TØNSBERG KOMMUNE

JournalpostID 25/151987

Saksbehandler:
Anders Nystuen, telefon:
Arealplan

Detaljregulering av GS-vei langs Syrbekkveien og omlegging av deler av veien, planID 3905 20180177 - første gangs behandling

Utvalg	Møtedato	Type	Saksnummer
Eldreråd	12.10.2026	PS	045/26
Råd for personer med funksjonsnedsettelse	12.10.2026	PS	056/26
Klima- og miljøutvalget	12.10.2026	PS	047/26
Ungdomsrådet	12.10.2026	PS	054/26
Utvalg for plan og bygg	16.10.2026	PS	106/26

Kommunedirektørens innstilling
Tønsberg kommune sender forslag til regulering av gang- og sykkelvei langs Fv 3128 Syrbekkveien og omlegging av deler av veien, planID 3905 20180177 på høring og legger det ut til offentlig ettersyn.

12.10.2026 Eldreråd:

Møtebehandling:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

ELDR - 045/26 Vedtak:
Tønsberg kommune sender forslag til regulering av gang- og sykkelvei langs Fv 3128 Syrbekkveien og omlegging av deler av veien, planID 3905 20180177 på høring og legger det ut til offentlig ettersyn.

12.10.2026 Råd for personer med funksjonsnedsettelse:

Møtebehandling:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

RPFN - 056/26 Vedtak:
Tønsberg kommune sender forslag til regulering av gang- og sykkelvei langs Fv 3128 Syrbekkveien og omlegging av deler av veien, planID 3905 20180177 på høring og legger det ut til offentlig ettersyn.

12.10.2026 Klima- og miljøutvalget:

Møtebehandling:

Kommunedirektørens innstilling enstemmig vedtatt.

KLIMA - 047/26 Vedtak:
Tønsberg kommune sender forslag til regulering av gang- og sykkelvei langs Fv 3128 Syrbekkveien og omlegging av deler av veien, planID 3905 20180177 på høring og legger det ut til offentlig ettersyn.

12.10.2026 Ungdomsrådet:

Møtebehandling:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

UNG - 054/26 Vedtak:
Tønsberg kommune sender forslag til regulering av gang- og sykkelvei langs Fv 3128 Syrbekkveien og omlegging av deler av veien, planID 3905 20180177 på høring og legger det ut til offentlig ettersyn.

16.10.2026 Utvalg for plan og bygg:

Møtebehandling:

Votering:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

UPB - 106/26 Vedtak:
Tønsberg kommune sender forslag til regulering av gang- og sykkelvei langs Fv 3128 Syrbekkveien og omlegging av deler av veien, planID 3905 20180177 på høring og legger det ut til offentlig ettersyn.

1. Sammendrag:
Vestfold fylkeskommune fremmer forslag til detaljregulering av ny gang- og sykkelvei (gs-vei), og delvis omlegging av kjørevei langs med Syrbekkveien. Målsettingen med reguleringsplanen er å kunne tilby en sammenhengende gang- og sykkelforbindelse fra Eik til Hortensveien, langs med Syrbekkveien. Planforslaget har først og fremst fokus på myke trafikanter, men en viktig del av planforslaget innebærer også å legge til rette for en mer trafikksikker kjørevei, der de mest ulykkesutsatte svingene rettes ut ved flytting av kjøreveien lenger mot nord.

Med dagens situasjon mangler det tilbud for myke trafikanter langs Syrbekkveien fra krysset ved Grenaderveien og fram til Hortensveien. Ny gs-vei vil derfor sørge for en sammenhengende ferdselsakse for myke trafikanter langs denne strekningen. Selve kjøreveien har i dag flere skarpe kurver, og det planlegges å bygge ny vei på deler av strekningen for å utbedre kurvaturen på kritiske områder.

Planoppstart ble varslet 16.05.2022 og det kom 4 uttalelser fra private grunneiere i planområdet, og 3 uttalelser fra offentlige høringsinstanser. Statsforvalteren peker i hovedsak på hensynet til naturmangfold, friluftsliv, vannforvaltning, samfunnssikkerhet (grunnforhold), klima, universell utforming, og barn og unges interesser. Uttalelser fra private går i hovedsak ut på spørsmål og bekymring for økt trafikk, som følge av at veien utbedres. Fartsgrenser, støyproblematikk og trafikksikre krysningspunkt til lysløype blir også særlig nevnt i uttalelsene.

Hensynet til trafikksikkerhet, friluftsliv, natur, grunnforhold og overvannshåndtering har vært de viktigste temaene i arbeidet med dette planforslaget. Omlegging av kjøreveien innebærer også at tidligere veiareal skal tilbakeføres til LNF. Det er gjort funn av kvikkleire i planområdet, og det vil kunne være utfordringer med grunnforhold og stabilitet på enkelte deler av veistrekningen. I forbindelse med dette vil det være behov for ulike stabiliseringstiltak, som forbelastning eller kalkstabilisering på utvalgte områder langs traseen.

Både dagens vei og nytt veianlegg går gjennom et naturområde, hvor det både er registrert en hul eik, som er en utvalgt naturtype etter naturmangfoldloven, og leveområde for nær truede arter som piggsvin og storsalamander. Nytt samferdselsanlegg vil bli vesentlig bredere og vil derfor utgjøre en større kryssingsbarriere for småvilt og amfibier. Planens bestemmelser legger derfor opp til at det skal etableres en undergang for småvilt og amfibier.

Planområdet er en del av et svært populært tur- og friluftsområde, med Eikskogen og tilhørende løypenett. Turveien krysser Syrbekkveien på to punkter, og planforslaget vil legge opp til en forbedret situasjon med tanke på frisikt på disse to overgangene. Deler av den eksisterende kjøreveien vil også bli lagt om til turvei og tilbakeført til LNF.

Stamhuset Jarlsberg er den største grunneieren i planområdet, og er den som må avgi mest areal for å kunne realisere reguleringsplanen. I forbindelse med justering av gangareal og flytting av fotgjengerfelt i krysset ved Grenaderveien, vil det være en privat grunneier på gbnr. 83/226 som også vil bli berørt i ytterkant av sin eiendom mot vest og mot nord.

Tiltakene i planen skal gjennomføres på grunnlag av offentlige bevilgninger. Fylkeskommunen opplyser at de skal bekoste og gjennomføre grunnerverv, prosjektering og bygging av tiltaket.

Planforslaget legger til rette for fremkommelighet og trafikksikkerhet, samtidig som hensynet til natur og friluftsliv også blir ivaretatt i nødvendig grad. Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Vedlegg:
eieform
plankart

Vedlegg:
2-Fv 3138 Syrbekkveien, planbeskrivelse
6-Fv 3138 Syrbekkveien, fagrapport støy
7-Fv 3138 Syrbekkveien, geoteknisk vurderingsrapport
8-Fv 3138 Syrbekkveien, konseptutredningsrapport
9-Fv 3138 Syrbekkveien, matjordplan
10-Fv 3138 Syrbekkveien, merknadsbehandling etter varsel om oppstart
11-Fv 3138 Syrbekkveien, notat vurdering av større eiketrær
12-Fv 3138 Syrbekkveien, rapport arkeologisk registrering
13-Fv 3138 Syrbekkveien, rapport naturmangforld
14-Fv 3138 Syrbekkveien, ROS-analyse
15-Fv 3138 Syrbekkveien, tekniske tegninger
16-Fv 3138 Syrbekkveien, vurdering av overvannshåndtering
Fv 3138 Syrbekkveien reguleringsbestemmelser

2. Bakgrunn for saken:
Vestfold fylkeskommune fremmer forslag til detaljregulering av ny gang- og sykkelvei og delvis omlegging av kjørevei for Syrbekkveien. Planen har til hensikt å legge til rette for økt trafikksikkerhet og gjøre forholdene bedre for gående og syklende i området.

Planoppstart ble varslet den 16.05.2022 med frist for innspill den 10.06.2022.
Fylkeskommunen holdt åpen kontordag den 18.05.2022.

Fylkeskommunen sendte opprinnelig et planforslag til kommunen den 11.07.2023. Etter nærmere dialog og anbefalinger fra kommunen, har fylkeskommunen gjort noen justeringer i planforslaget. Endelig planforslag ble sendt inn 03.07.2026.

3. Rettslig grunnlag:
Plan- og bygningsloven § 12-10, Behandling av reguleringsplanforslag

4. Planstatus
Kommuneplanen
I kommuneplanens arealdel (2023-2035) er ny gang- og sykkelvei, og deler av ny hovedvei vist med stiplet rød linje på nordsiden av fv. 3138 Syrbekkveien. Planområdet er i kommuneplanen avsatt til arealformålene v*ei, LNF, bolig, offentlig/privat tjenesteyting, blågrønnstruktur, andre typer bebyggelse og anlegg, kombinert bebyggelse og anlegg.* Planforslaget er i samsvar med kommuneplanens arealdel.

