krysset Haneholmveien/Kjellbergveien (Delstrekning 5)

Tiltaket omfatter ombygging av krysset Haneholmveien/Kjellbergveien ut ifra dimensjonerende kjøretøy buss med kjøremåte C (buss benytter begge kjørefelt ved sporing gjennom krysset).

Kjellbergveien flyttes mot syd og bygges opp igjen med veibredde på 6,5 m. Det etableres/breddeutvides fortau på nordsiden av Kjellbergveien som kobles til eksisterende gang- og sykkelsystem i øst og vest. Tiltakene medfører innløsing av eiendommer.

6.2. Alternativsvurdering av strekningen Vesle Hauanvei – Kjellbergveien

Som del av reguleringsplanprosessen er det gjennomført en alternativsvurdering av området i nord, på strekningen Vesle Hauanvei – Kjellbergveien.

Det er vurdert 7 ulike alternative løsninger, som er beskrevet nærmere i rapport for alternativsvurderingene \08\:

- 01-A: Utvidelse av Haneholmveien mot øst. Kryssvariant A og utvidelse i Kjellbergveien.
- 01-B: Utvidelse av Haneholmveien mot øst. Kryssvariant B og tilpasning til eksisterende vestover i Kjellbergveien.
- 02-A: Utvidelse av Haneholmveien begge sider. Kryssvariant A og utvidelse i Kjellbergveien.
- 02-B: Utvidelse av Haneholmveien begge sider. Kryssvariant B og tilpasning til eksisterende vestover i Kjellbergveien.
- 03-A: Parti med innsnevring til ett felt i Haneholmveien. Kryssvariant A og utvidelse i Kjellbergveien.
- 03-B: Parti med innsnevring til ett felt i Haneholmveien. Kryssvariant B og tilpasning til eksisterende vestover i Kjellbergveien.
- 04: Tiltak i Vesle Hauanvei med krysningspunkt på Kjellbergveien.

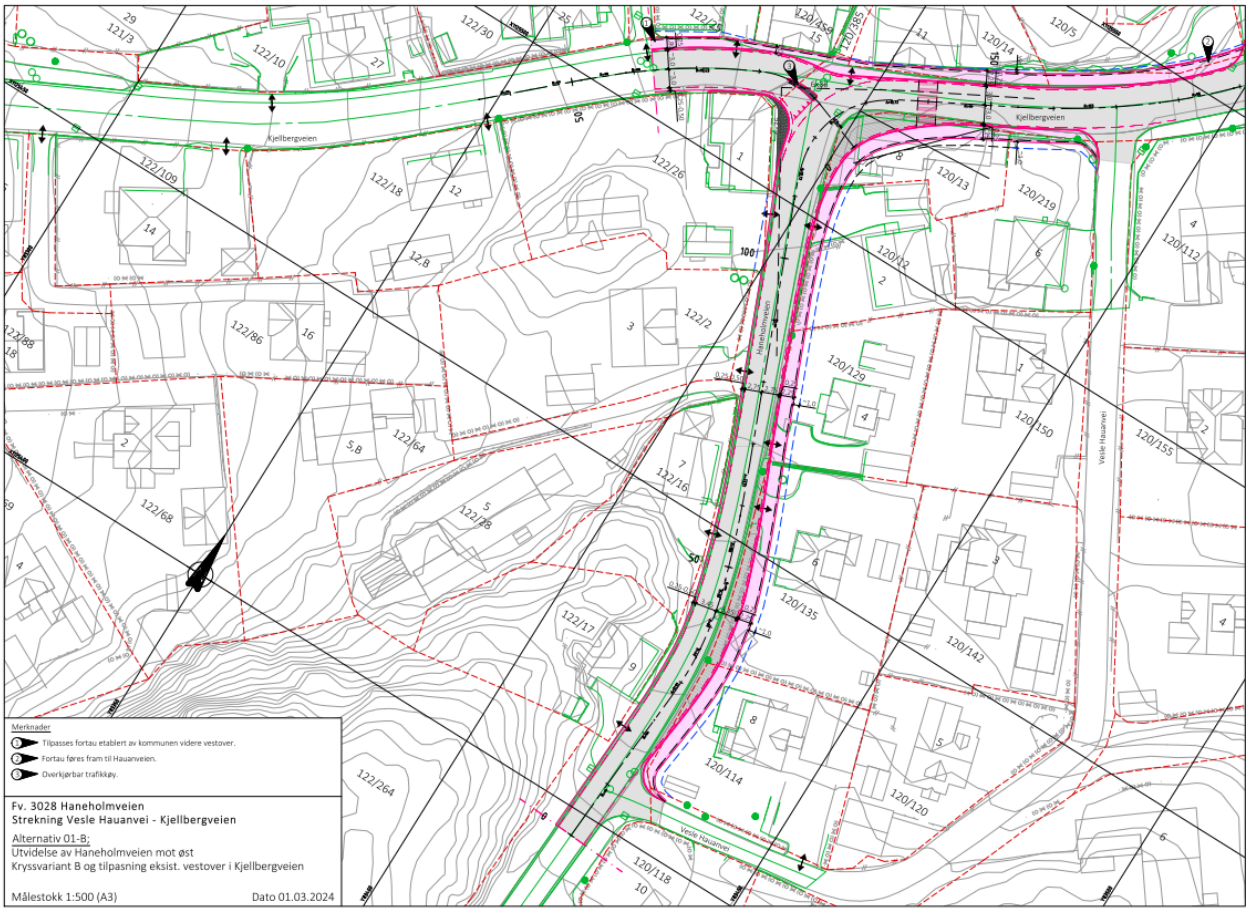
De alternative løsningene er evaluert etter de samme kriteriene som ble brukt i konseptfasen:

- Økonomi
- Grunnerverv
- Trafikksikkerhet
- Framkommelighet (beredskapsvei)
- Naturmangfold
- Kulturminner
- Klimagassutslipp

Rapport fra alternativsvurderingen konkluderte med at løsning 04 burde legges til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplanen.

Det ble avholdt møte 08.04.2024 mellom Sandefjord kommune og Vestfold fylkeskommune, der alternativsvurderingene ble gjennomgått og diskutert. Sandefjord kommune ønsket å legge til grunn løsningen 03-B, som innebærer parti med innsnevring til ett kjørefelt på Haneholmveien, fortau langs østsiden av Haneholmveien, ombygging av krysset Haneholmveien/Kjellbergveien og innløsning av eiendommen Kjellbergveien 8.

I etterkant av møtet ble det, i dialog mellom Sandefjord kommune og Vestfold fylkeskommune, endelig besluttet at alternativ 01-B skulle legges til grunn i reguleringsplanen. Dette alternativet innebærer fortau langs østsiden av Haneholmveien, ombygging av krysset Haneholmveien/Kjellbergveien og innløsning av eiendommen Kjellbergveien 8.

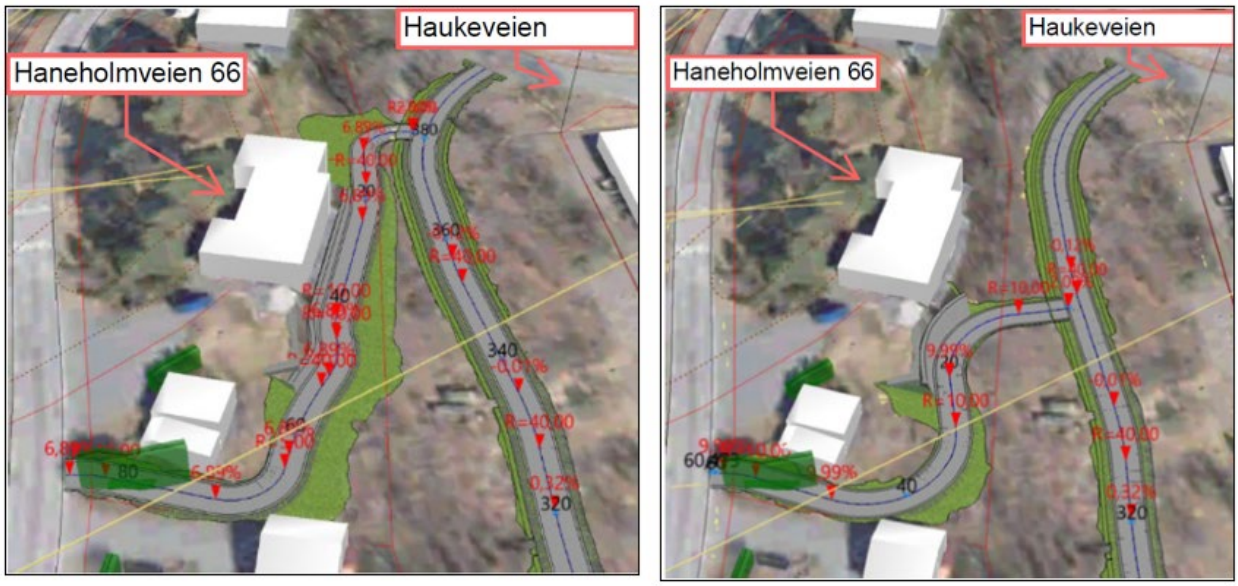


Figur 6-2 Alternativ 01-B fra alternativsvurderingene \08\. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

6.3. Frittliggende gs-vei Fasanveien-Haukeveien – vurdering av nordre gs-forbindelse mot Haneholmveien

I konseptfasen \01\ ble det foreslått to gs-forbindelser fra planlagt frittliggende gs-vei mellom Fasanveien og Haukeveien inn mot bebyggelsen som ligger langs Haneholmveien. Gs-forbindelsen lengst syd reguleres inn i reguleringsplanen.

Det er utført vurderinger av den nordre forbindelsen. Det er utfordringer knyttet til terrengforskjeller, tilgjengelig areal og nærhet til bebyggelse. Det er sett på to alternativer – se figur under.



Figur 6-3 Alternativer for nordre gs-forbindelse fra planlagt frittliggende gs-vei mellom Fasanveien og Haukeveien inn mot bebyggelsen som ligger langs Haneholmveien. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Prosjektet har drøftet alternativene i dialog med Sandefjord kommune. Det er enighet om ikke å regulere inn den nordre gs-forbindelsen, begrunnet med at begge alternativene fraviker krav i veinormalene, de betinger omfattende grunnerverv og har meget høye kostnader.

7. Beskrivelse av planforslaget

7.1. Planlagt arealbruk

En reguleringsplan er et detaljert kart som viser arealdisponering med tilhørende bestemmelser. Reguleringsbestemmelsene følger reguleringskartet og supplerer de arealformålene og hensynssonene som er vist på kartet.

En vedtatt reguleringsplan er bindende for fremtidig arealbruk i området. Vedtatt reguleringsplan er grunnlag for grunnerverv.

For å sikre gjennomføring av planen er følgende formål benyttet:

Bebyggelse og anlegg (Pbl. § 12-5 nr. 1)

Boligbebyggelse	B
Boligbebyggelse, konsentrert småhusbebyggelse	BK
Offentlig eller privat tjenesteyting-skole	T
Idrettsanlegg	IDR
Energianlegg	EA

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (Pbl. § 12-5 nr. 2)

Veg	V
Kjøreveg	KV
Fortau	FO
Gang-/sykkelveg	GS
Annen veggrunn – tekniske anlegg	AVT
Annen veggrunn – grøntareal	AVG

Grønnstruktur (Pbl. § 12-5 nr. 3)

Turdrag	TD
Friområde	FRI
Vegetasjonsskjerm	VS

Landbruks- natur og friluftsområder samt reindrift (Pbl. § 12-5 nr. 5)

LNFR- areal	LNFR
Spredt boligbebyggelse	LSB

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (Pbl. § 12-5 nr. 6)

Friluftsområde i sjø og vassdrag	FLV

Hensynssoner (Pbl. § 12-6)

Frisikt	H140
Flomfare	H320
Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)	H370
Annen fare - kvikkleiresone	H390

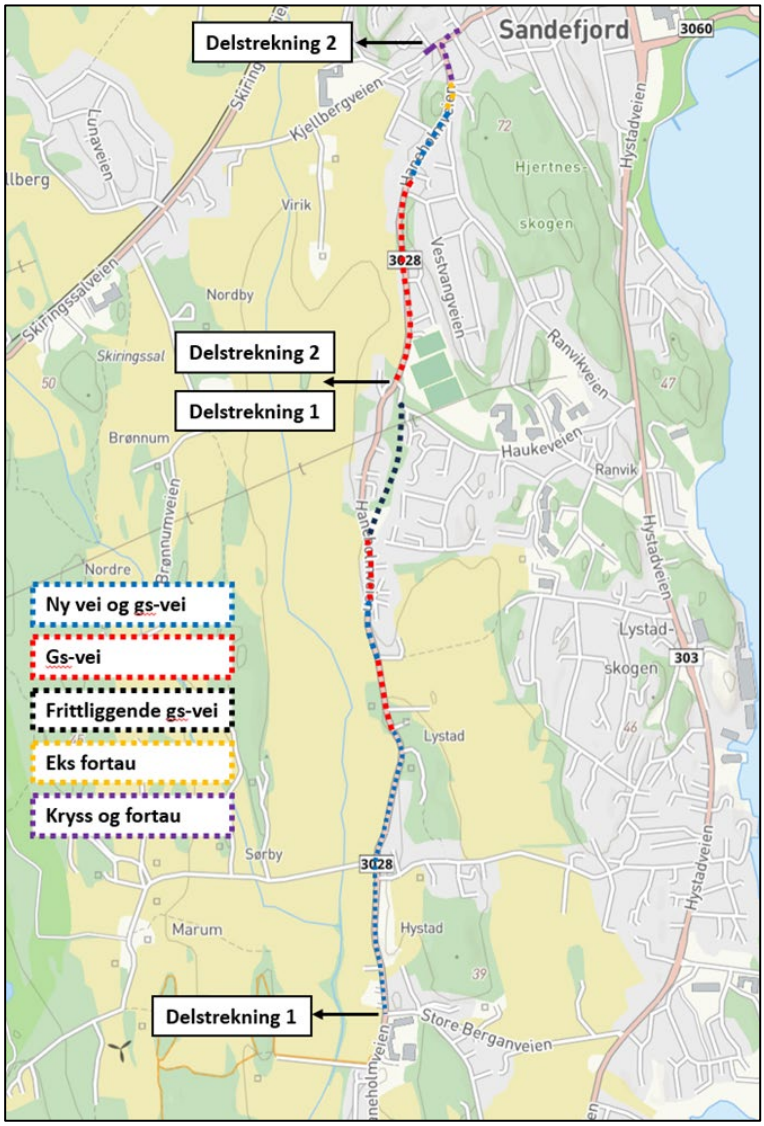
Krav vedrørende infrastruktur	H410
Bevaring naturmiljø	H560
Bevaring kulturmiljø	H570

Bestemmelsesområder (Pbl. §12-7)

Midlertidig bygge- og anleggsområde	#1
Rettighetsområde for felles adkomstvei	#2
Overvannshåndtering	#OV

7.2. Tekniske forutsetninger

Det henvises til tegningshefte med tekniske tegninger \02\ for detaljer. Figuren under gir et bilde av de planlagte tiltakene på de to delstrekningene som er definert i reguleringsplanfasen – delstrekning 1 Store Berganveien-Haukeveien og delstrekning 2 Haukeveien-Kjellbergveien.



