

Fv. 310 Falkenstensveien

REGULERINGSPLAN - PLANBESKRIVELSE

Horten kommune

PlanID:	3801 00452
Parsell:	Nykirke - Skaaneveien
Prosjektnummer:	I7041710r02
Prosjektfase:	Reguleringsplan
Sektor/Seksjon:	Samferdsel, Veiutbygging
Public 360 nr.:	23/21686 (VTFK) og 24/06390 (VFK)
Revisjonsnummer:	00
Dato:	19.04.2024



Kilde: Googlemaps

Sammendrag

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-1 har Vestfold fylkeskommune i samarbeid med Horten kommune, utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for prosjektet «Fv. 310 Falkenstensveien».

Plannavn for reguleringsplanen er: «Fv. 310 Falkenstensveien, gang- og sykkelanlegg Nykirke - Skaaneveien», med planID 3801 00452.

Det ble gjennomført oppstartsmøte med Horten kommune 25.08.2023. Planarbeidet ble varslet ved annonse og pr. brev 29.09.2023, og det ble holdt åpen kontordag 16.10.2023. Frist for uttalelse til planoppstart var 06.11.2023. Det kom inn i alt syv innspill, og disse er merknadsbehandlet og ivarettatt gjennom planprosessen.

Planområdet ligger nord for tettstedet Nykirke, ca. 1 km øst for E18 ved Kopstad og ca. 10 km nordvest for Horten sentrum i Horten kommune og Vestfold fylkeskommune.

Det er eksisterende gang- og sykkelvei fra Kopstadkrysset til Hellandveien / fv. 3182. Reguleringsplan for gs-vei langs fv. 310 Falkenstensveien på strekningen Skaaneveien – Vikveien ble vedtatt i februar 2023.

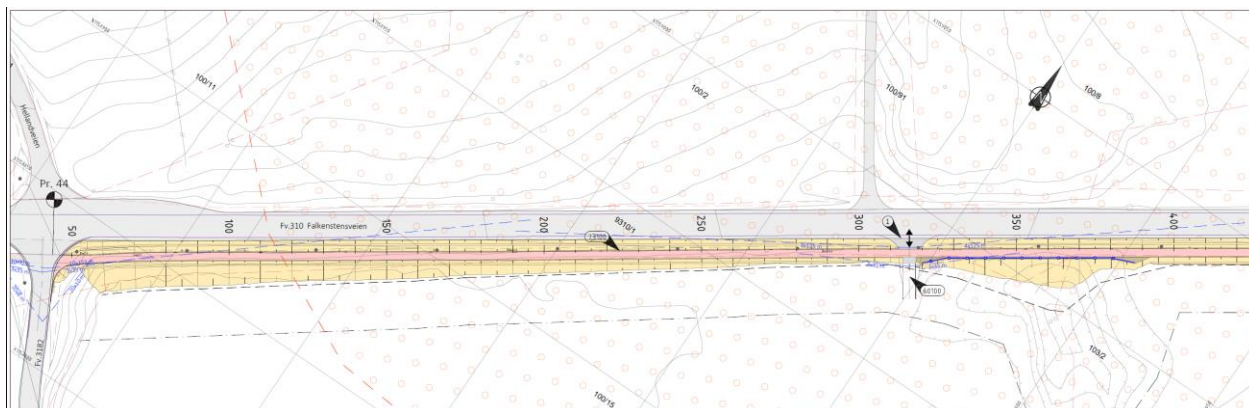
Formålet med planarbeidet er å utarbeide detaljreguleringsplan for gang- og sykkelvei på gjestående strekning fra Hellandveien / fv. 3182 til Skaaneveien, langs sydsiden av fv. 310 Falkenstensveien. Prosjektets formål er å legge til rette for sammenhengende gang- og sykkelvei fra Nykirke til Horten sentrum.

Planområdet for fv. 310 Falkenstensveien, Nykirke – Skaaneveien, har en utstrekning på ca. 760 m. Gang- og sykkelvei reguleres med 2,5 m asfaltbredde og 0,25 m grusskulder. Grøft mellom fv. 310 Falkenstensveien og ny gs-vei reguleres til 3,0 m for blant annet å kunne benyttes til snøopplag og fordrøyning av overvann. Horten kommune planlegger å etablere vann- og avløpsledninger under gs-veien.

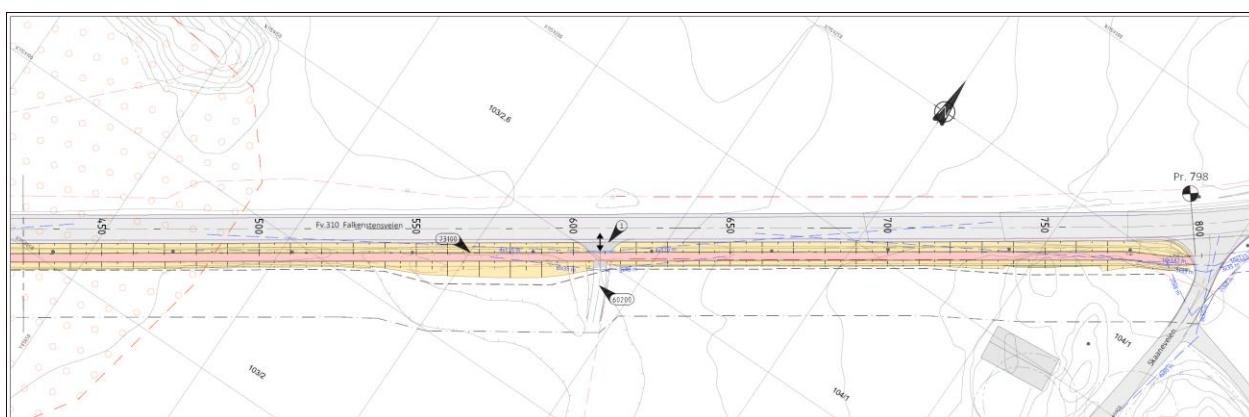
Fv. 310 Falkenstensveien er hovedvei til og fra Horten by i nord og fungerer som avlastningsvei for riksvei 19 i sør. Fv. 310 Falkenstensveien har ÅDT 7196 og fartsgrenser 50-80 km/t. Gående og syklende må i dag ferdes på skulder langs fv. 310 Falkenstensveien.

Viktige intensjoner med prosjektet er å øke trafiksikkerheten for myke trafikanter samt sikre best mulig forhold for nærmiljøet og beboere samtidig som det medfører minst mulig ulemper for naturmiljø, kulturmiljø, landskap og naturressurser.

Planforslaget er vist nedenfor:



Figur 1: Plantegning, del 1, av ny gs-vei langs fv. 310 Falkenstøvsveien. Kilde: Tekniske tegninger \01\.



Figur 2: Plantegning, del 2, av ny gs-vei langs fv. 310 Falkenstøvsveien. Kilde: Tekniske tegninger \01\.

Innhold

Sammendrag	1
Innhold.....	3
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. Samfunns mål	10
2.3.2. Effektmål	10
2.4. Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	10
3. Planprosess og medvirkning.....	12
3.1. Innkomne merknader/innspill til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet.....	13
3.2. Innspill fra intern høring.....	13
3.2.1. Seksjon Kulturarv, arkeologi v/ Anja Nordvik Sætre	13
3.2.2. Seksjon Kulturarv, bygningsvern v/ Siv Abrahamsen	14
3.2.3. Seksjon Samfunn og Plan / Team Veiforvaltning v/ Elisabeth Bøen-Johnsen / Torben Tangen.....	14
3.2.4. Seksjon Klima og Næring, næring og jordvern v/ Karl-Otto Mauland.....	14
3.3. Dialog med grunneiere.....	14
4. Rammer og premisser for planarbeidet.....	16
4.1. FNs bærekraftsmål	16
4.2. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.....	16
4.3. Planstatus for området	17
4.4. Andre rammer og føringer	20
5. Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	22
5.1. Beliggenhet.....	22
5.2. Dagens – og tilstøtende arealbruk	22
5.3. Vei- og trafikkforhold.....	24
5.4. Teknisk infrastruktur (eksisterende vann, avløp, overvann, linjer og kabelanlegg)	25
5.5. Landskapsbilde.....	28
5.6. Nærmiljø / friluftsliv	30
5.7. Naturmangfold.....	32
5.8. Vannmiljø	33

5.9. Kulturminner og kulturmiljø	35
5.10. Naturressurser	36
5.11. Grunnforhold	37
5.12. Universell utforming	38
5.13. Andre forhold.....	39
6. Vurderte løsninger	40
6.1. Skaaneveien som gs-vei	40
6.2. Smal gs-vei og smal trafikkdel.....	47
6.2.1. Vurdering av gs-vei med 2,5 m eller 3,0 m asfaltert bredde	47
6.2.2. Vurdering av 1,5 m grøft ift 3,0 m grøft mellom fv. 310 Falkenstensveien og gs-vei	48
7. Beskrivelse av planforslaget	53
7.1. Planlagt arealbruk.....	53
7.2. Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	54
7.3. Tekniske forutsetninger	54
7.3.1. Utforming av ny gs-vei	54
7.3.2. Belysning kabler og ledninger langs gs-vei.....	58
7.3.3. Vann, avløp og overvann.....	58
8. Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	60
8.1. Trafikksikkerhet og fremkommelighet.....	60
8.2. Naboer og eiendomsforhold.....	60
8.3. Byggegrenser	60
8.4. Gang- og sykkeltrafikk.....	60
8.5. Kollektivtrafikk	61
8.6. Landskap.....	61
8.7. Nærmiljø / friluftsliv	61
8.8. Naturmangfold.....	61
8.9. Vannmiljø	64
8.10. Kulturminner og kulturmiljø	65
8.11. Naturressurser	65
8.12. Grunnforhold	66
8.13. Klima	67
8.14. Støy og vibrasjoner	68
8.15. Massehåndtering.....	68
8.16. Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	68
9. Gjennomføring av forslag til plan.....	70
9.1. Framdrift og finansiering.....	70
9.2. Grunnerverv.....	70
9.3. Byggeplan.....	71
9.4. Trafikkavvikling i anleggsperioden	71

9.5. Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	71
10. Annet grunnlag som er utarbeidet i forbindelse med planarbeidet.....	73

REVISJONSHISTORIKK

Revisjonene er betegnet som følger:

Rev.	Revisjonsårsak	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	Utgitt for kvalitetskontroll (IDC)	18.03.2024	Tone Amundrud	Mats Toverud	Ole Fredrik Brunæs

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

Rev.	Beskrivelse av endringer
00	Første utgave (dvs ingen endring)

1. Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-1 har Vestfold fylkeskommune i samarbeid med Horten kommune, utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for prosjektet «Fv. 310 Falkenstensveien» med plannavn: «Fv. 310 Falkenstensveien, gang- og sykkelanlegg Nykirke - Skaaneveien».

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

Det er politisk bestemt at Vestfold og Telemark fylkeskommune (VTFK) skal deles i to nye fylkeskommuner med virkning fra den 01.01.2024. Denne detaljreguleringsplanen overdras fra VTFK til nye Vestfold fylkeskommune den 01.01.2024. Nye Vestfold fylkeskommune trer inn i planarbeidet på samme vilkår som VTFK.

Vestfold fylkeskommune har fra 01.01.2024 overtatt ansvaret for å utarbeide reguleringsplanen. Horten kommune mottar planmaterialet for politisk behandling og offentlig ettersyn. Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for å etablere gang og sykkelvei langs Falkenstensveien fra Nykirke til Skaaneveien. Oppstart av planarbeidet ble varslet i Gjengangeren og til berørte parter den 29.09.2023.

Planforslaget har planID 3801 00452 og består av følgende deler:

- Plankart, datert 19.04.2024
- Reguleringsbestemmelser, datert 10.04.2024
- Planbeskrivelse, datert 19.04.2024

Vedlegg:

- Tekniske tegninger, datert 19.04.2024
- Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse), utarbeidet av Sweco / VFK, datert 26.02.2024
- Geoteknisk notat Nykirke - Skaaneveien, utarbeidet av Terraplan, datert 01.12.2023
- Matjordplan, utarbeidet av Sweco, datert 16.01.2024
- Støyrapport, utarbeidet av Sweco, datert 23.01.24
- Rapport overvann, utarbeidet av Sweco, datert 04.04.2024
- Merknadsbehandling til varsel om planoppstart, datert 05.02.2024
- Geoteknisk notat, Nydyrkingsområde gbnr 94 3, utarbeidet av Terraplan, datert 05.10.2023
- Geoteknisk notat, Forsterkning av matjord ved ravine gbnr 100 8, utarbeidet av Terraplan, datert 18.10.2023

- Geoteknisk notat Forsterkning av matjord gbnr 100 8, utarbeidet av Terraplan, datert 06.11.2023

Følgende rapporter ble utarbeidet i forbindelse med regulering av Skaaneveien – Vikveien (PlanID 3801 00413), disse rapportene dekker også området Nykirke – Skaaneveien:

- Geoteknikk Fv. 310 Nykirke - Søndre Vegge, utarbeidet av SVV, datert 13.03.2020
- Ingeniørgeologisk rapport Nykirke Søndre Vegge, utarbeidet av VTFK, datert januar 2020
- Forurenset grunn Tiltaksplan_Nykirke-Vikveien, utarbeidet av VTFK, datert januar 2022
- Nyere tids kulturminner, utarbeidet av Sweco, datert 15.09.2021
- Rapport arkeologisk registrering, utarbeidet av VTFK, datert 19.11.2019

Horten 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 Gjengangeren og på nettsidene til Horten 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 merkes med «Fv. 310 Falkenstensveien» og sendes skriftlig innen xx.xx.2024 til:

postmottak@horten.kommune.no eller Horten kommune, Postboks 10, 3191 Horten.

Med kopi til Vestfold fylkeskommune: post@vestfoldfylke.no postadresse Vestfold fylkeskommune Postboks 1213, Trudvang, 3105 Tønsberg.

Kontaktperson i Horten kommune:

Fredrik Olsen Fløstrand, tlf. 33 08 50 86, e-post: fredrik.flostrand@horten.kommune.no

Kontaktperson i Vestfold fylkeskommune:

Tone Amundrud, tlf. 99 26 79 81, e-post: tone.amundrud@vestfoldfylke.no

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

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

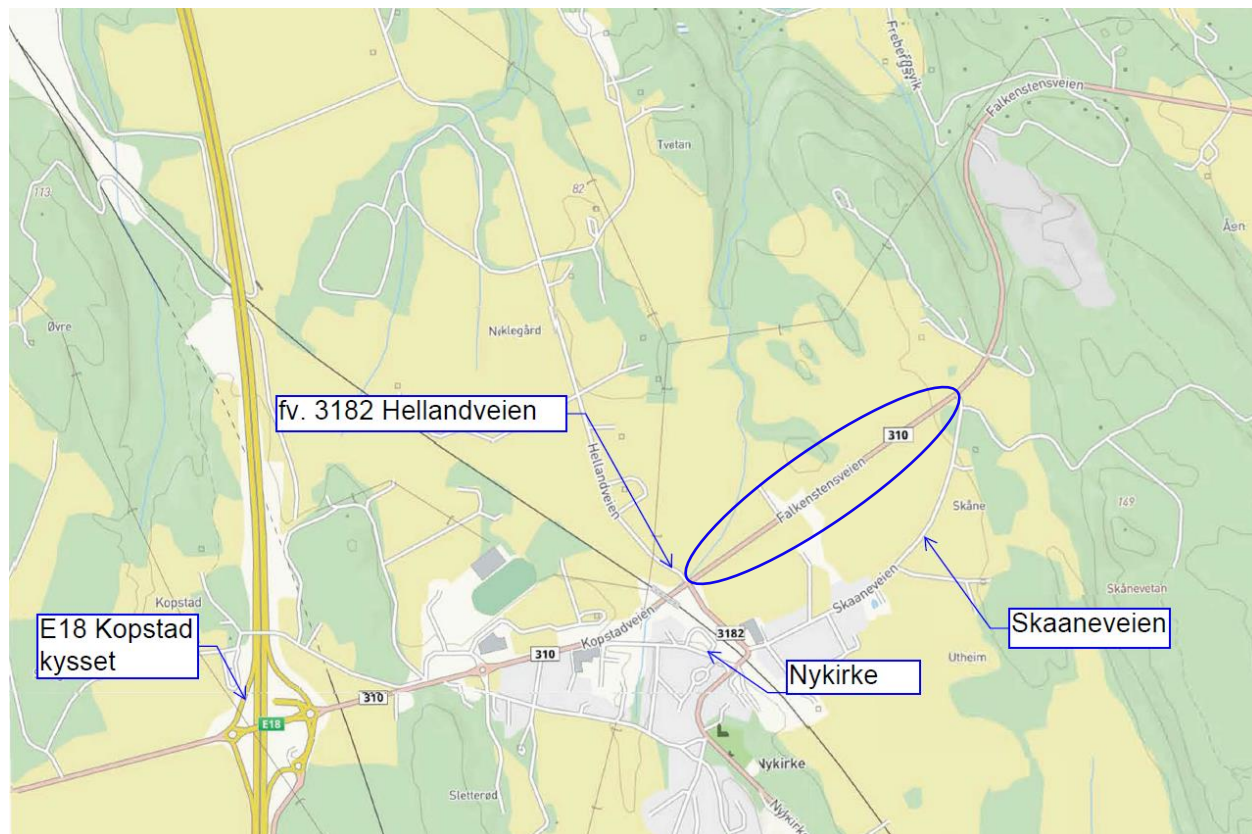
2. Bakgrunn for planforslaget

2.1. Planområdet

Planområdet for fv. 310 Falkenstensveien ligger nordøst for tettstedet Nykirke, og er markert med blå ring i kartet under. Det planlegges for gang- og sykkelvei (gs-vei) langs sydsiden av fv. 310

Falkenstensveien mellom kryss med Hellandveien / fv. 3182 og kryss med Skaaneveien, en strekning på ca. 760 m. Planområdet ligger ca. 1 km øst for E18 ved Kopstad og ca. 10 km nordvest for Horten sentrum.

Skiltet hastighet på strekningen er 50 km/t ved kryss med Hellandveien / fv. 3182, 80 km/t derfra og videre østover. Trafikkdata for Falkenstensveien er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). ÅDT ble i 2022 målt til 7196, hvorav 8 % er lange kjøretøy.



Figur 3: Oversiktskart som viser planområdet markert med blå ring. Kilde: Vestfold kart.

2.2. Hensikten med planarbeidet

I henhold til Handlingsprogrammet (HP) for fylkesveier 2024 – 2028 skal det bygges ny gang- og sykkelvei langs fv. 310 Falkenstensveien. Samtidig planlegger Horten kommune å legge vann- og avløpsledninger under den nye gs-veien.

I kommuneplanens arealdel for perioden 2019 – 2031 er det vist planlagt gang- og sykkelanlegg på sørsiden av Falkenstensveien langs strekningen Nykirke – Søndre Vegge.

For strekningen fra Skaaneveien til Vikveien ble reguleringsplanforslag vedtatt i Horten kommune i februar 2023. I dette planforslaget var parsellen Nykirke-Skaaneveien tatt ut pga. konflikt med jordvern, og ønske om å se på flere løsningsalternativ.

Formålet med denne planen er å utarbeide detaljreguleringsplan for gs-vei på strekning Hellandveien / fv. 3182 til Skaaneveien, langs sydsiden av fv. 310 Falkenstensveien.

Reguleringsplanen skal sørge for formelt grunnlag for å etablere sammenhengende gang- og sykkelanlegg langs hele strekningen Nykirke – Vikveien.

2.3. Målsettinger for planforslaget

2.3.1. Samfunns mål

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 velger å gå eller sykle.
- Bedre sikkerhet og trygghet for myke trafikanter.
- Anlegget skal fremstå som attraktivt hele året.

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 Horten kommune er det vurdert at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning etter PBL § 4-2.

Uttalelse fra Horten kommune gjengitt nedenfor:

«Horten kommune støtter vurderingen om at tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning etter forskriften §§ 6 og 7.

Kommunen mener videre tiltaket kan falle inn under § 8a vedlegg II, nr. 10 e) i, «Bygging av veier». Krav om konsekvensutredning må deretter vurderes nærmere etter forskriftens § 10. Kommunen støtter opp under tiltakshavers vurderinger etter § 10 i vedlagt notat, og mener kriteriene i § 10 andre ledd alene ikke tilsier KU-plikt. Hva gjelder § 10 tredje ledd mener kommunen videre at det først og fremst er bokstav d og h som tilsier ev. KU-plikt. Samtidig mener kommunen at omdisponeringen av dyrket mark ikke utløser KU-krav, da dette håndteres i matjordplan. Matjordplanen skal følge

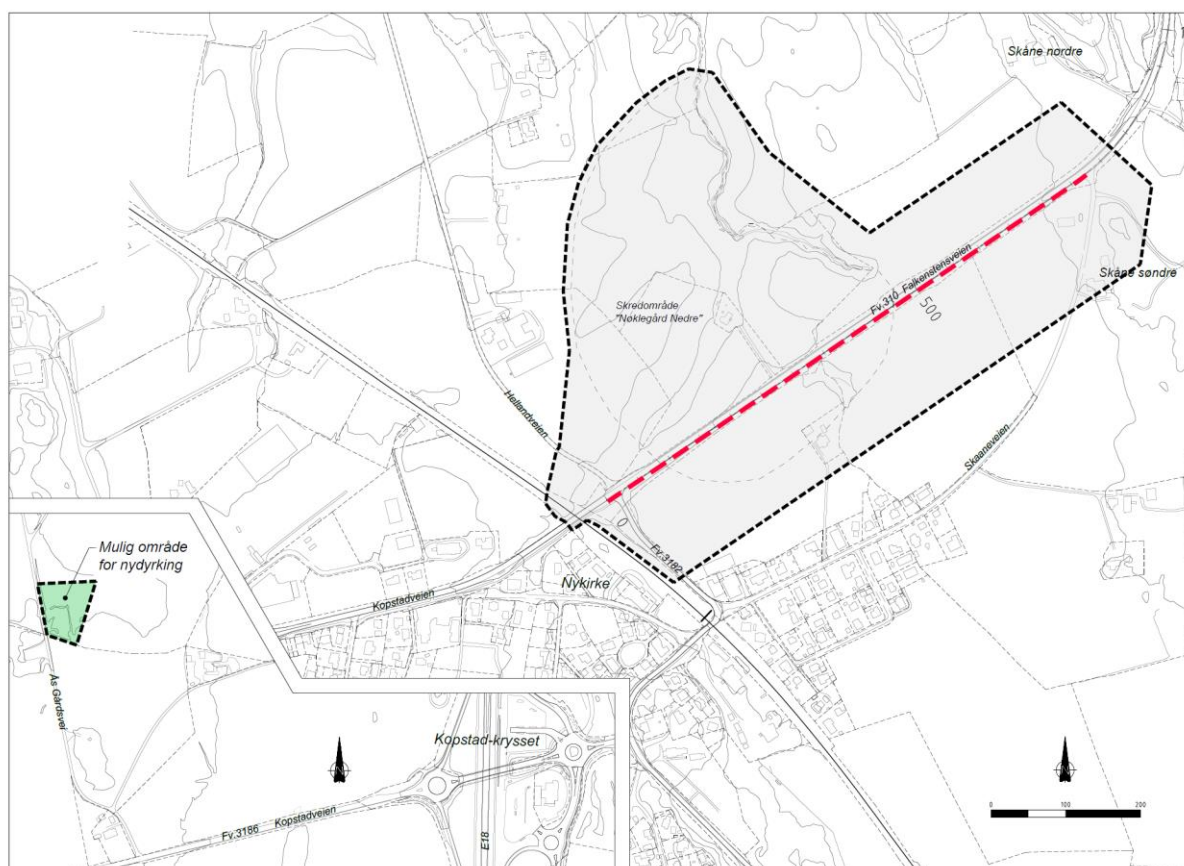
planforslaget på høring og til offentlig ettersyn, og denne sikres gjennom planens bestemmelser. Det tas sikte på nydyrking av arealet.

