



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

vestfoldfylke.no

Gang- og sykkelvei fv. 311 Feskjær, Saltkoppgata – Stangsåsveien.

Planbeskrivelse planID 20200190



Planbeskrivelse

PlanID: 3803 – 20200190

Dato: 12.09.2022

Tønsberg kommune

Revidert planbeskrivelse

Dato: 10.04.2025

Innhold

Innhold.....	1
Sammendrag.....	4
Innledning.....	7
1. Bakgrunn	9
1.1. Revidert planforslag	10
1.2. Hensikt med planen.....	11
1.3. Hensyn.....	11
1.4. Planprosessen hittil	11
1.5. Planområdets størrelse	13
2. Planstatus og rammebetingelser	15
2.1. Kommunale planer	15
2.2. Reguleringsplaner.....	16
2.3. Regionale planer.....	18
2.4. Nasjonale føringer	19
3. Beskrivelse av planområdet	20
3.1. Beskrivelse av stedet	20
3.2. Kartlegging av eksisterende forhold.....	21
3.2.1. Eiendomsforhold	21
3.2.2. Grunnforhold	21
3.2.3. Overvann og flomveier	23
3.2.4. Trafikkforhold - fartsnivå	25
3.2.5. Annen infrastruktur	28
3.2.6. Forurensset grunn.....	28
3.2.7. Fremmede arter.....	29
3.2.8. Naturmangfold	30
3.2.9. Støy	31
3.2.10. Friluftsliv	31
3.2.11. Matjord	33
3.2.12. Landskapsbilde	33
3.2.13. Kulturminner.....	33
3.2.14. Renovasjon	34
3.2.15. Brannvesen	34

4. Beskrivelse av planforslaget	35
4.1. Planforslagets hovedidé og hovedgrep	35
4.2. Trafikale forhold	35
4.2.1. Gang- og sykkelvei	36
4.2.2. Kjørevei	36
4.2.3. Trafikkdeler	37
4.2.4. Adkomstveier	38
4.2.5. Bussholdeplasser	39
4.2.6. Krav i vegnormalene	39
4.3. Overvannshåndtering	40
4.4. Belysning	41
4.5. Eiendomsforhold	41
4.5.1. Grunnerverv	43
4.6. Grunnforhold og geoteknikk	43
4.7. Renovasjon	45
5. Virkninger av planforslaget	46
5.1. Trafikkforhold	46
5.2. Overvannshåndtering	46
5.3. Eiendomsforhold	47
5.4. Grunnforhold	47
5.5. Kulturminner/Kulturmiljø	48
5.6. Landskap og grønnstruktur	48
5.7. Folkehelse	49
5.7.1. Støy	49
5.7.2. Barn og unge	50
5.7.3. Klima	50
5.7.4. Forurensning	50
5.7.5. Friluftsliv	50
5.8. Landbruk (jord- og skogsvern)	51
5.9. Naturmangfold	51
5.10. Renovasjon	53
5.11. Oppsummering virkninger	53
6. Medvirkning	55
6.1. Merknader ved varsel om oppstart	55
6.1.1. Merknader fra offentlige etater og virksomheter	55
6.1.2. Merknader fra private	58
6.2. Åpent kontor august 2020	62
6.3. Barn og unge	63

6.4. Særmøter.....	65
6.5. Arbeidsverksted.....	67
6.6. Offentlig ettersyn	68
6.7. Åpent møte i høringsperioden	68
6.8. Medvirkning i revisjonsfasen.....	68
7. Gjennomføring av planforslaget	70
7.1. Framdrift og finansiering.....	70
7.2. Utbyggingsrekkefølge	71
7.3. Trafikkavvikling i anleggsperioden	71
7.4. SHA og YM for byggefasen	71
8. Vedlegg	72

Sammendrag

Ved oppstart av planarbeidet i juni 2020, var Vestfold og Telemark fylkeskommune tiltakshaver. Stortinget vedtok 14. juni 2022 deling av fylkeskommunen. Vedtaket tredde i kraft 1. januar 2024. Det betyr at tiltakshaver fra 01.01.2024 er Vestfold fylkeskommune.

Vestfold fylkeskommune (VFK) har utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan etter Plan- og bygningslovens § 12-3. Planstrekningen er langs fv. 311 Åsgårdstrandsveien i Tønsberg kommune, fra krysset med Saltkoppgata til krysset med Stangsåsveien; ca. 550 m.

Trafikksikkerhet er hovedgrunnen til plan for ny gang- og sykkelvei. Reguleringsplanen skal legge til rette for å etablere gang- og sykkelvei (GS-vei), og redusere antall konfliktpunkter ved å slå sammen enkelte avkjørsler, samt innfri rekkefølgekrav i kommuneplanen vedrørende boligbygging, og vil bidra til:

- økt trafikksikkerhet for myke trafikanter
- mulighet for utbygging av flere boliger i området

Planen er ikke et privat reguleringsplanforslag fordi offentlige interesser skal ivaretas, og tiltakene i planen skal gjennomføres på grunnlag av offentlige bevilgninger eller lån med offentlig garanti.

Dagens situasjon

Planområdet ligger ca. 11 km nord-øst for Tønsberg sentrum, og ca. 2 km syd for Åsgårdstrand sentrum. Strekningen i planområdet er skolevei, og har trafikkmengde (ÅDT) på 3500 (2023). Fartsgrensen er 60 km/t, med unntak av en kort strekning med 40 km/t ved Feskjær friområde. Fv.311 er hovedvei mellom Tønsberg og Åsgårdstrand. Dagens GS-vei er sammenhengende fra Tønsberg sentrum og frem til Saltkoppgata. Herfra og inn til Åsgårdstrand mangler et tilfredsstillende tilbud til gående og syklende. Det går bussruter på strekningen. Området ligger langs sjøen og i strandsonen, med boliger og fritidseiendommer hovedsakelig på vestsiden av veien og i varierende avstand til fv.311. Terrenget er svakt skrånende opp fra sjøen, og stiger brattere mot en skogkledd ås i bakkant av bebyggelsen. Det er utfordrende forhold for renovasjon og innhenting av avfall. Det er dårlige grunnforhold langs deler av planstrekningen. Det er registrert fremmede arter i planområdet.

Revidert reguleringsplanforslag

Forslag til reguleringsplan var på offentlig ettersyn i perioden 15.juni 2023 – 22.september 2023. Det kom mange uttalelser og merknader i løpet av høringsperioden. Berørte grunneiere har gitt uttrykk for samstemt og svært sterk motstand for spesielt sanering av avkjørsler. Ved gjennomgang av merknadene ble det besluttet å revidere planforslaget. Høsten 2023 ble saken grundig drøftet av en tverrfaglig arbeidsgruppe i fylkeskommunen. Etter en samlet vurdering ble det enighet om at planforslaget revideres med redusert omfang av sanerte avkjørsler, avkjørsler som ligger nærme

hverandre må slås sammen, og at utforming av trafikkdeler mellom gang- og sykkelvei endres. Løsning for gs-vei skal gi plass til både gående og syklende, og må utformes hensiktsmessig for å kunne ivareta forsvarlig drift i alle sesonger gjennom året.

Opprinnelig planforslag omfattet gs-vei med en totalbredde på 3,5 meter inkludert skulder og kantsteinsklaring. Rabatt og opphøyd trafikkdeler mellom kjørevei og GS-vei skulle være 2,0 meter.

Revidert planforslag har opprettholdt bredde på gs-vei av hensyn til trygghet for skolebarn, generell fremkommelighet og trafiksikkerhet for myke trafikanter, universell utforming, samt hensiktsmessige forhold for drift og vedlikehold. Normalprofilet er endret til at rabatt mellom kjørevei og gs-vei reduseres til bredde 1,5 meter, og etableres som åpen grøft uten langsgående kantstein.

GS-veien skal ligge på vestsiden av fv. 311, i tråd med kommuneplanens arealdel. For å redusere inngrep på eiendommer skyves kjørebanelen mot øst og noe ut på dagens veiskulder. På nordre del av parsellen skal bredde på rabatten i tillegg reduseres hvor eiendommer ligger meget tett på fv. 311. Kryssområdene utbedres for å ivareta frisisiktsoner, og dagens bussholdeplasser oppgraderes.

Mindre avvik for områder avsatt til veigrunn/offentlig trafikkområde vil kunne forekomme som følge av uforutsette forhold, som for eksempel grunnforhold eller feil/mangler i kartgrunnlaget. Det kan medføre at areal som skal disponeres til veiformål vil fravike noe fra det som fremgår av formålsgrensene i planen. Areal som ikke disponeres til veiformål, forutsettes benyttet som tilstøtende formål.

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

Konsekvenser

Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune har vurdert at planarbeidet ikke utløser krav til konsekvensutredning (KU).

Det vil bli tryggere, raskere og mer attraktivt å gå, sykle og reise med buss.

Det vil åpnes for realisering av fremtidige utviklingsprosjekt for ny bebyggelse i området.

Det er forutsatt at 16 boligeiendommer og 5 veieiendommer må avstå grunn til VFK for å gjennomføre planen.

De første 100 meter av Stangsåsveien omklassifiseres fra privat til kommunal vei.

Økonomi

Gang-/sykkelanlegget inkludert sanering av avkjørsler og oppgradering av holdeplasser er beregnet å koste ca. 37,1 mill.kr (2025-prisnivå). Opprinnelig reguleringsplanforslag ble kostnadsberegnet til 39,6 MNOK (omregnet til 2025-prisnivå). Det vil si at revidert planforslag er om lag 2,5 MNOK rimeligere enn opprinnelig planforslag. Finansieringen vil være et spleiselag mellom Vestfold fylkeskommune og Tønsberg kommune, samt bidrag gjennom utbyggingsavtaler.

Planlagt videre arbeid

- våren 2025 revidert planforslag behandles av Tønsberg kommune
- høst 2025 revidert planforslag vedtas
- 2026/2027 forutsatt avklart finansiering kan byggeplanprosjektering igangsettes

Historikk, involvert personell

Planoppstart for reguleringsplanarbeidet ble varslet i juni 2020, og det ble avholdt åpent informasjonsmøte 13.august 2020.

Noen sentrale plan-medarbeidere fra VTFK / VFK:

- Prosjektleder: Ole Fredrik Brunæs
- Vegplanlegging, tegninger: Marianne Christiansen
- Overvannshåndtering: Pål Saastad
- Trafikksikkerhet, kollektivtrafikk: Alf Martin Olsen, Bjørn Richard Kirste
- Natur-, miljø- og landskapsforhold: Helene Nødtvedt Røed, Lene Kristin Roughvedt
- Byggeledelse: Kirsten Birkeland
- Grunnerverv, eiendomsforhold: Per Ole Landløpet, Knut Almenningen, Åsne Tunold
- Arealforvaltning: Kjetil Waal, Elisabeth Bøen-Johnsen
- Elektro: Martin Fagervold
- Drift- og vedlikehold: Lasse Haugland
- Planleggingsledelse: Silje Island

Hovedkontaktperson i Tønsberg kommune:

- Anders Nystuen

Faglige kontaktpersoner i Tønsberg kommune:

- Knut Bartho Hansen, fagansvarlig vei
- Ellen Pedersen, kommunalteknikk VA

Konsulenter og rådgivere har vært engasjert ved behov:

- Rambøll: Geoteknikk
- Statens vegvesen, lab- og grunnboring: Grunnundersøkelser, jordprøver, nedbøyningsmåling
- Asplan Viak: arbeidsverksted/workshop
- Sweco: revisjon av forslag til reguleringsplan

Innledning

Planforslaget er revidert etter offentlig ettersyn, som var i perioden 15.juni – 22.september 2023. Revisjonen omfatter færre stengte avkjørsler, og smalere bredde på rabatt mellom kjørevei og gang-sykkelvei, samt redusert bredde på midlertidig anleggsbelte der det har vært mulig. Færre stengte avkjørsler har medført reduksjon i antall omlegginger av adkomstveier, slik at samlet inngrep i private eiendommer er betydelig nedjustert.

Hensikt med planen er å legge til rette for myke trafikanter langs fylkesvei 311 Åsgårdstrandsveien, med videreføring av gang- og sykkelvei fra krysset i Saltkoppgata til krysset ved Stangsåsveien. Prosjektutløsende behov er tryggere skolevei for barn som skal til Volden skole. Fylkeskommunen ønsker å legge til rette for at flere kan gå eller sykle i hverdagen. Strekningen er i kommuneplanens arealdel avsatt til fremtidig gang- og sykkelvei.

Strekningen er om lag 550 m, og gang- og sykkelveien vil ha en asfaltert bredde på 3 meter i tillegg til nødvendig sideareal. Innenfor planavgrensningen er det avsatt areal til midlertidig anleggsbelte. Det vil bli nødvendig å kjøpe noe areal fra tomtene til grunneiere langs fv. 311 for å kunne etablere anlegget.

Det foreslås å stenge enkelte avkjørsler med direkte tilknytning til fv. 311 Åsgårdstrandsveien, for å redusere antall konfliktpunkter, og bedre de gåenes og syklistenes sikkerhet og fremkommelighet. Planforslaget omfatter også sikring av nødvendige frisiktsoner i veikryss, for å forbedre trafikksikkerheten.

Utbedring av Stangsåsveien og endring av eierform fra privat til kommunal vei første 100 meter, er inkludert i planforslaget.

I planprosessen er det avholdt åpne møter for informasjon om planarbeidet, både ved varsel om oppstart og i perioden for offentlig ettersyn. Det er også gjennomført et arbeidsverksted (Workshop) hvor tema var å se på muligheter og begrensninger i forbindelse med sanering av avkjørsler. Det har vært møter med velforeningene, og befaringer med berørte grunneiere.

Utbygging av gang- og sykkelvei langs strekningen er et rekkefølgekrav for å kunne videreutvikle eiendommer på Feskjær.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart, datert 12.09.2022, sist revidert 18.02.2025
- Reguleringsbestemmelser, datert 12.09.2022, sist revidert 18.02.2025
- Planbeskrivelse, datert 12.09.2022, sist revidert 10.04.2025

Annet grunnlag som er utarbeidet i forbindelse med planarbeidet framgår av kapittel 8.

Fv. 311 Feskjær

Ny gang- og sykkelvei på vestsiden av Åsgårdstrandsveien.

Strekning: Saltkoppgata – Stangsåsveien

Lengde: 550 meter

Bredde: 3 meter asfaltert gs-vei

Sanering enkeltavkjørsler: 4 stk

Belysning: ja

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 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.

Når offentlige interesser skal ivaretas og/eller tiltakene i planen skal gjennomføres på grunnlag av offentlige bevilgninger eller lån med offentlig garanti er det ikke en privat reguleringsplan.

Denne planen er ikke et privat reguleringsplanforslag fordi offentlige interesser skal ivaretas, og tiltakene i planen skal gjennomføres på grunnlag av offentlige bevilgninger eller lån med offentlig garanti.

Revisjons- nr.	Endringer	Dato	Utarbeidet av	Sign
00	Første utgave	12.09.2022	VTFK SMM UTB Team øst	silisl
01	Fremdrift. Presiseringer utvidet varsel, landbruk, adkomstveier og medvirkning.	03.04.2023	VTFK SMM UTB Team øst	silisl
02	Revidert planforslag etter offentlig ettersyn, og før 2.gangsbehandling.	10.04.2025	VFK SAMF VU Team Plan og bygging	silisl

1. Bakgrunn

I 2016 ble det utarbeidet et forprosjekt i regi av Statens vegvesen Region sør for å se på løsning for gående og syklende langs fv.311 Åsgårdstrandsveien. Anbefalingen for strekningen fra Saltkoppgata og nordover var separat anlegg for gående og syklende, adskilt fra biltrafikk. Standardvalg for ny gang- og sykkelvei ble asfaltert bredde 3 meter, og at den bør ligge på vestsiden av Åsgårdstrandsveien. Trasevalget vil berøre flere eiendommer i ulik grad. I forprosjektet er Statens vegvesens håndbøker lagt til grunn for anbefalingen, og der krav i håndbøkene ikke kan oppfylles må det søkes fravik.

Statens vegvesen gjorde i 2019 en vurdering av løsning for myke trafikanter langs fv. 311 på strekningen fra Saltkoppgata til Stangsåsveien. Hensikten var å se på mulighet for å tilrettelegge for skolebarn som skal til Volden skole fra boligområdet ved Feskjær. Det eksisterer i dag en gang- og sykkelvei fra Saltkoppgata og sørover frem til Volden skole. Fra Saltkoppgata og nordover til Stangsåsveien er myke trafikanter henvist til å gå på utvidede veiskuldre langs Åsgårdstrandsveien. Det ble vurdert 4 alternativ, med ulike kombinasjoner av sykkelfelt, med og uten trafikkdel, fortau og gang- og sykkelvei. Etter en helhetsvurdering med hensyn på trygg skolevei, drift og vedlikehold, systemskifte samt arealbeslag, anbefales det at løsningen blir gang- og sykkelvei med trafikkdel.



Figur 1. Rosa strek angir strekning for ny GS-vei langs fv. 311 Åsgårdstrandsveien

1.1. Revidert planforslag

Forslag til detaljreguleringsplan for gang- og sykkelvei langs fv. 311 Åsgårdstrandsveien ved Fekjær var på offentlig ettersyn i perioden 15.juni til 22.september 2023. Det kom 5 innspill fra offentlige instanser, 18 innspill fra private og merknader fra 2 veforeninger. De fleste er positive til ny gang- og sykkelvei, men samtidig negative til sanering av avkjørsler. Det pekes også på at planen bør omfatte gang- og sykkelvei helt frem til Åsgårdstrand, og ikke kun på strekningen fra Saltkoppgata til Stangsåsveien.

Ved behandling av merknader og innspill hadde fylkeskommunen en grundig tverrfaglig gjennomgang av planforslaget. Etter en samlet vurdering revideres planforslaget med færre stengte avkjørsler, og redusert bredde på midlertidig anleggsbelte. Trafikkdeler mellom gang- og sykkelvei endres fra opphøyd rabatt til en mindre plasskrevende løsning i form av åpen grøft.

Trafikksikkerhet er en av hovedgrunnene til plan for ny gang- og sykkelvei. Et tilbud til gående- og syklende som er adskilt fra kjørevei vil bidra til økt trafikksikkerhet. Etablering av tilfredsstillende siktsoner i kryssområder og avkjørsler, vil også bidra til økt trafikksikkerhet. Reduksjon i antall konfliktpunkt på en strekning vil være gunstig for trafikksikkerheten. Opprinnelig planforslag omfattet stenging av 8 enkelt avkjørsler direkte ut mot fv. 311 på vestsiden av Åsgårdstrandsveien. En drøfting av hver enkelt avkjørsel, hvor man så nærmere på veigeometri, terrengets stigningsforhold, frisktsoner, hastighetsnivå og trafikkmengde, åpnet opp for en revurdering av de 8 stengte avkjørslene. Det ble avklart at når siktforholdene er tilstrekkelige, kan avkjørsler direkte ut mot fv. 311 opprettholdes med vilkår om at de ikke ligger for nære hverandre. Avkjørsler som ligger nære hverandre slås sammen. Kryssområder må etableres med frisktsoner som ivaretar trafikksikkerhet også mot ny gang- og sykkelvei.

Gang- og sykkelvei opprettholdes langs vestsiden av fv. 311 Åsgårdstrandsveien som opprinnelig planlagt, da det er i tråd med både forrige og gjeldende kommuneplan (vedtatt av kommunestyret 03.04.2024), hvor det er avsatt linje for framtidig gang/sykkelvei (1130) fra Saltkoppgata og nordover med plassering vest for fv. 311 Åsgårdstrandsveien.

Bredde på gang- og sykkelveien beholdes i revidert planforslag. Det skal være plass til både gående og syklende, strekningen er definert som skolevei, og universell utforming skal ivaretas. Dette er i tråd med Kommuneplanens samfunnsdel og Grønn trafikanthierarki som skal sikre at gange, sykkel og kollektive løsninger er attraktive reiseformer. Dette oppnås blant annet ved å tilrettelegge for forsvarlig og hensiktsmessig drift og vedlikehold i alle sesonger gjennom året. Løsninger som ikke krever bortkjøring av snø foretrekkes, da dette har høyere driftskostnad enn snøbrøyting.

Behov for bredde på sideareal avhenger av terrengets utforming og beskaffenhet. Bredden øker med stigende høydeforskjell mellom vei og terreng. Der grunnen består av løsmasser, vil dette ofte kreve mer bredde enn fjellgrunn. Sideareal langs offentlige fylkeskommunale samferdselsanlegg skal ha tilstrekkelig bredde for håndtering av overvann, snø, samt plass til kummer, belysning, kabler, ledninger og offentlige skilt. Tilfredsstillende siktforhold oppnås ved riktig utforming av sideareal, spesielt i kryssområder og ved avkjørsler.

1.2. Hensikt med planen

Planen skal legge til rette for tryggere og mer trafikksikker løsning for gående og syklende. Eksisterende gang- og sykkelvei langs fv. 311 Åsgårdstrandsveien skal forlenges fra Saltkoppgata til Stangsåsveien. Strekningen er om lag 550 meter.

Planen skal gi tryggere skolevei og redusere antall konfliktpunkt ved å slå sammen avkjørsler som ligger nærme hverandre, slik at det blir færre enkeltavkjørsler. Revidert planforslag omfatter sammenslåing av 6 enkeltavkjørsler, som dermed reduseres til 3 felles avkjørsler.

Planen vil åpne muligheter for utbygging i området. I henhold til bestemmelsene i kommuneplanens arealdel nedfelt i § 5 REKKEFØLGESKRAV (pbl. § 11-9 nr. 4) kan utbygging ikke finne sted før trafikksikkert anlegg for gående og syklende er tilfredsstillende etablert.

1.3. Hensyn

Viktige hensyn i og omkring planområdet er generell bestemmelse til kvikkleiresoner.