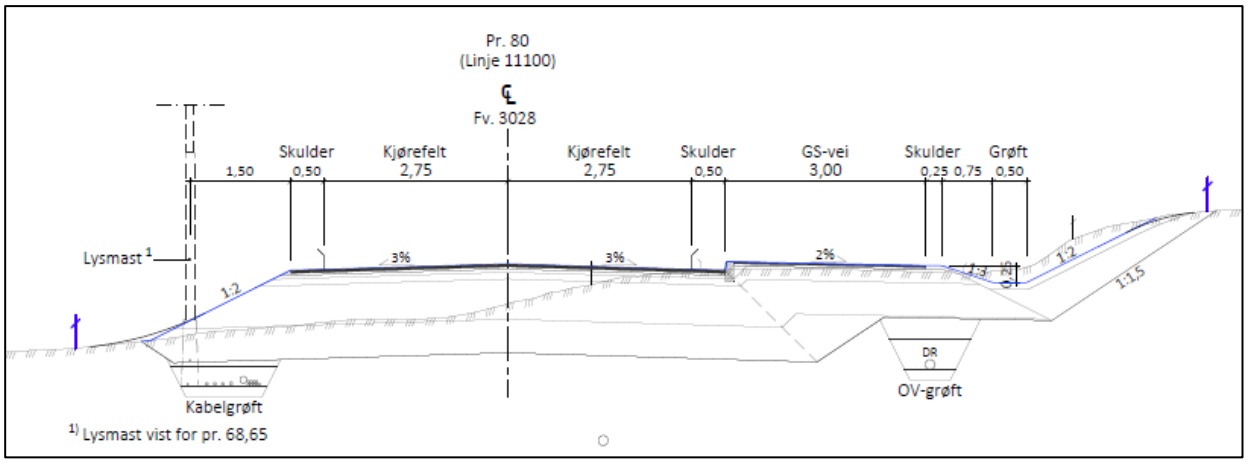
Figur 7-1 Oversiktskart som viser de planlagte tiltakene på delstrekningene. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

7.2.1. Planlagte veitiltak delstrekning 1 Store Berganveien - Haukeveien

Vei og gs-vei

Ut ifra forventet trafikkmengde og fartsgrense passer eksisterende Haneholmveien best inn under dimensjoneringsklasse Hø2 – Øvrige hovedveier, ÅDT<12000 kjt/døgn og skiltet hastighet 60 km/t i henhold til Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming. Dimensjonerende kjøretøy er vogntog. Håndbok N100 sier at veibredde for Hø2-vei bør være minimum 6,5 m ved utbedring.

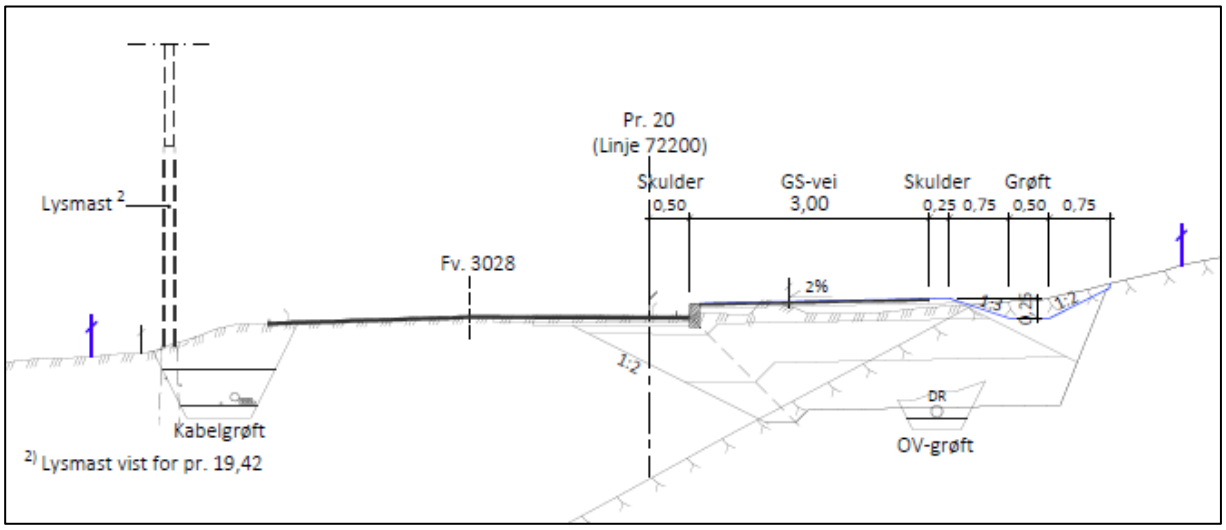
Denne standarden er lagt til grunn der Haneholmveien forskyves mot vest på partiet Store Berganveien-Soltoppen barnehage (Haneholmveien 126) – se blå stiplet strek lengst syd i figur 7-1. På det samme partiet er gs-veien planlagt etablert på eksisterende fylkesvei. Gs-veien utformes med langsgående kantstein, 3 m asfaltert bredde og 0,25 m skulder.



Figur 7-2 Normalprofil for vei og gs-vei på partiet Store Berganveien-Soltoppen barnehage (Haneholmveien 126). (Kilde: Tekniske tegninger \02\)

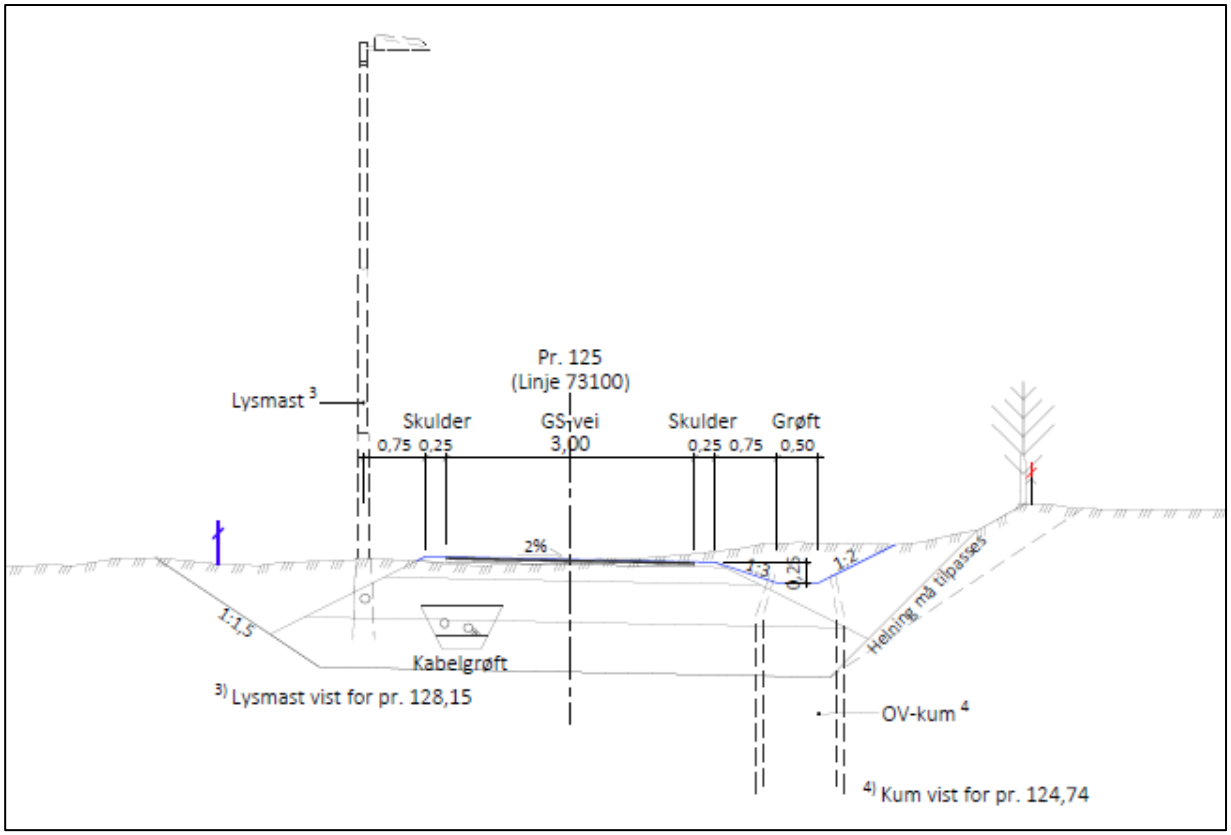
Forbi Haneholmveien 104 er det også planlagt en sideforskyvning av Haneholmveien mot vest for å unngå nærføring og betydelig inngrep på eiendommen Haneholmveien 104. Her er det lagt til grunn noe lavere standard på fylkesveien med kjørefeltbredde 2,5 m, da den omlagte veistrekningen er kort.

På to partier (rød stiplet strek i figur 7-1) beholdes eksisterende Haneholmveien og ny gs-vei etableres på østsiden. Gs-veien er planlagt med langsgående kantstein, 3 m asfaltert bredde og 0,25 m skulder.



Figur 7-3 Normalprofil for gs-vei på østsiden av eksisterende Haneholmveien. (Kilde: Tekniske tegninger \02\)

På partiet Fasanveien-Haukeveien (svart stiplet strek i figur 7-1) er det planlagt en frittliggende gs-vei med 3 m asfaltert bredde og 0,25 m skuldre. Gs-veikoblinger ut mot Haneholmveien i vest og kommunal vei Fasanveien i øst, utformes med samme standard. I dialog med Sandefjord kommune er det avklart at kommunen skal ha drift- og vedlikeholdsansvar på gs-veien som kobles til Fasanveien.



Figur 7-4 Normalprofil for frittliggende gs-vei mellom Fasanveien og Haukeveien. (Kilde: Tekniske tegninger \02\)

Figur 7-5 Frittliggende gs-vei med tilkobling til Fasanveien og Haneholmveien. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

På den aktuelle strekningen står det en hul eik samt seks mindre eiker, som betraktes som rekrutteiker. Det er i reguleringsprosessen gjort tilpasninger av linjen for gs-veien slik at denne legges så langt unna den hule eika som det er mulig å komme innenfor kommunens eiendomsgrense, samt at kabelgrøft (til veibelysning) går på motsatt side av hvor eika står. Denne løsningen innebærer opparbeidelse av gs-vei ca. 11,5 m fra treets stamme.

Figur 7-6 Frittliggende gs-vei tilpasset eksisterende eiketrær. Eksisterende hul eik vist med grønt kryss. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

Krysningspunkt

Krysningspunkt over Store Berganveien og Haukeveien tilrettelegges med gangfelt og intensivbelysning i forbindelse med planlagt gs-vei. Det reguleres frisikt i henhold til krav i veinormalene.

Figur 7-7 Planlagt krysningspunkt over Store Berganveien med gangfelt og intensivbelysning. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

Boligavkjørsler og driftsavkjørsler

Avkjørsler som krysser gs-veien tilpasses ny vei og gs-vei. Avkjørsler er vist med pil i plankartet, og det er sikret areal til nødvendige frisiktsoner.

I planarbeidet er det gjort en vurdering av eksisterende avkjørsler med tanke på trafikksikkerhet langs eksisterende vei og planlagt gs-vei og fortau. Følgende boligeiendom får endret avkjørselsforhold:

- Haneholmveien 95, gbnr 128/307: Eiendommen har to avkjørsler. Avkjørselen lengst syd reguleres stengt og den nordligste beholdes.

Det har vært omfattende dialog med forpaktere og grunneiere av landbruksarealer for å avklare dagens driftsavkjørsler og tilpasninger til planlagt situasjon. Driftsavkjørsler som opprettholdes, stenges og flyttes er vist i reguleringsplankartet.

- Gbnr 129/18 og gbnr 132/99: Eksisterende driftsavkjørsel ved kryss Haneholmveien/Store Berganveien reguleres stengt. Avkjørsel i sydenden av jordet benyttes.

- Gbnr 129/78: Eksisterende driftsavkjørsel som går langs vestsiden av Haneholmveien kan ikke opprettholdes i ny situasjon. Ny driftsavkjørsel er planlagt nord for eiendommen gbnr 129/266 Haneholmveien og utenfor eksisterende hekk som er buffersone mot eiendommen.

- Gbnr 129/2: Eksisterende driftsavkjørsler som går ut til jorder nord og syd for Marumveien i kryss Haneholmveien/Marumveien reguleres stengt. Nye driftsavkjørsler er planlagt lenger

vest ned mot Virikbekken. Plassering er også avklart med landbruksavdelingen i Sandefjord kommune.

- Gbnr 128/24: Det er i dag to driftsavkjørsler til jordet. Det er avklart med grunneier at den nordligste driftsavkjørselen reguleres stengt og den sydligste beholdes.

- Gbnr 128/1: Driftsavkjørsler på sydsiden av eiendommen gbnr 128/405 Haneholmveien 125 og langs vestsiden av Haneholmveien ved avkjørsel til gbnr 128/1 Haneholmveien 121 opprettholdes.

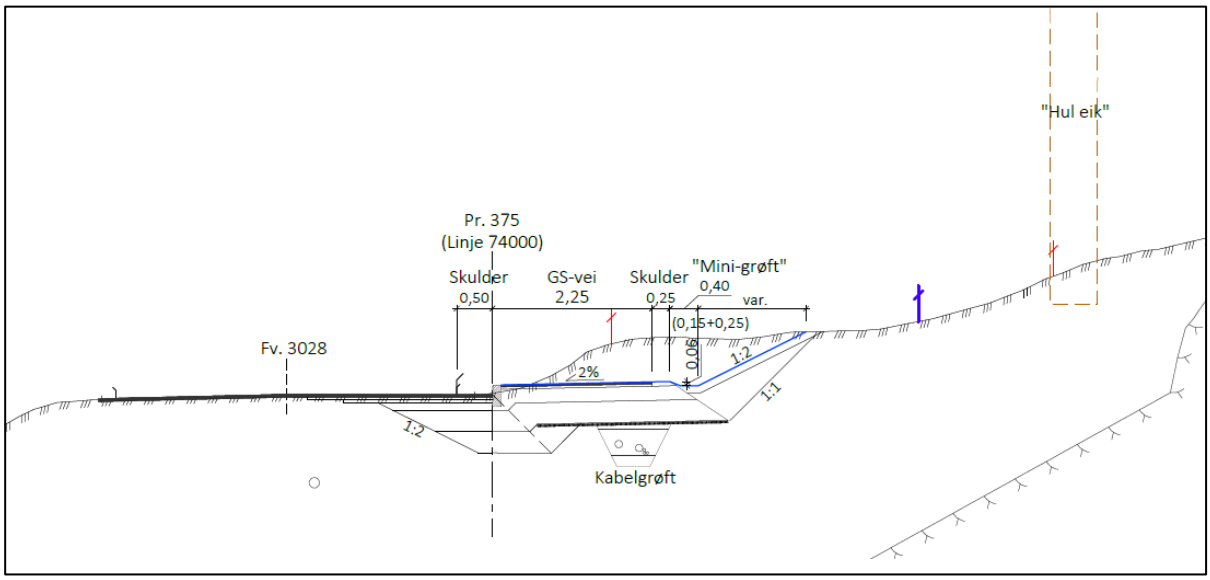
- Gbnr 128/10: Eksisterende driftsavkjørsel tilpasses ny situasjon. Beliggenhet vis a vis avkjørsel til gbnr 128/1 Haneholmveien 121.

Der krav i veinormalene ikke er oppfylt er det søkt fravik.

7.2.2. Planlagte veitiltak delstrekning 2 Haukeveien – Kjellbergveien

Vei, gs-vei og fortau

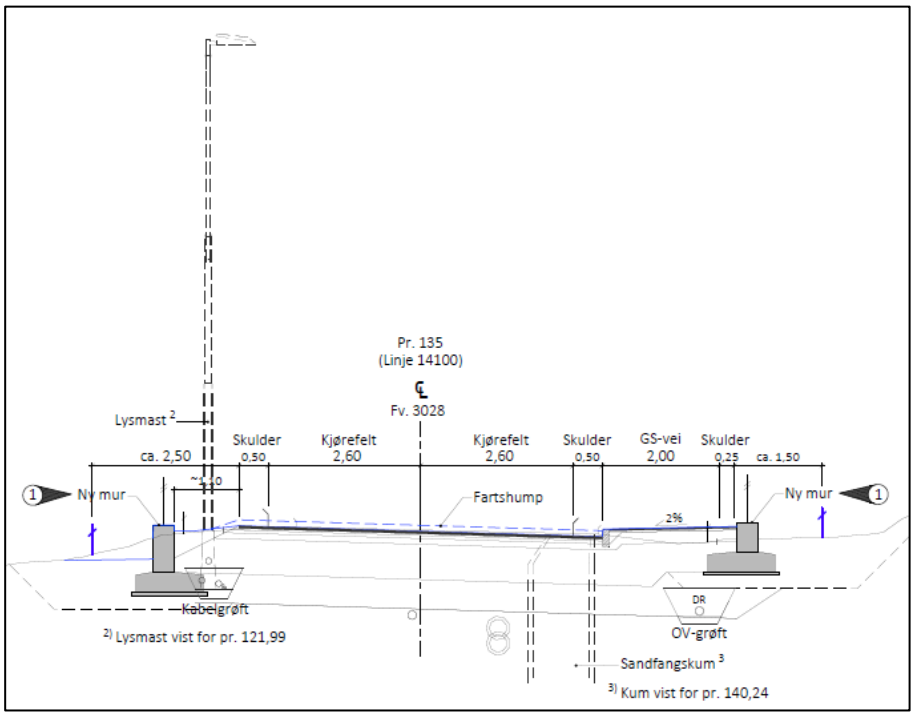
På strekningen fra Haukeveien og nordover til Haneholmveien 28 er det planlagt gs-vei på østsiden av eksisterende vei. Gs-veien er planlagt med langsgående kantstein, 3 m asfaltert bredde og 0,25 m skulder. Se figur 7-3 med hensyn til prinsipp for normalprofil. Rett nord for Salmakerløkka 4B er det et parti på ca. 30 meter, der gs-veiens bredde reduseres til 2,5 m inkludert skulder for å ivareta og redusere inngrep mot eksisterende hul eik. Det er også planlagt at gs-veien skal bygges med mindre overbygning, redusert bredde på sidegrøft, uten drensledning/overvannsledning, samt at fallretningen på gs-veien snus mot Haneholmveien.