Videre, når det gjelder bokstav h), er det registrert et mulig utløpsområde for kvikkleire innenfor planen. Kommunen mener dette ikke tilsier KU-krav, da områdestabilitet må være avklart på siste plannivå. Temaet ivaretas gjennom rapport som utarbeides. Lokalstabilitet i anleggsfasen sikres gjennom bestemmelsene.

Etter en samlet vurdering mener Horten kommune at tiltaket ikke utløser krav om KU.»

3. Planprosess og medvirkning

Planprosessen er gjennomført i henhold til plan- og bygningsloven. Oppstartsmøte med Horten kommune ble gjennomført 25.08.2023. Planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 varslet ved annonse og pr. brev 29.09.2023, og det ble holdt åpen kontordag 16.10.2023. Frist for uttalelse til planoppstart var 06.11.2023.



Figur 4: Kartskisse med varslingsgrense og nydyrkingsområde. Kilde: Vestfold og Telemark fylkeskommune.

I varsel om planoppstart ble det varslet et planområde (grått), samt et område vurdert for nydyrking av matjord (grønt). I forbindelse med utarbeidelse av matjordplan har nydyrkingsområdet blitt utredet og godkjent. Det er besluttet å søke Horten kommune om godkjenning for nydyrking. Nydyrkingsområdet vil med dette utgå fra reguleringsplankartet og håndteres i egen prosess i forbindelse med søknad om nydyrking.

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

Oppstart av planarbeidet ble varslet ved brev til grunneiere, naboer og offentlige instanser. Alle eiendommer som grenser til varslingsområdet og nydyrkingsområdet har mottatt varslingsbrev. Det kom inn i alt syv merknader/ innspill til varselet om oppstart av reguleringsplanarbeid, seks fra offentlig myndigheter og interesseorganisasjoner og en fra grunneiere og andre rettighetshavere.

Offentlige myndigheter og interesseorganisasjoner:

- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, datert 29.09.2023
- Norges vassdrag og energidirektorat, datert 12.10.23
- BaneNor, datert 16.10.23
- Mattilsynet, datert 25.10.2023
- Statens Vegvesen, datert 02.11.2023
- Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, datert 06.11.2023

Grunneiere og andre rettighetshavere:

- Jan G. Kilen, Skaaneveien 20, datert 23.10.2023

Mottatte merknader med Vestfold fylkeskommunes sine kommentarer til disse, er vist i dokument «Merknadsbehandling til varsel om planoppstart, datert 05.02.2024» \12\.

Planarbeidet er utført av Vestfold og Telemark fylkeskommune / Vestfold fylkeskommune i samarbeid med Horten kommune. Det er avholdt møter mellom Vestfold fylkeskommune, Horten kommune og planrådgivende firma.

Det har vært avholdt grunneiermøte med de tre berørte grunneierne samt forpakter av berørt jordbruksareal.

3.2. Innspill fra intern høring

Planforslaget har vært på intern høring i fylkeskommunen før oversendelse til 1. gangs behandling. Det kom innspill fra følgende avdelinger:

- Seksjon Kulturarv, arkeologi v/ Anja Nordvik Sætre
- Seksjon Kulturarv, bygningsvern v/ Siv Abrahamsen
- Seksjon Samfunn og Plan / Team Veiforvaltning v/ Elisabeth Bøen-Johnsen / Torben Tangen
- Seksjon Klima og Næring, næring og jordvern v/ Karl-Otto Mauland

3.2.1. Seksjon Kulturarv, arkeologi v/ Anja Nordvik Sætre

Det ble høsten 2019 og våren 2020 gjennomført en georadarundersøkelse innenfor planområdet. Det ble ikke påvist automatisk fredete kulturminner, og undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9 er oppfylt. Vi har ingen innspill til saken.

Prosjektets kommentarer:

Vestfold fylkeskommune tar innspillet til orientering.

3.2.2. Seksjon Kulturarv, bygningsvern v/ Siv Abrahamsen

Tiltaket berører ingen gårdstun eller verneverdige bygninger og vi har ingen merknader i saken.

Prosjektets kommentarer:

Vestfold fylkeskommune tar innspillet til orientering.

3.2.3. Seksjon Samfunn og Plan / Team Veiforvaltning v/ Elisabeth Bøen-Johnsen / Torben Tangen

Begge driftsavkjørslene mot jorder er lovlige, og slik det kommer frem i plankartet, så er det fornuftig valgt av Veiutbygging å la driftsavkjørslene ha adgang rett ut på fv. slik at man unngår at traktorer kjører bortover gang- og sykkelvei og skaper konflikter med myke trafikanter.

Fra fv. 3182 og ut på fv. 310 Falkenstensveien er det tegnet inn siktlinje på 20x10m mot øst og 20x8m mot vest. Dette kravet alene egner seg best i sentrumsområder hvor syklistene har lavere fart og er mer oppmerksom på omgivelsene. Siden den planlagte GS-veien er utenfor sentrumsområde, kan det forventes at syklistene kommer med høy fart i begge retninger, særlig i retningen fra Kopstad og mot øst grunnet nedoverbakke. Det kan derfor være en fordel å ta med siktkrav til GS på 3x3Sm (3Sm kan eventuelt økes) i begge retninger i tillegg til allerede planlagte siktkrav, slik at både bilister og syklistene får mer oversikt over hverandre.

Prosjektets kommentarer:

Vestfold fylkeskommune har lagt inn siktlinjer i henhold til merknad på reguleringsplankartet og tekniske tegninger.

3.2.4. Seksjon Klima og Næring, næring og jordvern v/ Karl-Otto Mauland

I utgangspunktet mente vi dette kunne løses uten å bygge ned matjord ved å bruke Skaaneveien. Når det ikke er hensyntatt har det vært en god involvering underveis i utvikling av planen. Det er derfor ingen øvrige merknader til foreliggende plan.

Prosjektets kommentarer:

Vestfold fylkeskommune tar innspillet til orientering.

3.3. Dialog med grunneiere

Det har vært avholdt felles grunneiermøte med de tre berørte grunneierne på planstrekningen, samt forpakter av berørt jordbruksareal. Vestfold fylkeskommune stilte med planleggingsleder og grunnnerverver. Mulige løsninger i forhold til flytting av berørt matjord ble diskutert i møtet. Møtereferat ble utarbeidet og oversendt grunneierne.

Under utarbeidelse av matjordplan har ansvarlig konsulent (Sweco) vært i utstrakt dialog med grunneierne for å finne gode løsninger for flytting av berørt matjord. Det er i samarbeid med grunneiere funnet nye arealer hos hver enkelt grunneier der matjord berørt av tiltaket skal flyttes til. Det vises til utarbeidet Matjordplan \06\.

4. Rammer og premisser for planarbeidet

4.1. FNs bærekraftsmål

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

- nr. 3: God helse og livskvalitet
- nr. 11 bærekraftige byer og lokalsamfunn
- nr. 13 stoppe klimaendringene



Figur 5: Oversikt over FNs bærekrafts mål. Kilde: FN-sambandet.

4.2. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

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

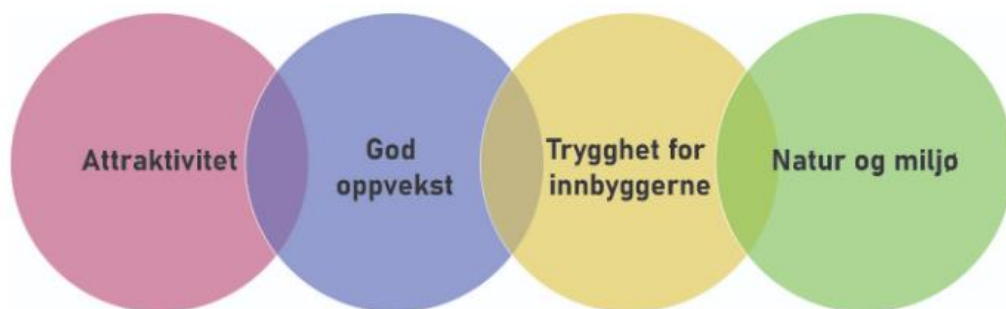
I «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging», er følgende retningslinjer beskrevet:

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

4.3. Planstatus for området

Kommuneplanens samfunnsdel

Planforslaget er i tråd med Horten kommuneplans samfunnsdel 2022-2034. Kommunen har som visjon «Mulighetene er akkurat her», og en av de fire satsingsområdene er «Trygghet for innbyggerne».



Figur 6: De fire satsningsområdene til Horten kommune. Kilde: Horten kommuneplans Samfunnsdel.

For å skape gode og trygge rammer for innbyggere, næringsliv og besøkende vil kommunen blant annet sørge for god og klimavennlig infrastruktur som opplyste områder, trafikksikre gang-, -bil- og sykkelveier.

Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel 2019 – 2031, utgått versjon, viser framtidig gang- og sykkelvei langs fv. 310 Falkenstensveien mellom Nykirke og Skaaneveien, se prikket rød linje på figur nedenfor.



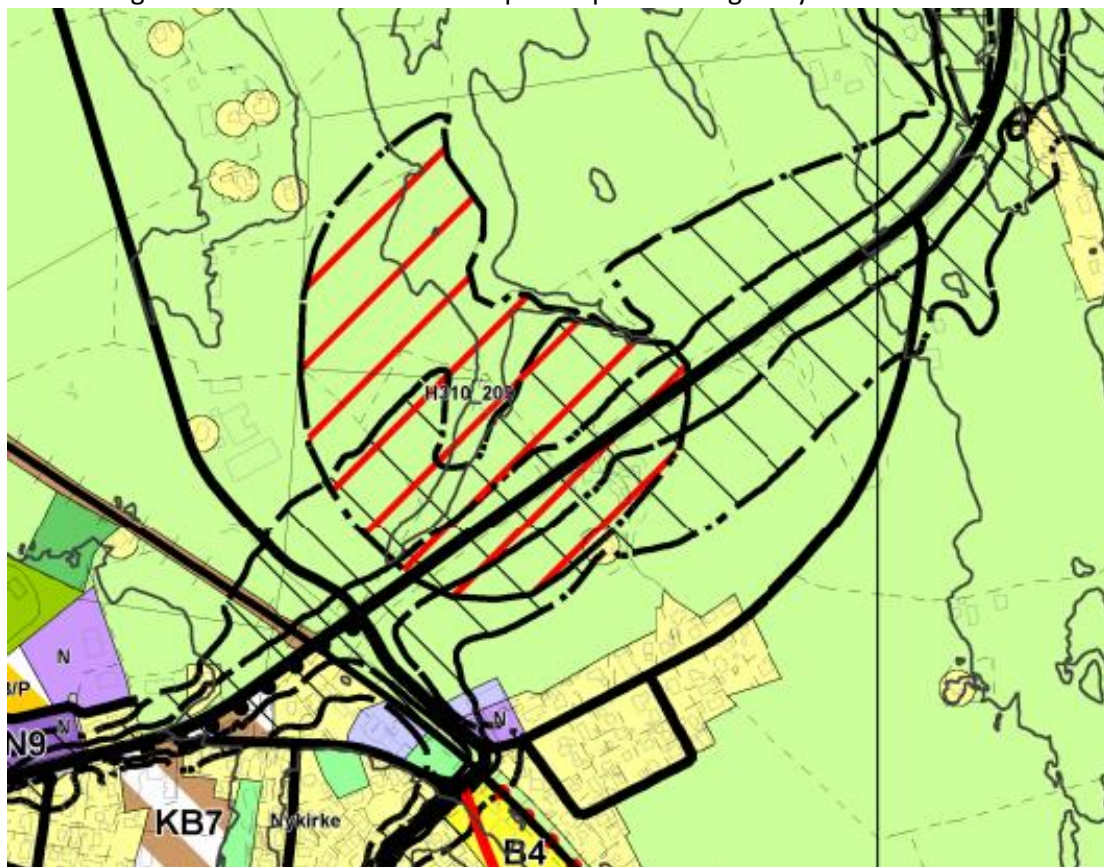
Figur 7: Utsnitt av Horten kommunes arealdelkart. Kilde: Horten kommunes arealdel 2019-2031.

Gang- og sykkelvei langs Falkenstensveien er i tråd med Kommuneplanens arealdel 2022 – 2033 som ble vedtatt av kommunestyret i 2022, men ved en inkurie falt markering av GS-vei ut av kartet som ligger digitalt i kartløsningen.

Planstrekningen omgis av områder for landbruks-, natur-, frilufts- og reindriftsområder (LNFR) (grønn farge).

Kommuneplanens bestemmelser gir noen føringer for blant annet tilknytning til offentlig vann- og avløpsnett (pkt.1.4.1), overvannshåndtering (pkt.1.4.2), universell utforming (pkt.1.8), forhold som skal avklares og utredes i reguleringsplanarbeid (1.15 og 3) og landbruks, natur- og frilufts formål (pkt.2.7).

Planforslaget er i samsvar med kommuneplanen på strekningen Nykirke – Skaaneveien.



Figur 8: Utsnitt av Horten kommunes arealdelkart. Kilde: Horten kommunes arealdel 2022-2034.

Vedtatte reguleringsplaner

Detaljregulering for fv. 310 Falkenstensveien vil berøre og erstatte deler av følgende reguleringsplaner:

PlanID 00413 Fv. 310 Gang- og sykkelvei langs Falkenstensveien

Planen ble vedtatt i februar 2023 og omfatter ny GS-vei langs fv. 310 Falkenstensveien, med tilhørende arealer, fra Skaaneveien til Vikveien.



Figur 9: Reguleringsplankart fv. 310 Gang- og sykkelvei langs Falkenstensveien. Kilde: Horten kommune - kart.

PlanID B0058 Gang- og sykkelvei, Rv. 310, Kopstad-Nykirke

Planen ble vedtatt juni 1998 og omhandler gs-vei langs Falkenstensveien / Kopstadveien, med tilhørende arealer, fra området ved gammel kryssløsning Kopstadkrysset til Hellandveien.



Figur 10: Reguleringsplankart gang- og sykkelvei, Rv. 310, Kopstad-Nykirke, utsnitt viser krysset Falkenstensveien - Hellandveien. Kilde: Horten kommune - kart.

4.4. Andre rammer og føringer

Trafikksikkerhet

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

Nullvisjonen er forankret i Nasjonal transportplan og innebærer en ambisjon om en markant og varig reduksjon av antall drepte og livsvarige skadde i trafikken. Nullvisjonen fastslår at 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, fylkesmann (statsforvalter) og fylkeskommunen i tidligere 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 trafikantergrupper.
- Et robust og samfunnssikkert transportsystem.

5. Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

5.1. Beliggenhet

Planområdet ligger langs sørsiden av fv. 310 Falkenstensveien ved Nykirke i Horten kommune, og strekker seg fra kryss med Hellandveien / fv. 3182 til kryss med Skaaneveien.

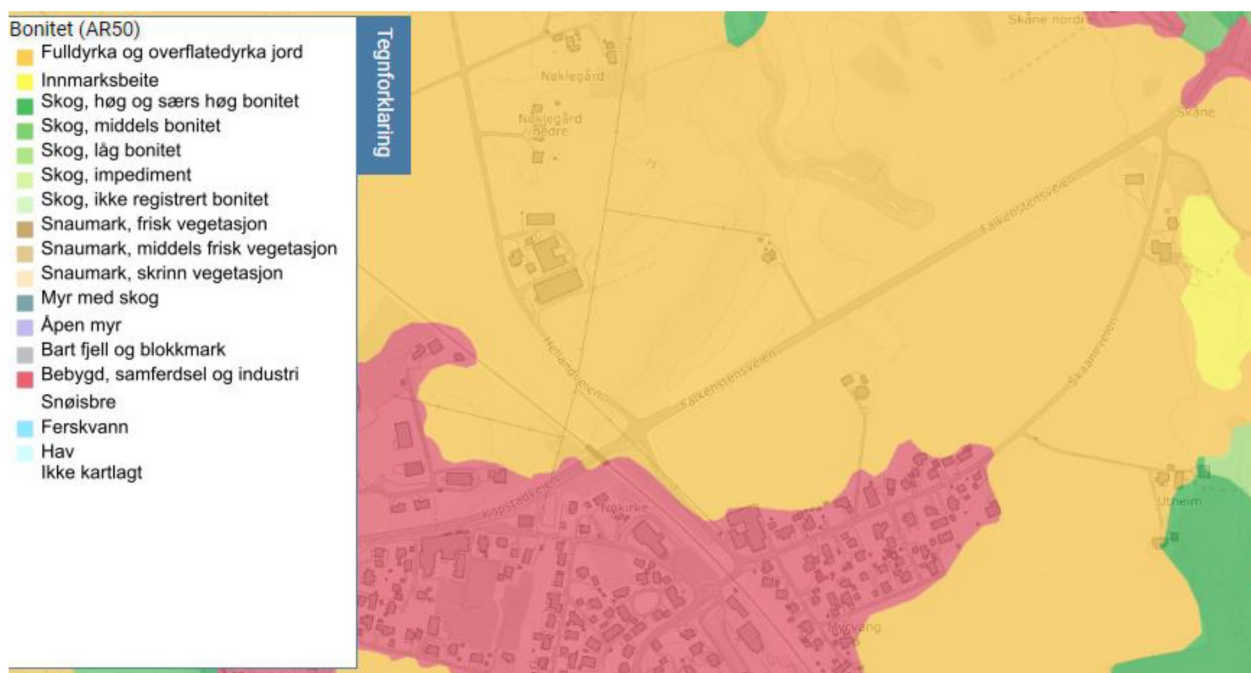


Figur 11: Kart over planområde. Kilde: Horten kommune kart.

5.2. Dagens – og tilstøtende arealbruk

Planområdet har en utstrekning på ca. 0,76 km langs fv. 310 Falkenstensveien. Eksisterende veistrekning er ikke tilrettelagt for myke trafikanter. Området er landlig med landbruksarealer på begge sider av fv. 310 Falkenstensveien. Det er dyrket mark tett opp mot dagens fylkesvei, det vises til figur neste side.

Nykirke tettsted ligger like sydvest for planstrekningen. Nye Fagerheim skole ligger ca. 600 m vest for Hellandveien.



5.3. Vei- og trafikkforhold

Skiltet hastighet på strekningen er 50 km/t ved kryss med Hellandveien / fv. 3182, og 80 km/t derfra og videre østover. Trafikkdata for Falkenstensveien er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). ÅDT ble i 2022 målt til 7196, hvorav 8 % er lange kjøretøy.



Figur 14: Foto fra strekningen, ser østover fra Hellandveien. Kilde: Googlemaps.

Det er to driftsavkjørsler til landbruk som ny planlagt gs-vei krysser i planområdet. Det er avkjørsel til et av Horten kommunes avløpsrenseanlegg mot nord fra fv. 310 Falkenstensveien omtrent midt på planstrekningen. Eksisterende fv. 310 Falkenstensveien ligger uten horisontalkurver (helt rett) på strekningen.

I perioden fra 2011 til 2023 er det registrert 3 ulykker på strekningen fv. 310 Falkenstensveien fra Hellandveien / fv. 3182 til Skaaneveien. Alle ulykkene har skjedd i krysset fv. 310 Falkenstensveien x Hellandveien/ fv. 3182. Det er bil, lette kjøretøy og syklist som har vært involvert i ulykkene. Siste registrerte ulykke skjedde i 2019 mellom bil og sykkel.

Det er i dag svært dårlig tilrettelagt for myke trafikanter på strekningen og trafiksikkerheten for denne gruppen er svært dårlig.

Det går rutebuss på fv. 310 Falkenstensveien øst og vest for planområdet. Dagens rutebuss kjører via fv. 3182 og Skaaneveien. Det er ikke busslommer/ busstopp på strekningen.