Forholdet til reguleringsplaner
Planforslaget vil berøre og erstatte deler av følgende reguleringsplaner:

- Ombygging av krysset Rv. 19 Hortensveien - Rv. 19 Tomsbakken, planID 3905 31010 (2001)
- Området øst for Kongseik barnehage, planID 3905 32008 (2004)
- Detaljregulering av Offentlig infrastruktur, planID 3905 20230228 (2024)

5. Faktagrunnlag

Områdebeskrivelse
Planområdet strekker seg fra Hortensveien i vest til krysset ved Grenaderveien i øst, og omfatter i hovedsak fylkesvei 3138 Syrbekkveien på Eik. Syrbekkveien går gjennom et skogsområde med turveier og lysløype, og er svært mye brukt til tur- og rekreasjon.

Trafikk
Syrbekkveien som kjørevei har på deler av strekningen en brå svingradius, hvor det fra 2014-2024 er

registrert 7 ulykker i Nasjonal vegdatabank. Det er i dag ikke gang- og sykkelforbindelse langs med Syrbekkveien fra krysset i Grenaderveien og fram til Hortensveien.

Eiendomsforhold

Det er flere grunneiere innenfor planområdet, men tiltaket berører i hovedsak et skogsområde tilhørende gbnr. 51/1. Enkelte boligeiendommer ligger også innenfor planavgrensningen, og vil bli berørt i ulik grad i form av krav til frisikt og tilpasninger for nytt fortau ved Grenaderveien. Kommunen er også berørt grunneier, der nytt gs-anlegg og vei reguleres.

Støy

Det er rød støysone langs bilveien i dag, og utbredelsen er størst ved skogsområdet, der fartsgrensen er høyest. Fartsgrensen blir lavere rett før Grenaderveien, og bolighus nærmest Syrbekkveien er beregnet til å ligge innenfor gul støysone.

Fylkeskommunen har fått utarbeidet en egen fagrapport for støy, datert 02.02.2023. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) er lagt til grunn for vurdering av støysituasjonen, og hensikten har vært å fastslå om støyfølsomme bygninger har krav på avbøtende tiltak. Det er beregnet støy for 0-alternativ med 80 og 30 km/t og for fremtidig situasjon med 60 og 30 km/t. Beregningen i rapporten viser til at det vil være ett bolighus, i Grenaderveien 1, som vil ha støynivå på fasade over nedre grenseverdi Lden 55dB, hvor fasadenivå er beregnet til Lden 63 dB. Beregningene viser ikke økning i støynivå som følge av den nye veitraséen, verken sammenlignet med 0-alternativet eller med framtidig situasjon. Dette skyldes at fartsgrensen forbi boligen er satt til 30 km/t i samtlige beregningsalternativer, samtidig som forventet trafikkvekst ikke gir utslag på støyberegningene.

Kulturmiljø

I Miljødirektoratets Naturbase er det registrert to kulturminner innenfor planområdet: et hulveisystem som er automatisk fredet, og et spinnehjul som ikke er fredet. Hulveisystemet (ID 289305) stammer fra jern- eller middelalderen og ble registrert i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

Friluftsliv

Syrbekkveien krysser et sammenhengende skogsområde som strekker seg fra Tønsberg sentrum til Bruserød i nord og videre mot Åsgårdstrand. Området har to lysløypekryssinger og flere merkede turstier, blant annet Rakkås- og Romrunden. Skogen brukes året rundt til tur, trening, sykling, jakt og friluftsliv. Den sentrumsnære beliggenheten, med gangavstand til byen og nærhet til skoler og boligområdet på Eik, gjør området svært populært. Vinterstid prepareres skispor i lysløypa når forholdene tillater det. I Miljødirektoratets Naturbase er området registrert som et svært viktig friluftslivsområde.

Naturmangfold

Hele planområdet inngår i dekningskartet for registreringer etter NiN (natur i Norge) 2021 i Naturbase.

Det er innenfor planområdet registrert hul eik ved det vestre krysningspunktet for lysløypa (Naturbase). I reguleringsarbeidet er området befart, og følgende registreringer er gjort fra øst mot vest:

- Inntil veien vokser det større trær, og et større ospetre utpekte seg som et element som bør bevares
- På sørsiden av veien står det et større furutre
- Det er et større eiketre i en hage i ytterkant av influensområdet
- Det er tre større eiketrær, der ny trasé er tenkt å komme inn på Syrbekkveien igjen. Den største av dem er kategorisert som hul eik etter Miljødirektoratets instruks. De to andre eikene har ikke stor nok diameter til å formelt regnes som hul eik.

Det er registrert piggsvin i vestre del av planområdet. Det er også registrert flere amfibier, deriblant storsalamander, i en dam mindre enn en kilometer sør for tiltaksområdet. Ved eiendommen Syrbekkveien 100 er det registrert nordflaggermus. Piggsvin og storsalamander er klassifisert som «nær truet» (NT) og nordflaggermus som «sårbar» (VU) etter norsk rødliste for arter.

Fremmede arter
Det er registrert forekomster av fremmede arter som moskusjordbær, krypmispel, buskhyll, lerkekreft og parkslirekne.

Naturressurser
Syrbekkveien ligger i et skogsområde, hvor det er dyrka mark på begge sider av veien. I NGU sin database er det ikke registrert mineralressurser av nasjonal eller regional verdi innenfor planområdet.

Traseen til veianlegget går ellers gjennom granskog i hogstklasse 3 (yngre prosuksjonsskog). Skogen som berøres av tiltaket er skog i hogstklasse 1-4.

Naturfare - herunder grunnforhold og flomfare
Jordarten i området består ifølge NGUs løsmassekart hovedsakelig av marin strandavsetning og tykk havavsetning. NVE har kartlagt kjente kvikkleireforekomster og mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire i Tønsberg kommune. Kartet i figur 23 i planbeskrivelsen viser forekomster av kjente kvikkleiresoner i tilknytning til planområdet. Det er mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire i store deler av planområdet.

I henhold til NVEs aktsomhetskart for flom, er det ikke fare for flom innenfor planområdet. Vest for planområdet, på nedstrøms side av Hortensveien, er det vist et aktsomhetsområde for flom langs bekken Syrebekk.

Teknisk infrastruktur
I øst finnes det kommunalt VA-nett som boligene langs Syrbekkveien er tilknyttet. Overvann fra den østre delen av veien ledes til kommunalt overvannsnett. På deler av strekningen ligger hovedvannledning for Vestfold Vann. Bekken Syrebekk krysser planområdet i rør under Syrbekkveien, og det finnes flere stikkrenner langs veien. Ved omlegging av veien og bygging av gang- og sykkelvei må stikkrennene forlenges eller erstattes med nye.

6. Merknader til varsel om planoppstart
Planoppstart ble varslet 16.05.2022 og det kom 4 uttalelser fra private grunneiere i planområdet, og 3 uttalelser fra offentlige høringsinstanser.

Offentlige myndigheter og interesseorganisasjoner:

- Statsforvalteren i Vestfold og Telemark
- Norges vassdrag- og energidirektorat, NVE
- Vestfold Vann IKS

Grunneiere og andre rettighetshavere:

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

Statsforvalteren har ingen prinsipielle innvendinger til planarbeidet, men understreker behovet for nærmere avklaringer knyttet til naturmangfold, hule eiker, friluftsliv, dyrkbar jord, vannmiljø, geoteknikk, samfunnssikkerhet, klimatilpasning og eventuell konsekvensutredning. Hensynet til barn og unges interesser nevnes også.

NVE viser til sitt ansvar for flom-, skred-, vassdrags- og overvannshensyn, og understreker at disse temaene må vurderes og dokumenteres i det videre planarbeidet. Det forutsettes at relevante utredninger følger planforslaget ved offentlig ettersyn.

Vestfold Vann IKS opplyser at planområdet berører eksisterende hovedvannledning langs Syrbekkveien. Vestfold Vann vil derfor ha en løpende dialog med Vestfold og Telemark fylkeskommune og har avtalt møter for å avklare hvordan man best mulig kan koordinere planleggingen av vei, gang- og sykkelvei, samt vannledningsanlegget.

Uttalelser fra private går i hovedsak ut på spørsmål om, og bekymring for økt trafikk, som følge av at veien utbedres. Fartsgrenser, støyproblematikk og trafikksikre krysningspunkt til lysløype blir også særlig nevnt i uttalelsene.

