Vestfold
FYLKESKOMMUNE

vestfoldfylke.no

03.07.2026

Fv. 3138 Syrbekkveien

Planbeskrivelse

Reguleringsplan, planID 3808 20180177
Tønsberg kommune



Innhold

Fv. 3138 Syrbekkveien 0

Innhold 1

Sammendrag 5

1. Innledning 7

2. Bakgrunn for planforslaget 9
2.1. Planområdet 9
2.2. Hensikten med planarbeidet 10
2.3. Målsettinger for planforslaget 10
2.3.1. Samfunnsmål 11
2.3.2. Effektmål 11
2.4. Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning 11

3. Planprosess og medvirkning 12
3.1. Innkomne merknader/innspill til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet 12
3.1.1. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 25.05.2022 13
3.1.2. Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, datert 10.06.2022 14
3.1.3. Vestfold Vann IKS, datert 31.05.2022 19
gang- og sykkelveivei/vei og vannledning gjennom planarbeidet. 20
3.1.4. Halvard Lislebø, Syrbekkveien 8A, datert 09.06.2022 20
3.1.5. Hans-Jørgen Hedels, Grenaderveien 2, datert 07.06.2022 21
3.1.6. Sigurd Stokke, Idrettsveien 4, datert 16.05.2022 23
3.1.7. Rune Kristoffersen, Påls vei 7, datert 19.05.2022 23
videreføres når vi endelig får en ny og forbedret vei. 24

4. Rammer og premisser for planarbeidet 25
4.1. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 25
4.2. Planstatus for området 25
4.3. Andre rammer og føringer 27

5. Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet 29
5.1. Beliggenhet 29
5.2. Dagens arealbruk 29
5.3. Vei- og trafikkforhold 30
5.4. Teknisk infrastruktur 34
5.4.1. Eksisterende vann, avløp og overvann 34
5.4.2. Eksisterende linjer og kabelanlegg 35

5.5. Landskapsbilde 35
5.6. Nærmiljø / friluftsliv 36
5.7. Naturmangfold 37
5.8. Kulturmiljø 40
5.9. Grunnforhold 41
5.10. Andre forhold 43

6. Vurderte løsninger 44
6.1. Alternativ 1, Omlagt vei i sydlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i plan 44
6.2. Alternativ 2, Omlagt vei i sydlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i kulvert under veien 44
6.3. Alternativ 3, Omlagt vei i sydlig trase med vei senket ned i kulvert og gs-vei/lysløype som krysser på lokk over veien 45
6.4. Alternativ 4, Omlagt vei i nordlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i plan 46
6.5. Alternativ 5, Omlagt vei i nordlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i kulvert under veien 46
6.6. Anbefaling fra konseptfasen 47
6.7. Vedtak i Hovedutvalg for samferdsel, Vestfold og Telemark fylkeskommune 48

7. Beskrivelse av planforslaget 49
7.1. Planforslaget 49
7.2. Planlagt arealbruk 50
7.3. Tekniske forutsetninger 51
7.4. Illustrasjoner fra 3D modell 57

8. Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger 59
8.1. Trafikksikkerhet og fremkommelighet 59
8.2. Naboer 59
8.3. Byggegrenser 60
8.4. Gang- og sykkeltrafikk 60
8.5. Kollektivtrafikk 60
8.6. Grunnforhold 60
8.7. Landskap 61
8.8. Nærmiljø / friluftsliv 62
8.9. Naturmangfold 62
8.10. Klima 63
8.11. Kulturmiljø 64
8.12. Naturressurser 64
8.13. Støy og vibrasjoner 64
8.14. Massehåndtering 64
8.15. Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse 65

9. Gjennomføring av forslag til plan 65
9.1. Framdrift og finansiering 65
9.2. Grunnerverv 65
9.3. Byggeplan, utbyggingsrekkefølge 66
9.4. Trafikkavvikling i anleggsperioden 66
9.5. Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og ytre miljø (YM) for byggefasen 66

9.5.1. SHA 66
9.5.2. YM 66

10. Annet grunnlag som er utarbeidet i forbindelse med planarbeidet 68

REVISJONSHISTORIKK

Revisjonene er betegnet som følger:

Rev.	Revisjonsårsak	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	Første utgave	06.07.2023	Bodil Odberg	Rune Gunnerød og Trude Stenberg	Ole Fredrik Brunæs
01	Andre utgave	24.09.2025	Bodil Odberg	Rune Gunnerød	Ole Fredrik Brunæs
02	Tredje utgave	15.06.2026	Bodil Odberg	Rune Gunnerød	Ole Fredrik Brunæs

Beskrivelse av endring fra en revisjon til neste er som følger:

Rev.	Beskrivelse av endringer
00	Første utgave
01	Andre utgave. Revidert etter administrativ førstegangsbehandling i Tønsberg kommune
02	Tredje utgave. Justert etter intern gjennomgang

Sammendrag

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-1 har Vestfold fylkeskommune i samarbeid med Tønsberg kommune, utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for prosjektet «Fv. 3138 Syrbekkveien» i Tønsberg kommune.

Plannavn for reguleringsplanen er: «Gs-vei langs fv. 3138 Syrbekkveien og omlegging av deler av veien», med planID 3803 2018177.

Det ble gjennomført oppstartsmøte med Tønsberg kommune 01.11.2021. Planarbeidet ble varslet ved annonse og pr. brev 16.05.2022, og det ble holdt åpen kontordag 18.05.2022. Frist for uttalelse var 10.06.2022. Det kom inn i alt syv innspill, og disse er merknadsbehandlet og vurdert gjennom planprosessen.

Planområdet for fv. 3138 Syrbekkveien har en lengde på ca. 850 m og ligger ved Eik, nord for Tønsberg sentrum i Vestfold fylkeskommune. Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for gang- og sykkelanlegg langs Syrbekkveien fra Hortensveien til kryss med Grenaderveien, og samtidig utbedre eksisterende kurvatur langs Syrbekkveien for å redusere risikoen for trafikkulykker.

Det er eksisterende gang- og sykkelvei (gs-vei) langs Hortensveien og langs Syrbekkveien på strekningen Grenaderveien - Eikveien. Ny gs-vei langs Syrbekkveien fra Hortensveien til Grenaderveien vil sørge for et sammenhengende tilbud til myke trafikanter mellom Eik og Hortensveien.

Det er tidligere gjennomført en konseptfase, og alternativ 4 fra konseptfasen er lagt til grunn for planarbeidet med følgende endringer:

- Det er lagt inn større radius for kurven ved profil 300 for å tilfredsstille krav i håndbok N100 Veg- og gateutforming.
- Begge de eksisterende krysningspunktene for lysløype opprettholdes.
- Lysløype vist parallelt med ny gs-vei mellom de to krysningspunktene for lysløype er tatt ut, fordi begge krysningspunkt for lysløype opprettholdes.

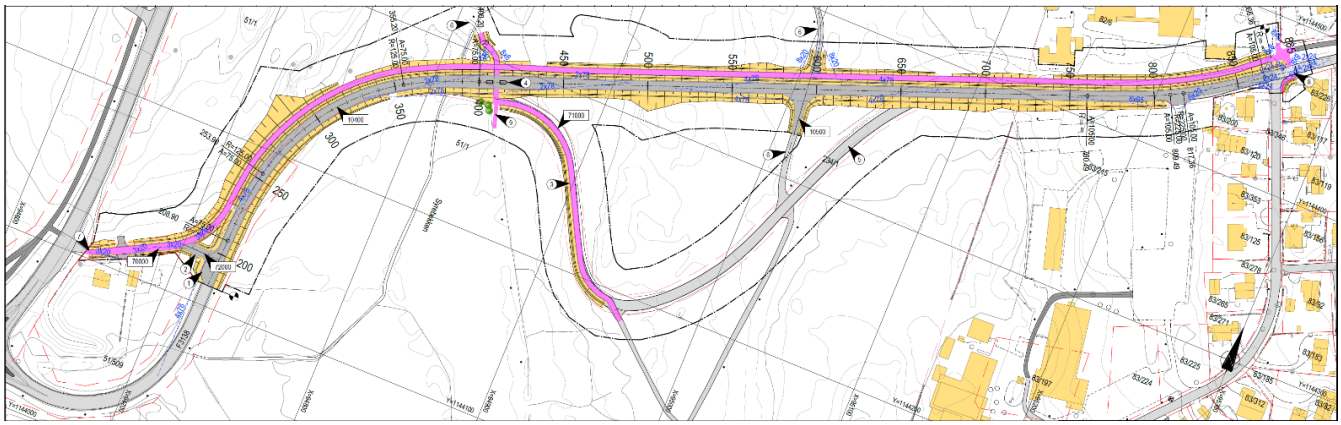
Fv. 3138 Syrbekkveien planlegges lagt om fra avkjørsel til Syrbekkveien nr. 100 med ny, slakere kurve mot øst, og videre i rett linje fram til den kobles til eksisterende vei ved Eik. Tre kurver på eksisterende vei fjernes. Mellom Hortensveien og Syrbekkveien oppgraderes eksisterende gs-vei/adkomstvei. Langs Syrbekkveien etableres det gs-vei langs nordsiden av veien, adskilt med grøft, fram til eksisterende gs-vei ved Grenaderveien.

Eksisterende kommunale lysløype krysser Syrbekkveien på to steder, begge krysningspunkt opprettholdes. Ved vestre krysningspunkt er det planlagt å anlegge en trafikkøy i fylkesveien. Ved østre krysningspunkt har grunneier driftsavkjørsler til eiendommen sin, og krysningspunkt kombineres med driftsavkjørsler.

I eksisterende situasjon går det en gs-vei fra den sydligste kurven på Syrbekkveien til Wang skoler/Eik syd. Denne forbindelsen opprettholdes, men endres fra gs-vei til turvei. Omlagt del av Syrbekkveien beholdes i ca. 3 m bredde fra vestre krysningspunkt med lysløype fram til turveien til Wang skoler/Eik syd. Øvrig del av omlagt vei tilbakeføres til LNF-område.

Ved kryss med Grenaderveien flyttes eksisterende gangfelt østover, ut av kryssområdet. Det anlegges et fortau ved gangfeltet for å lede myke trafikanter mellom gangfeltet og Grenaderveien.

Plantegning for planforslaget er vist under:



Figur 1. Plantegning som viser ny gs-vei og omlegging av Syrbekkveien, hentet fra Tekniske tegninger \01\.

1. Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-1 har Vestfold fylkeskommune i samarbeid med Tønsberg kommune, utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for prosjektet «Fv. 3138 Syrbekkveien» med plannavn: «Gs-vei langs fv. 3138 Syrbekkveien og omlegging av deler av veien» i Tønsberg kommune.

> 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.

Vestfold fylkeskommune har ansvaret for å utarbeide reguleringsplanen. Tønsberg kommune mottar planmaterialet for politisk behandling og offentlig ettersyn. Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for gang- og sykkeltrafikk og samtidig utbedre kurvatur på Syrbekkveien. Oppstart av planarbeidet ble varslet i Tønsbergs Blad og til berørte parter den 16.05.2022.

Planforslaget har planID 3803 20180177 og består av følgende deler:

- Plankart, datert 28.06.2023, revidert 22.01.2026.
- Reguleringsbestemmelser, datert 06.07.2023, revidert 15.06.2026.
- Planbeskrivelse, datert 06.07.2023, revidert 03.07.2026.

Vedlegg:

- Tekniske tegninger, datert 01.02.2025.
- ROS-analyse, datert 06.07.2023, revidert 15.06.2026.
- Geoteknisk vurderingsrapport, datert 01.07.2023.
- Matjordplan, datert 24.11.2022, revidert 26.08.2025.
- Rapport Naturmangfold, datert 05.07.2022
- Notat vurdering av større eiketrær ved fv. 3138 Syrbekkveien, datert 11.10.2022
- Vurdering av overvannshåndtering, datert 16.11.2022, revidert 19.03.2026.
- Fagrapport støy, datert 02.02.2023.
- Rapport arkeologisk registrering, datert 12.07.2022.
- Merknadsbehandling fra varsel om oppstart, datert 31.08.2022.
- Konseptutredningsrapport, datert januar 2021.

Tønsberg 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 Tønsbergs Blad og på nettsidene til Tønsberg kommune. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Eventuelle merknader til planforslaget må innen xx.xx.2026 sendes skriftlig til: postmottak@tonsberg.kommune.no eller Tønsberg kommune, Postboks 2410, 3104 Tønsberg.

Kontaktperson i Tønsberg kommune:
Kristine Hegvold Værness, tlf. 40 60 00 39, e-post: kristine.hegvold.verness@tonsberg.kommune.no

Kontaktperson i Vestfold fylkeskommune:
Bodil Odberg, tlf. 99 35 32 32, e-post: bodil.odberg@vestfoldfylke.no

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

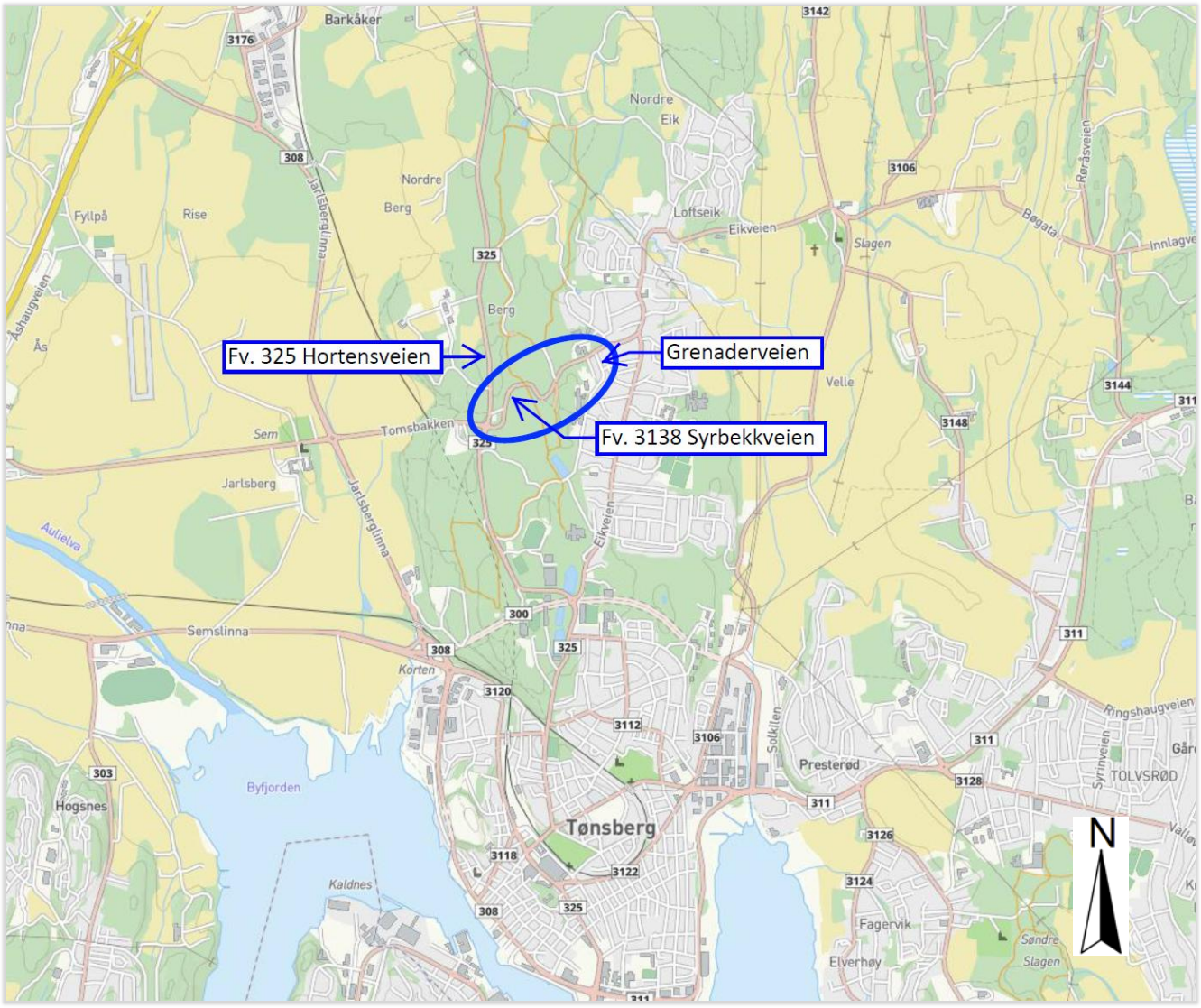
Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Statsforvalteren. Eventuell klage stiles til Statsforvalteren og sendes til kommunen.

2. Bakgrunn for planforslaget

2.1. Planområdet

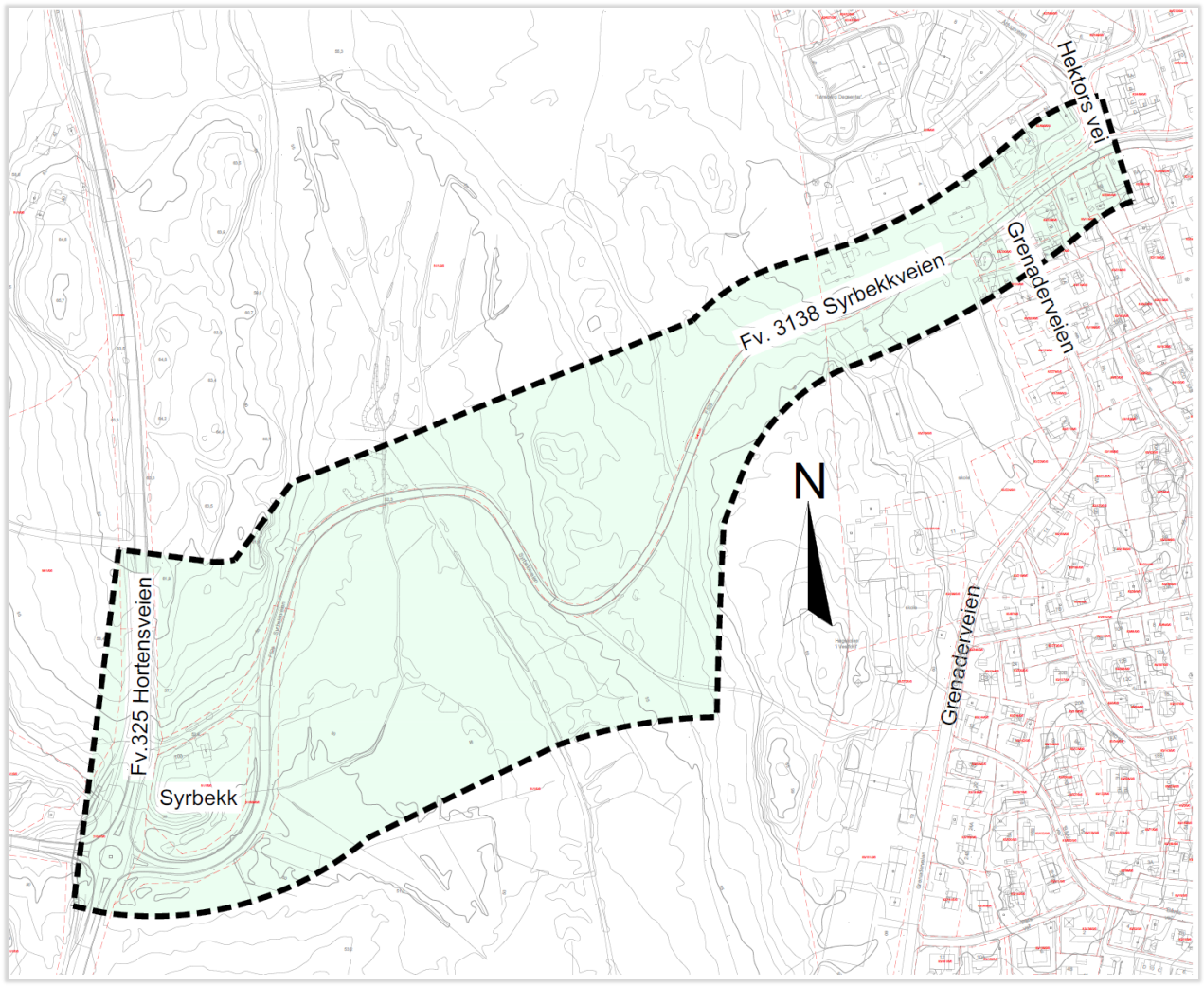
Planområdet for fv. 3138 Syrbekkveien ligger ved Eik, nord for Tønsberg sentrum, og er markert med blå ring i kartet under. Det skal etableres gang- og sykkelvei (gs-vei) langs Syrbekkveien fra fv. 325 Hortensveien til kryss med Grenaderveien, en strekning på ca. 850 m. Syrbekkveien har flere krappe kurver, og det er planlagt å legge om veien på deler av strekningen.

Årsdøgntrafikk (ÅDT) langs Syrbekkveien er ca. 3 800 kjøretøy pr. døgn (2025-tall) og andel tungtrafikk er 7 %. Fartsgrense er 80 km/t, med skiltet anbefalt hastighet 30 km/t. Inn mot Eik er det skiltet ned, først til 50 km/t og deretter til 30 km/t.



Figur 2. Oversiktskart som viser planområdet markert med blå ring. Kilde: Vestfold kart.

Varslingsgrensen og eiendommene som ligger innenfor varslingsgrensen er vist med grønt i kartskissen under. Planområdet har en størrelse på ca. 150 000 m2.



Figur 3. Oversiktskart som viser området som er varslet. Kilde: EFLA

2.2. Hensikten med planarbeidet

Prosjektets formål er å legge til rette for gang- og sykkelanlegg langs Syrbekkveien fra fv. 325 Hortensveien til kryss med Grenaderveien, og samtidig utbedre eksisterende kurvatur for å redusere risikoen for ulykker. Registrerte ulykker langs strekningen er i hovedsak møte- og utforkjøringsulykker.

I dagens situasjon mangler det tilbud for myke trafikanter langs Syrbekkveien innenfor planområdet. Det er eksisterende gs-vei langs Syrbekkveien mellom Grenaderveien og Eikveien, og det er gs-vei langs Hortensveien. Ny gs-vei langs Syrbekkveien på strekningen Hortensveien – Grenaderveien vil sørge for et sammenhengende tilbud til myke trafikanter langs Syrbekkveien.

Syrbekkveien har flere krappe kurver, og det planlegges å bygge ny vei på deler av strekningen for å fjerne noen av kurvene.

2.3. Målsettinger for planforslaget

Planforslaget skal ivareta samtlige grupper av trafikanter på best mulig måte. De myke trafikantene er i fokus, og det er disse som er målgruppen. I tillegg vil kjøreveien forbedres, og de mest ulykkesutsatte kurvene rettes ut.

2.3.1. Samfunnsmål

Veksten i persontransport skal tas ved sykkel, gange og kollektivtrafikk. Bygging av anlegget skal bidra til å forbedre folkehelsen.

2.3.2. Effektmål

- Sikkerhet, fremkommelighet og attraktivitet for syklende og gående skal forbedres.
    - Flere trafikanter skal bruke sykkel, gange og kollektivtrafikk.
    - Bedre sikkerhet og trygghet for myke trafikanter.
    - Anlegget skal fremstå som attraktivt hele året.

- Bedret trafikksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper.

2.4. Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert opp mot plan- og bygningsloven (PBL) av 2008, samt «Forskrift om konsekvensutredninger». I samråd med planmyndighet Tønsberg kommune er det vurdert at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning etter PBL § 4-2.

- Planen vurderes ikke å falle inn under de infrastrukturtiltak som er nevnt i forskriftenes §6, §7, §8 eller vedlegg I og II. (Investeringskostnadene er under 750 millioner kr.)

- Formålet med planarbeidet er å bedre trafikksikkerheten. Tiltaket vil bli utført som en utvidelse av eksisterende trafikkområde.

3. Planprosess og medvirkning

Planprosessen er gjennomført i henhold til plan- og bygningsloven. Oppstartsmøte med Tønsberg kommune ble gjennomført 01.11.2021. Planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 varslet ved annonse og pr. brev 16.05.2022, og det ble holdt åpen kontordag 18.05.2022. Frist for uttalelse var 10.06.2022.

Merknader for varselet er behandlet i eget dokument og gjengitt i kapittel 3.1, \10\.