Figur 7-8 Normalprofil med redusert bredde på gs-vei forbi hul eik rett nord for Salmakerløkka 4B. (Kilde: Tekniske tegninger \02\)

Figur 7-9 Situasjon med gs-vei forbi hul eik som bevares (grønt kryss) (rødfarget tre i bakgrunn er hul eik som må felles). (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

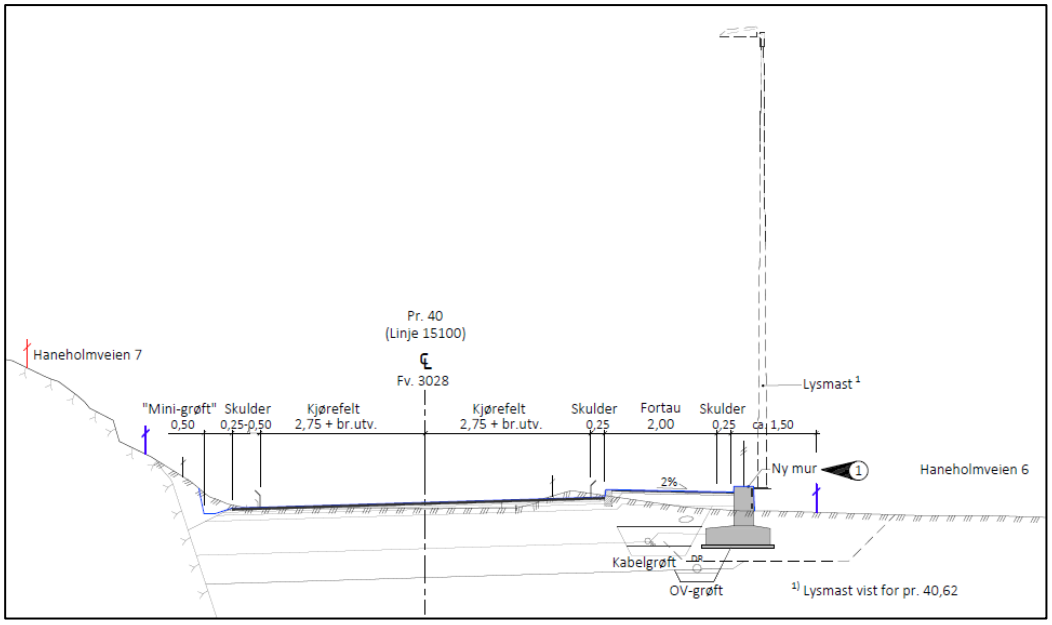
Fra Haneholmveien 28 og nordover til Virikskogen er det planlagt en oppgradering og flytting av fylkesveien mot vest og gs-vei med langsgående kantstein og bredde 2,25 m inkludert skulder på østsiden. Det etableres betongmur inn mot eiendommene på østsiden og eksisterende murer på vestsiden må også reetableres med nye betongmurer. Det erverves en meter på innsiden av mur, for å sikre fremtidig nødvendig utskiftninger av veiinstallasjoner samt drift og vedlikehold.



Figur 7-10 Normalprofil for vei og gs-vei på partiet Haneholmveien 28-Virikskogen. (Kilde: Tekniske tegninger \02\)

Mellom Virikskogen og Vesle Hauanvei beholdes eksisterende fortau som ligger på østsiden av Haneholmveien. Kommunal vei Virikskogen justeres slik at den får en mer rettvinklet føring på Haneholmveien.

Fra Vesle Hauanvei og fram til Kjellbergveien det planlagt en oppgradering og breddeutvidelse av fylkesveien og fortau med bredde 2,25 m inkludert skulder på østsiden. Det etableres betongmur inn mot eiendommene på østsiden. Det erverves en meter på innsiden av mur, for å sikre fremtidig nødvendig utskiftninger av veiinstallasjoner samt drift og vedlikehold. I kurven ved Haneholmveien 9 og 7 er det planlagt breddeutvidelse på fylkesveien slik at buss og personbil kan møtes.



Figur 7-11 Normalprofil for vei og fortau på partiet Vesle Hauanvei-Kjellbergveien. (Kilde: Tekniske tegninger \02\)

Kryss Haneholmveien/Kjellbergveien

I alternativsvurderingene for strekningen Vesle Hauanvei-Kjellbergveien \08\ ble det sett på ulike løsninger for ombygging av krysset Haneholmveien/Kjellbergveien. Det ble bestemt at det såkalte alternativ 01-B skulle legges til grunn for reguleringsplanfasen.

Løsningen innebærer at Haneholmveien og Kjellbergveien øst forkjørsreguleres, og at Kjellbergveien vest får vikeplikt. Krysset er dimensjonert for buss med kjøremåte C (buss benytter begge kjørefelt ved sporing gjennom krysset). Kjellbergveien flyttes mot syd og bygges opp igjen med veibredde på 6,5 m. Det etableres/breddeutvides fortau på nordsiden og sydsiden av Kjellbergveien som kobles til eksisterende gang- og sykkelsystem i øst og vest. Tiltakene medfører innløsing av eiendommen Kjellbergveien 8.

Figur 7-12 Planlagt ombygging av krysset Haneholmveien/Kjellbergveien (Kjellbergveien 8 som løses inn er vist med rødt). (Kilde: Asplan Vika, Vestfold fylkeskommune)

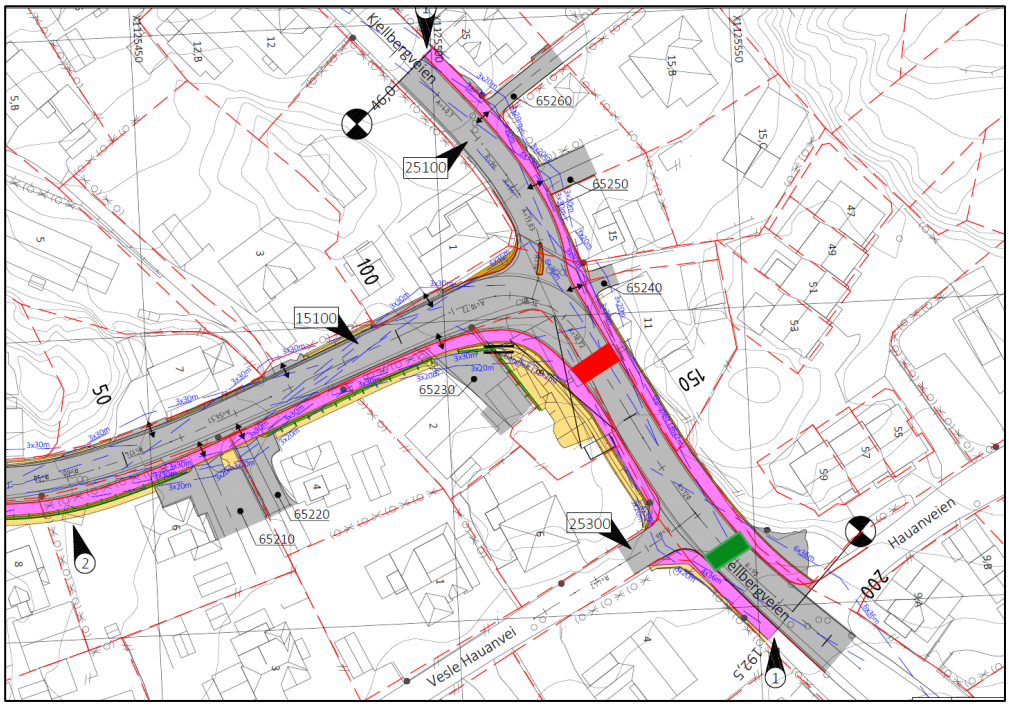
Krysningspunkt

Krysningspunkt ved Viriklia og over Kjellbergveien*) tilrettelegges med gangfelt og intensivbelysning i forbindelse med planlagt gs-vei og fortau. Det reguleres frisikt i henhold til krav i veinormalene.

Figur 7-13 Planlagt krysningspunkt ved Viriklia. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

*Krysningspunkt over Kjellbergveien

Det er utført en grundig vurdering av tilrettelagt krysningspunkt i form av gangfelt over Kjellbergveien, både rett øst for krysset Haneholmveien/Kjellbergveien og i nordenden av Vesle Hauanvei.



Figur 7-14 Alternative krysningspunkt over Kjellbergveien – rødmerket rett øst for krysset Haneholmveien/Kjellbergveien og grønnmerket i nordenden av Vesle Hauanvei. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

En plassering rett øst for krysset Haneholmveien/Kjellbergveien vil medføre at siktkravene i veinormalene ikke oppfylles. Plasseringen er også uheldig med tanke på nærhet til kjøretøy som står i krysset Kjellbergveien/Haneholmveien. Kjøretøy som skal inn på fylkesveien vil i stor grad fokusere på annen trafikk, noe som reduserer oppmerksomheten mot gangfeltet.

Det er også usikkerhet med tanke på antall brukere av et gangfelt ved plassering rett øst for krysset Haneholmveien/Kjellbergveien. Prosjektet har vurdert at usikkerheten i forhold til kriteriene i N100 «Veg og gateutforming» og V127 «Kryssingssteder for gående», er såpass stor at gangfelt ikke bør etableres rett øst for krysset Haneholmveien/Kjellbergveien.

Prosjektets anbefaling er å plassere gangfeltet i nordenden av Vesle Hauanvei, da det i større grad vil treffe med tanke på kriterier i gjeldende håndbøker og antatt fremtidig gangmønster både for elever ved Virik barneskole og ved Sandefjord videregående skole. Gangfeltet er planlagt etablert som strakstiltak i løpet av 2025, i påvente av byggefasen for prosjektet langs Haneholmveien.

Boligavkjørsler og driftsavkjørsler

Avkjørsler som krysser gs-veien/fortauet tilpasses ny vei og gs-vei. Avkjørsler er vist med pil i plankartet, og det er sikret areal til nødvendige frisiktsoner.

I planarbeidet er det gjort en vurdering av eksisterende avkjørsler med tanke på trafikksikkerhet langs eksisterende vei og planlagt gs-vei og fortau. Følgende boligeiendommer får endret avkjørselsforhold:

- Haneholmveien 60, gbnr 123/10: Avkjørselen til klubbhus ved Store Bergan idrettsplass reguleres stengt i henhold til dialog mellom kulturarv i Vestfold fylkeskommune og Sandefjord kommune. Dette for å ivareta automatisk fredet kulturminne som ligger inne på p-plass ved klubbhuset
- Salmakerløkka 4A og 4B, gbnr 122/184: Eksisterende avkjørsel reguleres stengt. Det reguleres inn ny felles avkjørsel for Salmakerløkka 4A og 4B
- Haneholmveien 20B, gbnr 122/99: Eksisterende avkjørsel reguleres stengt. Det reguleres felles avkjørsel for Haneholmveien 20B og Haneholmveien 20C
- Haneholmveien 12, gbnr 122/20: Eiendommen har to avkjørsler. Avkjørselen lengst nord reguleres stengt og den sydligste beholdes

Det har vært omfattende dialog med forpaktere og grunneiere av landbruksarealer for å avklare dagens driftsavkjørsler og tilpasninger til planlagt situasjon. Driftsavkjørsler som opprettholdes, stenges og flyttes er vist i reguleringsplankartet.

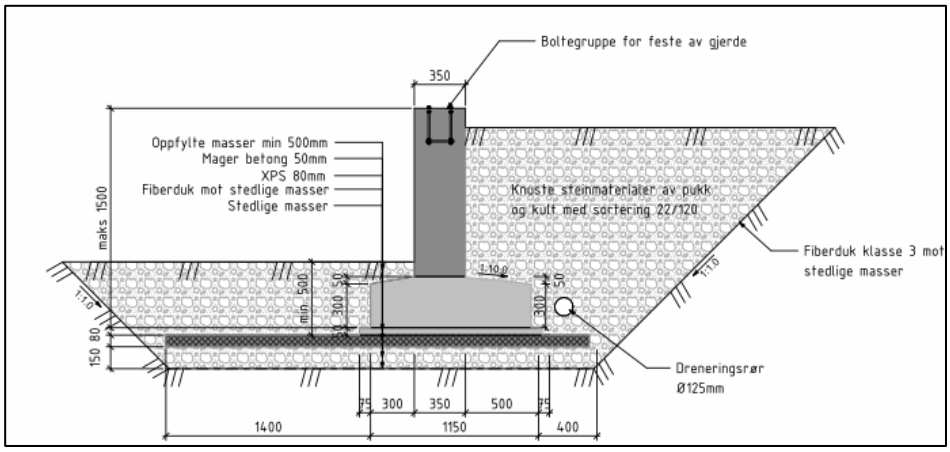
- Gbnr 123/1: Eksisterende driftsavkjørsel tilpasses ny situasjon. Beliggenhet vis a vis Store Bergan idrettsplass.

Der krav i veinormalene ikke er oppfylt er det søkt fravik

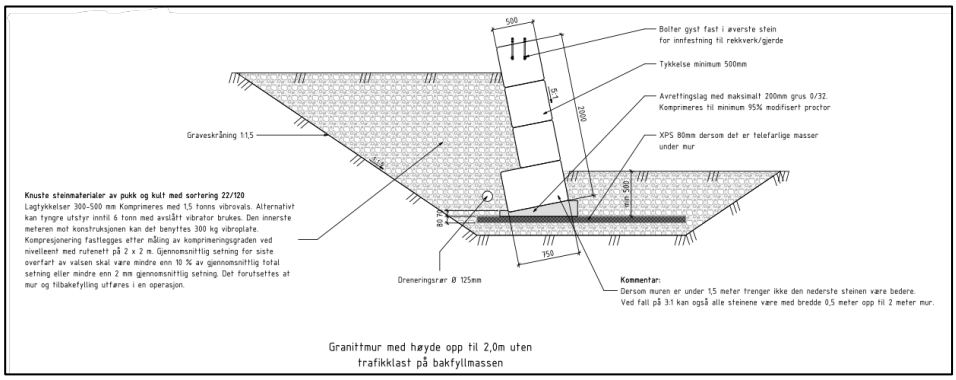
7.2.3. Murer

Det vil bli behov for etablering av nye murer på strekningen. Plassering av murer er vist på C-tegninger \02\ og med eget symbol i reguleringsplankartene.

Det er utarbeidet prinsippsnitt for både granittmur og betongmur (tegning K020, K021 og K022) \02\. Videre detaljprosjektering av murer må utføres i byggeplanfasen.