Deler av planområdet ligger innenfor 100-metersbeltet langs sjøen, som omfattes av Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen. Dersom kommunen har åpnet for utbygging og fastsatt byggegrense i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan, gjelder ikke lovens byggeforbud. Eksisterende fv. 311 Åsgårdstrandsveien ligger innenfor 100-meters belte, og det samme vil gjelde for ny gang- og sykkelvei.

1.4. Planprosessen hittil

Planinitiativ ble initiert 21.11.2019, jfr. Referat fra orienteringsmøte med Statens vegvesen og Tønsberg kommune.

Da regionreformen trådte i kraft 01.01.2020 ble planarbeidet overført fra Statens vegvesen til Vestfold og Telemark fylkeskommune. Stortinget vedtok i 2022 oppsplitting av fylkeskommunen, og dermed er planarbeidet fra 01.01.2024 overført til Vestfold fylkeskommune.

Oppstartsmøte ble avholdt 28.april 2020. Dette ble gjennomført digitalt (på Teams) på grunn av pandemien. Det ble i oppstartsmøtet avklart at konsekvensutredning ikke er nødvendig. Kommuneplanens arealdel omfatter fremtidig gang- og sykkelvei på aktuell strekning.

Varsel om planoppstart ble kunngjort i Tønsberg blad og Gjengangeren den 12. og 19. juni 2020. Det ble sendt eget brev med varsel om oppstart til alle grunneiere og beboere i planområdet, samt til de som bor i Stangsåsen og øvrige naboer som grenser inn til planområdet. Varsel ble også sendt til NVE, Statsforvalteren og kabeletat.

Informasjonsmøte – Åpent kontor, ble avholdt torsdag 13. august 2020 på Volden skole kl.16.30 – 20.30. Informasjon om Åpent kontor fulgte med i kunngjøringen for varsel om oppstart, samt i brev

som ble sendt til grunneierne i området. På grunn av pågående korona-pandemi var det knyttet noe usikkerhet til om det var tilrådelig og smittevernregulert tillatt å ha fysisk møte. Etter en samtale med kommuneoverlegen i forkant av Åpent kontor, ble det avklart at det kunne gjennomføres under visse forutsetninger. Det ble satt en begrensning på antall personer i lokalet, og arrangøren måtte notere navn og mobilnummer til samtlige deltakere med tanke på smittesporing. Viktigheten av å holde minst 1 meter avstand, samt håndsprit tilgjengelig ble understreket.

Workshop – arbeidsverksted, ble gjennomført onsdag 27.oktober 2021 på Volden skole. Tema for arbeidsverkstedet var avkjørsler, og formålet var å diskutere konkrete problemstillinger ved omlegging og stenging av enkelte av dagens avkjørsler. Deltakerne bidro aktivt, og jobbet sammen i grupper for å se på muligheter og begrensninger ved avkjørselsanering. Det ble sendt invitasjoner til alle grunneiere som er berørt av avkjørselsaneringen, samt velforeningene i området. Invitasjonen ble sendt ut tirsdag 12.oktober, med påmeldingsfrist 20.oktober. Etteranmelding var også mulig, og siste påmelding kom samme dag som workshopen ble gjennomført. Det ble utarbeidet en rapport for oppsummering av arbeidsverkstedet av en uavhengig part, og denne ble sendt ut til alle deltakere 30.november 2021.

Barn og unges interesser er kartlagt gjennom dialog med lærer ved Volden skole. Sak om skolevei og hvordan barna opplever å ferdes langs fv.311 Åsgårdstrandsveien ble diskutert i elevrådet på skolen vinteren 2021.

Enkeltmøter med flere av grunneierne er gjennomført for å finne forslag til løsninger ved omlegging av avkjørsler som kan fungere for involverte parter. Av samme årsak er det gjennomført flere befaringer med ulike grunneiere.

Justering av plangrensen med begrenset varsling

Planavgrensningen ble justert i samråd med Tønsberg kommune, og dette ble gjort for å ha mulighet til å finne løsninger for sanering av avkjørsler. Utvidelse av varslet planområdet utgjør ca. 10 daa, og omfatter areal som i kommuneplanens arealdel er avsatt til boligformål og LNFR. Det har vært dialog med berørte naboer i forkant, og det ble sendt ut begrenset varsel om mindre justering av plangrensen den 20.05.2022 til naboer som er berørt, samt tilgrensende eiendommer. Begrenset varsel om mindre justering av plangrense ble også sendt til Tønsberg kommune 20.05.2022, med likelydende brev til Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, samt NVE.

Statsforvalteren viser til tidligere uttalelse i brev av 14.08.2020, og har ingen ytterligere merknader til planarbeidet. NVE viser til varsel om oppstart datert 20.05.2020, og har tilsvarende generelle innspill om planarbeid. Det kom ingen merknader fra private til begrenset varsel om justering av plangrense.

1.gangs behandling

Opprinnelig planforslag ble oversendt Tønsberg kommune 12.september 2022 for behandling. Tønsberg kommune ved Utvalg for Plan og Bygg, behandlet planforslaget 26.05.2023 med vedtak om offentlig ettersyn.

Offentlig ettersyn

Opprinnelig planforslag var på høring i perioden 15.juni 2023 – 22.september 2023. Det kom innspill fra 5 offentlige instanser og myndigheter. Det kom 20 merknader fra private. Samtlige merknader er omtalt og behandlet i merknadsrapporten.

Revisjon av planforslag og sluttbehandling

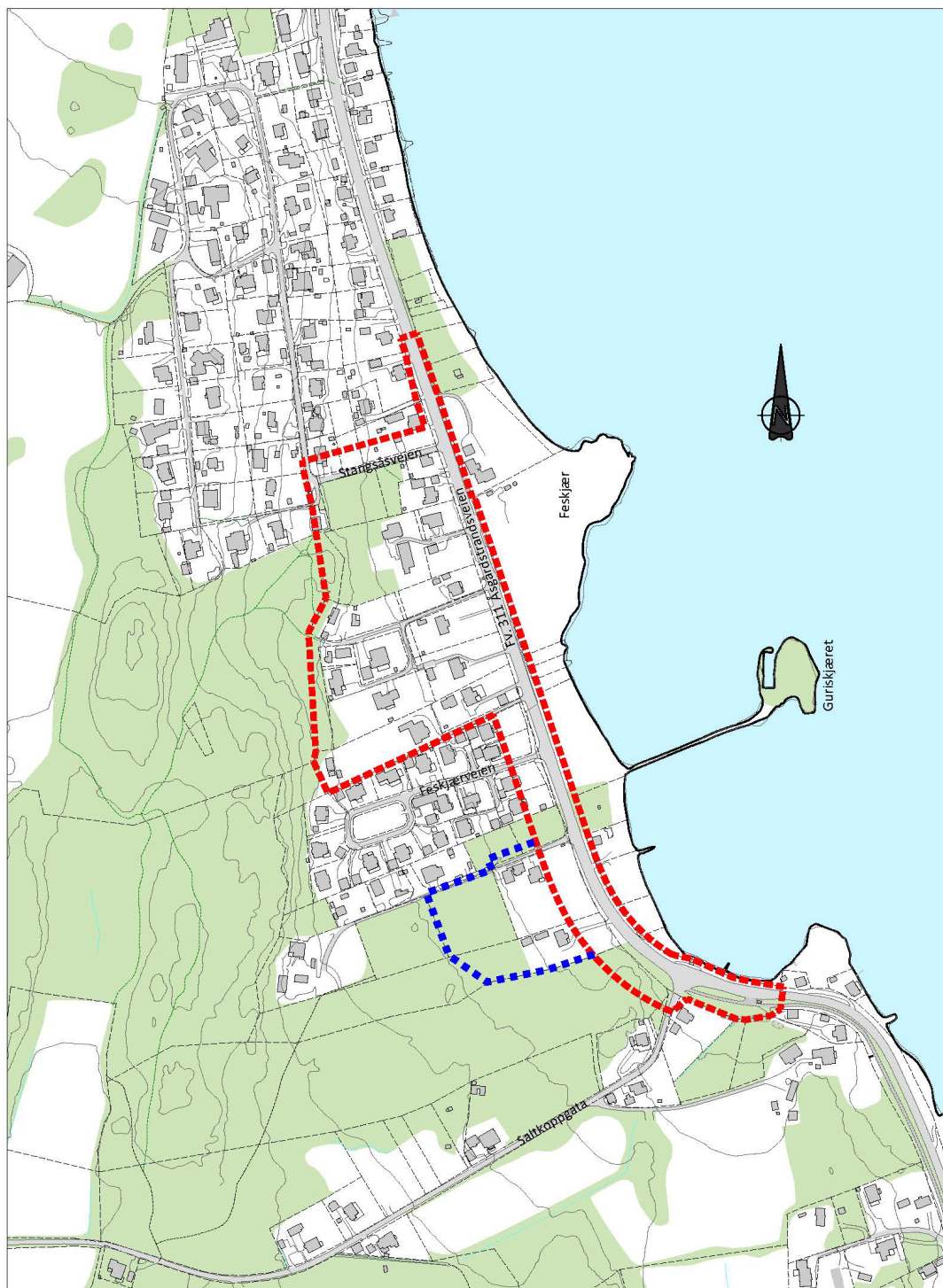
Planforslaget er revidert etter offentlig ettersyn, og legger opp til færre stengte avkjørsler, og smalere bredde på rabatt mellom kjørevei og gang- sykkelvei. Revidert planforslag sendes Tønsberg kommune, som skal ta stilling til om planforslaget er å anse som vesentlig endret. Deretter vil det avklares om revidert planforslag sendes til 2.gangs behandling, eller legges ut på begrenset offentlig høring, eller om revidert planforslag skal til 1.gangs behandling på nytt.

1.5. Planområdets størrelse

Varslingsområdet for planen, medregnet justering av plangrensen, omfattet et areal på om lag 68 daa. Størrelse på opprinnelig forslag til reguleringsplan, som var på offentlig ettersyn i perioden 15. juni til 22.september 2023, omfattet et areal på om lag 28 daa.

Planområdet for revidert planforslag er redusert, og er på om lag 22,5 daa.

Mindre avvik innenfor en toleranse på 0,5 m for områder avsatt til veigrunn/offentlig trafikkområde vil kunne skje som følge av uforutsette forhold, som for eksempel grunnforhold eller feil/mangler i kartgrunnlaget. Det kan medføre at areal som skal disponeres til veiformål vil fravike noe fra det som fremgår av formålsgrensene i planen. Areal som ikke disponeres til veiformål, forutsettes benyttet som tilstøtende formål.



Figur 2. Varslet planområde. Rød stiplet strek er opprinnelig varslet plangrense. Blå stiplet strek er justering/utvidelse av plangrensen som ble varslet i begrenset varslet. Samlet størrelse på varslingsområdet var 68 daa. Endelig plangrense er betydelig mindre.

2. Planstatus og rammebetingelser

I oppstartsmøte med Tønsberg kommune ble det avklart at forslag til plan for gs-vei langs Fv. 311 Feskjær ikke utløser krav om konsekvensutredning.

2.1. Kommunale planer

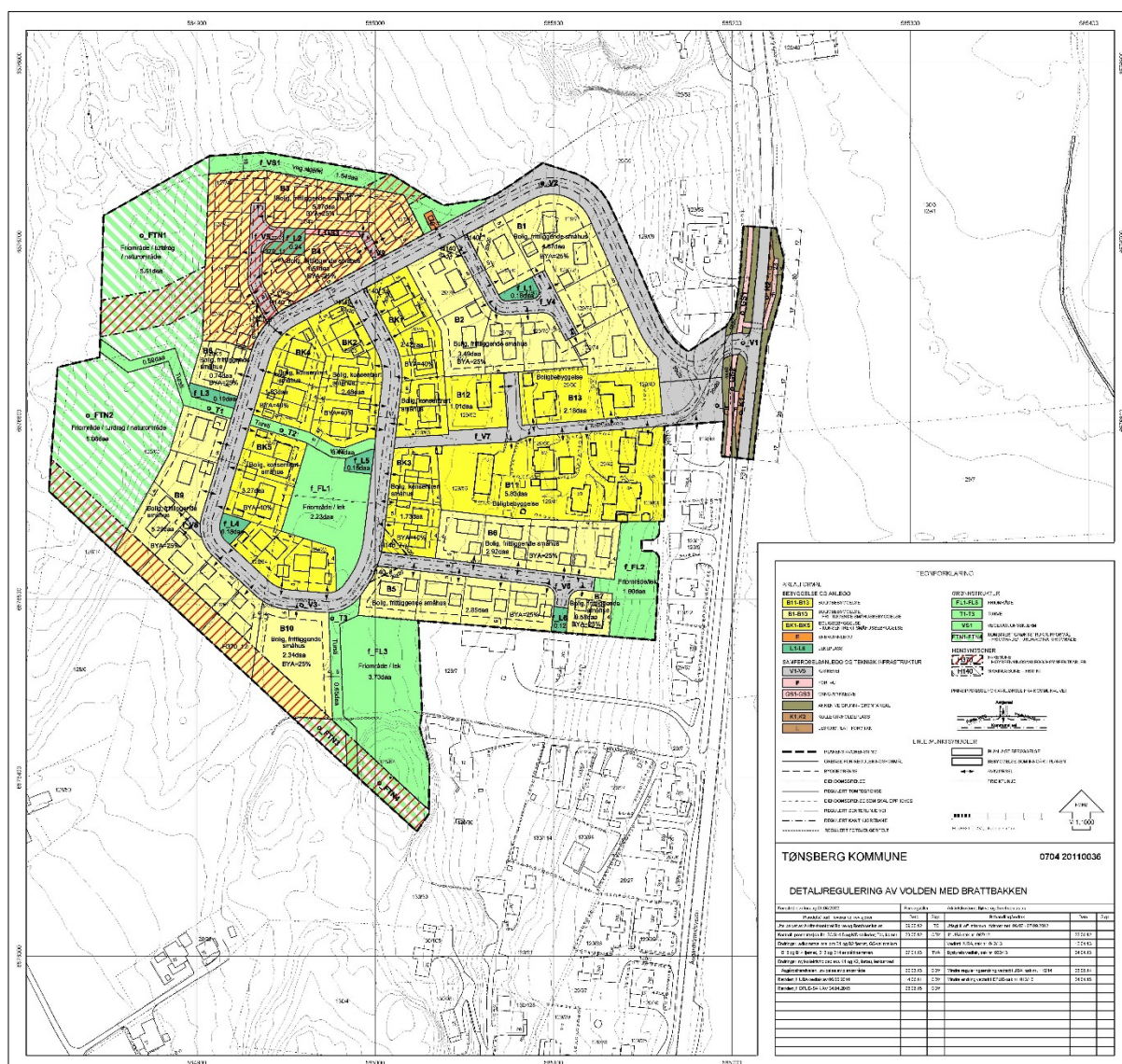
- Kommuneplanens arealdel 2018 – 2030 PlanID 0704 99008, vedtatt 22.05.2019 (vei, LNFR og boligformål) avsatt trase til framtidig gang- og sykkelvei langs vestsiden av Fv. 311 Åsgårdstrandsveien fra Saltkopp og nordover.
- Kommuneplanens arealdel – 2023-2035 PlanID 3803 99010, vedtatt 03.04.2024 (vei, LNFR og boligbebyggelse) avsatt trase til framtidig gang- og sykkelvei langs vestsiden av Fv. 311 Åsgårdstrandsveien fra Saltkopp og nordover.



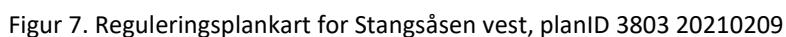
Figur 3. Kommuneplanens arealdel, utsnitt ved Feskjær. Fremtidig gang- sykkelvei angitt med røde prikker.

Gjeldende reguleringsplaner i nærområdet, men utenfor planavgrensningen:

- Detaljreguleringsplan for Volden med Brattbakken. Ca. 2 km sør for planområdet. planID 0704 20110036, vedtatt 24.04.2013, sist revidert 23.06.2015.
- Det ble varslet oppstart av arbeid med detaljregulering for Stangsåsen vest i januar 2022 for å legge til rette for boligbygging, planID 3803 20210209. Planen ble vedtatt 08.11.2023.



Figur 6. Reguleringsplankart for Volden med Brattbakken. PlanID 0704 - 20110036.



Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) for Vestfold ble vedtatt av Fylkestinget den 26.09.2019 sak nr. 58/19, og er Vestfolds felles plan for arealbruk fram til 2040. Planen inneholder retningslinjer som ivaretar arealhensyn i *Regional transportplan* og *Regional plan for folkehelse i Vestfold*. Når det gjelder arealbruken langs vestfoldkysten, vises det til egen Regional plan for kystsonen i Vestfold. De regionale planbestemmelsene gjelder i 10 år fra vedtaksdato eller inntil godkjent arealplan ivaretar de hensynene som planbestemmelsene fastsetter, jf. plan- og bygningsloven § 8-5.

Forskrift om sammenslåing av Vestfold fylkeskommune og Telemark fylkeskommune § 3 slår fast at regionale planer skal gjelde inntil fylkestinget i den nye fylkeskommunen vedtar nye planer. Dagens handlingsprogram videreføres inntil et nytt foreligger.

Det anbefales i RPBA å tilrettelegge for mer miljøvennlig transportformer. Det skal utvikles et attraktivt og sammenhengende nett for gående og syklende i byområdene, med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming.

Regional plan for kystsonen i Vestfold ble vedtatt av Fylkestinget den 06.11.2014. Retningslinje 1.4 om tiltak i 100-meters beltet: Utbygging av veier, annen infrastruktur og tomteopparbeiding skal skje slik at inngrep og ulemper blir minst mulig. Samlet sett skal det legges vekt på å oppnå en bedre løsning enn eksisterende situasjon med hensyn til landskap, allmenn ferdsel og tilgang til sjøen.

2.4. Nasjonale føringer

Norge har forpliktet seg til å redusere klimautslippene for transport med 45 prosent innen 2030. Utfordringene i transportsektoren knytter seg til utslipp, framkommelighet og sikkerhet.

Nullvekstmålet i Nasjonal Transportplan innebærer at «veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange», og ligger til grunn for gjeldende og kommende Nasjonal transportplan 2022-2033. Fylkeskommunen ønsker å legge til rette for at flere kan gå eller sykle i hverdagen. Flere som velger å gå eller å sykle til arbeid og i fritid, vil gi bedre folkehelse, redusert støy, mindre utslipp, og triveligere byer og tettsteder. Fylkeskommunen og kommunene samarbeider om ansvaret for å bygge og vedlikeholde gang- og sykkelveier langs fylkesveiene. Prioritering av tiltak skjer gjennom «Handlingsprogram for fylkesveier».

Lov om kulturminner § 8 andre ledd. Meldeplikten oppstår hvis det oppdages automatisk fredete kulturminner som ikke var kjent på forhånd. Tiltakshaver skal forsikre seg om at de som utfører arbeidet på stedet er kjent med stanse- og meldeplikten, men det er tiltakshaver selv som står ansvarlig for at fredete kulturminner ikke skades. Vestfold og Telemark fylkeskommune er rette adressat for en eventuell melding.

Naturmangfoldloven omfatter all natur, og gjelder for alle sektorer som forvalter naturmangfold eller tar beslutninger som har konsekvenser for dette mangfoldet. Kapittel 5.10 beskriver planforslagets virkning i forhold til Naturmangfoldloven.

3. Beskrivelse av planområdet

Planområdet ligger langs fv. 311 Åsgårdstrandsveien i Tønsberg kommune, og går langs kysten i kommunens nord-østre del. Det eksisterer i dag en gang- og sykkelvei fra Saltkoppgata og sørover langs Åsgårdstrandsveien frem til Volden skole, og videre langs fv. 311 inn mot Tønsberg. Fra Saltkoppgata og nordover langs Fv.311 Åsgårdstrandsveien er det ingen gode løsninger for myke trafikanter. Planområdet ligger i Volden skolekrets, og Åsgårdstrandsveien er skolevei for elever som bor her.



Figur 8. Oversiktskart med opprinnelig varslingsgrense (rød strek) og justert plangrense (blå strek).

3.1. Beskrivelse av stedet

Det er noe bebyggelse av eldre årgang i området, på store, østvendte tomter med utsikt over sjøen og Oslofjorden. Nyere bebyggelse er tettere, med mindre avstand mellom bolighusene. De som bor her betrakter i stor grad Åsgårdstrand som sitt nærsenter, hvor det er dagligvareforretninger og serveringssteder. Det har gjennom planarbeidet vært noen diskusjoner om bebyggelsen i planområdet er et tettbygd eller spredtbygd sted. Den definisjonen som [Statistisk sentralbyrå](#) har lagt seg på i norsk offisiell statistikk fra 1970, tar bare hensyn til kravene om minstestørrelse og største husavstand for bebyggelsen i et tettsted. Dette er nærmere presisert slik:

«En hussamling skal registreres som et tettsted dersom det bor minst 200 personer der, og avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter.»

Noen av de eldre husene har vært i samme familie i både 3 og 4 generasjoner. Enkelte av dem benyttes i dag som fritidseiendommer.

Hovedvei gjennom området er Fv. 311 Åsgårdstrandsveien. Dette er en primær fylkesvei i kategori 1. Den er underlagt meget streng holdning for både fartsgrense og avkjørsler. Trafikkmengden pr. 2023 er på 3500 ÅDT. Fartsgrensen er 60 km/t, og en liten strekning med 40 km/t.

Sekundærveier med veikryss mot fv.311 er Saltkoppgata syd i planområdet, en kommunal vei med forbindelse til fv.3106 Romsveien. Feskjærveien er en kommunal vei midt i planområdet, og er adkomstvei for om lag 20 boenheter. Stangsåsveien er i dag en privat adkomstvei til mer enn 50 boenheter.