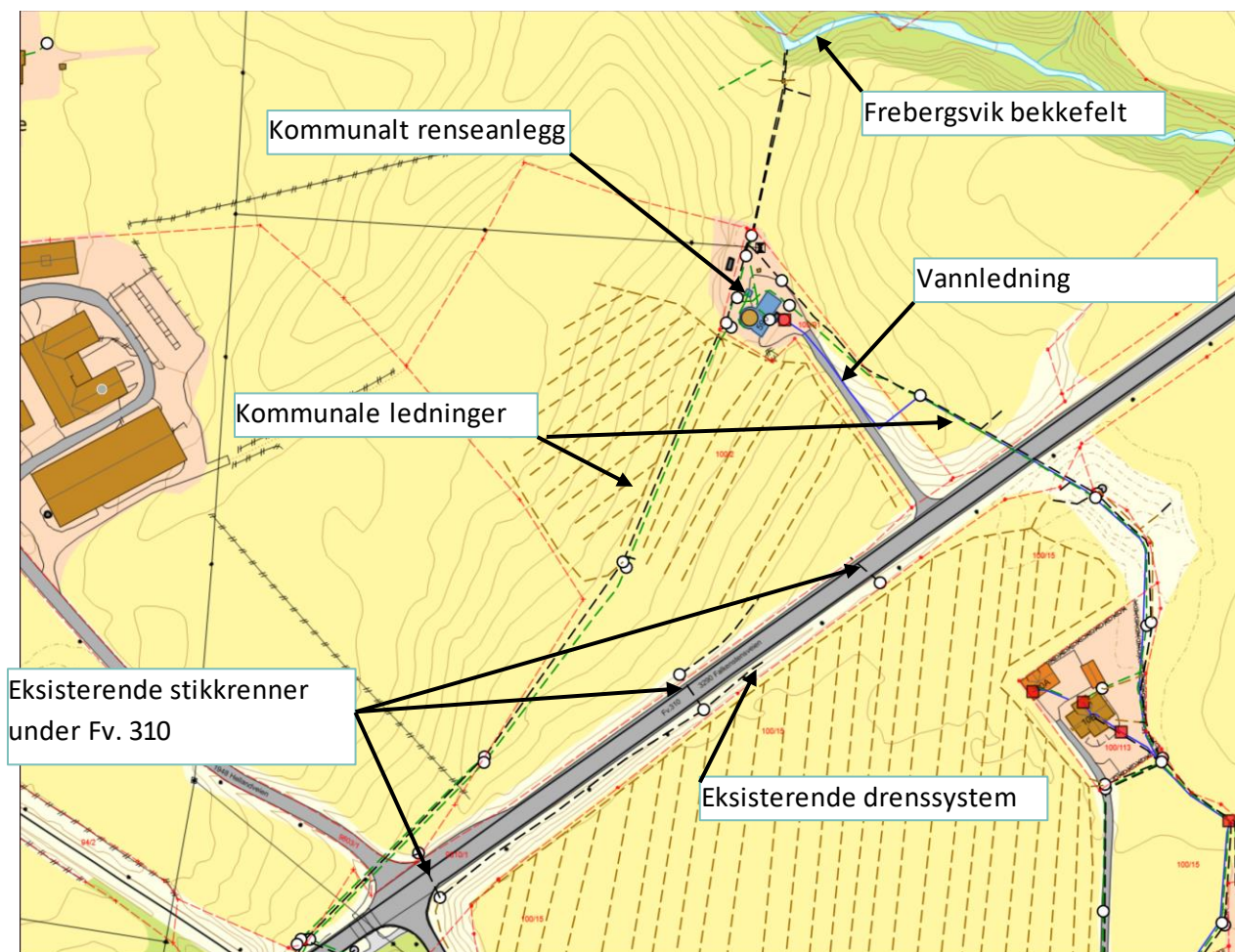
5.4. Teknisk infrastruktur (eksisterende vann, avløp, overvann, linjer og kabelanlegg)

Vann og avløp (VA)

Det er kommunale overvann- og spillvannsledninger som krysser under fv. 310 Falkenstensveien omtrent midt på planstrekningen. Avløpsledningene går til kommunalt avløpsrenseanlegg og Frebergsvik bekkefelt, beliggende rett nord for fv. 310 Falkenstensveien. Vannledningen er merket som privat og er vannforsyning til avløpsrenseanlegget. Det er ingen kommunale vann- og avløpsanlegg langs fv. 310 Falkenstensveien.

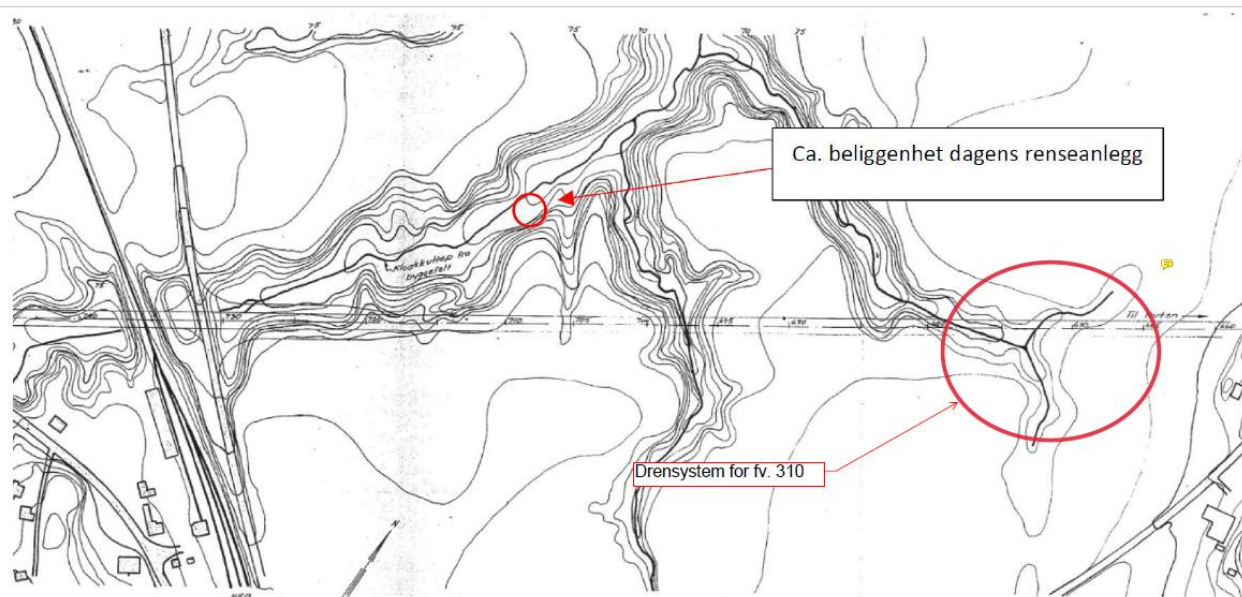
Overvann / drenering

Overvann fra fv. 310 Falkenstensveien drenerer til eksisterende sluk og drensledninger langs sydsiden av fylkesveien og til eksisterende terreng. Drensvann fra eksisterende drens system ledes til terreng nord for fv. 310 Falkenstensveien og til stikkrenne som går under fv. 310 Falkenstensveien ved Hellandveien. Drensvann fra stikkeren ved Hellandveien føres til kommunal overvannsledning som har utløp til Frebergsvik bekkefelt.

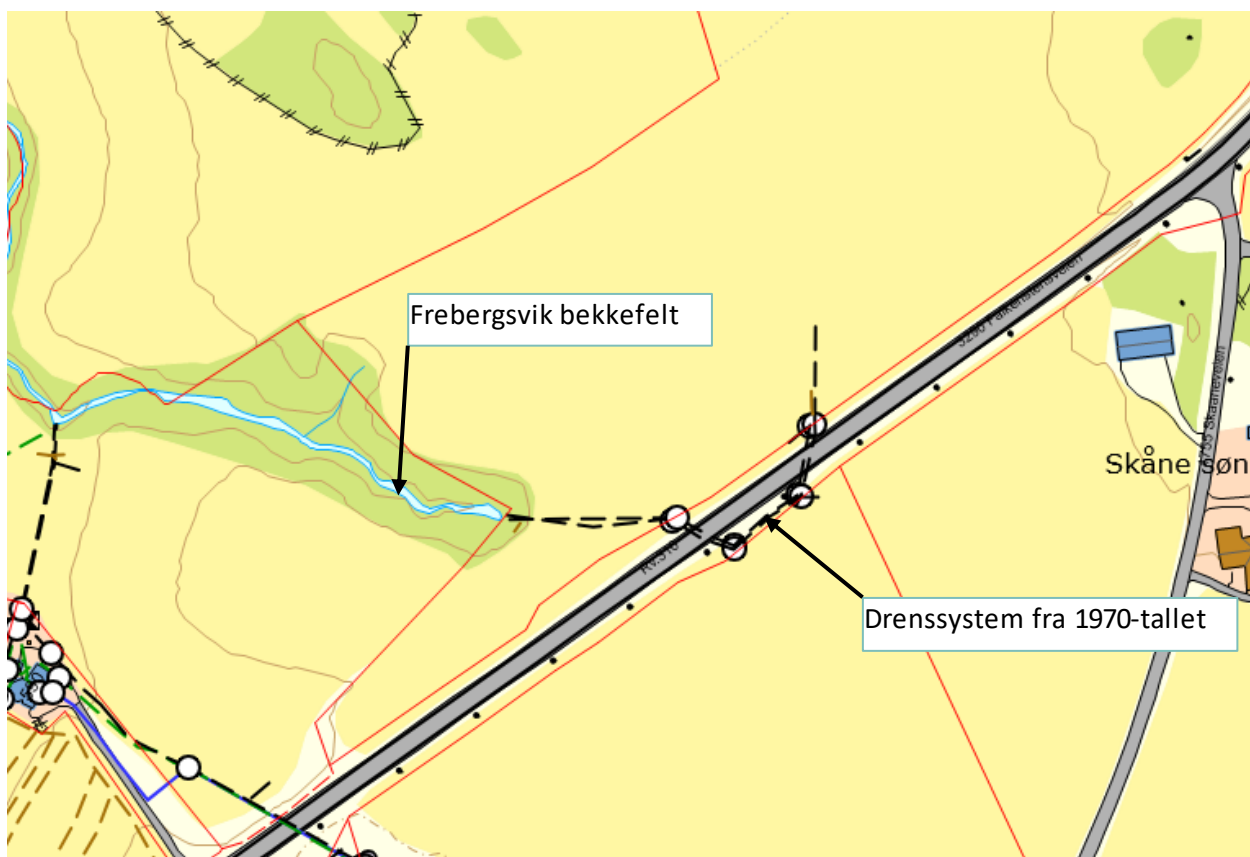


Figur 15: Eksisterende drens system langs fv. 310, samt Kommunale og private vann og avløpsledninger vest i planområdet.
Kilde: Horten kommune kart.

Det ligger et drensysteem midt på planstrekeningen som ble etablert på 70-tallet når fv. 310 Falkenstensveien ble bygd. Dette drensysteem håndterer tidligere bekke drag og jordbruksdrenering som ble avskåret av «ny» fv. 310 Falkenstensveien. Systemet leder drensvann til Frebergsvikbekkefelt.



Figur 16: Utsnitt fra tegning Z109-01 datert 19.01.1965. Viser tidligere ravinelandskap før omlegging av daværende vei. Kilde: Tegning SVV.



Figur 17: Drenssystem fra 1970 tallet, øst i planområdet. Kilde: Horten kommune kart.

Drenssystem landbruk

Det er registrert nyere jordbruksdrenering for eiendom 100/15. Se figur nedenfor.



Figur 18: Jordbruksdrenering gbnr. 100/15. Kilde: Grunneier.

Det er innhentet drenskart fra kommunen for eiendom gbnr 103/2 og 104/1. Disse kartene er fra 1944 og 1950 tallet og gir en indikasjon på eksisterende drencsystem. Kartene er ikke gjengitt i planbeskrivelsen.

Elektriske anlegg

Det er eksisterende veibelysning langs sydsiden av fv. 310. Det planlegges med nytt veilysanlegg i forbindelse med etablering av ny gs-vei. Det ligger kabler for Telenor og Telia på sydsiden av fv. 310.

5.5. Landskapsbilde

Planområdet ligger innenfor det som gjennom NIBIOs landskapsregioner klassifiseres som «leirjordsbygdene på Østlandet». Regionen kjennetegnes av mektige leirdekker, sletteland og lave mellomliggende åser. Så godt som hele denne underregionen ligger under marin grense. Bare unntakvis 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 opptre hyppig, enten spredt i barskog, eller som reine edellauvskoger. (Kilde: Nasjonalt referansesystem for landskap, NIBIO).

Planområdet er forholdsvis flatt og har åpne landbruksarealer på begge sider av fv. 310. I enden av planområdet mot øst ved Skaaneveien er et mindre område med skog og en liten fjellrabb. Ved Hellandveien ligger området med dyrket mark ca. 4,0 m høyere enn fv. 310, en løsmasseskjæring går ned mot dagens vei.



Figur 19: Oversiktsbilde planområdet. Kilde: Norge i bilder.



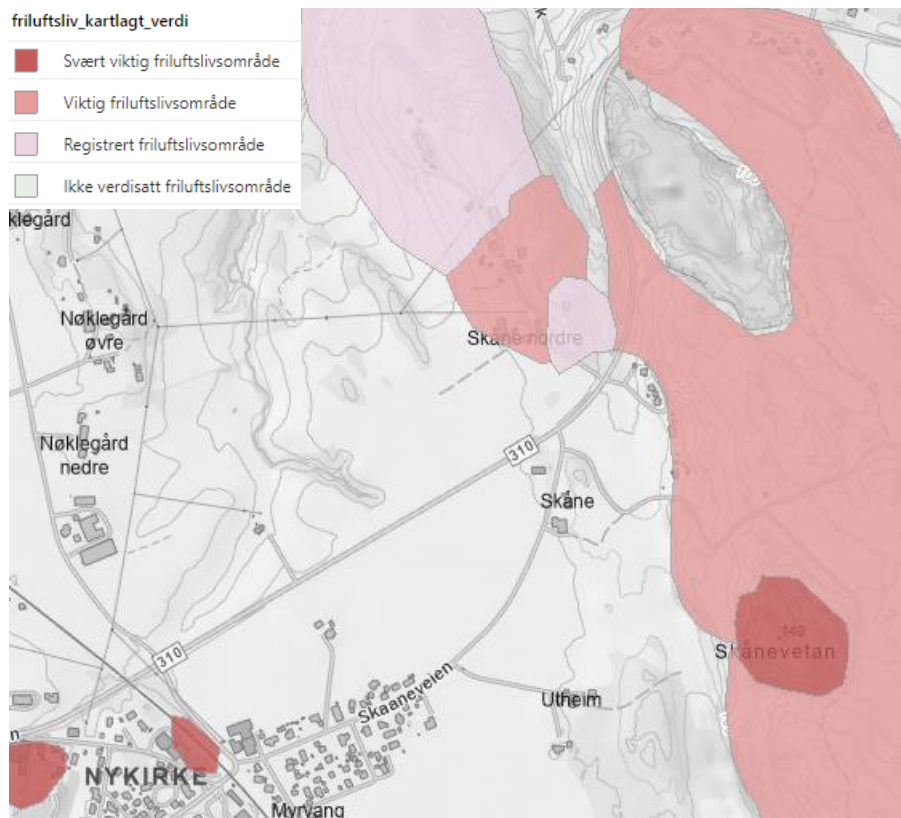
Figur 20: Foto fra strekningen, kryss fv. 310 x fv. 3182 dyrket mark med løsmasseskjæring, vest i planområdet. Kilde: Googlemaps.



Figur 21: Foto fra strekningen, liten skog og fjellrabb øst i planområdet. Kilde: Googlemaps.

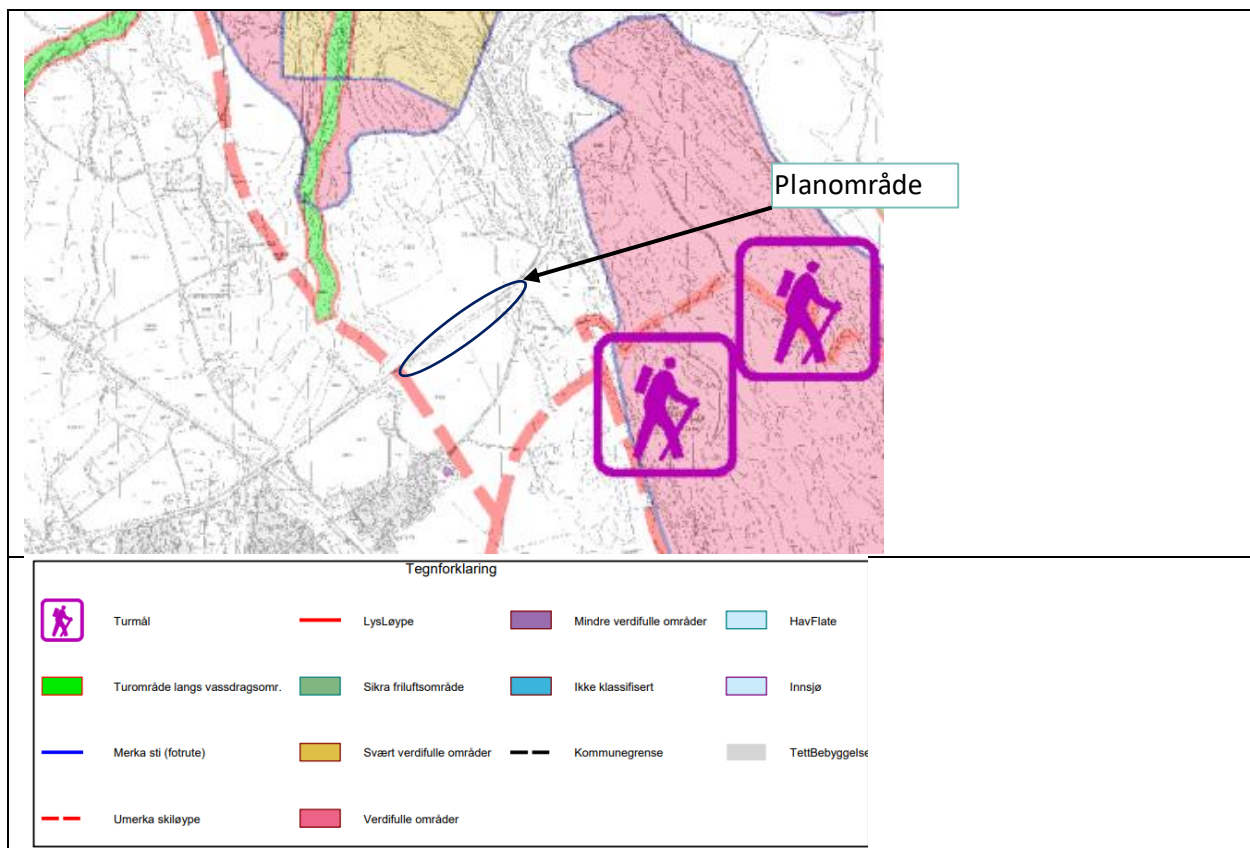
5.6. Nærmiljø / friluftsliv

I Miljødirektoratets kartbase «Naturbase kart» er områdene sydøst og nordøst for planområdet registrert som viktig og svært viktig friluftslivsområde.



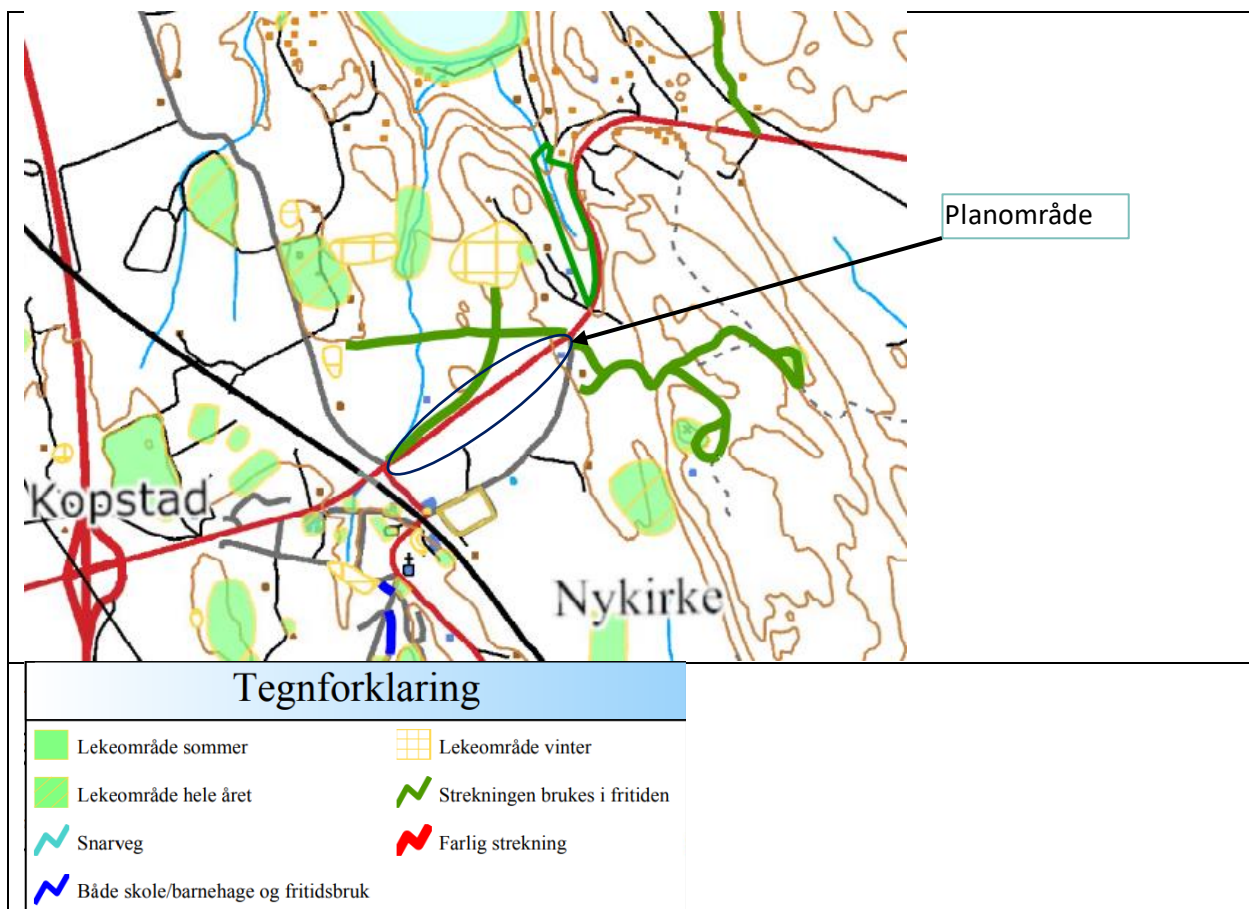
Figur 22: Oversikt over Nykirke og kartlagt verdi for friluftslivsområdene. Kilde: Miljødirektoratets kart.naturbase.no.

Temakart «Friluftsliv og rekreasjon», fra kommuneplanens arealdel 2015-2027, viser verdifulle og svært verdifulle turområder både nord og sydøst for planområdet. Dagens bruk av turområder for friluftsliv medfører ferdsel langs, og kryssing av fv.310.



Figur 23: Utklipp av temakart «Friluftsliv og rekreasjon». Kilde: Kommuneplanens arealdel 2015-2027 - temakart.

Temakart «Barnetråkk», fra kommuneplanens arealdel 2015-2027, viser strekninger som barn bruker i fritiden samt lekeområder. Fv.310 er angitt som en farlig strekning.



Figur 24: Utklipp av temakart «Barnetråkk». Kilde: Kommuneplanens arealdel 2015-2027- temakart.