Oppsummering av merknadene med kommentar fra forslagsstiller går fram av vedlagte notat *Merknadsbehandling fra varsel om oppstart*, datert 31.08.2022. Kommunedirektøren vurderer aktuelle uttalelser i sammenheng med relevante fagtemaer nedenfor.

7. Planbeskrivelse
Planbeskrivelsen med utfyllende informasjon om planprosessen, planområdet og planforslaget, ligger vedlagt saken.

8. ROS-analyse
Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS), som skal vurdere mulige risikoer ut ifra sannsynligheten for at en hendelse kan inntreffe og konsekvenser av hendelsen. Følgende mulige farer/uønskede hendelser er identifisert og vurdert:

- Kvikkleireskred
- Flom i elv/bekk
- Vei (omkjøringsmuligheter)
- Forurensning i grunnen
- Støy

Det går fram at det gjennom prosjektet skilles mellom analyse for anleggsfase og driftsfase. Risiko i anleggsfasen vil bli håndtert i SHA (sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) -plan for utbyggingsprosjektet. Risiko i driftsfase er vurdert i denne ROS-analysen.

Samlet konkluderer ROS-analysen med at de identifiserte risikoene kan håndteres dersom det gjennomføres risikoreduserende tiltak. For denne planen innebærer dette geotekniske stabiliseringstiltak for å hindre setninger under ny vei og gang- og sykkelvei.

9. Kommunedirektørens vurderinger

9.1 Vurderingstema
Utvalget skal i denne saken ta stilling til om planforslaget kan sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, jf. pbl. § 12-10. Utvalget har stort politisk handlingsrom, men beslutningen må være basert på et forsvarlig skjønn innenfor rammene av plan- og bygningsloven. Utvalget kan legge vekt på alle forhold som gjelder bruk og vern av arealressurser i kommunen, jf. formålsbestemmelsen i plan- og bygningsloven (§1). Vurderingen kan blant annet ta hensyn til statlige og regionale rammer og mål, kommunens overordnede planer, eller faktiske forhold i planområdet og planforslaget og skjønnsmessig/politisk vektlegging av disse.

Medvirkning
Utover ordinær varsel om oppstart til berørte parter og aktuelle myndigheter, har fylkeskommunen holdt åpen kontordag, og hatt dialog med berørte grunneiere underveis i planprosessen. Fylkeskommunen opplyser at det er først ved vedtak av reguleringsplanen at det vil være grunnlag

for å inngå avtale med berørte grunneiere. Kommunedirektøren vurderer at hensynet til medvirkning er tilstrekkelig ivaretatt for behandling av dette planforslaget, og de hensyn som planen skal ivareta.

9.2 Samferdselsanlegget

Konseptfase og valg av alternativ

I forkant av planarbeidet har det vært gjennomført en konseptutredning for vurdering av ulike alternativer for Syrbekkveien. Fylkeskommunen viser til 5 ulike alternativer som har vært oppe til vurdering. Alternativene fra konseptfasen ble lagt fram for politisk behandling i fylkeskommunen, og det ble i møte i *Hovedutvalg for Samferdsel,* den 17. februar 2021, besluttet å gå videre med reguleringsplanarbeid for alternativ 4, som nå ligger til grunn for dette planforslaget. De ulike alternativene er kommentert og vist i vedlagt planbeskrivelse fra fylkeskommunen, og i vedlagte *Konseptutredning*, datert januar 2021. Alternativene er rangert og blitt vurdert etter kriteriene; økonomi, grunnerverv, trafikksikkerhet, attraktivitet, fremkommelighet, drift/vedlikehold, måloppnåelse og byggbarhet.

Fylkeskommunen beskriver alternativ 1 og 4 som 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.

I forbindelse med planarbeidet er følgende endringer gjort etter den innledende konseptfasen:

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

Hovedgrepet innebærer at fylkesveien nå planlegges lagt om fra avkjøringen til Syrbekkveien 100 med en ny, slakere kurve mot øst, og videre i rett linje til den kobles på eksisterende vei ved Eik. Tre kurver på dagens trasé fjernes. Mellom Hortensveien og Syrbekkveien oppgraderes eksisterende gang- og sykkelvei. Langs Syrbekkveien etableres ny gang- og sykkelvei på nordsiden, adskilt med grøft, fram til eksisterende gs-vei ved Grenaderveien.



Figur 1: Viser planforslaget med ny Gs-vei rosa strek og ny trase for omlegging av Syrbekkveien.

Prosjektet innebærer en avveining mellom ulike samfunnshensyn. På den ene siden vil alternativ 4 medføre omdisponering av natur innenfor LNF-område. På den andre siden skal prosjektet bidra til økt trafikksikkerhet og bedre tilrettelegging for gående og syklende fram til Hortensveien. Samtidig innebærer alternativ 4 at deler av eksisterende veiareal kan tilbakeføres til LNF-formål som følge av omlegging av traseen. Dette vil være med på å styrke ferdsels- og friluftsaktivitetene i området, som vil gjøre at dagens krysninger av Syrbekkveien vil kunne bli mer oversiktlige og tydelige. En ny gs-forbindelse øst/vest parallelt med kjøreveien, vil som en ny tverrforbindelse også kunne gjøre at Eikskogen med lysløype blir mer tilgjengelig langs denne aksen

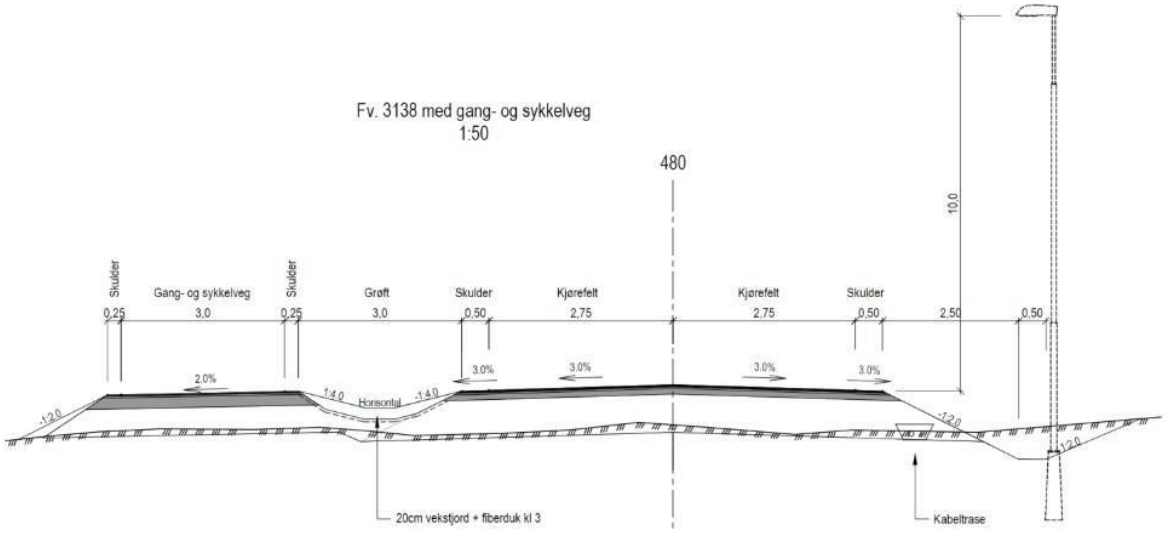
Kommunedirektøren merker seg ellers at alternativ 1, 2 og 3 fra konseptfasen, i større grad ser ut til å berøre et mer sammenhengende naturområde hvor det ikke tidligere er gjort tilsvarende inngrep.

Samtidig vil kommunedirektøren bemerke at fylkeskommunens anbefaling av alternativ 4 bygger på vurderingskriteriene som ble fastsatt i konseptfasen. Naturinngrep og konsekvenser for sammenhengende naturområder ser ikke ut til å ha inngått som egne kriterier i denne vurderingen. Samlet sett kan kommunedirektøren stille seg bak de vurderingene fylkeskommunen legger til grunn for valg av alternativ 4, ut fra de utvalgskriteriene de har listet opp i konseptfasen for dette prosjektet.

Ny gang- og sykkelvei

Ny gang- og sykkelforbindelse vil for den østlige delen av planområdet kobles på eksisterende gs-vei ved krysset i Grenaderveien på Eik. Fra Grenaderveien og videre vestover vil gs-veien følge Syrbekkveien parallelt fram til innkjøringen til boligeiendommen Syrbekkveien 100 ved Hortensveien. For en mindre strekning forbi boligeiendommen vil derfor gs-veien reguleres som kombinert gs-vei og adkomstvei.