Avkjørsler til privatboliger i planområdet er enten felles for flere boliger, eller til enkeltboliger. Mellom Saltkoppgata og Stangsåsveien er det i dagens situasjon 10 avkjørsler direkte ut mot fv. 311. Hvorav 7 avkjørsler er til enkeltbolig, 1 avkjørsel er felles for 2 boliger. Det er også 2 private adkomstveier, som er felles for henholdsvis 4 boliger og 8 boliger.

3.2. Kartlegging av eksisterende forhold

Planavgrensning ble fastsatt i samråd med Tønsberg kommune. For å få tilgang til nok areal for anleggsarbeid i utbyggingsperioden, er det avgjørende med tilstrekkelig bredde på anleggsbelte. Det var også noe drøfting for å finne fornuftig utstrekning av plangrensen med tanke på omlegging og sanering av avkjørsler, samt omklassifisering av Stangsåsveien fra privat til kommunal vei.

3.2.1. Eiendomsforhold

For å sikre at eiendomsgrenser er korrekte er eksisterende grenser kartlagt og verifisert gjennom kartforretning. Dette ble utført i juni 2021, hvor ingeniør fra Tønsberg kommune ved avdeling for Areal-Bygg-Landbruk / Geodata foretok innmåling av grensepunkt. Berørte grunneiere ble innkalt til oppmålingsforretning, og representanter fra Vestfold og Telemark fylkeskommune var til stede ved gjennomføringen. Involverte parter signerte protokoll, og dermed er rette eiendomsgrenser fastsatt. Deretter er matrikelbrev sendt ut, og sikre eiendomsgrenser er dokumentert.

Supplerende grensesikring ble gjennomført i første halvdel av 2025, for å sikre eiendomsgrenser langs fylkesvei mot sjøsiden, samt enkelte private eiendommer nord i planområdet.

3.2.2. Grunnforhold

Grunnforholdene er undersøkt og kartlagt ved grunnboringer på utvalgte punkter i planområdet. Geotekniker fra Rambøll har bistått med plassering av borpunkter, og har vurdert resultatene i henhold til NVE veileder 01/2019. Grunnundersøkelser omfatter både grunnboringer og

laboratorieundersøkelser, og gjøres for å redusere usikkerheten om grunnforholdene ved å fastsette hva slags masser og fjelldybder som er i området. Det vil alltid være noe usikkerhet rundt massene og i egenskapene til massene.



Figur 9. Borplan som viser hvor grunnboring er utført. Illustrasjon - Rambøll

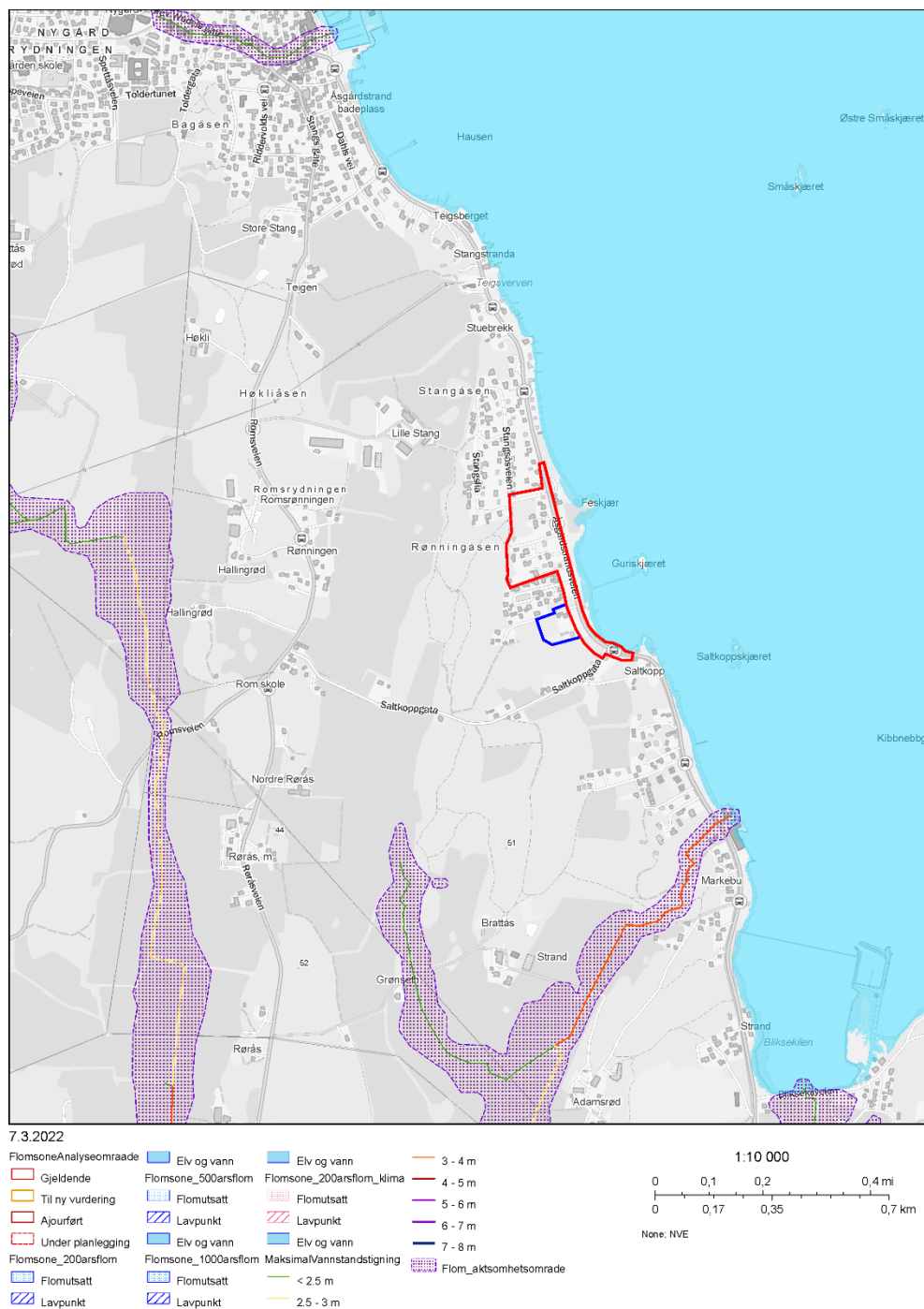
Den første undersøkelsen ble utført i september 2020, med grunnboring i punktene vist i borplanen. Sommeren 2021 ble det avdekket behov for supplerende grunnundersøkelser, for å finne utbredelse i plan og mektighet i profil av sprøbruddmateriale. Supplerende grunnundersøkelse ble utført i september 2021. Laboratorieundersøkelser er utført ved Statens Vegvesens geotekniske laboratorie. Det er utført rutineundersøkelser på samtlige prøver. I tillegg er det utført ødometerforsøk og kornfordelingsforsøk på et utvalg av prøvene.

Utførte totalsonderinger viser løsmassemekktighet mellom 0.7 til 20.4 meter. Opptatte prøver viser at løsmassene for det meste består av siltig og sandig leire. I borpunkt 8 og 10 er det påvist kvikkleire.

Geoteknisk utredning er basert på NVE 1/2019 iht. prosedyre etter tabell 3.1 «Prosedyre for utredning av områdeskredfare». Tiltaket ligger ikke i en registrert faresone. Nærmeste faresone 2075 Kjær, ligger ca. 3 km nordvest for tiltaket. Planområdet ligger i et område med sammenhengende marin avsetning og under marin grense.

3.2.3. Overvann og flomveier

Ifølge NVE sine aktsomhetskart er det ingen registrert risiko for flom i planområdet.



Figur 10. Aktsomhetskart for flom fra NVE, og planområdet vist med rød strek, og justert plangrense med blå strek.

I følge NVE's flomsonekart, befinner planområdet seg høyere enn areal som påvirkes av stormflo med intervall 1000 år. Infiltrasjonsevne i området er angitt til middels god, ifølge Nibio sitt temakart i Kilden.

Vestfold og Telemark fylkeskommune har ansvar for stikkrenner under fylkesvei og sideveier. Dette er installasjoner overdratt fra Statens vegvesen, og i vegkart er det registrert:

1. **OV-kum** med to innløp ved busslompe Saltkopp, syd for fv311. Overvannsledningene er av plast, innvendig diameter 280mm. Objektid 87872475
2. **Stikkrenne** av betong under Fv311 vest for kryss Saltkoppgata, med innvendig diameter 230mm, lengde 22,68m. Innløp i åpen grøft, utløp i terreng mot sjø. Objektid 87788967
3. **Stikkrenne** under sti mot øst, av plast, innvendig diameter 300mm, lengde 4,57m. Innløp og utløp i åpen grøft. Objektid 114816009
4. **Stikkrenne** av betong under Fv311 fra Åsgårdstrandsveien 476 med innvendig diameter 460mm, lengde 29,37m. Innløp fra kum over stikkrenne, utløp i kum. Objektid 87828729
5. **Stikkrenne** under felles adkomstvei, av betong, innvendig diameter 200mm, lengde 20,66m. Innløp og utløp i åpen grøft. Objektid 87788953
6. **Stikkrenne** under adkomst til nettstasjon, av plast, innvendig diameter 200mm, lengde 6,09m. Innløp og utløp i åpen grøft. Objektid 87788945
7. **Stikkrenner** – 3 stk - nord for Feskjærveien er registrert som ikke funnet.
8. **Stikkrenne** av betong under Fv311 ved Åsgårdstrandsveien 548, innvendig diameter 250mm, lengde 12,21m. Innløp ifra kum over stikkrenne, utløp i kum. Objektid 87872473
9. **Stikkrenne** under adkomst til Åsgårdstrandsveien 554 av plast, innvendig diameter 200mm, lengde 5,56m. Innløp og utløp i åpen grøft. Objektid 87788908



Figur 11. Stikkrenner langs fv. 311 registrert i Vegkart.

Overvann skal håndteres etter tretrinnsstrategien i følgende prioritert rekkefølge.

1. Infiltrere små nedbørsmengder (2 års nedbør)
2. Fordrøye og forsinke større nedbørsmengder (25 års nedbør)
3. Føre overvann trygt i åpne flomveier (200 års nedbør).

Kriterier for infiltrasjon er at grunnvannsspeilet må ligge lavere enn 1,5 meter under terreng. Målinger av poretrykk i området viser at grunnvannsspeilet ligger ca. 2 meter under terreng. Dette tilsier at tiltaksområdet er egnet for infiltrasjon som trolig kan fordrøye og infiltrere en betydelig del av overvannet. Det anbefales å sjekke ut infiltrasjonsevnen før byggeplan, slik at en får kartlagt hvor i tiltaksområdet det er god infiltrasjon. Infiltrasjon gjøres ved utsetting av infiltrasjonssandfang (ISA) og at grøfter etableres med drenerende masser.

3.2.4. Trafikkforhold - fartsnivå

Fv.311 Åsgårdstrandsveien har ifølge Vegdatabanken, en gjennomsnittlig asfaltert dekkebredde på strekningen i planområdet på 9,10 meter. Av dette er bredde til hvert av dagens kjørefelt 3,0 meter og hver av dagens veiskulder er 1,5 meter bred.

Trafikkmengde måles som totalt antall kjøretøy, i begge retninger, som passerer et snitt på en vei i løpet av ett år, dividert med 365. Også kalt årsdøgntrafikk, og angis som ÅDT. Av totalen blir tunge kjøretøy oppført med en prosentandel. For Åsgårdstrandsveien langs strekningen i planområdet er det registrert følgende trafikkmengder de siste årene:

Tabell 1. Trafikkmengder på Fv.311 Åsgårdstrandsveien (kilde: Statens vegvesen)

Trafikkmengder fv. 311 Åsgårdstrandsveien						
	2010	2011	2020	2021	2022	2023
ÅDT	4000	4200	4000	3600	-	3500
Andel lange kjøretøy	-	-	5 %	5 %	-	5 %

Kollektivtrafikk i planområdet kjøres av bussrute 01, med 4 avganger i timen på hverdager. Fra og med 1. juli 2024 er busslinje 01 splittet i to nye ruter, busslinje 01 og busslinje 04. Dette gjøres for å forbedre punktligheten på den lange bussruten. Det er to avganger i retning Tønsberg pr. time, og to avganger i retning Åsgårdstrand. Innenfor planområdet er det to kollektivholdeplasser. Stoppested ved Saltkopp er utformet som busslomme på hver side av fv.311. Det er leskur med sittebank, og repos, men det mangler taktil merking på begge sider.

Det andre stoppestedet ligger ved Feskjær friområde. Dette har en utforming som er mest lik kantstopp på begge sider av fv.311, men fordi dagens veiskulder er så bred blir bussen stående halvveis utenfor kjørebanelen. Det er leskur med sittebank på den ene siden, og ingen leskur i retning Tønsberg. Det er repos på begge sider, men de er smale og vanskelig å drifte. Det mangler taktil merking på begge sider.

Tabell 2. Antall passasjerer på holdeplassene Saltkopp og Feskjær

Påstigningstall (antall passasjerer) pr. år						
Holdeplass	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Feskjær syd	6131	3787	3548	-	4027	4593
Saltkopp	1279	1083	1715	-	1057	1219

Det antas at nedgangen i passasjertall i årene etter 2019 skyldes korona-pandemien. Fra 2023 er situasjonen i samfunnet tilbake til normalen, og passasjertallene øker.

Trafikkulykker registreres av Statistisk sentralbyrå via blant annet politirapporterte ulykkeshendelser. Statens vegvesen har tilgjengelig data om ulykkes relaterte elementer, objekter og hendelser i Vegkart. Ulykkesregisteret viser at det har vært svært få trafikkulykker på Åsgårdstrandsveien de siste 20 år.

Tabell 3. Trafikkulykker som er registrert på fv.311 i planområdet

Dato	Type ulykke	Tidspunkt	Føreforhold	Værforhold	Sted
09.05.2002	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i venstrekurve	Kl. 16:15	Tørr, bar vei	God sikt, opphold	Rett nord for Saltkoppgata
15.07.2004	Påkjøring bakfra	Kl.17:29	Tørr, bar vei	God sikt, opphold	Ved Stangsåsveien
02.03.2010	Påkjøring bakfra	Kl.10:15	Tørr, bar vei	Dårlig sikt forøvrig	Ved Stangsåsveien

Fartsgrense er den høyeste tillatte fart på en veistrekning. Langs fv.311 er det gjennomgående 60km/t, med unntak av gangfelt ved Feskjær. Her er en strekning på om lag 185 meter hvor fartsgrensen er 40km/t. Syd for planområdet er det ved Volden skole en strekning på om lag 300 meter med fartsgrense 40 km/t. Gjennom Åsgårdstrand sentrum er fartsgrensen 50 km/t og 30 km/t.

Fartsnivå er representativ verdi for fart langs en veistrekning eller i et snitt på veien. Aktuelt nivå kan være 85 %- fraktil (den farten som 85 % av bilistene ikke overskrider). Gjennom planprosessen til ny gang- og sykkelvei har det blitt uttrykt stor bekymring fra mange beboere på fartsnivået langs Fv.311 Åsgårdstrandsveien. Det er derfor utført en kontinuerlig måling av fartsnivået i planområdet. Fartsmåleren ble plassert langs Fv.311 ved kryss Feskjærveien, hvor skiltet fartsgrense er 60km/t. Det ble registrert kontinuerlig i 7 døgn i periode mandag 13. – søndag 20. november 2021. Føreforholdene var stort sett tørr og bar veibane, og temperatur i lufta varierte fra +1°C til +15°C. Resultatene viste at 96% av bilistene kjørte i hastighet 60km/t eller lavere. Gjennomsnittsfarten ble målt til 50km/t.



Figur 12. Fartsgrenser langs Fv. 311 Åsgårdstrandsveien fra Innlaget i syd til Åsgårdstrand sentrum

3.2.5. Annen infrastruktur

Kommunale ledninger, VA-ledninger, ligger langs Fv.311 med stikk og gren inn på private eiendommer. Tønsberg kommune v/Bydrift (nå Kommunalteknikk) utførte utbedring/separering av vann og avløpsanlegget langs Åsgårdstrandveien nordover fra Stangsåsen i 2019, samt i Stangsåseveien. Kommunen har informert om at de skal i gang med VA-renovering i området ved Saltkoppgata, samt nord for planområdet ved Teigsverven. Ifølge Tønsberg hovedplan VA 2022 – 2033, er det utarbeidet en plan for avløpspumpestasjoner som skal rehabiliteres i perioden til og med 2026. Der ligger Saltkoppgata inne med nr. AP-331 i rensedistrikt Tønsberg RA og rehabilitering i 2026.

Eksisterende kommunale VA-ledninger langs fv.311 Åsgårdstrandsveien i planområdet er av eldre årgang, og trolig etablert i 1954. For noen overvannsledninger er det uklare eierforhold. Gjelder særlig gamle ledninger langs og på tvers av fylkesveien, hvor det er mangelfull dokumentasjon både hos fylkeskommunen og kommunen i forhold til ansvarsforhold. I forbindelse med etablering av boligområdet Feskjær, ble det anlagt VA-ledninger her i 2001.

Andre kabeletater som har infrastruktur i planområdet er Lede (tidligere Skagerak), Telenor, og Broadnett.

Lede har høyspentkabel i bakken langs fv.311 Åsgårdstrandsveien, og to nettstasjoner i planområdet, J183 Feskjær og J180 Stangsåseveien. Det er lavspenningstrase til boliger. For eiendommene Åsgårdstrandsveien 480 – 490 er det luftnett for lavspenning.

Eksisterende veibelysning har strømtilførsel fra jordkabel. Det er Vestfold og Telemark fylkeskommune som eier og er vedlikeholdsansvarlig for belysning langs fv. 311 i planområdet.

Telenor har de aller fleste kablene i jord i planområdet, med trase langs vestsiden av fv. 311 Åsgårdstrandsveien, Feskjærveien, Stangsåseveien og private adkomstveier. For Åsgårdstrandsveien 476 – 490, samt 522 har Telenor luftstrekke via de private eiendommene.

Broadnett har kabeltrase langs vestsiden av fv. 311 Åsgårdstrandsveien, langs Feskjærveien, Stangsåseveien, samt langs en privat fellesadkomst for eiendommene med adresse Åsgårdstrandsveien 522 – 540.

3.2.6. Forurensset grunn

Det er gjort prøveuttak av jord for undersøkelse av kjemisk forurensning. Formålet er å kartlegge eventuelle konsentrasjoner av miljøgifter over normverdi. Jordprøvene ble tatt ut i september 2020, de ble pakket i diffusjonstette rilsandposer og sendt til ALS Laboratory Group Norway AS for analyse. Se figur 13 for kart som viser hvor det er tatt ut jordprøver som ble sendt til analyse.

Prøveresultatene bekrefter at ingen av de målte stoffene overskrider normverdigransen, og samtlige klassifiseringsparametere tilsier tilstandsklasse 1 meget god. Jordprøvene klassifiseres derfor som

rene. Det vurderes til å ikke å bli behov for å gjennomføre ytterligere miljøtekniske undersøkelser for kartlegging av forurenset grunn innenfor tiltaksområdet iht. forurensingsforskriften § 2-4. Krav om undersøkelser.

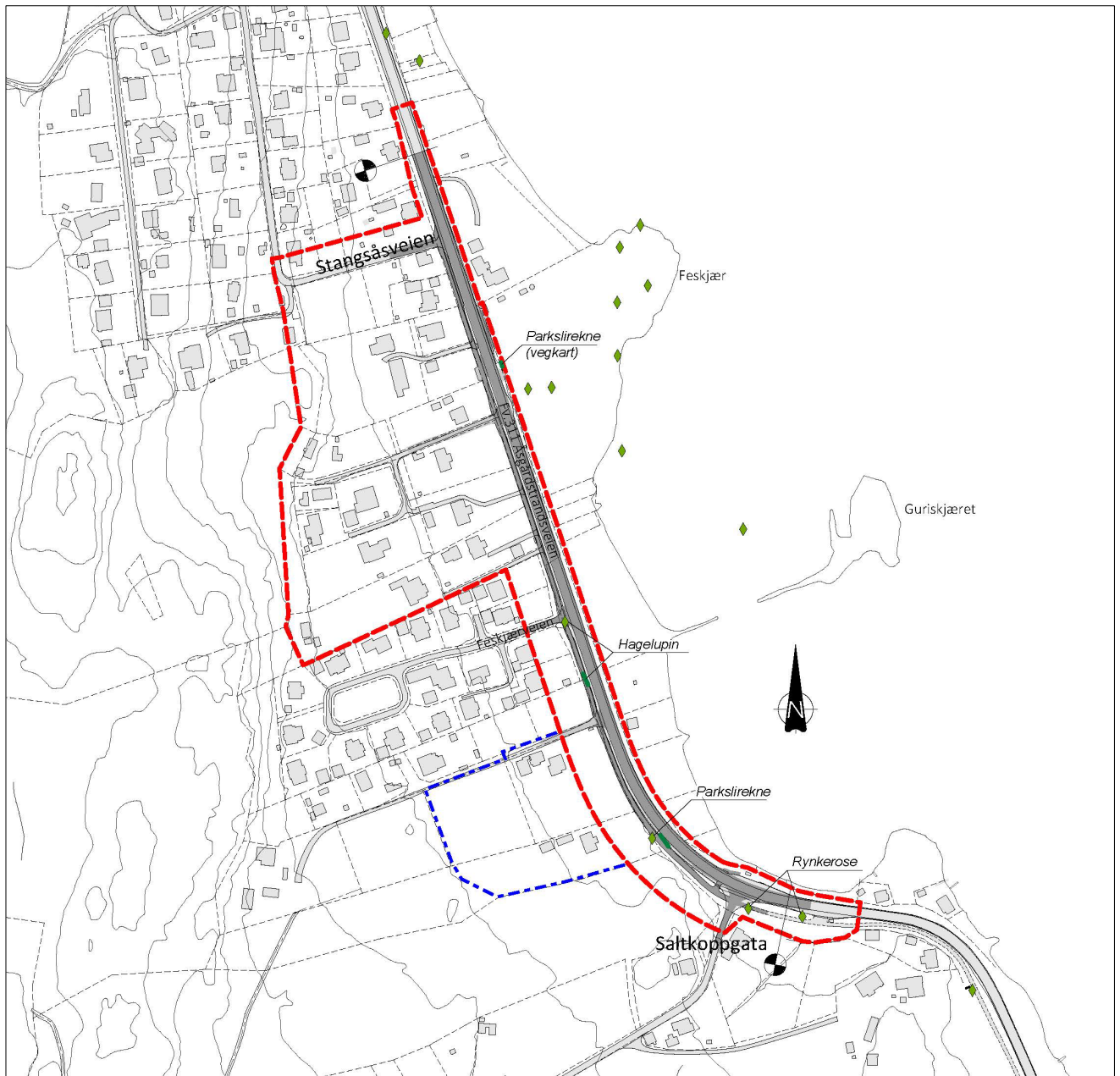


Figur 13. Prøveplan for uttak av jordprøver til analyse av forurenset grunn. Angitt i gule punkt. Illustrasjon – VTFK.