5.7. Naturmangfold

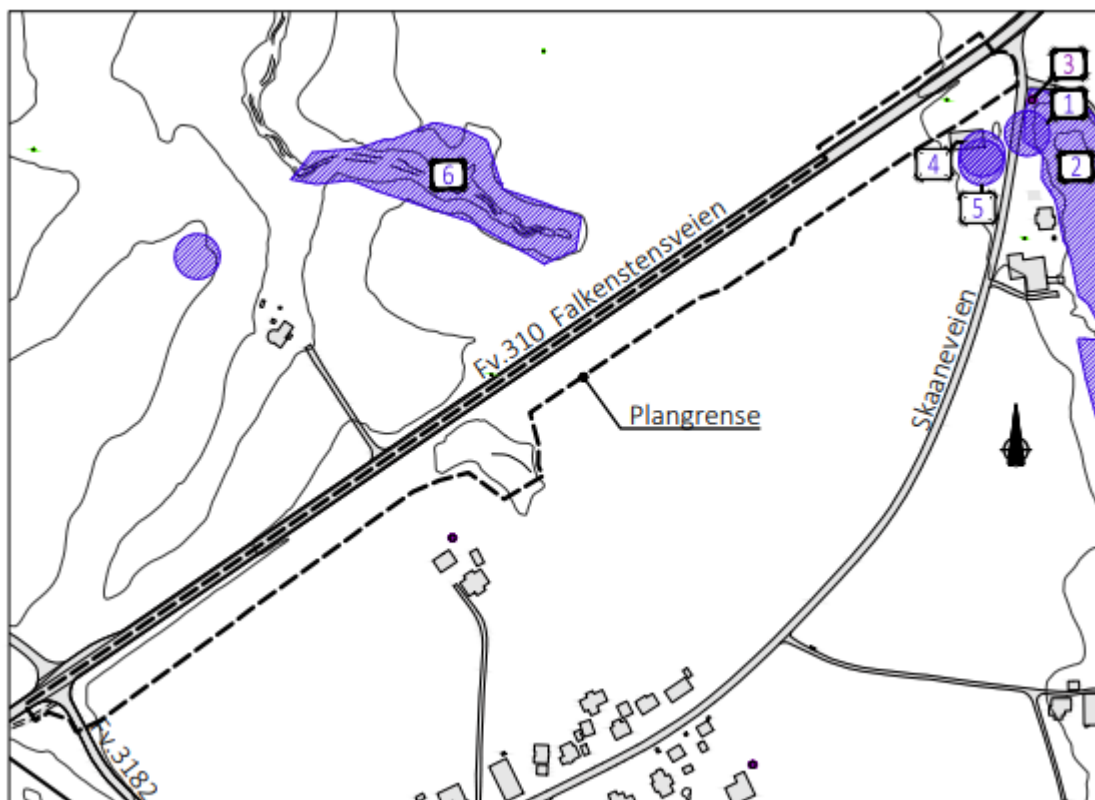
Kunnskapen om naturmangfold (jf. NML § 8) baserer seg på søk i innsynsløsninger som Naturbase, Artsdatabanken, Vegkart og NGU for mineralressurser. Ytre miljørådgiver har også gjennomført befaringsplan av planområdet. Nedenfor er de naturområdene/artene med nasjonal eller vesentlig regional verdi presentert.

Naturregistreringer i Naturbase

Området som skal reguleres ligger innenfor et område definert som viktig for elvemusling. Elvemusling er en art av nasjonal forvaltningsinteresse. Området har ID 10.375_59.375_121308. Området ble registrert i 1860.

Det er også en enkeltstående registrering av musvåk i området. Dette er en art av nasjonal forvaltningsinteresse. Punktet har ID 10.392547_59.429394_3867.

Den østre delen av planområdet ligger nært 5 registreringer fra naturbase vist på kartet under. Punkt 1 (VKU-UN-NINFP2110047299) er en utvalgt naturtype, hul eik. Punkt 2 (Id: VKU-NINFP2110047307) er hagemark med rødlistestatus VU sårbar. Punkt 3 (Id: 10.393526_59.42939_103546) er en forekomst av misteltein som er en fredet art i medhold av naturmangfoldloven. Punkt 4 (Id: VKU-UN-NINFP2110047286) og 5 (Id: VKU-UN-NINFP2110047295) er utvalgte naturtyper, hule eiker. Punkt 6 (Id: VKU-NINFP2110058915) er en høgstaude-edelløvskog med rødlistekategori VU, truet.



Figur 25: Naturregistreringer fra naturbase. Kilde: Vestfold fylkeskommune.

Naturregistreringer i Artskart

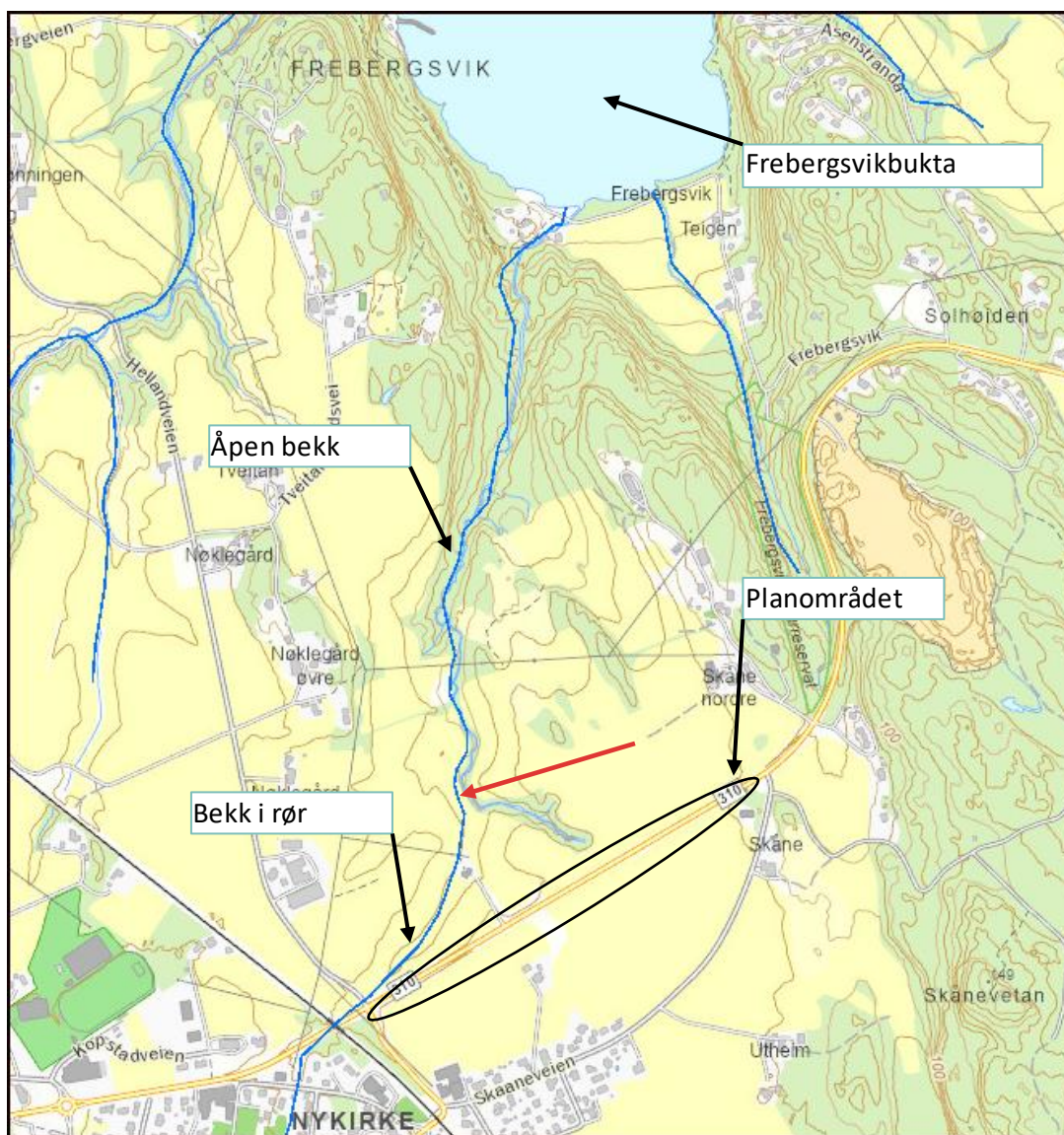
Det er registrert en forekomst av solblom i Artskart. Solblom står oppført som sterkt truet på norsk rødliste. Kartlegging er fra 1888 og arten ligger midt i dagens fv. 310.

Fremmede arter

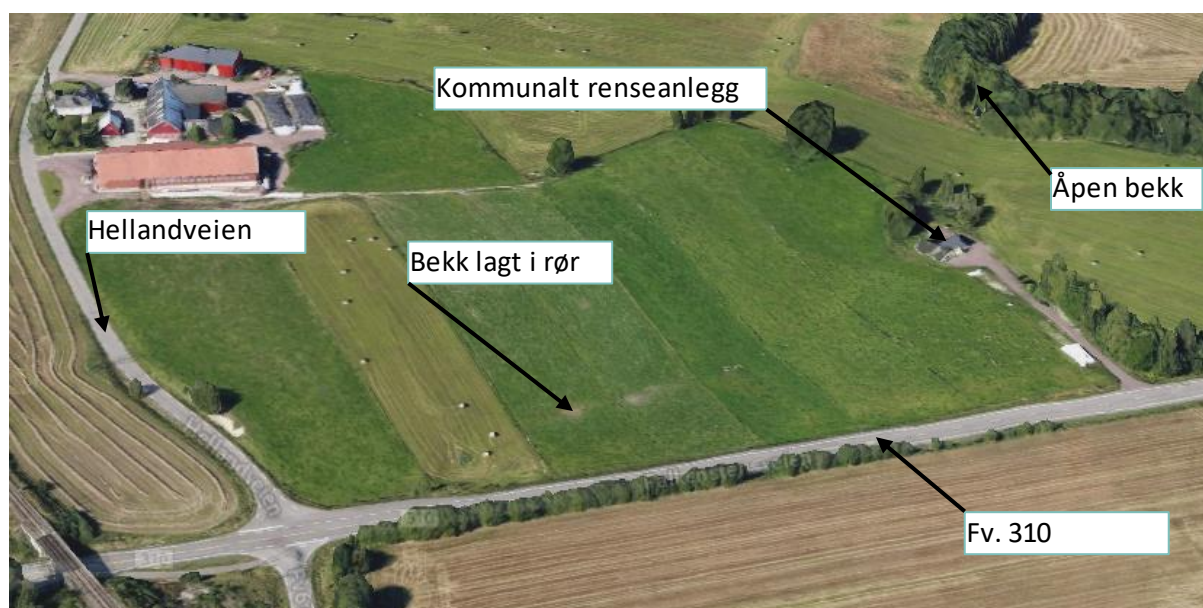
Det er registrert hønsehirse på dyrket mark innenfor planområdet. Det vises til Matjordplan \06\.

5.8. Vannmiljø

Frebergsvik bekkfelt ligger nær opptil planområdet, men ingen av bekkeløpene blir berørt av planen. I området ved Falkenstensveien er en del av Frebergsvik bekkeløp lagt i rør. Det vises til figur nedenfor der rød pil markerer skille mellom åpen bekk og bekk lagt i rør.



Figur 26: Bekker i området, Frebergsvik bekkefelt, tiltaksområdet er markert med sort ellipse. Rød pil viser skille mellom åpen bekk og bekk lagt i rør. Kilde: nevina.nve.no.



Figur 27: Frebergsvik bekkedrag som er lagt i rør fra fv. 310 Falkenstensveien og forbi kommunalt renseanlegg. Kilde: Googlemaps

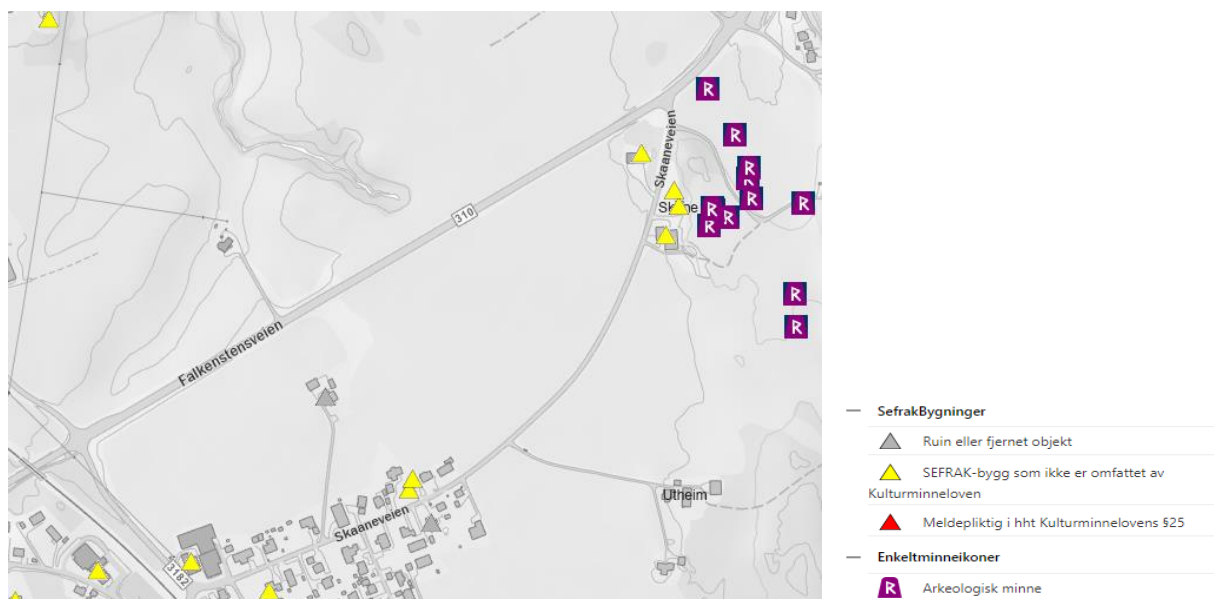
I vann-nett portalen (www.vann-nett.no) er Frebergsvik bekkefelt registrert med økologisk tilstand, moderat, og kjemisk tilstand, god. Vannforekomstene er påvirket av diffus avrenning fra fulldyrket mark og spredt forurensning som forårsaker høye verdier av næringsstoffer. Vannforekomsten er mulig spredningsvei for forurensning i anleggsfasen.

5.9. Kulturminner og kulturmiljø

Automatisk fredede kulturminner (fra før 1537) er blitt registrert av Kulturarv i fylkeskommunen (i 2019 og i 2021) og av Niku (med georadar, i 2019). Nyere tids kulturminner er blitt registrert av Sweco i 2021. Rapporter fra registreringene er vedlagt, \09\ og \10\.

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet.

Det er registrert et SEFRÅK-bygg rett utenfor planområdet i sydøst. Bygget er ikke omfattet av Kulturminneloven.



Figur 28: Oversikt over registrerte kulturminner. Kilde: Miljødirektoratets kart.naturbase.no.

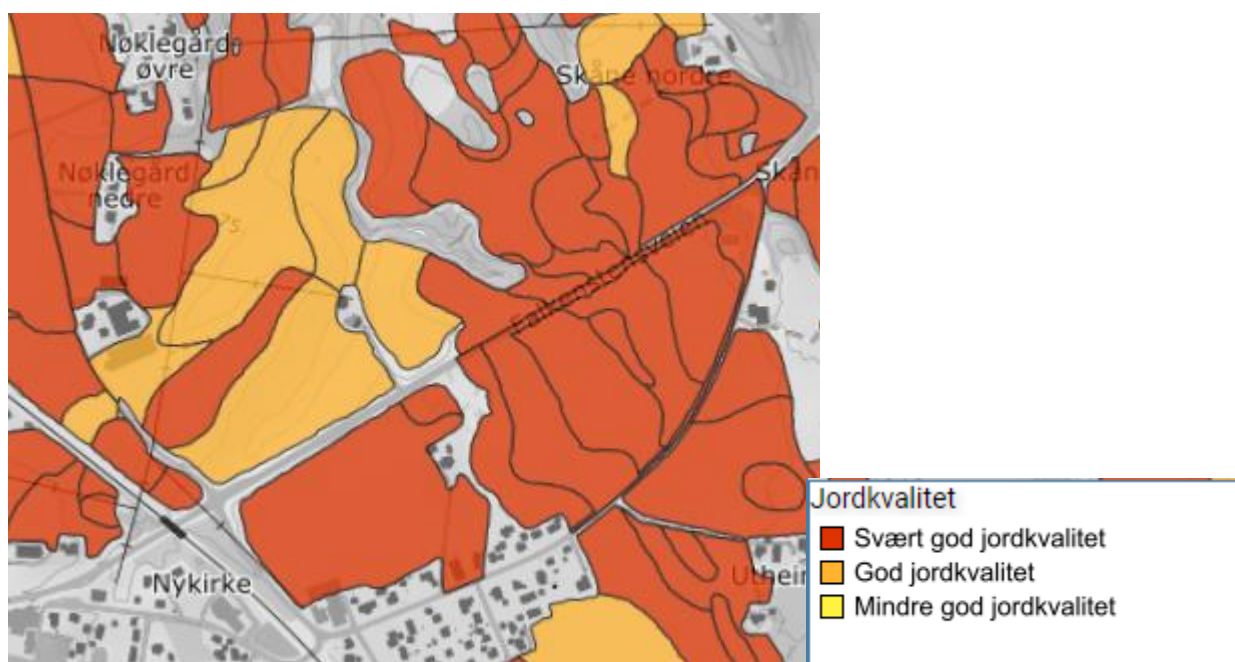
5.10. Naturressurser

Mineralressurser

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

Dyrket mark / Matjord

Tiltaket vil berøre dyrket mark langs hele planstrekningen. Det er tre grunneiere som blir berørt.



Figur 29: Matjorda som vil bli berørt har i hovedsak svært god jordkvalitet. Kilde: Kilden.nibio.no.

Ingen av de berørte eiendommene er ført opp på Mattilsynets liste for eiendommer med kjent forekomst av potetcystenematode (PCN). Jordprøver for å avdekke innhold av PCN i jorda er utført, det er ikke avdekket funn av PCN.

Det er registrert spredte forekomster av floghavre og hønsehirse på eiendommene. Eiendommen mot øst som grenser mot Skaaneveien er oppført i Mattilsynet sitt floghavrerregister, registrert i år 2000. Forekomsten skal være så godt som bekjempet, men er ikke frigitt fra registeret.

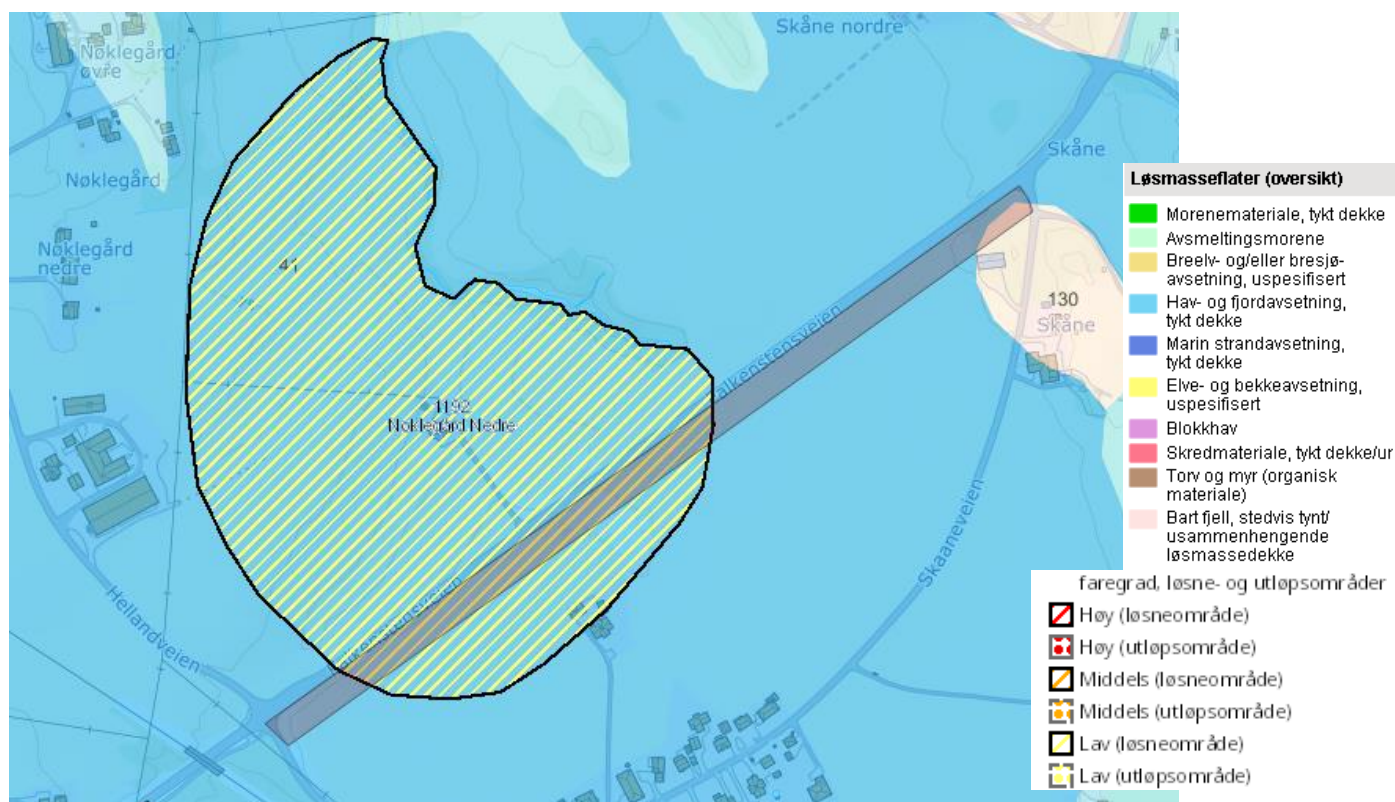
5.11. Grunnforhold

Løsmasser/ geotekniske forhold

Planområdet strekker seg gjennom et område med registrert tykk havavsetning i kvartærgeologisk kart, og delvis gjennom en faresone for kvikkleireskred med lav faregrad.

Utførte grunnundersøkelser langs planlagt gs-vei, bekrefter at det er kvikkleire i området.

Grunnforholdene beskrives som et topplag av tørrskorpeleire i ca. 2 m mektighet over fast til middels fast leire / kvikkleire. Sørøst i planområdet er det noe bart fjell og tynt løsmassedekke.



Figur 30: Kvartærgeologisk kart og kvikkleiresonen «Nøklegård nedre». Planområdet er markert med lys rød. Kilde: NGU og NVE atlas.

Forurensset grunn

I henhold til databasen «forurensset grunn» i Naturbasekartet (www.naturbase.no), er det ikke registrert forurensset grunn i planområdet.

Det er undersøkt for forurensning i grunnen der gs-veien skal anlegges på sydsiden av fv. 310 Falkenstensveien. Figur nedenfor viser jordprøver tatt langs planstrekningen. Blå farge representerer tilstandsklasse 1 – meget god. Det vises til rapport Tiltaksplan forurensset grunn \08\.