Figur 7-15 Prinsippsnitt for betongmur under 1,5m høyde. (Kilde: Asplan Viak \02\)



Figur 7-16 Prinsippsnitt for granittmur. (Kilde: Asplan Viak \02\)

Figur 7-17 Situasjon ved Haneholmveien 168 hvor det er planlagt mur i granitt. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

Figur 7-18 Situasjon forbi Haneholmveien 20B, 22 og 24 hvor det er planlagt mur i betong. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

7.2.4. Elektro

Det er utarbeidet et fagnotat for elektro \17\, som beskriver prinsippene som er lagt til grunn for reguleringsplanen. Det er også utarbeidet IN-tegninger \02\ som viser eksisterende og nytt anlegg, og som gir en oversikt over hvilke lysmaster som skal fjernes, samt planlagte kabler og trekkerør. Det skal etableres 4 gangfelt på strekningen med intensivbelysning. Dette gjelder krysningspunkter ved Store Bergan skole, Haukeveien, Viriklia og Kjellbergveien.

Lysmasthøyde er satt til 8 m langs vei og 6 m langs gs-vei. Mastehøyde for intensivbelysning er satt til 6 m. Lysmaster er hovedsakelig plassert 2 m fra kjørebanekant, og på enkelte partier med lite plass er lysmaster satt med 1,5 m avstand fra kjørebanekant. Noen lysmaster er flyttet lengre bort fra vei enn 2 m på grunn av konflikt med eksisterende VA. Det er vurdert at utligger ikke er nødvendig dersom det kun gjelder 1-2 master, selv om det vil være noe avvik fra belysningskrav. 3 av lysmastene er plassert på brakett på mur, og dette framkommer av IN-tegningene \02\.

Veilyskabel legges direkte i grøft hvor fellesgrøft ligger utenfor kjørbart/asfaltert areal. I kryssinger og når fellesgrøft går ut i kjørbart/asfaltert areal ligger veilyskabel i Ø110 trekkerør. Kabelgrøft er i hovedsak plassert på vestsiden av Haneholmveien, da det er vurdert at det er minst konflikter på denne siden, samt at belysning er plassert på denne siden.

Kommunen har et avstandskrav på 2 m horisontalt til kabler og ledninger fra eksisterende VA-anlegg. Dette gjelder også for kummer, og det må søkes dispensasjon hvis avstandskravet skal fravikes. Fagnotat for elektro \17\ inneholder oversikt over områder der avstandskravet er vanskelig å ivareta. Detaljer vil avklares i byggeplanfasen.

Nye og eksisterende skap flyttes i bakkant av grøfteskråning for å ivareta overvannsløsning. Ved plassering av skap må også siktsoner vurderes, og skap skal ikke plasseres innenfor siktsonene. Detaljer vil avklares i byggeplanfasen.

Det er gjennomført møte med Lede. En eventuell kabelplan som viser felles kabelgrøft vil avklares først i byggeplanfasen.

7.2.5. Vann, avløp og overvann

Det er utarbeidet fagrapport for overvann \07\, som beskriver prinsippene som er lagt til grunn for reguleringsplanen. Det er gjennomført beregninger av overvannsmengder (100 års gjentaksintervall). Det er også utarbeidet GH-tegninger \02\ som viser drenering, vann og avløp, med både eksisterende og planlagt anlegg. Gjennom arbeidet med reguleringsplanen har det vært prosess og dialog med Sandefjord kommune, og løsninger for overvannsprinsipper er avklart med kommunen.

Prosjektet vil berøre kommunale ledninger på deler av strekningen. Sandefjord kommune har valgt å ikke detaljplanlegge tiltak på eksisterende VA-anlegg i reguleringsplanfasen. I byggeplanfasen må det imidlertid gjennomføres mer detaljerte vurderinger og planlegging, for å avgjøre hvilke kommunale ledninger som skal legges om, og hvilke som skal rehabiliteres.

Etablering av ny gs-vei og fortau vil medføre en økning i tette flater. Overvann vil bli samlet opp med kantsteinssluk, noe som fører til raskere avrenning til det kommunale nettet. For å unngå overbelastning av ledningsnettet, må overvannet forsinkes. Prosjektet benytter en tretrinnsstrategi som inkluderer infiltrasjon, forsinkelse og fordrøyning av overvannet. I tillegg sikres trygge flomveier.

Den planlagte løsningen vil forhindre at vann trenger inn i veioverbygningen, og dermed sikrer en stabil og driftssikker vei. De naturlige vannveiene vil ikke bli nevneverdig påvirket av tiltaket, og flomveiene forblir uforandret. Fire utløpsledninger til Virikbekken er i dårlig forfatning og bør byttes ut. Disse ledningene er planlagt dimensjonert for å forhindre skade på vei og dyrket mark ved dimensjonerende nedbør. Eierskap til de nye ledningene må avklares, og det må avgjøres om de gamle ledningene skal overtas av grunneier.

Overbygningen på den nye veien/gs-veien vil berøre kommunale ledninger på strekningen. Det er viktig at de planlagte arbeidene med disse ledningene koordineres med Sandefjord kommune i byggeplanfasen.

<u>Oppsummering av de viktigste punktene som skal følges opp i neste fase:</u>

- Fire utløpsledninger til Virikbekken bør byttes ut, og eierskap til nye ledninger må avklares i dialog med Sandefjord kommune og aktuelle grunneiere.
- Planlagte arbeider i forbindelse med gs-veien og eventuelle konflikter med eksisterende kommunalt VA-anlegg må koordineres med Sandefjord kommune.

- På deler av strekningen vil nye kabeltraseer ligge nærmere enn 2 meter fra VA-ledninger (kommunens minimumskrav). Dette er diskutert med Sandefjord kommune, og det er avklart at mer detaljert godkjenning av avvik fra krav må gjøres i byggeplanfasen.

7.2.6. Fravik fra veinormaler

Fravik på fylkesvei

Prosjektet har søkt om flere fravik fra Statens vegvesens håndbøker. Fravikssøknadene ble behandlet i fraviksgruppen i Vestfold fylkeskommune 19.11.2024, 21.01.2025 og 18.02.2025. Alle fravikssøknadene er godkjent av fraviksgruppen – noen med vilkår om avbøtende tiltak. Se tabell under og tekniske tegninger \02\.

Tabell 7-1: Oversikt over fravik fra Statens vegvesens håndbøker som er behandlet i fraviksgruppen i Vestfold fylkeskommune (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Veielement	Veimodellnr, veinavn/sted	Fravik fra håndbok og krav	Profilstrekning	Merknad
Plattform buss ved Viriklia	74000, ved Viriklia	N100, krav 4.3.3.1-1 og figur 4.3.3.1-1.Kantstopp for buss ; Plattform skal ha bredde>=2,7 m (Planlagt fortau og plattform med bredde 2,25 m)		Tilpasning til eks situasjon
Gs-vei	72100, rett nord for Haneholmveien 122	N100, kap. 4.2.1.2-3, geometrikrav. Utenfor tettstedsområder er maks stigning 7% ved lengde 35-100 m (Planlagt gs-vei med stigning 8,7 % over ca. 50 m)	Pr. 90-144	Tilpasning til eks situasjon. Vilkår gitt i godkjenning av søknaden: Anleggelse av hvilerepos
Gs-vei	74000, rett nord for Salmakerløkka 4B	N100, krav 4.2.1.1-1 krav til bredde på gs-vei minimum 2,5 m (Planlagt gs-vei overgang fra 3 m	Pr. ca. 360-390	Tilpasning av gs-vei for å ivareta hul eik

		bredde til 2,5 m over 30 m)		
Gs-vei	74000 og 14100, Haneholmveien 36-Virikskogen	N100, krav 4.2.1.1-1 krav til bredde på gs-vei minimum 2,5 m (Planlagt gs-vei med bredde 2,25 m)	Pr. ca 480-574,5 (veimodell 74000) og p 28-ca 230 (veimodell 14 100)	Tilpasning til eks situasjon
Gs-vei	Kryss Haneholmveien/Store Berganveien og Haneholmveien/Haukeveien	N100, krav 4.2.1.2-1 Horisontalkurveradius skal være ≥ 40 m (Planlagt gs-vei har horisontalkurveradius <40 m)		Tilpasning til eks situasjon. Overkjørbare rabattområder vil fungere som breddeutvidelse i kurvene.
Gs-vei	Kryss Haneholmveien/Soleveien og Haneholmveien/Salmakerløkka	N100, krav 4.2.1.1-7 Gang- og/eller sykkelvegen skal trekkes 5m tilbake i kryssområdet slik at en innsvingende bil kan stoppe mellom primærvegen og gang- og/eller sykkelveg. (Planlagt gs-vei er planlagt rett fram uten utsving)		Tilpasning til eks situasjon. Vilkår gitt i godkjenning av søknaden: Frisiktsoner må erververves i kryss Haneholmveien/Soleveien
Vei	12100	N100 ift dim.klasse Hø2, gjennomgående utbedring: -N100, kap. 3.3.5-3, horisontal- og vertikalkurvatur, Rh>=125 -N100, kap. 3.3.5-3, horisontal- og vertikalkurvatur Rv, lav>=600 -N100, kap. 3.3.5-3, horisontal- og	-Pr 220-234: Rh = 75 m som er < 125 m -Pr 21 – 53: Rv, lav = 400 m som er < 600 m -Pr 24 – 8, 105 – 181, 196 – 219, 220 – 234: Overhøyde er e = 3 % som er < 8 % -Kjørefelt-bredde er	Tilpasning til eks situasjon.

		vertikalkurvatur. Overhøyde e<=8% -N100, kap. 3.3.5-6, horisontal- og vertikalkurvatur. Ved ÅDT<4 000 kan stigning økes til 8% -N100, kap. 3.3.5-21. Veibredden skal være minst 6,5 m (kjørefeltbredde 2,75 m) ved gjennomgående utbedring Hø2	planlagt med 2,5 m som er <2,75 m	
Avkjørsel	Haneholmveien 2,4,6,13,15,17,17A-19A,19(syd),16,18,20,20C-20B,20B,22,24,26-28-30-30A-30B-32,34-34B-36,88,90-90A,92,94-96-96A-98-98B-100-100B-100C-100D-102-104,106,108-110,122,124,126,130,136,138,140,142,144-144A,154,160,155-157-161-163,166-166B,165,167,168 Salmakerløkka 4A, 4B Kjellbergveien 11,15,15B-25 Virik idr plass: p-plass og driftsvei	N100 Krav 4.1.4.1-5 På de første 2 m fra vegkanten, skal avkjørselen ha et jevnt fall fra vegkant på 2,5 %. Vertikalkurve med radius ≥ 40 m (lavbrekk) eller ≥ 60 meter (høybrekk) benyttes som overgang til avkjørselens videre forløp. På de nærmeste 50 m fra vegen skal avkjørselen ha fall eller stigning på maksimalt 1: 8 (12,5 %).)		Tilpasning til eks situasjon. Vilkår gitt i godkjenning av søknaden: Fall på avkjørsler legges mot sidegrøft/grøft langs gs-vei, fortau der det er mulig, for å forhindre at overvann renner ut på fylkesveien.

Fravik på kommunal vei

Tabellene under viser en oversikt over fravik fra kommunens veinormal på kommunale veier. Vestfold fylkeskommune oversendte fravikssøknader til behandling i Sandefjord kommune 11.11.2024 og 31.01.2025. Se også tekniske tegninger \02\.

Sandefjord kommune godkjente alle fravik i mail til fylkeskommunen 18.11.2024 og 06.02.2025. Begrunnelsen for godkjenningene er at ingen forhold blir forverret sammenlignet med dagens situasjon.

Tabell 7-2: Oversikt over fravik fra kommunens veinormal på kommunale veier oversendt Sandefjord kommune 11.11.2024 (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Veielement	Veimodellnr, veinavn	Fravik fra håndbok og krav	Profilstrekning	Merknad
Vei	21300 Marumveien	Veinormal Sandefjord kommune, 6.2.5 Krav til kjørefeltbredde 3 m for samlevei (Planlagt kjørefeltbredde er 2,25 m)		Tilpasning til eks situasjon
Vei	21200 Soleveien	Veinormal Sandefjord kommune, 6.2.6 Krav til horisontalkurvatur for samlevei minimum 80 m (Planlagt horisontalkurvatur 10 m)	Pr. 12 - 13	Tilpasning til eks situasjon
Vei	21200 Soleveien	Veinormal Sandefjord kommune, 6.2.8.6 Krav til stigningsforhold for samlevei i kryss mot offentlig vei maksimum 2,5% Planlagt stigning 21.326 % - 6,4 %) > 2,5 %	Pr. 0 - 15	Tilpasning til eks situasjon
Vei	21200 Soleveien	Veinormal Sandefjord kommune 6.2.8.6 Krav til vertikalkurvatur for samlevei minimum 150 m (Planlagt vertikalkurvatur 20 m)	Pr. 4 - 7	Tilpasning til eks situasjon
Vei	21200 Soleveien	Veinormal Sandefjord kommune, 6.2.8.6 Krav til stigning for samlevei maksimum 7% (Planlagt stigning 21.326 % - 7%)	Pr. 5 - 19	Tilpasning til eks situasjon
Vei	21200 Soleveien	Veinormal Sandefjord kommune, 6.2.5 Krav til kjørefeltbredde 3 m for samlevei (Planlagt kjørefeltbredde er 2,05 m)		Tilpasning til eks situasjon

Gs-vei	73130	Veinormal Sandefjord kommune 6.2.6 Krav til overhøyde i kurve 3% (Planlagt overhøyde 2 %)		Gs-veitilkobling til kommunal vei Fasanveien.

Tabell 7-3: Oversikt over fravik fra kommunens veinormal på kommunale veier oversendt Sandefjord kommune 31.01.2025 (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Veielement	Veimodellnr, veinavn	Fravik fra håndbok og krav	Profilstrekning	Merknad
Kryss	24300 Viriklia	Veinormal Sandefjord kommune, 6.2.8.6 Stigningsforhold i kryss: Adkomstveier av type II og III. Krav til utflating minimum 10 m, fall eller stigning på 3,3%. Overgang mellom utflating og stigning skal ha minimum radius på 75 m (Planlagt: lengde utflating ca, 1 m og overgangsradius 60 m)	Kryss Haneholmveien/Viriklia	Tilpasning til eks situasjon
Kryss	25100 Kjellbergveien (vest)	Veinormal Sandefjord kommune, 6.2.8.6 Stigningsforhold i kryss : Samleveier. Krav til utflating minimum 15 m utflating, fall eller stigning på 2,5 % Overgang mellom utflating og stigning skal ha minimum radius på 150 m. (Planlagt: lengde utflating ca. 3 m med stigning 7%)	Kryss Haneholmveien/Kjellbergveien	Tilpasning til eks situasjon

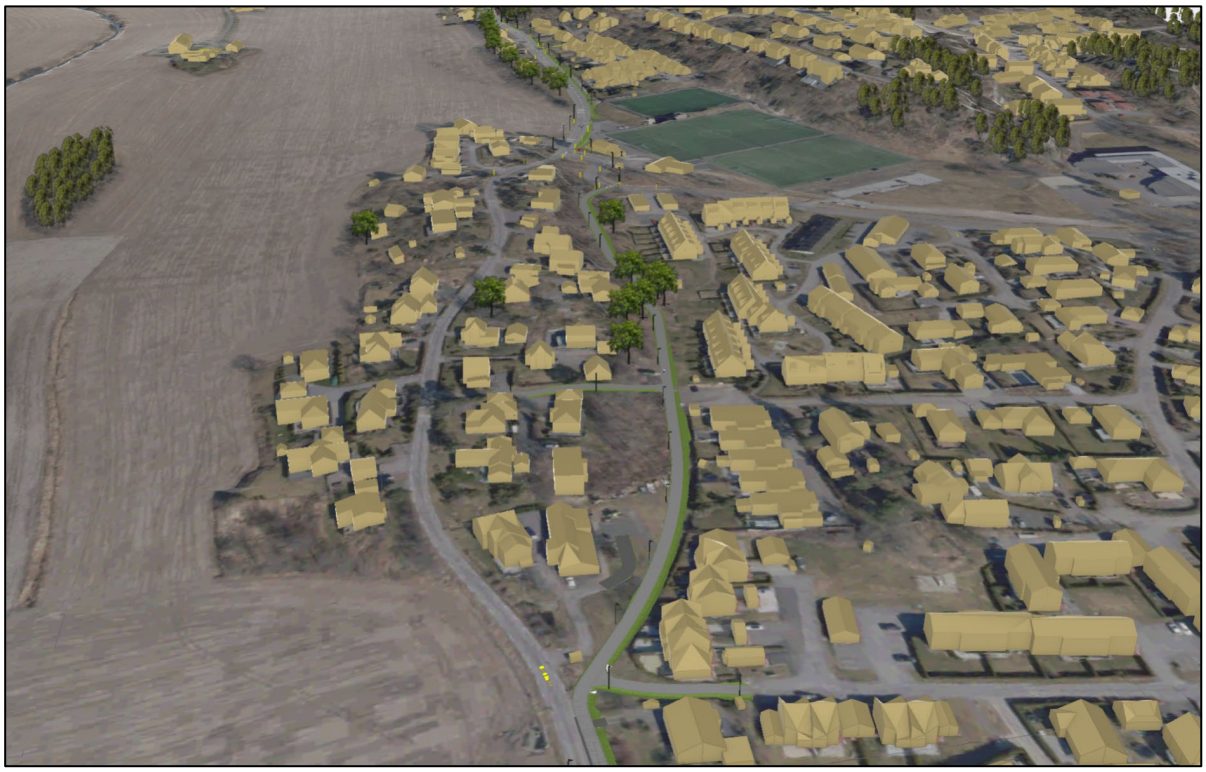
Avkjørsel	25200 Vesle Hauanvei (syd)	Veinormal Sandefjord kommune, 6.2.8.6 Stigningsforhold i kryss: Krav til utflating minimum 2 m. Utflatingen skal ha fall på 2,5 %, deretter maks. fall eller stigning 12,5 % (Planlagt: fall 3% på utflating)	Kryss Haneholmveien/Vesle Hauanvei (syd)	Tilpasning til eks situasjon. Det er avtalt i møte med Sandefjord kommune at Vesle Hauanvei (syd) Utformes som avkjørsel med gjennomgående kantstein (vis 2 cm) og fortau