Eiendommene som inngår i varslet planområde er:

Adresse:	**Gnr.:**	**Bnr.:**
Syrbekkveien 8 A	82	281
Syrbekkveien 8B	83	295
Syrbekkveien 10	83	118
Grenaderveien 1	83	200
Grenaderveien 2	83	226
Grenaderveien 3 A	83	120
Grenaderveien 4	83	117
Grenaderveien 11	83	215
Hektors vei 1	82	469
Årfuglveien 2 A og 2 B	82	590
Årfuglveien 4 og 8	82	6
Stamhuset Jarlsberg, Jarlsberggata 14, Syrbekkveien 100	51	1
Syrbekkveien	51	509
Hortensveien	210	1
Grenaderveien	83	346
Gs-vei, forbindelse Hortensveien - Syrbekkveien	234	1

Tabell 1. Oversikt over varslede eiendommer. Kilde: Vestfold fylkeskommune.

3.1. Innkomne merknader/innspill til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet

Det kom inn i alt syv merknader/innspill til varselet om oppstart av reguleringsplanarbeid, tre fra offentlig myndigheter og interesseorganisasjoner og fire fra grunneiere og andre rettighetshavere. De syv merknadene/innspillene kom fra:

Offentlige myndigheter og interesseorganisasjoner:

- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 25.05.2022

- Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, datert 10.06.2022
- Vestfold Vann IKS, datert 31.05.2022

Grunneiere og andre rettighetshavere:

- Halvard Lislebø, Syrbekkveien 8A, datert 09.06.2022
- Hans-Jørgen Hedels, Grenaderveien 2, datert 07.06.2022
- Sigurd Stokke, Idrettsveien 4, datert 16.05.2022
- Rune Kristoffersen, Påls vei 7, datert 19.05.2022

3.1.1. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 25.05.2022

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

NVEs generelle veiledning

NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Vi anbefaler også at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, https://www.nve.no/arealplanlegging/

På NVEs internettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på NVEs kartløsninger.

NVE sin oppfølging av planarbeidet

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging.

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. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Vestfold fylkeskommunes kommentarer:
Vestfold fylkeskommune tar merknaden til orientering, og vil ta kontakt med NVE ved behov. Forslag til reguleringsplan vil bli sendt til NVE i høringsperioden.

3.1.2. Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, datert 10.06.2022

Saken gjelder
Saken gjelder varsel om oppstart av arbeid med detaljregulering for gs-vei langs fv. 3138 Syrbekkveien mellom fv. 325 Hortensveien og Grenaderveien. Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for gang- og sykkeltrafikk og samtidig utbedre kurvatur på Syrbekkveien. Krysningspunkt for lysløype vil bli opprettholdt og tilpasset vei og gs-vei.

Planområdet ligger i tilknytning til boligområde på Eik, mellom Hortensveien og Grenaderveien i Tønsberg kommune. Området er avsatt til LNF-areal i kommuneplanens arealdel.

Kommunen har vurdert at planarbeidet ikke utløser krav til konsekvensutredning.

Rollen til Statsforvalterens fagavdelinger
Statsforvalterens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-2 påse at planer ikke er i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, klima, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse, barn og unges interesser og gravplasser. Så lenge planen ikke er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser, vil ikke Statsforvalteren ved fagavdelingene ha innsigelse til planen.

For ordens skyld minner vi om at det er Statsforvalterens justis- og vergemålsavdeling som behandler eventuelle klager på kommunens vedtak.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark og Vestfold og Telemark fylkeskommune inngikk en samarbeidsavtale 13. januar 2021. Avtalen innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner også på vegne av Statsforvalteren. Statsforvalteren viser til fylkeskommunens vurdering av barn og unges interesser i uttalelser til planvarsler og planforslag. Avtalen begrenser ikke Statsforvalterens adgang til å fremme innsigelse til planforslag som er i strid med vedtatte nasjonale eller regionale mål, rammer og retningslinjer knyttet til barn og unges interesser.

Fagavdelingenes vurderinger
Generelt
Det er i oversendingsbrevet opplyst at kommunen har vurdert at planarbeidet ikke utløser krav til konsekvensutredning. I vedlagte referat fra oppstartsmøtet 01.11.2021 mellom kommunen og forslagsstiller/plankonsulent, går det i pkt. 5 fram at forslaget utløser krav om konsekvensutredning. Vi ber om at dette blir avklart i prosessen videre om det er behov for konsekvensutredning, selv om det ikke er krav om planprogram.
Vedlagt varselbrevet var en konseptutredning for prosjektet, datert januar 2021. Utredningen har en god gjennomgang av de ulike alternativene som så langt er vurdert, og en evaluering og anbefaling av hvilket alternativ som er anbefalt. Kriteriene for evaluering av de fem alternativene som er beskrevet er: økonomi, grunnerverv, trafikksikkerhet, attraktivitet, fremkommelighet, drift og vedlikehold, måloppnåelse og byggbarhet. Det betyr at ikke-prissatte konsekvenser av de ulike alternativene ikke er

tatt med i vurderingen som munner ut i anbefalt tiltak. Vi ser at de ulike alternativene kan berøre bl.a naturmangfold av nasjonal interesse, som må være med som grunnlag for valg av løsning. Vi har derfor ikke kommentert de ulike forslagene, men ber om at våre innspill til ulike fagtemaer blir tatt med ved vurderingen av de ulike alternativene.

Naturmangfold – Varsel om nasjonale interesser
Nasjonal politikk på naturmangfoldområdet går fram av kapittel 3.6 i Klima- og miljødepartementets rundskriv T-2/16, *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet*, sist revidert februar 2021. Naturkvaliteter omtalt i rundskrivet er å anse som nasjonale interesser som bør tillegges stor vekt i planprosessen.

Varslet planområde ble kartlagt etter NiN-metoden (Miljødirektoratets kartleggingsinstruks) i 2020 og 2021. Kunnskap om viktige naturkvaliteter framgår blant annet av Naturbase (Miljødirektoratet) og Artskart (Artsdatabanken). Naturkvaliteter av nasjonal interesse i planområdet vil bli tillagt vekt ved vår vurdering av planforslaget til offentlig ettersyn.

Innenfor planområdet er det registrert et område med naturtypen Frisk lågurtedellauvskog, som i henhold til nasjonal rødliste for naturtyper er klassifisert som Nær truet-NT, og som har moderat tilstand. Videre er det i randsonen av varslet planområde vest for Hortensveien funnet naturtypen Lågurtfuruskog, som har kategorien Sårbar-VU, og med moderat tilstand. Vi går ut fra at dette området kan unngås ved nærmere avgrensning av planområdet.

Endelig er det arten pinnsvin registrert innenfor varslet planområde. Pinnsvin er i Norsk rødliste for arter gitt kategorien Nær truet-NT, og er en art av stor forvaltningsinteresse.

Vi minner om at naturmangfoldloven §§ 8-12 skal legges til grunn i alle saker som kan berøre naturmangfold, og at vurderingene skal synliggjøres i saken. Vi oppfordrer til at vurderingene etter disse prinsippene integreres i vurderingen av de konkrete naturkvalitetene som finnes i planområdet, slik at det framgår av saken hvilke interesser og hensyn som er tillagt vekt ved den konkrete utformingen av planen.

Hule eiker
Det er gjort registrering av naturtypen Hule eiker innenfor planområdet, der det er funnet en synlig hul eik som vil falle inn under Utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven § 52 selv om eika har omkrets under 200 cm. Utvalgte naturtyper, som hule eiker, er omfattet av den nasjonale miljøpolitikken og det er dermed en nasjonal interesse å ta vare på disse, jf. rundskriv T-2/16 *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet - klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis* punkt 3.6. Det samme gjelder for naturtyper med sentral økosystemfunksjon kartlagt etter Miljødirektoratets instruks, med minst moderat lokalitetskvalitet. Dersom slike eiketrær ikke blir tilstrekkelig ivaretatt i reguleringsforslaget, kan dette gi grunnlag for innsigelse fra miljødirektøren.
Miljøavdelingen forventer at det gjennom planarbeidet legges stor vekt på å ivareta store eiketrær på en måte som sikrer deres naturlige utvikling over tid. Forvaltningsområdet for hvert tre er en sirkel med radius 15 meter fra senter av stammen. I dette området er utgangspunktet at bygge- og gravetiltak, samt påfylling av masser, må unngås. Enkelte stedlige forhold kan likevel tilsi at tiltak kan gjennomføres nærmere treet, men dette bør nøye vurderes av en fagkyndig trepleier/arborist eller liknende. Bygge- og gravetiltak kan skade trærnes rotsystem, endre vannhusholdningen i grunnen og dermed påføre trærne

vesentlig skade. Kjøring med tunge maskiner og lagring av masser innenfor rotsonen kan medføre kompresjonsskader på trærnes røtter.

Ivaretakelse av eiketrær som en naturtype dreier seg ikke bare om å sikre trærne mot negativ påvirkning som følge av fysiske inngrep, men også om å unngå framtidige interessekonflikter og å gi treet mulighet til å utvikle seg naturlig i et langt tidsperspektiv. Der hvor bebyggelse oppføres i nærheten av store eiker, vil det erfaringsmessig komme ønsker om felling eller beskjæring av hensyn til utsikt, solforhold, nedfall eller av sikkerhetsgrunner. Vi legger til grunn at ny bebyggelse og anlegg plasseres i avstand til eiketrærne, for i størst mulig grad å unngå slike konflikter. Vi nevner også at beskjæring for å ivareta sikkerhet for personer og eiendom ofte dreier seg om å fjerne døde deler av trekronen, og dette medfører en forringelse av hule eiker som en naturtype fordi nettopp slike døde elementer av treet er levested for en lang rekke arter.

I planarbeidet bør trærnes forvaltningsområde reguleres med bruk av grønt arealformål og hensynssone naturmiljø (H560). I områder hvor det finnes flere eiker oppfordrer vi til bruk av sammenhengende grønt arealformål eller hensynssone for å sikre eikemiljøet som helhet. Langsiktig ivaretakelse av trærne bør forankres i reguleringsbestemmelser. Reguleringsbestemmelsene bør også inneholde tydelige føringer for hvordan trær, inkludert deres rotsystem, skal ivaretas i anleggsfasen.

Landbruk

Vi ser at det er registrert dyrkbar jord innenfor planområdet. I det videre planarbeidet må det komme klart frem hvor mye dyrkbar jord som vil bli omdisponert som følge av planen. I en slik oversikt må det også komme klart frem hvilken verdi arealene som foreslås omdisponert har, herunder jordkvalitet og arronderingsforhold. Det må også gjøres en vurdering av kulturlandskapsverdiene som arealet er en del av.

Dersom det skal omdisponeres dyrkbar jord, må det utarbeides en matjordplan i forbindelse med planarbeidet som viser hvordan jordressursene skal håndteres. Krav om matjordplan må tas inn som rekkefølgebestemmelse i reguleringsplanen.

Friluftsliv

Området er registrert som svært viktig friluftsområde. Vi ser av konseptutredningen at friluftslivsområdet er tema ved valg av løsning, og at kryssing av veien for gs-vei og sti/lysløype vurderes.

Det må tas hensyn til friluftslivet ved utarbeiding av planen. Stier og løyper må i størst mulig grad bevares, og de må tegnes inn på plankartet. Allmennhetens tilgang til friluftsområdene må sikres. Det må være et sentralt tema i det vider planarbeidet at friluftsliv og allmennhetens interesser i området ivaretas.

Vannforvaltning

Bekken Syrebekk går gjennom planområdet. I planarbeidet må det gjøres en vurdering av om planen har konsekvenser for vassdragsmiljø og vannkvalitet, herunder avrenning, utslipp eller fysisk påvirkning. Dersom det planlegges tiltak som kan forringe miljøtilstanden i vannforekomsten, eller gjøre det vanskelig å nå miljømålet, skal planen vurderes etter vannforskriften § 12. Tiltak som medfører fare for forringelse av produksjonsmulighetene for fisk eller andre ferskvannsorganismer, kan kreve tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, jf. §§ 1 og 2.

Bekker og naturlige vannveier innenfor planområdet bør bevares, av hensyn til både naturmangfold og overvannshåndtering. Rundt bekker som fører vann hele året bør det settes av en hensynssone i plankartet. Kantvegetasjon rundt bekkene skal bevares. Vi viser til forskrift om fysiske tiltak i vassdrag § 1, som sier at det er forbudt å sette i verk fysiske tiltak som medfører eller kan medføre fare for svekking av produksjonsmulighetene for fisk eller andre organismer i ferskvann. Tillatelse kan gis etter søknad. Inngrep i kantsonene til vassdrag er regulert gjennom § 11 i Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven), som sier at «langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring skal det opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr». Statsforvalteren kan i særlige tilfeller dispensere fra dette kravet.

Ved utarbeiding av planen må det vurderes hva slags løsninger som er aktuelle for denne bekken, basert på bl.a. størrelsen på bekken og nedbørfeltet. Vi anbefaler at det vurderes en kulvertløsning framfor å legge bekken i rør, og det bør vurderes om en slik kulvert bør ha en utforming som gjør det mulig både for akvatiske organismer og amfibier, og dyr som pinnsvin og grevling, å bruke kulverten til å krysse veien. Det kan gjøres ved at det nærmest er «fortau» i kulverten på siden av vannstrømmen.

Samfunnssikkerhet

Etter plan- og bygningsloven § 4-3 skal alle planer ha en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS), som viser alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av den planlagte utbyggingen. Område med fare, risiko eller sårbarhet skal avmerkes i planen som hensynssone, jf. plan- og bygningsloven § 4-3, jf. § 12-6. Det skal videre fastsettes reguleringsbestemmelser som er nødvendig for å avverge skade og tap, jf. § 4-3. Vi anbefaler at metodikken gitt i DSBs veileder *Samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging* (2017) legges til grunn. Temaene som oppgis i reguleringsvarselet bør suppleres med sjekklisten i veilederens vedlegg 5. ROS-analysen bør som et minimum inneholde konkrete vurderinger av faremomentene og hvilke kilder og opplysninger som er lagt til grunn for vurderingene.

Dersom vurderingene konkluderer med at det må settes i verk tiltak for å avverge uønskede hendelser, forventer vi at tiltakene gis en grundig beskrivelse i analysedelen og sikres gjennomført i reguleringsbestemmelsene.

I tråd med rundskriv H-5/18 *Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling* minner vi om at det ved siste plannivå ikke er mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad. Kravet til ROS-analyse i lovens § 4-3 vil da ikke være oppfylt, jf. rundskrivet punkt 2.11.1.

Grunnforhold og sikker byggegrunn

Plan- og bygningsloven § 28-1 fastsetter at grunn bare kan bebygges dersom det er tilstrekkelig sikkerhet mot fare eller vesentlig ulempe som følge av natur- eller miljøforhold. Kravene til sikkerhet er videre konkretisert i byggteknisk forskrift, TEK 17.

Vi ser av vedlagte konseptutredning at det er foretatt geotekniske undersøkelser i forbindelse med forprosjektet til planarbeidet. Det går her fram at det er påvist leire og kvikkleire på flere steder. Grunnforholdene og behov for geotekniske tiltak må derfor vurderes nærmere og avklares i planarbeidet. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er myndighet for skred i Norge, og vi henviser derfor spesielt til deres veileder *Sikkerhet mot kvikkleireskred* (2019) samt retningslinjene 2/2011 *Flaum og skred i arealplanar*.

Klimatilpasning og utslippsreduksjoner

Vi gjør oppmerksom på *Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning* (SPR-klima) (2018). Denne sier bl.a. at det i planarbeidet skal det vurderes hvordan hensynet til et klima i endring kan sikres. Det er viktig at ROS-analysen inkluderer en vurdering av hvilke effekter klimaendringer vil gi, om planområdet er utsatt for klimaendringer, og vurdere konsekvensene klimaendring vil ha for planområdet og planlagte tiltak. Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretaking av økosystem og arealbruk med verdi for klimatilpasning.

Når konsekvensene av klimaendringene blir vurdert, skal høye alternativ fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn. *Klimaprofil for Vestfold/Telemark* fra norsk klimaservicesenter vil være en viktig del av kunnskapsgrunnlaget. Miljødirektoratet, NVE og DSB har laget ulike veiledere til hvordan planer kan ta hensyn til klimaendringer.

Kommunen skal i tråd med SPR-klima ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer og forsvarlig overvannshåndtering. Bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger, slik som eksisterende våtmarker og naturlige bekker, kunstige bekker og basseng mv., bør vurderes. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger velges bort.

Universell utforming

Hensynet til universell utforming er forankret i formålsbestemmelsen til plan- og bygningsloven, § 3-1. Det samme hensynet framkommer av diskrimineringsloven kapittel 3. Forskrift om tekniske krav til byggverk (TEK17) stiller konkrete krav til arealer og anlegg som skal kunne brukes av alle.

Barn og unges interesser

Vi viser til avtalen med Vestfold fylkeskommune, som innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner også på vegne av Statsforvalteren. Vi forutsetter derfor at Samfunn og plan i fylkeskommunen blir trukket med i planarbeidet.

Vestfold fylkeskommunes kommentarer:

Generelt

I oppstartsfasen ble det avklart med Tønsberg kommune at det ikke er behov for konsekvensutredning. Dette ligger dokumentert i kommunens sakspapirer for varsel om oppstart.

Naturmangfold – Varsel om nasjonale interesser

Registrering av naturmangfold har inngått som et eget fag i prosjektarbeidet, og det foreligger rapport som beskriver registreringer med forslag til tiltak \05\. Det er utført søk i databasene Naturbase og Artskart, og det er gjennomført befaring av området. Naturmangfoldloven §§ 8-12 er lagt til grunn for arbeidet.

Det er registrert hule eiker der lysløype krysser planområdet i vest. Naturtypen hule eiker er vurdert spesielt og er beskrevet i rapporten «Vurdering av større eiketrær ved fv. 3138 Syrbekkveien» \06\. Temaet er også behandlet i et eget møte mellom Tønsberg kommune, Statsforvalteren og fylkeskommunen. I dette området planlegges Syrbekkveien å flyttes nordover, slik at avstanden mellom eiketrær og vei økes til ca. 7 m mot ca. 1 m i eksisterende situasjon. Konklusjonen fra møtet var at planlagt tiltak vil bedre situasjonen for eiketrærne betraktelig, og vil være tilstrekkelig for å ivareta trærne. Rapporten beskriver forslag til tiltak for å beskytte trærne i anleggsfasen. Det legges hensynssone bevaring naturmiljø (H560) for området der eikene står, og det knyttes

reguleringsbestemmelse til hensynssonen. Inngrep i øvrig skog vil begrenses til det som er nødvendig for å gjennomføre tiltaket.

Det er registrert pinnsvin lengst vest i planområdet. Pinnsvin er normalt nattaktive, og vil i liten grad påvirkes av selve anleggsarbeidet.

Landbruk
Det er utarbeidet matjordplan i reguleringsplanfasen som beskriver tiltak for å ivareta dyrkbar jord innenfor planområdet. Avtagning av dyrkbar jord/vegetasjonsdekke er foreslått gjenbrukt som topplag der eksisterende vei skal fjernes. Dette vil gi erstatning for dyrkbare arealer som berøres, og kort transportavstand for gjenbruk av jorda.

Friluftsliv
Friluftsliv er en viktig aktivitet i tilknytning til planområdet. Eksisterende lysløype berøres, og krysningspunkter for lysløype tilrettelegges for ny situasjon.

Vannforvaltning
Det vil bli etablert ny stikkrenne for Syrebekk gjennom vei og gang- og sykkelvei. Stikkrenne er dimensjonert for vannmengde i henhold til nedbørsfeltet for bekken. Syrebekk er ikke fiskeførende. I henhold til trafikkmengde skal det ikke være behov for spesielle tiltak for dyreliv.

Samfunnssikkerhet
Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for prosjektet i henhold til DSBs veileder «Samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging (2017)»

Det er foretatt grunnundersøkelser og geotekniske vurderinger for planområdet \03\. Risiko for flom og skred er vurdert og ivaretatt iht. NVEs veileder «Sikkerhet mot kvikkleireskred» (2019) og retningslinjene 2/2011 «Flaum og skred i arealplanar».

Klimatilpasning og utslippsreduksjoner
Påvirkninger på klima er vurdert gjennom beregningsprogrammet VegLCA som gir innspill til tiltak og klimaavtrykk for prosjektet. I prosjektet er det i hovedsak valgt å benytte åpne grøfter. I vest fordrøyes vannet via terskler i grøft og ledes til Syrebekk, mens det i øst fordrøyes via terskler i grøft og kobles til eksisterende overvannssystem ved Grenaderveien.

Universell utforming
Universell utforming ivaretas gjennom utforming av tiltakene i prosjektet. Ved gangfeltet i øst legges det taktile heller, og 2 cm vis på kantstein.

Barn og unges interesser
Bygging av en gang- og sykkelvei ivaretar de myke trafikantenes interesser, og er et tiltak for at barn og unge skal kunne ferdes trygt langs veien.

3.1.3. Vestfold Vann IKS, datert 31.05.2022

Vestfold Vann IKS eies av 5 kommuner i Vestfold og produserer årlig ca. 23 mill. m3 drikkevann som distribueres gjennom ca. 120 km hovedvannledning.

Reguleringsplanens område berører ca. 300 m av hovedvannledningens trasé langs Syrbekkveien frem til Grenaderveien. Vestfold Vann vil derfor ha en løpende dialog med Vestfold fylkeskommune og har avtalt møter for å avklare hvordan man best mulig kan koordinere og ivareta gang- og sykkelveivei/vei og vannledning gjennom planarbeidet.

Vestfold fylkeskommunes kommentarer:
Vestfold Vanns interesser i planområdet er ivaretatt gjennom møter og dialog med Vestfold Vann i planfasen.

3.1.4. Halvard Lislebø, Syrbekkveien 8A, datert 09.06.2022

Undertegnede har bodd i Syrbekkveien i godt over 40 år og har dermed kunne følge utviklingen tett. Denne veien var tidligere en stille og rolig grusvei som med årene har utviklet seg til å bli rene trafikkmaskinen. Veien er gjennom årene stadig breddet ut og fremstår i dag som noe helt annet enn den veien som var. Veien har blitt forkjørsvei de senere årene. Istedenfor å ta av til Syrbekkveien fra Eikveien er det blitt motsatt- altså at man nå må ta av til Eik Søndre isteden. Sammen med ny adkomst/rundkjøring ved Hortensveien har disse tiltakene ført til trafikkøkning. Det er foretatt utallige trafikktellinger opp igjennom årene så disse tallene er godt dokumentert og jeg regner med at de blir tatt hensyn til under planarbeidet. Hvis man for alvor tenker at denne veien skal oppgraderes ytterligere vil det selvsagt bli ytterligere trafikkøkning med tungtrafikk (store traktorer, trailere, busser) og annen trafikk.

Istedenfor å bruke 45 - 50 millioner på ny strekning er mitt forslag følgende:
Spreng vekk fjellknauser og fjern trær som hindrer sikt i svingen som er belastet med ulykker. Gjør svingen noe mindre krapp og merk med midtmerking eventuelt midtdeler (kollisjoner i denne svingen skjer stort sett ved at bilister fra Hortensveien kutter svingen og ikke holder sin plassering ytterst i veibanen). Opprett 30 sone på hele veistrekningen og ikke bare en anbefaling som i dag. Fartsdumper hele veien. Lag en trafikksikker sykkel og gangvei fra boligområdet Syrbekk og frem til Hortensveien. Denne løsningen ville kostet langt mindre og ville beholdt det fine skogsveipreget som veien har i dag. Veien ligger midt i et flott naturområde som blir godt benyttet av syklister og turgåere.
Hvis det mot alle odds skulle gå i retning av full oppgradering av deler av Syrbekkveien har jeg noen spørsmål. Hva skal gjøres for oss som faktisk bor her? Akseltrykksbegrensinger på tunge kjøretøy? Støytiltak for alle berørte boliger som grenser tett til veien?

Håper fornuften seirer i denne saken.

Vestfold fylkeskommunes kommentarer:

Det planlegges ny gang- og sykkelvei langs Syrbekkveien med utretting av de krappeste kurvene for å redusere utforkjørings- og møteulykker. Veien har fartsgrense 80 km/t i dag med anbefalt hastighet 30 km/t. Ny fartsgrense vil bli 60 km/t fram til Eik hvor eksisterende fartsgrense 30 km/t beholdes. Dette er iht. Statens vegvesens håndbøker og «Kriterier for fartsgrenser». Eksisterende fartshumper ved Eik beholdes, og gangfeltet ved Grenaderveien vil bli etablert som et opphøyd gangfelt.