Figur 31: Kart med plassering av jordprøver. Kilde: Tiltaksplan forurensset grunn \08\.

5.12. Universell utforming

FNs konvensjon om rettigheter til mennesker med nedsatt funksjonsevne har følgende definisjon av universell utforming:

«Utforming av produkter, omgivelser, program og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming.»

Det er ikke tilrettelagt for universell utforming langs strekningen i dagens situasjon.

5.13. Andre forhold

Flomfare

NVE aktsomhetskart for flom viser bekker som kan være utsatt for flomfare. En gren av Frebergsvik bekkeløp har aktsomhetsområde rett nord for planområdet, men ikke i inngrep med planområdet og tiltaket.



Figur 32: Frebergsvik bekkeløp, markering av flom og aktsomhetsområde. Kilde: NVE Atlas.

6. Vurderte løsninger

I 2019 bestemte Statens Vegvesen, Vestfold fylkeskommune og Horten kommune å gjennomføre et forprosjekt for å avklare løsninger og standarder i forbindelse med reguleringsplan for gs-vei mellom Nykirke og Vikveien. To av problemstillingene forprosjektet drøftet og avklarte var:

1. Hvor bør gs-traséen ligge nærmest Nykirke? Bør det etableres ny gs-vei langs fv. 310 Falkenstensveien eller bør de kommunale veiene Skaaneveien og Kopstadveien brukes som gs-trasé?
2. Hvilken standard bør gs-anlegget ha? Hvor bred bør gs-veien være og hvor bred grøft/trafikkdeler bør det være mellom gs-veien og kjøreveien?

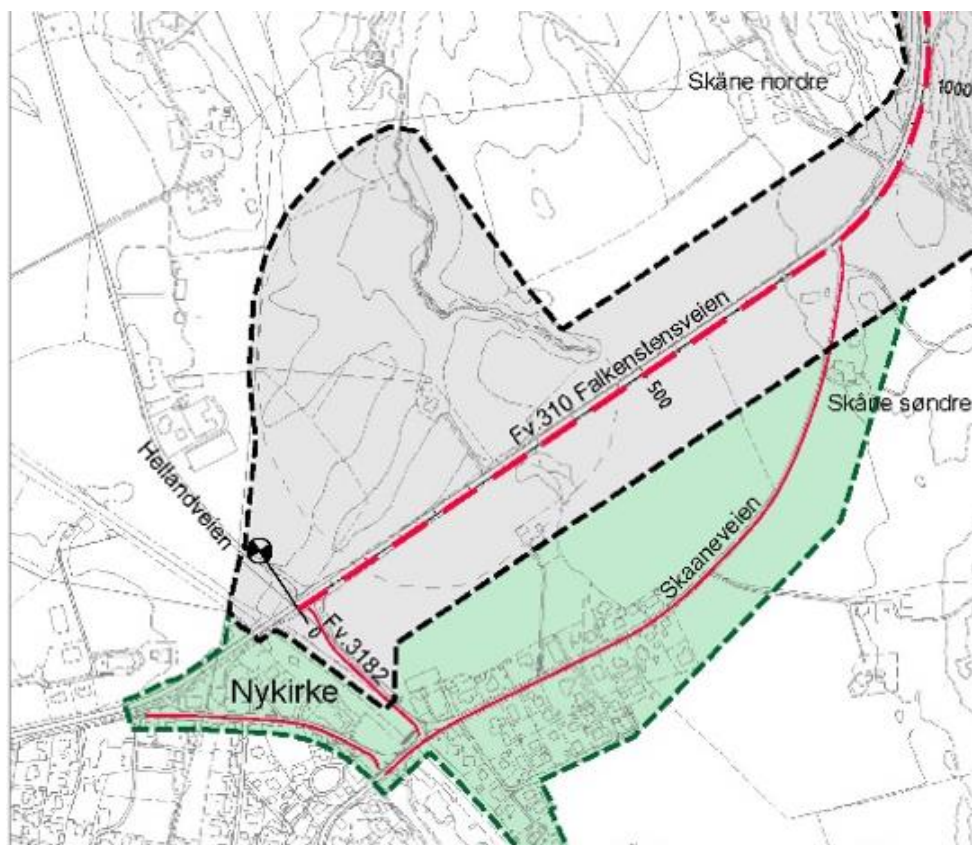
Vurderingene i kapittel 6.1 og 6.2 nedenfor er hentet fra forprosjektet som var ferdigstilt i 2019.

I tillegg ble det i 2022 og 2023 gjort ytterligere vurderinger i forhold til løsning for matjordproblematikk, som supplerer forprosjektet fra 2019. Det er utarbeidet ny matjordplan \06\ for planområdet Nykirke - Skaaneveien.

6.1. Skaaneveien som gs-vei

Alternativene som ble vurdert i forprosjektet er vist i figuren nedenfor:

- a) Bygge ny gs-vei langs fv. 310 Falkenstensveien (stiplet rød linje i det grå området på skissen)
- b) Bruke de kommunale veiene Skaaneveien og Kopstadveien som gs-trasé (heltrukket, rød linje i det grønne området, kommunale veier).



Figur 33: Alternativ plassering av gs-vei ved Nykirke. Kilde: Vestfold fylkeskommune.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn:

- Fv. 310 Falkenstensveien er hovedvei inn til Horten fra nord og fungerer også som avlastningsvei for Riksvei 19. Fv. 310 må ha relativt høy standard når det gjelder veibredde og fartsgrense, og derfor bør veistandarden beholdes slik den foreligger i dag.
- De kommunale veiene (Skaaneveien og Kopstadveien) beholdes som i dag, men det må etableres siktsoner i alle avkjørsler (krav fra vegnormalene og kommunen). Det må etableres ny veibelysning langs en del av Skaaneveien og det bør gjøres noen krysstiltak. Det etableres ikke egen gs-vei langs disse veiene, fordi det vil gi store inngrep i sidearealer, hager og dyrket mark. Egen gs-vei her vil gi høye kostnader i forhold til nytten, siden det er lite trafikk på de kommunale veiene. På åpent møte med lokalbefolkningen den 26.02.2019 uttrykte en del oppmøtte at de ikke ønsket inngrep i hager og dyrket mark.
- Eventuell stenging av Skaaneveien (for bil/ buss) er ikke vurdert, siden bussene i fremtiden skal kjøre langs fv.310 Falkenstenvseien og ikke langs Skaaneveien. Horten kommune kan, om de ønsker det, stenge eller trafikkregulere Skaaneveien, som er kommunal vei.
- Hvis Skaaneveien skal benyttes som gs-vei, må kommunens VA-anlegg legges i egen grøft/ trase langs fv. 310 Falkenstensveien mellom krysset Hellandveien/ fv. 3182 og Skaaneveien. Den økonomiske fordelen med fellesprosjekt vann, avløp og gs-vei vil ikke realiseres.
- Statens vegvesens håndbøker legges til grunn for planlegging og gjennomføring av prosjektet, unntatt der det vedtas fravik fra håndbøkene.

Fordeler med å etablere gs-veilangs fv. 310 Falkenstensveien:

- Strekningen er en del av et hovednett for sykling i Horten: Hovedplan for sykkeltrafikk i Horten (tematisk kommunedelplan, 2012) viser gs-anlegg på sørsiden av fv. 310 Falkenstensveien på hele strekningen Nykirke – Vikveien.
- Traseen er en naturlig rute, og er korteste og flateste vei, for gs-trafikk tur-retur Kopstad-Horten og for myke trafikanter som skal til/fra Hellandveien. Andre, som bor syd for fv. 310 Falkenstensveien, kan bruke lokalveiene som i dag.
- Den nye gs-veien vil bli en del av et sammenhengende gs-veinett, og man får samme driftsstandard som på tilstøtende gs-veier.
- Geoteknisk sett vil det være en fordel å redusere høyden på jordskjæring øst for fv. 3182. Dette vil forbedre stabiliteten i området.
- Ny gs-vei langs fv. 310 Falkenstensveien vil gi redusert gs-trafikk langs Skaaneveien, der bussen går pr. dags dato.

Ulemper med å etablere gs-vei langs fv. 310 Falkenstensveien:

- Beslaglegger mer dyrket mark: ca. 3100 m² permanent erverv ved trafikkdeler på 3,0 m.
- Går gjennom Nøklegård rasområde, selv om gs-veien riktignok vil bli lagt så «grunt» at veikonstruksjonen ikke vil komme ned i sensitive masser.
- Det blir inngrep i jordbruksdrenering på jordene langs fv. 310 Falkenstensveien.

Fordeler hvis Skaaneveien/Kopstadveien skal brukes som gs-trase:

- Redusert prosjektering- og byggekostnad
- Ikke inngrep i dyrket mark

Ulemper hvis Skaaneveien/ Kopstadveien skal brukes som gs-trase:

- Det er ikke avklart om fylkeskommunen kan bekoste tiltak på kommunale veier
- Mange myke trafikanter vil velge å ferdes langs fv. 310 Falkenstensveien i stedet for via Skaaneveien / Kopstadveien. Dette vil medføre dårlig trafiksikkerhet for de myke trafikantene langs veien.
- Det vil bli inngrep i hager, hekker med annet langs Skaaneveien/ Kopstadveien, pga. krav om siktsoner i avkjørsler. Beboere ønsker ikke det.
- Det kan bli vanskelig å samordne fylkeskommunens og kommunens driftstiltak i tid og standard (langs hhv. fv.310 Falkenstensveien og Skaaneveien/ Kopstadveien), dette gjelder særlig brøyting og strøing vinterstid.
- Fylkeskommunen og kommunen vil få litt økte kostnader ved å øke driftsstandarden på Skaaneveien/ Kopstadveien til fylkes-gs-vei-standard.
- Skaaneveien/ Kopstadveien som gs-trasé kan gi trafiksikkerhetsutfordringer både langs veiene og ved plankryssingen av jernbanen, pga. økt gs-trafikk. Bane Nor ønsker ikke mer gs-trafikk over jernbanen (ny jernbanelinje forventes å åpne i 2025).

Basert på forprosjektet og vurdering av punktene ovenfor ble det tidlig i 2021 besluttet i å regulere for løsning med ny gs-vei langs fv. 310 Falkenstensveien på strekningen fra krysset Hellandveien / fv. 3182 til krysset Skaaneveien.

Matjordhåndtering for gs-vei langs fv. 310 Falkenstensveien

I forbindelse med intern høring (november 2021) i Vestfold og Telemark fylkeskommune, før oversendelse av dokumenter for 1. gangs behandling, ble det varslet en mulig innsigelse til foreløpig reguleringsplanforslag av jordvern hensyn. Innspillet gjaldt etablering av gs-vei over dyrkbar mark langs Falkenstensveien mellom Nykirke og Skaaneveien. Det ble gitt tilbakemelding om at prosjektet måtte vurdere andre muligheter for matjordhåndtering enn det matjordplanen la til grunn for i området.

Utarbeidet matjordplan for Nykirke – Vikveien og området Nykirke – Skaaneveien la til grunn at matjord fra berørte områder skulle benyttes til jordforbedrende tiltak for å øke produksjonspotensial på eksisterende dyrket mark på eiendommene. Det ble gitt innspill om at prosjektet måtte utrede områder for nydyrking.

Det ble i november 2021 tatt en avgjørelse om å utelate strekningen Nykirke – Skaaneveien fra reguleringsplanen. Detaljreguleringsplanen for Fv. 310 Falkenstensveien, gs-vei Skaaneveien-Vikveien ble ferdigstilt, og ble vedtatt av Kommunestyret i Horten kommune i februar 2023.

I september 2023 ble det varslet oppstart av reguleringsplanarbeid for gs-vei fra Nykirke til Skaaneveien, med gs-trase lang sydsiden av fv. 310 Falkenstensveien. I forbindelse med dette reguleringsplanarbeidet har det vært gjennomført møter med Horten kommunes landbruksavdeling samt ressursperson på landbruk i Vestfold og Telemark fylkeskommune / (Vestfold fylkeskommune fra 01.01.2024). Det har vært fokusert på løsninger med etablering av nydyrkingsareal for å erstatte matjord som blir beslaglagt av gs-tiltaket. Det har vært nær dialog med berørte grunneiere for å finne gode løsninger, og grunneierne har hatt et sterkt ønske om å kunne benytte matjord berørt av tiltaket til tiltak på egen eiendom. Dette ønsket har fylkeskommunen etterkommet.

Det vises til utarbeidet matjordplan \06\ . Matjordplan er utarbeidet i henhold til Vestfold og Telemark fylkeskommunes matjordveileder (2022). Tabellen nedenfor viser beslaglagt matjord i areal og volum.

Nr.	Gnr/Bnr.	Permanent erverv matjord (m ²)		
		Areal (m ²)	Tykkelse (m) *	Volum (m ³)
1	100/15	1305	0,3	392
2	103/2	820	0,3	246
(2)	9310/1 **	424	0,3	127
3	104/1	390	0,3	117
(3)	9310/1 **	190	0,3	57
Sum:		3130		939

* = kun matjordlag/A-sjikt. ** = fylkeskommunal eiendom

Tabell 1: Beslaglagt matjord på strekning Nykirke - Skaaneveien. Kilde: Matjordplan \06\

Gbnr. 100/15:

Ved eiendom gbnr. 100/15 berøres totalt 1305 m² / 392 m³ matjord. Grunneier ønsker å benytte beslaglagt matjord til jordforbedringstiltak på eiendommen (100/8).



Figur 34: Mottaksarealer på eiendom gbnr. 100/8, markert med oransje polygon. Rød prikk er mulig mellomlagring av masser. Kilde: Matjordplan \06\.

Jordsmonnet på foreslått mottaksareal har et høyt leirinnhold og lavt moldinnhold. Leirjord påvirkes mye av vanninnholdet, fra klissete leire til tørre leirklumper. Dette er tilstander på jorden som ikke gir gunstige vekstvilkår. Om våren tørker sola raskt opp leirjorden, og det vil lett dannes småklumper. Blir det tørt etter såing, vil ikke kornet få tak i nok vann, og vil derfor ikke spire. Ifølge grunneier, var dette tilfelle i 2023 på det søndre mottaksarealet (pers. med. 09.11.23). Jord med høyt leirinnhold og lavt moldinnhold har ofte dårlig struktur. Dette fører til at jordsmonnet ikke klarer å kvitte seg med overflødig vann. Dette gir oksygenmangel og dårlige vekstvilkår. Styrregn etter såing vil på stiv leirjord med lavt moldinnhold ofte gi skorpedannelse. Dette gir svært dårlig oppspiring. Tilførsel av moldholdig jord vil gi forbedret jordstruktur og bedre vekstvilkår for planter, og vil i enkelte år kunne gi god avlingsgevinst. Dette gjelder særlig tørre år, våte år og år med styrregn etter såing. I et normalår vil avlingsgevinsten være mindre. Ved å tilføre ny matjord til arealet vist i figur ovenfor, vil strukturen i tilført A- sjikt gjøre at mottaksarealet får dypere A- sjikt. Dette vil kunne gjøre jordsmonnet mer tørkesterkt, gi bedre og dypere rotutvikling, og trolig bedre jordsmonnets dreneringsegenskaper.

Området er vurdert av geoteknisk fagkompetanse og områdestabiliteten er vurdert tilfredsstillende for planlagt tiltak iht. NVE 1/2019. Det vises til Geoteknisk notat \15\.

Grunneier ønsket i utgangspunktet å benytte overskudd av matjord til jordforbedringstiltak i området ved Frebergsvik bekkefelt. Området ble vurdert av geotekniker til å ikke kunne benyttes til matjordutlegg grunnet områdestabilitet. Det vises til Geoteknisk notat \14\.

Gbnr. 103/2:

Ved eiendom gbnr. 103/2 berøres totalt 1244 m² / 373 m³ matjord. Deler av beslaglagt areal langs denne delen av strekningen er fylkeskommunen sin eiendom, mens resten tilhører eiendommen gbnr. 103/2. Grunneier ønsker å benytte beslaglagt matjord til å etablere nytt dyrkingsområde, se figur nedenfor. Arealet ligger ca. 400 m nord for Kopstadveien og 500 m vest for E18.



Figur 35: Mottaksarealer på eiendom gbnr. 94/3, markert med oransje polygon. Kilde: Matjordplan \06\.

Mottaksarealet er i dag en gammel hogstflate med blandingsskog i hogstklasse 1. For å dyrke opp arealet er det kun hensiktsmessig å kjøre til beslaglagt matjord fra A- sjikt. Jordsmonnet her er egnet til oppdyrking uten tilkjørte masser. Tilkjørt A- sjikt vil øke produktiviteten til arealet og trolig gi gode avlinger med en gang, så lenge dreneringstilstanden er tilstrekkelig.

Området markert på figur ovenfor med orange polygon er tilsvarende areal som beslaglegges for eiendom 94/3. I forbindelse med søknad om nydyrking vil hele området vist med grønt på figur 4 omsøkes.

Området er vurdert av geoteknisk fagkompetanse og områdestabiliteten er vurdert tilfredsstillende for planlagt tiltak iht. NVE 1/2019.

Gbnr. 104/1:

Ved eiendom gbnr. 104/1 berøres totalt 580 m² / 174 m³ matjord. Deler av beslaglagt areal langs denne delen av strekningen er fylkeskommunen sin eiendom, mens resten tilhører eiendommen gbnr. 104/1.

Grunneier ønsker å benytte beslaglagt matjord til jordforbedringstiltak på eiendommen. Matjord fra vestre del av skiftet ønskes tilført og fordelt langs nordøstre kant av samme jorde.



Figur 36: Mottaksareal på eiendom gbnr. 104/1, markert med oransje polygon. Rød prikk er mulig mellomlagring av masser.
Kilde: Matjordplan \06\.

Området dit jorda ønskes flyttet er dyrket mark, men deler av arealet er grunnlendt, med fjell i dagen enkelte steder. Matjordlaget er derfor tynt/ ikke-eksisterende. Områdene med fjell i dagen vil ha en 100 % avlingsøkning. Avlingsøkningen for de grunnlendte arealene vil være størst i tørre år. Størrelsen på området som jorden ønskes flyttet til er på cirka 0,5 daa. Grunneier anslår en avlingsforbedring på 50 % innenfor dette arealet. Avlingsøkningen vil være størst i tørre år. I våte år er ikke forskjellen sannsynligvis så stor.

6.2. Smal gs-vei og smal trafikkdeler

I et forprosjekt utført i 2021 ble det gjort vurderinger for strekningen Nykirke – Vikveien i forhold til alternative løsninger for bredde på gs-vei og trafikkdeler. Utdrag fra forprosjektet er gjengitt nedenfor. I tillegg er det gjort nye vurderinger av grøftebredde mellom fv. 310 Falkenstensveien og ny gs-vei i 2023/2024.

6.2.1. Vurdering av gs-vei med 2,5 m eller 3,0 m asfaltert bredde

Mange forhold anses å være like for alternativene 2,5 eller 3,0 m asfaltert bredde. Nedenfor er en enkel vurdering av fordeler og ulemper.

Anbefalte gs-veibredder i tabell 3.3 i sykkelhåndboka (vegvesenets håndbok V122):

- Bredde 2,5 m (eksklusive skuldre) for opptil 15 gående og 15 syklende i maksimaltiden.
- Bredde 3,0 m (eksklusive skuldre) for opptil 15 gående og 200 syklende i maksimaltiden.

Der maksimaltiden er den tiden i døgnet med størst gs-trafikk. Trafikkanlegg skal dimensjoneres for en situasjon 20 år fram i tid og det er mål om at trafikkøkning på grunn av befolkningsvekst skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport.

Fra Nykirke er det 6-7 km østover til neste tettbebyggelse ved Falkensten/ Skavli og ca. 10 km til Horten sentrum. I henhold til Reisevaneundersøkelse (RVU) 2013-14 for «Vestfoldbyen» er gjennomsnittlig reiselengde 1,9 km/ 23 min for gående og 5,5 km/ 19 min for syklende. Det antas derfor at det vil bli få gående på den nye gs-veien, og neppe så mange syklende at det vil bli kapasitetsproblemer med 2,5 m bred (+ skuldre) gs-vei. Treningssyklister velger ofte å sykle i kjøreveien.

Dagens tilstøtende gs-anlegg har asfaltbredde 2,5 m både ved Nykirke og ved Falkensten.

Fordeler med 2,5 m bred gs-vei ift. 3,0 m bredde (eksklusive skuldre):

- Litt lavere byggekostnader
- Litt mindre beslag av dyrket mark
- Samme standard som på tilstøtende gs-veier i begge ender
- Gir trolig god nok kapasitet for antall framtidige gs-trafikanter
- Mange uttalelsparter (bla. Fylkesmannen / Statsforvalteren, grunneiere og bondelag) ønsker smal gs-vei for å spare dyrket mark

Ulemper med 2,5 m bred gs-vei ift. 3 m bredde (eksklusive skuldre):

- Litt dårligere skille/ bredde mellom gående (som f.eks. skolebarn) og syklistene (i til dels stor fart).

Basert på punktene ovenfor ble det for reguleringsplan Skaaneveien – Vikveien anbefalt å regulere for 2,5 m asfaltert bredde. Denne løsningen er også videreført for reguleringsplan Nykirke – Skaaneveien.

6.2.2. Vurdering av 1,5 m grøft ift 3,0 m grøft mellom fv. 310 Falkenstensveien og gs-vei

I forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplan Nykirke -Skaaneveien kom det inn merknad fra Statsforvalter om at prosjektet må vurdere å redusere grøftebredden mellom fv. 310 Falkenstensveien og planlagt gs-vei for å spare matjord. Grøftebredde som foreslås vurdert er 1,5 m mot planlagt 3,0 m grøft, der det vises til forprosjekt fra 2021.

Nedenfor er det gjengitt et utdrag fra forprosjektet fra 2021 der blant annet fordeler og ulemper med 1,5 m grøft og 3,0 m er vurdert.

Statens vegvesen avklarte i november 2019 følgende forutsetninger:

- Fra dagens 50-sone ved kryss Hellandveien til Søndre Vegge, baseres reguleringsplanarbeidet på fartsgrense 80 km/t (som i dag). Fordi det vil bli vanskelig å få kjørende til å overholde lavere fartsgrense, og den enkelte trafikant har uansett ansvar for å tilpasse farten etter forholdene.
- Med fartsgrense over 60 km/t tillater vegnormalene å ha ned til 1,5 m trafikkdeler, men da må det settes opp rekkverk i trafikkdeleren.
- Med 3,0 m bred trafikkdeler, trengs ikke rekkverk i trafikkdeleren.
- Smalere trafikkdeler enn 1,5m (med rekkverk), krever søknad om fravik fra vegnormalene.
- Det er mulig å plassere veilsstolper «bak» rekkverk i 1,5 m bred trafikkdeler.