7.3. Illustrasjoner

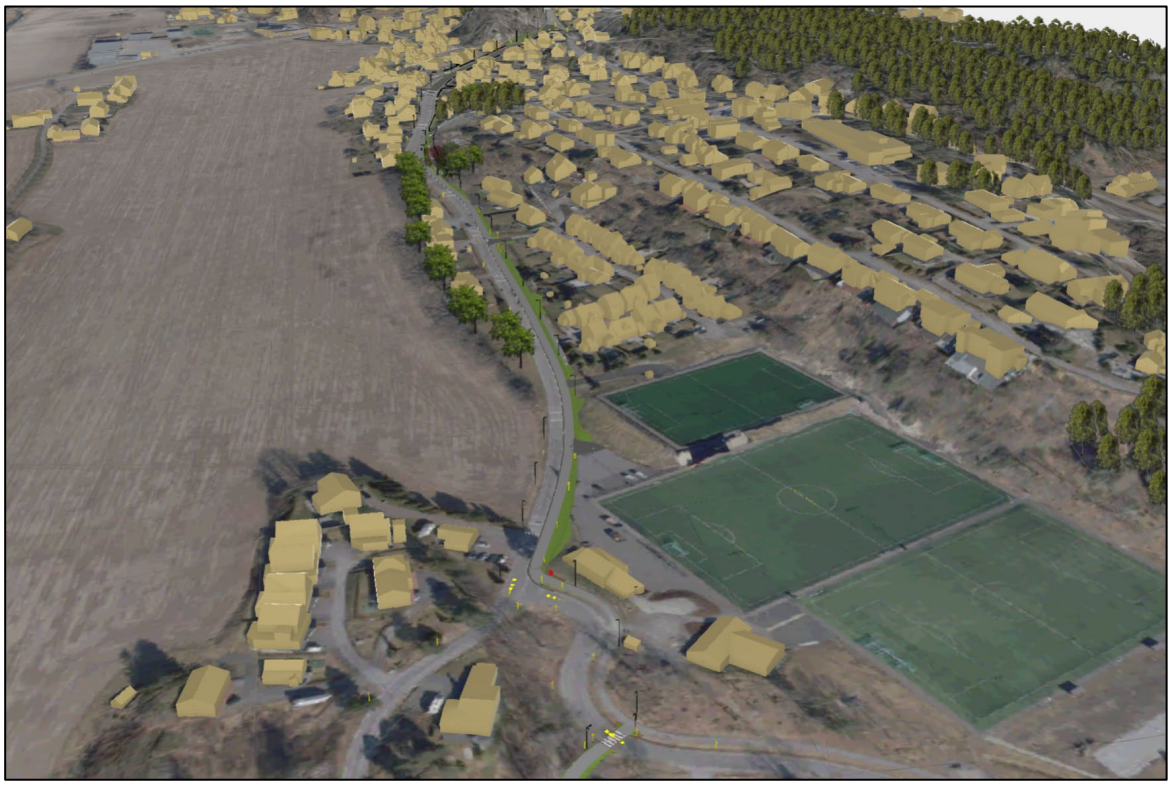
Som del av planleggingsarbeidet er det utarbeidet 3D-modell. Under vises illustrasjoner av ulike strekninger mellom Store Berganveien og Kjellbergveien.

Figur 7-19 Store Berganveien til Soltoppen barnehage sett fra sør mot nord. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

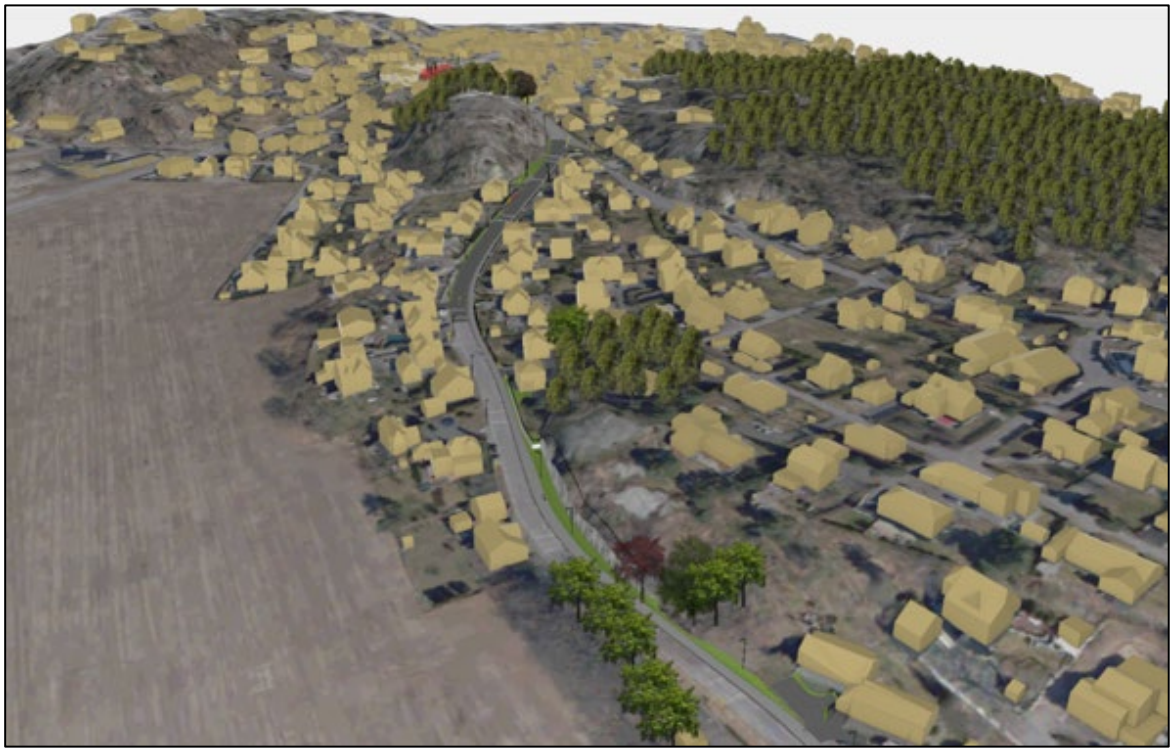
Figur 7-20 Soltoppen barnehage til Haukeveien sett fra sør mot nord. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)



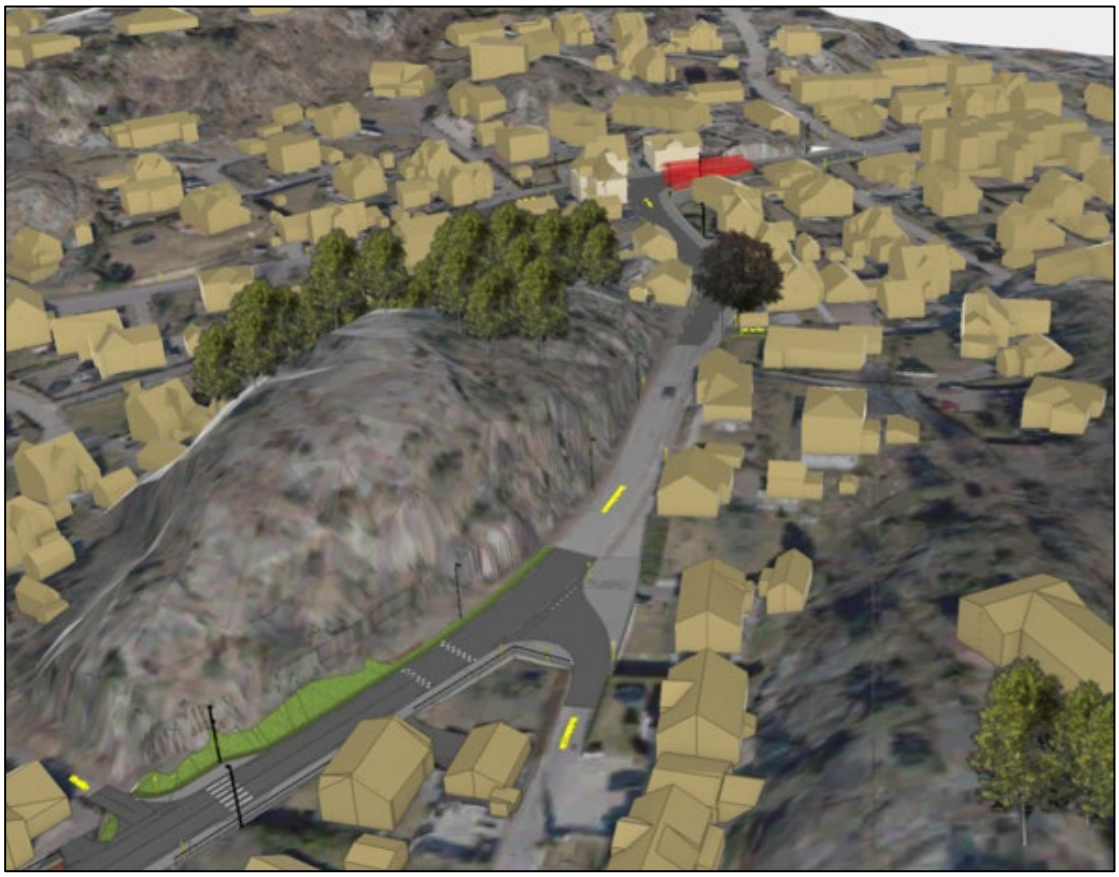
Figur 7-21 Frittliggende gs-vei mellom Fasanveien og Haukeveien sett fra sør mot nord. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)



Figur 7-22 Haukeveien til Salmakerløkka sett fra sør mot nord. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

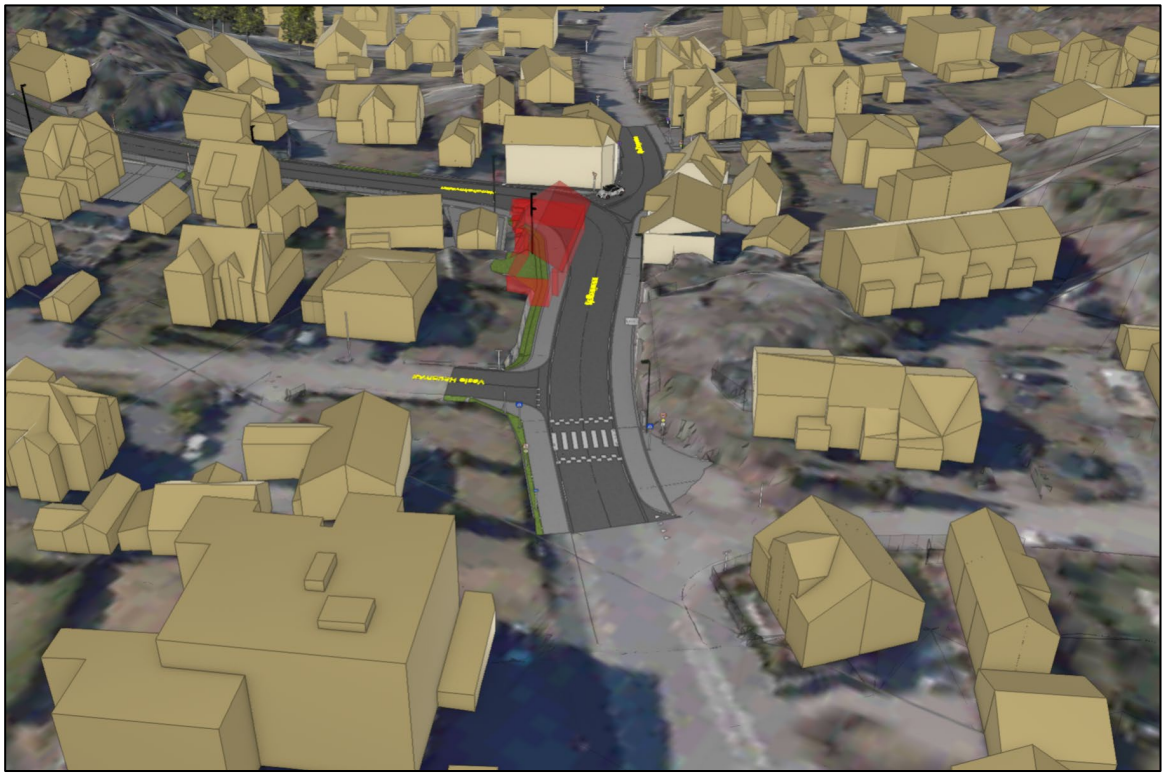


Figur 7-23 Salmakerløkka til Virikskogen sett fra sør mot nord. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)



Figur 7-24 Virikskogen til Kjellbergveien sett fra sør mot nord. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

Figur 7-25 Kryssområdet Haneholmveien/Kjellbergveien sett fra vest mot øst. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)



Figur 7-26: Kryssområdet Haneholmveien/Kjellbergveien sett fra øst mot vest. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

8. Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

8.1. Trafikksikkerhet og framkommelighet

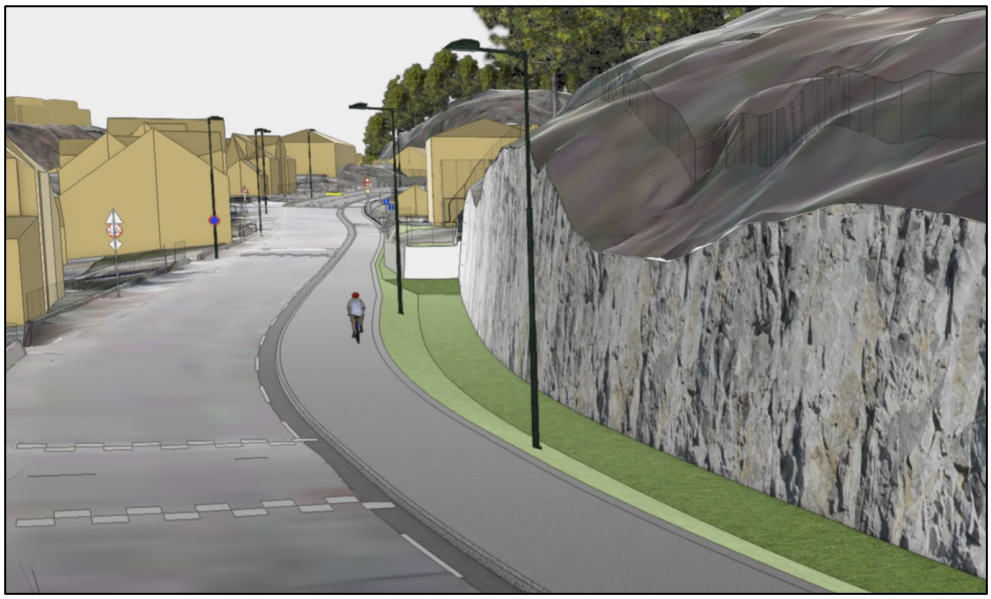
Gjennomføringen av tiltakene i planforslaget vil øke trafikksikkerheten for myke trafikanter. Etableringen av gs-vei samt fortau, tryggere krysningspunkter og ny belysning langs hele strekningen vil føre til vesentlig tryggere og bedre fremkommelighet for gående og syklende. Tiltakene vil også forbedre trafikksikkerheten for fotgjengere som benytter kollektivholdeplasser langs strekningen.