Gs-veien planlegges med en asfaltert bredde på 3 meter og 0,25 meter skulder på hver side. Anlegget vil følge kjøreveien og være adskilt fra kjøreveien med en 3 meter bred grøft. På den kombinerte gs- og adkomstveien mellom Hortensveien fram til Syrbekkveien, vil det være en asfaltert bredde på 4 meter og 0,25 meter skulder på hver side.



Figur 2 : Viser prinsippstegning for gs-vei og kjørevei

Ny gang- og sykkelvei vil sikre en sammenhengende ferdselsåre for gående og syklende langs Syrbekkveien fram til Hortensveien, med tilknytning til eksisterende gang- og sykkelveinett ved Grenaderveien på Eik. Kommunedirektøren vurderer at alternativ 4 gir en hensiktsmessig og helhetlig framføring av gs-veien. Samtidig bemerkes det at enkelte av alternativene som ble vurdert i konseptfasen, kunne se ut til å gi noe bedre løsninger for gående og syklende langs deler av strekningen. Kommunedirektøren legger imidlertid til grunn fylkeskommunens samlede vurderinger ved anbefalingen av alternativ 4, som har vært grunnlaget for arbeidet med denne reguleringsplanen. Fylkeskommunen legger heller ikke skjul på at økonomi har vært en viktig faktor for valg av alternativ fra konseptfasen.

Reguleringsplanen vil bidra til økt framkommelighet og gjøre området mer attraktivt for gående og syklende. En asfaltert bredde på 3 meter i tillegg til grøfteareal, vil riktignok også berøre et større naturområde i LNF langs hele traseen. Kommunedirektøren sine vurderinger knyttet til konsekvenser for natur og friluftsliv er omtalt i vurderingstemaer lenger ned i denne saken.

Ny kjørevei - delvis omlegging av eksisterende vei

Syrbekkveien har i dag flere skarpe kurver med begrensede siktforhold. På deler av strekningen er

det registrert både møteulykker og utforkjøringsulykker. Planforslaget innebærer at de mest kritiske kurvaturene fjernes gjennom etablering av ny veitrasé, samtidig som eksisterende vei utbedres der traseen videreføres. Det legges opp til en samlet veibredde på 6,5 meter, bestående av kjørefelt på 2,75 meter og skulder på hver side. Både ny og eksisterende vei vil dermed få en ensartet utforming og standard.

Kommunedirektøren vurderer at omleggingen av kjøreveien vil gi bedre siktforhold og redusere risikoen for ulykker langs strekningen. Fjerning av de mest utfordrende kurvene vil gjøre veien mer oversiktlig, både for kjørende og andre trafikanter som ferdes langs eller krysser veien. Kommunedirektøren støtter også forslaget om å utvide eksisterende vei til samme standard som den nye veistrekningen.

Fylkeskommunen opplyser at det legges til grunn en reduksjon av fartsgrensen fra 80 km/t til 60 km/t. Selv om fartsgrenser ikke fastsettes gjennom reguleringsplan, vurderer kommunedirektøren at redusert hastighet vil være et viktig virkemiddel for å opprettholde trafikksikkerheten når dagens kurvatur, som i seg selv virker fartsdempende, erstattes av en rettere og mer oversiktlig veilinje.

Trafikksikkerhet og framkommelighet

Etablering av et sammenhengende gang- og sykkelanlegg langs Syrbekkveien vil gi gående og syklende et vesentlig bedre tilbud enn i dag, både når det gjelder trafikksikkerhet og framkommelighet. Syrbekkveien har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på om lag 3 800 kjøretøy, hvorav omtrent 7 prosent er tungtrafikk. Separering av myke trafikanter fra kjøreveien vurderes derfor som et viktig trafikksikkerhetstiltak.

Lysløypa krysser Syrbekkveien på to steder. Ved det vestlige krysningspunktet planlegges det etablert en deleøy som gjør det mulig å krysse veien i to trinn. Tiltaket vil samtidig bidra til å tydeliggjøre kjørefeltene og kan ha en hastighetsdempende effekt. Ved det østlige krysningspunktet er det ikke planlagt deleøy, da krysningen også skal fungere som driftsavkjørsel. Fylkeskommunen vurderer at siktforholdene på dette stedet er gode som følge av veiens linjeføring og terrengforhold.

Som følge av veiomleggingen vil deler av dagens veitrasé omdisponeres til turvei med grusdekke. Sammen med den nye gs-veien vil dette gi et mer sammenhengende tilbud for gående, syklende og brukere av nærområdets tur- og rekreasjonsnettverk, herunder forbindelsen mot Wang skoler og Eik syd.

Planforslaget omfatter også etablering av belysning langs store deler av strekningen. Kommunedirektøren vurderer at dette vil bidra til økt trygghet og bedre trafikksikkerhet for både gående, syklende og kjørende, særlig i perioder med redusert sikt og mørke.

Ved Grenaderveien flyttes eksisterende gangfelt noe østover og ut av selve kryssområdet. I tillegg etableres intensivbelysning ved krysningspunktet. Kommunedirektøren vurderer at dette vil gjøre kryssingen mer oversiktlig og redusere konfliktpotensialet mellom fotgjengere og biltrafikk. Selv om tiltaket forutsetter et begrenset grunnerverv fra en privat boligeiendom, vurderes det at flyttingen av gangfeltet vil gi en merkbar forbedring av trafikksikkerheten i dette området.

Ved Hortensveien videreføres dagens kryssingsløsning. Fylkeskommunen begrunner dette med at krysningspunktet ligger på en oversiktlig strekning med gode siktforhold, samtidig som nærheten til rundkjøringen bidrar til lavere kjørehastigheter. Kommunedirektøren legger disse vurderingene til grunn.

Samlet sett vurderer kommunedirektøren at planforslaget vil gi en vesentlig forbedring av trafikksikkerheten og framkommeligheten for gående og syklende langs Syrbekkveien. Etablering av separat gs-vei, forbedrede kryssingspunkter, belysning og ny turvei vil bidra til et tryggere og mer sammenhengende ferdselstilbud for myke trafikanter. Dette vurderes som en sentral samfunnsgevinst ved planforslaget.

9.3 Eiendomsforhold og grunnerverv
Framføringen av ny kjørevei og ny gs-vei går i hovedsak gjennom et skogsområde, og det er relativt få boliger som blir berørt i form av at de må avstå areal for å realisere planen. Grunneiere som blir berørte er listet opp under, og en oversikt over berørt areal er vist i vedlagte *tekniske tegninger,* tegningsnummer W001 og W002.

Fylkeskommunen opplyser at vedtatt reguleringsplan vil danne grunnlaget for det videre grunnervervet. Formålet er å sikre at nødvendig areal kan erverves og disponeres av utbygger før tiltaket gjennomføres. Areal til permanent erverv for veianlegget skal ha oppmåling, og vil få en eksakt arealberegning når veianlegget står ferdig. Midlertidig beslag av areal skal bli tilbakeført til eiendommene etter endt bruk, slik det går fram av plankartet med midlertidig anleggsbelte.

Syrbekkveien nr. 100, gbnr. 51/1 (festetomt)
Avkjøringen til eiendommen vil bli justert, og det reguleres ny adkomst kombinert med ny gs-vei på deler av strekningen. Renovasjon til eiendommen flyttes til nytt repos langs adkomstveien fra Syrbekkveien, for å unngå unødig kjøring på gs-veien i forbindelse med håndtering av renovasjon.

Skogsområdene gbnr. 51/1
Eiendommen vil måtte avstå areal til ny vei, inkludert breddeutvidelse og nytt gs-anlegg. Planforslaget regulerer frisikt fra krysningspunktene for lysløypa og driftsavkjørsler.

Kommunale eiendommer gbnr. 83/215 og 82/6
Eiendommen vil måtte avstå areal for etablering av ny vei og nytt gs-anlegg på gbnr. 82/6. På gbnr. 83/215 vil det reguleres for frisikt fra parkeringsplassen. Kommunal eiendom på begge sider av veien vil også bli berørt av midlertidig grunnerverv i forbindelse med anleggsgjennomføringen.

Grenaderveien 1, gbnr. 83/200
Det reguleres frisikt fra Grenaderveien til Syrbekkveien.

Grenaderveien 2, gbnr.83/226
I forslaget til reguleringsplanen vil eiendommen måtte avstå areal til nytt fortau, i forbindelse med flytting av fotgjengerovergang ut fra krysset ved Grenaderveien/Syrbekkveien. Det reguleres også frisikt inn over eiendommen. Eksisterende voll i ytterkant av eiendommen skal tilpasses den nye situasjonen.

Grenaderveien (kjøreveien), gbnr. 83/346
Det reguleres til frisikt og erverves areal til nytt fortau.