Vestfold og Telemark fylkeskommune beregnet i mars 2021 klimagassutslipp for å etablere gs-vei Nykirke (kryss Hellandveien) – Vikveien med 1,5 m trafikkdeler med rekkverk og med 3,0 m bred trafikkdeler som åpen grøft. Ståltrekkverk gir høyere klimagassutslipp i forhold til alternativet med åpen grøft.

Trafikkdeler	Bygging (tonn CO ₂ -ekvivalenter)	Bygging %	Drift/vedlikehold i 60 år (tonn CO ₂ -ekvivalenter)	Drift/vedl. %
1,5m m. rekkverk	186	89	2185	130
3m åpen grøft	209	100	1682	100

Tabell 2: Beregnet klimagassutslipp fra 2021. Kilde: Vestfold og Telemark fylkeskommune

Det er en del utfordringer med 1,5 m trafikkdeler som listes opp i punktene nedenfor. Ulempene gjelder også for 2,0 m grøft med rekkverk:

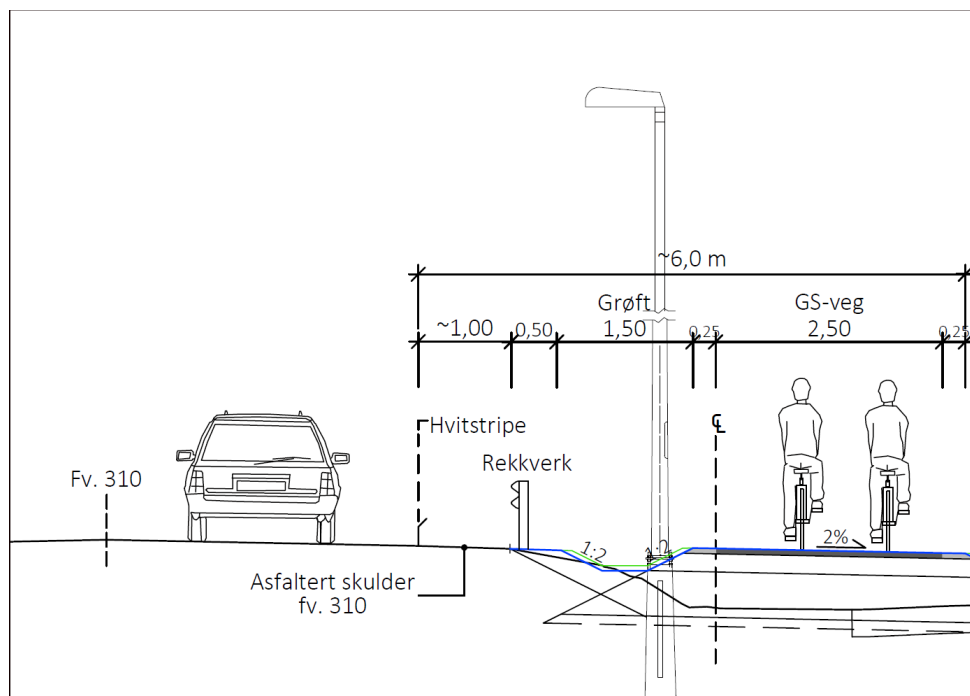
- Smal grøft fører gående og syklende tettere på trafikken, noe som kan oppleves som ubehagelig for myke trafikanter, og gjøre gs-veien mindre attraktiv å bruke.
- Smal grøft vil medføre vann- og snøslapssprut fra biler som passerer, og gjøre gs-veien mindre attraktiv å bruke.
- Smal grøft gir mindre plass til snøopplag. Ved brøyting på vinter vil snø kastes over i gs-vei. Det er ikke rutine at gs-vei brøytes samtidig som hovedvei. I perioder om vinteren vil gs-vei kunne være lite framkommelig på grunn av snø fra fylkesvei.

- Smal grøft gir utfordringer ved etablering av drenssystem for vei og gs-vei. Etablering av sluk i 1,5 m grøft medfører at det vil bli graving i eksisterende fv. 310 Falkenstensveien. Dette fører økte kostnader for anleggsgjennomføring.

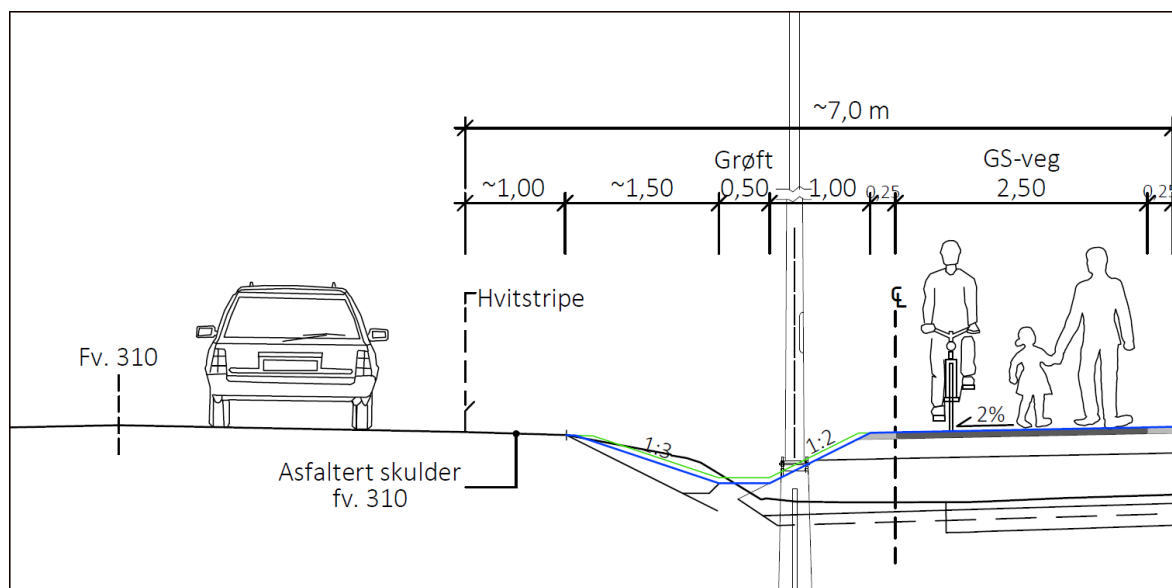
Fordeler med 3,0 m bred trafikkdelers listes opp nedenfor:

- Mer plass til snøoplag.
- Mindre sprut av vann og snø inn på gs-veien fra bilveien.
- Lavere driftskostnader (enn med rekkverk i trafikkdelers).
- Unngår rekkverk som risikoelementet i trafikkdelers; sikthinder og fare for påkjørsel (bla. Ved avkjørsler).
- Flexibelt, kan heve/senke gs-veien ved behov, for å få mindre skråningsutslag på sidene og få lavere skråningshøyde på utsiden av gs-veien.
- Lavere klimautslipp ved drift/ vedlikehold, da en unngår stålrekkverk.
- Samme trafikkdelers-bredde som på tilstøtende gs-veier.

Løsning for 1,5 m grøftebredde ble detaljprosjektert etter varsel om oppstart i 2023. På grunn av fartsgrense på 80 km/t må det etableres rekkverk mellom gs-vei og fv. 310 Falkenstensveien. Krav i Statens vegvesen håndbok medfører at det må etableres 0,5 m rekkverksrom i bakkant rekkverket. Det fører til at grøftebredden blir 2,0 m i stedet for 1,5 m. Se målsatte skisser nedenfor med rekkverk og 1,5 m grøft og løsning med 3,0 m grøft.



Figur 37: Prosjektert løsning med 1,5 m grøft og rekkverk. Kilde: Vestfold fylkeskommune.



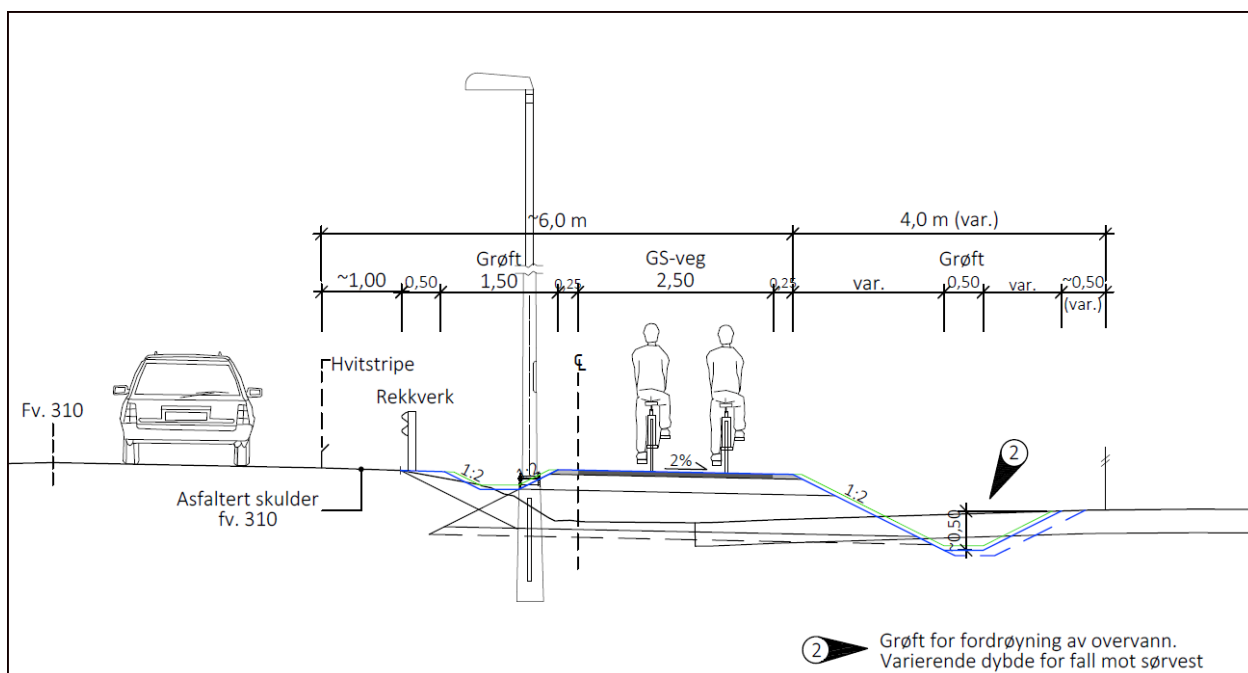
Figur 38: Prosjektert løsning med 3,0 m grøft. Kilde: Vestfold fylkeskommune.

Løsning med 1,5 m grøft bygger, inkludert rekkverk og nødvendig rekkverksrom, 3,25 m fra eksisterende hvitstripe på fv. 310 Falkenstensveien til asfaltkant på gs-veien. Løsning med 3,0 m grøft bygger 4,25 m fra eksisterende hvitstripe til asfaltkant på gs-veien. Det skiller 1,0 m mellom de to alternativene.

Krav fra Horten kommune i forhold til overvannshåndtering er at prosjektet ikke skal føre til øket påslipp til kommunalt nett / Frebergsvikbekken. Horten kommune tillater et påslipp på 1 l/s pr. dekar. Det betyr at prosjektet må benytte grøftearealet til fordrøyning av overvann fra gs-vei før vannet slippes ut på kommunale ledninger ved Hellandveien.

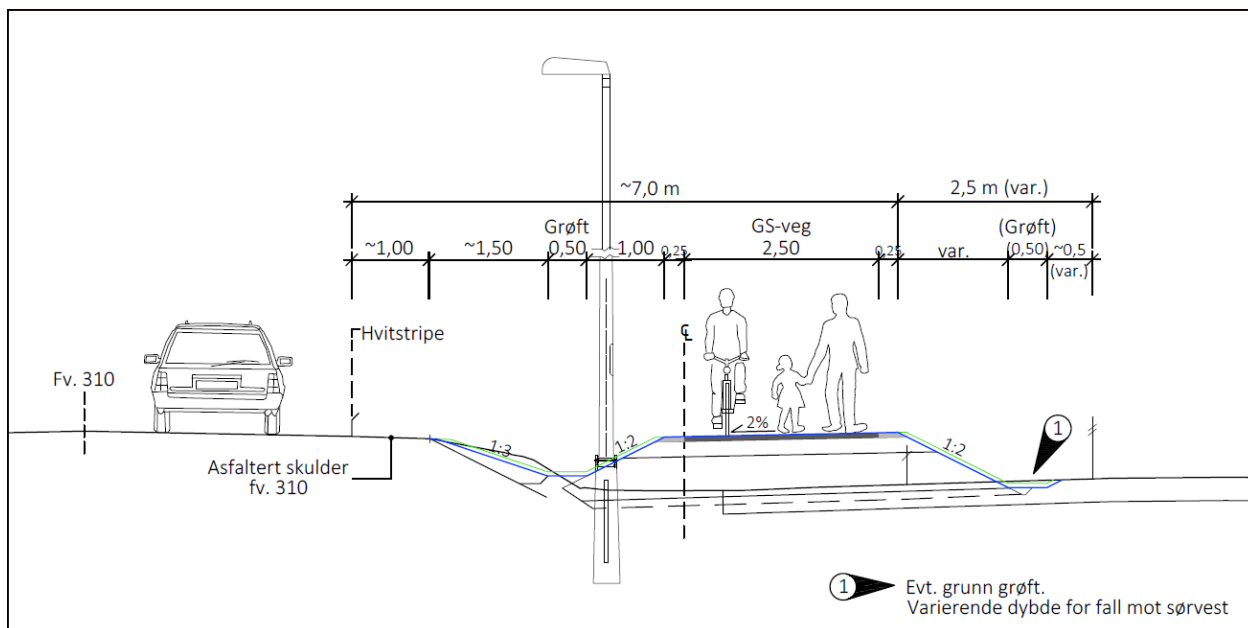
Konsulentfirma Sweco har revidert overvannsrapport fra 2021. Overvannsrapport (2021) la til grunn at fordrøyning av overvann kunne gjøres i grøft og i veioppbyggingen. Fordrøyning av overvann i veioppbyggingen tillates ikke, da dette vil kunne medføre telehivi eksisterende fv. 310 Falkenstensveien og i ny gs-vei. Det er gjort nye beregninger i forhold til nødvendig fordrøyningsvolum for de to løsningene vist i figurene ovenfor. Det vises til Overvannsrapport \11\.

For løsning med 1,5 m grøft og rekkverk er det ikke tilstrekkelig volum i grøft mellom fv. 310 Falkenstensveien og ny gs-vei til å fordrøye overvann i henhold til krav fra Horten kommune. For å få nødvendig volum for fordrøyning av overvann må det etableres en fordrøyningsgrøft ut mot eksisterende landbruksareal slik figur nedenfor viser.



Løsning med 1,5 m grøft, rekkverk og fordrøyningsgrøft mot landbruksarealet bygger ca. 10 m fra eksisterende hvitstripe til ny eiendomsgrense.

Planlagt regulert løsning med 3,0m grøft mellom fv. 310 Falkenstensveien og ny gs-vei har tilstrekkelig volum i grøften til å fordøye overvann i henhold til krav fra Horten kommune. For å redusere beslag av matjord er det planlagt grunn sidegrøft ut mot landbruksareal.



Løsning med grøft og grunn sidegrøft mot landbruksarealet bygger ca. 9,5 m fra eksisterende hvitstripe til ny eiendomsgrense. Løsning med 3,0 m grøft mellom fv. 310 Falkenstensveien og ny gs-vei gir ca. 0,5 m mindre matjordbeslag enn løsning med 1,5 m grøft og rekkverk.

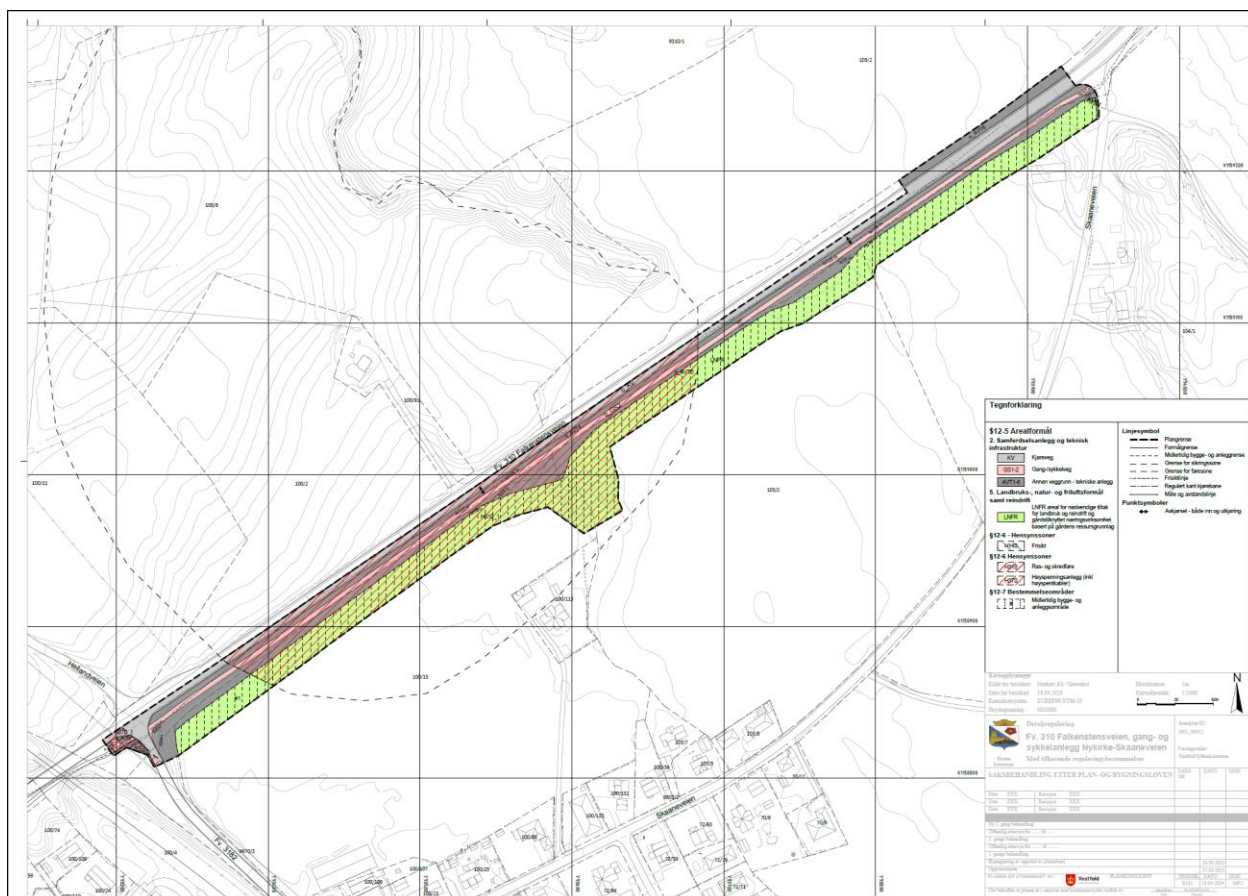
Forprosjektet og detaljprosjektering av løsning for 1,5 m grøft med rekkverk og 3,0 m grøft viser at det vil kunne bli noe redusert matjordbeslag ved 3,0 m grøft framfor 1,5 m grøft med rekkverk. I tillegg er det en rekke ulemper med 1,5 m grøft i forhold drift og anvendelse av gs-vei som er tungtveiende. Prosjektet har derfor etter en helhetlig vurdering valgt å regulere for løsning med 3,0 m grøft som gir lavest matjordbeslag og en mer brukervennlig løsning.

7. Beskrivelse av planforslaget

Forslag til detaljreguleringsplan omfatter gs-vei langs fv. 310 Falkenstensveien fra Hellandveien / fv. 3182 til Skaaneveien og ny veibelysning på strekningen. Figur nedenfor viser planområdet.

7.1. Planlagt arealbruk

Detaljregulering for nys-vei innebærer omdisponering av ca. 3,1 dekar med LNFR (landbruks-, natur-, friluft- og reindriftsområder) til veiformål, for å tilrettelegge for nys-vei. Beslaglagt matjord vil brukes til nydyrking og jordforbedring på den enkelte grunneiers eiendom.



Figur 41: Plankart for reguleringsplan vei fv. 310 Falkenstensveien. Kilde: Vestfold fylkeskommune.

7.2. Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Reguleringsplanen 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 grunnnerv.