Det er utført støyberegning for dagens situasjon og for ny situasjon fremskrevet til år 2042. Tiltaket utløser ikke behov for støytiltak.

3.1.5. Hans-Jørgen Hedels, Grenaderveien 2, datert 07.06.2022

Vi har 3 kommentarer og innspill til reguleringsprosessen:

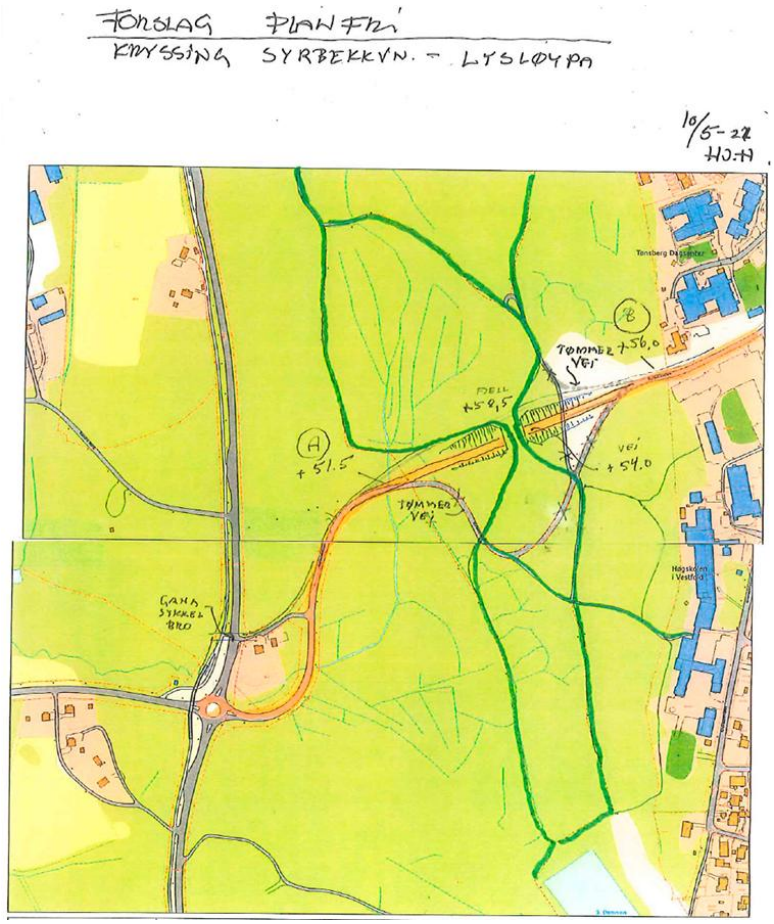
1. Trafikkmengde, hastighet og sikkerhet.
Vi bor - og har bodd over 40 år - i Grenaderveien 2 tett inntil Syrbekkveien. Vi har de siste 5-10 årene merket en stadig økning av trafikken i Syrbekkveien. Det er en økning av tungtrafikk, trafikkmengden er størst i ukedagene. Vi har inntrykk av at Syrbekkveien fungerer som en tverrforbindelse mellom Slagen og Hortensveien/Jarlsberg/Sem. Veien lager svært mye støy for boligene langs Syrbekkveien.

Vi er fornøyd med at veien i dag framstår som smal og kronglete. Vi mener dette bidrar til å redusere mengden gjennomgangstrafikk og hastigheten på veien. Vi er redd en utbedring av Syrbekkveien vil føre til mer trafikk, større hastighet, mer støy og trafikkfare. Svingene på delen av Syrbekkveien mener vi har en god virkning for nedsettelse av trafikken og farten. Veien er smal og lite oversiktlig og representerer derfor også en trafikkfare. Muligens vil beste (og billigste) løsning for veien være å beholde den som den er, men gjøre den mer oversiktlig, justere kurvaturen noe og sikre veien i svingen med midtdeler. Vi er svært fornøyd med at deler av veien i dag er regulert til hastighet 30 km/t. Dette ønsker vi fortsatt (uansett hvor veien legges) og at 30 km/t-sonen da går fra Hortensveien til Eikveien. Vi mener i tillegg at det i hele veistrekningen må anlegges fartsregulerende humper.
2. Gang og sykkelvei.
Syrbekkveien er i dag farlig vei for gående og syklende. Utbedring av vei bør ha trafikksikker gang/sykkelvei fra Eikveien til Hortensveien. I tillegg mener vi at denne bør munne ut i en gangbru over Hortensveien samt en framtidig gang/sykkelvei ned Tomsbakken til Jarsberglinna.

3. Planfri kryssing av turvei.
Syrbekkveien krysser Tønsbergs mest brukte friområder. Veien krysser lysløypa på to steder. Turområde Frodeåsen- Kjelle - Greveskogen- Berg-Bruserød og fram til Rom er sammenhengende tur og fritidsområde som strekker seg som en grønn finger helt ned til Steinmalen. Omradet er svært verdifullt og er mye brukt tur- og fritidsområde både sommer og vinter. Vi mener det av avgjørende at Syrbekkveien planlegges slik at turområde krysser planfritt over Syrbekkveien. Jeg vedlegger en skisse som viser hvordan lysløype og turvei (bredde minst 6 meter) lett kan krysse over Syrbekkveien ut fra forslaget om ny «nordlig» trase. Se vedlegg.

En planfri kryssing vil videreføre eksisterende trafikksikre kryssinger ved 4-5.dammen, Kjelle og Bruserød. Vi mener dette er avgjørende for å ivareta et fantastisk og verdifullt tur- og fritidsområde i Tønsberg.

Vedlegg:



<u>Vestfold fylkeskommunes kommentarer:</u>

Det planlegges ny gang- og sykkelvei langs Syrbekkveien med utretting av de krappeste kurvene for å redusere utforkjørings- og møteulykker. Dette er i henhold til vedtak i Hovedutvalget for Samferdsel, Vestfold og Telemark fylkeskommune 17. februar 2021, hvor det ble besluttet å gå videre med reguleringsplanarbeid for alternativ 4 «Omlagt vei i nordlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i plan».

Veien har fartsgrense 80 km/t i dag med anbefalt hastighet 30 km/t. Ny fartsgrense vil bli 60 km/t fram til Eik hvor eksisterende fartsgrense 30 km/t beholdes. Dette er iht. Statens vegvesens håndbøker og «Kriterier for fartsgrenser». Eksisterende fartshumper ved Eik beholdes, og gangfeltet ved Grenaderveien vil bli etablert som et opphøyd gangfelt.

Det er utført støyberegning for dagens situasjon og for ny situasjon fremskrevet til år 2042. Tiltaket utløser ikke behov for støytiltak.

Gang- og sykkelvei planlegges fra kryss med Grenaderveien til Hortensveien. Kryssing av Hortensveien eller videreføring av gs-vei fram til rundkjøringen Tomsbakken/Jarlsberglinna inngår ikke i dette prosjektet.

Krysningspunkt for lysløype planlegges i samme plan som ny gs-vei og vei. Prosjektet har fokus på å legge til rette for trygge krysningspunkt.

3.1.6. Sigurd Stokke, Idrettsveien 4, datert 16.05.2022

Av hensyn til fotgjengere som går til og fra Hortensveien (for buss dit / derfra), så anbefales **alternativ 1 sydlig trase**.

Et klart flertall av de som går av eller på buss i Hortensveien i krysset med Syrbekkveien /Tomsbakken skal til, eller kommer fra, **området rundt Eiktoppen**, og antagelig med større omfang syd for Eiktoppen enn nord.

Avstanden mellom Hortensveien og bestemmelsesstedet nær Eiktoppen blir kortere med sydlig trase. Med nordlig trase kan det komme til å bli betydelig andel, og antagelig økende andel, **svært uheldige krysninger** av Syrbekkveien og en sti / snarvei gjennom skogen osv til Eiktoppen. Dette kan gi mange farlige krysninger og uheldige situasjoner for både gående, syklende og ulike små og større kjøretøy. Så for å unngå dette, antagelig økende problem over tid, anbefales **sydlig trase**.

(Ellers er det mange på Eik som ønsker gang og sykkelsti ned Tomsbakken og videre over Jarlsberggata til Åskrysset og til området der, evt videre oppover Bispeveien. Jeg er klar over at dette ligger utenfor denne saken, men ønsket likevel å minne om det.)

Jeg håper den nye Syrbekkveien blir bygd innen få år. **Takk for utbedringen!**

Vestfold fylkeskommunes kommentarer:

Det ble vurdert alternative løsninger i to forskjellige traseer i en konseptfase i 2021. I Hovedutvalg for samferdsel, Vestfold og Telemark fylkeskommune ble det 17.02.2021 vedtatt å utarbeide reguleringsplan for alternativ 4 «Omlagt vei i nordlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i plan». Dette alternativet ble ansett som det totalt sett mest fordelaktige alternativet, og reguleringsplanen er utarbeidet i henhold til dette.

Gang- og sykkelvei planlegges langs Syrbekkveien fra kryss med Grenaderveien til Hortensveien. Kryssing av Hortensveien eller videreføring av gs-vei fram til rundkjøringen Tomsbakken/Jarlsberglinna eller Åskrysset inngår ikke i dette prosjektet.

3.1.7. Rune Kristoffersen, Påls vei 7, datert 19.05.2022

Viser til åpen kontordag på Tønsberg aktivitetssenter i Årfuglveien 4, onsdag 18. mai der plan om utretting av Syrbekkveien ble lagt frem.

Først og fremst vil jeg si at jeg er veldig positiv til planen som er lagt frem, og håper på en snarlig oppstart av prosjektet.

Mitt innspill og bekymring dreier seg om de to krysningspunktene for lysløypen. Jeg hadde trodd og håpet at det ville bli laget underganger der lysløypen krysser veien når man først starter et prosjekt som dette. Trafikksikkerheten til de gående og syklende langs Syrbekkveien vil bli god, men jeg synes ikke trafikksikkerheten er ivaretatt på en tilfredsstillende måte for de som benytter seg av lysløypen. Lysløypen er flittig brukt som treningsløype av både Greveskogen og Wang skole, samt oss andre som bor i nærområdet. Det er daglig mange passeringer på disse to krysningspunktene av joggere, gående og syklister, både barn og voksne. Skisporene krysser også her om vi skulle være heldige et år med nok snø.

Sikten for de som benytter lysløypen vil utvilsomt bli bedre når veien rettes ut, men hastigheten på biltrafikken vil i praksis bli høyere enn den er i dag. Erfaringsvis går trafikken i dag rundt

50 km/t forbi krysningspunktene på grunn av svingene og uoversiktlig vei. Når veien rettes ut og får en fartsgrense på 60 km/t vil bilistene øke farten til 60+ km/t forbi disse to krysningspunktene. Da vil det kunne oppstå farlige situasjoner når spesielt syklende og joggende krysser veien uten noen sikkerhet.

Håper dere kan ta dette i betraktning under den videre utarbeidelsen av planforslaget så vi som er ivrige brukere av lysløypen vil kunne krysse veien uten å være redd for bilene som passerer. Om undergang der lysløypen passerer veien ikke er aktuelt, håper jeg dere kan finne andre gode løsninger i krysningspunktene som gjør at sikkerheten til de myke trafikantene blir ivaretatt på en god måte. Vi ønsker ikke at dagens dårlige trafikksikkerhet i krysningspunktene skal videreføres når vi endelig får en ny og forbedret vei.

Vestfold fylkeskommunes kommentarer:

Det ble vurdert alternative løsninger i to forskjellige traseer i en konseptfase i 2021. I Hovedutvalg for samferdsel, Vestfold og Telemark fylkeskommune ble det 17.02.2021 vedtatt å utarbeide reguleringsplan for alternativ 4 «Omlagt vei i nordlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i plan». Trafikksikkerhet har høyt fokus i prosjektet, og det sees på tiltak for å tilrettelegge for trygge krysningspunkt.

Veien har fartsgrense 80 km/t i dag med anbefalt hastighet 30 km/t. Ny fartsgrense vil bli 60 km/t fram til Eik hvor eksisterende fartsgrense 30 km/t beholdes. Dette er iht. Statens vegvesens håndbøker og «Kriterier for fartsgrenser». Eksisterende fartshumper ved Eik beholdes, og gangfeltet ved Grenaderveien vil bli etablert som et opphøyd gangfelt.

4. Rammer og premisser for planarbeidet

4.1. 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.

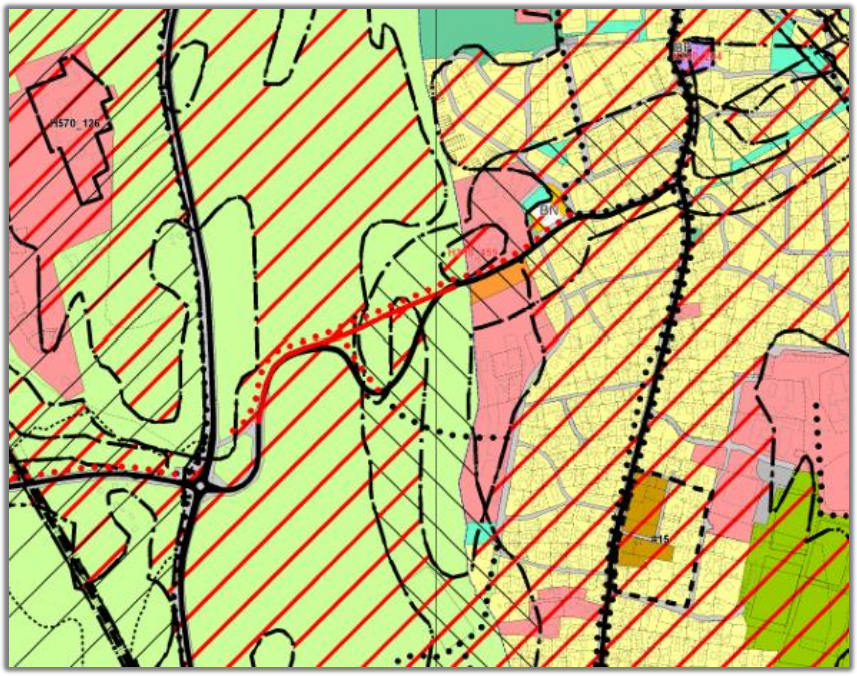
I «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging», er følgende retningslinjer beskrevet:

- 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.

4.2. Planstatus for området

Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel er det avsatt areal til gs-vei på nordsiden av fv. 3138 Syrbekkveien, se kartutstnitt.



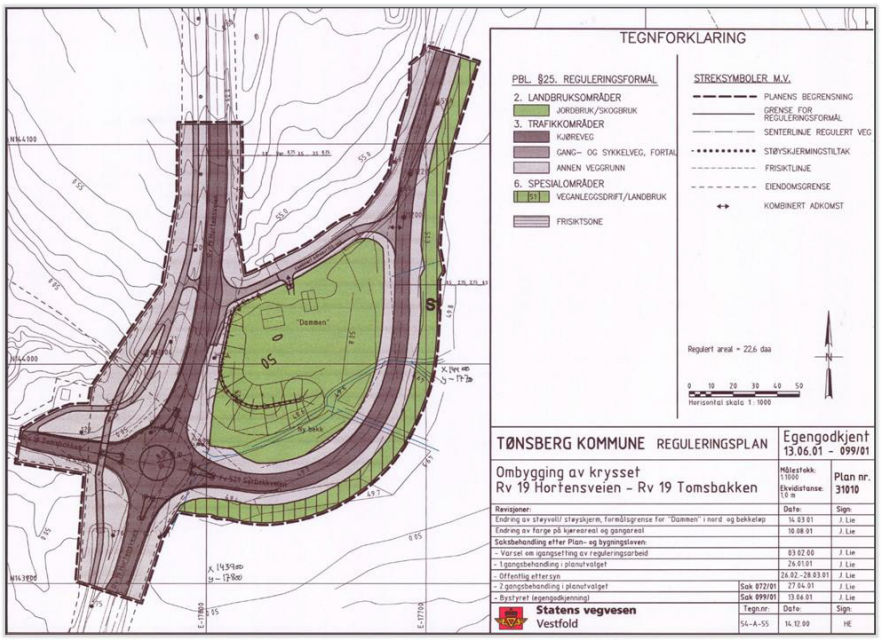
Figur 4. Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2023-2035. Kilde: Tønsberg kommune kart.

Vedtatte reguleringsplaner

Detaljregulering for fv. 3138 Syrbekkveien vil berøre og erstatte deler av følgende reguleringsplaner:

PlanID 31010 Ombygging av krysset Rv. 19 Hortensveien – Rv. 19 Tomsbakken

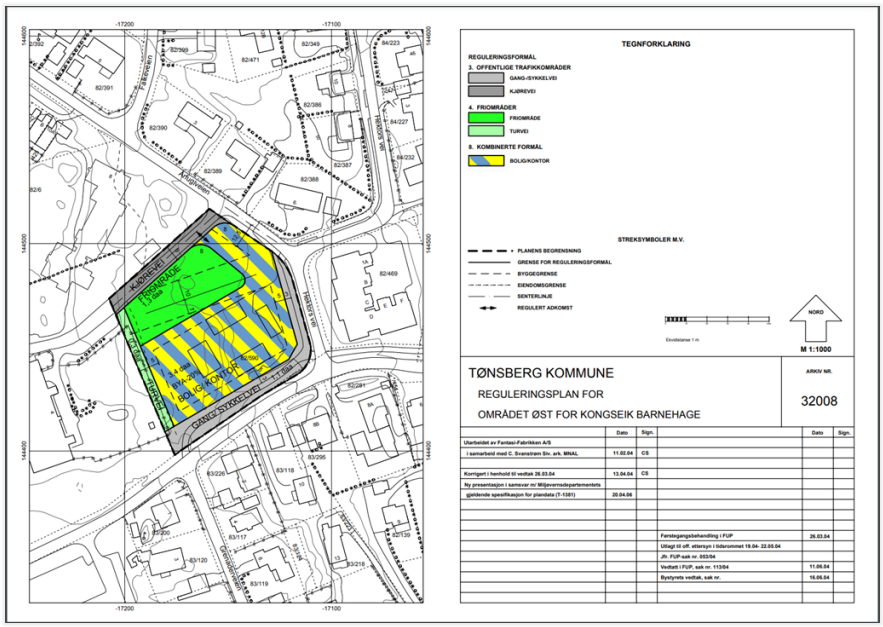
Planen er vedtatt 13.06.2001 og omfatter områder for jordbruk/skogbruk, kjøreveg, gang- og sykkelveg, fortau, annen veggrunn, veganleggsdrift/landbruk og frisiktsone.



Figur 5. PlanID 31010 Ombygging av krysset Rv. 19 Hortensveien – Rv. 19 Tomsbakken. Kilde: Tønsberg kommune kart.

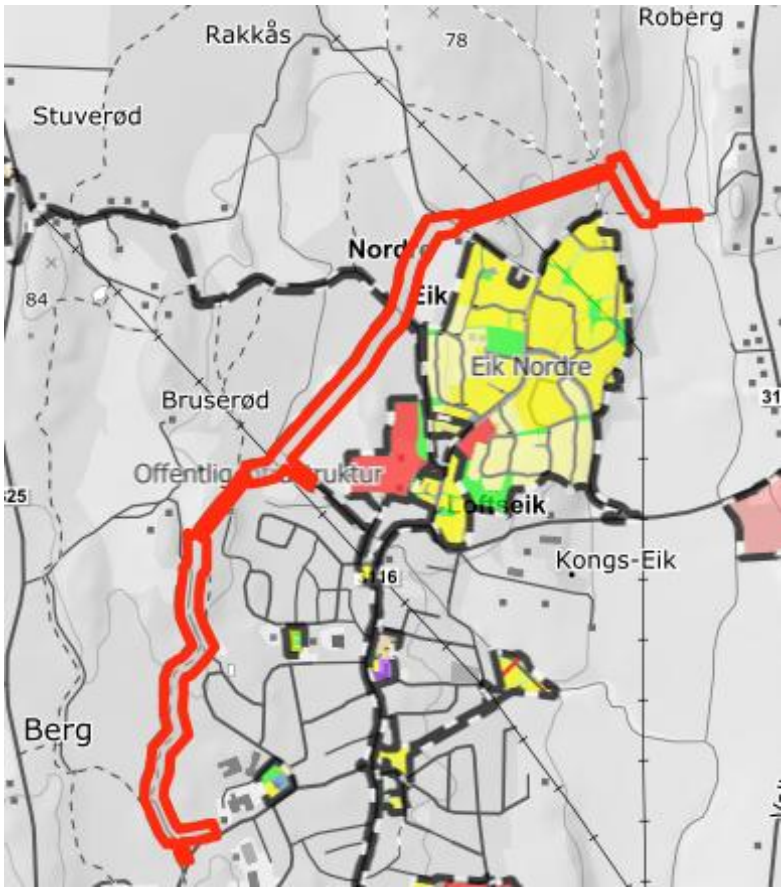
PlanID 32008 Området øst for Kongseik barnehage

Planen er vedtatt 16.06.2004 og omfatter områder for gang-/sykkelvei, kjørevei, friområde, turvei og bolig/kontor.



Figur 6. PlanID 32008 Området øst for Kongseik barnehage. Kilde: Tønsberg kommune kart.

PlanID 20230228 Detaljregulering av Offentlig infrastruktur
Planen er vedtatt 11.12.2024 og omfatter områder for bebyggelse og anlegg, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur og landbruks-, natur- og friluftsformål.



Figur 7. PlanID 20230228 Detaljregulering av Offentlig infrastruktur, planområdet ligger innenfor røde linjer. Kilde: Tønsberg kommune kart.

Varslet oppstart av regulering:

PlanID 20170163 Velleskogen
Planoppstart er varslet 16.11.2018. Det reguleres for boligområde med 400 nye boliger. En utbygging vil medføre at flere vil kjøre til/fra Eik, og det vil også kunne medføre en økning i antall brukere av tur- og rekreasjonsområdet og lysløypa ved Syrbekkveien.

4.3. Andre rammer og føringer

Trafikksikkerhet

Nullvisjonen er en 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 trafikksikkerheten er en kvalitet som kjennetegner et godt planlagt, godt bygd og velfungerende transportsystem.

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA 2019)

Fylkestinget vedtok i september 2019 Regional plan for bærekraftig arealpolitikk. Planen er blitt til gjennom et tett samarbeid mellom kommunene, fylkesmannen og fylkeskommunen i Vestfold fylke.