Fv. 3028 Haneholmveien fungerer som beredskapsvei for fv. 303 Hystadveien, noe som kan medføre en betydelig økning i trafikkmengden i perioder. Dette understreker viktigheten av å etablere gs-vei samt fortau på strekningen.

I dag har kjørende på Haneholmveien vikeplikt for trafikk fra høyre. I den planlagte situasjonen vil Haneholmveien reguleres som forkjørsvei, noe som vil gi klarere regler for vikeplikt og dermed redusere risikoen for ulykker i krysset.

8.2. Gang- og sykkeltrafikk

I den nåværende situasjonen mangler strekningen tilrettelegging for myke trafikanter. Reguleringsplanen vil sikre en sammenhengende løsning med separat gs-vei samt fortau, og forbedre forholdene for gående og syklende. De foreslåtte tiltakene vil fremme økt bruk av gange og sykkel til skole, arbeid og fritidsaktiviteter.



Figur 8-1 Planlagt gs-vei ved fjellskjæring nord for Salmakerløkka. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

8.3. Krysningspunkt

Det er fire krysningspunkt på strekningen hvor det tilrettelegges med gangfelt og intensivbelysning i forbindelse med planlagt gs-vei og fortau:

- Store Berganveien ved Store Bergan barneskole
- Haukeveien
- Viriklia
- Kjellbergveien i nordenden av Vesle Hauanvei

Tiltakene vil gi økt trygghetsfølelse for de myke trafikantene og redusere risikoen for påkjørsler.

8.4. Kollektivtrafikk

Kollektivholdeplasser som ligger på østsiden av Haneholmveien oppgraderes med reposer (plattformer) som er universelt utformet og med ledelinjer for personer med nedsatt syn.

Kollektivholdeplass rett syd for krysset Haneholmveien/Kjellbergveien legges ned. Dette begrunnet med at det er kort avstand til kollektivholdeplass ved Viriklia og på Kjellbergveien, og at fjerning av holdeplassen vil være positivt i forhold til opprydding i den trafikale situasjonen i krysset Haneholmveien/Kjellbergveien.

8.5. Kryss Haneholmveien/Kjellbergveien

Planlagt ombygging av krysset Haneholmveien/Kjellbergveien vil gi økt trafikksikkerhet og redusere risikoen for ulykker ved å klargjøre hvem som har vikeplikt. Dette minsker forvirring og usikker atferd blant trafikanter. Ombyggingen vil også gi mer stabil og effektiv trafikkflyt.

8.6. Naboer

Reguleringsplanen legger opp til innløsning av en boligeiendom (Kjellbergveien 8, gbnr 120/13), en driftsbygning (gbnr. 129/2), og en garasje (Haneholmveien 20B, gbnr. 122/99). Bygningene er vist innløst på reguleringsplankartet og markert med kryss.

Reguleringsplanen vil berøre mange eiendommer langs strekningen. Berørte eiendommer består stort sett av private bolig- og landbrukseiendommer. Områder som reguleres til offentlig veiformål vil bli ervervet, og er vist på reguleringsplankartet og vedlagte W-tegninger \02\.

Områder som er regulert til midlertidig anleggsområde vil benyttes under anleggsperioden, og tilbakeføres til underliggende formål etter at anleggsperioden er over. Det vil forsøkes sikret at grunneiere har tilgang til eiendommene sine gjennom hele anleggsperioden.

8.7. Byggegrenser

Det er ikke regulert inn byggegrenser i planen. Byggegrenser følger dermed veglovens bestemmelser.

8.8. Geoteknikk

Det foreligger geoteknisk datarapport \03\ og fagrapport geoteknikk \04\. Det er gjennomført uavhengig kontroll av geoteknisk fagrapport og rapporten er justert etter kontrollen. Gjennomførte grunnundersøkelser er meldt inn til NADAG (Nasjonal database for grunnundersøkelser).

Grunnundersøkelsene og stabilitetsberegningene har avdekket en faresone ved Viriklia, jf. figuren under. Den delen av faresonen som ligger innenfor plangrensen, er vist med faresone på plankartet (hensynssone H390).

Figur 8-2 Faresonekart for Viriklia, med løsneområdet og utløpsområde. (Kilde: Asplan Viak \04\)

Områdestabilitet er ivaretatt for planområdet, men i det videre arbeidet må lokalstabilitet dokumenteres. Det må påregnes bruk av lette masser eller kalk-/sementstabilisering på deler av strekningen.

Følgende arbeid må utføres i byggeplanfasen:

- Dokumentasjon av lokalstabilitet og ivaretakelse av krav til setninger.
- Det må påregnes supplerende undersøkelser for å få tilstrekkelig underlag for dokumentasjon av lokalstabilitet og beregning av setninger, samt underlag for dimensjonering av konstruksjoner/murer.
- Etablering av beregningsunderlag for dimensjonering av konstruksjoner/murer.
- Innblandingsforsøk for eventuell kalk-/sementstabilisering av grunnen.

8.9. Ingeniørgeologi

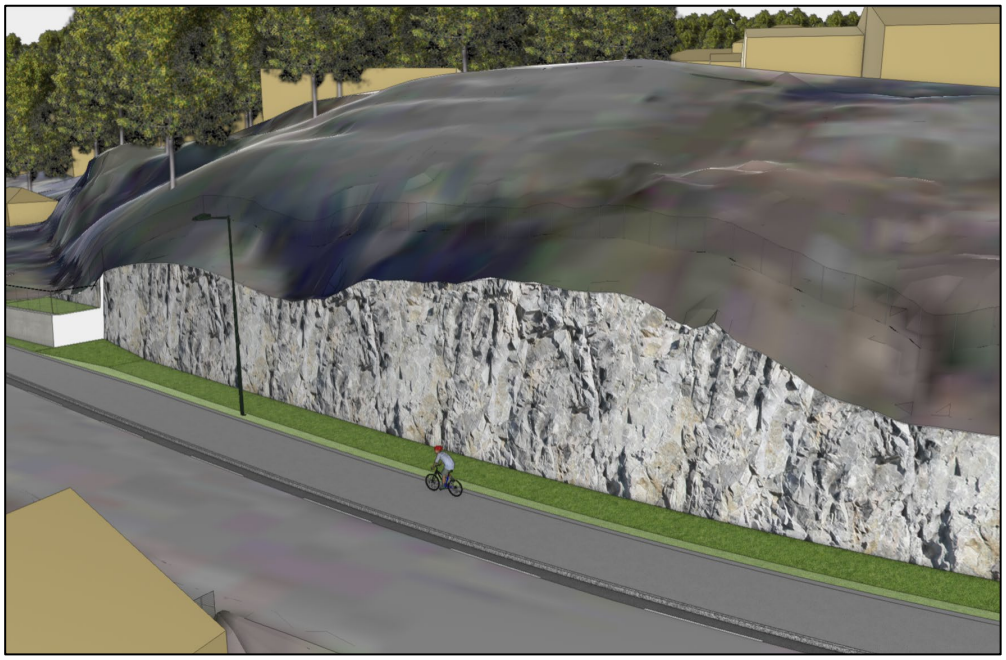
Det foreligger fagrapport ingeniørgeologi \05\.

Prosjektet vurderes å være gjennomførbart fra et ingeniørgeologisk ståsted. Berguttaket i prosjektet er relativt lite og bergmassekvaliteten vurderes generelt som god. Det vil være viktig å overholde vibrasjonsgrenser i prosjektet, både mot nærliggende konstruksjoner og mot kvikkleire.

Det forventes ikke å påtreffe svakhetssoner, da det ikke er observert tegn til dette i nærheten av planlagte bergskjæringer. Det anbefales i utgangspunktet å etablere bergskjæringene med helning 10:1. Dette vil minimere berguttaket og arealbehovet for bergskjæringene.

Det anbefales konvensjonell boring og sprengning for berguttak i bergskjæringene. Det anbefales videre konturboring for å få en jevn kontur og minimere behov for bergsikring. Utførte grunnundersøkelser tilsier at overgangen mellom berg og kvikkleire stedvis ligger veldig nær/i veilinja. Dette kan medføre utfordringer for gjennomføringen av berguttaket. For områder hvor det skal tas ut berg i overgangen til kvikkleire, må det gjøres ytterligere vurderinger i byggeplanfasen. Ved sprengning i nærheten av kvikkleire kan det bli nødvendig med tiltak for å overholde rystelseskrav.

Det er antatt at nødvendig bergsikring i hovedsak vil bestå av maskinell og manuell rensk i alle bergskjæringer, samt spredt bolting i en av skjæringene.



Figur 8-3 Planlagt bergskjæring rett nord for Salmakerløkka. (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

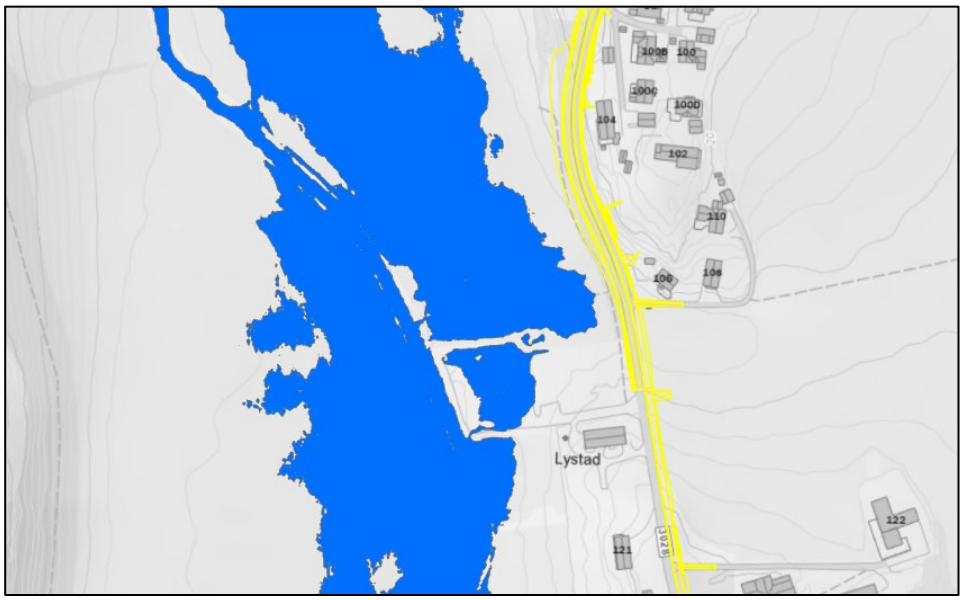
Følgende arbeid må utføres i byggeplanfasen og før anleggsstart:

- Beregning av grenseverdier for sprengningsinduserte vibrasjoner er ikke en del av geologisk rapport, men må beregnes før anleggsstart.

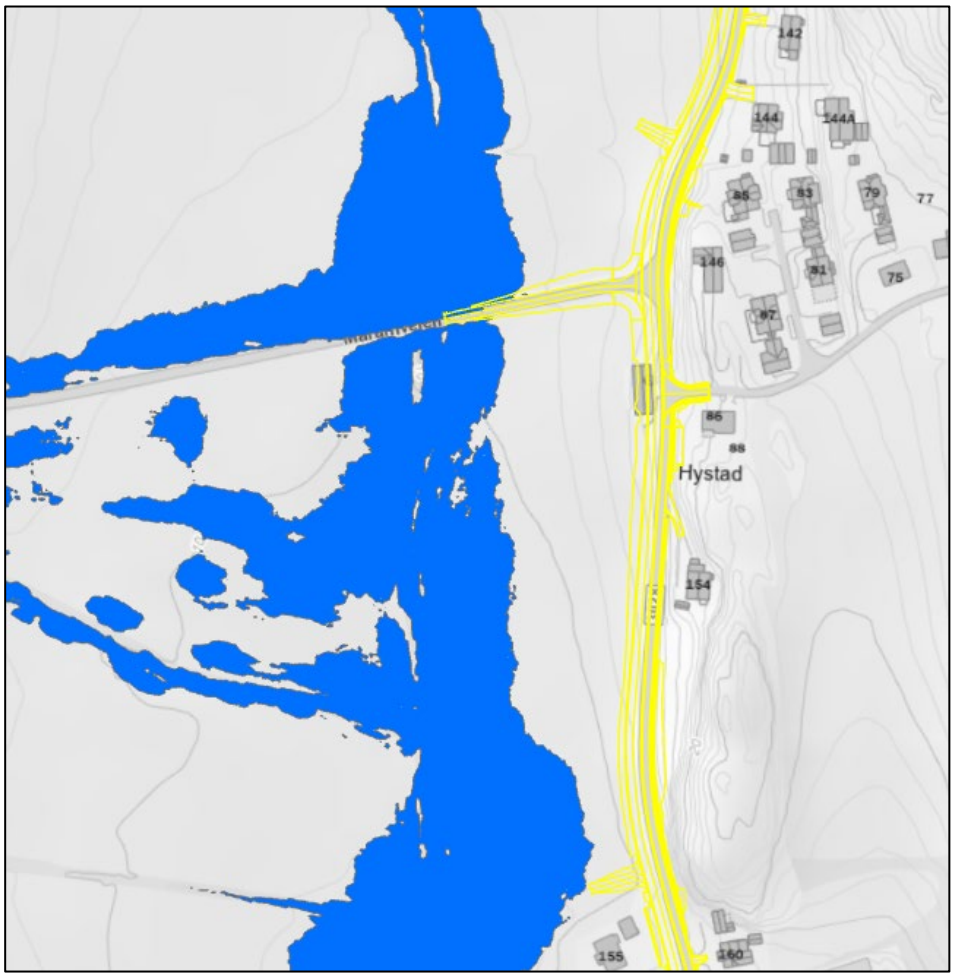
- Bygningsbesiktigelse må planlegges i neste fase, og utføres før anleggsstart.
- Hvis det er ønskelig å avklare om steinmaterialet er egnet for bruk i vegoppbyggingen kan det gjøres laboratorietester av steinmaterialer fra linja.
- For områder hvor det skal tas ut berg i overgangen til kvikkleire må det gjøres videre vurderinger knyttet til f.eks. uttaksmetode og skråningshelning i kvikkleire.

8.10. Flom

Den estimerte flomsonen (jf. kap. 5.12.3) viser at innenfor planområdet kommer flomsonen i nærheten av de planlagte tiltakene på to steder: ved Lystad og ved Marumveien.



Figur 8-4 Estimert flomsone ved Lystad. (Kilde Asplan Viak)



Figur 8-5 Estimert flomsone ved Marumveien. (Kilde: Asplan Viak)

Flomvurderingene indikerer at Haneholmveien ligger utenfor den estimerte 200-årsflomsonen. Ved den kommunale veien Marumveien, hvor bekken går i kulvert under veien, er veien sannsynligvis flomutsatt også under nåværende forhold. Vurderingene antyder at tiltaket kan føre til en viss økning i vannoppstuving på nordsiden av kulverten, som følge av den planlagte heving av Marumveien mot krysset med Haneholmveien. Det antas at økningen i vannstand vil være minimal og medføre ubetydelig risiko. Kun de omkringliggende jordene vil være utsatt, og ikke boliger eller andre bygninger.

8.11. Grunnforurensning

Det er kartlagt overskridende verdier ved prøvetakinger (jf. kap. 5.12.4), og det må i byggeplanfasen utarbeides en tiltaksplan for håndtering av forurensede masser. Overskuddsmasser innenfor dette arealet skal leveres til godkjent deponi dersom de ikke gjenbrukes innenfor tiltaksområdet.