Samlet vurdering:
Den private boligeiendommen som vil bli bli mest berørt av planforslaget, er Grenaderveien 2 på gbnr. 83/226, hvor det vil være behov for både permanent og midlertidig grunnerverv. Kommunedirektøren vurderer at omfanget av arealet som forespeiles ervervet vil ha en akseptabel avgrensning, sett opp imot at grunnervervet vil bidra til å sikre vesentlig bedre trafikksikkerhet i dette krysset, som i dagens situasjon har en uheldig sammenblanding med kjøreveien. Det permanente ervervet ser hovedsakelig ut til å berøre et område på eiendommen som ligger ut mot veien, på utsiden av eksisterende voll/hekk. Det midlertidige ervervet som er nødvendig for gjennomføring av anleggsarbeidene på eiendommen, vil riktignok kunne oppleves som mer belastende i anleggsperioden, ettersom det midlertidige anleggsbeltet berører en større del av eiendommen. Kommunedirektøren erfarer at anleggsbeltene ofte dimensjoneres ut fra et forventet maksimalt arealbehov, og at disse arealene i mange tilfeller blir innskrenket når tiltaket skal gjennomføres. Kommunedirektøren forutsetter at fylkeskommunen gjennom sine rutiner for avtaleinngåelse følger opp de aktuelle grunneierne på en god måte. Kommunedirektøren vurderer at omfanget av det foreslåtte arealbeslaget, både permanent og midlertidig, fremstår som nødvendig for å sikre en hensiktsmessig og forsvarlig gjennomføring av tiltaket.

9.4 Annen teknisk infrastruktur

Vann, avløp og overvann

I den østlige delen av planområdet berører prosjektet et eksisterende system for vann, avløp og overvann. I den vestlige delen er det stikkrenner for bekken Syrebekk i forbindelse med overvann. Ny løsning skal tilpasses den eksisterende, ved at overvann ledes til Syrebekken i vest, og kobles til kommunens overvannssystem i øst. Vestfold Vann har også en hovedvannledning som berøres av tiltaket, og det vil gjøres grep for å ivareta ledningen i samarbeid med Vestfold Vann.

Det er utført beregninger for overvann med returperiode 25 år og flomberegninger med returperiode 200 år i henhold til Tønsberg kommunes overvannsveileder. Overvann fra vei- og gs-anlegget skal samles i en åpen grøft mellom traseene, hvor det anlegges terskler i grøfta for å fordrøye vannet. I området hvor Syrebekk krysser gs-veien og fylkesvei er det planlagt å skifte ut eksisterende stikkrenne med to nye stikkrenner for å kunne ivareta tilstrekkelig kapasitet for bekken. Det skal etableres stikkrenner der sideveier og gs-veien krysser grøfter, og på tvers av vei og gs-veien der det er behov. Ved store nedbørsmengder, når infiltrasjonskapasiteten overskrides, ledes overskuddsvannet til Syrebekk i vest og til kommunalt overvannsanlegg i øst. Før påslipp til det kommunale overvannsanlegget monteres et virvelkammer med regulert utløp i en overvannskum, i henhold til avtale med kommunen.

Der Syrebekk krysser veien, er det planlagt å erstatte eksisterende stikkrenner med dimensjon Ø300 mm og Ø400 mm med to nye stikkrenner med dimensjon Ø800 mm. Dette gjøres for å sikre tilstrekkelig hydraulisk kapasitet i bekkeløpet. Det etableres også stikkrenner der sideveier og gs-veien krysser grøfter, samt på tvers av veianlegget der dette er nødvendig for å sikre tilfredsstillende drenering og vannføring.

Kommunedirektøren vurderer at hensynet til VA-ledningsnettet og overvannshåndteringen vil bli tilstrekkelig ivaretatt gjennom planforslaget, og at tiltakene som er beskrevet i overvannsnotatet følges opp i byggeplanfasen slik at avrenningshastigheten ikke øker som følge av det nye veianlegget.

Renovasjon

For boligeiendommen Syrbekkveien 100 settes det av et eget arealformål til renovasjon, der avfallsbeholdere kan flyttes til et repos langs adkomstveien fra Syrbekkveien. Hensikten her er å unngå at renovasjonskjøretøy må kjøre på gs-veien. Kommunedirektøren mener dette er positivt for trafikksikkerheten.

9.5 Kulturminner/ kulturmiljø

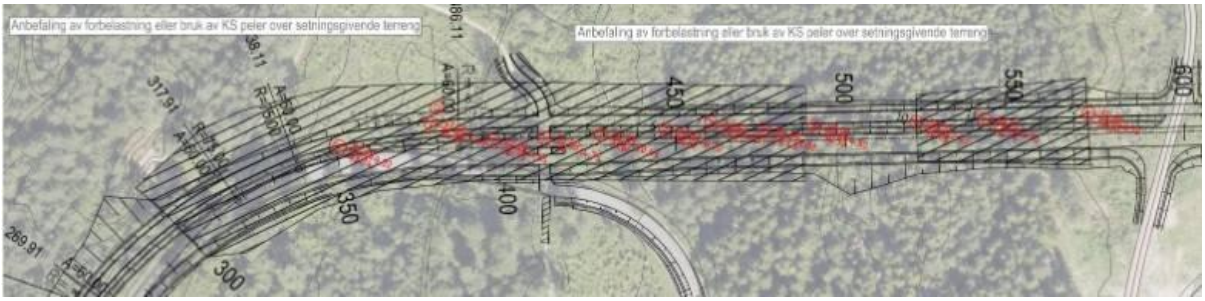
Det er i Miljødirektoratets naturbase registrert to kulturminner innenfor planområdet, hulveier som er automatisk fredet og spinnehjul som ikke er fredet. Hulveisystemet er et veisystem fra jern-/middelalderen, som skal søkes frigitt gjennom vedtak av reguleringsplanen. Det automatisk fredede kulturminnet vil komme i direkte konflikt med tiltaket og ny trase for omlegging av kjørevei. I denne saken er fylkeskommunen både forslagsstiller og regional kulturminnemyndighet. Kommunedirektøren tar fylkeskommunen sin redegjørelse til etteretning, og ser at det er nødvendig å frigi dette kulturminnet for å realisere planen, med alternativ 4 som trasevalg.

9.6 Grunnforhold og geotekniske tiltak

Det er i en tidligere fase utført grunnundersøkelser i planområdet, og geotekniske vurderinger for denne reguleringsplanen er oppsummert i Geoteknisk vurderingsrapport, datert 01.07.2023.

I rapporten går det fram at områdestabiliteten er ivaretatt, da planområdet har helning slakere enn 1:15 og høydeforskjeller på mindre enn 5 meter. På utsatte deler av strekningen er grunnen bløt og det vil være fare for setninger. I disse områdene må det derfor gjennomføres geotekniske tiltak for å unngå setninger på gs-veien og kjøreveien. Det blir anbefalt å enten forbelaste grunnen eller gjennomføre kalksementstabilisering før tiltaket igangsettes. Forbelastning er vurdert å være enklere og rimeligere enn metoden med kalksementstabilisering. Samtidig vil forbelastning som metode ta lenger tid. Ut fra stabilitetsvurderingene anbefales det ikke å legge mer enn 3,3 meter høy overfylling

på dagens terreng. I områder der setninger er antatt å ta lengst tid, vil en forbelastning på 3,3 meter gjøre at prosessen kan være overstått etter om lag 6 måneder.



Figur 3: Skravert område viser utstrekning for geotekniske tiltak langs traseen.

Kalksementstabilisering kan gjennomføres raskere enn forbelastning, men innebærer samtidig større inngrep i grunnen ved at en kalksementblanding tilføres og innarbeides i løsmassene. Metoden er også forbundet med et høyere klimaavtrykk enn forbelastning.

I anleggsfasen for stabiliserende tiltak, vil lysløypa midlertidig kunne legges om ved valg av forbelastning som metode, og det vil kunne tilrettelegges med passasje for dyr. Ved kalksementstabilisering må passasje for mennesker og dyr tilpasses fasene i anleggsarbeidet. Fylkeskommunen påpeker at endelig valg av setningstiltak skal avklares i byggefasen.

Slik fylkeskommunen beskriver forholdene, vurderes både forbelastning og kalksementstabilisering som aktuelle metoder for å stabilisere setningsutsatte områder langs traseen. Kommunen legger denne faglige vurderingen til grunn, og mener begge metodene kan være egnet for formålet. Ideelt sett burde valg av konkrete stabiliseringstiltak vært avklart i reguleringsplanen, med tanke på arealbruk. Samtidig ser kommunen at det i dette tilfellet kan være hensiktsmessig å avvente den endelige beslutningen til byggeplanfasen, da dette gir større fleksibilitet til å justere og tilpasse løsningene ut fra mer detaljert prosjektering og stedlige forhold. Begge tiltakene er også midlertidige, men har ulik tidshorisont og ulike virkninger for omgivelsene. Det går fram at arealbehovet til forbelastning vil være det samme som for kalksementstabilisering, og det midlertidige anleggsbeltet avsatt i plankartet tar sånn sett høyde for begge metodene. Kommunedirektøren legger fylkeskommunen sine vurderinger til grunn, og anser at tiltak for stabilisering er tilstrekkelig belyst i planforslaget.