3.2.7. Fremmede arter

Statens vegvesen håndbok N200 kapittel 1.2.5 Håndtering av løsmasser infisert med fremmede arter. Krav 1.107 Kartlegging av fremmede skadelige arter skal skje i reguleringsplanfasen.

Det er registrert parkslirekne ved Åsgårdstrandsveien 476 og lupin på ubebygde tomter syd for Feskjærveien. Det er funnet rynkerose ved Saltkoppgata. På parkeringsplassen ved Feskjær er det registrert en bekjempet forekomst av parkslirekne på vegkart.no.



Figur 14. Fremmede arter i og omkring planområdet. Illustrasjon – VTFK.

3.2.8. Naturmangfold

Naturtype utenfor boligbebyggelsen er skog av høy bonitet, med innslag av barskog, lauvskog og blandingsskog. Langs kystsonen er det et lite parti med lauvskog, men ellers åpent.

Et belte langs sjøen nord og syd for Feskjærrodden er markert med hovednaturtype 'Kyst og havstrand' i temakart for kommuneplanens arealdel. Ned mot sjøen fra Feskjær til Saltkoppgata er det registrert sand- og grusstrand (BN00015705) i Naturbase som er gitt verdi viktig(B). Innenfor

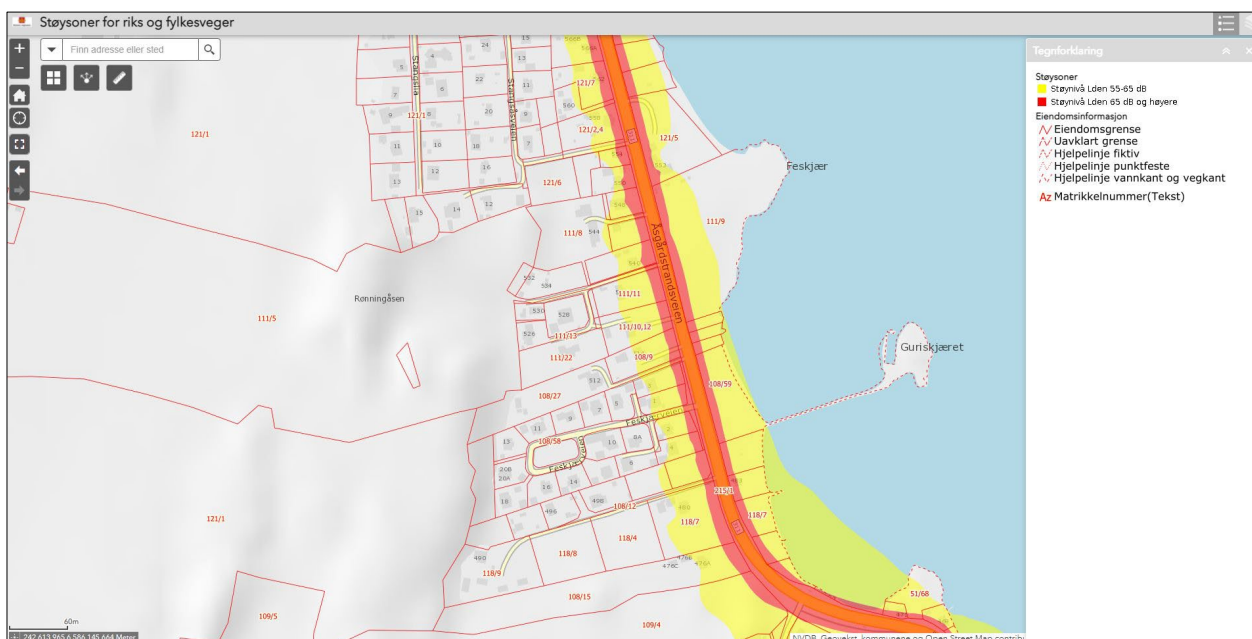
denne naturtypen er det også kartlagt noen arter av nasjonal interesse. Som kopperbrun sjampinjong og dvergforlemmegei. Innenfor naturtypen er det også kartlagt et strandengområde med nasjonal interesse (NINFP2110051763) med sentral økosystemfunksjon.

Det er registrert et stort antall fugl i strandområdet. Blant disse er det registrert fuglearter med nasjonal interesse som alkefugl og ærfugl. Syd i planområdet ligger det i naturbase en forekomst av den utvalgte naturtypen hul eik med id; VKU-NINFP2110051777. Forekomsten ligger ikke innenfor det som skal reguleres.

3.2.9. Støy

I all planlegging etter plan- og bygningsloven skal det gjøres støyvurderinger for ny støyende virksomhet/samferdselsanlegg i henhold til støyretningslinjen T-1442. Samferdselsanlegg omfattes av kapittel 5.2 Planlegging av samferdselsanlegg.

Statens vegvesen har kartlagt støyutsatte områder langs riks- og fylkesveier. Støysonekart skal ikke brukes til detaljvurdering av enkeltboliger, til det er usikkerheten i inngangsdata for stor.



Figur 15. Støysonekart for fv.311 Åsgårdstrandsveien i planområdet

Støysonekartet viser rød sone for Åsgårdstrandsveien i dagens situasjon.

3.2.10. Friluftsliv

Rekreasjonsinteresser. Feskjær badeplass ligger nord i Tønsberg kommune, helt på grensen til Horten kommune og Åsgårdstrand. Stor gresslette med badebrygge, ruglete svaberg og store

steiner. Naturstrand med tang og tare. Stranda nord-øst for selve badeplassen er privateid, men kan benyttes hensynsfullt som allment friområde til bading, soling og turgåing.

Oslo kiteklubb har en spot på Feskjærrodden, omtales som Feskjær Kitespot. Fylkeskommunen er gjort oppmerksom på at etablering av lekearealet på planlagt areal kan komme i konflikt med kiting-aktivitet på området, som vil kunne utgjøre fare for barn og unge som ferdes på- og i nær tilknytning til lekearealet. Tiltaket omfatter etablering av lekeplass på Feskjær friområde gnr. 111 bnr. 9.

Det er parkeringsplass for friområde Feskjær, som kan benyttes gratis for besøkende til stedet. Når parkeringsplassen på fine sommerdager er full, blir biler parkert langs Åsgårdstrandsveien. Det forekommer også besøk av bobiler til parkeringsplassen. Overflaten består av grus, slik at det er en viss infiltrasjonsevne for regnvann på parkeringen.

Strandsonen er åpen for alminnelig ferdsel. Volden skole benytter Guriskjær og Feskjær som utfluktsområde i skolesammenheng. Utenom skogsområde i syd og strandsonen langs sjøen, er det i hovedsak private hager som utgjør grøntstruktur på stedet.



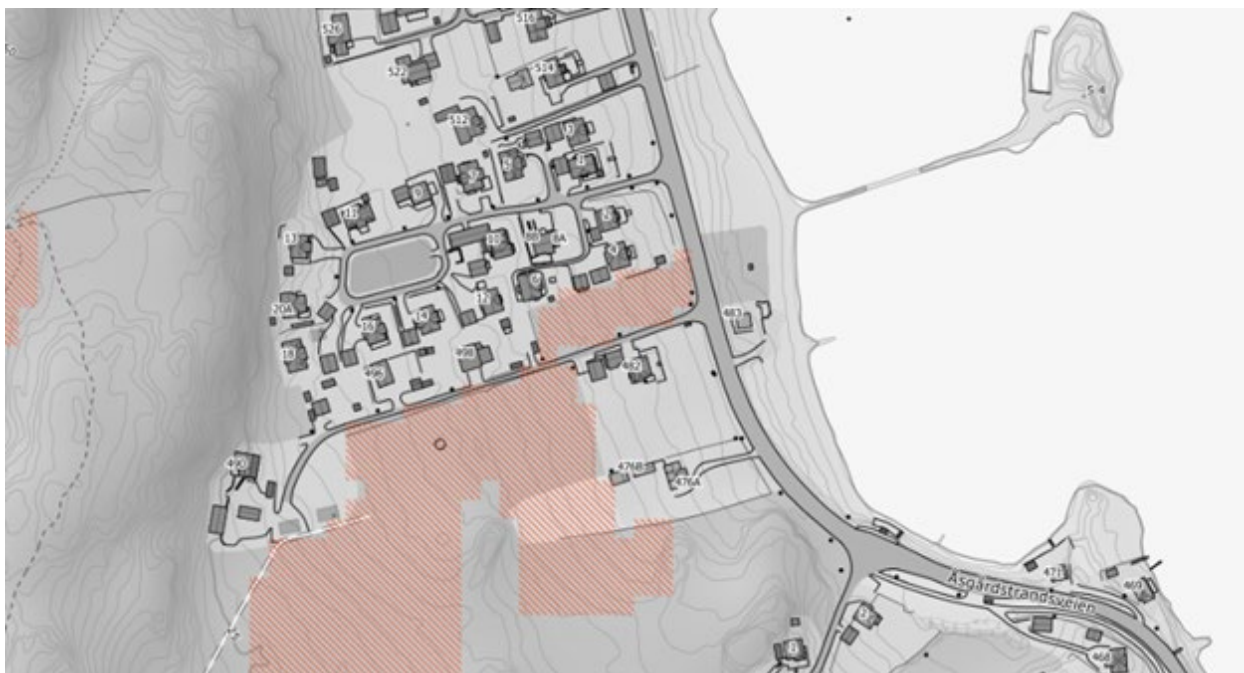
Figur 16. Skole-elever på utflukt til Guriskjær

Nasjonal sykkelrute nr. 1 går langs fv. 311 Åsgårdstrandsveien. Den kalles «Kystruta» og strekker seg fra Svinesund via Kristiansand og Bergen opp til Kirkenes, og er om lag 4500 km lang. Fra Svinesund til Bergen er ruta sammenfallende med EuroVelo rute 12 «North Sea Cycling Route».

Kultursti i Slagen, løype N – nordre Slagen, har en lengde på ca. 17 km, hvor deler av stien går langs Rønningåsen like vest for planområdet.

3.2.11. Matjord

I NIBIOS database Kilden er det registrert et areal med dyrkbar jord i tilknytning til gårds- og bruksnummer 108/30, 108/31 og 118/4. Arealet på eiendommen Gnr/Bnr 108/30 er i kommuneplanens arealdel avsatt til boligformål. Gjelder også for Gnr/Bnr 108/31, 118/4 og deler av 108/15.



Figur 17. NIBIOs database Kilden - registrert areal med dyrkbar jord.

På 1950-tallet var det dyrking av jorden i området. De samme arealene, som i NIBIO er kartlagt som dyrkbar jord, er i kommuneplanens arealdel avsatt til boligformål.

3.2.12. Landskapsbilde

Landskapstypen i området rundt Feskjær er klassifisert som et kystslettelandskap. Området er beskrevet som tilnærmet flatt og er tydelig preget av menneskelig arealbruk, med Åsgårdstrand som et større tettsted med høy bygningstetthet.

3.2.13. Kulturminner

Det er ikke registrert noen kulturminner i tilknytning til området. Kulturarv i Vestfold og Telemark fylkeskommune har ikke kjennskap til automatisk fredede kulturminner som kommer i konflikt med reguleringsplanforslaget. Det vurderes også som mindre sannsynlig at ikke kjente, automatisk fredede kulturminner er bevart i planområdet, og har derfor ingen merknader til reguleringsplanarbeidet.

Kulturarv har ikke kjennskap til at arealbruken vil komme i konflikt med nyere tids kulturminner av vesentlig verdi i planområdet.

3.2.14. Renovasjon

I dagens situasjon rygger renovasjonsbilen opp til en del eiendommer i Åsgårdstrandsveien. Det er spesielt utfordrende å hente inn avfall i Åsgårdstrandsveien 516-540. Her er det mye rygging på smal vei. Renovatør må rygge i fra fylkesveien og inn til hver eiendom.

Norsk Gjenvinning Renovasjon har kartlagt hele kommunen og registrert steder hvor renovatør i dag rygger langt. Rygging skal unngås. Eiendommer langs Åsgårdstrandsveien vil få pålegg om å flytte beholdere nærmere godkjent adkomstvei. Slik det er i dag vil dette være nærmest umulig da innbyggere som bor her ikke har en alternativ plassering for sine beholdere.

Beholdere og annet standard oppsamlingsutstyr eies av kommunene i Vesar –regionen, og kostnadene dekkes over renovasjonsgebyret. Vesar sørger for utsetting og vedlikehold av standard oppsamlingsutstyr, herunder utskifting av skadde og defekte beholdere.

3.2.15. Brannvesen

Brannvesenets krav til adkomst for kjøretøy og utstyr er nedfelt i Vestfold interkommunale brannvesen sine retningslinjer.

4. Beskrivelse av planforslaget

Fv.311 Åsgårdstrandsveien er en offentlig vei, og det er Statens vegvesens vegnormaler som ligger til grunn for utforming av planforslaget i henhold til Forskrift om anlegg av offentlig vei. Universell utforming av veier og gater, håndbok V129, ligger til grunn for planforslaget. Det er i tråd med et av målene i Nasjonal transportplan om et universelt utformet transportsystem. Universell utforming betyr at en tilrettelegger hovedløsningen slik at alle kan benytte denne. En må ivareta behovene til flest mulig på en best mulig måte.

4.1. Planforslagets hovedidé og hovedgrep

Trygg skolevei og et mer trafiksikkert anlegg for gående og syklende langs fv.311

Åsgårdstrandsveien er utløsende årsak for denne planen. For å få flere til å velge å sykle eller gå, er det viktig å lage anlegg som er attraktive, funksjonelle, sikre og universelt utformet. Enhetlig utforming og få systemskifter over lengre strekninger vil gi sikre løsninger og god fremkommelighet, ifølge Statens vegvesens håndbok V122.

Nullvisjonen for trafiksikkerhet legges til grunn for utforming av alle vei- og gatesystemer. Nullvisjonen betyr at vi skal strekke oss mot at ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken. Det betyr at veiene/gatene bør utformes slik at de reduserer ulykkesrisikoen og reduserer skadeomfanget hvis uhellet likevel er ute, ifølge Statens vegvesens håndbok V122.

Avkjørselssanering der man samler flere enkeltavkjørsler vil være et godt tiltak for å bedre de gåenes og syklistenes fremkommelighet og sikkerhet.

Løsningene bør være så enkle, enhetlige og lettfattelige at de ikke kan mistolkes og oppfattes forskjellig av gående, syklende eller førere av motorvogn. Det er derfor i vegnormalene valgt ett sett av standardiserte sykkelløsninger som skal benyttes på det offentlige veinettet. Kompliserte og varierte løsninger gir ofte misforståelser og ulykker. Enkle løsninger er ofte lettest å bygge og vedlikeholde.

Gang- og sykkelvei er et separat anlegg forbeholdt myke trafikanter, som er adskilt fra bilvei med kantstein, rekkverk, gressplen, grøft eller på andre måter.

4.2. Trafikale forhold

Hensikt med planen er å legge til rette for gang- og sykkelvei langs Fv. 311 Åsgårdstrandsveien i forlengelse av eksisterende gang- og sykkelvei ved Saltkoppgata.

Mellom gang- og sykkelvei skal det være trafikkdelere. Minimumsavstand avhenger av fartsgrensen. For fartsgrense 60km/t eller lavere, skal det være minimum 1,5 meter mellom veikant og kant på

gang- og sykkelveien. Kjøreveiens skulderbredde skal legges til. Det opprinnelige planforslaget omfattet 2,0 meter mellom veikant og kant på gang- og sykkelvei. Revidert planforslag legger til grunn en åpen grøft med bredde 1,5 meter som skille mellom kjørevei og gang- og sykkelvei.

Sikt mellom gang- og sykkelvei og kjørevei, der syklende har vikeplikt, skal være slik at når den syklende er 8 meter fra kryssende kjørevei, så skal syklisten kunne se 20 meter inn i sideveien.

Offentlige veianlegg utformes slik at drift og vedlikehold kan utføres effektivt og sikkert. Plass til snø og snøopplag vurderes spesielt med hensyn til utforming av tverrsnitt.

4.2.1. Gang- og sykkelvei

Statens vegvesens håndbøker legges til grunn for fastsettelse av standard, tverrprofil, linjeføring og overbygning. Vegnormal N100 stiller krav til standard for utforming av alle offentlige veier.

Forslag til ny gang- og sykkelvei er plassert i henhold til kommuneplanens arealdel; på vestsiden av fv.311 Åsgårdstrandsveien. Gang- og sykkelveien skal benyttes av gående og syklende, og det blir ingen skille mellom disse trafikantgruppene. Det blir 3 meter asfaltert bredde, med gruset skulder i bredde 0,25 meter utenfor dette.

I henhold til N100 Veg- og gateutforming, kap. 4.2.1.1. KRAV 4.81 SKAL Gang- og sykkelveien trekkes 5m tilbake i kryssområdet slik at en innsvingende bil kan stoppe mellom primærveien og gang- og sykkelvei. På grunn av stigning i avkjørsler og sidevei i kryss, bør ikke gang- og sykkelveien svinges så langt fra hovedveien ved kryssing. Dette er et fravik, som ble behandlet av fraviksgruppen i Vestfold og Telemark fylkeskommune. Fravikssøknad ble sendt til fraviksgruppen den 12.mai 2022.

Fravikssøknad ble behandlet i Hovedutvalg for samferdsel den 7.september 2022 (Saknr 58/22).

Det gis fravik fra Håndbok N 100 krav 4.4 om etablering av sidevei med stigning mer enn 3% og krav 4.5 for etablering av sidevei med vertikalkurveradius mindre enn $R=30$, med vilkår om at sideveien etableres med takfall og modifisert sirkelhump for 30 km/t med tilhørende sluk på begge sider av sideveien.

4.2.2. Kjørevei

Dagens kjørevei var i utgangspunktet ikke gjenstand for inngrep. Dette er en primær fylkesvei, og bredde på kjørefeltene skal opprettholdes slik de er i dag med 3,0 meter. Eksisterende veiskuldre har en bredde på 1,5 meter, og skulderbredden kan reduseres når ny gang- og sykkelvei etableres. Ved å benytte deler av dagens veiskulder til ny gs-vei vil det redusere inngrep i tilgrensende eiendommer.

For å kunne sette trafikk på deler av dagens veiskulder, må det være god nok bæreevne på veiskulder til å tåle trafikkklaster i forhold til ÅDT i området. Det er ikke aktuelt å utvide kjørevei med ny overbygning, da det er utenfor prosjektets rammer.

Bæreevne på dagens veiskulder ble kartlagt september 2021. Statens vegvesen har utstyr og kompetanse til bæreevneregistreringer, og de utførte nedbøyningsmålinger i dette planprosjektet. Resultatene viser at det skal være mulig å legge deler av kjørebane noe ut på dagens veiskulder. Det vil si at bæreevnen om lag midt på dagens veiskulder er tilstrekkelig til å tåle trafikklast.

Når oppbyggingen av eksisterende vei er ukjent, anbefales det likevel å ta noen oppgravingsprøver, for å få verifisert oppbygginga av veiskuldra. Dette bør utføres i neste fase av prosjektet.

De første hundre meter av Stangsåsveien omreguleres til kommunal vei.

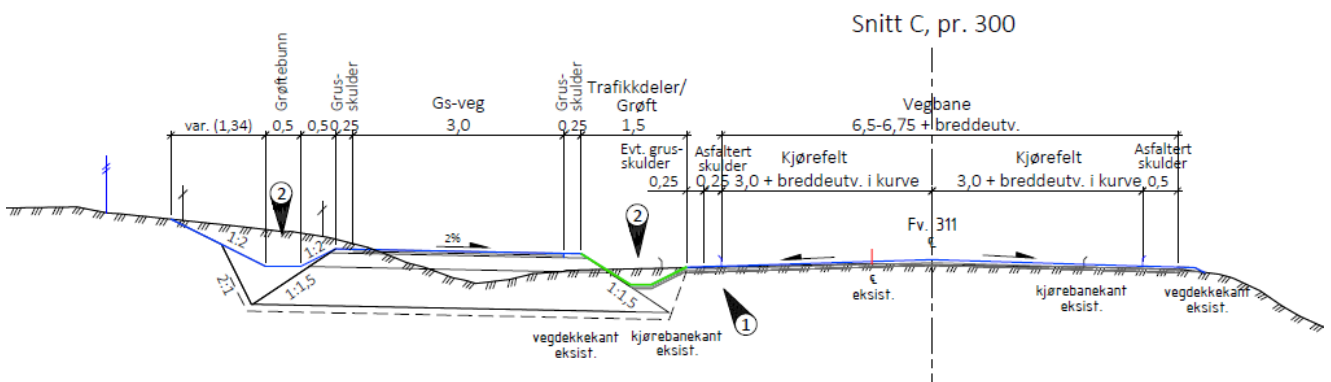
4.2.3. Trafikkdeler

Mellom gang- og sykkelvei og kjørevei skal det være trafikkdeler som har en bredde på minimum 1,5 meter når fartsgrensen er 60 km/t eller 50 km/t. I henhold til N101 Rekkverksnormalen og kap. 3.3.8. krav 3.3.8-1 skal rekkverk benyttes når avstanden er mindre enn minstekravet.