8.12. Landskap

Gs-veien og fortauet vil følge fylkesveien, og vil dermed ikke endre veiens uttrykk i landskapsrommet. Etablering av gs-vei og fortau vil medføre økt asfaltert bredde, og vil ta noe areal fra hager og landbruksareal. Det vil etableres noen nye fjellskjæringer, med høyder opp mot maksimalt 6 meter. Fjellskjæringene vil ikke endre det visuelle inntrykket av landskapsrommet som helhet.

8.13. Nærmiljø/friluftsliv

Reguleringsplanen forventes ikke å ha negative konsekvenser for registrerte friluftsområder. Etableringen av gang- og sykkelvei samt fortau vil sannsynligvis øke trivselen blant beboerne i området ved å forbedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten langs Haneholmveien. Dette tiltaket kan dermed fremme økt ferdsel for gående og syklende, samt økt bruk av nærliggende friluftsområder.

8.14. Barn og unge

Reguleringsplanen forventes å ha en effekt for barn og unge ved å etablere et tryggere trafikksystem for ferdsel langs strekningen. Dette vil spesielt være fordelaktig i forbindelse med skoleveier, idrettsanlegg og rekreasjonsområder.

8.15. Naturmangfold

Kapittel 5.8 beskriver naturverdiene innenfor planområdet. Det er gjort en vurdering av planens påvirkning og konsekvens for de registrerte naturverdiene. Det vises til fagrapport naturmangfold \06\.

Reguleringsplanen medfører behov for å felle en hul eik rett nord for Salmakerløkka (med benevnelsen V16 i tabellen under). Det er gjort en grundig utredning av muligheten for å bevare hul eik V16. Det er vurdert at det vil være svært krevende å forsøke å beholde treet og samtidig etablere gs-vei. Eiketreet står ca. 2,7 meter fra fylkesveien, og det vil ikke være mulig å bygge gs-vei og samtidig bevare treet. Belastningen på treet under og etter bygging vil være så stor at det ikke er mulig å legge til rette for gode vekstbetingelser etter ferdigstilling, og det er derfor ikke hensiktsmessig å gjøre ytterligere utredninger av alternativ løsning. Eiketreet kommer i direkte konflikt med ny gs-vei, og det er tatt en beslutning om at eiketreet må felles for å kunne etablere gs-vei på strekningen. Treet vil ikke kunne bevares samtidig som man ivaretar behovet for etablering av gs-vei. Det vises også til fagrapport utarbeidet av Trepleiefirma Lilleby AS \11\ med ytterligere beskrivelse og vurderinger.

Felling av den hule eika V16 medfører **«sterk forringelse»** og konsekvensgrad **«svært alvorlig konsekvens (ødelagt)»** ifølge Miljødirektoratets veileder for konsekvensutredninger M-1941 (Miljødirektoratet 2024b). Det søkes om dispensasjon for felling av hul eik gjennom vedtak av reguleringsplanen.

Ved Salmakerløkka 4B er det gjort en vurdering for å tilpasse veitiltaket for å minimere påvirkningen på eksisterende hul eik som ønskes bevart (benevnelse V13 i tabell under). Forbi eika, over en lengde på ca. 30 meter, er det planlagt et parti med smalere løsning for gs-vei (redusert bredde til 2,5 m inkludert skulder), mindre overbygning, redusert dybde og bredde på sidegrøft og ingen drensledning eller overvannsledning, samt tverrfall snudd mot Haneholmveien. Se også kap. 7.2.2 der tilpasning til eksisterende hul eik er omtalt.

Vurderinger knyttet til felling av hul eik V16 og ivaretagelse av hul eik V13, er utført i tett dialog med Sandefjord kommune.

Tabellen under oppsummerer planenes konsekvenser for naturmangfold. Konsekvensene er hovedsakelig knyttet til felling av hul eik (V16).

Tabell 8-1 Oversikt over påvirkning og konsekvens for registrerte naturverdier. \06\

Naturmangfold	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Haneholmveien V 13	Svært stor	Ubetydelig -noe forringet	Ubetydelig - noe miljøskade (-)
Haneholmveien V 15	Svært stor	Ubetydelig	Ubetydelig konsekvens (0)
Haneholmveien V 16	Svært stor	Sterkt forringet	Svært alvorlig konsekvens (----)
Haneholmveien V 12	Svært stor	Ubetydelig	Ubetydelig konsekvens (0)
Haneholmveien V 14	Svært stor	Ubetydelig	Ubetydelig konsekvens (0)
Haneholmveien V 2	Svært stor	Ubetydelig	Ubetydelig konsekvens (0)
Haneholmveien V 1	Svært stor	Ubetydelig	Ubetydelig konsekvens (0)
Skaubekken Ø 2	Svært stor	Ubetydelig - noe forringet	Ubetydelig - noe miljøskade (-)
Hystad 8	Svært stor	Ubetydelig	Ubetydelig konsekvens (0)
Asketre ved Store Bergan barneskole	Svært stor	Ubetydelig	Ubetydelig konsekvens (0)

Skadereduserende tiltak

Det er gjort anbefalinger om skadereduserende tiltak. Dette er grovt gjengitt under. Det vises til fagrapport naturmangfold \06\ for detaljer.

<u>Hule eiker</u>
- Bevaring av død ved på hul eik som felles
- Unngå skade på røtter ved gravearbeider
- Minst mulig beskjæring av greiner
- Fristilling av eiker
- Sikre rekrutteiker

Fremmede arter
- Tiltak mot fremmede arter

Fugl og vilt
- For å unngå forstyrrelser av låvesvale og eventuelt taksvale (nær truet) som hekker fra mai til august anbefales det at driftsbygningen der svalene hekker (gbnr. 129/2) rives utenom sommersesongen, i tidsrommet 1. september til 1. mai.

Vurdering av naturmangfoldlovens bestemmelser §§ 8-12:

De miljømessige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 – 12 skal legges til grunn ved utøvelse av offentlig myndighet, og det er gjort følgende vurderinger:

Til § 8 om kunnskapsgrunnlaget: Da det nylig er utført kartlegging av naturtyper i området etter Miljødirektoratets instruks som tilføyer ny kunnskap til eksisterende dokumentasjon av artsforekomster og naturtypelokaliteter, foreligger det nå et godt grunnlag for videre planlegging. For vurdering av påvirkning og konsekvens for berørte hule eiker, stilles det krav om et så godt kunnskapsgrunnlag som mulig. Trærnes rotsone og mulighet for bevaring er vurdert av fagekspertise (arborist), og rapport foreligger (Lilleby 2024). Det er viktig at anbefalte tiltak følges opp.

Til § 9 om føre-var-prinsippet: Siden kunnskapsgrunnlaget er relativt godt er konsekvensene av tiltaket i forhold til naturmangfoldet (naturtypelokaliteter) godt kjent. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig, slik at det er liten fare for at tiltaket vil ha ukjente, store negative konsekvenser for naturmangfoldet.

Til § 10 om økosystemtilnærming og samlet belastning: Belastning på verdisatte naturmiljøer i utredningsområdet vurderes å være godt beskrevet gjennom notatet. Dette forutsetter at avbøtende tiltak gjennomføres, som å sikre rotsonen til hule eiker under anleggsarbeidet, bevare død ved av eika som felles, og sikre rekrutteiker. Da kun en eik felles og det bevares mange hule eiker samt rekrutteiker i et område som ellers har gode forekomster av hule eiker er den samlete belastningen for naturtype «hule eiker» lav. Den hule eika som må felles har «moderat lokalitetskvalitet» og står inneklemt mellom eksisterende vei og et nordvendt berg. Eika har i dag ikke de beste vekstbetingelser.

Til § 11 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver: Det vil si at blant annet avbøtende tiltak dekkes av tiltakshaver. Tiltakshaver skal etter § 11 begrense skader på naturmangfoldet. I den videre planprosessen vil derfor tiltakshaver stå ansvarlig for miljøoppfølging ved blant annet å redusere inngrepene i forbindelse med eiketreet.

Til § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder: Det legges som en forutsetning at de mest miljøforsvarlige teknikker legges til grunn, noe som innebærer spesielt å minimere arealbeslaget så mye som mulig og å hindre spredning av fremmede arter ved massetransport.

8.16. Vannmiljø

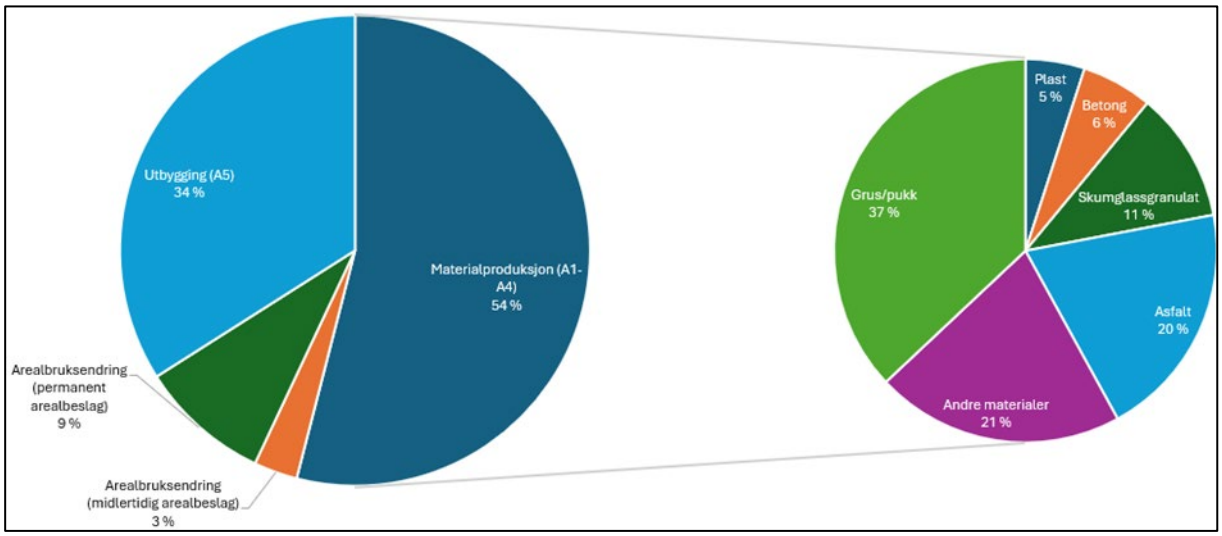
ÅDT (gjennomsnittlig antall kjøretøy/døgn) på strekningen er under 3.000, noe som iht. håndbok N200 Vegbygging betyr at det er lav sannsynlighet for biologiske effekter i vannforekomsten som følge av tiltaket. (jf. kap. 5.8 og vedlagte rapport – Sårbarhetsvurdering Virikbekken, datert 04.06.2024). Det betyr at det ikke vil være behov for rensing av veien i driftsfase.

Det anbefales å gjøre tiltak i anleggsfasen for å unngå avrenning til bekken. Dette fordi Virikbekken er en dokumentert sjøørretbekk som har dårlig økologisk tilstand bl.a. på grunn av diffus avrenning fra jordbruk og spredt bebyggelse. Ytterligere avrenning i anleggsfasen kan føre til forverring av forholdene for fisk i Virikbekken (jf. kap. 5.8).

8.17. Klima

Det er utarbeidet klimagassbudsjett ved bruk av VegLCA (v5.14b). Det er tatt utgangspunkt i foreløpige prosjekterte mengder og analysen inkluderer utslipp knyttet til materialproduksjon (A1-A4), utbygging (A5) og arealbeslag.

Totalt estimerer klimagassbudsjettet et utslipp på 4 051 tonn CO2-eq. Utslippet fordelt på materialproduksjon, utbygging og arealbeslag er på henholdsvis 2 172, 1 363 og 515 tonn CO2-eq.



Figur 8-6 Grovfordeling av utslipp. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Merk at klimagassbudsjettet slik det det foreligger, er et tidlig estimat. Det bør følges opp med revideringer gjennom prosjektets gang for å kunne vurdere klimagassavtrykket med høyere sikkerhet.

I videre arbeid med prosjektet bør klimagassbudsjettet ligge til grunn for vurderinger knyttet til klimagassreduserende tiltak. Det bør legges spesiell vekt på de større bidragsyterne slik som bruk av anleggsmaskiner og materialene grus/pukk og asfalt. Det oppfordres samtidig til å se klimagassutslippet i sammenheng med hensyn til naturmangfoldet og naturresurser og vurdere

tiltak for a redusere det midlertidige beslaget av arealer.

8.18. Kulturmiljø

Kapittel 5.10 beskriver registrerte kulturminner innenfor varslet plangrense.

Reguleringsplangrensen er redusert sammenlignet med varslet plangrense. Det er ingen fredede kulturminner innenfor plangrensen. Ved Virik ligger sikringssone tilhørende kulturminnet (ID 62534-1 Virik søndre) delvis innenfor plangrensen. Sikringssonen er sikret i planen med hensynssone H570) og tilhørende bestemmelser.

Kulturmiljøet Virik ved krysset Haneholmveien/Kjellbergveien

I forbindelse med alternativsvurderingen som ble utført mellom Vesle Hauanvei og Kjellbergveien \08\, ble det sett på mulige konsekvenser for blant annet temaet kulturmiljø.

I planforslaget er det planlagt å rive Kjellbergveien 8 for å kunne etablere fortau og bygge om krysset Haneholmveien/Kjellbergveien (jf. kap. 6.2). Krysset Haneholmveien/Kjellbergveien er et gammelt veikryss hvor det allerede på tidlig 1800-tallet lå bebyggelse. Kjellbergveien 8 er en del av det eldre bygningsmiljøet Virik. Kulturmiljøet består av de gamle eiendommene med hager, formet av veiløpet Haneholmveien som er et svært gammelt veiløp og som er å finne på gamle kart.

Gjennom dialog med Sandefjord kommune (jf. møte 08.04.2024), ble det besluttet at det var ønskelig å gå videre med løsning som medførte at Kjellbergveien 8 må rives. I denne dialogen mente Sandefjord kommune at Kjellbergveien 8 er i meget dårlig stand, og at riving av huset ikke vil medføre en negativ konsekvens for kulturmiljøet og villaområdet.

8.19. Naturressurser

Det er utarbeidet matjordplan som en del av reguleringsplanen \16\. Matjordplanen har vært til gjennomgang hos landbruksavdelingen i Sandefjord kommune og er godkjent.

Planforslaget medfører behov for å omdisponere 6,7 daa matjord. Det er avsatt et midlertidig anleggsbelte langs strekningen, som også skal ivareta oppranking av matjord. Det er beregnet at ca. 35 daa matjord vil bli midlertidig omdisponert i anleggsfasen.

Ved omdisponering av matjord, er det anbefalt at grunneier på det omdisponerte arealet prioriteres dersom denne har behov for matjorden til videre landbruksdrift. På strekningen er det seks grunneiendommer hvor det er matjord som blir permanent berørt av tiltaket. Det er stort sett matjord av god kvalitet, med god tykkelse. Grunneiendom gbnr 129/2 hvor det dyrkes korn og grunneiendom gbnr 128/24, med gressproduksjon, blir størst berørt med henholdsvis 550 m^3 og 640 m^3. Ved de resterende fire grunneiendommer er det kun mindre mengder matjord som blir permanent berørt, 30-200 m^3 per eiendom.

Det har vært etablert kontakt med grunneierne og forpaktere av arealene og gjennomført felles befaringer av alle områdene. Det er uttrykt ønske fra grunneiere at de ønsker å kunne utnytte overskuddsmatjord innenfor egne grunneiendommer.

Det er observert hønsehirse ved de fleste områdene, og det er derfor viktig at matjord ikke fraktes til områder hvor det ikke er påvist hønsehirse tidligere og dermed bidrar til å spre dette ugresset. Dette gjelder også floghavre som er registrert ved et par eiendommer.