For å sikre gjennomføring av planen er følgende formål benyttet:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg: KV
- Gang- og sykkelveg: GS1-GS2
- Annen veggrunn – tekniske anlegg: AVT1-AVT6

Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

- Landbruksformål: LNFR

Hensynssoner

- Frisikt: H140
- Faresone: H310 og H370

Bestemmelsesområder

- Midlertidig bygg og anleggsområde: #1

7.3. Tekniske forutsetninger

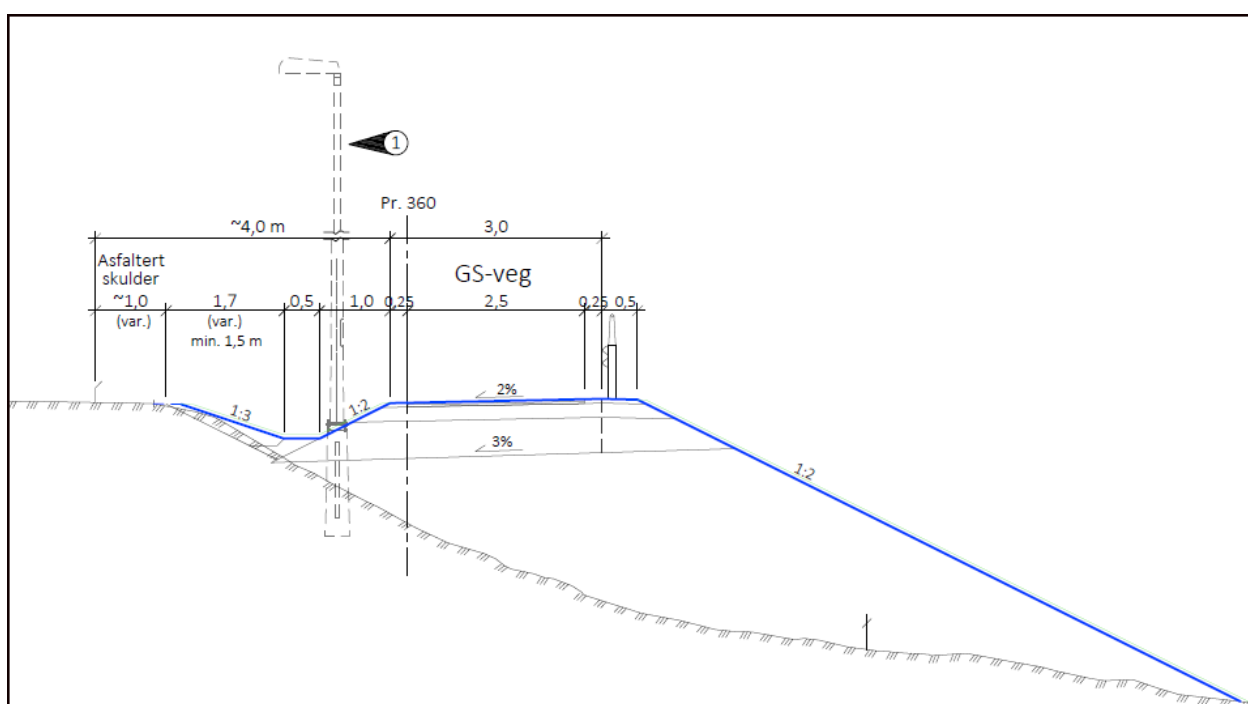
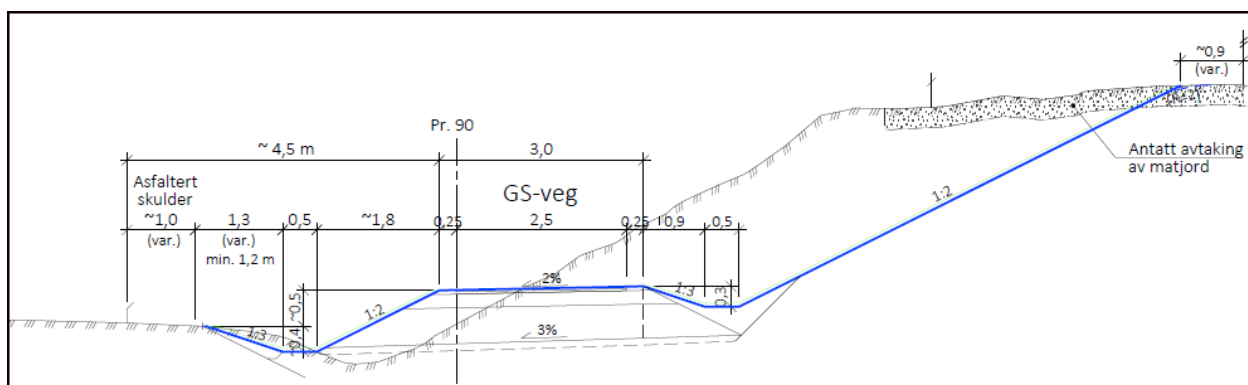
7.3.1. Utforming av ny gs-vei

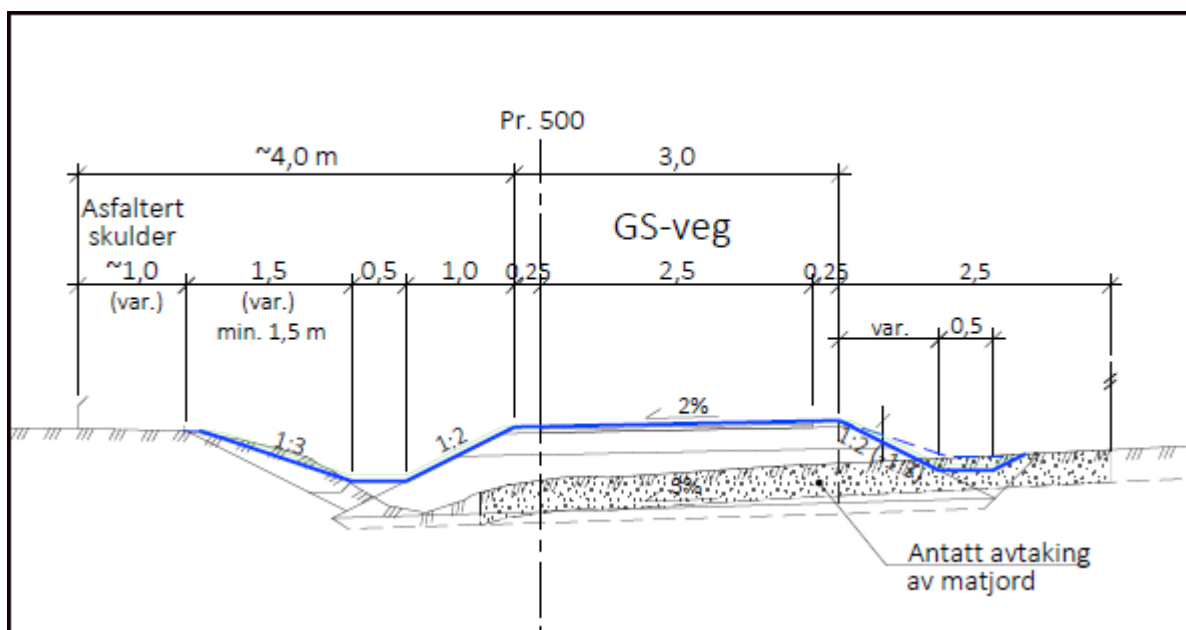
Reguleringsplanforslaget og tekniske planer bygger på gjeldende vegnormaler hos Statens vegvesen og annet regelverk, og på registreringer og vurderinger i de faglige rapportene og notatene som er produsert i planarbeidet.

Ny gs-vei skal knytte sammen eksisterende gs-vei ved Nykirke og planlagt ny gs-vei fra Skaaneveien til Vikveien. Ny gs-vei er regulert på sydsiden av fv. 310 Falkenstensveien.

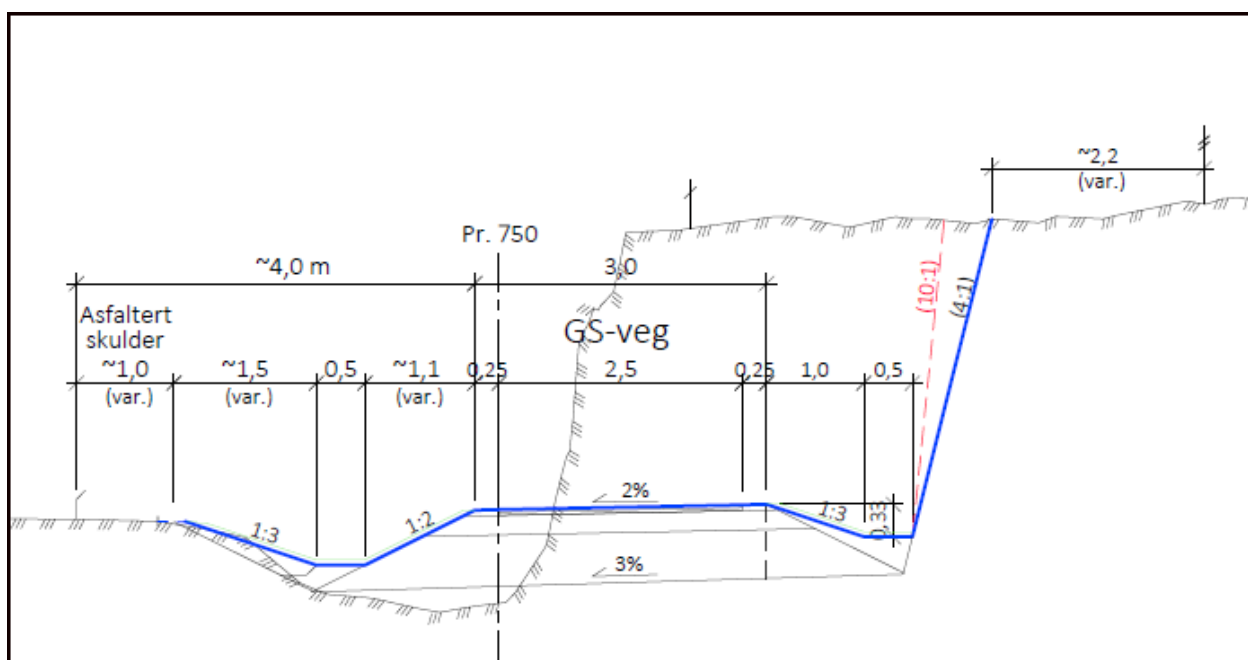
Standard på gs-vei følger kravene i Statens vegvesens håndbøker. Gs-veien har en bredde på 3,0 m, hvorav 2,5 m asfalt og 0,25 m grusskulder på hver side. Gs-veien dimensjoneres slik at den tåler belastninger fra drift- og vedlikeholdsutstyr. Det reguleres med 3,0 m grøft mellom fv. 310 Falkenstensveien og ny gs-vei og grunn sidegrøft ut mot landbruksareal.

Gs-veien etableres med jordskjæring, på fylling og med fjellskjæring som vist på figurene under.



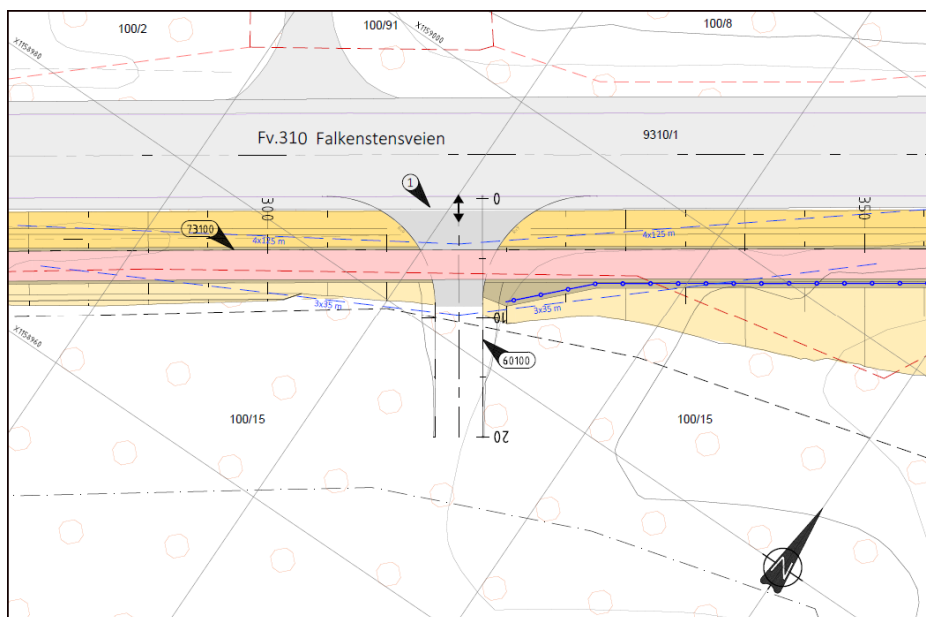


Figur 44: Normalprofil gs-vei med lav fylling. Kilde: Vestfold fylkeskommune.

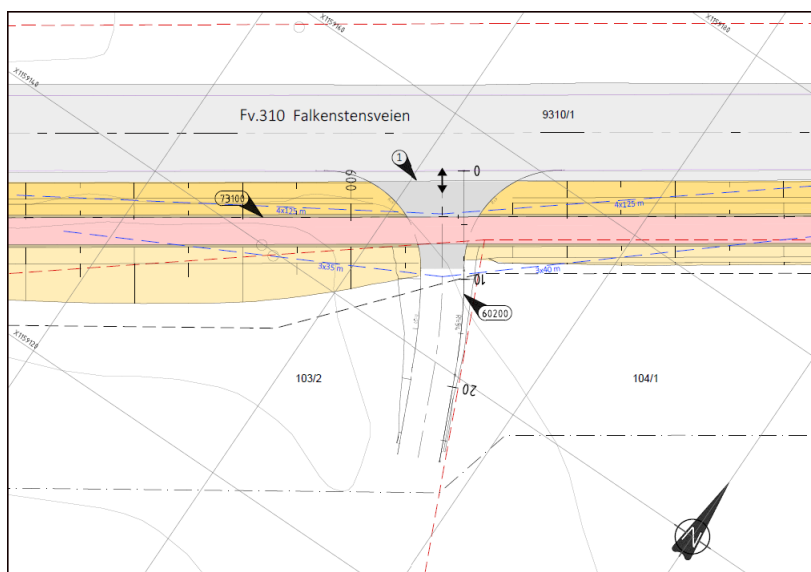


Figur 45: Normalprofil gs-vei med fjellskjæring over ca. 25 m nordøst i planområdet. Kilde: Vestfold fylkeskommune.

To eksisterende landbruksavkjørsler opprettholdes og reetableres / tilpasses nygs-vei.



Figur 46: Driftsavkjørsel gbnr 100/15. Kilde: Vestfold fylkeskommune.



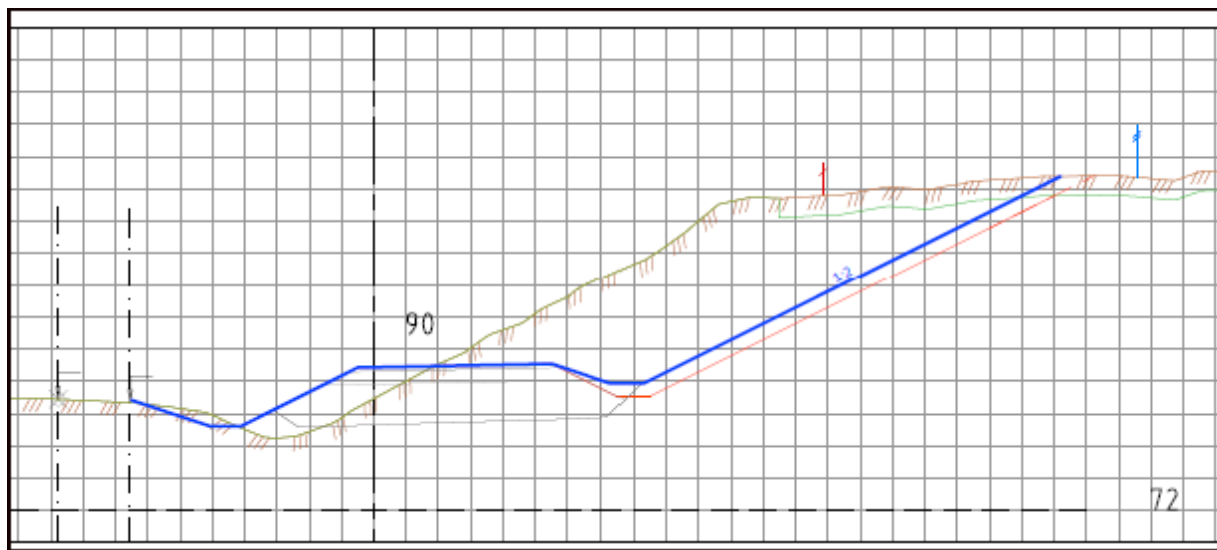
Figur 47: Driftsavkjørsel gbnr 103/2. Kilde: Vestfold fylkeskommune.

Fravik fra veinormal:

Det er søkt om ett fravik fra Statens Vegvesen sine håndbøker. Dette er behandlet og vedtatt av Hovedutvalg for Samferdsel i Vestfold fylkeskommune 06.02.2024.

Fravik fra håndbok N200 Veibygging krav 2.5.2.2 «Lukket drenering med grunn sidegrøft». Kravet er «grunn sidegrøft for overvann skal ha dybde 0,5 m». I regulert løsning har sidegrøften en dybde på 0,3 m langs hele planområdet.

En endring av grøftedybde fra 0,5 m til 0,3 m medfører at prosjektet reduserer matjordbeslag fra 3 880 m² til 3330 m², en reduksjon på ca. 550 m².



Figur 48: Profil med grunn sidegrøft. Blå strek viser grunnsidegrøft med 0,3 m dybde og rød strek viser 0,5 m dybde. Kilde: Vestfold fylkeskommune.

Sidegrøft med 0,3 m dybde vil kunne gi økte driftsutgifter. Det kan blant annet bli behov for økt grøfterens da grunnere sidegrøft vil ha mindre kapasitet. Grunnere sidegrøft vil også gi noe mindre plass for snøopplag. For Falkenstensveien vil mindre plass til snøopplag være uproblematisk på denne strekning da snøen også kan legges i grøft mellom fv. 310 Falkenstensveien og gs-vei.

Fordelen med besparelse av landbruksarealer er langt større enn ulempen med grunnere sidegrøft vil være for driftsutgiftene til fylkeskommunen.

7.3.2. Belysning kabler og ledninger langs gs-vei

Det skal etableres ny belysning langs planlagt gs-vei for hele strekningen fra Hellandveien til Skaaneveien. Lysmastene plasseres i grøft mellom fv. 310 Falkenstensveien og ny gs-vei.

Det vises til Tekniske tegninger \01\ og tegning IN201-202.

7.3.3. Vann, avløp og overvann

Horten kommune planlegger å etablere spillvannsledning og vannledninger under ny gs-vei. Dette vil utføres samtidig med at ny gs-vei etableres.

Gs-vei krysser eksisterende kommunale ledninger (overvann, spillvann) ved grøntområdet omtrent midt på planstrekningen. Det er blitt avholdt møter og befaringer med Horten kommune i planfasen, slik at prosjektet vil ivareta de kommunale ledningene på en god måte i plan- og anleggsfasen.

I forbindelse med etablering av ny gs-vei er det gjort vurderinger og foreslått tiltak for håndtering av overvann. Krav til håndtering av overvann er gitt av Horten kommune og er blitt lagt til grunn for beregninger og prosjektert løsning.

Eksisterende drenssystem for fv. 310 Falkenstensveien erstattes med nye sluk/sandfang og drensledninger som plasseres i grøft mellom fv. 310 Falkenstensveien og ny gs-vei. Overvann fra området skal fordrøyes i grøften mellom fv. 310 Falkenstensveien og gs-vei. Sluk etableres 10-20 cm over grøftebunnen for å kunne fordrøye overvannet før det slippe på kommunalt nett ved Hellandveien.

Se vedlagt Rapport overvann \11\.

8. Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

8.1. Trafikksikkerhet og fremkommelighet

Etablering av gs-vei langs Falkenstensveien fra Hellandveien / fv. 3182 til Skaaneveien, hvor det i dag ikke er et eget tilbud til myke trafikanter, vil bidra til økt sikkerhet og framkommeligheten for denne trafikantergruppen. Myke trafikanter vil få en separat gs-vei, og slipper å gå og sykle langs kjøreveien.

8.2. Naboer og eiendomsforhold

Tiltaket går igjennom et landbruksområde, og det er få grunneiere som blir berørt. De tre eiendommene som må avstå grunn er vist i tabellen nedenfor.

Gnr/ bnr	Permanent erverv (m ²)	Midlertidig erverv (m ²)
100/15	1 471	5 068
103/2	975	4 599
104/1	631	2 848
Sum	3 077	12 514

Tabell 3: Grunneiere berørt av tiltaket med tilhørende areal. Kilde: Vestfold fylkeskommune.

Tegninger som viser hvilke eiendommer som blir berørt av tiltaket, og på hvilken måte, er vedlagt planbeskrivelsen. Se Tekniske tegninger \01\ og tegning W201-202.

Gnr/bnr 100/15: Det reguleres areal fra eiendommen til etablering av gs-vei. Det reguleres friskt for landbruksavkjørsel og fra fv. 3182 til Falkenstensveien.

Gnr/bnr 103/2: Det reguleres areal fra eiendommen til etablering av gs-vei. Det reguleres friskt for landbruksavkjørsel.

Gnr/bnr 104/1: Det reguleres areal fra eiendommen til etablering av gs-vei. Det reguleres friskt fra Skaaneveien til Falkenstensveien.

8.3. Byggegrenser

Generelle byggegrenser i henhold til veiloven er gjeldende.

8.4. Gang- og sykkeltrafikk

Prosjektets formål er å bedre tilbudet for myke trafikanter på strekningen Hellandveien / fv. 3182 til Skaaneveien. I dag er det ikke noe tilbud for de gående og syklende på strekningen Søndre Vegge –

Hellandveien / fv. 3182. Prosjektet vil i sammenheng med prosjekt «gs-vei Skaaneveien – Vikveien» gi et sammenhengende gs-tilbud fra Kopstadkrysset / E18 til Dampejordet nord for Horten sentrum.

8.5. Kollektivtrafikk

Dagens kollektivtilbud og kollektivholdeplasser berøres / endres ikke av tiltaket.

8.6. Landskap

Planforslaget vil få liten innvirkning på landskapsbildet. Gs-vei vil ligge langsmed fv. 310 Falkenstensveien og det vil ikke bli stor forandring i stedets karakter eller estetikk. Landbruksjord vil bli omdisponert til gs-vei, men det helhetlige landskapsbildet vil forbli det samme.

8.7. Nærmiljø / friluftsliv

Ny gs-vei vil være positivt for både nærmiljø og friluftsliv. Gs-vei langs fv. 310 Falkenstensveien kan være med på å bidra til økt bruk av turområdene i området. I sammenheng med reguleringsplan for gs-vei fra Skaaneveien til Vikveien vil lokalbefolkningen få bedre adkomst til Horten by og det vil bli enklere å gå og sykle i området.

8.8. 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 gjort i siste avsnitt nedenfor.