Det ble lagt opp til trafikkdeler utformet som grøft med gress. Grøft med gress er gunstig for infiltrasjon av overvann og snøopplag. Etter en trafiksikkerhetsvurdering gjennomført i mars 2021, ble det anbefalt å etablere opphøyd trafikkdeler med kantstein langs gang- og sykkelvei med høyde 10-13 cm, og kantstein langs kjørevei med høyde 16 cm. Opphøyd trafikkdeler gir problemer med håndtering av overvann fordi strekningen er tilnærmet flat og uten stigning. Naturlig fallretning for vann i fylkesveien er ut mot sideareal. Kantstein vil stenge for dette, og kan medføre fare for opphoping av overvann i kjørebane. Snøopplag vil også være en utfordring. En grøft med tilstrekkelig dybde utenfor gang- og sykkelvei vil bedre forholdene for vinterdriften.

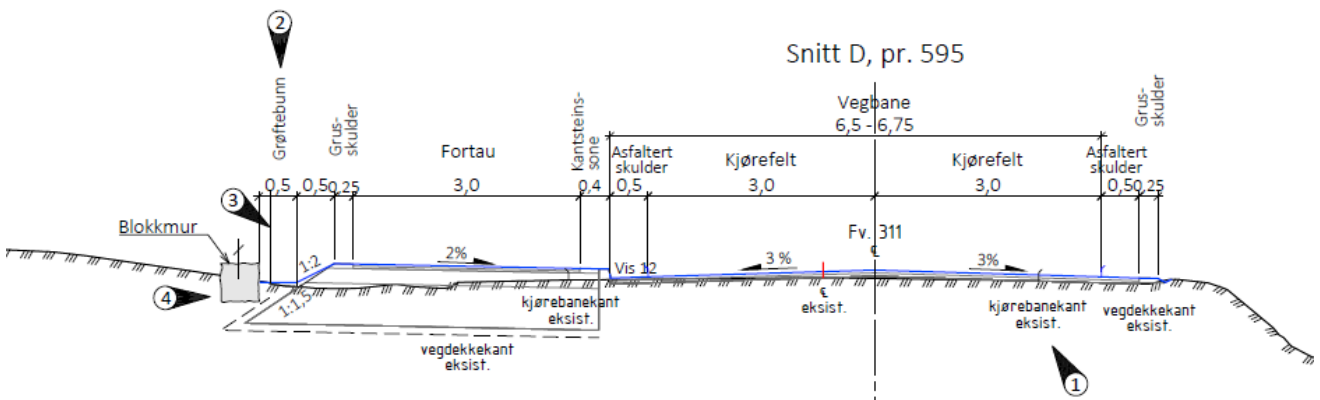
Trafikkdeler i opprinnelig planforslag hadde en bredde på 2,0 meter på strekning med fartsgrense 60 km/t. Det gav rom for opphøyd trafikkdeler med et rennesteinsfelt eller tilsvarende langs kjørebane for å få overvannet ut av kjørebane.

Revidert planforslag har redusert bredde på trafikkdeler til 1,5 meter. Utforming blir åpen grøft.



Figur 18. Tverrprofil for ny gs-vei med sideforkjøvet kjørevei. Illustrasjon - Sweco.

Strekningen nærmest Stangsåsveien har fartsgrense 40 km/t, og boligene ligger tettere på fv.311. Ved lav fartsgrense, det vil si under 50 km/t, er det ingen krav i vegnormalene om trafikkdeler mellom kjørevei og gang- og sykkelvei. Her foreslås smal trafikkdeler for å ha et tydelig skille mellom myke trafikanter og motoriserte kjøretøy. En smal trafikkdeler vil også redusere inngrep i eiendommene hvor det er bolig tettere på fylkesveien.



Figur 19. Tverrprofil ved fartsgrense 40 km/t med smal trafikkdeler. Illustrasjon – Sweco.

4.2.4. Adkomstveier

For å redusere antall konflikt punkt langs ny gang- og sykkelvei skal avkjørsel til enkeltboliger stenges og legges om til felles adkomstveier. Det opprinnelige planforslaget tillot en felles adkomstvei på strekningen mellom Saltkoppata og Feskjærveien, samt en felles adkomstvei på strekningen mellom Feskjærveien og Stangsåsveien. Revidert planforslag åpner opp for at flere avkjørsler kan opprettholdes som i dag. En tverrfaglig gjennomgang har pekt på områdets beskaffenhet i form av flat og oversiktlig vei med forutsetninger for tilstrekkelige siktforhold til å kunne ivareta akseptabel trafiksikkerhet for alle trafikantergrupper. Planforslag som var på offentlig ettersyn omfattet ny gs-vei, samt stenging av 8 avkjørsler. Revisjonsarbeidet åpner opp for å vurdere direkte utkjøring til fylkesveien ved å slå sammen avkjørsler som ligger nærme hverandre i planområdet da ulykkesrisikoen blir mindre med færre antall avkjørsler.

Alle som i dag har kjøre adkomst til egen eiendom skal fortsatt ha det ved etablering av gang- og sykkelvei, og for noen medfører dette mindre vesentlige endringer i kjøremønstre.

Avstand mellom enkelt avkjørsler langs primære fylkesveier bør ikke være for liten. Revidert planforslag innebærer at avkjørsler som i dagens situasjon ligger nærme hverandre blir slått sammen. Det vil si at 6 enkeltavkjørsler reduseres til 3 avkjørsler. Avkjørsler med tilstrekkelig avstand til veikryss og andre enkelt avkjørsler, kan opprettholdes som i dag.

Det er viktig å etablere tilstrekkelige frisiktsoner i alle kryssområder og ved avkjørsler. Tønsberg kommunes veinormal legges til grunn for utforming av felles, private adkomstveier. For kryssområder mot fylkesvei skal Statens vegvesens vegnormaler følges. Der krav i vegnormalene ikke kan oppfylles skal det søkes fravik.

Gangadkomst fra eiendommer langs Åsgårdstrandsveien og ut mot ny gs-vei opprettholdes.

4.2.5. Bussholdeplasser

Det er to stoppesteder for buss i planområdet, og begge skal opprettholdes. Busslommene ved Saltkopp skal ha samme plassering som i dag, og blir tilknyttet ny gang- og sykkelvei med tilrettelagt kryssing over fv.311. Det blir ikke gangfelt ved Saltkopp, fordi det har beliggenhet i en sving med fartsgrense 60 km/t. For å ivareta kryssingsbehov fra holdeplass blir det etablert tilrettelagt krysningspunkt med nedsenket kantstein.

Stoppested Feskjær syd skal utformes som kantstopp. Holdeplass i nordgående retning flyttes nordover. Det medfører at dagens innkjøring til parkeringsplassen ved Feskjær flyttes mot syd, noe som er avklart med Tønsberg kommune under arbeid med planen. Dagens gangfelt flyttes slik at det blir liggende mellom kantstoppene. Det skal være leskur på begge sider av fv.311 ved stoppested Feskjær syd.

4.2.6. Krav i vegnormalene

Ved planlegging og bygging av offentlige vei- og gateanlegg skal krav og føringer i Statens vegvesens håndbøker legges til grunn. Vegnormal N100 stiller krav til utforming av veier og gater. Standarden som beskrives i normalen gjelder alle offentlige veier.

Vegnormal N200 Vegbygging er rettet mot alle som planlegger, dimensjonerer og bygger veier. Normalens krav og anbefalinger bygger i stor grad på erfaring og på en helhetlig vurdering av de totale kostnadene for samfunnet, trafikk sikkerhet, helse og arbeidsmiljø, ytre miljø, klimapåvirkning, jordvern, trafikkberedskap og framkommelighet.

Vegnormalene har krav formulert med verbet "skal". Disse "skal" kravene kan ikke brytes uten at fravik er innvilget. Fraviksmyndighet for fylkesvei fra håndbøkene N100 og N200 er fylkeskommunen. Der hvor fylkeskommunen har myndighet til å fravike vegnormalen er vedtaksmyndigheten plassert hos Hovedutvalg for samferdsel. Dersom forslag til reguleringsplan omfatter løsninger som ikke er i tråd med vegnormalen, er det viktig at det søkes om fravik før reguleringsplan legges ut på offentlig ettersyn.

Det er avdekket fire avvik i forslag til reguleringsplan for ny gang- og sykkelvei:

- 1) N100 KRAV 4.4 og KRAV 4.5 Vertikalgeometri eksisterende sidevei tilslutning mot eksisterende fylkesvei. Eksisterende sideveier er tilsluttet fylkesvei i slakt skrånende terreng opp fra fylkesvei. Når ny gs-vei krysser sideveiene, påvirkes vertikalgeometrien. Dersom krav

4.4 og 4.5 skal oppfylles vil det få konsekvenser for boligeiendommer langs sideveiene, større inngrep og økte kostnader.

- 2) N200 KRAV 2.58 Grunn sidegrøft for overvann skal ha dybde 0,5m. Grøftedybde blir mindre enn 0,5m. Planlagt løsning med grunn sidegrøft gir bedre områdestabilitet i byggefasen enn en dypere grøft vil medføre. Løsningen reduserer også inngrep i private hager.
- 3) N100 KRAV 4.81 Gang- og sykkelveien skal trekkes 5m tilbake i kryssområdet slik at en innsvingende bil kan stoppe mellom primærveien og gang- og sykkelvei. GS-vei parallelt langs fv311, trekkes mindre enn 5 m tilbake i kryss. Dimensjonerende mål i N100 for personbil er lengde 4,8 m, og man vil dermed ikke få plass til hele kjøretøyets lengde mellom primærvei og gs-vei ved avkjøring mot sidevei. Fraviket gir redusert graving og mindre eiendomsinngrep. Team trafiksikkerhet og miljøvennlig transport sin vurdering av 30.mars 2021: Pga. stigning i avkjørsler og sidevei i kryss, bør ikke gs-vei svinges så langt tilbake. Rabatt utvides til totalt 2,0 – 2,5m for plass til vikeplikt-skilt.
- 4) N100 KRAV 4.118 Kantstopp for buss skal utformes slik det fremgår av Figur 4.39 kantsteinshøyde 18 cm over en lengde på 20 m. Kantsteinshøyde 18 cm blir over en lengde på 17,25 m. I foreslått løsning er kantstopp plassert etter opphøyd gangfelt, langs kommunalt areal, og før privat eiendom slik at man unngår inngrep i denne.

Fraviksknadene ble sendt til fraviksgruppen i Vestfold og Telemark fylkeskommune den 12.05.2022, med henvisning til vegnormalkrav og ønsket fravik, samt beskrivelse, begrunnelse, konsekvenser av fravik og forslag til avbøtende tiltak. Hovedutvalg for samferdsel behandlet saken 7.09.2022, og den ble enstemmig vedtatt; jfr. Saknr 58/22 arkivsak 22/25162.

4.3. Overvannshåndtering

Overvann skal håndteres etter tretrinnsstrategien. Overvann fra sideterreng ledes til grøft langs vestsiden av gs-veien, tilsvarende dagens situasjon. Det foreslås åpen grøft med hjelpesluk som leder overvann til sandfang. Sandfang bør plasseres i traseen til gang- sykkelveien for å minimere grave-dybde mellom skrånende sideterreng og bunn grøft i anleggsperioden. Overvann fra vei ledes til ISA-kummer og disse mengdene skal infiltreres i grunn for å ikke tilføre mer overvann til ledningsnettet. Overvann fra GS-vei ledes til grøfter som etableres som infiltrasjonssone med gode drenerende egenskaper. Det skal også etableres infiltrasjonssone mellom vei og GS-vei for de arealer som har god nok bredde for dette.

På strekning med smalt tverrsnitt blir gang- og sykkelvei utformet med kantstein mot kjørebane, og uten rabatt med åpen grøft. For å lede overvann bort fra kjørebane og redusere risiko for vannansamling bør det settes kjeftesluk som leder overflatevann til sandfang og/eller infiltrasjonsskum, og videre mot resipient.

Avrenningsforhold skal tilpasses i størst mulig grad slik det er i dagens situasjon. Eksisterende overvannsledninger og tilhørende kummer tilpasses ny gang- og sykkelvei. Det er noen ledninger av eldre årgang, og det vil bli nødvendig med fornying av disse dersom de ikke fungerer tilfredsstillende. Tilstanden til eksisterende ledninger må undersøkes nærmere i byggeplanfasen.

Det skal tilstrebes plassering av overvannsledninger og tilhørende kummer slik at det er tilgjengelighet for reparasjon og vedlikehold uten at trafikken forstyrres. Sidegrøft skal anlegges langs yttersiden av gang- og sykkelveien for bortledning av overvann og snølagring. Trase for ny gang- og sykkelvei følger eksisterende fv.311, og det er svært lite lengdefall på strekningen. Grøfteskråning og dybde må derfor varieres for å få fall til hjelpesluk i grøft. Det anbefales å etablere dretnsledningene under gang- og sykkelveien for å minimere høyde på gravegrop i anleggsperioden.

Det bør etableres leirpropper i langsgående grøfter for å ivareta eksisterende grunnvannstand i området.

Behov for rensing av overvann er avhengig av ÅDT og vannforekomstens sårbarhet. Grense for når overvann fra vei er forurenset, går ved ÅDT > 3000. Det foreslås derfor å benytte ISA-kummer med permeable kumringer som infiltrerer overvannet til grunnen rundt hele kummen, mens det meste av forurensning og partikler blir igjen i kummen.

Det er planlagt at ny løsning for overvann benytter samme utløpsledninger som eksisterende utløpsledninger. Det skal ikke tilføres større mengder overvann for ny situasjon. Beregninger viser at tilleggsmengde overvann tilført, håndteres alene kun ved infiltrasjon ved bruk av ISA med 100 års gjentaksintervall.

4.4. Belysning

Det skal etableres ny veibelysning på strekningen. Strømtilførsel til nytt veilys kan tilknyttes eksisterende fordelingsskap rett ved avkjøring til Stangsåsveien. Fordelingsskapet må flyttes og tilpasses ny situasjon med gang- og sykkelvei. Fordelingsskap er sikthindrende og må stå utenfor frisisiktsoner. Skap kan heller ikke stå slik at de hindrer snørydding på vei eller i siktsoner. Ledningsforskriften sier at kabler og ledninger med utvendig diameter til og med 125 mm kan legges med 40 cm overdekning. Dette er ikke forenlig med grøfter og grøfterensk. Kabler må derfor enten legges et annet sted enn under grøft eller så dypt at risiko for skade reduseres.

I byggeplanfasen skal de faglige beslutningene om riktig nivå på prosjektering av veilysanlegg i tråd med tekniske krav og funksjonskrav som er beskrevet i håndbøker og forskrifter ivaretas av elektrofaglig kompetanse.

4.5. Eiendomsforhold

Samtlige eiendommer som har grense mot vestsiden av eksisterende fylkesvei på strekningen vil bli berørt av gang- og sykkelveiutbyggingen. Det vil bli nødvendig for fylkeskommunen å kjøpe striper med areal fra tilgrensende eiendommer langs fylkesveien for å få plass til ny gang- og sykkelvei med tilhørende tekniske installasjoner som veilys, grøfter til ledninger og kabler. Grunnerverv blir utført basert på vedtatt reguleringsplan. Avtale om erstatning for avstått grunn skal nedfelles i en kjøpekontrakt.

Det er 16 boligeiendommer, 5 veieieendommer og noen mindre tomtedparseller som blir berørt av tiltaket. I tillegg omfattes 3 eiendommer av omregulering av nedre del av Stangsåsveien fra privat til kommunal vei.

Permanent erverv: Til å etablere GS-anlegget, grøfter og tekniske anlegg, erverves om lag 1,5 m ut fra fyllingsfot/ skjæringstopp, men mindre der det for eksempel ved hus ligger tett inntil veien. For beregnet erverv på den enkelte eiendom, se tegning W001 og W002.

Midlertidig erverv: Det erverves et areal med varierende bredde, til bruk midlertidig i anleggsfasen, for å kunne bygge GS-anlegget. Når anlegg er ferdig bygget skal arealet tilbakeføres til opprinnelig tilstand.

Eiendommer som omfattes av permanent erverv er angitt i tabell 4 og 5. For eiendommer som kun berøres av midlertidig erverv, henvises til w-tegningene i tegningshefte som følger som vedlegg til dette planforslaget. Gjelder også eiendommer som kun berøres av forslag til utvidelse av eksisterende adkomstvei.

Tabell 4. Eiendommer som blir berørt av gang- sykkelvei

Gårds- og bruksnummer	Adresse – eiendommer berørt av gs-vei	Gårds- og bruksnummer	Adresse – eiendommer berørt av gs-vei
109/4	Eiendommen har ingen adresse	111/15	Åsgårdstrandsveien 540
108/15	Åsgårdstrandsveien 476	111/8 og 111/29	Åsgårdstrandsveien 544
118/7	Åsgårdstrandsveien 480	111/21	Åsgårdstrandsveien 548
108/12	Eiendommen har ingen adresse	121/3	Åsgårdstrandsveien 550
108/30	Eiendommen har ingen adresse	121/30	Åsgårdstrandsveien 554
108/54	Feskjærveien 4	121/68	Stangsåsveien (veiareal)
108/55	Feskjærveien 2	121/2,4	Åsgårdstrandsveien 556
108/58	Feskjærveien (kommunalt veiareal)	108/27	Åsgårdstrandsveien 512
108/42	Feskjærveien 1	108/9	Åsgårdstrandsveien 514
108/41	Feskjærveien 3	111/10,12	Åsgårdstrandsveien 516
111/5	Romsveien 273 og 301A (areal felles adkomstvei, Stangsåsvn)	111/11	Åsgårdstrandsveien 518
111/23	Eiendommen har ingen adresse (areal felles adkomstvei)		

For omregulering av de første 100 meter av nedre del av Stangsåsveien fra privat til kommunal vei vil dette omfatte areal på 5 eiendommer. Tønsberg kommune har krav til reguleringsbredde for kommunal vei på 8 meter. Når nedre del av Stangsåsveien er omregulert til kommunal vei, vil ansvar for drift og vedlikehold av nevnte strekning ligge hos Tønsberg kommune.

Tabell 5. Eiendommer som berøres av omklassifisering av nedre del av Stangsåsveien.

Gårds- og bruksnummer	Adresse – eiendommer berørt av omklassifisering
121/1	Romsveien 301 B
121/6	Eiendommen har ingen adresse
121/35	Eiendommen har ingen adresse
121/68	Eiendommen har ingen adresse
121/76	Eiendommen har ingen adresse

4.5.1. Grunnerverv

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

1. Kjøpekontrakt:

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

2. Avtale om tiltredelse:

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

3. Ekspropriasjon:

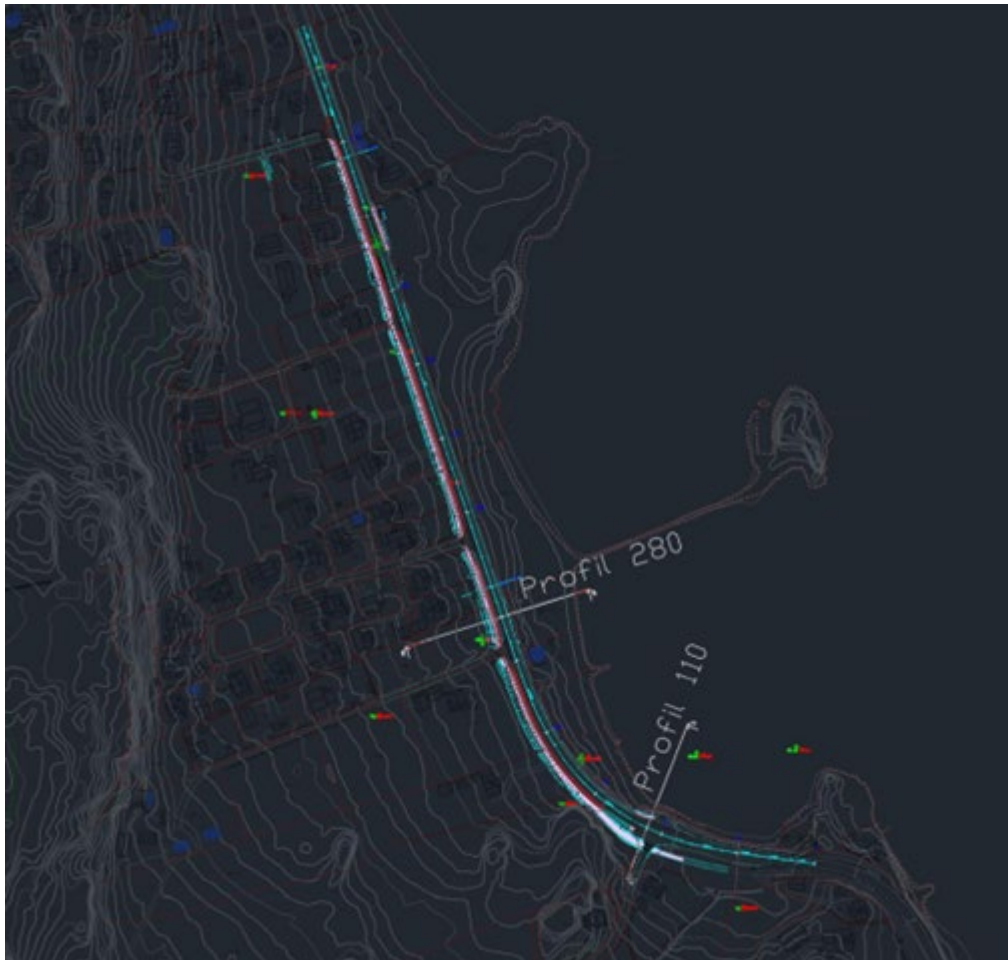
Areal og rettigheter blir ervervet ved ekspropriasjon og erstatning fastsatt ved skjønn. Hvis grunneieren ikke godtar selve avståelsen og vil motsette seg at grunnervervet skjer på den måten Fylkeskommunen har behov for, vil grunnervervet skje ved at Fylkeskommunen gjør vedtak om ekspropriasjon, og at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

4.6. Grunnforhold og geoteknikk

Krav til utredning og sikkerhet er avhengig av tiltakskategorien. Rambøll har vurdert planlagte tiltak til å ligge i tiltakskategori K1. Denne kategorien omfatter ofte mindre tiltak i form av VA, trafikksikkerhetstiltak, og gs-vei.