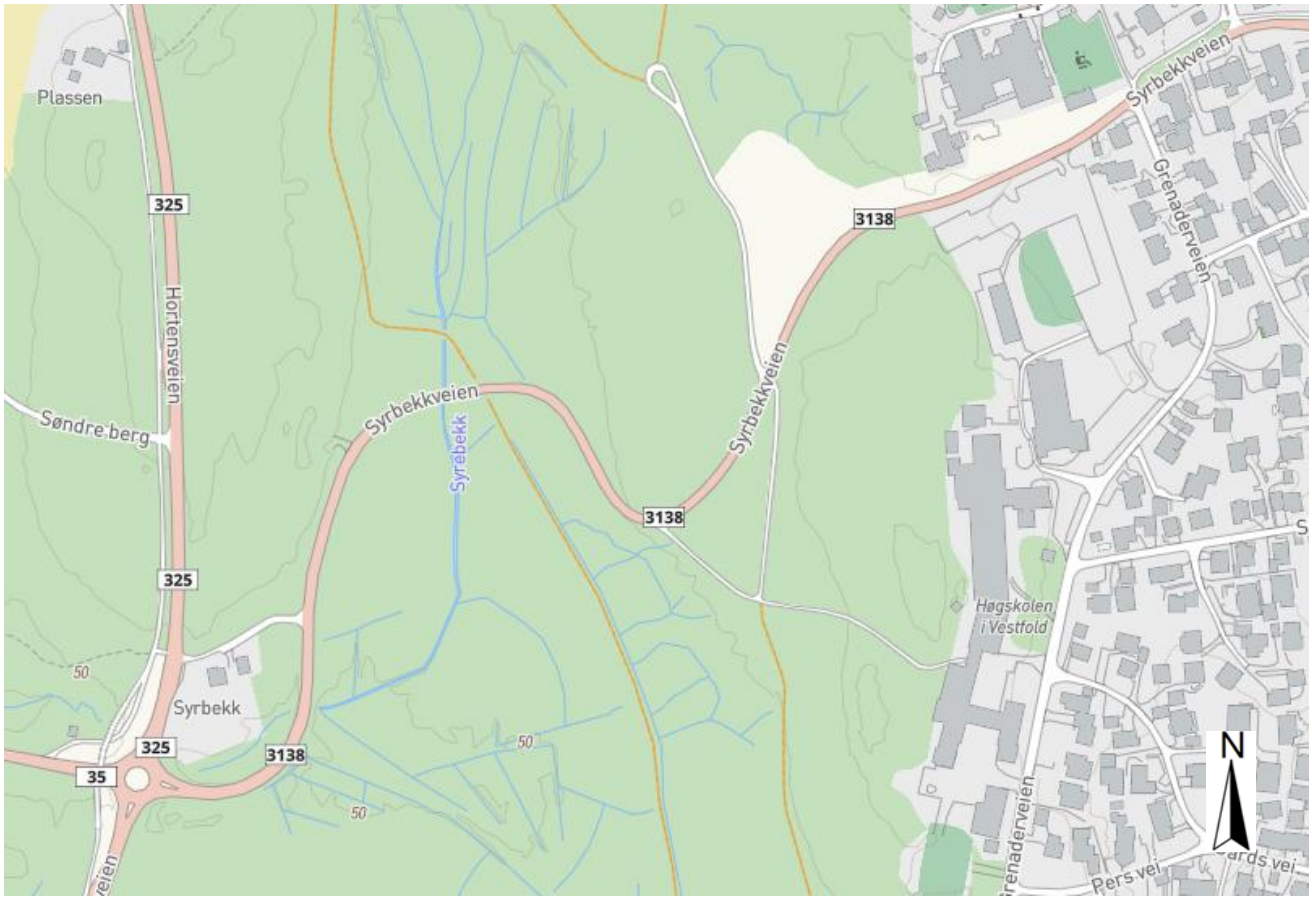
Et av samfunnsmålene definert i RPBA er å tilrettelegge for et miljøvennlig, sikkert og effektivt transportsystem som fremmer folkehelse, by- og tettstedsutvikling, næringsutvikling og en bærekraftig arealutvikling. For å oppnå dette, skal det legges fokus på:

- Prioritert framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstransport i byområdet.
- Veksten i persontransport i byene tas med gange, sykkel og kollektivtransport.
- Reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren i tråd med Norges klimamål.
- Høy trafikksikkerhet og god mobilitet for alle trafikantgrupper.
- Et robust og samfunnssikkert transportsystem.

5. Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

5.1. Beliggenhet

Planområdet ligger langs fv. 3138 Syrbekkveien på Eik i Tønsberg kommune, og strekker seg fra Hortensveien i vest til kryss med Grenaderveien i øst.



Figur 8. Kart over planområdet. Kilde: Tønsberg kommune kart.

5.2. Dagens arealbruk

Syrbekkveien går gjennom et kultur- og naturlandskap, og det vokser skog inntil veien på begge sider fram til Eik. Det drives skogbruk i området, og inne i skogen er det turveier og lysløype. Området er et attraktivt tur-, trenings- og rekreasjonsområde. Det er lite bebyggelse i vest ved Hortensveien, kun en bolig innenfor planområdet. Boligen har adkomst fra Syrbekkveien. I øst grenser planområdet til boligområdet Eik hvor det, i tillegg til boliger, ligger barnehage, barne- og ungdomsskole, videregående skole, voksenopplæring, butikker og næringseiendommer.

Bekken Syrebekk renner fra nord mot sør gjennom planområdet, og det er flere små sidebekker til Syrebekk.

5.3. Vei- og trafikkforhold

Trafikkmengde og skiltet hastighet

Trafikkdata for Syrbekkveien er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) og målinger. For støyberegninger er trafikktall fremskrevet til år 2042. Trafikktall er vist i tabellen under.

Vei	*Trafikkmengde ÅDT (kjt/døgn)*	*Andel tungtrafikk*	*Hastighet (km/t)*
Fv. 3138 Syrbekkveien, år 2025	*3 830*	*7 %*	*80/50/30*
Fv. 3138 Syrbekkveien, år 2042	*5 100*	*7 %*	*60/30*

Tabell 2. Trafikkmengde og skiltet hastighet. Kilde: NVDB, Statens vegvesen.

Eksisterende fartsgrense langs Syrbekkveien er 80 km/t fra kryss med Hortensveien fram til ca. 150 m før kryss med Grenaderveien. Her skiltes hastigheten ned til først 50 km/t, og etter ca. 50 m videre ned til 30 km/t.



Figur 9. Fartsgrenser inn mot Eik. Kilde: Google Maps.

Planlagt ny fartsgrense er 60 km/t fra kryss med Hortensveien fram til eksisterende fartsgrense 30 km/t, som beholdes. Strekningen med 50 km/t fjernes.

Fv. 3138 Syrbekkveien er smal og bredde mellom hvitstriper varierer fra 5,2 til 6,4 m, med ca. 20 – 30 cm asfalterte veiskuldre utenfor hvitstriper. Veien går gjennom relativt flatt terreng, og største stigning er 4 %.

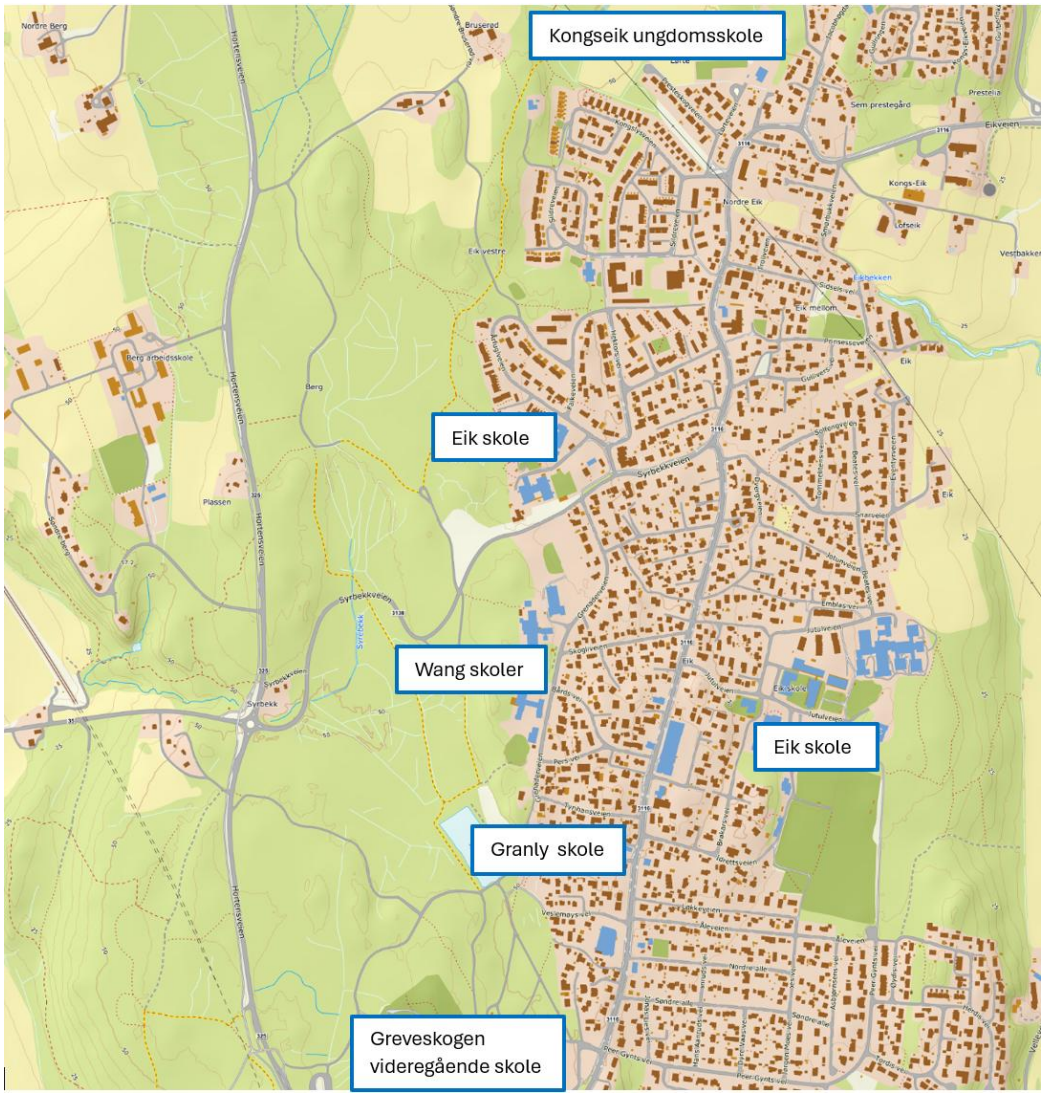
Myke trafikanter

Planområdet ligger i tilknytning til boligområdet Eik. Det er ikke eget tilbud for myke trafikanter langs Syrbekkveien på prosjektstrekningen i eksisterende situasjon.

Syrbekkveien benyttes som skolevei. Elever går av/på bussen ved bussholdeplassene langs Hortensveien, og går langs Syrbekkveien til Eik. Fra den skarpeste kurven på Syrbekkveien går det en snarvei for myke trafikanter fram til Wang skoler/Eik syd. Denne er skiltet som gs-vei.



Figur 10. Bilde som viser snarvei til Wang skoler/Eik syd. Kilde: Google Maps



Figur 11. Kart som viser plassering av skoler i området. Syrbekkveien ligger midt i bildet. Kilde: UT.no

Trafikkulykker

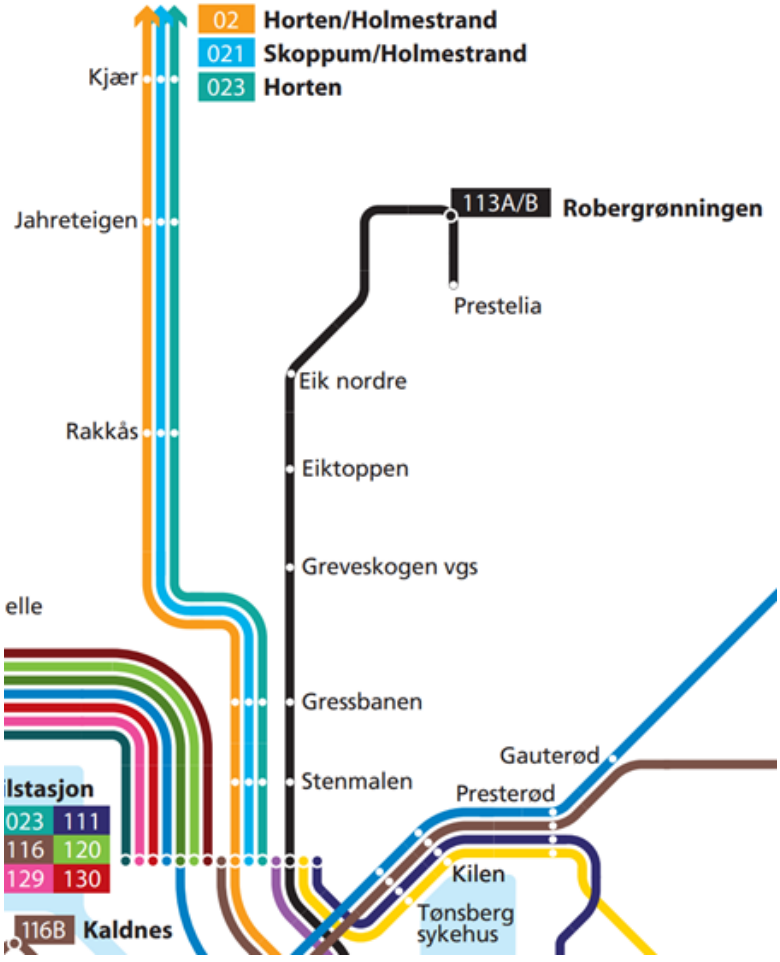
I perioden 2015-2025 er det registrert syv ulykker langs planstrekningen i Nasjonal vegdatabank. Disse er fordelt som vist i tabellen under:

År:	Trafikant:	Hendelse:
2015	Bilulykke	Møting i kurve
2015	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side på rett veistrekning
2015	Bilulykke	Møting i kurve
2016	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i høyrekurve
2017	MC-ulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i høyrekurve
2019	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i høyrekurve
2022	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i høyrekurve

Tabell 3. Oversikt over trafikkulykker. Kilde: Statens vegvesen

Kollektivtrafikk

Det går ingen bussruter langs Syrbekkveien, kun langs Hortensveien og Eikveien. Det er holdeplasser langs Hortensveien i vestre del av planområdet.



Figur 12. Oversikt over bussruter i tilknytning til planområdet. Kilde: Vestfold kollektivtrafikk.

Bilder som viser eksisterende forhold i planområdet



Figur 13. Endepunkt for gs-vei inntil bussholdeplassen ved Hortensveien. Kilde: Google Maps



Figur 14. Adkomst til Syrbekkveien nr. 100 og gs-vei mellom Syrbekkveien og Hortensveien. Kilde: Google Maps



Figur 15. Vestre krysningspunkt for lysløype. Eiketrær som skal bevares til høyre i bildet. Kilde: Google Maps



Figur 16. Østre krysningspunkt for lysløype. Her skal Syrbekkveien legges om, og ny vei og krysningspunkt blir liggende lengre til venstre i bildet. Kilde: Google Maps



Figur 17. Bildet viser eksisterende gangfelt og kryss med Grenaderveien på Eik. Dette er østre endepunkt for planområdet. Kilde: Google Maps

5.4. Teknisk infrastruktur

5.4.1. Eksisterende vann, avløp og overvann

Vest i planområdet ligger eiendommen Syrbekkveien nr. 100. Eiendommen har vanntilførsel sydfra og tilførsel berøres ikke av prosjektet.

I øst ligger det eksisterende kommunalt VA-nett. Boligene inntil Syrbekkveien er tilknyttet dette anlegget. Overvann fra østre del av Syrbekkveien er tilkoblet kommunalt overvannsnett.

Eksisterende kummer og ledninger er vist på tegning GH101 \01\. Beliggenhet for ledninger kan avvike noe fra det som fremgår av tegning.

På deler av strekningen ligger det vannledning for Vestfold Vann. Reguleringsplanarbeidet koordineres med Vestfold Vann.

Bekken Syrebekk renner på tvers av planområdet og krysser i rør under Syrbekkveien. Det ligger også flere stikkrenner under Syrbekkveien på strekningen. Der veien skal legges om, og der det skal bygges gs-vei, må stikkrennene enten forlenges eller det må legges nye.

5.4.2. Eksisterende linjer og kabelanlegg

Det er eksisterende veilysanlegg langs Syrbekkveien fra Hortensveien fram til avkjørsel til Syrbekkveien nr. 100 i vest. I øst er det veilys fra kryss med Grenaderveien og videre østover. Det er ikke registrert eksisterende linjer og kabler langs den øvrige strekningen av Syrbekkveien.

På tvers av Syrbekkveien krysser lysløype veien på to steder. Det er luftstrekk mellom lysmastene. Ved vestre krysningspunkt er det strømforsyning til lysløypa via luftstrekk fra Hortensveien. LEDE AS er netteier, og Tønsberg kommune eier lysmastene i lysløypa.

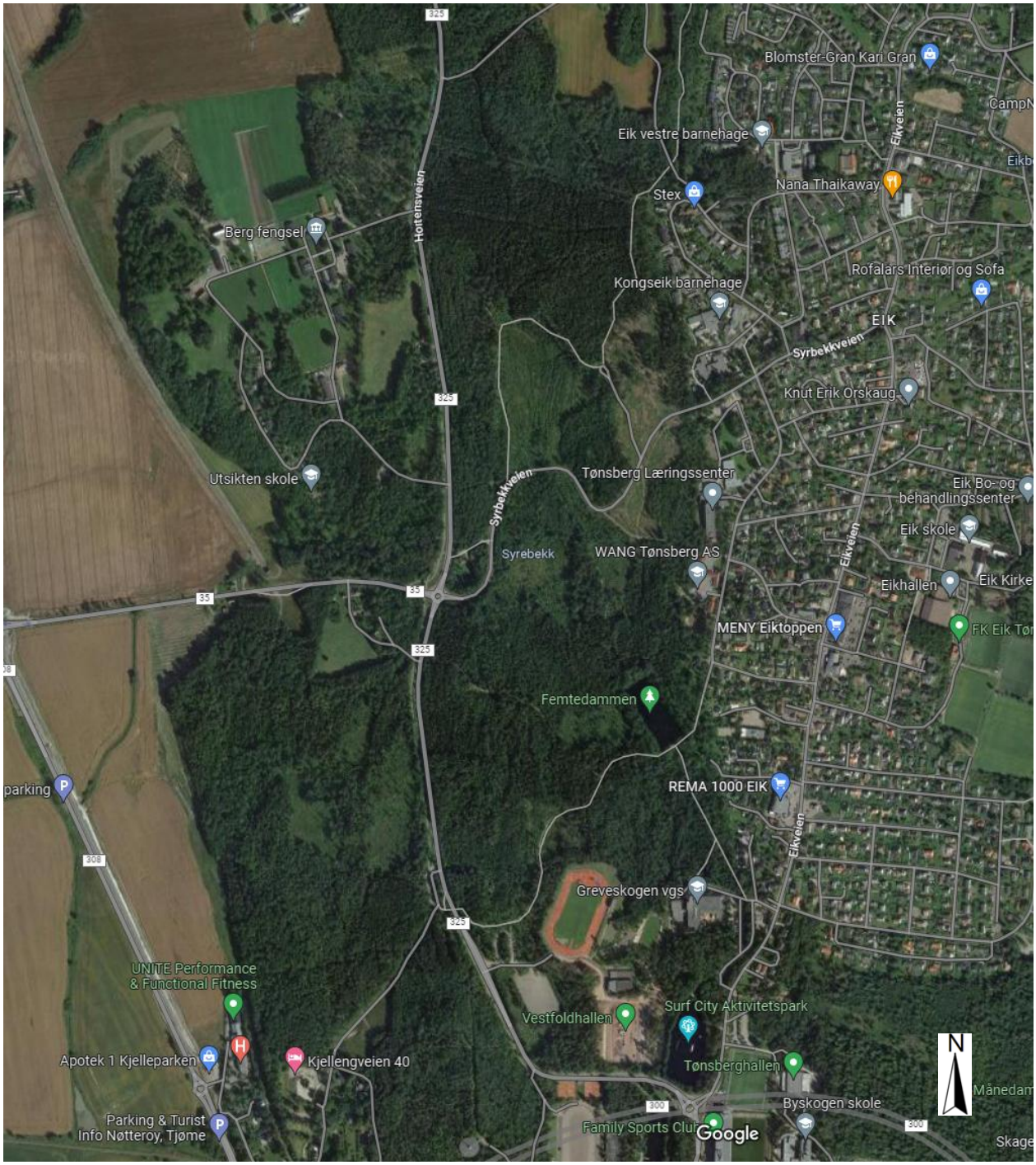
Det vises til IN-tegninger i tegningsheftet \01\.

5.5. Landskapsbilde

Planområdet ligger i landskapsregionen «Leirbygdene på Østlandet» i underregionen «Slettebygdene i Vestfold». Området kjennetegnes av et sammenhengende leirjordlandskap som bare brytes av lave nord-sørgående åsrygger. Så godt som hele denne underregionen ligger under marin grense. Bare unntaksvis ses fjellblotninger i leirjorda. Større og mindre skogkledde åser, koller og andre skogstykker ligger spredt på dyrka leirsletter. Barskog dominerer, men store innslag av lauvtrær skaper stedvis typiske blandingsskoger. Eik, bøk, ask og andre edle lauvtrær opptrer hyppig, enten spredt i barskog, eller som reine edellauvskoger. (Kilde: Nasjonalt referansesystem for landskap, NIBIO).

Planområdet ligger nord for Tønsberg sentrum og vest for boligområdet på Eik. Området er flatt og består av skog. I vest renner bekken Syrebekk på tvers av traseen, og området til side for bekken består av flere mindre bekker/grøfter.

Skogen strekker seg videre nordover for prosjektområdet, mens terrenget lengre vest går over i jordbrukslandskap.



Figur 18. Oversiktskart som viser Syrbekkveien midt i kartet og områdene rundt. Kilde: Google Maps.

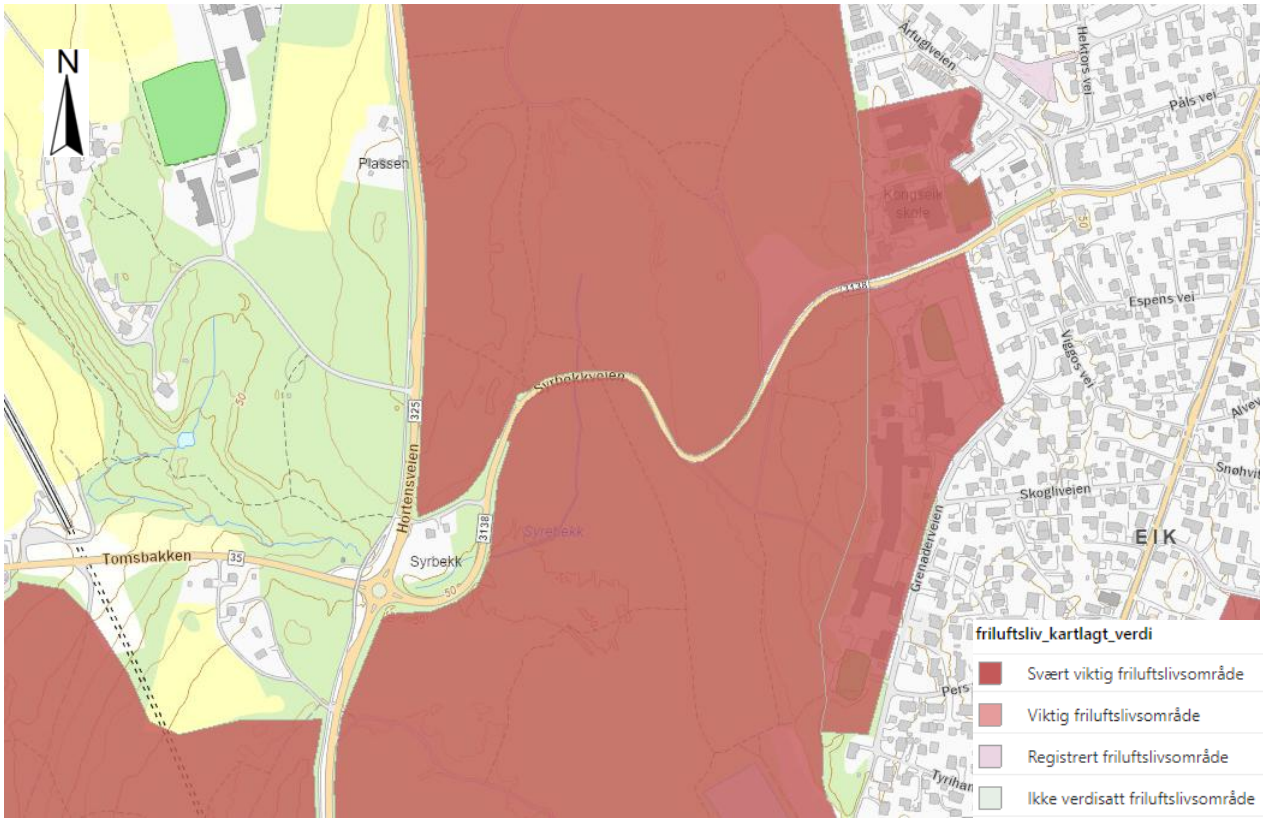
5.6. Nærmiljø / friluftsliv

Syrbekkveien krysser et sammenhengende skogsområde som strekker seg fra Tønsberg sentrum til gårdene ved Bruserød i nord, og videre nordøstover mot Åsgårdstrand. Lysløype krysser veien på to steder, og det er mange turveier inne i skogen. Rakkås- og Romrunden er en av flere merkede turveier i tilknytning til planområdet.

Skogen benyttes til både tur, rekreasjon, trening, jakt og friluftsliv. På grunn av den sentrumsnære beliggenheten med gangavstand fra byen og nærhet til skoler og boligområdet på Eik, er dette et

populært tur- og treningsområde. Gjennom hele året er det mange som går, løper og sykler på stiene, og vinterstid kjøres det skispor i lysløypa når det er nok snø.

I Miljødirektoratets kartbase «Naturbase kart» er området registrert som et svært viktig friluftslivsområde.