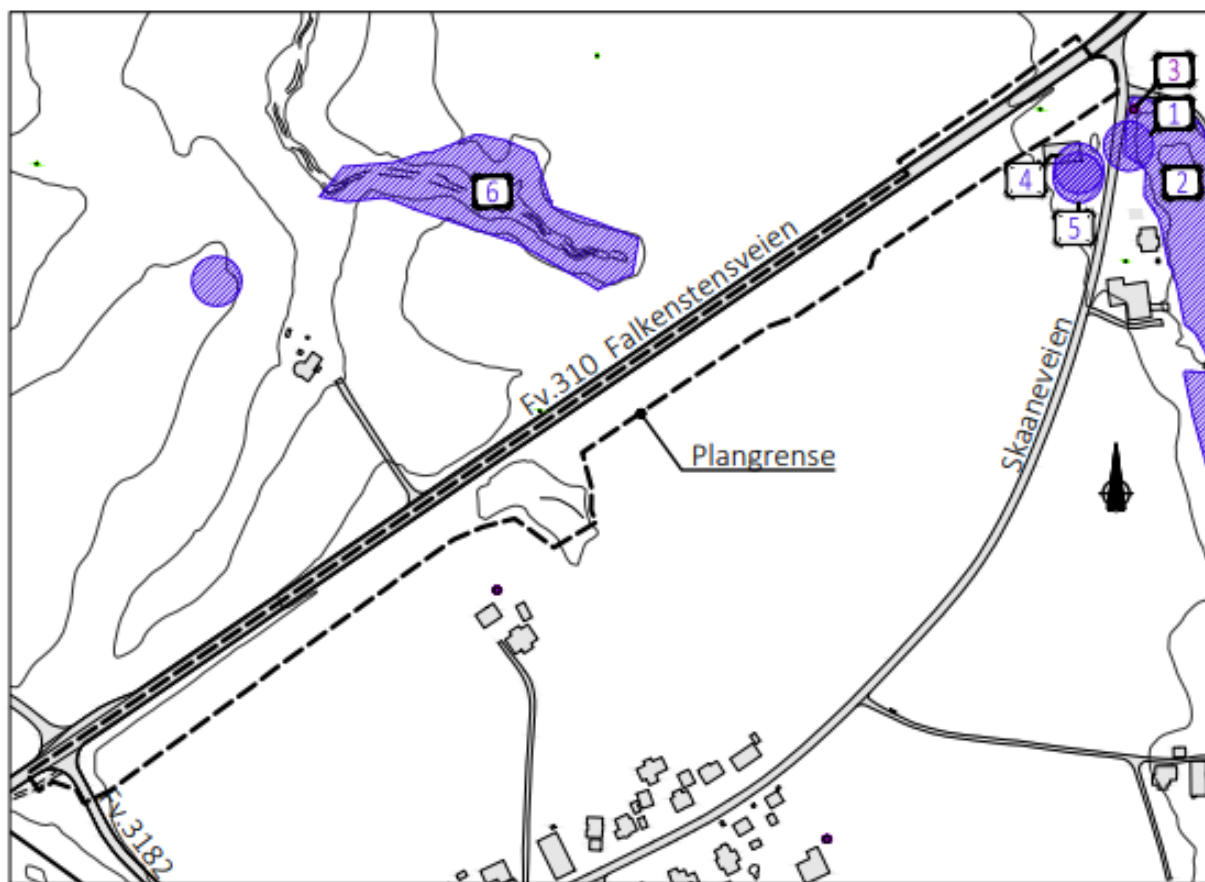
Naturregistreringer i Naturbase

Området som skal reguleres ligger innenfor et område definert som viktig for elvemusling. Området er datert 1860 og dekker en stor del av Vestfold. Tiltaket vil ikke berøre elver eller bekker i området.

Det er en enkeltstående registrering av musvåk i området. Bygging av gang- og sykkelveien vil ikke påvirke musvåkene noe mer enn allerede eksisterende aktivitet, da det allerede er både trafikkstøy og anleggsstøy (pukkverket) i området. Det permanente inngrepet vil heller ikke gi noen særlig endring i bruken av området og vil dermed ikke påvirke musvåkens bevegelser.

På østsiden av planområdet finnes fem naturkartlegginger (se figur på neste side) som ikke berøres av tiltaket, men som ligger nært på planområdet. Det vil vurderes i byggeplanfase om det skal settes opp sikring rundt disse.

Område 6 på figur neste side vil ikke få avrenning fra anlegget i anleggsperioden. Når anlegget er ferdigstilt vil overvann fra gs-vei ledes til kommunal overvannsledning ved Hellandveien.



Figur 49: Naturregistreringer fra naturbase. Område som skal reguleres er markert med stiplet linje. Kilde: Vestfold fylkeskommune

Naturregistreringer i Artskart

Det er registrert en forekomst av solblom i Artskart. Forekomsten er datert 1888 og ligger midt i dagens kjørevei. Dagens kjørevei ble bygget på starten av 70-tallet. Det antas derfor at forekomsten ikke lenger er å finne på stedet. Planten er heller ikke funnet ved befarings.

Fremmede arter

Det er registrert hønsehirse på dyrket mark innenfor planområdet. Tiltak for å forhindre spredning av Hønsehirse beskrives i Matjordplan \06\. Tiltak vil følges opp i ytre miljøplan som utarbeides i forbindelse med byggeplanlegging.

I forkant av byggeplan vil det gjøres en ny fremmedartsregistrering og det vil utarbeides en tiltaksplan ved behov.

Vurdering av naturmangfoldloven §8-12

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.»

I reguleringsplan med plankart og i tilhørende tegningshefte gjøres det detaljert rede for tiltakets utforming og påvirkning. Kunnskapsgrunnlaget har bestått i søk i relevante databaser som naturbase, vann-nett, artskart og egne befaringer. Det vurderes at kunnskapen om planens påvirkning av naturmangfold er tilstrekkelig jf. nml. §8.

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. Siden det foreligger tilstrekkelig kunnskap om naturmangfoldet og virkninger på naturmangfoldet i planområdet kommer ikke § 9 i naturmangfoldloven om føre-var-prinsippet til anvendelse her.

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. Siden reguleringsplanforslaget ikke ansees å medføre en betydelig tilleggsbelastning for sårbare forekomster/økosystemer, vurderes det som liten sannsynlighet for økt problematisk samlet belastning jf. §10 (økosystemtilnærming og samlet belastning).

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.»

Ved den senere byggeplanleggingen vil det bli utarbeidet en miljørisikovurdering og en ytre miljøplan (YM-plan) for byggefasen. Tiltakshaver skal dekke kostnadene med tiltak for å hindre eller begrense miljøforringelse (jfr. naturmiljølova (nml) §11).

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder § 12

«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 etter tiltakshavers skjønn ingen uavklarte forhold som kan berøre naturmangfoldet utover det som er beskrevet i planbeskrivelsen.

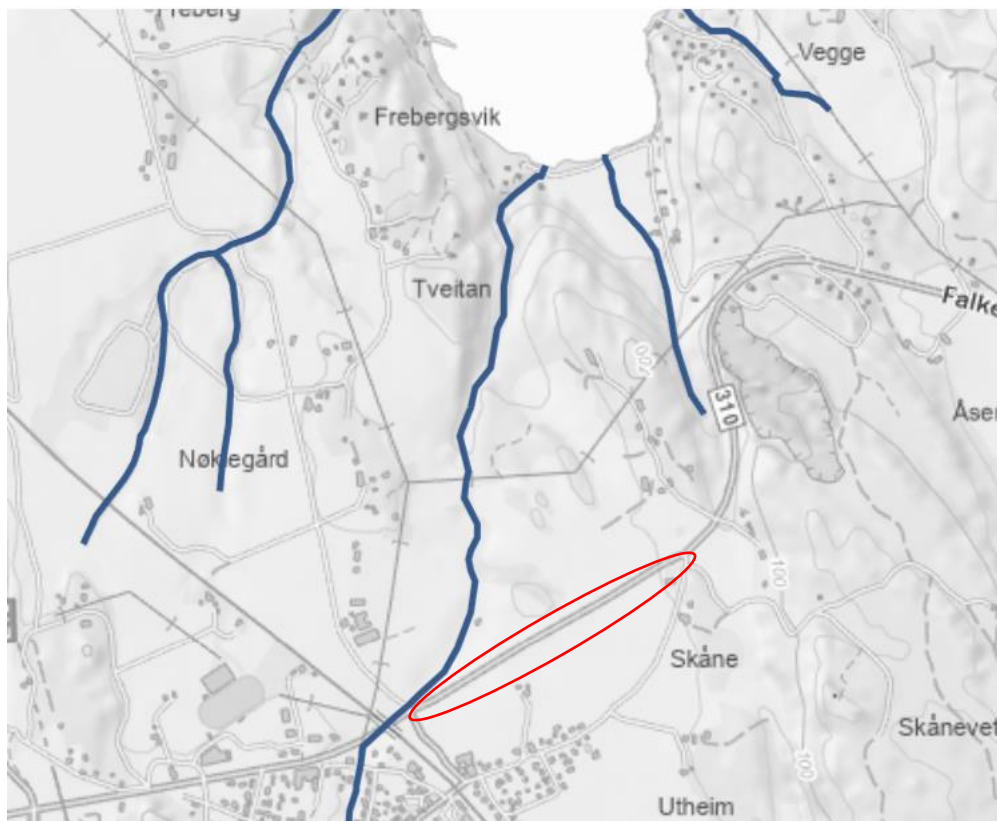
8.9. Vannmiljø

Tiltaket vil ikke medføre inngrep i Frebergsvikbekkefelt.

Horten kommune stiller krav om fordrøyning innenfor tiltaksområdet, og det tillates ikke økt påslipp til bekker og vassdrag. Overvann fra tiltaket vil derfor fordrøyes i grøft før påslipp til i Frebergsvik bekkefelt. Tiltaket vil ikke medføre økt belastning nedstrøms. Det vises til Rapport overvann \11\.

Partikler holdes tilbake i grøft og sandfang før overvann ledes til kommunal overvannsledning ved Hellandveien, som fører vann ut i Frebergsvik bekken.

Vann fra anleggsarbeider skal håndteres innenfor anleggsområdet. Tiltak vil følges opp i byggeplanfasen.



Figur 50: Utklipp av kart Frebergsvik bekkefelt, tiltaksområdet er markert med rød ellipse. Kilde: Vann-nett.no.

8.10. Kulturminner og kulturmiljø

Det er gjennomført arkeologiske undersøkelser, og det er ikke påvist nyere tids kulturminner eller automatisk fredet kulturminner innenfor planområdet.

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.

8.11. Naturressurser

Dyrket mark / Matjord

Det er utarbeidet Matjordplan \06\ for planområdet. Matjordplanens formål er å sikre at verdifull matjord ikke går tapt, men omdisponeres og gjenbrukes. Planen er basert på veileder til matjordplan utarbeidet av Vestfold og Telemark fylkeskommune (2022).

Matjordplanen beskriver berørt areal/ volumer og hvordan matjorda planlegges disponert og håndtert, og er utarbeidet i samarbeid med berørte grunneiere. Det er funnet gode løsninger for å gjenbruke og ivareta berørt matjord.

Arealregnskap for hvor mye dyrket mark som vil bli omdisponert inngår i planen. Tiltaket berører matjord ved 3 (4) eiendommer, og totalt skal om lag 3 100 m² matjord omdisponeres.

Nr.	Gnr/Bnr.	Permanent erverv matjord (m ²)		
		Areal (m ²)	Tykkelse (m) *	Volum (m ³)
1	100/15	1305	0,3	392
2	103/2	820	0,3	246
(2)	9310/1**	424	0,3	127
3	104/1	390	0,3	117
(3)	9310/1**	190	0,3	57
Sum:		3130		939

* = kun matjordlag/A-sjikt. ** = fylkeskommunal eiendom

Tabell 4: Volumberegning for berørt matjord per eiendom. Kilde: Matjordplan \06\.

Matjord som ligger på fylkeskommunal eiendom omdisponeres sammen med matjord på tilstøtende landbrukseiendom.

Områdene for nydyrking og utlegging av matjord er vurdert av geoteknisk kompetanse. Det vises til Geoteknisk notat, Nydyrkingsområde gbnr 94 3 \13\, Geoteknisk notat, Forsterkning av matjord ved ravine gbnr 100 8 \14\, og Geoteknisk notat, Forsterkning av matjord gbnr 100 8 \15\.

Dyrket mark som beslaglegges midlertidig av bygge- og anleggsområdet skal mellomlagres og istandsettes etter anleggsperioden er ferdig, slik at dyrkingsegenskapene ivaretas. Dette innebærer at A- sjikt skaves av og mellomlagres i ranke innenfor bygge- og anleggsområdet.

Kravene i matjordplanen vil i neste fase innarbeides i en ytre miljøplan (YM-plan), og følges opp i anleggsperioden.

Håndteringen av eksisterende landbruksdrenering vil bli gjort i samråd med grunneierne. Dette er en viktig del av prosjekteringen for byggeplan.

8.12. Grunnforhold

Det er utført grunnundersøkelser i planområdet i forbindelse med reguleringsplan «gs-vei Skaaneveien – Vikveien». Det vises til rapportene "Geoteknikk Fv. 310 Nykirke - Søndre Vegge" \03\ og «Geoteknisk notat Nykirke-Skaaneveien» \04\.

Planområdet strekker seg gjennom et område med registrert tykk havavsetning i kvartærgeologisk kart, og delvis gjennom en faresone for kvikkleireskred med lav faregrad. Utførte grunnundersøkelser langs planlagt gs-vei bekrefter at det er kvikkleire i området.

Gang- og sykkelvei

Profil 42-310

Det øverste laget utenfor veikroppen består av tørrskorpeleire med en mektighet på ca. 2 m. Deretter er det et ca. 2 m mektig lag av middels fast leire/siltig leire. Borehullene BH02 og BH04, som ligger ved sidegrøften av Falkenstensveien, viser at leiren starter ca. 1,5 m under terreng i foten av skjæringen. Under dette laget karakteriseres leiren som middels fast og stedvis bløt kvikkleire. Antatt berg ligger i ca. 12-23 m dybde under terreng.

Gang- og sykkelveien planlegges lagt i løsmasseskjæring. Skjæringen er størst i starten og avtar gradvis med økende profilnummerering.

Stabiliteten er beregnet tilfredsstillende for skjæringshelning på løsmasseskjæring på 1:2.

Det må i byggeplanleggingsfasen å vurderes om man har tilstrekkelig med grunnundersøkelser i foten av planlagt løsmasseskjæring.

Profil 310 - 400

Grunnforholdene beskrives som et topplag av tørrskorpeleire i ca. 2 m mektighet over fast til middels fast leire som karakteriseres som sprøbruddmateriale i dybden. Antatt berg ligger i ca. 10-14 m dybde under terreng.

Gang- og sykkelveien vil bli liggende på en fylling. Fyllingen er størst mellom ca. profil 330-380 hvor det skal fylles ut i et lavbrekk i terrenget.

Det er utført stabilitetsberegninger for fyllingshelning 1:2 og 1:3. Stabiliteten er beregnet tilfredsstillende for begge fyllingsutslag.

Profil 400 - 800

Grunnforholdene kan generelt beskrives som et ca. 2 m mektig topplag av tørrskorpeleire over fast siltig leire og deretter fast til middels fast kvikkleire. Dybden til antatt berg er ca. 4-9 m under terreng. Grunnvannsstanden i dette området er målt til sesongvariasjon mellom ca. terrengnivå og 2 m under terreng.

Gang- og sykkelveien vil i dette partiet generelt bli liggende i en kombinasjon av liten fylling og/eller liten skjæring. Mellom profil 540-610 blir det en større fylling pga. et lavbrekk i terrenget. Det er bergskjæring mellom ca. profil 740-765.

Stabiliteten er beregnet tilfredsstillende.

Områdestabilitet

Områdestabiliteten er vurdert i henhold til steg 1-7 i NVE Veileder 1/2019, for gs-vei.

Det vurderes ikke å være behov for tiltak for å forbygge erosjon i området med tanke på å unngå skred som kan ramme tiltaket.

Det konkluderes med at det ikke er fare for områdeskred for det aktuelle tiltaket iht.

kravene i plan- og bygningsloven §28-1 og byggt teknisk forskrift kap. 7.

8.13. Klima

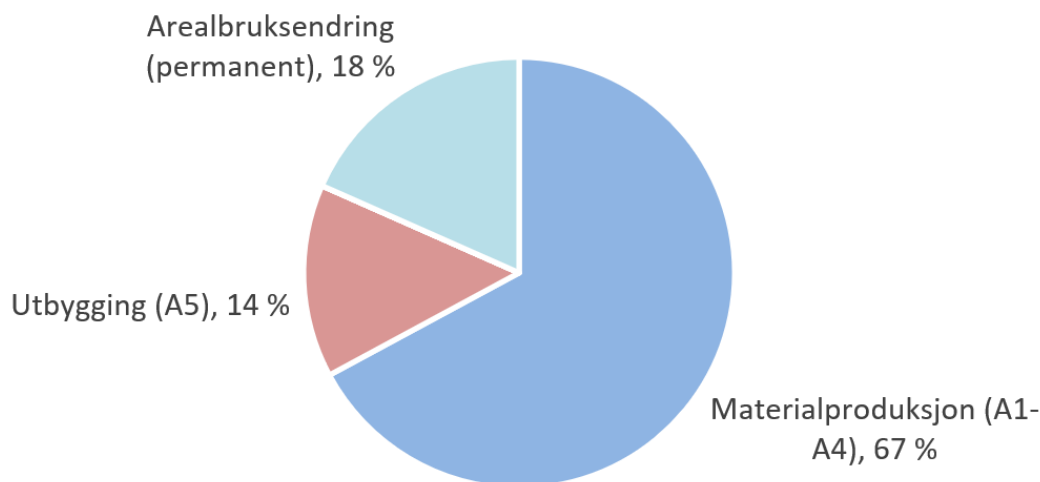
Klimagassbudsjett for fv. 310 Falkenstensveien Nykirke - Skaaneveien

Det har blitt utarbeidet klimagassbudsjett for prosjektet med bruk av *Overordnet verktøy* i VegLCA (v5.13b). Det er tatt utgangspunkt i foreløpige prosjekterte mengder og analysen inkluderer utslipp knyttet til materialproduksjon (A1-A4), utbygging (A5) og arealbeslag. Totalt estimerer klimagassbudsjettet et utslipp på 282 tonn CO₂-eq. De største bidragsyterne er materialproduksjon og arealbeslag, som bidrar med utslipp på henholdsvis 189 og 52 tonn CO₂-eq.

Merk at klimagassbudsjettet, slik 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.

	Utslipp (tonn CO ₂ -eq)
Materialproduksjon	189
Utbygging	41
Arealbeslag	52
Sum	282

Tabell 5: Klimagassbudsjett i tonn CO₂-eq. Kilde: Vestfold fylkeskommune.



Figur 43: Prosentvis fordeling av bidragsytere til klimagassavtrykket. Kilde: Vestfold fylkeskommune.

8.14. Støy og vibrasjoner

Etablering av gs-vei vil ikke føre til økt støy når tiltaket er etablert. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) er lagt til grunn. Det vises til Støyrapport \07\.

Under anleggsfasen vil retningslinjen (T-1442/2021) kapittel 6 bli fulgt.

8.15. Massehåndtering

Det vil i så stor grad som mulig forsøkes å gjenbruke masser innenfor planområdet, men det vil være behov for å kjøre vekk masser og tilføre masser utenfra.

Det er ikke registrert forurensede masser innenfor planområdet, men det er registrert en forekomst av fremmed art, Hønsehirse. Tiltak for å forhindre spredning av Hønsehirse beskrives i Matjordplan \06\. Tiltak vil følges opp i ytre miljøplan som utarbeides i forbindelse med byggeplanlegging. Prinsippene fra ytre miljøplanen vil bli tatt med i konkurransegrunnlaget og inngå i kontrakten med entreprenøren.

8.16. Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Plan- og bygningsloven § 4-3 krever at det skal gjøres risiko- og sårbarhetsanalyser i arealplanleggingen. Det er utarbeidet ROS-analyse \02\ 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 potensielle hendelser / forhold er identifisert, basert på gjennomgang av sjekkliste og fareidentifikasjonsmøte:

1. Kvikkleire
2. Bortfall av VA, IKT og elektrisitet
3. Trafikkulykke
4. Skade på eksisterende drenering
5. Ulykke med landbruksmaskin

Risiko og sårbarhet for de aktuelle hendelsene er vurdert ut fra kategoriene liv og helse, stabilitet og materielle verdier.

Forslag til tiltak og oppfølging er hensyntatt i planarbeidet ved bruk av bestemmelser, reguleringsplankart og i planbeskrivelsen.

9. Gjennomføring av forslag til plan

9.1. Framdrift og finansiering

Dersom reguleringsplanen vedtas vår 2025, vil grunnnerverv og byggeplanlegging kunne starte opp sommer / høst 2025. Denne framdriften forutsetter at finansiering vedtas vår 2025.

Det er forventet 12- 15 måneder for gjennomføring av grunnnerverv og byggeplanlegging for strekningen Nykirke –Skaaneveien. Tidligst oppstart av anleggsarbeider, forutsatt finansiering, er sommer / høst 2026. Det er antatt cirka 12 måneders byggetid.

Handlingsprogrammet for fylkesvei 2024-2028 omhandler ikke finansiering av grunnnerverv, byggeplanlegging og bygging av gs-vei på strekningen Nykirke –Skaaneveien.

Byggeplanlegging for gs-vei på strekningen Skaaneveien –Vikveien starter opp våren 2024. Det ville vært økonomisk gunstig med samordning på grunnnerverv, byggeplanlegging og bygging av det to prosjektene.

9.2. Grunnnerverv

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

Før anleggsarbeidene kan starte må VFK ha rett til å benytte de arealene som er nødvendige for å gjennomføre tiltaket. Grunnnerverv kan i prinsippet ordnes på tre ulike måter:

1. Kjøpekontrakt

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

2. Avtale om tiltredelse

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

3. Ekspropriasjon

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

9.3. Byggeplan

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

9.4. Trafikkavvikling i anleggsperioden

Endelig plan for trafikkavvikling avklares i byggeplanfasen. Tiltaket vil foregå til side for eksisterende vei, og vil trolig ikke påvirke trafikkavviklingen i særlig grad. Det må påregnes perioder med enveis trafikk og signalregulering.

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

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

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.

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 ivarettatt. Planen vil være grunnlag for prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag. Nedenfor er listet opp miljøtema som vil bli gjennomgått ved utarbeidelse av ytre miljøplan 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 Vestfold fylkeskommune, datert 19.04.24
- \02\ Risiko- og sårbarhetsanalyse, utarbeidet av Sweco / Vestfold fylkeskommune, datert 26.02.2024
- \03\ Geoteknikk Fv. 310 Nykirke - Søndre Vegge, utarbeidet av SVV, datert 13.03.2020
- \04\ Geoteknisk notat Nykirke-Skaaneveien, utarbeidet av Terraplan, datert 01.12.2023
- \05\ Ingeniørgeologisk rapport Nykirke Søndre Vegge, datert januar 2020
- \06\ Matjordplan, utarbeidet av Sweco, datert 16.01.2024
- \07\ Støyrapport, utarbeidet av Sweco, datert 23.01.24
- \08\ Forurensset grunn_Tiltaksplan_Nykirke-Vikveien, datert januar 2022
- \09\ Nyere tids kulturminner, utarbeidet av Sweco, datert 15.09.2021
- \10\ Rapport arkeologisk registrering, utarbeidet av VTfK, datert 19.11.2019
- \11\ Rapport overvann, utarbeidet av Sweco, datert 04.04.2024
- \12\ Merknadsbehandling til varsel om planoppstart, datert 05.02.2024
- \13\ Geoteknisk notat, Nydyrkingsområde gbnr 94 3, utarbeidet av Terraplan, datert 05.10.2023
- \14\ Geoteknisk notat, Forsterkning av matjord ved ravine gbnr 100 8, utarbeidet av Terraplan, datert 18.10.2023
- \15\ Geoteknisk notat Forsterkning av matjord gbnr 100 8, utarbeidet av Terraplan, datert 06.11.2023



Vestfold fylkeskommune
www.vestfoldfylke.no

Postadresse: Postboks 1213, Trudvang, 3105 Tønsberg
Besøksadresse: Svend Foyns gate 9, Tønsberg
Kontakt: 33 34 40 00 / post@vestfoldfylke.no