Det har blitt utført grunnundersøkelser både i 2021 og tidligere. Disse er listet opp nedenfor.

- Grunnundersøkelser for omlegging av Rv. 311 ved Saltkopp i Sem, Profil 10250-10500, datert 01.04.1970 (Veglaboratoriet)
- A101676 RAP-RIG-001, Tønsberg-Datarapport- Geotekniske grunnundersøkelser, datert 04.10.2017 (Cowi)
- G-Rap 1350041760, Grunnundersøkelser, GS-prosjekt RV Feskjær, datert 22.04.2022 (Rambøll)



Figur 20. Situasjonsplan for planlagt gs-vei trase, med snittene i profil 110 og 280. Illustrasjon Rambøll

Langs strekningen er det valgt profil P280 hvor høydeforskjellen mellom utgraving for dren og topp skjæring inn mot eiendommen er størst. Ved profil 280 er det ikke påvist kvikkleire, og sikkerhetskravet her er dermed 1.4, nøytralt brudd (leire). Det er vurdert med og uten last, og dette gir en middelstabilitet på litt over 1.4 og kravet for lokalstabilitet er oppfylt. Se også kapittel 3.2.2 Grunnforhold.

Geoteknisk rapport utarbeidet av Rambøll i 2022, sist revidert 16.01.2023 etter ønske fra Tønsberg kommune om presisering av konklusjonen, er vedlegg til planmaterialet, se kapittel 8.

De drenerende massene i drenstraseen kan medføre permanent senkning av grunnvannstanden omkring ledningsgrøftene med fare for setninger og skader på tilstøtende nabobygg. Det må derfor

påregnes «tetteplugger/leirplugger» for å opprettholde grunnvannsnivået. Plassering av leirpropper må vurderes i samråd med vei og VA.

Gang- og sykkelveien vil generelt innebære en utvidelse av veitraséen på vestsiden inn mot eiendommene her. Breddeutvidelsen vil ligge i samme høyde som dagens vei, enkelte steder med en liten skjæring mot eiendommene på vestsiden. Det er derfor ikke nevneverdig endring av dagens vei- og terreng profil i form av skjæringer, eller fyllinger. Avkjøringer og nye adkomstveier blir liggende nært dagens nivå på vei og terreng. Tiltaket forverrer ikke områdestabiliteten.

4.7. Renovasjon

Forskrift for husholdningsavfall i Tønsberg kommune angir at hentestedet skal ligge ved og maksimum 15 m fra godkjent adkomstvei og være lett tilgjengelig. Adkomstvei skal være kjørbare for større kjøretøy (standard renovasjonskjøretøy), og ha tilstrekkelige snumuligheter. Adkomstvei skal tåle akseltrykk på 8 tonn, ha veibredde på minimum 3,0 meter og fri høyde på minimum 4,0 meter. Dersom veien endrer retning utover 30 ° må veibredden økes utover minimumsmålene som er angitt ovenfor. Det kreves minst tre boenheter inn en stikkvei for at renovasjonsbilen skal kjøre inn. På hentestedet skal oppsamlingsenhetene plasseres lett tilgjengelig på et plant og fast underlag i bakkenivå.

Tilstrekkelig snumulighet bør etableres i adkomstveier som i dagens situasjon mangler dette.

I revidert planforslag er nye adkomstveier, som i opprinnelig planforslag var foreslått over ubebygget areal, tatt ut av planen. Dette som følge av reduksjon i antall stengte enkelt avkjørsler. Det er dermed i revidert planforslag ikke rom for tiltak som omfatter renovasjon.

5. Virkninger av planforslaget

5.1. Trafikkforhold

Fv.311 Åsgårdstrandsveien skal ha samme funksjon som i dag. Det blir ingen endring av kapasitet, stigningsforhold eller fartsgrense som følge av planen. Dagens veiskulder blir smalere, men det vil ikke utgjøre noen endring i fremkommelighet for motorisert trafikk. Skulderens fungerer i dag som et minimumstilbud for myke trafikanter i veikanten, på en såkalt utvidet skulder. Dette er en ikke anbefalt løsning for strekinger som er definert som skolevei. Ny GS-vei vil ivareta myke trafikanter på en bedre og mer trafikksikker måte med avstand til og avvisende kantstein mot kjøreveien. Fartsgrensene i planområdet på 60 km/t og en kortere strekning med 40 km/t skal videreføres.

Det blir færre avkjørsler til fv.311, noe som reduserer antall konfliktpunkt langs Åsgårdstrandsveien og bidrar til økt trafikksikkerhet langs veien. Sør i planområdet er det potensiale for en god del flere fradelinger av areal avsatt til boligformål, og det vil være viktig å opprettholde felles avkjørsel via V1 i planen for nåværende bebyggelse og fremtidig utvikling. Planen vil gi et stort løft for strekningen med hensyn på trafikksikkerhet.

Gående og syklende får et tilfredsstillende tilbud når ny gang- og sykkelvei bygges adskilt fra Åsgårdstrandsveien. De to stoppestedene for buss i planområdet skal opprettholdes og videreføres. Holdeplass Feskjær syd oppgraderes, slik at det blir leskur på begge sider av veien. Gangfelt ved Feskjær skal plasseres mellom kantstoppene, med forbindelse til friområdet.

Parkering videreføres for besøkende til friområdet Feskjær. Avkjørsel til parkeringen flyttes til den sydlige enden av parkeringsplassen, men størrelse på parkeringsplassen endres ikke.

Ferdsel på GS-veien vil være tryggere med økt avstand til fareelementer. Den vil ikke minst oppleves som tryggere av den samme grunnen. Økt sikkerhet for myke trafikanter ventes å gi økende bruk. Det er vanskelig å estimere økningen kvantitativt.

Gjennomføring av reguleringsplanen vil ha en positiv virkning på trafikkforhold.

5.2. Overvannshåndtering

Ny situasjon vil forbedre overvannshåndtering både for Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune med mindre utslipp på eksisterende ledninger. Det er usikkerhet rundt eierskap, kvalitet med mer for kummer og utløpsledninger, dette anbefales avklart før byggeplan. Detaljert prosjektering og dimensjonering blir utført før bygging.

Enkelte steder i planområdet er det kjente utfordringer med overvann i veibane ved styrtregn, f.eks. i krysset Stangsåsveien. Revidert planforslag endrer utforming av trafikkdelers mellom ny gang- og sykkelvei og eksisterende fylkesvei fra opphøyd rabatt med kantstein både langs gs-vei og langs kjørevei, til åpen grøft. For å hindre at overvann blir liggende i veibanen må det etableres

tilstrekkelig med sluk og kummer som leder vann ut av vei via drensledninger. Bestemmelser krever plan for håndtering av overvann i byggesak. Dermed vil eksisterende problemområder bli redusert og overvannssystemet blir klimatilpasset.

Gjennomføring av reguleringsplanen vil ha en positiv virkning på overvannshåndtering.

5.3. Eiendomsforhold

Prosjektet medfører at deler av enkelte eiendommer må erverves. Innenfor planområdet er det hovedsakelig boligeiendommer som berøres. Eiendommer som ligger langs Åsgårdstrandsveien, må avgi stripe av tomteareal langs nåværende eiendomsgrense mot fylkesveien. Reduksjon i tomtearealet innebærer ingen tap av kvalitet i uteoppholdsareal, da avståtte arealer er de mest støyutsatte delene av tomtene. I tillegg til arealer som erverves permanent, vil det være behov for midlertidig anleggsbelter for å sikre at tiltaket kan gjennomføres på en rasjonell måte. Når anleggsperioden er over, vil det midlertidige anleggsbeltet tilbakeføres til grunneier.

Arealer som avstås permanent til veianlegget, vil bli oppmålt og arealberegnet eksakt når veianlegget er ferdig. Utover permanent og midlertidig erverv, legger planforslaget opp til rettighetserverv for adkomst til boligeiendom. Inngrep i eiendomsforhold kan subjektivt oppleves som negativt for berørte parter, og grunnerverv skal utføres på en slik måte at belastningen for de som berøres, blir minst mulig.

Tegninger som viser hvilke eiendommer som blir berørt av tiltaket, og på hvilken måte, (W-tegninger) er vedlagt. Se tegningshefte 'Tekniske tegninger'

Utover permanent erverv er det nødvendig med midlertidig anleggsområde for å få gjennomført anleggsprosessen. Midlertidig ervervet areal tilbakeføres til underliggende formål og eierskap når anleggsperioden er over.

Gjennomføring av reguleringsplanen vil ha en lett negativ virkning på eiendomsforhold.

5.4. Grunnforhold

Lokalstabiliteten må ivaretas under anleggsarbeidene. Resultatene fra grunnundersøkelsene angir kvikkleire på to steder i området. Dette vil mest sannsynlig få liten innvirkning på gs-vei prosjektet, men kan ha betydning for maks lengde på graving av grøft i byggefasen. Det kan også medføre behov for spunting eller bruk av grøftekasser i anleggsperioden i de bløteste partiene.

Ved graving i åpne grøfter for dren langs gs-veien, må det vurderes å stenge et felt med trafikk for å ikke belaste toppen av grøfteskråning. Fordi det er registrert kvikkleire i enkelte punkter i planområdet, bør det benyttes seksjonsvis utgraving med suksessiv tilbakefylling. Seksjonsvis utgraving foregår ved å begrense lengden på feltet som graves ut. Rambøll anbefaler seksjonsvis graving av felt på opp mot 2 rør lenger ca. 12 m. Dersom det i anleggsperioden påtreffes lokalt bløte, eller vanskelig grunnforhold må det vurderes grøftekasse eller spunt for oppstøtting, og geotekniker må kontaktes.

De drenerende massene i drenstraseen kan medføre permanent senkning av grunnvannstanden omkring ledningsgrøftene med fare for setninger og skader på tilstøtende nabobygg. Avbøtende tiltak som vil være aktuelt er «tetteplugger/leirplugger» for å opprettholde grunnvannsnivået.

Plassering av leirpropper må vurderes i samråd med vei og VA.

Det er utført stabilitetsberegning ved to kritiske snitt langs den planlagte strekningen. Profil P110 er ved busslomma på Saltkopp, og det er utført en stabilitetsanalyse i et snitt mot sjøen. Profil 110 ligger ca. 55 m unna borpunkt 10 som har påvist kvikkleire i grunnen, og det vurderes sprøbruddsoppførsel i profilet som utløser krav om sikkerhetsfaktor på 1.5.

Grunnundersøkelser og geotekniske vurderinger i forbindelse med reguleringsarbeidet har avdekket mulige problemforhold og anbefalt løsninger. Reguleringsplanen vurderes som gjennomførbar med tanke på grunnforhold, og avbøtende tiltak vil hindre både midlertidige og permanente skadevirkninger på eksisterende bygg og anlegg. Tiltaket forverrer ikke områdestabiliteten.

5.5. Kulturminner/Kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner innenfor det berørte arealet. Det er en rekke eldre eiendommer innenfor planområdet, men ingen av disse er regulert til bevaring eller ligger innenfor kulturmiljø av regional verdi. Bestemmelser sikrer at dersom det skulle komme frem ukjente automatisk fredede kulturminner skal arbeidet stanses umiddelbart, og byggherre og kulturarv hos Vestfold fylkeskommune skal varsles.

Gjennomføring av reguleringsplanen vil ikke ha virkning på kulturminner eller kulturmiljø.

5.6. Landskap og grønnstruktur

Dagens landskap blir marginalt endret som følge av ny gang- og sykkelvei. Inntrykk av kystlinje og utsikt mot sjøen blir ikke endret.

Grøntstrukturen blir omtrent som i dag. I planområdet er det i hovedsak private hager som utgjør grøntstrukturen, og for noen av disse blir mindre areal berørt av ny gang- og sykkelvei. Dagens gjerde mot fylkesveien vil bli flyttet litt innover de fleste tomtene, og dermed vil noen private grøntområder bli litt redusert. Etter fullførte anleggstiltak vil grøntområdene ikke være kvalitativt endret. Friområdet på Feskjær skal bestå. Skogsområdet ved Saltkopp skal opprettholdes, men delen som ligger mellom fylkesvei og fjellskrenten langs fylkesveien blir berørt.

Gjennomføring av reguleringsplanen vil ha lett negativ virkning på privat grønnstruktur og ingen virkning på landskap og offentlig grønnstruktur.

5.7. Folkehelse

Ny gang- og sykkelvei legger til rette for at flere kan velge å gå eller sykle. Overgang fra bil til sykkel eller gåing gir reduksjon i CO₂-utslipp, mindre støy og et triveligere nærmiljø. Sykling og gåing gir positive helseeffekter, og flere sykkelreiser vil ut fra en samfunnsøkonomisk vurdering være lønnsomt.

Med ny gang- og sykkelvei vil skoleveien for barn som skal til Volden skole bli mer trafiksikker. Løsninger som gir de gående og syklende opplevd trygghet, god sikkerhet og fremkommelighet, oppleves som attraktive. Universell utforming ligger til grunn for utforming av ny gang- og sykkelvei.

Gjennomføring av reguleringsplanen vurderes å ha svært positiv effekt på folkehelse.

5.7.1. Støy

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging ligger til grunn for reguleringsplanen. Støyretningslinje T-1442/2021, kapittel **5.2.2 Endring og utbedring av eksisterende anlegg** gir føringer for planlegging av samferdselsanlegg. I denne planen er det gang- og sykkelvei som er nytt samferdselsanlegg, mens kjørebane på fylkesvei omfattes av marginal endring.

Ny gang- og sykkelvei er forbeholdt myke trafikanter, og vil ikke bidra til økning av støy fra samferdselsanlegget. Bredde på dagens veiskulder langs fv.311 Åsgårdstrandsveien er 1,5 m, og denne gjøres smalere i planforslaget. Fylkesveiens nordgående kjørebane skal benytte deler av dagens brede veiskulder på sjøsiden for å redusere inngrep i private eiendommer ved anlegg av ny gang- og sykkelvei. For kjøreveien skal fartsgrensen ikke endres, kapasiteten skal ikke endres, det skal ikke legges til rette for økt andel tungtrafikk. Tiltaket vil ikke medføre vesentlig terrenginngrep.

Kapittel 5.2.2 i T-1442 angir at: Med endring og utbedring av eksisterende anlegg menes alle tiltak, der endringen gir en økning i støynivå på 1-2 dB som følge av:

- endret geometri
- økt fartsgrense
- økt kapasitet
- økt andel tungtrafikk
- endring av støyskjermer- og støyvoller

For mindre tiltak som ikke omfattes av punktlisten over og som ikke øker støynivået, eksempelvis gang- og sykkelveier, er det ikke nødvendig å gjøre avbøtende tiltak. Forslag til reguleringsplan for ny gang- og sykkelvei langs fv. 311 Åsgårdstrandsveien ved Feskjær oppfyller punkter nevnt i støyretningslinjen. Fylkesveien beholder dagens trase, kjørebanebredde beholdes og kjøreavstand mellom Tønsberg og Åsgårdstrand opprettholdes. Fv.311 Åsgårdstrandsveien skal som følge av planforslaget ikke endre funksjon, trafikkmengde eller fartsgrense. Det anses derfor ikke behov for å utrede fagområdet støy nærmere for dette planforslaget.

Det kan ikke utelukkes at to fritidseiendommer langs sjøen får en marginal endring av støysituasjonen. Gjelder eiendommer med adresse Åsgårdstrandsveien 483 og 553, hvor fasade mot vei i dagens situasjon ligger i rød sone. Det vurderes til at omfang og kostnad ved eventuelle støydependende tiltak vil bli uforholdsmessig store i forhold til effekten som kan oppnås og prosjektets totale kostnadsramme for nevnte fritidseiendommer. For at støynivå skal øke med 3dB, må mengden biltrafikk dobles. Støysituasjonen etter utbygging av gang- og sykkelvei vil være som i dagens situasjon.

Bygging av ny gang- og sykkelvei vil kreve anleggsvirksomhet som avgir lyd fra anleggsmaskiner og anleggstrafikk. Den normale arbeidstiden vil være på dagtid. Fordi det er avdekket kvikkleire på enkelte steder i planområdet, kan det bli behov for spunting på deler av traseen for å ivareta stabiliteten og forebygge utglidning.

Planområdet vil ikke være utsatt for endring av den samlede støybelastningen som følge av forslag til ny gang- og sykkelvei. Gjennomføring av reguleringsplanen vurderes samlet å ha nøytral effekt på støysituasjonen. I anleggsfasen vil støyen øke midlertidig.

5.7.2. Barn og unge

Forslag til ny gang- og sykkelvei vil bedre trafikkforholdene for barn og unge, og gi en positiv virkning på skoleveien for barn som skal til og fra Volden skole.

5.7.3. Klima

Det skal i byggeplanfasen utarbeides et klimagassbudsjett med utgangspunkt i VegLCA som er et verktøy for å beregne utslipp av klimagasser i anleggsprosjekter. I byggefasen skal det følges opp med et klimagassregnskap med bruk av samme verktøy.

Ett av målene med prosjektet er å stimulere for økt bruk av gange og sykling langs veien. Dette kan redusere behov for kjøring og dermed kan driftsfasen bidra til å spare inn deler av CO₂-utslipp fra byggefasen.

5.7.4. Forurensning

Det er ikke funnet forurensede masser i planområdet. Gjennomføring av reguleringsplanen vurderes å ikke ha effekt på forurensing i grunnen.

5.7.5. Friluftsliv

Det er forventet at prosjektet vil gi en positiv konsekvens for friluftslivet i området med bedre tilgjengelighet til friluftsområdene på Feskjær og Guriskjær.

5.8. Landbruk (jord- og skogsvern)

Det er ikke landbruksdrift med aktiv produksjon i planområdet.

Landbrukskontoret i Tønsberg kommune har gitt tilbakemelding i november 2022 om at de ikke vil kreve matjordplan i denne saken, men vil oppfordre VTFK om å legge prinsippene i matjordplanen for GS-veien ÅS-Linnestad til grunn for behandling av dyrkbar jord langs strekningen.

Tema matjord og matjordplan er drøftet med fylkeskommunens Landbruksrådgiver. Areal i det varslede planområdet, som i NIBIO er kartlagt som dyrkbar jord, vil berøres, men i svært begrenset omfang. Det å lage en matjordplan etter prinsippene i plan for ny gs-vei Ås – Linnestad fremstår som uforholdsmessig omfattende for situasjonen i plan for ny gs-vei på Feskjær. Det er tilstrekkelig å sørge for at dyrkbar jord som flyttes på grunn av anleggsarbeid, skal tilhøre og legges på den eiendom den i utgangspunktet tilhører. Dette løses i avtale med den enkelte grunneier, som fylkeskommunen vil måtte inngå før gjennomføring av bygging.

Gjennomføring av reguleringsplanen vurderes å ikke ha effekt på landbruk.

5.9. Naturmangfold

Reguleringsplan med plankart og tilhørende tegningshefte gjør detaljert rede for tiltakets utforming. Det er etter tiltakshavers skjønn ikke noen uavklarte og mulig store problematiske forhold som kan berøre naturmangfoldet. Det vurderes derfor som at kunnskapen om planens påvirkning av naturmangfold er tilstrekkelig jf. nml. § 8 (kunnskapsgrunnlaget).

Det er i kommuneplanen avklart at gang- og sykkelveitrase skal ligge på vestsiden av fylkesveien. Denne løsningen underbygger naturmangfoldlovens §9(føre var prinsippet) ved at viktige naturverdier spares.