Figur 19. Oversikt over Syrbekkveien og kartlagt verdi for friluftslivsområdene inntil veien. Kilde: Miljødirektoratets kart.naturbase.no.

5.7. Naturmangfold

I henhold til naturmangfoldloven § 7 skal prinsippene i NML §§ 8-12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, og vurderingene skal fremgå av beslutningen. Behandlingen av disse prinsippene er i hovedsak gjort i kapittel om planvirkning, men gjennomgangen av kunnskapsgrunnlaget følger nedenfor.

Kunnskapen om naturmangfold (jf. NML § 8) baserer seg på søk i diverse innsynsløsninger som Naturbase (www.naturbase.no), Artsdatabanken (www.artsdatabanken.no), og NGU for mineralressurser (www.ngu.no). En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Naturregistreringer

Det er registrert en forekomst av hule eiker ved vestre krysningspunkt for lysløype i innsynsløsningen Naturbase.

I reguleringsplanfasen er området befart, og det ble gjort følgende registreringer fra øst mot vest:

Inntil veien vokser det noen større trær, og særlig et større ospetre utpekte seg som et element som bør bevares. På sørsiden av veien står det blant annet et større furutre, samt et større eiketre i en hage i ytterkant av influensområdet. Anslagsvis vil ikke disse påvirkes av arbeidet

Videre går traséen gjennom en granskog i hogstklasse 3 (yngre produksjonsskog). Dette området ligger svært nær opp imot det en etter Miljørdirektoratets kartlegging etter systemet Natur i Norge (NiN) kan kalle en treplantasje, og innehar ingen spesielle økologiske verdier. Der ny trasé er tenkt å komme inn på Syrbekkveien igjen, står det tre større eiker. Den største av disse er tidligere tatt ut som «hul eik» etter Miljødirektoratets instruks. De to andre eikene har ikke stor nok diameter til å formelt regnes som «hul eik».

Skogen som berøres av tiltaket er skog i hogstklasse 1-4.

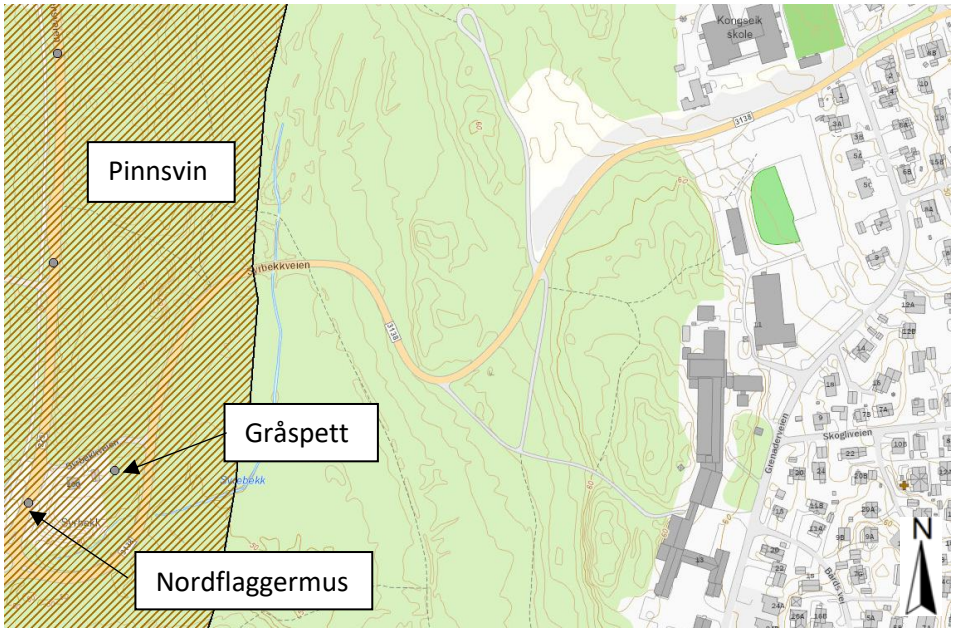


Figur 20. Kart som viser kartlagt skog. Kilde: Miljødirektoratets kart.naturbase.no.

Videre langs veikanten er det ikke observert spesielle naturverdier.

Artsobservasjoner

De registrerte rødlisteartene er stort sett flyvende dyr (fugler og flaggermus), som i liten grad vil påvirkes av endringer av trasé. Men det er i tillegg også registret rødlistede, bakkelevende dyr i influensområdet eller det utvidede influensområdet. Vest i tiltaksområdet er det registrert funksjonsområde for pinnsvin. Denne registreringen er relativt gammel, men det er i artskart registrert en håndfull observasjoner av pinnsvin i nærområdet i nyere tid (Artsdatabanken 2022). Det er også registrert flere amfibier, deriblant storsalamander, i en dam mindre enn en kilometer sør for tiltaksområdet. Ut over dette er det registrert rådyr i nærområdet, og det antas at disse jevnlig krysser Syrbekkveien.



Figur 21. Kart som viser kartlagte arter. Kilde: Miljødirektoratets kart.naturbase.no.

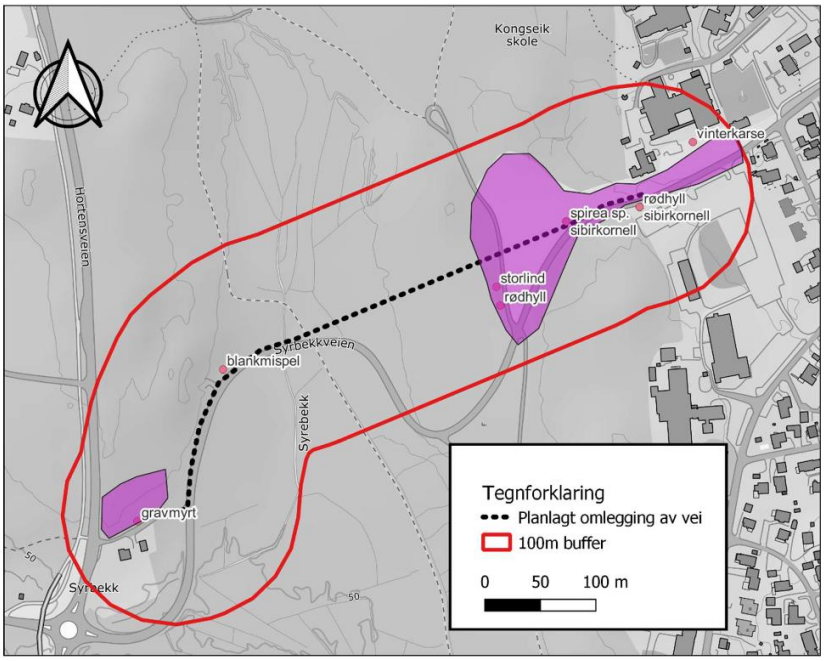
Nyanlagt dam

I etterkant av gjennomførte registreringer er det etablert en ny dam øst for rundkjøringen i krysset Hortensveien x Syrvekkveien. I forbindelse med denne dammen antas det at det i fremtiden kan innvandre dyr som ikke er der i dag. Det tilrettelegges derfor for kryssing av Syrbekkveien i kulvert/rør for eventuelle smådyr og salamandere. Se pkt. 7.3 for beskrivelse av tilretteleggingen.

Fremmede arter

Det er registrert forekomster av fremmede arter i innsynsløsningen «Artsdatabanken.no». Artene som er registrert er moskusjordbær, krypmispel, buskhyll, lerkekreft og parkslirekne.

I reguleringsplanfasen ble området befart, og registreringene som ble gjort er vist i figuren under.



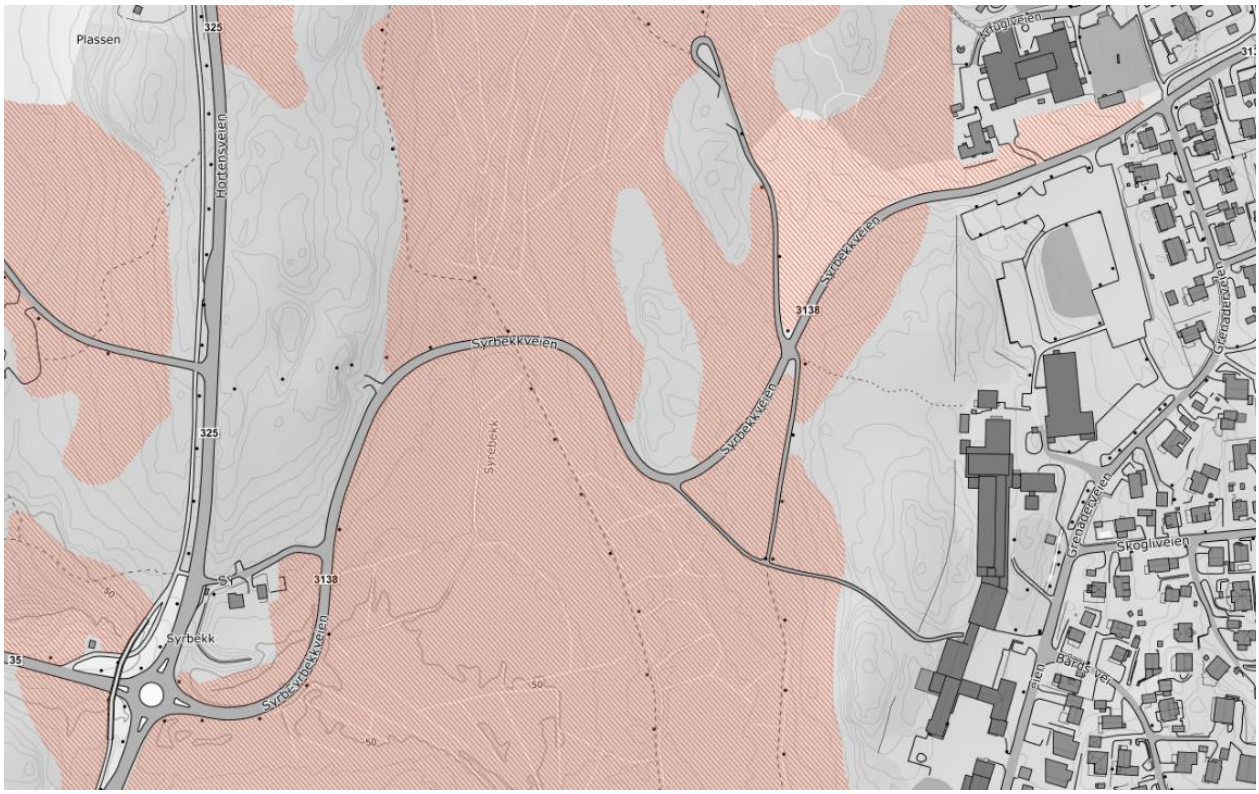
Figur 22. Fremmede arter registrert ved befaring. Noen steder er flere arter registrert i samme punkt og ikke alle navn vises. Lilla polygoner viser områder med svært mye fremmedarter der punktregistrering ikke er tilstrekkelig. Kilde: EFLA/Naturrestaurering.

Fra øst mot vest er det først et åpent område med sterkt endret fastmark med løst jorddekke («skrotemark»). Området er åpent grunnet tidligere gravearbeid. Flere arter er spredd mer eller mindre jevnt over hele dette området: kanadagullris (SE), fagerfredløs (SE), sibirkornell (HI), rødhyll (SE), hagelupin (SE) og vinterkarse (SE). I tillegg ble det observert et individ av storlind (HI) og en ubestemt spirea.

På nordsiden av gang- og sykkelsti mellom Syrbekkveien og Hortensveien ble det observert en omfattende populasjon av gravmyrt.

Naturressurser

Syrbekkveien ligger i skogsområde, og det er dyrkbar mark på begge sider av veien, markert med rød skravur i figuren under.



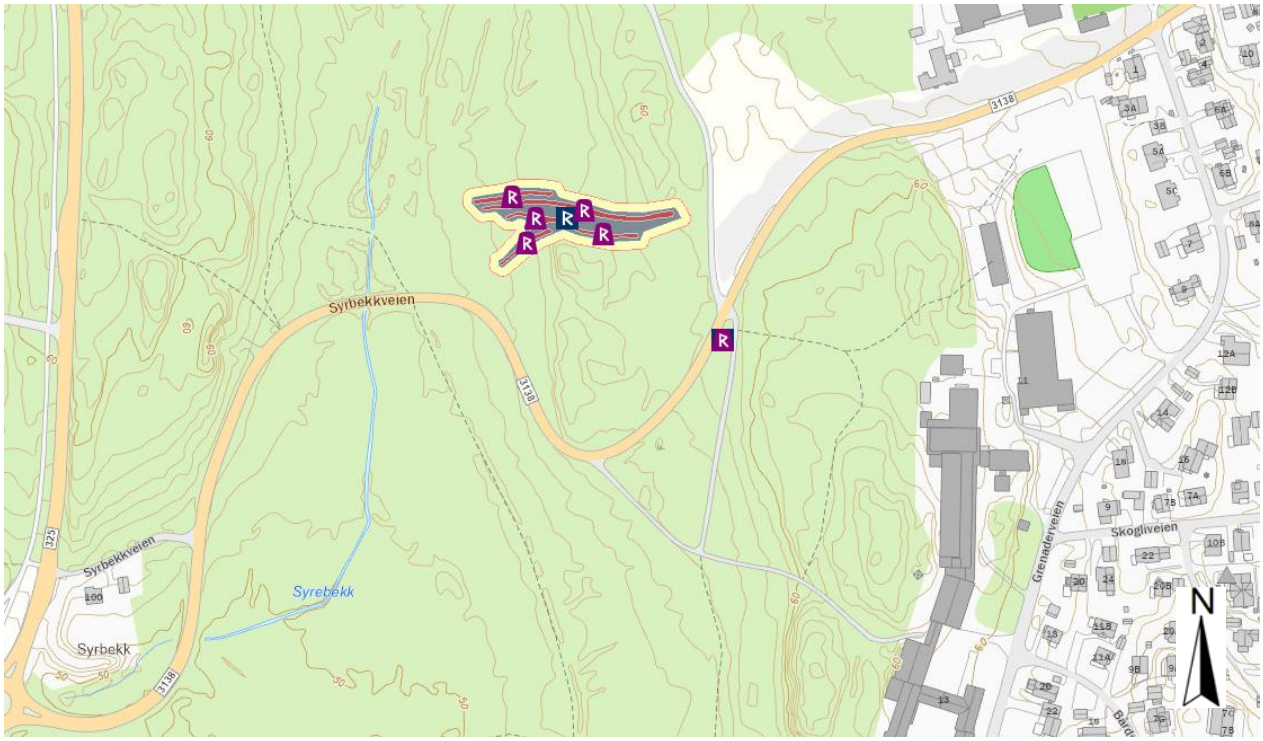
Figur 23. Oversikt over dyrkbar mark, vist med rød skravur. Kilde: Kilden.nibio.no.

I henhold til databasen til NGU for mineralressurser, er det ikke registrert mineralressurser av nasjonal eller regional verdi innenfor planområdet.

5.8. Kulturmiljø

I Miljødirektoratets naturbase kart er det registrert to kulturminner innenfor planområdet, hulveier som er automatisk fredet og spinnehjul som ikke er fredet.

Hulveisystemet med ID 289305 er et veisystem fra jern- /middelalder som ble registrert i forbindelse med reguleringsplanarbeidet \09\.

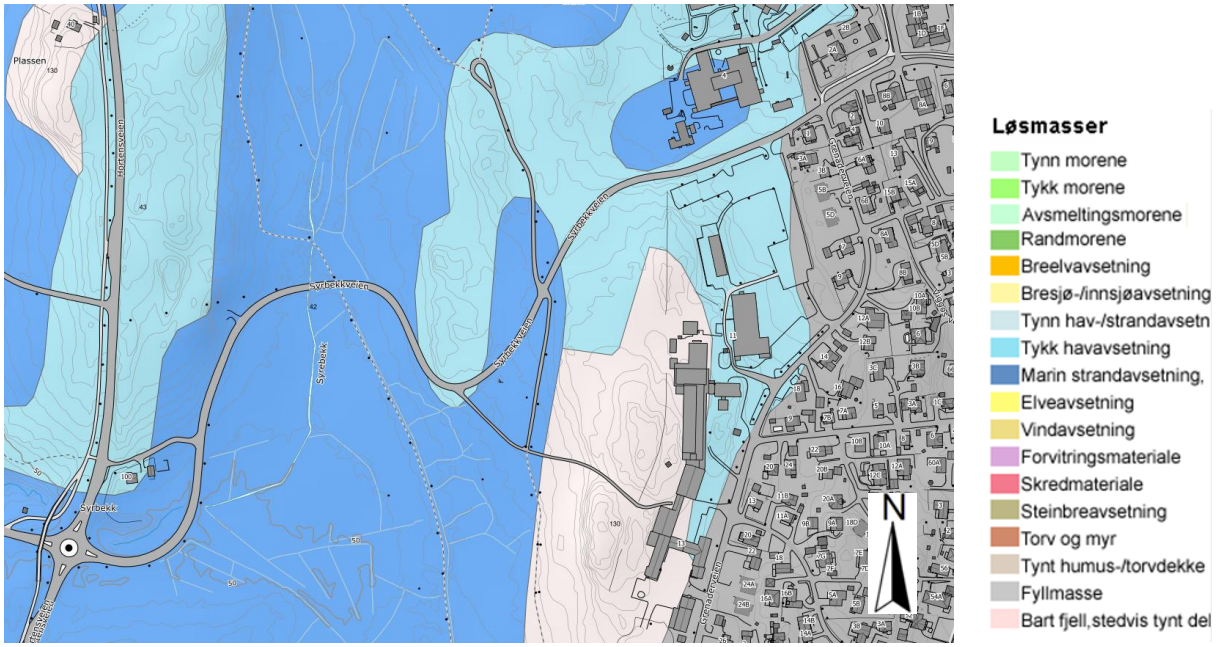


Figur 24. Oversikt over registrerte kulturminner. Hulveier øverst i bildet og spinnehjul til høyre Kilde: Miljødirektoratets kart.naturbase.no.

5.9. Grunnforhold

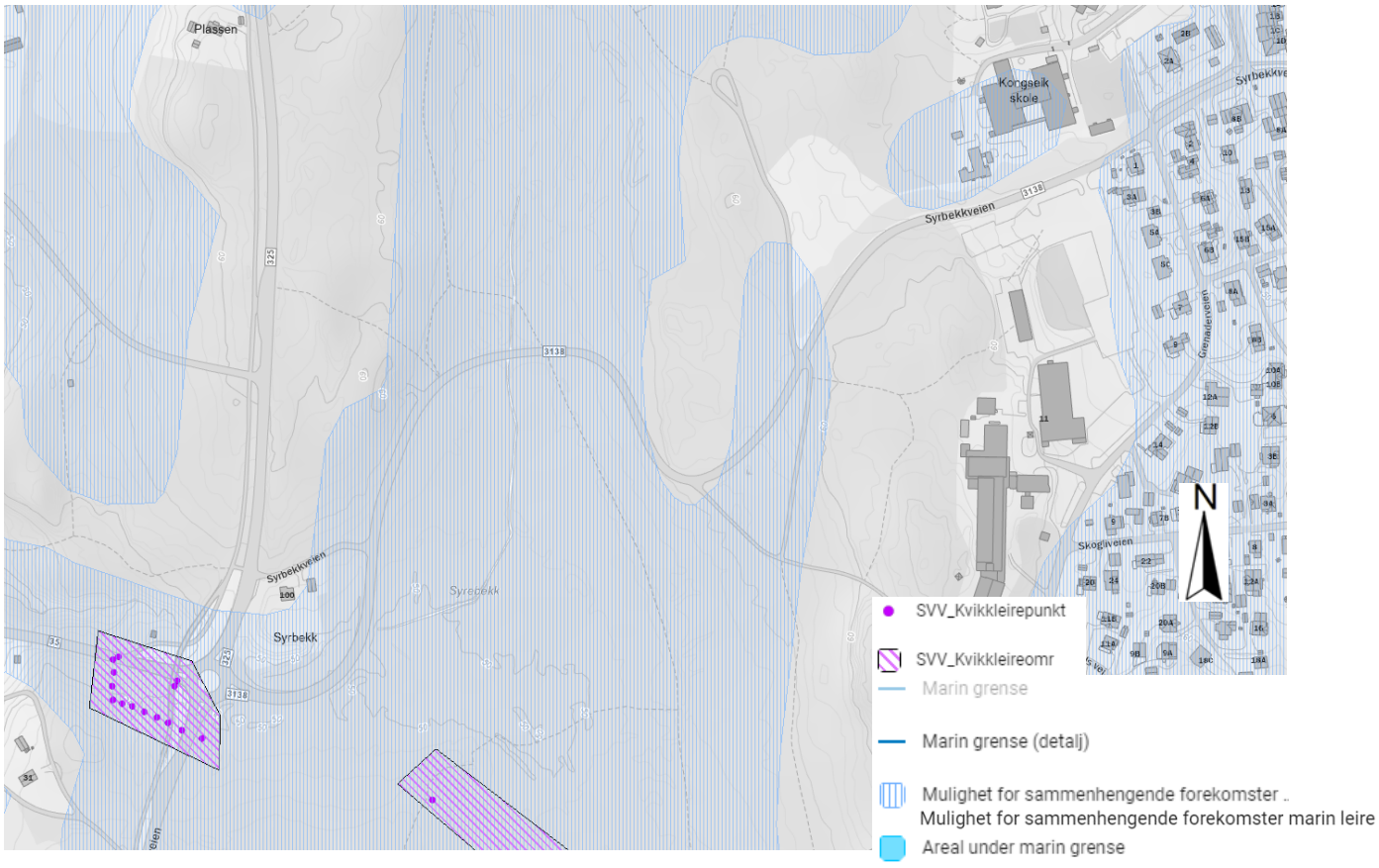
Løsmasser og geotekniske forhold

Jordarten i området består ifølge NGUs løsmassekart hovedsakelig av marin strandavsetning og tykk havavsetning.



Figur 25. Løsmassekart. Kilde: NGU

NVE har kartlagt kvikkleireforekomster og mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire i Tønsberg kommune. Kartet i figur 23 viser forekomster av kvikkleiresoner i tilknytning til planområdet. Det er mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire i store deler av planområdet.

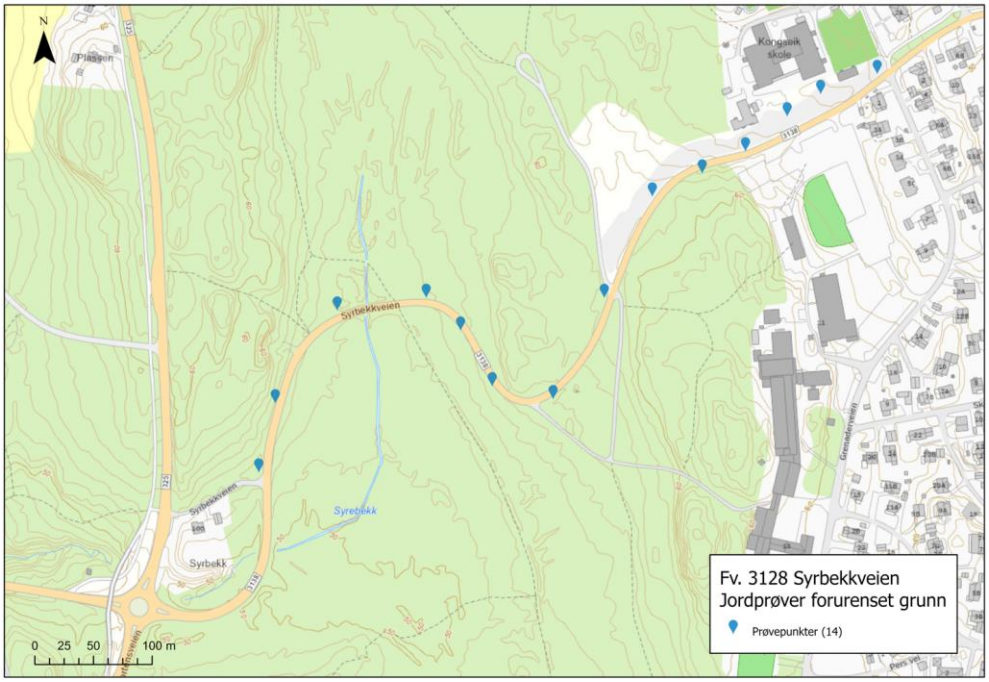


Figur 26. NVEs faresonekart for kvikkleire. Kilde: NVE

Grunnforurensning

I henhold til databasen Miljøstatus (www.miljostatus.no), er det ikke registrert forurenset grunn i planområdet.