Vurderinger for å minimere inngrep på dyrket mark
Det er gjort vurderinger for å unngå store inngrep på dyrket mark. I henhold til håndbøkene N100 Veg- og gateutforming og N200 Vegbygging skal det sikres tilstrekkelig bredde for å ivareta arealer til både overvannshåndtering, snølagring og drifting. Det anbefales etablering av grøfteareal med 3 meters bredde mellom kjøreveier og gs-veier. For å unngå store inngrep på dyrket mark, ble det tidlig i prosjektet tatt grep og besluttet å gå for en løsning med smalt fysisk skille mellom kjørevei og gs-vei. Valg løsning medfører store besparelser av inngrep på dyrket mark, sammenlignet med ideell løsning med 3 meter grøfteareal.

8.20. Støy og vibrasjoner

Det er utarbeidet fagrapport for støy \12\, som beskriver prinsippene som er lagt til grunn for reguleringsplanen. Det er gjennomført støyberegninger av dagens og framtidig situasjon, for å vurdere støysituasjonen før og etter planlagte tiltak.

Vurderingene er gjennomført i henhold til retningslinje T-1442/2021, og veileder M2061. Beregningene viser at 2 boliger har støynivå over grense for gul støysone, og samtidig får en økning i støynivå på 1-2 dB som følge av tiltaket. De to boligene vurderes videre for lokale støytiltak i byggeplanfasen.

8.21. Massehåndtering

Det vil i så stor grad som mulig forsøkes å gjenbruke masser innenfor planområdet. Enkelte masser vil være uegnet for gjenbruk, og det vil være behov for å kjøre vekk masser og tilføre masser utenfra. Detaljer angående massehåndtering vil avklares i byggeplanfasen og i dialog med entreprenør.

8.22. Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det er gjennomført Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) \15\.

Det er identifisert 5 potensielle uønskede hendelser/forhold. Sannsynlighet og konsekvens for disse er vurdert, og tiltak og forslag til videre oppfølging er foreslått. Tabellen under oppsummerer vurderingene og forslag til risikoreduserende tiltak. Etter justeringer av planforslaget i henhold til foreslåtte risikoreduserende tiltak vurderes risikoen å være akseptabel.

Tabell 8-2 Oppsummering av risiko og vurderinger for uønskede hendelser/forhold i prosjektet. (tabell er hentet fra ROS-analyse \15\

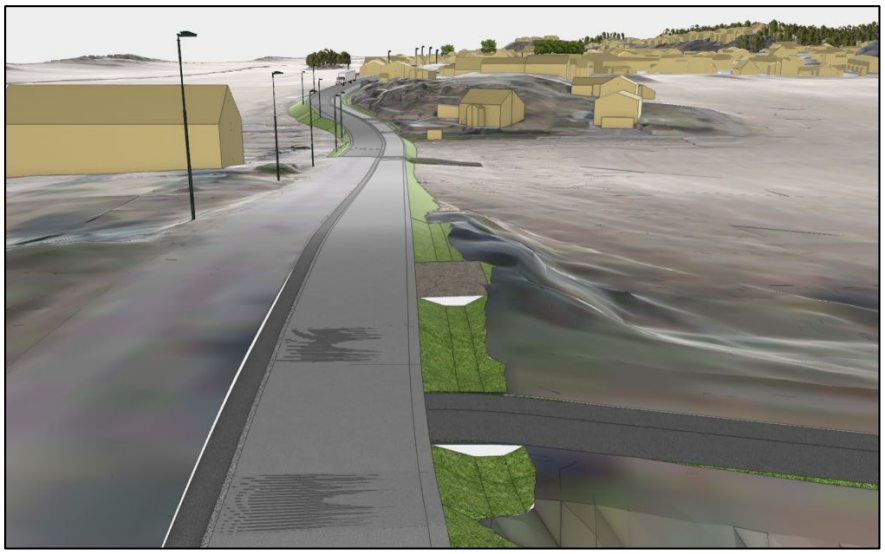
ID	Hendelse/ forhold	Risiko	Liv/helse (L) Stabilitet (S) Materiell (M)	Forslag til tiltak og videre oppfølging	Risiko etter tiltak
1	Kvikkleireskred		L,S,M	-Sikre gjennom bestemmelser at man i faresonen ikke gjør tiltak som forverrer stabiliteten. -Dokumentasjon av lokalstabilitet og ivaretakelse av krav til setninger. -Supplerende undersøkelser for å få tilstrekkelig underlag for dokumentasjon av lokalstabilitet og beregning av setninger. -Innblandingsforsøk for eventuell kalk-/sementstabilisering av grunnen.	
5	Steinsprang		L,S	-Gjennomføre rensk og sikringstiltak som en del av tiltaket med bistand fra fagkyndige. -Gjennomføre fortløpende drift og vedlikehold av skjæringer i driftsperioden med rutiner for sjekk.	
11	Spesielle nedbørsforhold		S,M	-Bytte ut fire utløpsledninger til Virikbekken som er i dårlig forfatning.	
36	Trafikkulykke, myke trafikanter		L	-Sikre god sikt i aktuelle kryss og avkjørsler. -Økt vintervedlikehold på særlig bratt vei (Soleveien)	
40	Farefullt terreng, stup ol.		L	-Krav om at planlagte sikringstiltak gjennomføres.	

8.23. Universell utforming

Planlagt gs-vei og fortau tilfredsstiller krav til universell utforming, bortsett fra et kort parti rett nord for Haneholmveien 124. Over en lengde på ca. 50 meter er stigningen på 8,7%, som er brattere enn krav i håndbok N100 Veg- og gateutforming (krav er maks 7% stigning). Stigning på gs-veien følger stigning på kjøreveien, som også har en stigning på 8,7%.

Løsningen er diskutert med Rådet for mennesker med funksjonsnedsettelse og det er planlagt avbøtende tiltak i form av hvilerepos på den aktuelle strekningen.

Prosjektet har sendt fravikssøknad til fraviksgruppen i Vestfold fylkeskommune og søknaden er godkjent med vilkår om etablering av hvilerepos. Se også kap. 7.2.6 Fravikshåndtering.



Figur 8-7 Situasjon med planlagt hvilerepos på utsiden av gs-veien (brun flate). (Kilde: Asplan Viak, Vestfold fylkeskommune)

9. Gjennomføring av forslag til plan

9.1. Framdrift og finansiering

I henhold til prosjektets framdriftsplan antas det at vedtak på reguleringsplanen vil foreligge høsten 2025.

Det er bevilget 40 mill kr til videre arbeid med grunnerverv, byggeplanprosjektering og bygging. Det er behov for ytterligere midler til prosjektet for å fullfinansiere det.

Vestfold fylkeskommune vil bekoste og gjennomføre grunnerverv, prosjektering og bygging av tiltaket.

9.2. Grunnerverv

Veiprosjektet medfører at deler av enkelte eiendommer, og en hel boligeiendom, må erverves. Innenfor planområdet er det hovedsakelig boligeiendommer og landbruksarealer (dyrket mark) som berøres. I tillegg til arealer som erverves permanent, vil det være behov for midlertidige anleggsbelter for å sikre at tiltaket kan gjennomføres på en rasjonell måte. Når anleggsperioden er over, vil det midlertidige anleggsbeltet tilbakeføres til grunneier.

Arealer som avstås permanent til veianlegget, vil bli oppmålt og arealberegnet eksakt når veianlegget er ferdig. Det vil sikres at grunneiere har tilgang til eiendommen gjennom hele anleggsperioden.

Utover permanent og midlertidig erverv, legger planforslaget opp til rettighetserverv for overvannsløsninger og en adkomst til boligeiendom.

Tegninger som viser hvilke eiendommer som blir berørt av tiltaket, og på hvilken måte, (W-tegninger) er vedlagt \02\.

<u>Grunnerverv</u>

Før anleggsarbeidene kan starte må fylkeskommunen ha rett til å benytte de arealene som er nødvendige for å gjennomføre tiltaket.

Grunnerverv kan i prinsippet ordnes på tre ulike måter:

1. Kjøpekontrakt:

Det inngås en endelig avtale om avståelsen (kjøpekontrakt). Dersom grunneieren gjennom forhandlinger blir enig med fylkeskommunen om alle forhold ved avståelsen, herunder erstatning, gjennomføres grunnervervet etter en kjøpekontrakt. Andre spesielle forhold eller forutsetninger som det er enighet om, hører også med til avtalen.

2. Avtale om tiltredelse:

Det inngås en avtale om at erstatningen skal fastsettes ved senere forhandlinger eller skjønn. Dersom grunneieren blir enig med fylkeskommunen om selve avståelsen, men ikke om størrelsen på erstatningen, kan grunnervervet skje gjennom avtale om tiltredelse og avtaleskjønn. Det innebærer at grunneieren godtar at fylkeskommunen kan sette i gang anleggsarbeidet på et avtalt tidspunkt, men at erstatningen fastsettes ved senere forhandlinger, eller skjønn på samme måte som ved ekspropriasjon.

3. Ekspropriasjon:

Areal og rettigheter blir ervervet ved ekspropriasjon og erstatning fastsatt ved skjønn. Hvis grunneieren ikke godtar selve avståelsen og vil motsette seg at grunnervervet skjer på den måten Fylkeskommunen har behov for, vil grunnervervet skje ved at fylkeskommunen gjør vedtak om ekspropriasjon, og at erstatningen fastsettes ved ekspropriasjonsskjønn.

9.3. Byggeplan (utbyggingsrekkefølge)

Med bakgrunn i vedtatt reguleringsplan, vil det bli utarbeidet byggeplan med detaljprosjektering som ivaretar alle fagområder.

Detaljene rundt anleggsgjennomføringen vil avklares i byggeplanfasen. Det er utarbeidet et notat for vurdering av anleggsgjennomføring \18\.

Omfang på utskifting av VA- ledninger, samt omfang av geotekniske tiltak er ikke endelig bestemt eller fastlagt. Endelig omfang på masseutskifting og kalksement- peling (KC-peling) er ikke prosjektert eller beskrevet i detalj på aktuelt plannivå. Dette må detaljeres i byggeplanfase.

Det skal delvis skiftes ut overvannsledninger, delvis legges nye, både i veiprofilet, men også utenfor i umiddelbar nærhet. I områder hvor det ikke skal utføres geotekniske stabiliseringstiltak forutsettes det at VA- og overvannsarbeider utføres ved hjelp av grøftekasser.

Det er i nødvendig grad regulert arealer til midlertidig anleggsbelte. Arealene istandsettes og tilbakeføres i tilnærmet samme stand som før inngrepet. Midlertidige anleggsbelter er begrenset så mye som mulig, slik at avgrensningene som følger av plankartet er nødvendige for å sikre en god gjennomføring av prosjektet. For enkelte av overvannstraséene, er det imidlertid angitt et areal som hensyntar usikker beliggenhet på eksisterende overvannsledninger. På denne måten sikres det at det uansett vil være tilstrekkelige arealer for å gjennomføre nødvendig utskifting/anleggelse av overvannsløsninger.

9.4. Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det må påregnes perioder med enveis trafikk og signalregulering, og det må også påregnes at Haneholmveien må stenges i perioder. Fv. 303 Hystadveien vil kunne fungere som omkjøringsvei for Haneholmveien i forbindelse med bygging av prosjektet.

Geotekniske undersøkelser viser at det er dårlige grunnforhold i flere områder på strekningen. Det kan ikke utelukkes behov for kalk-/sementstabilisering (KC). KC- peling vil antagelig kreve at eksisterende vei stenges for trafikk så lenge stabiliseringsarbeidene pågår. For å kunne utføre KC-pelingen må alle steinfyllingsmasser fjernes ned til borbare masser. Veien må deretter bygges opp på nytt etter utløpt herdetid for KC-pelene.

Det anbefales ikke å opprettholde gs-trafikk på eksisterende vei når KC- peling utføres på eksisterende vei. Det kan være aktuelt å lede gs-trafikken til eksisterende «barnetråkk» eller til eventuell interimsvei. Langs strekningen er det registrert flere «barnetråkk» og stier som benyttes av barn og unge på tur til skole, idrettsanlegg og lignende. En oppgradering av disse med henblikk på bredde og overflate kan være et bidrag til å invitere flest mulig myke trafikanter til ikke å benytte Haneholmveien.

Trafikkavvikling vil bli ytterligere vurdert i byggeplanfasen.

9.5. Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

SHA-plan

Det er gjennomført SHA- vurderinger i løpet av reguleringsplanprosessen. Sjekkliste med gjennomgang av fareidentifikasjon er gjennomgått i møter mellom Asplan Viak og Vestfold fylkeskommune. Punktene i sjekklisten som ikke lot seg eliminere i prosjekteringen reguleringsplanfasen, er oppsummert og dokumentert med restrisiko som videreføres til byggeplanfasen.

I byggeplanfasen vil det bli utarbeidet en plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA-plan) i henhold til byggherreforskriften. Planen skal beskrive hvordan risikoforholdene som følge av byggherrens og de prosjekterendes valg håndteres. Det er viktig at spesielt barn og unge ivaretas under anleggsperioden. Risiko skal forsøkes å elimineres, mens eventuell restrisiko skal beskrives med forslag til spesifikke tiltak.

YM-plan

En ytre miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen utarbeides i byggeplanfasen og vil være grunnlag for prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag.

Følgende punkter er viktige å følge opp i YM-planen:

- Bevaring av død ved fra hul eik som må felles.
- Oppfølging av gravearbeider i nærheten av eiker.
- Fremmede arter. Målet er at fylkeskommunens aktiviteter ikke skal bidra til spredning av fremmede skadelige arter, jf. Forskrift om fremmede arter. Det er kjente forekomster av

fremmede arter på strekningen\06\. Det må gjennomføres supplerende registreringer av fremmede arter før anleggsstart og lages en tiltaksplan for håndtering av disse, jf. Forskrift om fremmede organismer, §18 nr. 1. Tiltaksplanen skal også inneholde en overvåkningsplan etter gjennomført fjerning. Veileder M982 Sweco 2018 og NINA Rapport 1432 skal legges til grunn ved bekjempelse.

- Unngå riving av låven ved Marumveien i sommersesongen (1.mai – 1. sept) på grunn av hensynet til hekkende låvesvaler og eventuelt taksvaler.
- Oppfølging av forurenset grunn \13\.
- Vurdere tiltak i anleggsfasen for å unngå avrenning til Virikbekken.

10. Vedlegg

\01\ Konseptutredning, Vestfold og Telemark fylkeskommune, datert august 2022

\02\ Tekniske tegninger, Asplan Viak og Vestfold fylkeskommune, datert 07.03.2025

\03\ Geoteknisk datarapport, Geostrøm, datert 07.08.2024

\04\ Fagrapport geoteknikk, Asplan Viak, datert 03.12.2024

\05\ Fagrapport ingeniørgeologi, Asplan Viak, datert 30.08.2024

\06\ Fagrapport naturmangfold, Asplan Viak, datert 11.09.2024

\07\ Fagrapport overvann, Asplan Viak, datert 30.08.2024

\08\ Rapport – alternativsvurderinger Vesle Hauanvei-Kjellbergveien, Vestfold fylkeskommune, datert 25.03.2024

\09\ Rapport – arkeologiske registreringer, Vestfold fylkeskommune, datert 15.11.2023.

\10\ Notat overbygning, Asplan Viak, datert 08.03.2024 (siste revisjon 24.10.2024)

\11\ Rapport – kartlegging og vurdering av eiker, Trepleiefirma Lilleby AS datert 25.06.2024

\12\ Fagrapport støy, Asplan Viak, datert 30.08.2024

\13\ Fagrapport forurenset grunn, Vestfold fylkeskommune, datert 08.09.2024

\14\ Sårbarhetsvurdering Virikbekken, Asplan Viak, 04.06.2024

\15\ ROS-analyse, Asplan Viak, datert 18.10.2024

\16\ Matjordplan, Asplan Viak, datert 05.02.2025

\17\ Notat Elektro, Asplan Viak, datert 18.10.2024

\18\ Notat anleggsgjennomføring, Asplan Viak, datert 22.10.2024

\19\ Notat med innspill til varsel om oppstart og varsel om utvidet planområde, Vestfold fylkeskommune, datert 21.02.2025

Vestfold
FYLKESKOMMUNE

vestfoldfylke.no

Postadresse:
Postboks 1213 Trudvang
3105 Tønsberg

Besøksadresse:
Svend Foyns gate 9
3126 Tønsberg

Tlf. 33 34 40 00
post@vestfoldfylke.no