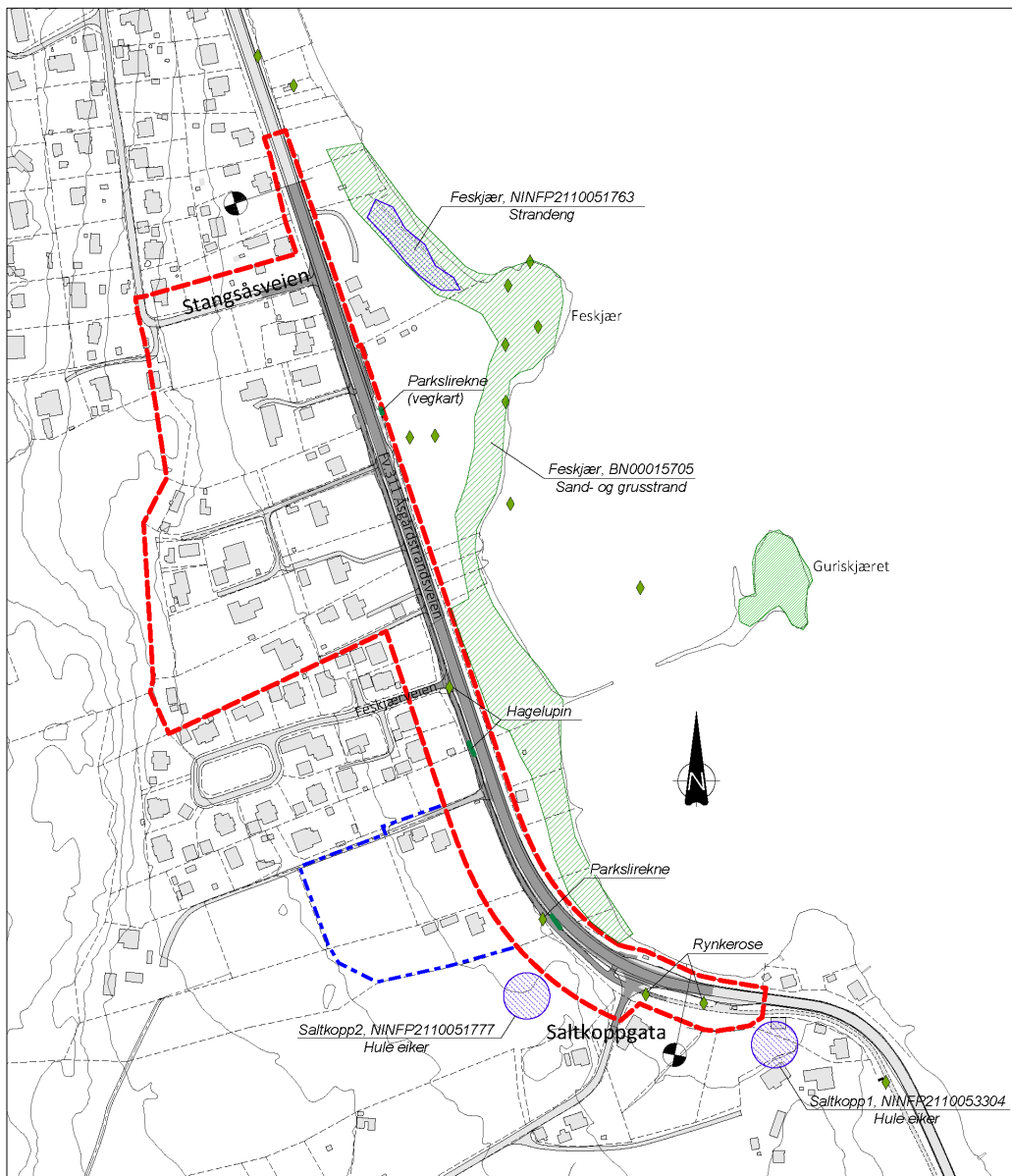
Illustrasjonen i figur 21 viser at tiltaket ikke beslaglegger areal innenfor de kartlagte naturområdene som ligger inne i naturbase.no. Reguleringsgrensen tangerer stedvis naturtypen Feskjær BN00015705. Når det gjelder den utvalgte naturtypen hul eik som ligger rett utenfor reguleringsgrensen syd i området (VKU-NINFP2110051777), antas det at tre, inkludert rotsone står så langt unna tiltaket at denne ikke vil berøres. Ellers er arealet som berøres i all hovedsak allerede eksisterende veiareal og noe private hager som ikke inneholder noen naturverdier.

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).

Det vil utarbeides en ytre miljø-plan (YM-plan) med en miljørisikovurdering for prosjekterings – og byggefasen. Kostnadsbærende tiltak for å hindre eller begrense miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver jf. nml. § 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver).

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det velges miljøforvarlige driftsmetoder og teknikker samt lokalisering jf. nml. § 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder).

Det skal i byggeplanfasen utarbeides en tiltaksplan for fremmede arter. Tiltaksplanen skal blant annet inneholde en risikovurdering av den enkelte art, plan for håndtering av masser med fremmede arter og håndtering av plantedeler og frø. Tiltaksplanen skal også vurdere muligheten for å gjenbruke masser i prosjektet.



Figur 21. Illustrasjon som viser kartlagte naturtyper. Illustrasjon – VTFK.

Gjennomføring av reguleringsplanen vurderes å ikke ha effekt på naturmangfold.

5.10. Renovasjon

Renovasjonsrutiner skal opprettholdes slik de er i dag. Noen av tømmepunktene blir dermed fortsatt betjent i strid med Vesar sine retningslinjer, situasjonen forverres likevel ikke.

Gjennomføring av reguleringsplanen vurderes å ikke ha effekt på renovasjon.

5.11. Oppsummering virkninger

Etablering av gang- og sykkelvei langs fv. 311 Åsgårdstrandsveien vil gi myke trafikanter, gående og syklende en betydelig bedre situasjon for å ferdes på strekningen i planområdet. Gjennomføring av planforslaget vurderes å ha svært positiv effekt på folkehelse, både for barn og unge som skal til og fra Volden skole, bedre tilgjengelighet til friluftsområdene og bidrar til å bygge opp under nullvekstmålet.

	Negativ	Litt negativ	Nøytral / ingen effekt	Positiv	Svært positiv
Trafikkforhold					
Overvannshåndtering					
Kulturminner					
Landskap					
Grunnforhold					
Eiendomsforhold					
Støy					
Folkehelse					
Barn og unge					
Klima					
Forurensning					
Friluftsliv					
Landbruk					
Naturmangfold					
Renovasjon					

Tabell 6: Oppsummering av virkninger

Når myke trafikanter får eget adskilt ferdselsområde på gang- og sykkelveien, vil det ha positiv effekt på trafikkforholdene og trafiksikkerheten. Ved å slå sammen avkjørsler som ligger nærme hverandre, vil antall konfliktpunkter reduseres og det er også positivt for trafiksikkerheten.

Den nye gang- og sykkelveien vil ikke ha virkning på kulturminner eller kulturmiljø. Gang- og sykkelveien vil ikke medføre noe konsekvens for landbruk, naturmangfold eller forurensning i grunnen.

Gang- og sykkelveien er forbeholdt myke trafikanter, og dermed vil støysituasjonen ikke endres.

Når det gjelder privat grøntstruktur og eiendomsforhold, vurderes det at etablering av gang- og sykkelveien vil ha lett negativ virkning.

Samlet sett vurderes det at de positive effektene av gang- og sykkelveiltaket veier opp for negative virkninger av planforslaget.

6. Medvirkning

Plan- og bygningsloven beskriver et opplegg der medvirkning i hovedsak skjer i form av formell offentlig høring, hvor lovmessige forpliktelser for annonsering, tilskrivning og offentlig utleggelse danner minimumskrav sammen med bestemmelsene i kap. 5. Medvirkning betyr at man har muligheten til å skrive eller si sin mening om noe, og at meningen blir lyttet til. Det finnes imidlertid ingen ferdig oppskrift for hvordan medvirkning skal gjennomføres. I Regjeringens reguleringsplanveileder står det at som del av en demokratisk beslutningsprosess innebærer medvirkning at man skal få anledning til å si sin mening, men det er ikke en medbestemmelsesrett.

Ved varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for ny gang- og sykkelvei på streking mellom Saltkoppgata og Stangsåsveien langs fv.311 Åsgårdstrandsveien, kom det merknader fra 3 virksomheter, og 17 merknader fra private. Av de private innspillene, ble 10 stk sendt inn via formell kanal, se oppsummering i kapittel 6.2. De 7 øvrige innspillene ble levert skriftlig av deltakere på Åpent kontor 13.august 2020, se kapittel 6.3.

Medvirkningsprosess utover minimumskravene er gjennomført med bl.a. Åpen kontordag i august 2020, arbeidsverksted i oktober 2021 og Informasjonsmøte i høringsperioden i august 2023. Annen form for medvirkning har vært i forhold til barn- og unges rettigheter. Elevrådet ved Volden skole har uttalt seg om hva som er viktig for dem i forhold til skolevei og trafikk. Underveis i arbeidet med planforslaget er det avholdt arbeidsmøter med kommunen, befaring og møte med velforeningene, møtebesøk hos enkelte direkte berørte grunneiere og arbeidsmøte med renovasjonsselskapet.

Tønsberg kommune ved Utvalg for Plan og Bygg, behandlet planforslaget 26.05.2023 med vedtak om offentlig ettersyn. Planforslaget var på høring i perioden 15.juni – 22.september 2023. I høringsperioden ble det mottatt 5 innspill fra offentlige instanser, 18 innspill fra private og 2 innspill fra velforeninger. Det er utarbeidet en merknadsrapport for behandling av innspill som ble mottatt i høringsperioden.

6.1. Merknader ved varsel om oppstart

6.1.1. Merknader fra offentlige etater og virksomheter

Statsforvalteren – uttalelse datert 14.08.2020

Vil på generelt grunnlag minne om at kravet til risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) gjelder for alle planer for utbygging etter plan- og bygningsloven, jf. § 4-3.

Strandsonen: Ved utarbeiding av reguleringsplaner som innebærer bygging i 100-metersbeltet på arealer som er delvis utbygd, skal ferdselshensyn og landskapstilpasning vektlegges spesielt. Gjennom planarbeidet bør det derfor legges særlig stor vekt på å beholde og videreutvikle allmennhetens tilgang til ferdsel og opphold i strandsonen, også i eksisterende byggeområder.

Barn og unge: Vi minner om at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare, jfr. punkt 5 bokstav a i rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.

Støy: Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442, skal legges til grunn i planarbeidet.

Klima: ny gang- og sykkelvei på strekningen vil legge til rette for redusert bilbruk gjennom tilrettelegging for gåing og sykling. Dette vil være i tråd med de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR BATP).

Naturmangfold: forekomster av fremmede arter som rynkeroser, parkslirekne og hagelupin krever risikovurdering og tiltak for å hindre spredning.

VTFK: Allmennhetens tilgang til strandsonen blir opprettholdt i planen. Elevene ved Volden skole har kommet med innspill til planen, og gang- og sykkelvei vil bedre forholdene for barn og unge som ferdes langs veien. Gang- og sykkelvei vil ikke medføre økt støybelastning i området, og tiltaket utløser ikke krav om avbøtende tiltak. Forekomster av fremmede arter er kartlagt og beskrevet, og tiltaksplan for håndtering av fremmede arter skal utarbeides i byggeplanfasen.

NVE – uttalelse datert 04.08.2020

Generelle innspill om å forebygge skader fra flom, overvann, erosjon og skred. Mer utbygging i nedbørfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og større mengder vann på terrengoverflaten (overvann).

NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser.

VTFK: Avrenningsforhold skal tilpasses i størst mulig grad slik det er i dagens situasjon. Håndtering av overvann skal utføres i henhold til overvannsplan.

Skagerak Energi / Lede – uttalelse datert 01.07.2020

Skagerak Nett har etter energiloven områdekonsesjon i Tønsberg kommune. Nettselskapet har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet. Planforslaget må ivareta adkomst til anleggene. Det må heller ikke gjøres inngrip i terrenget som medfører endring i overdekning over kabler.

Nettstasjonen J180 og J183 befinner seg i planområdet. Av hensyn til trafiksikkerheten ønskes frittliggende nettstasjonen 3 meter fra veikant og utenfor veiens frisiktsoner. Fortau, gang- og sykkelvei regnes også som veikant. Komponentene i en nettstasjon er ømtålige for rystelser. Sprengning, pigging mv. i nærheten av transformatorstasjonen krever derfor forsiktighet. Det bes

derfor om at det tas kontakt med Skagerak Nett før slike arbeider finner sted for å avklare grenser for rystelser.

Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg.

VTFK: Adkomst til nettstasjonene er ivarettatt. I byggeplanfasen skal Lede (Skagerak Nett) kontaktes i god tid før anleggsarbeidene starter.



Figur 23. Vedlegg til innspill fra Åsgårdstrandsveien 522

3. Innspill datert 19.08.2020 – fra Siv Kaarsberg og Bjørn P. Flaate, grunneiere til fritidseiendom Åsgårdstrandsveien 518 (utdrag): mener fartsgrensen bør senkes til 40 eller 50 km/t på hele strekningen. For å unngå å ta for mye av hagene til folk håper vi at man kan bruke noe av kommunens friarealer (Feskjærrodden). Bekymret for økt trafikk i felles adkomstvei ved at flere boenheter blir tilknyttet denne. Sommerhuset vårt benyttes kun kort tid om sommeren, ønsker å kjøre inn på sykkelveien og opp innkjørselen vår. Hvis ikke ønsker vi å få kjøre inn så langt nede på stikkveien som mulig. Tre lindetrær betyr mye for innsyn på tomte. Viktig at det kan kjøres inn med lastebiler, brannbiler og stigebiler med lift ved behov. Hvis vi skal tilknyttes en privatvei vil det medføre utgifter for oss som vi ikke har i dag, samt kostnader til utbedring av vei. Veien har ofte vært i veldig dårlig forfatning ved stort regnfall og dette trengs hjelp til å få til avtaler om.

VTFK: Reguleringsplaner omfatter ikke fartsgrenser. Ny adkomst via felles adkomstvei legges utenfor frisiktsone i kryss mot Fv.311.

4. Innspill datert 19.08.2020 – fra Anne Johanne Enger, grunneier til Åsgårdstrandsveien 554 (utdrag): positiv til gang- og sykkelvei, men påpeker at det medfører inngrep i eiendommene på strekningen. Med formål om økt trafikksikkerhet bør det være en gjennomgående fartsgrense på 40 km/t på strekningen. Da mine besteforeldre fikk oppført boligen i 1935 var dagens fylkesvei kun en smal grusvei mens dagens vei opp til Stangåsen var en sti. Økt trafikk har medført at utkjøring fra eiendommen i dag er ubehagelig, og støtter sanering av avkjørsel. Arealinngrepet som følge av selve planforslaget fremstår derimot som dramatisk og vil redusere eiendommens verdi vesentlig både

økonomisk og bruksmessig. Foreslår å drøfte flytting av boligen lenger bak på eiendommen, samt å bytte inn eiendom fra tilstøtende ubebygde eiendom bakenfor, slik at den økonomiske og bruksmessige verdien av min eiendom ikke reduseres vesentlig.

VTFK: Reguleringsplaner omfatter ikke fartsgrenser. Flytting av bolig har vært vurdert og vil være utenfor prosjektets rammer. Erstatning for areal som medgår til ny gang- og sykkelvei vil fastsettes gjennom en kjøpekontrakt som forutsetter å dekke grunn og andre innretninger som erverves, samt alle de skader og ulemper som har sammenheng med avståelsen eller det veiltak det erverves til.

5. Innspill datert 19.08.2020 – fra Karianne Skovholt og Tor Einar Lund, grunneier og fastboende til Åsgårdstrandsveien 528 (utdrag): sanering av avkjørsler og flere tilkoblet felles privat adkomstvei vil gi økt behov for vedlikehold og utgifter til måking. Det eksisterer ikke noen velforening eller veiråd som organiserer driften av denne veien. Vedlikehold skjer ad hoc. Det er ikke noe budsjett for veien, og det er uklart hvordan ansvarsforholdet er mellom beboerne. Noen bruker veien til sommerhuset sitt i sesong, andre bruker veien daglig gjennom året. Ber om at Fylkeskommunen tar tak i dette og innlemmer en plan for drift av denne veien. Ønsker senket fartsgrense fra Saltkopp til Åsgårdstrand til 40 eller 50 km/t. Ved å snevre inn veien, og senke fartsgrensen, vil man unngå sanering av boligtomter. Foreslår at Åsgårdstrandsveien fra Saltkopp til Åsgårdstrand kan bli enveiskjørt, og returen fra Åsgårdstrand kan gå over Romsveien forbi Stang gård og ned til Saltkopp-krysset. Da kan det ene kjørefeltet brukes til gang- og sykkelsti. Denne løsningen vil ivareta et kulturhistorisk og estetisk hage- og tomtelandskap og bety minst omkostninger for husstandene.

VTFK: Reguleringsplaner omfatter ikke fartsgrenser. Det er ikke aktuelt å regulere Fv311 til enveiskjøring.

6. Innspill datert 19.08.2022 – fra Rita Manninen og Tom A. L. Andersen, grunneiere og fastboende til Åsgårdstrandsveien 516: positive til gang- og sykkelvei og påpeker at det kommer flere småbarnsfamilier til området. Har båt og trenger tilgang til Åsgårdstrandsveien, privat stikkvei er for trang. Eventuell utbedring av stikkveien må også medføre eierskap i forhold til vedlikehold og brøyting. Ønsker at fartsgrensen senkes på strekningen, 40 sonen kan utvides mot Saltkopp og mot Åsgårdstrand. Særlig om sommeren er det mye trafikk med parkerte biler langs fylkesveien. Ønsker en "sti"/gangvei fra Stangsåsveien via vår stikkvei, eller bak eiendommene og bort til Feskjærveien. Dette vil fjerne risiko for ferdsel mellom lokasjonene og bidra til samvær.

VTFK: Reguleringsplaner omfatter ikke fartsgrenser.

7. Innspill datert 20.08.2020 – fra Hans Fredrik Høyskel, grunneier til fritidseiendom Åsgårdstrandsveien 532 og 534: Ber om at alternativ adkomst for Åsgårdstrandsveien 544 via sti til felles privat adkomstvei ikke blir realisert. Ved kontakt med eier av Åsgårdstrandsveien 544 (GBnr 111/8), uttalte denne at de ville foretrekke veiforbindelse til Stangsåsveien istedenfor til vei 111/23. Har en avskjermet helleterrasse, og det er et elektrisk anlegg sydøst på eiendommen.

VTFK: tatt til etterretning.

8. Innspill datert 20.08.2020 – fra Inger Johanne Bryde, daværende grunneier til fritidseiendom

Åsgårdstrandsveien 540: foreslår å Senke fartsgrensen til 40 km/t på hele strekningen helt fra Åsgårdstrand. Foreslår å bruke strandsonen av veien, som bare har viltvoksende villniss. Da slipper man unødige inngrep i eplehagene og utvidelse av stikkveiene med økt trafikk og sjanse for påkjørsler, samt flytting av hus. Den beste løsningen er å lage en ringvei med enveiskjøring enten fra Åsgårdstrand til Saltkopp, opp Saltkoppveien til Romsveien til Åsgårdstrand, eller omvendt.

Nåværende eier av Åsgårdstrandsveien 540, er SES AS. Tinglyst 09.04.2021.

VTFK: Reguleringsplaner omfatter ikke fartsgrenser. Det er ikke aktuelt å regulere Fv311 til enveiskjøring.

9. Innspill datert 20.08.2020 – fra Ane Schjolden, Anne-Karin Sckjolden, Olav Skarpaas, grunneiere til

Åsgårdstrandsveien 556: positive til å øke sikkerhet for gående og syklende langs Åsgårdstrandsveien. Vi mener at dagens hovedvei samtidig bør gjøres betydelig smalere for å bidra til at bilister faktisk reduserer hastigheten til 40 km/t. Vi foreslår at dagens 40-sone forlenges 50 – 100 meter nordover. Vi stiller oss undrende til hvorfor dere har valgt å legge forslag til grense for planområdet på tvers av vår eiendom (og til naboen i vest), i stedet for å følge eksisterende eiendomsgrenser.

VTFK: Reguleringsplaner omfatter ikke fartsgrenser. Plangrense ved Stangsåsveien er satt for å kunne ivareta frisiktsoner og utbedre kryssområdet mot ny gang- og sykkelvei og fylkesveien.

10. Innspill datert 20.08.2020 – fra Line og Thomas Weinholdt, grunneiere og fastboende til

Åsgårdstrandsveien 550: er positive til gang- og sykkelvei. Påpeker at planen medfører inngrep i eiendommene, og håper på løsning som er god både for myke trafikanter og grunneiere. Mange mennesker ferdes langs veien for å benytte friarealene på Feskjær, Guriskjær og de private strandtomtene. Med formål om økt trafikksikkerhet for myke trafikanter ville det vært naturlig med en gjennomgående fartsgrense på 40 km/t på hele strekningen som følge av planforslaget. Ved å snevre inn veien, og senke fartsgrensen, vil en også kunne unngå den omfattende saneringen av boligtomter. Vi ser at sanering av avkjørsler er nødvendig for etablering av en trygg gang/sykkelvei og kjenner også selv på risiko knyttet til dagens utkjøring. Vi stiller oss derfor prinsipielt positive til dette, og vil f.eks gjerne være med på å drøfte muligheten for en utkjøring via Stangsåsveien. Dette vil likevel innebære at vi ikke lenger vil kunne benytte garasjen vår, hvilket vil være en verdi og bruksmessig tap for eiendommen. Dersom dette kunne vært kompensert oss på rimelig vis, for eksempel ved etablering av ny garasje i tilknytning til en eventuell ny adkomst, ville vi likevel gjerne vært med på å diskutere mulige løsninger. En slik løsning ville trolig også kunne være forenlig med løsninger for naboen i Åsgårdstrandsveien 554. Fylkeskommunes markeringer på presentert skisse til plankart synes som et godt utgangspunkt for en slik drøfting.

VTFK: Reguleringsplaner omfatter ikke fartsgrenser. Erstatning for areal som medgår til ny gang- og sykkelvei vil fastsettes gjennom en kjøpekontrakt som forutsetter å dekke grunn og andre innretninger som erverves, samt alle de skader og ulemper, således også garasje, som har sammenheng med avståelsen eller det veitiltak det erverves til.

2 – Anne Torp Bjerkesti og Christian Bjerkesti, Feskjærveien 4: er positive til gang- og sykkelvei. Dersom vår hekk fjernes, forutsettes at det settes opp en minst like bred og høy hekk, eller erstattes med støyskjerm. Mener det bør være redusert hastighet fra Saltkopp og forbi Feskjær.