Gjennom reguleringsplanarbeidet er det tatt jordprøver langs Syrbekkveien. Det ble ikke registrert forurensningsverdier ut over det som må forventes, og ikke noe som tilsier at det skal være forurenset grunn langs veien. Det ble tatt ut i alt 14 prøver som vist i figuren under.



Figur 27. Oversikt over uttatte jordprøver langs Syrbekkveien. Kilde Vestfold fylkeskommune.

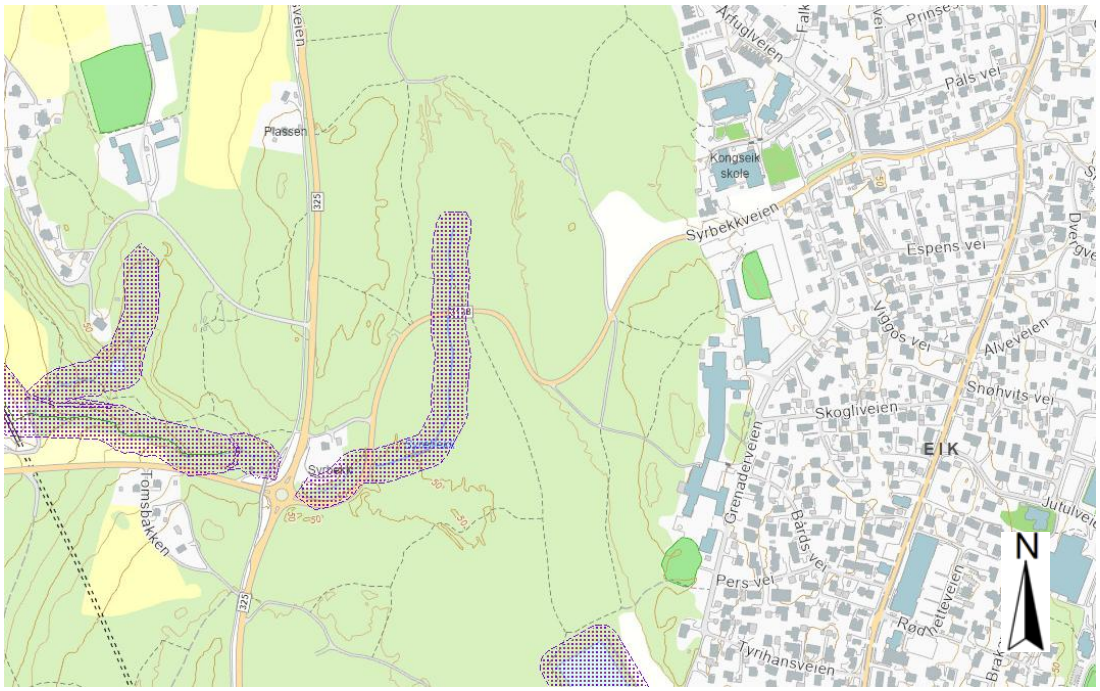
5.10. Andre forhold

Rasfare

Planområdet vurderes til ikke å være utsatt for ras i henhold til NVEs aktsomhetskart.

Flom

I henhold til NVEs aktsomhetskart for flom, er det fare for flom langs bekken Syrebekk både nord og syd for Syrbekkveien, og langs Syrebekk vest for Hortensveien.



Figur 28. Oversikt aktsomhet flom, vist med lilla skravur. Kilde NVE aktsomhetskart.

6. Vurderte løsninger

I desember 2018 ble det igangsatt reguleringsplanarbeid for gs-vei på strekningen fra Hortensveien til Grenaderveien. Som et ledd i dette arbeidet, ble det i 2019 gjennomført et forprosjekt hvor tre alternative løsninger ble vurdert. Reguleringsplanarbeidet ble ikke ferdigstilt.

I 2020/2021 ble det gjennomført en konseptutredning hvor de tre alternative løsningene fra forprosjektet ble vurdert, sammen med to nye alternativ i ny trase, se konseptutredningsrapport \11\.

De fem vurderte løsningene er beskrevet under.

6.1. Alternativ 1, Omlagt vei i sydlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i plan

I alternativ 1 er Syrbekkveien omlagt fra kryss med Hortensveien fram til den sydligste kurven på Syrbekkveien midt på strekningen, der eksisterende gs-vei går til Wang skoler/Eik syd. Omlagt vei er ca. 450 m lang. Ny gs-vei har fellesføring med adkomstveien til Syrbekkveien nr. 100 fra Hortensveien fram til Syrbekkveien, og ligger nord for Syrbekkveien fram til eksisterende gs-vei i krysset med Grenaderveien på Eik. Alternativet har krysningspunkt for lysløype/gs-vei til Wang skoler/Eik syd i plan i vest og krysningspunkt for lysløype i plan i øst.



Figur 29 Oversiktkart hvor ny omlagt vei er vist med mørk grå strek, gs-vei med rosa og kombinert lysløype og gs-vei som brun strek. Kilde: Konseptfaserapport, Vestfold fylkeskommune.

6.2. Alternativ 2, Omlagt vei i sydlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i kulvert under veien

Alternativ 2 har samme trase for vei og gs-vei som alternativ 1, men i dette alternativet krysser gs-vei/ lysløype i kulvert under veien i vest. Langsgående gs-vei følger veien over kulverten. I tillegg går det ramper ned til kulverten. Gs-vei og lysløype krysser i felles trase gjennom kulverten.



Figur 30 Oversiktkart hvor ny omlagt vei er vist med mørk grå strek, gs-vei med rosa og kombinert lysløype og gs-vei som brun strek. Gs-kulvert er markert med svarte symboler. Kilde: Konseptfaserapport, Vestfold fylkeskommune.

6.3. Alternativ 3, Omlagt vei i sydlig trase med vei senket ned i kulvert og gs-vei/lysløype som krysser på lokk over veien

Alternativ 3 er det alternativet som krever størst inngrep, men er også det alternativet som i størst grad ivaretar de gående og syklendes interesser og trafikksikkerheten. Trase for vei og gs-vei er den samme som for alternativ 1 og 2, men her senkes kjøreveien ned i kulvert under krysningspunktet for lysløype/gs-vei til Wang skoler/Eik syd. Langsgående gs-vei vil bli liggende på terreng til side for den nedsenkede veien. Kulverten vil være ca. 50 meter lang, slik at det kan krysses på et lokk over veien i en større bredde, og gs-vei og lysløype vil ligge i hver sin trase over kulverten. Krysningspunkt for lysløype i øst vil være i plan.

Alternativet vil komme i konflikt med trase for eksisterende hovedvannledning i området, og det antas at deler av ledningen må legges om.



Figur 31 Oversiktkart hvor ny omlagt vei er vist med mørk grå strek, gs-vei med rosa og omlagt lysløype som brun strek. Vei-kulvert er markert med svarte symboler. Kilde: Konseptfaserapport, Vestfold fylkeskommune.

6.4. Alternativ 4, Omlagt vei i nordlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i plan

I alternativ 4 er det valgt en annen trase for omlegging av Syrbekkveien enn for alternativ 1, 2 og 3. Alternativet følger eksisterende vei gjennom de to første kurvene fra krysset med Hortensveien, for så å fortsette rett fram til veien treffer eksisterende vei mot Eik. I dette alternativet er det kurvene i syd som fjernes. Gs-veien følger samme trase som i alternativ 1-3 fra Hortensveien forbi Syrbekkveien nr. 100, og videre langs Syrbekkveien fram til Grenaderveien.

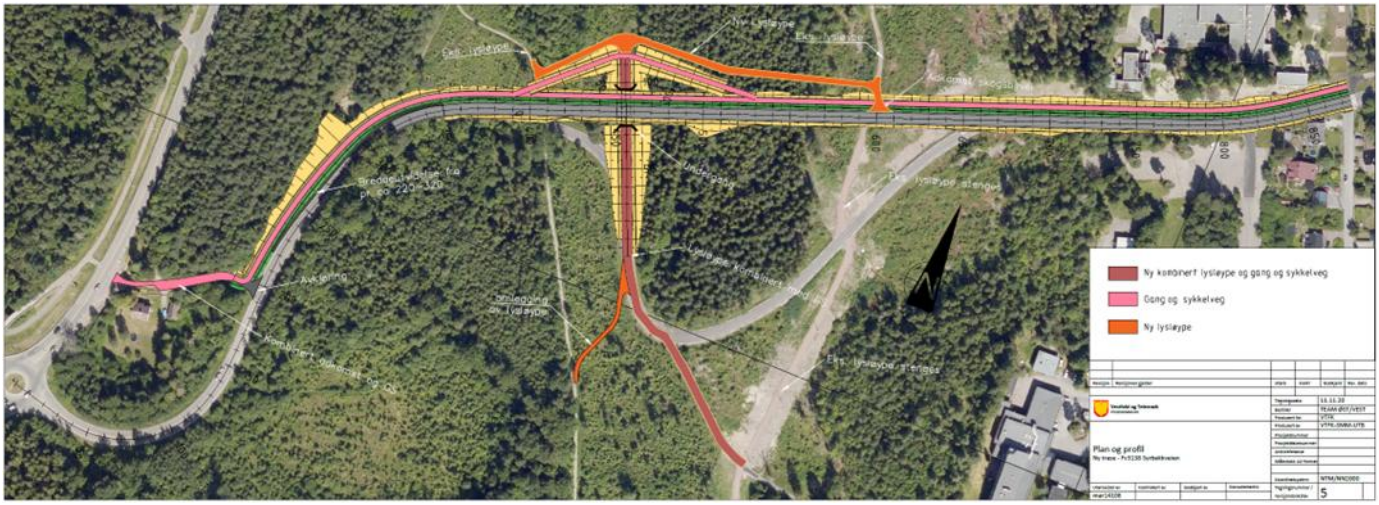
Lysløype krysser veien i plan. Deler av eksisterende vei blir liggende igjen fra krysningspunktet fram til gs-veien til Wang skoler/Eik syd, og vil fungere som kombinert gs-vei og omlagt lysløype på strekningen. Østre lysløype nord for veien legges ved siden av gs-veien fram til krysningspunktet i vest.



Figur 32 Oversiktskart for alternativ 4. Ny omlagt vei er vist med mørk grå, gs-vei med rosa, omlagt lysløype med oransje og kombinert lysløype og gs-vei som brun strek. Kilde: Konseptfaserapport, Vestfold fylkeskommune.

6.5. Alternativ 5, Omlagt vei i nordlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i kulvert under veien

I alternativ 5 følger vei og gs-vei samme trase som for alternativ 4, men i alternativ 5 krysser lysløype i kulvert under veien, tilsvarende som for alternativ 2.



Figur 33 viser oversiktskart for alternativ 5. Ny omlagt vei er vist med mørk grå, gs-vei med rosa, omlagt lysløype med oransje og kombinert lysløype og gs-vei som brun strek. Gs-kulvert er vist med svarte symboler. Kilde: Konseptfaserapport, Vestfold fylkeskommune.

6.6. Anbefaling fra konseptfasen

De fem alternativene ble vurdert i henhold til kriteriene:

- Økonomi
- Grunnerverv
- Trafikksikkerhet
- Attraktivitet
- Fremkommelighet
- Drift og vedlikehold
- Måloppnåelse
- Byggbarhet

Alternativene ble lagt inn i en evalueringsmatrise hvor vurderingskriteriene ble vektet. Ut fra evalueringsmatrisen kom alternativ 1 og 4 best ut totalt sett. De to alternativene har middels måloppnåelse, og er de eneste som ikke får noen minus. Løsningene er trafikksikre, attraktive og har god fremkommelighet. Driftskostnadene er også lavere enn for de andre alternativene som har kulvertløsninger. Alternativ 1 og 4 er gjennomgående, enhetlige og attraktive løsninger som øker potensialet for at flere skal begynne å gå og sykle. Av de to alternativene kom alternativ 4 ut som det beste alternativet, da det har den laveste utbyggingskostnaden.

Alternativ 2 og 5 kom tilsvarende likt ut, og det er også her kostnad som skiller de to alternativene. Alternativene er dyrere løsninger enn alternativ 1 og 4. Alternativ 2 og 5 er trafikksikre løsninger dersom kulvert benyttes, men alternativene kommer dårligere ut på attraktiviteten på grunn av lengde og stigning på ramper ned til kulvert. Driftskostnader for kulvert vil være høyere enn for kryss i plan, og byggbarheten vil også være mer komplisert. Det antas at kulverter må bygges som vanntette konstruksjoner.

Alternativ 3 er alternativet som kom dårligst ut, og årsaken er høy kostnad, usikkerhet rundt byggbarhet og høye driftskostnader. Det antas at veikulvert må bygges som vanntett konstruksjon.

Alternativene ble rangert som følgende:

1. Alternativ 4, Omlagt vei i nordlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i plan.
2. Alternativ 1, Omlagt vei i sydlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i plan.
3. Alternativ 5, Omlagt vei i nordlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i kulvert under veien.
4. Alternativ 2, Omlagt vei i sydlig trase med gs-vei/lysløype som krysser i kulvert under veien.
5. Alternativ 3, Omlagt vei i sydlig trase med vei senket ned i kulvert og gs-vei/lysløype som krysser på lokk over veien.

Prosjektet anbefalte at alternativ 4 legges til grunn i det videre planarbeidet.

Basert på kostnadsvurderingene i konseptfasen, er forventede prosjektkostnader for alternativ 4 anslått til ca. 47 mill. kr. inkl. mva. (2020-tall med usikkerhet ± 40 %).

6.7. Vedtak i Hovedutvalg for samferdsel, Vestfold og Telemark fylkeskommune

Alternativene fra konseptfasen ble lagt fram for politisk behandling, og det ble i møte i Hovedutvalg for Samferdsel 17. februar 2021 besluttet å gå videre med reguleringsplanarbeid for alternativ 4.

7. Beskrivelse av planforslaget

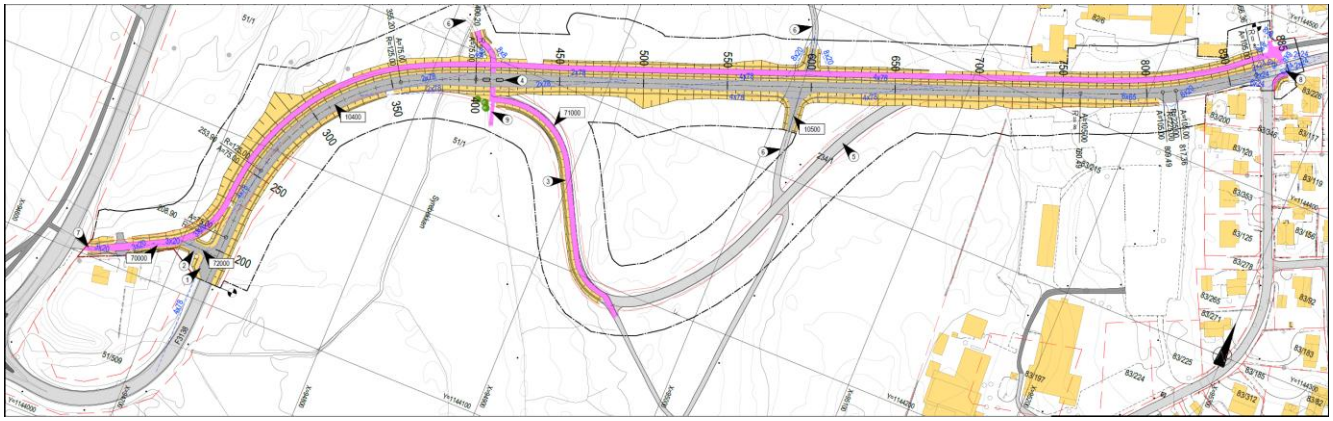
7.1. Planforslaget

Plannavn for reguleringsplanen er: «Gs-vei langs fv. 3138 Syrbekkveien og omlegging av deler av veien», med planID 3803 2018177.

I reguleringsplanarbeidet er alternativ 4 fra konseptfasen lagt til grunn for planarbeidet. Det er avholdt møter med Tønsberg kommune, Statsforvalteren, Vestfold Vann, grunneiere og interessenter. Planforslaget har blitt bearbeidet, og det er gjort følgende endringer fra konseptfasen:

- Det er lagt inn større radius for kurven ved profil 300 for å tilfredsstille krav i håndbok N100 Veg- og gateutforming.
- Begge de eksisterende krysningspunktene for lysløype opprettholdes.
- Lysløype vist parallelt med ny gs-vei mellom de to krysningspunktene for lysløype er tatt ut fordi begge krysningspunkt for lysløype opprettholdes.

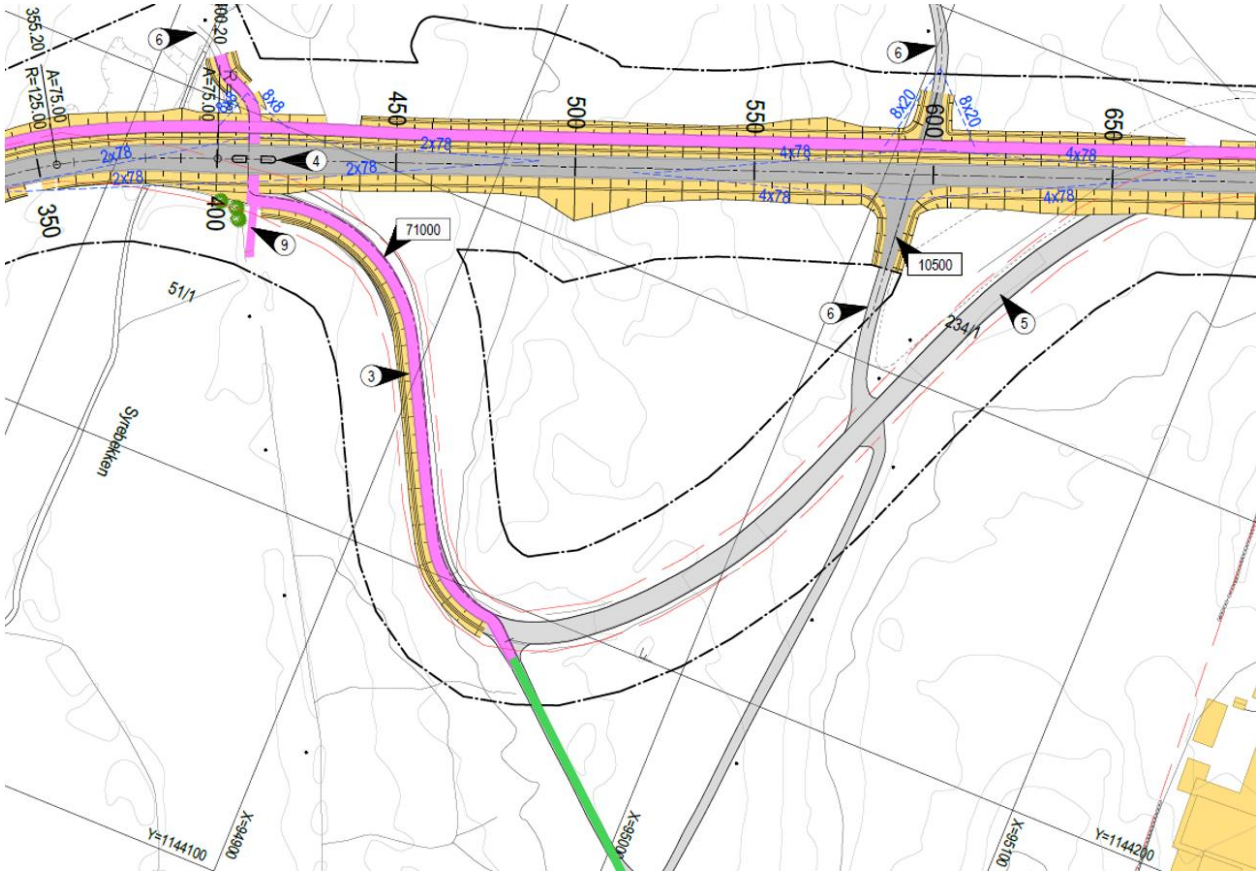
Fv. 3138 Syrbekkveien planlegges lagt om fra avkjørsel til Syrbekkveien nr. 100 med ny, slakere kurve mot øst, og videre i rett linje fram til den kobles til eksisterende vei inn mot Eik. Tre kurver på eksisterende vei fjernes. Mellom Hortensveien og Syrbekkveien oppgraderes eksisterende gs-vei/adkomstvei til Syrbekkveien nr. 100. Langs Syrbekkveien etableres det ny gs-vei langs nordsiden av veien, adskilt med grøft, fram til eksisterende gs-vei ved Grenaderveien. Planforslaget er vist under.



Figur 34. Planforslag. Kilde: Tekniske tegninger \01\.

Eksisterende kommunal lysløype krysser Syrbekkveien på to steder. Ved østre krysningspunkt har grunneier driftsavkjørsler fra Syrbekkveien til eiendommen sin i samme trase som lysløype.

I eksisterende situasjon går det en gs-vei fra den sydligste kurven på Syrbekkveien til Wang skoler/Eik syd, vist med grønn strek i skissen i figuren under. Denne forbindelsen opprettholdes, men endres fra gs-vei til turvei. Syrbekkveien vises i kart langt tilbake i tid, og det er indikasjoner på at dette er et svært gammelt veifar. Det har kommet innspill fra Kulturarv i fylkeskommunen om at så mye som mulig av gammelt veiløp bør beholdes. Gjennom dialog med Kulturarv, Tønsberg kommune og grunneier er det besluttet å beholde eksisterende vei i ca. 3 m bredde fra vestre krysningspunkt med lysløype til turveien til Wang skoler/ Eik syd. Resterende del av veien og øvrig omlagt vei tilbakeføres til LNF-område.



Figur 35. Skisse som viser ny turvei på deler av omlagt vei. Kilde: Tekniske tegninger \01\.

7.2. 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 arealformål benyttet:

Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse: B1, B2
- Offentlig eller privat tjenesteyting: T1, T2
- Bolig/kontor: B/K
- Renovasjonsanlegg RA

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Veg: V1-V6
- Kjøreveg: KV1-KV4
- Fortau: FO

- Gang- og sykkelveg: GS1-GS3
- Annen veggrunn – tekniske anlegg: AVT
- Annen veggrunn – grøntareal: AVG1–AVG14

Grønnstruktur

- Grønnstruktur turveg: TV

Landbruks-, natur- og friluftsformål samt reindrift

- Landbruksformål: L1-L2

Hensynssoner

- Frisikt: H140
- Bevaring naturmiljø: H560

Bestemmelsesområder

- Midlertidige bygge- og anleggsområde: #1–#4
- Turveg: #5
- Kulturminne: #6

7.3. Tekniske forutsetninger

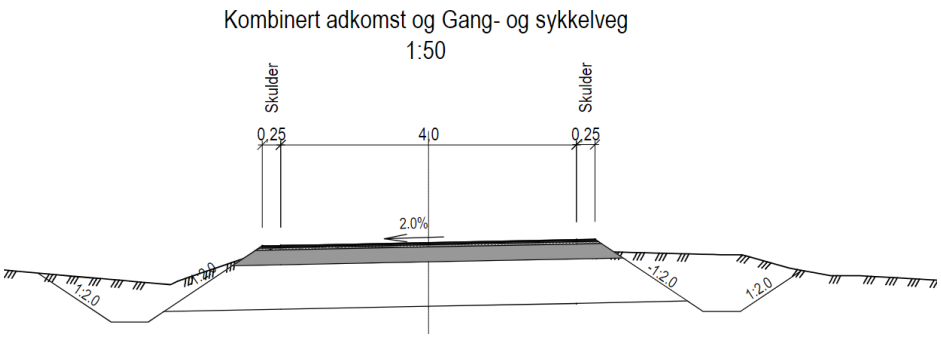
Det henvises til tegningshefte med tekniske tegninger \01\ for detaljer.

Utforming av gang- og sykkelvei og vei

Trafikkmengde (ÅDT) for Syrbekkveien er ca. 3 800 kjøretøy (2025-tall), hvorav ca. 7 % andel tungtrafikk. Trafikktall fremskrevet til 2042 gir ÅDT på ca. 5 100 og ca. 7 % andel tungtrafikk. Planlagt ny fartsgrense fra kryss med Hortensveien er 60 km/t. Ca. 100 m før kryss med Grenaderveien endres fartsgrensen til 30 km/t, tilsvarende dagens situasjon.