9.7 Landbruk - matjordplan

Det er utarbeidet matjordplan som beskriver tiltak for å ivareta dyrkbar jord innenfor planområdet. Dyrkbar jord og vegetasjonsdekke er foreslått gjenbrukt som topplag der dagens trase skal fjernes. Dette gir en erstatning for dyrkbare arealer som berøres, og kort transportavstand for gjenbruk av jorda.

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 kommunedirektøren vurderer det 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. Kommunedirektøren vurderer at hensynet til landbruket, med tilhørende matjordplan er tilfredsstillende fulgt opp i planforslaget.

9.8 Klimatilpasning

Kommunedirektøren vurderer at hensynet til klimatilpasning ivaretas gjennom krav til overvannshåndtering og nødvendig fordrøyning av overvann i henhold til den kommunaltekniske planen. Et viktig premiss er at avrenningshastigheten ikke skal øke som følge av nytt veianlegg.

9.9 Naturmangfold - vurdering etter naturmangfoldlovens §§ 7-12

Naturmangfoldloven § 7 fastsetter at prinsippene i §§ 8-12 skal legges til grunn ved offentlig myndighetsutøvelse som berører naturmangfold.

Krav til kunnskapsgrunnlaget (nml. § 8)

Planforslaget redegjør for at kunnskapsgrunnlaget i denne saken er basert på søk i innsynsløsninger som Naturbase, Artsdatabanken og NGU for mineralressurser. I forbindelse med arbeidet med denne reguleringsplanen er det også gjort registreringer ute i felt. Naturrestaurering AS har på vegne av fylkeskommunen utarbeidet to fagnotater; *Utredning og vurderinger knyttet opp mot naturmangfold*, datert 05.07.2022, samt fagnotatet *Vurderinger av større eiketrær ved fv. 3138 Syrbekkveien*, datert 11.10.2022. Begge rapportene ligger som vedlegg til denne saken.

Sør for dagens trase har Norconsult AS på oppdrag for Miljødirektoratet utført en naturtypekartlegging etter NiN-metoden (dekningskart 2020 Naturbase). Nord for veien har Rambøll Norge AS på oppdrag for Miljødirektoratet utført naturtypekartlegging etter NiN-metoden (dekningskart 2021 Naturbase). Det er gjort artsobservasjoner av piggsvin i den vestre delen av planområdet. Det er også registrert storsalamander og andre amfibier i en dam mindre enn én kilometer sør for tiltaksområdet. Ved eiendommen Syrbekkveien 100, vest i planområdet, er det registrert nordflaggermus. Ved det vestre krysningspunktet for lysløypa er det i Naturbase registrert forekomst av eiker og en hul eik.

Ved befaring i planområdet er det påpekt at det vokser en del større trær langs veien, og at det er et større ospetre som utpeker seg som et element som bør bevares. På sørsiden er det blant annet et større furutre, samt et større eiketre i en hage i ytterkant av influensområdet. Traseen går gjennom en granskog i hogstklasse 3 (yngre produksjonsskog), som ligger nært opp mot det som kan kalles en treplantasje etter Miljødirektoratets kartlegging, og som ikke har noen spesielle økologiske verdier (Natur i Norge, NiN). Der den nye traseen er planlagt å komme inn på Syrbekkveien igjen, står det tre større eiker. Den største eika er tidligere kartlagt som hul eik etter Miljødirektoratets instruks, mens de to andre eikene ikke har stor nok diameter til å kunne klassifiseres som "hul eik". Hensynssonen *Bevaring av naturmiljø H560* i plankartet omfatter likevel alle de tre eikene.

I etterkant av naturmangfoldsutredningen er det etablert en ny dam like nord for planområdet. Kunnskapen om våtmarksområdets økologiske funksjon og eventuelle sammenhenger med naturverdiene innenfor planområdet på nåværende tidspunkt vil være for tidlig å si noe om, slik kommunedirektøren ser det. Kommunedirektøren vurderer derfor at naturmangfoldsutredningen, sammen med tilgjengelige data fra Naturbase, Artsdatabanken og NGUs kartløsninger, fortsatt utgjør et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag etter naturmangfoldloven § 8. I planens bestemmelser er det fastsatt at det skal etableres en trygg vandringskorridor for småvilt og amfibier. I byggeplanfasen skal det gjøres en endelig vurdering av plassering og utforming. Vurderingen skal gjøres av en kvalifisert biolog. Kommunedirektøren vurderer på bakgrunn av dette at hensynet til amfibier og småvilt vil bli tilstrekkelig ivaretatt. Undergangen kan bidra til å redusere usikkerheten knyttet til den nye dammens framtidige økologiske funksjon og betydning for området.

Føre-var-prinsippet (nml. § 9)

Nml. § 8 stiller krav om at beslutninger som kan påvirke naturmangfoldet, skal baseres på best mulig kunnskapsgrunnlag. Ofte vil det likevel være usikkerhet knyttet til hvilke naturverdier som finnes i området, hvordan disse påvirkes av tiltaket, eller hvilken samlet belastning tiltaket medfører. I slike tilfeller skal føre-var-prinsippet legges til grunn. Prinsippet gjelder når det både foreligger utilstrekkelig kunnskap, og det er risiko for vesentlig skade på naturmangfoldet.

Slik det går fram av vurderingen etter § 8, mener kommunedirektøren at kunnskapsgrunnlaget i denne saken er tilstrekkelig for å kunne treffe en beslutning. Det er registrert en samling eiketrær innenfor planområdet, hvor en av disse er klassifisert som hul eik. Eiketrærne berøres ikke direkte av tiltaket, men det kan være en potensiell risiko for at trærne kan bli skadet i anleggsfasen. Eiketrærne er derfor sikret med en hensynssone i plankartet, med tilhørende bestemmelser for å unngå skade.

Det er registrert forekomster av piggsvin i planområdet, og i tilknytning til området finnes også

registreringer av storsalamander og andre amfibier. Videre er det nylig etablert en kunstig våtmark sør for veien, som på sikt kan få betydning som leve- og yngleområde for flere arter. Det foreligger imidlertid begrenset kunnskap om den økologiske funksjonen den nye dammen vil få, og hvordan et utvidet veianlegg kan påvirke bruken av området over tid. Tilsvarende er det usikkerhet knyttet til hvilken effekt den planlagte undergangen for småvilt og amfibier vil ha i praksis. For å redusere risikoen for negativ påvirkning stiller planforslaget krav om etablering av småviltundergang og bruk av biologisk fagkompetanse ved detaljprosjektering. Kommunedirektøren vurderer at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig til å behandle planforslaget, og legger til grunn at den gjenværende usikkerheten kan håndteres gjennom avbøtende tiltak som er innarbeidet i planens *§ 2.6 Naturmangfold.*

Kommunedirektøren vurderer ellers at fylkeskommunens forslag til bestemmelse om småviltundergang, kan være juridisk utfordrende slik den er formulert i planens § 2.6. Det anbefales derfor at bestemmelsen revideres før sluttbehandling for å sikre større presisjon og tydeligere rammer for selve gjennomføringen av tiltaket.

Økosystemtilnærming og samlet belastning (nml. § 10)
Etter naturmangfoldloven § 10 skal påvirkningen på et økosystem vurderes ut fra den samlede belastningen økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Tiltaket vurderes ikke å få noen vesentlige konsekvenser for økosystemet i området med hensyn til naturtypen eik, som etter kommunedirektørens syn har fått tilstrekkelig vern og oppfølging gjennom planforslaget.

Det er registrert forekomster av piggsvin og storsalamander i tilknytning til planområdet. Utvidelsen av veianlegget kan forsterke barriereeffekten for disse artene, særlig sett i sammenheng med etableringen av nytt våtmarksområde sør for veien. Kommunedirektøren vurderer derfor at krav om småviltundergang vil være et nødvendig avbøtende tiltak, og viser til at dette er sikret gjennom planbestemmelsene.