VTFK: Reguleringsplaner omfatter ikke fartsgrenser. Ny gang- og sykkelvei vil ikke endre støyforholdene, og støyskjerming er ikke aktuelt. Dersom eksisterende hekk hindrer bygging av gs-vei vil avtale om erstatning for denne avklares i grunnervervsprosessen.

3 – Solveig Foster-Pilkington, Åsgårdstrandsveien 603: har hytte utenfor planområdet, men påpeker høy fart på kjørende langs veien og at det er mange barnefamilier, slik at dette er utrygt. Foreslår 50 km/t inn til Åsgårdstrand.

VTFK: Reguleringsplaner omfatter ikke fartsgrenser

4 – Henning Røed, Åsgårdstrandsveien 480: foreslår ny adkomst til nr.476 mot syd og Saltkoppgata. Det er en del uklare rettigheter på vei som er tenkt som felles avkjørsel. Parkering ved friområdet har liten kapasitet på fine dager, og da parkeres langs veiskulder.

VTFK: alternativ adkomst til nr. 476 mot syd anbefales ikke fordi det berører LNF- område og vil medføre bergsprenging i område med kvikke masser.

5 – Kari Ø. Larsen, Åsgårdstrandsveien 483: bekymret for egen avkjørsel dersom veibanen flyttes nærmere deres fritidsbolig.

VTFK: Dagens adkomst opprettholdes.

6 – Harald Hansen, Åsgårdstrandsveien 544: Foretrekker at ny utkjørsel blir nordover og munner ut i Stangsåsveien. Ønsker ikke alternativ utkjørsel mot syd.

VTFK: planforslaget omfatter ny adkomst mot nord og tilkoblet Stangsåsveien.

7 – Birger Skjelbred, Åsgårdstrandsveien 530: det bør være buss-skur på begge holdeplassene. Forteller om mulig sluk i adkomstvei mellom Åsgårdstrandsveien 518 og 540.

VTFK: planforslaget omfatter leskur på begge holdeplassene.

6.3. Barn og unge

Elevrådet ved Volden skole har uttalt seg om hva som er viktig for dem i forhold til skolevei og trafikk. Vestfold og Telemark fylkeskommune v/planleggingsleder har hatt dialog med rektor og elevrådets kontaktlærere. Det var ikke mulig å få til et fysisk møte på grunn av korona-restriksjoner.

Elevene fikk et plankart, og med spørsmål som de har besvart.



Figur 25. Medvirkning fra elevrådet ved Volden skole.

Spørsmål 1: Hva synes du er viktig for å være trygg i trafikken?

Viktig at det er plass nok på gangfeltet. Viktig å strø på vinter.

Spørsmål 2: Hvordan kan man forklare til de voksne hva trafiksikkerhet er?

Syklister må ikke kjøre for fort på sykkelstien!

Spørsmål 3: Hvordan kommer du deg til skolen?

Elever på 5. trinn kommer seg til skolen om sommeren ved at 11 elever kjører bil, 14 elever sykler eller tar buss, og 5 elever går. Om vinteren er det mange færre som sykler, og da er det 11 elever som blir kjørt eller tar buss, 5 elever sykler og 6 elever går.

Spørsmål 4: Er det noe i dette området som er lurt å huske på?

Ved Saltkoppgata der hvor den ender så er det av og til skummelt når biler kommer ned der. Utkjørsler er skumle.

Spørsmål 5: Hva er forskjellen på å være ute om sommeren og om vinteren?

Tar buss pga kulde, og det er glatt og sykle. Lett å falle. Det er snøkanter der hvor det ikke er gang og sykkelsti. Mørkt på vinteren, ikke nok lys overalt.

VTFK: ny gs-vei vil gi myke trafikanter et tilbud som er separert fra kjørevei. Planforslaget omfatter nytt belyningsanlegg. Det blir færre avkjørsler / utkjørsler.

6.4. Særmøter

Underveis i planarbeidet er det avholdt møter og befaringer med kommunen, grunneiere og velforeninger, samt aktører innen eiendomsutvikling og boligbygging. Hensikten med møtene har vært å diskutere spesielle tema som er viktig for interessentene og partene.

Møter og befaringer som er gjennomført:

Dato	Sted	Deltakere	tema
16.06.2020	Fylkeshuset	Håkon Thorrud og Harald K. Foss, Tønsberg kommune v/Jarle Krokeide	GS-vei, kryssområder, adkomstveier
04.12.2020	Stangsåsveien	Grunneier representert v/Andreas Henriksen, Tønsberg kommune v/Knut Bartho Hansen, Anders Nystuen, VTFK v/Kirsten Birkeland, Silje Island	GS-vei omfang Stangsåsveien
20.04.2021	Teams	Tønsberg kommune v/Knut Bartho Hansen, Øyvind Sonerud, Anders Nystuen, VTFK v/Silje Island, Marianne Christiansen	Arbeidsmøte, avkjørsler
13.09.2021	Teams	Avdeling arealforvaltning, avdeling trafiksikkerhet VTFK v/ Kjetil Waal, Soheyla Eimani, Alf Martin Olsen, Glenn Lauritsen, Renate Kjærnes	Fartsgrenser
08.11.2021	Fylkeshuset	Feskjær velforening v/Arne Skarsteen, Stangsåsen velforening v/Eyvin Bjørnstad, VTFK v/ Alf Martin Olsen, Marianne Christiansen, Silje Island.	Fartsgrenser, eiendomsinngrep
24.11.2021	Fylkeshuset	Tønsberg kommune v/Knut Bartho Hansen, Anders Nystuen, VTFK v/Silje Island	Arbeidsmøte, kommunal veistandard
25.11.2021	Fylkeshuset / Teams	Avdeling Trafiksikkerhet VTFK v/ Alf Martin Olsen, Glenn Lauritsen, Silje Island, Marianne Christiansen	Normalprofil, vei-geometri
01.12.2021	Feskjær friområde	Feskjær velforening v/Arne Skarsteen, Henning Røed, Hans Christian Bjerkesti, Stangsåsveien velforening v/Eyvin Bjørnstad, Tønsberg kommune v/Knut Bartho Hansen, VTFK v/Alf Martin Olsen, Silje Island	Feskjærveien velforening ønsket befarings; se på løsning, eiendomsinngrep og fremdrift.
15.12.2021	Stoltenbergsgate 38	Mimax as v/Ruben Hestdal, Kuben arkitektkontor v/Christian Røren, VTFK v/Silje Island, Marianne Christiansen	Avkjørselsanering
25.01.2022	Åsgårdstrandsveien 544 og 548	Grunneiere Harald Hansen og Kjell Svendsen, VTFK v/Silje Island, Marianne Christiansen	Avkjørselsanering
03.02.2022	Åsgårdstrandsveien 522	Grunneier Ingrid Rochling Lie, VTFK v/Silje Island, Marianne Christiansen	Avkjørselsanering
14.02.2022	Åsgårdstrandsveien 550	Grunneier Thomas Weinholdt, VTFK v/Silje Island, Marianne Christiansen	Avkjørselsanering
15.02.2022	Teams	Avdeling arealforvaltning VTFK v/ Elisabeth Bøen-Johnsen, Kjetil Waal	Avkjørselsanering

Dato	Sted	Deltakere	tema
16.03.2022	Fylkeshuset	Thorrud bolig AS v/Håkon Thorrud, VTFK v/Silje Island, Marianne Christiansen	Avkjørselsanering
21.03.2022	Fylkeshuset	Driftsavdelingen VTFK v/ Lasse Haugland, Marius Sommerstad, Mats Toverud, Henrik Ødegård, Sissel Tørnby	Løsninger for overvann, sluk og grøfteutforming.
04.04.2022	Åsgårdstrandsveien 554	Grunneier Anne Johanne Enger, VTFK v/Silje Island, Marianne Christiansen	Avkjørselsanering
05.05.2022	Åsgårdstrandsveien + Stangsåsveien	Grunneiere Thomas Weinholdt, Ruben Hestdal, VTFK v/Silje Island, Marianne Christiansen, Åsne Tunold	Avkjørselsanering
23.05.2023	Fylkeshuset	Fraviksgruppa	Avvik
20.06.2022	Fylkeshuset	Tønsberg kommune v/Knut Bartho Hansen, Anders Nystuen, VTFK v/Silje Island, Marianne Christiansen, Pål Saastad	Utkast til reguleringsplan, anleggsbelter, avkjørsler og renovasjon
01.07.2022	Vesar, Tarandrødveien 95	Vesar v/Heidi Jensen, Armand Tyszka, VTFK v/Silje Island	Renovasjon
18.08.2022	Fylkeshuset	Grunneierrepresentant Andreas Henriksen, André Natland, Eivind Orre, VTFK v/Silje Island, Marianne Christiansen	Planstatus
29.08.2022	Teams	Tønsberg kommune v/Ellen Pedersen, VTFK v/Pål Saastad, Silje Island	Overvannsplan, eierforhold kummer og ledninger
07.09.2022	Fylkeshuset	Hovedutvalg samferdsel	Behandling fravik
17.11.2022	Teams	Tønsberg kommune: Anders Nystuen (arealplan), Kristoffer Brekke (geodata), Christopher Dymek (geodata – innleid); VTfk: Marianne Christiansen (vegplanlegger), Silje Island (planleggingsleder)	SOSI-fil plankart
06.10.2023	Fylkeshuset	VTfk Forvaltning: Alf M. Olsen, Soheyla Eimani, Elisabeth Bøen-Johnsen; UTB: Ole F. Brunæs, Marianne Christiansen, Åsne Tunold, Silje Island	Behov for og omfang av revidert planforslag
07.11.2023	Fylkeshuset	VTfk Forvaltning: Alf M. Olsen, Soheyla Eimani, Elisabeth Bøen-Johnsen; UTB: Ole F. Brunæs, Marianne Christiansen, Åsne Tunold, Silje Island	Behov for og omfang av revidert planforslag
22.11.2023	Fylkeshuset	Tønsberg kommune: Anders Nystuen, Kristine H. Værness; Vfk: Ole F. Brunæs, Silje Island, fagressurser	Status i saken
01.02.2024	Fylkeshuset	Grunneiernes arbeidsgruppe: Arne Skarsteen, Anne Johanne Enger, Tor-Einar Lund Tønsberg kommune: Anders Nystuen, Lars Ove Gidske Vfk: Alf M. Olsen, Mats Toverud, Ole F. Brunæs, Åsne Tunold, Silje Island	Status i saken

Dato	Sted	Deltakere	tema
17.09.2024	Åsgårdstrandsveien 512 og 514	Grunneier Even Vilnes, og grunneierrepresentant Bjørnar G. Daae Vestfold fylkeskommune: Silje Island Sweco: Alexander Stettin, Harald Helgesen	Revisjonsarbeid, avkjørsler
18.09.2024	Åsgårdstrandsveien 544	Grunneier Harald Hansen og Bjørg Hansen Vestfold fylkeskommune: Silje Island Sweco: Alexander Stettin, Harald Helgesen	Revisjonsarbeid, avkjørsler
18.09.2024	Åsgårdstrandsveien 548	Grunneier Kjell Svendsen Vestfold fylkeskommune: Silje Island Sweco: Alexander Stettin, Harald Helgesen	Revisjonsarbeid, avkjørsler
18.09.2024	Åsgårdstrandsveien 550	Grunneier Thomas Weinholdt Vestfold fylkeskommune: Silje Island Sweco: Alexander Stettin, Harald Helgesen	Revisjonsarbeid, avkjørsler
30.09.2024	Åsgårdstrandsveien 554	Grunneier Anne Johanne Enger, Vestfold fylkeskommune: Silje Island Sweco: Alexander Stettin, Harald Helgesen	Revisjonsarbeid, avkjørsler
24.10.2024	Fylkeshuset	Tønsberg kommune: Anders Nystuen, Kristine Hegvold Værness, Knut Bartho Hansen Vestfold fylkeskommune: Silje Island Sweco: Jenny M. Råmundsen, Alexander Stettin, Harald Helgesen, Amalie B. Verstod	Status for revisjonsarbeidet

Ut over dette har det vært en rekke telefonsamtaler og mailkorrespondanse med grunneiere, velforeninger, eiendomsutviklere, interessenter og kommunen.

6.5. Arbeidsverksted

Del av plan som omfatter sanering av avkjørsler har medført et stort engasjement blant beboere i området. Det ble besluttet å gjennomføre en workshop, også kalt arbeidsverksted, med avkjørsler som tema. Grunneiere som berøres av stenging av eksisterende avkjørsler fra Åsgårdstrandsveien og etablering av nye atkomstveier ble invitert til workshop 27.10.21. De to velforeningene i området ble også invitert. Totalt 26 grunneiere/grunneierrepresentanter deltok.

Det ble åpnet for innspill fra deltakerne i plenum i første del av programmet. Innspillene dreide seg i hovedsak om tre forhold:

- Avgrensning av planområdet
- Fartsgrenser
- Løsninger som unngår inngrep i eiendommene

Andre del av arbeidsverkstedet var lagt opp til drøfting av alternative løsninger for nye adkomstveier i gruppearbeid. Gruppene fikk utdelt store kart der alternative løsninger kunne tegnes inn og

kommenteres. Diskusjonen i gruppene viste at det var behov for å kunne sende oppfølgende kommentarer eller egne forslag til løsninger i etterkant av workshopen. Det kom 8 innspill og merknader i etterkant av arbeidsverkstedet.

Rapport fra arbeidsverkstedet er utarbeidet av Asplan Viak den 12.11.2021, og følger som vedlegg til planmaterialet, se kapittel 8.

6.6. Offentlig ettersyn

Planforslag var på høring i perioden 15.juni – 22.september 2023. Innspill og merknader er behandlet av fylkeskommunen og nedfelt i en egen merknadsrapport. Merknadsrapporten følger som vedlegg til revidert planforslag.

6.7. Åpent møte i høringsperioden

Det ble avholdt et åpent informasjonsmøte den 14.august 2023 på Volden skole. Her var det mange som deltok med stort engasjement. Antall fremmøte anslås til om lag 30 personer, i tillegg til 5 politikere fra Tønsberg kommune. Fylkeskommunen presenterte planforslaget i plenum, med forklaring til de ulike tema. Leder av grunneiergruppen hadde deretter en presentasjon med fokus på eiendomsinngrep. Publikum var opptatt av følgende tema:

- Enklere standard
- Kostnadsnivå
- Må kunne avvike fra normalene
- Fartsgrenser
- Anleggsgjennomføring
- Helhetlig løsning
- Boligutvikling
- Trygg skolevei
- Grunnerverv – erstatning
- At merknadsbehandlingen må være offentlig tilgjengelig.

Presentasjonene følger som vedlegg til revidert planforslag.

6.8. Medvirkning i revisjonsfasen

Grunneiere som har eiendommer hvor det ikke lenger blir aktuelt med nye adkomstveier, ble kontaktet av fylkeskommunen i november 2023. De ble informert om at deres eiendom ville bli tatt ut av planforslaget, eller at dagens direkte avkjørsel til fv. 311 ville opprettholdes der det er aktuelt.

Befaring med grunneiere hvor avkjørsler i revidert planforslag foreslås slått sammen, ble gjennomført høsten 2024. I revidert plan omfatter dette eiendommer med adresse

Åsgårdstrandsveien 512, 514, 518, 544, 548, 550 og 554. Det ble avtalt og gjennomført befaring med grunneiere som hadde anledning til dette.

På befaringene ble det informert om hva revisjonsarbeidet omfatter, og forslag til sammenslåing av avkjørsler som ligger nærme hverandre. Det ble orientert om at nye adkomstveier over bakenforliggende tomter blir tatt ut av planen.

Det ble laget oppsummering fra befaringene, som ble skrevet i et eget notat for de enkelte eiendommene. Notat fra befaringene ble oversendt til de fremmøtte grunneierne. Se vedlegg V-11

7. Gjennomføring av planforslaget

7.1. Framdrift og finansiering

For framdrift av formell prosess og ferdigstillelse av reguleringsplanarbeidet frem til endelig vedtatt plan, ser man for seg følgende:

- April 2025 Intern høring i Vestfold fylkeskommune
- Mai 2025 Oversendelse til Tønsberg kommune, som skal ta stilling til videre formell prosess og behandling av revidert planforslag.
- August 2025 formell prosess avklart hos planmyndigheten med ett av følgende utfall:
 - ny førstegangsbehandling i Tønsberg kommune
 - eventuelt begrenset høring,
 - eventuelt 2. gangs behandling

Videre formell prosess for planen avgjøres først når Tønsberg kommune har vurdert revidert planforslag.

Fremdrift for bygging av tiltaket er uavklart fordi prosjektet ble tatt ut av Handlingsprogram for fylkesveier gjennom vedtak i Fylkestinget 27.02.2024. Prosjektet ble overført til Marginalliste til handlingsprogram 2024-2028. Marginallisten inneholder gode prosjekter, men som det ikke ble funnet rom for å prioritere i handlingsprogrammet. Prosjekter fra marginallisten kan realiseres dersom det i programperioden er udisponerte midler fra vedtatte prosjekter i handlingsprogrammet. Ved slike tilfeller vil fylkesdirektøren legge frem egne saker, med handlingsrom for å foreta politiske prioriteringer.

Finansiering

Det er i utgangspunktet forutsatt at finansiering skal være et spleiselag mellom Vestfold fylkeskommune og Tønsberg kommune, samt utbyggingsavtaler med eiendomsutviklere som vil etablere nye boliger i området. Tilbakemelding fra Tønsberg kommune er at et eventuelt tilskudd fra kommunen til finansieringen av tiltaket ikke er lagt inn i kommunens budsjett- og økonomiplan. På nåværende tidspunkt vil et eventuelt bidrag kun være av symbolsk karakter. Da prosjektet ble vedtatt inn i handlingsprogram 2018-2021 var det en klar forutsetning at det lot seg realisere som et samarbeidsprosjekt. Basert på ovennevnte er prosjektet fortsatt å regne som et uavklart spleiselag, og prosjektet foreslås lagt til marginallisten.

Bygging av opprinnelig planforslag for gang- og sykkelvei med sanering og omlegging av avkjørsler, samt oppstramming av kryssområder og utbedring av holdeplasser, ble beregnet å koste 33 millioner kr. Prisnivå for kostnadene var 2022-kroner. Kostnadsberegningen inkluderte også byggeledelse, grunnverv, utarbeidelse av byggeplan, uforutsette kostnader og merverdiavgift.

Revidert planforslag har vært gjenstand for kostnadsregning etter Anslag-metoden. Kostnadsberegning for realisering av gang- og sykkelvei i revidert planforslag har resultert i P50 beregnet til 34 mnok og P85 er beregnet til 37,1, med et relativt standardavvik på 8,6 %. Kostnadsberegningen for revidert planforslag inkluderte også byggeledelse, grunnnerv, utarbeidelse av byggeplan, uforutsette kostnader og merverdiavgift. Sammenstilt med resultater fra 2022 med omregnet pris-nivå for rett sammenligning, har kostnadene blitt redusert med henholdsvis 1,1MNOK for P50 og 2,5MNOK for P85.

7.2. Utbyggingsrekkefølge

Sammenslåing av avkjørsler må gjøres slik at ny adkomst til den enkelte eiendom er etablert før eksisterende adkomst stenges.

7.3. Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det er en målsetting at fv. 311 Åsgårdstrandsveien skal være åpen for trafikk i hele anleggsperioden, og at myke trafikanter ivaretas spesielt. Perioder med midlertidig trafikklysregulering må påregnes. Endelig plan for trafikkavvikling avklares i samarbeid med valgt entreprenør.

7.4. SHA og YM for byggefasen

Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og Ytre miljø plan (YM) for byggefasen.

SHA

SHA-plan skal utarbeides som del av byggeplanen og konkurransegrunnlaget.

YM

Det er registrert og funnet fremmede arter i planområdet. Det vil utarbeides en ytre miljø-plan (YM-plan) med en miljørisikovurdering for prosjekterings – og byggefasen. Kostnadsbærende tiltak for å hindre eller begrense miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver.

Grunnforhold

Anbefalte tiltak og restriksjoner for anleggsgjennomføringen som er i henhold til geoteknisk rapport skal ligge til grunn for byggeplanprosjekteringen og beskrivelse av relevante poster i konkurransegrunnlaget.

8. Vedlegg

- Bestemmelser Feskjær, sist revidert 18.02.2025
- Plankart Feskjær, sist revidert 18.02.2025

For revisjon av planforslaget har det blitt vurdert at enkelte tema ikke har vært gjenstand for vesentlige endringer, og tilhørende fagnotater og rapporter har av den grunn blitt beholdt slik de forelå i opprinnelig planforslag:

- V-01_Fv311 Jordundersøkelser, september 2020
- V-02_Fv311 Rapport over bæreevne, datert 10.09.2021
- V-03_Fv311 Rapport fra Workshop, datert 12.11.2021
- V-04_Fv311 Fartsregistrering_Feskjær, 13 – 20 november 2021
- V-05_Fv311 Grunnundersøkelse Datarapport, 07.04.2022
- V-06_Risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 25.05.2022
- V-07_Fv311 Geotekniske vurderinger, versjon 02, datert 16.01.2023

Fagnotat og andre dokumenter som har blitt revidert som følge av revidert planforslag, samt nye dokumenter:

- V-08_Grunneiergruppen_230814 Foiler infomøte VTFK 14 aug-versjon låst
- V-09_Presentasjon-ÅpentKontor 14aug2023 – v03
- V-10_Merknadsrapport Feskjær, datert 29.01.2024
- V-11_Befaring med grunneiere Åsgårdstrandsveien – høst 2024
- V-12_Overvannsplan Feskjær, datert 18.02.2025
- V-13_Tekniske tegninger, datert 18.02.2025



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

vestfoldfylke.no

Postadresse:

Postboks 1213 Trudvang
3105 Tønsberg

Besøksadresse:

Svend Foyns gate 9
3126 Tønsberg

Tlf. 33 34 40 00
post@vestfoldfylke.no