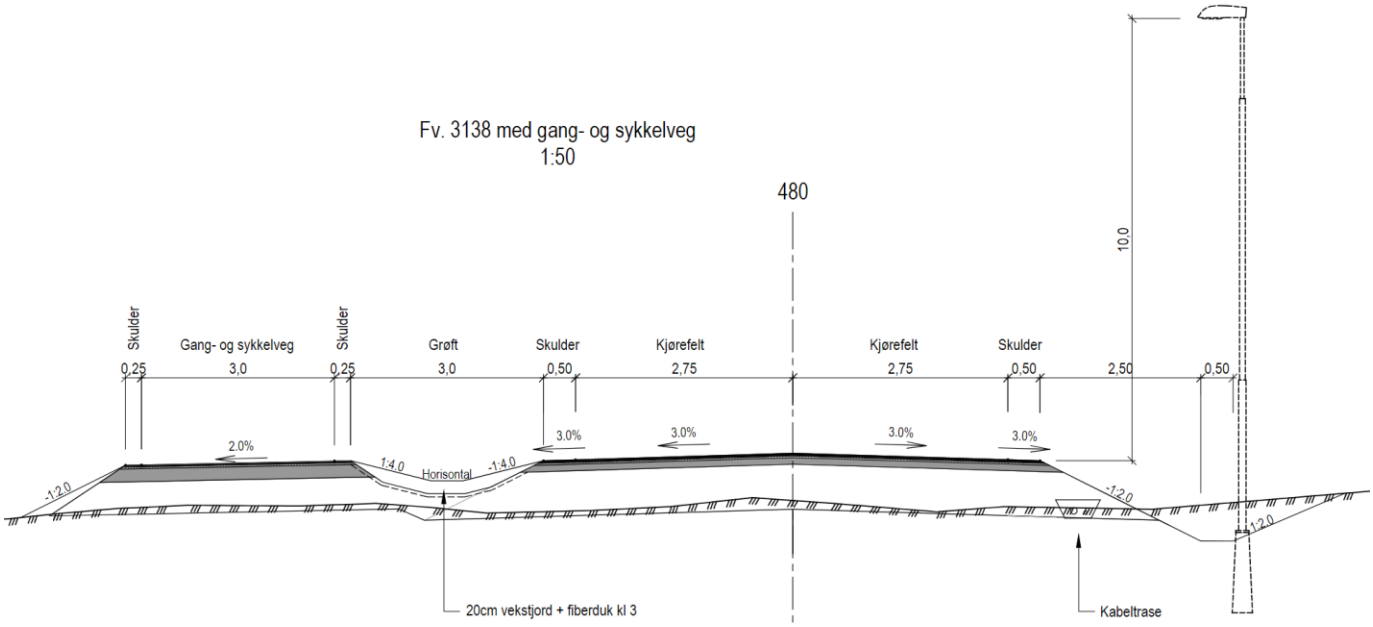
Gs-vei planlegges med en asfaltert bredde på 3 m med 0,25 m skulder på hver side. Gs-veien følger kjøreveien, og skilles fra veien med en 3 m bred grøft.

På strekningen fra Hortensveien til Syrbekkveien vil deler av gs-veien være kombinert gs-vei og adkomstvei til eiendommen Syrbekkveien nr. 100. Kombinert gs-vei og adkomstvei vil ha en asfaltert bredde på 4 m og 0,25 m skuldre på hver side.



Figur 36 Prinsipptegning for gs-vei og vei. Kilde: Tekniske tegninger \01\.

Der Syrbekkveien skal legges om, planlegges ny vei i henhold til veiklasse Hø2, standard ved gjennomgående utbedring, med total veibredde 6,5 m hvorav 2,75 m kjørefeltbredde og 0,5 m skulder på hver side.



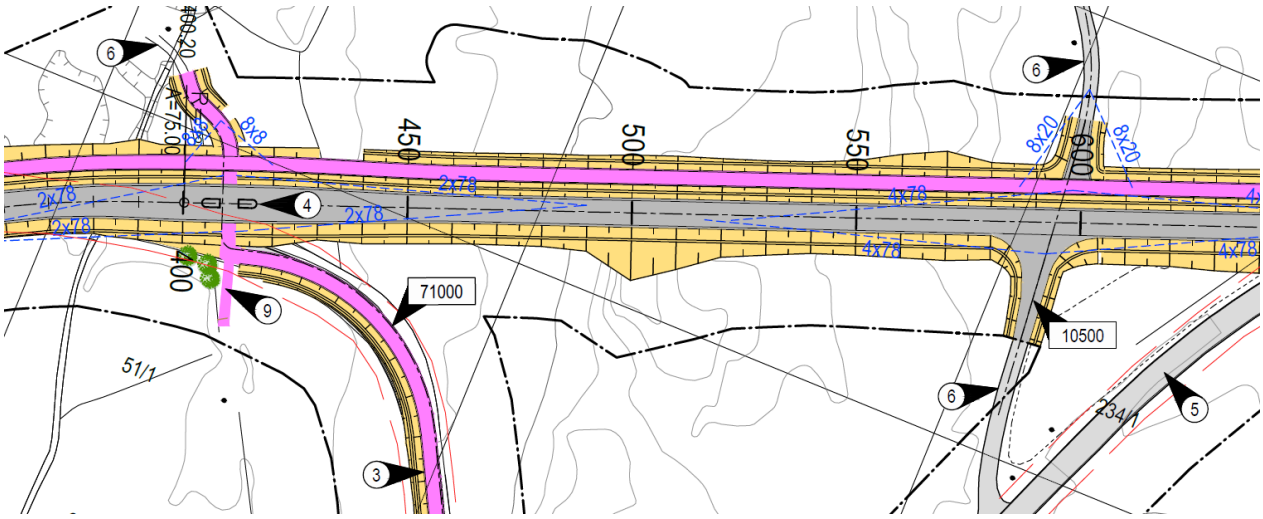
Figur 37 Prinsipptegning for gs-vei og vei. Kilde: Tekniske tegninger \01\.

Der eksisterende vei skal beholdes, planlegges det å breddeutvide veien til samme vei- og skulderbredder som for Hø2, standard for gjennomgående utbedring, slik at veistandarden blir lik for hele strekningen.

Ny gs-vei har liten stigning, og ivaretar hensyn til universell utforming. Det legges ledelinjer ved gangfeltet i øst ved Grenaderveien.

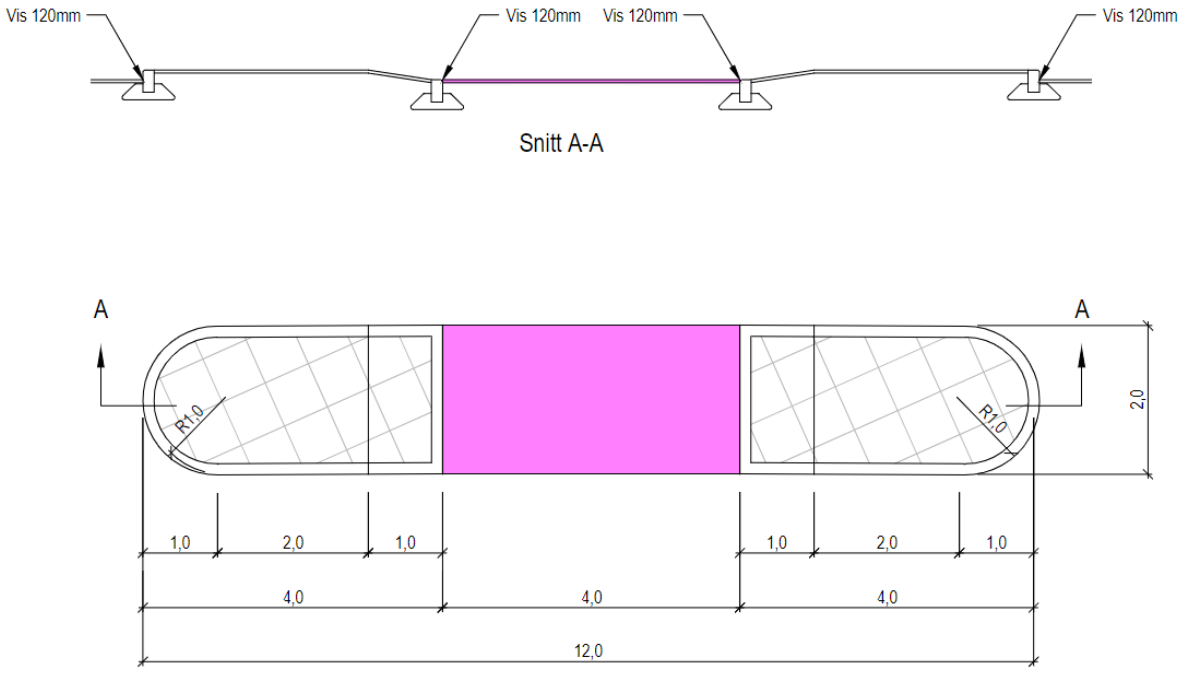
Krysningspunkt

Eksisterende kommunal lysløype krysser Syrbekkveien i pr. 410 og 600 som vist i figuren under.



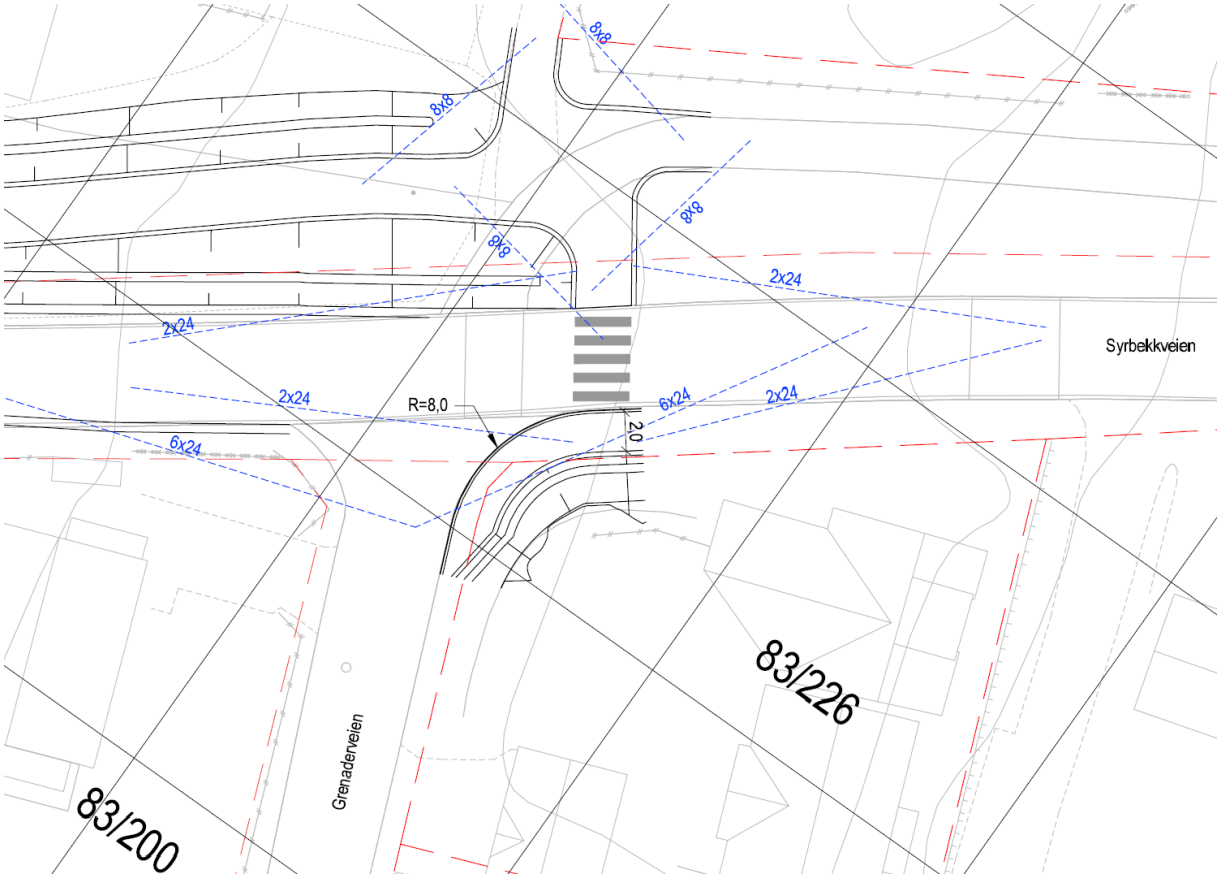
Figur 38 Krysningspunkt for lysløype i pr. 410 og 600. Gåsenebb 6 viser eksisterende lysløype og gåsenebb 9 viser tilpasning til eksisterende lysløype. Gåsenebb 3 viser del av eksisterende vei som skal gjøres om til turvei. Kilde: Tekniske tegninger \01\.

Ved krysningspunktet i pr. 410 planlegges det å etablere en 2 m bred øy i senter av veien for å legge til rette for sikker kryssing. Åpningen i deleøya må være 4 m bred for at løypemaskin skal komme fram vinterstid for å legge skispor i lysløypa. Ved pr. 600 planlegges det krysningspunkt for lysløype kombinert med driftsavkjørsler, tilsvarende som i eksisterende situasjon. På grunn av avkjørsler, kan det ikke etableres deleøy her. Krysningspunktet ligger på rettstrekning med god sikt i begge retninger.

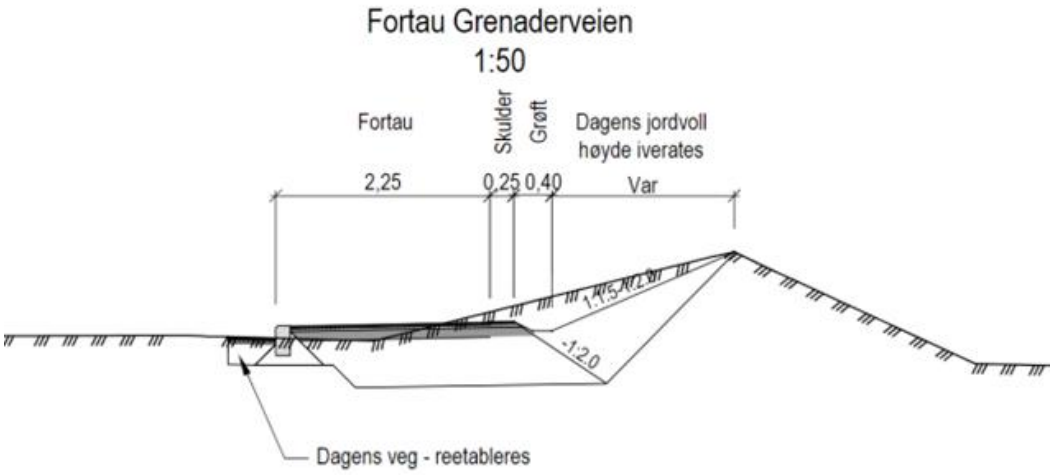


Figur 39 Prinsipptegning for deleøy ved vestre krysningspunkt for lysløype. Kilde: Tekniske tegninger \01\.

Eksisterende gangfelt ved Grenaderveien flyttes østover, ut av krysset, og nytt gangfelt etableres som opphøyd gangfelt. Det planlegges å etablere et fortau syd for Syrbekkveien for å lede myke trafikanter mellom gangfeltet og Grenaderveien. Fortauet tilpasses eksisterende voll ved eiendommen Grenaderveien 2, og er planlagt med asfaltert bredde 2,25 m og 0,25 m skulder.



Figur 40 Plassering av gangfelt, fortau og tilpasning av eksisterende gs-vei ved Grenaderveien. Kilde: Tekniske tegninger \01\.



Figur 41 Prinsipptegning for fortau ved Grenaderveien. Kilde: Tekniske tegninger \01\.

Ved Hortensveien vil eksisterende tilrettelagte krysningspunkt bli opprettholdt. Krysningspunktet ligger på rett veistrekning med god sikt for alle trafikantgrupper. Skiltet hastighet på strekningen er 60 km/t, og nærhet til rundkjøring medfører at kjøretøy vil holde relativt lav hastighet ved krysningspunktet. Bortsett fra boligen Syrbekkveien nr. 100 så er det langt til nærmeste bebyggelse. Det anses ikke som sannsynlig at mindre barn vil krysse Hortensveien i dette krysningspunktet uten følge av en voksen, og eksisterende tilrettelagte krysningspunkt beholdes.



Figur 47. Tilrettelagt krysningpunkt ved fv. 325 Hortensveien. Kilde: Google Maps.

Vann, avløp og overvann

I østre ende av prosjektet ligger det kommunale ledninger for vann, avløp og overvann, mens det for resten av strekningen kun er registrert stikkrenner for overvann, og for bekken Syrebekk. Vestfold Vann har en vannledning i området som berøres, og det gjøres tiltak for å ivareta ledningen i samarbeid med Vestfold Vann. Tiltaket vil tilpasses eksisterende anlegg, og det er ikke behov for omlegging av kommunale ledninger.

Det er utført beregninger for overvann med returperiode 25 år og flomberegninger med returperiode 200 år i henhold til Tønsberg kommunes overvannsveileder.

I henhold til 3-trinnsstrategien skal regn fra mindre regnskyll infiltreres/fordampes (trinn 1), avrenning fra større regnskyll skal fordrøyes lokalt med kontrollert utløp til avløps-/overvannssystem og vassdrag (trinn 2) og ekstremregn skal føres gjennom sikre flomveier (trinn 3). Trinn 1 og 2 henger spesielt sammen, da infiltrasjonsløsninger vil føre til mindre avrenning til systemet.

Overvann fra vei og gs-vei skal samles i en åpen grøft mellom vei og gs-vei. Det skal anlegges terskler i grøft for å fordrøye overvannet og for infiltrasjon til grunnen. Ved eventuelt store nedbørsmengder, hvor ikke alt vannet lar seg infiltrere, ledes overvann til Syrebekk i vest, og til kommunalt overvannsanlegg i øst. Det monteres virvelkammer med regulert påslipp i overvannskum etter avtale med Tønsberg kommune, før vannet slippes inn på kommunalt anlegg.

Der Syrebekk krysser gs-vei og fylkesvei er det planlagt å skifte ut eksisterende stikkrenner Ø300 mm og 400 mm med to nye Ø 800 mm stikkrenner for å få tilstrekkelig kapasitet for bekken. Det etableres stikkrenner der sideveier og gs-vei krysser grøfter, og på tvers av vei og gs-vei der det er behov.

Det vises til rapporten «Vurdering av overvannshåndtering» \07\ og tekniske tegninger for detaljer \01\.

Belysning, kabler og ledninger

I eksisterende situasjon er det belysning langs Syrbekkveien fra kryss med Hortensveien og ca. 200 m østover. I øst er det belysning langs Syrbekkveien fra kryss med Grenaderveien og videre østover mot

Eik. Det planlegges å etablere belysning langs gs-veien fra Hortensveien til Syrbekkveien, og for ny gs-vei og Syrbekkveien fra adkomstveien til Syrbekkveien nr. 100 til kryss med Grenaderveien.

Gangfeltet ved Grenaderveien vil få intensivbelysning.

Ved krysningspunktene for lysløype tilpasses plassering av lysmaster i lysløypa til belysningen langs veien, slik at veilyset blir gjennomgående og lys fra lysløypa ikke kommer i konflikt med veilyset.

Kabeleiere er informert om tiltaket gjennom varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet og kontakt underveis. LEDE er den eneste som har meldt interesse for å være med i prosjektet, og dette gjelder kun for omlegging av tilførsel til lysløypa og flytting av tennskap ved vestre krysningspunkt.

Se for øvrig tegning IN101 i tegningsheftet \01\.

Undergang for småvilt

Deler av prosjektområdet er registrert som funksjonsområde for pinnsvin, og det er gjort flere, uavhengige observasjoner av pinnsvin i området, også i nyere tid (artskart 2022).

Det er registrert både små- og storsalamander i Femtedammen, en dam som ligger sør for Syrbekkveien. Høsten 2025 ble det etablert en ny dam øst for krysset Syrbekkveien x Hortensveien. Salamandere kan bevege seg opp imot 1 km for å finne seg en ny dam, og det antas at kanskje salamandere vil kunne vandre fra Femtedammen til den nye dammen og etablere seg der.

Endret trase for Syrbekkveien og etablering av gang- og sykkelvei anses ikke å ville endre påvirkningsgrad for pinnsvin og annet småvilt i spesiell grad, men prosjektet ønsker allikevel å kunne forbedre situasjonen ved å lage en undergang for småvilt.

Undergang vil bli utformet i henhold til Statens vegvesens håndbok V134 som en liten kulvert/rør, ca. 0,5 m i diameter med grus/substrat i bunnen. Kulvert vil bli plassert vest for de to nye kulvertene for Syrebekk, og på en slik måte at den ikke vil bli fylt opp med vann. Når kulverten etableres vurderes det om det er behov for å etablere ledelinjer/forme sideterrenget for å lede småviltet inn mot kulverten.



Figur 42 Eksempler på kulverter beregnet for mindre vilt. Kilde: Statens vegvesen håndbok V134.

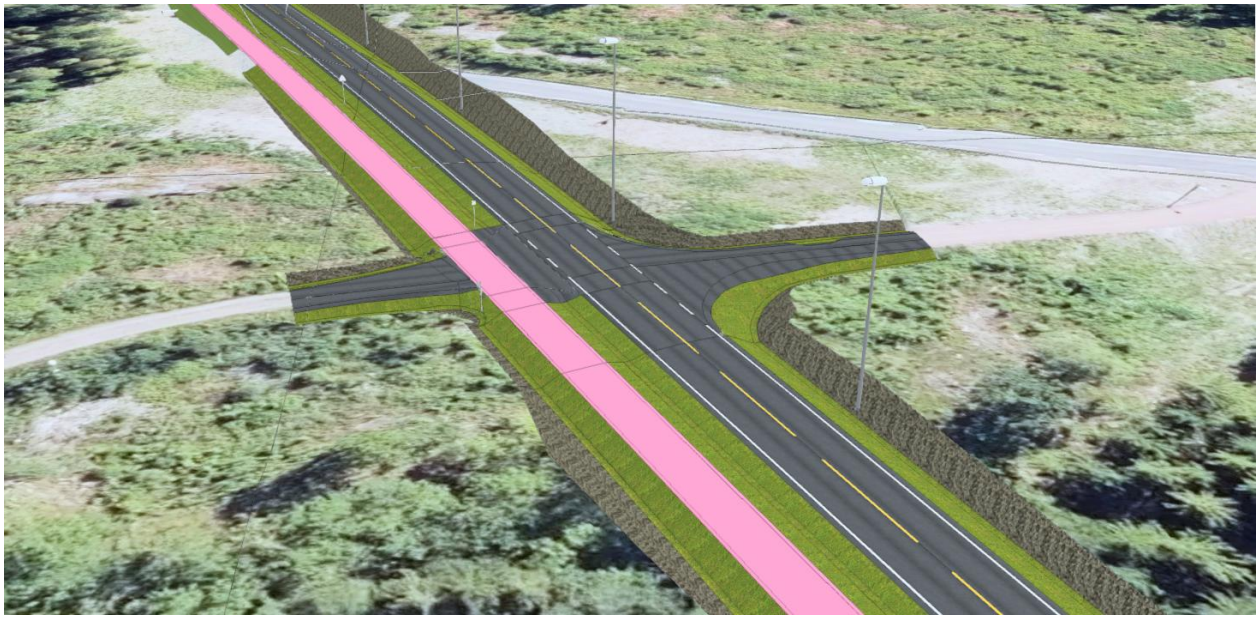
7.4. Illustrasjoner fra 3D modell



Figur 43 Gs-vei og adkomst til Syrbekkveien nr. 100, sett fra vest mot øst. Kilde: 3D modell, EFLA.



Figur 44 Vestre krysningspunkt for lysløype og nye rør for Syrebekk, sett fra vest mot øst. Kilde: 3D modell, EFLA.



Figur 45 Østre krysningspunkt for lysløype/driftsavkjørsler, sett fra vest mot øst. Kilde: 3D modell, EFLA.



Figur 46 Plassering av eksisterende gangfelt og nytt gangfelt med fortau ved Grenaderveien, sett fra øst mot vest. Kilde: 3D modell, EFLA.

8. Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

8.1. Trafikksikkerhet og fremkommelighet

Etablering av gs-vei langs Syrbekkveien, vil bidra til økt sikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter. Gående og syklende vil få et separat tilbud, og slipper å ferdes i kjøreveien som i dag.

Der hvor lysløype krysser gs-vei og vei, er det lagt vekt på å etablere sikre krysningspunkt. Ved vestre krysningspunkt for lysløype er det planlagt å etablere deleøy i veien for å gi de som skal krysse et sted å stoppe midtveis hvis det er mye trafikk. En deleøy vil også være med på å sikre kjøretøyenes plassering i veien, og være med på å dempe hastigheten. Ved østre krysningspunkt for lysløype kan det ikke etableres deleøy, da krysningspunktet vil være en kombinasjon av krysningspunkt for lysløype og driftsavkjørsler til områdene nord og syd for veien. Krysningspunktet ligger på det høyeste punktet på en rettstrekning, og dette gjør at både de som skal krysse veien og trafikantene langs veien vil ha god sikt til hverandre.

Omlagt vei beholdes som en turvei med grusdekke i ca. 3 m bredde fra vestre krysningspunkt fram til turveien til Wang skoler/Eik syd. Gs-vei og turvei vil gi myke trafikanter et bedre tilbud enn i dagens situasjon, både øst/vest langs Syrbekkveien og til Wang skoler/Eik syd.

Det planlegges å etablere lys for gs-veien fra Hortensveien til Syrbekkveien. Langs Syrbekkveien er det planlagt å etablere veilys for vei og gs-vei fra eksisterende veilys ved avkjørsel til Syrbekkveien nr. 100 til Grenaderveien. Belysning vil bidra til økt sikkerhet og trygghetsfølelse.

Eksisterende gangfelt ved Grenaderveien i øst er planlagt flyttet østover, ut av krysset, for å unngå konflikter mellom myke trafikanter og kjørende. Gangfeltet etableres som et opphøyd gangfelt. Syd for gangfeltet anlegges et fortau som forbinder gangfeltet med Grenaderveien. Det settes opp intensivbelysning for gangfeltet. Dette vil bidra til økt trafikksikkerhet og fremkommelighet for de myke trafikantene.

Omlegging av deler av Syrbekkveien og fjerning av tre eksisterende kurver vil gi bedre sikt og bidra til økt trafikksikkerhet langs veien. Veien vil få redusert hastighet fra 80 km/t til 60 km/t. I kurvene som fjernes er det registrert både møteulykker og ulykker hvor kjøretøy kjører ut av veien.

Adskillelse av myke trafikanter og kjøretøy, utretting av kurver sammen med sikre krysningspunkt for gs-vei og lysløype vil være gode tiltak for alle trafikantgrupper.

8.2. Naboer

Tiltaket går i hovedsak gjennom et skogsområde, og det er få boliger som blir berørt. Naboer som blir berørt er listet opp under, og oversikt over berørte areal er vist på tegning W101 \01\.

- **Syrbekkveien nr. 100, gnr/bnr 51/1.** Avkjørselen til eiendommen justeres. Eiendommen vil få adkomst kombinert med ny gs-vei på deler av strekningen. Avfallsbeholdere og postkassestativ

flyttes til nytt repos langs adkomstveien i tilknytning til Syrbekkveien, for å unngå at renovasjonskjøretøy og post må kjøre på gs-veien. Det reguleres frisikt fra avkjørselen.

- **Skogsområdene gnr/bnr 51/1.** Det reguleres areal fra eiendommen til etablering av gs-vei og vei. Det reguleres frisikt fra krysningspunkt for lysløype og driftsavkjørsler.

- **Kommunale eiendommer gnr/bnr 83/215 og 82/6.** Det reguleres areal fra eiendommene til etablering av gs-vei og vei. Det reguleres frisikt fra p-plass og gs-vei.

- **Grenaderveien nr. 1, gnr/bnr 83/200**. Det reguleres frisikt fra Grenaderveien til Syrbekkveien.

- **Grenaderveien nr. 2, gnr/bnr 83/226.** Det reguleres frisikt og areal fra eiendommen til nytt fortau. Eksisterende voll tilpasses ny situasjon.

- **Grenaderveien, gnr/bnr 83/346.** Det reguleres frisikt og areal fra eiendommen til nytt fortau.

8.3. Byggegrenser

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

8.4. Gang- og sykkeltrafikk

Det reguleres ny gs-vei fra Hortensveien til eksisterende gs-vei ved Grenaderveien. Dette vil gi et sammenhengende tilbud til myke trafikanter mellom Hortensveien og Eik.

Den nye gs-veien vil krysse eksisterende lysløype på to steder. Dette vil gi en god forbindelser mellom gs-vei og lysløype med flere tilknytningspunkt for myke trafikanter mellom de to veisystemene.

8.5. Kollektivtrafikk

Det er ikke kollektivtrafikk som trafikkerer Syrbekkveien i dag, og det er heller ikke planlagt nye ruter. Det går bussruter langs Hortensveien i vest og langs Eikveien i øst som vist i kapittel 5.3.

8.6. Grunnforhold

Det er utført grunnundersøkelser i forrige reguleringsplanfase og i konseptfasen. Ved oppstart av dette reguleringsplanarbeidet ble tidligere utførte grunnundersøkelsene gjennomgått. Det var ikke behov for ytterligere grunnundersøkelser i denne fasen. Det er gjennomført geotekniske vurderinger for prosjektet som er oppsummert i geoteknisk vurderingsrapport \03\.

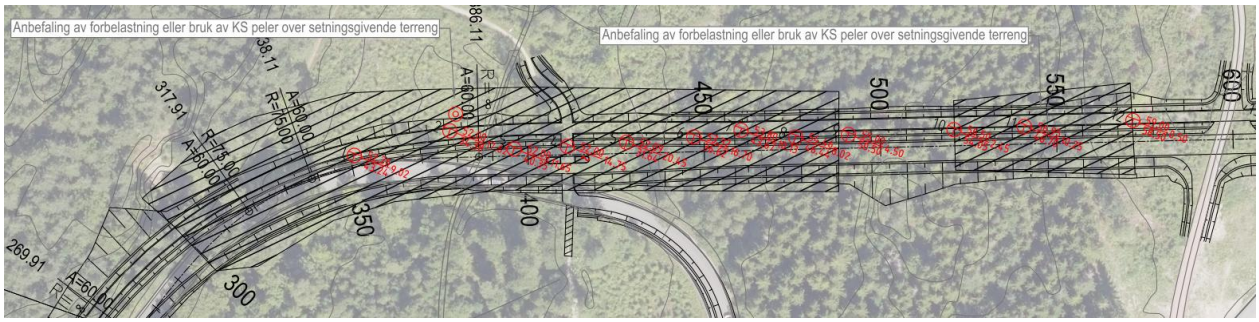
Grunnforholdene langs traseen består av et topplag av organiske materialer i inntil 1 m tykkelse. Under dette er det fastere masser med blanding av grus, sand og leire (tørrskorpe) i 0,5 – 1,5 m tykkelse. Deretter er det varierende mektighet av leire, delvis bløt til meget bløt fra 1 m dybde i jordlaget og ned til berg. Det antas å være et tynt lag av morene mellom leira og berget.

Fra profil 300 - 480 og fra profil 520 – 570 er det bløte masser, og det ser ut til å ligge en løsmassedal her. Innimellom og utenfor dette er det faste masser på toppen av antatt berg.
Grunnvannsstanden ligger høyt, ca. 0,5 m under dagens terreng. Tørrskorpa er vanligvis veldig tett i tillegg til at leira er lite permeabel, og derfor vil ofte vann som jorda tar opp fra overflaten flyte på toppen av tørrskopa. Det vil si at grunnvannstanden ligger mellom tørrskorpa og overflaten. Registrert

vanninnhold i leira er høyt, og tolket grunnforhold viser at leira er delvis sensitiv/kvikk mellom profil 300 og 480. Mellom profil 520 og 570 er det en strekning som visuelt kan tolkes som sensitiv. Ny vei bør legges ca. 1 m over dagens terreng mellom profil 300 og 570 for å unngå å grave for dypt i bløte masser. Før og etter dette kan veien legges på terreng.

Planområdet har en bratthet som er slakere enn 1:15 og har ikke høydeforskjeller større enn 5 m, så områdestabilitet er ivaretatt. Der grunnen er bløt er det fare for setninger der det skal etableres ny gs-vei og vei, og det må gjennomføres geotekniske tiltak for å unngå setninger. På grunn av høy vannstand er det lite egnet å bruke lette fyllmasser. Det anbefales å enten forbelaste grunnen eller å kalksementstabilisere før tiltak gjennomføres. Forbelastning er vurdert som enklere og rimeligere enn metoden med kalksementstabilisering, men den kan bli mer tidkrevende. Basert på stabilitetsvurderingene anbefales det ikke å legge mer enn 3,3 meter høy overfylling på dagens terreng. Ved å legge på 3,3 meter høy fylling vil setninger, hvor de er forventet å ta lengst tid, bli overstått etter omtrent 6 måneder. Endelig tiltak avklares i byggefasen.

Utstrekning av området hvor det er aktuelt å kalksementstabilisere eller forbelaste vil være det samme for de to metodene, og er omtalt i geoteknisk rapport \03\ og vist på tegning V101, vedlegg til geoteknisk rapport.



Figur 48. Skravert område viser utstrekning for geoteknisk tiltak. Kilde: Tegning V101, vedlegg til geoteknisk rapport, EFLA.

Kalksementstabilisering vil ta kortere tid enn en forbelastning, men vil medføre en større påvirkning på grunnen under tiltaket da det vil bli blandet inn kalksementblanding i grunnen. Kalksementstabilisering vil ha et høyere klimaavtrykk enn forbelastning.

Syrebekk må opprettholdes gjennom en anleggsfase, og stikkrenne må forlenges for å ivareta bekkens funksjon.

I en fase med forbelastning kan lysløype midlertidig legges om. Det vil være passasje for dyr fram til pr. 300, mellom pr. 490 – 520 og etter pr. 570. Ved kalksementstabilisering og i selve anleggsfasen må passasje for mennesker og dyr tilpasses fasene i anleggsarbeidet.

De tre eiketrærne ved vestre krynsingspunkt for lysløype står syd for område for forbelastning/ kalksementstabilisering, og vil ikke bli berørt av dette.

8.7. Landskap

Tiltaket skal etableres delvis i samme trase som eksisterende vei og delvis gjennom et skogholt til side for dagens trase. Det skal ikke bygges konstruksjoner eller gjøres større terrenginngrep som vil påvirke

landskapsbildet. Tiltaket vil ha liten innvirkning på landskapet, og landskapsbildet vil ikke endres vesentlig.

8.8. Nærmiljø / friluftsliv

Prosjektet vil være positivt for nærmiljøet ved at det etableres en sammenhengende gs-vei langs Syrbekkveien, og at det etableres gode krysningspunkt for myke trafikanter.

Lysløype og turveier opprettholdes som i eksisterende situasjon og tilrettelegges med forbindelse til ny gs-vei. Ny turvei på omlagt vei vil gi en forbindelse til Wang skoler/Eik syd, og samtidig være en tverrforbindelse mellom østre og vestre lysløype.

8.9. Naturmangfold

I alle saker som berører naturmangfold, krever naturmangfoldloven (nml) § 7 at vurderingene og vektleggingene av naturmangfold (§§8-12) fremgår av vedtaket.

Kunnskapsgrunnlaget § 8

«Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal, så langt det er rimelig, bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger.»

Kunnskapsgrunnlaget i en sak skal ifølge naturmangfoldloven stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Kunnskapsgrunnlaget (§8) innhentet fra eksisterende informasjon om området og fra diverse databaser er omtalt i planbeskrivelsens kapittel 5.7 Naturmangfold.

Føre-var-prinsippet § 9

«Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.»

Det er ikke registrert naturverdier som berøres av tiltaket. Imidlertid er det nylig etablert en dam som i fremtiden vil kunne få naturverdier som berøres av veien som barriere. Det etableres derfor en kulvert under veien som vandringskorridor for eventuelle småvilt og salamandere.

Økosystemtilnærming og samlet belastning § 10

«En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.»

Tiltaket anses ikke å ha konsekvenser for økosystemet i området.

Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver § 11

«Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.»

«For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.»

Det er i plankartet vist arealer for permanent og for midlertidig erverv. For midlertidig erverv vil det i anleggsfasen tilstrebes å ikke benytte mer enn nødvendig av avsatt areal, slik at det ikke hogges mer skog enn nødvendig innenfor planområdet.

8.10. Klima

Det har blitt utarbeidet klimagassbudsjett for prosjektet ved bruk av VegLCA (v5.11b). Påvirkning av klima vil være forskjellig, avhengig av hvilket grunnstabiliserende tiltak som velges. De to alternativene for grunnstabilisering er:

1. Kalk-/sementstabilisering av grunnen.
2. Forbelastning av grunnen.

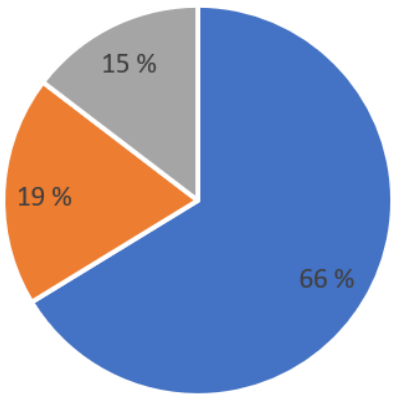
Det er tatt utgangspunkt i foreløpige prosjekterte mengder, og analysen inkluderer utslipp knyttet til materialproduksjon (A1-A4), utbygging (A5) og arealbeslag. Totalt estimerer klimagassbudsjettene et utslipp på henholdsvis 3315 tonn CO2-eq for alternativ 1 og 1487 tonn CO2-eq for alternativ 2.

For alternativ 1 er de største bidragsyterne materialproduksjon (spesielt kalk-/ sementstabilisering) og dieselforbruk i anleggsfasen, som bidrar med utslipp på henholdsvis 1985 og 633 tonn CO2-eq.

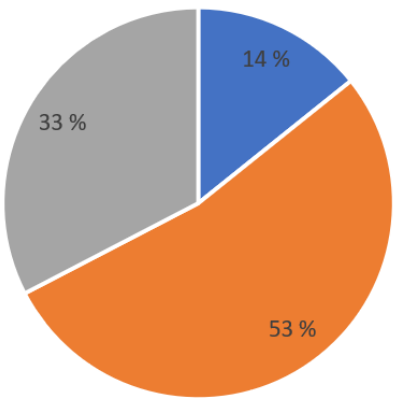
For alternativ 2 er de største bidragsyterne dieselforbruk i anleggsfasen og arealbeslag, som bidrar med utslipp på henholdsvis 790 og 485 tonn CO2-eq.

Klimagassbudsjettet slik det det foreligger på nåværende tidspunkt er et tidlig estimat. Det bør følges opp med revideringer og oppdateringer gjennom prosjektets gang for å kunne vurdere klimagassavtrykket med høyere sikkerhet. Klimagassbudsjett vil tillegges vekt når valg av løsning for gjennomføring skal avgjøres.

Alternativ 1, kalk- /sementstabilisering:



Alternativ 2, forbelastning:





Figur 49 Prosentvis fordeling av bidragsytere til klmagassavtrykket. Kilde: Vestfold og Telemark fylkeskommune.

8.11. Kulturmiljø

Det er gjennomført arkeologiske registreringer i planområdet, og det er påvist en automatisk fredet kulturminnelokalitet i form av et hulveisystem med ID 289305. Kulturminnet søkes frigitt gjennom planvedtaket.

Om det viser seg først mens arbeidene er i gang at det kan virke inn på et automatisk fredet kulturminne, skal Vestfold fylkeskommune kontaktes og arbeidene stanses i den utstrekning det kan berøre kulturminnet. Kulturminnemyndigheten vil avgjøre om arbeidet kan fortsette og vilkårene for det.

8.12. Naturressurser

I forbindelse med omlegging av Syrbekkveien og etablering av gang- og sykkelvei, blir et område med dyrkbar mark berørt (gnr. 51 bnr. 1). Deler av omlagt vei skal tilbakeføres til turvei, mens resten av omlagt vei skal fjernes og tilbakeføres til LNF-område.

Området med dyrkbar mark som blir berørt av ny vei og gang- og sykkelvei er beregnet til ca. 6 daa, hvorav ca. 3 daa består av verdifull matjord som skal tas vare på. Det er foretatt feltarbeid med uttak av jordprøver, og det er registrert matjordlag med tykkelse på 20 – 25 cm.

Arealet av eksisterende veitrase som skal tilbakeføres til kantvegetasjon og skogsjord er beregnet til å utgjøre ca. 2,4 daa. Dette er noe lavere enn arealet av dyrkbar mark som blir beslaglagt, men det er vurdert som positivt at matjord kan legges ut i litt tykkere lag. Om mulig kan også et område som i dag er gruset opp og brukes til parkering omdisponeres til skogbruk.

Se for øvrig Matjordplan \04\.

8.13. Støy og vibrasjoner

Ved vurdering av støy er Miljødirektoratets «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging», T-1442/2021, lagt til grunn.

Det er beregnet støy for 0-alternativ med 80 og 30 km/t og for fremtidig situasjon med 60 og 30 km/t.

Beregningene viser at Grenaderveien nr. 1 vil ha støynivåer over nedre grenseverdi Lden 55 dB. Fasadenivåer her er beregnet til Lden 63 dB. Det er imidlertid ingen økning i støynivå som følge av ny veitrase, uavhengig av om man sammenligner med 0-alternativ eller fremtidig situasjon. Dette er fordi fartsgrensen er 30 km/t forbi dette huset for alle beregningsalternativene, og beregnet trafikkvekst ikke vil få betydning.

Ingen av de øvrige boligene innenfor planområdet ligger over nedre grenseverdi, og videre utredning av boliger for støytiltak anses ikke nødvendig. Det vises til støyrapport \08\.

8.14. Massehåndtering

Det vil i så stor grad som mulig forsøkes å gjenbruke masser innenfor planområdet. Enkelte masser vil være for bløte/uegnet for gjenbruk, og det vil være behov for å kjøre vekk masse og tilføre masser utenfra.

Vegetasjonsdekke/dyrkbar mark vil bli tatt vare på og lagt tilbake på arealer hvor omlagt vei fjernes.

Det er ikke registrert forurensede masser innenfor planområdet, men det er forekomster av fremmede arter. I byggeplanfasen vil det bli utarbeidet en ytre miljø plan som vil beskrive hvordan de fremmede artene skal håndteres i anleggsfasen. Prinsippene fra ytre miljø planen vil bli tatt med i konkurransegrunnlaget og inngå i kontrakten med entreprenøren.

8.15. Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det er utarbeidet ROS-analyse som del av plandokumentene. Analysen er utført i tråd med DSBs veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB, 2017).

Tiltak som reguleres av lover, forskrifter og regelverk gjelder, uansett hva ROS-analysen viser.

Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert, basert på gjennomgang av sjekkliste og fareidentifikasjonsmøte:

1. Kvikkleireskred
2. Flom i elv/bekk
3. Vei (omkjøringsmuligheter)
4. Forurensning i grunnen
5. Støy

Risiko og sårbarhet for de aktuelle hendelsene er vurdert ut fra samfunnsverdiene liv og helse, trygghet og eiendom og konsekvenstypene liv og helse, stabilitet og materielle verdier. Vurderingene bygger på erfaring fra tilsvarende tiltak, statistikk og faglig skjønn.

Gjennom analysen ble det ikke funnet hendelser som krever risikoreduserende tiltak.

9. Gjennomføring av forslag til plan

9.1. Framdrift og finansiering

Dersom reguleringsplanen vedtas vinteren 2027, vil grunnerverv kunne gjennomføres i 2027/2028.

Utarbeidelse av byggeplan kan starte opp når reguleringsplanen er vedtatt, og finansiering er avklart. Anleggsstart vil tidligst kunne være i 2029. Antatt byggetid er 1,5 år.

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

9.2. Grunnerverv

Grunnervervsprosessen kan starte når det foreligger godkjent reguleringsplan og tilsagn om finansiering fra bevilgende myndighet. Grunnerverv vil bli gjennomført i henhold til det formelle grunnlaget for grunnerverv, som er godkjent reguleringsplan.

Hensikten med grunnervervet er å sikre utbygger tilgang til nødvendig grunn, og at forholdet til berørte grunneiere er tilstrekkelig avklart før grunnen tas i besittelse. Tiltredelse av grunn kan enten skje på

grunnlag av inngått kjøpekontrakt/avtale om arbeidstillatelse, eller ved ekspropriasjon. Grunnervervet søkes løst ved minnelig overenskomst med forhandlinger, eller eventuelt ved rettslig skjønn dersom det ikke er mulig å få til minnelig ordning. Rettslig skjønn kan begjæres på grunnlag av inngått avtale om arbeidstillatelse eller på grunnlag av ekspropriasjonsvedtak etter veglovens § 50.

På reguleringsplankartet fremgår det hvilke arealer som blir berørt. På W-tegning i Tekniske tegninger \01\ fremgår en oversikt over foreløpige beregnede arealer som medgår fra de enkelte eiendommer.

Arealer som avstås permanent til veianlegget vil bli oppmålt, og arealberegnet eksakt når veianlegget er ferdig. Noe areal blir midlertidig beslaglagt som anleggsområde under anleggsperioden. Midlertidige beslaglagte areal vil bli tilbakeført til eiendommene etter endt bruk.

9.3. Byggeplan, utbyggingsrekkefølge

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

9.4. Trafikkavvikling i anleggsperioden

Deler av tiltaket vil foregå til side for eksisterende vei, og vil ikke påvirke trafikkavviklingen i særlig grad, mens andre deler av tiltaket vil foregå inntil og på eksisterende vei. Det må påregnes perioder med enveis trafikk og signalregulering, og det må også påregnes at eksisterende vei vil måtte stenges i perioder.

Det er flere veier som forbinder Eik med områdene ved Tomsbakken/Hortensveien, og muligheter for omkjøring er til stede.

9.5. Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og ytre miljø (YM) for byggefasen

I byggeplanfasen vil det bi utarbeidet en plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA-plan), og en plan som omhandler det ytre miljøet (YM-plan)

9.5.1. SHA

Plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) skal utarbeides i henhold til byggherreforskriften. Planen skal beskrive hvordan risikoforholdene som følger av byggherrens og de prosjekterendes valg håndteres. Risiko skal forsøkes å elimineres, mens eventuell restrisiko skal beskrives med forslag til spesifikke tiltak.

9.5.2. YM

En ytre miljøplan skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse håndteres. Dokumentet benyttes i hovedsak av byggherren, og skal sikre at miljøkrav i lover og forskrifter blir ivaretatt. Planen vil være grunnlag for prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag. Nedenfor er listet opp miljøtema som vil bli gjennomgått ved utarbeidelse av ytre miljø plan i prosjekteringsfasen:

- Forurensning av jord og vann
- Friluftsliv/nærmiljø
- Klimagasser og energiforbruk

- Kulturarv
- Landskapsbilde
- Luftforurensning
- Materialvalg og avfallshåndtering
- Naturmangfold
- Naturressurser
- Støy
- Vibrasjoner

10. Annet grunnlag som er utarbeidet i forbindelse med planarbeidet

\01\ Tekniske tegninger, utarbeidet av EFLA, datert 01.02.2025.
\02\ Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse), utarbeidet av fylkeskommunen, datert 06.07.2023, revidert 15.06.2026.
\03\ Geoteknisk vurderingsrapport, utarbeidet av EFLA, datert 01.07.2023.
\04\ Matjordplan, utarbeidet av Asplan Viak, datert 24.11.2022, revidert 26.08.2025.
\05\ Rapport Naturmangfold, utarbeidet av EFLA/Naturrestaurering, datert 05.07.2022
\06\ Notat vurdering av større eiketrær ved fv. 3138 Syrbekkveien, utarbeidet av EFLA/Naturrestaurering, datert 11.10.2022.
\07\ Vurdering av overvannshåndtering, utarbeidet av EFLA, datert 16.11.2022, revidert 19.03.2026.
\08\ Fagrapport støy, utarbeidet av EFLA, datert 02.02.2023
\09\ Rapport arkeologisk registrering, utarbeidet av Vestfold og Telemark fylkeskommune, datert 12.07.2022
\10\ Behandling av merknader til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet, utarbeidet av Vestfold og Telemark fylkeskommune, datert 31.08.2022.
\11\ Konseptutredningsrapport, datert januar 2021

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