Reguleringsplanen omfatter utbygging av vei - og gs-anlegg i et område som allerede er påvirket av eksisterende veiinfrastruktur. De mest vesentlige endringene sammenlignet med dagens situasjon er etablering av ny trasé på deler av strekningen og en utvidelse av arealbruken som følge av nytt gs-anlegg. I hvilken grad dette vil medføre en økt samlet belastning på økosystemet er vanskelig å tallfeste. Samtidig inneholder planen avbøtende tiltak for å redusere negative virkninger for naturmangfoldet. Det er blant annet stilt krav om etablering av en ferdselskorridor under veianlegget, noe som kan forbedre mulighetene for småvilt og andre arter til å krysse infrastrukturen og opprettholde økologiske sammenhenger i området.

Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver (nml. § 11)
I forbindelse med utbyggingen av ny gs-vei og utbedring av kjøreveien, er det tiltakshaver som må dekke kostnader knyttet til sanering og håndtering av fremmede arter. For bevaring av eiketrærne som ligger innenfor hensynssonen, er det tiltakshaver som må ta kostnaden for sikring av trær med rotsone, både gjennom skjøtsel og i selve anleggsfasen. Tiltakshaver må engasjere arborist i dette arbeidet, slik det går fram av planens § 4.2.

Det går fram at planforslaget ikke vil medføre miljøforringelse av naturmangfold, dersom planens bestemmelser om bruk og bevaring etterleves. Hensynssonen med bevaring av naturmiljø, skal ha en forebyggende funksjon, nettopp for å unngå tap av naturmangfold. Håndtering av fremmede arter og bruk av arborist for håndtering av eiketrærne, vil først og fremst være forebyggende.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder (nml. § 12)
I reguleringsbestemmelsene § 2.4 er det stilt krav til hvordan fremmedarten spirea skal fjernes og leveres til godkjent deponi, dersom denne blir berørt ved opparbeiding av tiltaket. Jordmasser med øvrige registrerte fremmede arter kan flyttes innenfor planområdet.

Hensynssonen B*evaring av naturmiljø H560* har i bestemmelsene § 4.2, angitt nærmere krav til hvordan eiketrærne innenfor planområdet skal sikres. Dette gjelder både hensyn til alminnelig skjøtsel og hvordan trærne fysisk skal sikres mot skade i anleggsperioden. Det er også stilt krav om at beskjæring eller arbeider i rotsonen til trærne skal bistås av arborist. Avbøtende tiltak i anleggsperioden skal følge anbefalinger i rapporten *Vurdering av større eiketrær ved Fv. 3138 Syrbekkveien,* datert 05.07.2022.

Kravene som blir stilt gjennom reguleringsbestemmelsene har et forebyggende formål, og skal sikre at gjennomføringen skjer med bruk av miljøforsvarlige metoder. På bakgrunn av dette vurderer kommunedirektøren at prinsippet om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder etter naturmangfoldloven § 12 er ivaretatt gjennom planforslaget. Det skal etableres vandringskorridorer under veien, som er et enkelt tiltak, som også er miljøforsvarlig i denne sammenhengen.

Konklusjon

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget i hovedsak ivaretar hensynet til naturmangfold på en tilfredsstillende måte, og at kravene i naturmangfoldloven §§ 8-12 er oppfylt. Registrerte naturverdier er i nødvendig utstrekning hensyntatt gjennom arealdisponeringen og avbøtende tiltak i planbestemmelsene. Samtidig vil planforslaget medføre nedbygging av natur, og et bredere samferdselsanlegg vil kunne gi en økt barrierevirkning for enkelte arter. Det er også knyttet usikkerhet til den framtidige økologiske funksjonen til det nye våtmarksområdet og hvilken effekt en vandringskorridor vil kunne ha i dette tilfellet. Kommunedirektøren vurderer likevel at denne usikkerheten er håndtert i tråd med føre-var-prinsippet. Kommunedirektøren legger da vekt på at usikkerheten først og fremst knytter seg til framtidig økologisk funksjon og effekten av avbøtende tiltak, ikke til hvorvidt planforslaget vil berøre naturverdier. Kommunedirektøren legger da fylkeskommunens naturfaglige utredninger til grunn og vurderer at planforslagets virkninger for naturmangfoldet er tilstrekkelig kartlagt og vurdert. Selv om det fortsatt knytter seg en viss usikkerhet til enkelte naturforhold, er det innarbeidet tiltak for å redusere barrierevirkninger og ivareta arters mulighet for spredning og forflytning. Kommunedirektøren vurderer derfor at planforslaget tar tilstrekkelig høyde for den identifiserte usikkerheten, og at føre-var-prinsippet i naturmangfoldloven § 9 er ivaretatt.

Kommunedirektøren vurderer at fylkeskommunens forslag til bestemmelse § 2.6 om småviltundergang kan være juridisk utfordrende slik den er formulert, og anbefaler at bestemmelsen revideres før endelig vedtak. Ordlyden i bestemmelsen baserer seg delvis på usikre framtidige forhold, samtidig som sentrale avklaringer knyttet til plassering og utforming av undergangen utsettes til byggeplanfasen. Det anbefales derfor at bestemmelsen gjennomgås og revideres fram mot sluttbehandling for å sikre tilstrekkelig presisjon og juridisk klarhet for gjennomføring.

Samlet sett anses hensynet til naturmangfold å være tilstrekkelig ivaretatt sett opp mot de samfunnsmessige gevinstene nytt samferdelsanlegg representerer for trafikksikkerhet, mobilitet og tilrettelegging for gående og syklende.

9.10 Folkehelse

Ny gs-forbindelse vil legge til rette for at flere kan velge å gå eller sykle langs denne strekningen mellom Eik og Hortensveien. Økt tilrettelegging for sikker krysning av tursti i området, vil kunne gjøre området enda mer attraktivt som rekreasjonsområde.

Forurensning

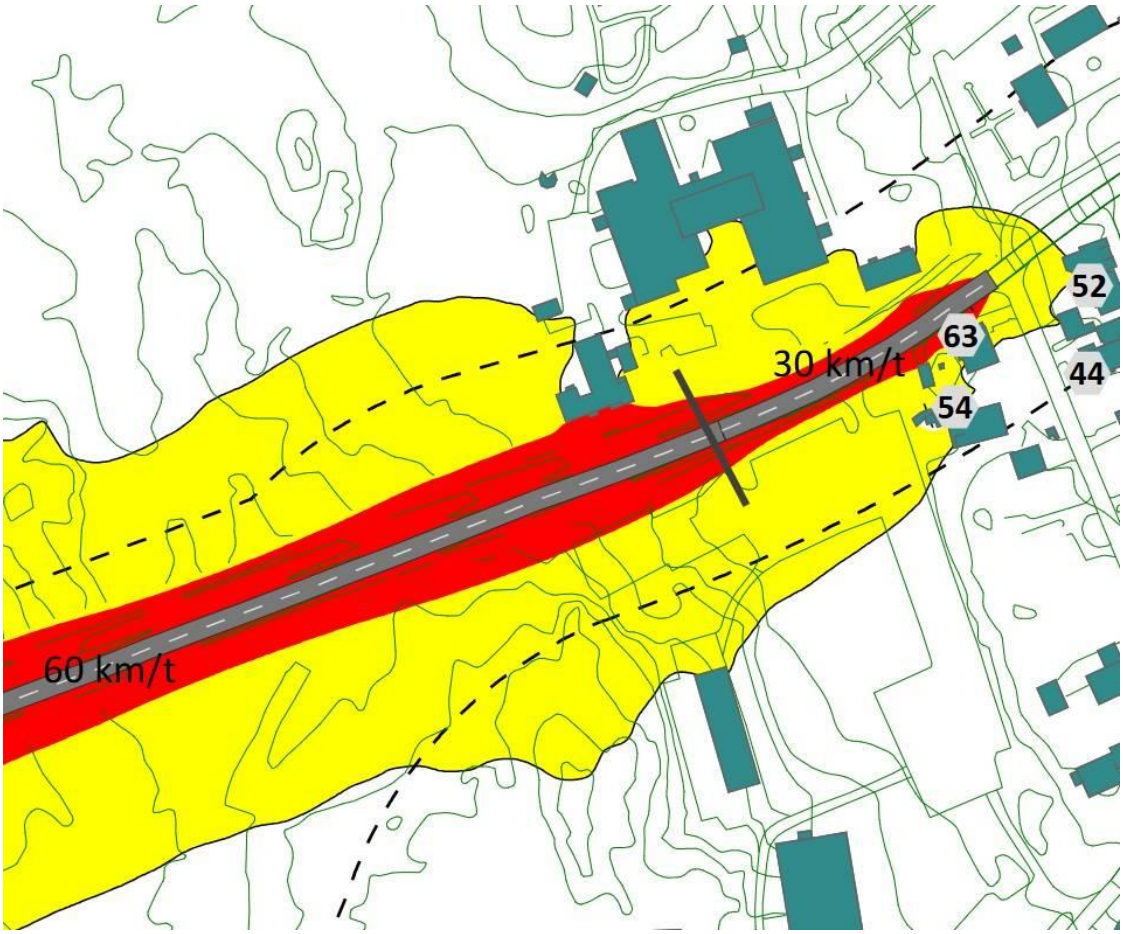
Det er ikke registrert forurenset grunn i planområdet, heller ikke i jordprøver tatt innenfor området. Fylkeskommunen påpeker at hensynet til luftforurensning i hovedsak skal sikres gjennom en ytre miljøplan for prosjektet, som skal bidra til at miljøkrav og forskrifter blir ivaretatt og fulgt i byggefasen.

Støy

Naboer i Grenaderveien har i påpekt at det er en del støy fra veien i dag, og uttrykker bekymring for at det kan bli mer støy når kjøreveien er utbedret. Statens vegvesen sitt støysonekart viser

utbredelse av både rød og gul støysone for to av boligeiendommene i Grenaderveien, som ligger innenfor planområdet.

I forbindelse med planforslaget er det utført støyberegninger for dagens situasjon og for ny situasjon fremskrevet til år 2042. Det går fram av beregningene at det vil være én bolig, i Grenaderveien 1, som vil ha støynivåer over nedre grenseverdi på 55dB. Det går videre fram av rapporten at fasadenivåene er beregnet til 63 dB. Det vises til at det ikke vil være noen økning i støynivå som følge av ny veitrase, siden fartsgrensen forbi dette huset i dag er 30 km/t, og støynivå vil være den samme når nytt samferdselsanlegg er utbygd. Rapporten konkluderer med at det ikke er flere boliger som vil ligge over nedre grenseverdi, og at det derfor ikke vil være nødvendig med videre utredning av støytiltak for øvrige boliger langs strekningen.



Figur 4: Viser utsnitt av støyberegningskart for ny situasjon .

Fylkeskommunen påpeker at ny situasjon ikke vil utløse behov for støytiltak langs strekningen. Og det vises særlig til at fartsgrensen på strekningen skal reduseres, og at ny støyberegning konkluderer med at det ikke vil være behov for støyskjermingstiltak. Det går fram at ivaretakelse av støy i anleggsfasen skal følges opp nærmere gjennom ytre miljøplan for prosjektet.

Støyutredningen viser at utbedringen av veien ikke vil medføre en forverring av støysituasjonen for eksisterende støyfølsom bebyggelse. Kommunedirektøren legger derfor fylkeskommunens redegjørelse til grunn om at det ikke vil være nødvendig å gjennomføre særskilte støyreduserende tiltak som følge av reguleringsplanen.

Kommunedirektøren forutsetter ellers at fylkeskommunen gjennom sine rutiner sikrer god varsling og kommunikasjon med beboere i området ved gjennomføring av støyende tiltak i anleggsperioden, gjennom ytre miljø-plan (YM-plan). Selv om støy i anleggsperioden forutsettes fulgt opp gjennom ytre miljø-plan, savner kommunedirektøren at grenseverdiene i støyretningslinje T-1442 er innarbeidet som juridisk bindende krav i planbestemmelsene. Dette vil kunne gi en tydeligere og mer

forpliktende oppfølging av støyhensyn ved gjennomføringen av planen. Kommunedirektøren anbefaler at det gjøres en vurdering av dette fram til sluttbehandling.

Universell utforming
Fylkeskommunen beskriver at ny gs-vei har liten stigning og skal ivareta hensynet til universell utforming. Ved gangfeltet i øst skal det etableres taktile heller og kantstein med 2 cm synlig høyde mot krysningspunktet.

9.11 Konsekvens for oppnåelse av FNs bærekraftsmål
FNs bærekraftsmål er en plan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringer. Målene reflekterer dermed tre grunnleggende forutsetninger for en bærekraftig utvikling: klima og miljø, økonomi og sosiale forhold. Dette er spesifisert i 17 mål og 169 delmål.

Kommunedirektøren vurderer at planforslaget samlet sett kan bidra positivt til oppfølgingen av flere av FNs bærekraftsmål. Etablering av en sammenhengende gang- og sykkelvei vil styrke trafikksikkerheten og tilgjengeligheten for gående og syklende, samt forbedre tilgangen til kollektivtransport. Dette støtter særlig opp under bærekraftmål 3 om god helse og livskvalitet, mål 11 om bærekraftige byer og lokalsamfunn , og mål 13 om å redusere klimapåvirkningen gjennom mer bærekraftige transportvalg. Samtidig vil tiltaket medføre nedbygging av natur og vil kunne ha en negativ pårvirkning med tanke på bærekraftsmål 15, som omhandler liv på land. Deler av eksisterende veiareal tilbakeføres imidlertid til LNF-formål, som i noe grad avbøter naturinngrepene. Kommunedirektøren vurderer likevel at planforslaget samlet sett representerer en rimelig avveining mellom hensynet til natur og samfunnsnytten knyttet til trafikksikkerhet, mobilitet og mer bærekraftige transportformer.

9.12 Effekt for klima
Nytt anlegg for gs-vei og delvis omlegging av kjørevei vil medføre nedbygging av natur. Dette kan bidra økt utslipp av karbon og lavere opptak av karbon i natur, isolert sett for dette området. Samtidig legger planen opp til at deler av dagens veiareal skal tilbakeføres til LNF, der strekningen skal omlegges. Totalt sett vurderer kommunedirektøren at planen sin effekt for klima, kan sies å være ubetydelig eller ikke vesentlig merkbar. Etablering av gs-vei vil riktignok legge til rette for økt mobilitet i området, som igjen kan bety at flere velger å gå eller sykle. Dette kan sies å være en positiv effekt i seg selv.

9.13 Konsekvenser for barn og unge
Planforslaget legger opp til bedre framkommelighet og trafikksikkerhet langs med Syrbekkveien. Fotgjengerovergang over til Grenaderveien skal også flyttes ut av krysset, noe som vil gi bedre trafikksikkerhet for barn og unge som benytter denne kryssingen. Syrbekkveien benyttes som skolevei. Elever som reiser med buss går av og på ved holdeplassene langs Hortensveien, og følger deretter Syrbekkveien til Eik. Fra den skarpeste kurven på Syrbekkveien går det også en skiltet gang- og sykkelvei som fungerer som en snarvei for myke trafikanter til Wang skole og Eik Syd. Kommunedirektøren mener planforslaget vil ha en positiv konsekvens for barn og unge som ferdes i dette området, ved at tiltaket gir økt trafikksikkerhet.

9.14 Tønsbergtrappa
Planforslaget vil forbedre tilgjengeligheten for gående og syklende til bussholdeplass ved Hortensveien. Dette kan bidra til at flere, herunder eldre og andre grupper med begrenset mobilitet, får tryggere og mer tilgjengelig adkomst til kollektivtilbudet langs denne aksen. Tiltaket vurderes dermed i noe grad å støtte opp under trinn 1 i Tønsbergtrappa, som vektlegger tiltak som reduserer transportbehovet og fremmer gange, sykling og et mer inkluderende lokalsamfunn. Samtidig vurderer kommunedirektøren at planforslaget isolert sett vil ha begrenset betydning for den samlede måloppnåelsen i Tønsbergtrappa.

10. Økonomiske konsekvenser
Planforslaget innebærer ingen økte driftutgifter for kommunen.

11. Konklusjon
Planforslaget vil sørge for en bedydelig bedre framkommelighet og økt trafikksikkerhet i området langs Syrbekkveien. Selv om planforslaget innebærer nedbygging av natur, har kommunedirektøren vurdert at de samfunnsmessige hensynene, knyttet til trafikksikkerhet og fremkommelighet, bør veie tyngre i denne saken. Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

12. Alternative løsninger
Utvalget kan la være å sende planforslaget på høring og legge det ut til offentlig ettersyn, om utvalget mener det er hensyn som ikke er tilstrekkelig ivaretatt gjennom planen. I tråd med god forvaltningspraksis bør et slikt vedtak begrunnes. Utvalget kan også supplere innstillingen med egne oppfølgingspunkt som skal undersøkes og vurderes nærmere fram til sluttbehandling.

13. Videre behandling
Ved positiv behandling i UPB sendes planforslaget på høring og legges ut til offentlig ettersyn i 6 uker. Deretter vil planforslaget gå til kommunestyret for sluttbehandling. UPB innstiller til kommunestyret.

Dersom utvalget ikke sender planforslaget på høring og legger det ut til offentlig ettersyn, stopper planprosessen opp. Forslagsstiller kan innen rimelig tid sende et revidert planforslag.

Tønsberg kommune, 24.09.2026

Jan Eide
kst. kommunalsjef

Elisabet Finne
virksomhetsleder