



# Fv. 2990 Nansetgata

## Konseptutredning

Larvik kommune

Parsell: Elveveien-Nordbyveien  
Prosjektnummer: i53022500  
Prosjektfase: Konseptfase  
Sektor/Seksjon: Samferdsel/Veiutbygging  
Leverandør: Vestfold fylkeskommune  
Dokumentnummer: Ikke i bruk  
Saksnummer i 360: 25/07811  
Revisjonsnummer: 00  
Dato: 23.01.2026



# Innhold

<b>Innhold .....</b>	<b>2</b>
<b>Sammendrag.....</b>	<b>6</b>
<b>1. Innledning.....</b>	<b>7</b>
<b>2. Bakgrunn.....</b>	<b>8</b>
2.1. Prosjektområdet .....	8
2.2. Målsettinger for prosjektet.....	8
2.2.1. Samfunns mål.....	8
2.2.2. Effektmål .....	8
2.3. Hvorfor utarbeide en konseptutredning?.....	9
<b>3. Rammer og premisser .....</b>	<b>9</b>
3.1. Nasjonale og fylkeskommunale føringer .....	9
3.2. Planstatus for området .....	11
3.2.1. Kommunedelplan for Larvik by 2025-2037.....	11
3.2.2. Kommunedelplan sykkeltrafikk i Larvik og Stavern .....	11
3.2.3. Bypakke Larvik.....	12
3.2.4. Reguleringsplan «Fv. 104 – GS-vei, Nansetgata» planID 201115 .....	12
3.2.5. Andre gjeldende reguleringsplaner i området.....	13
<b>4. Medvirkning .....</b>	<b>17</b>
4.1. Intern arbeidsflyt ved oppstart konseptfase .....	17
4.2. Intern arbeidsflyt ved slutt konseptfase .....	19
4.3. Ekstern kontakt .....	20
4.4. Intern kontakt .....	20
4.5. Orientering i råd og på politisk nivå.....	20
<b>5. Eksisterende forhold .....</b>	<b>21</b>
5.1. Beliggenhet .....	21
5.2. Dagens situasjon og arealbruk i tilstøtende områder.....	21
5.3. Eiendomsforhold.....	23
5.4. Trafikkforhold.....	24
5.4.1. Trafikkmengde og skiltet hastighet.....	24
5.4.2. Kollektivtrafikk .....	25
5.4.3. Trafikkberedskap.....	26
5.4.4. Trafikkulykker .....	26

5.5. Teknisk infrastruktur .....	27
5.5.1. Eksisterende vei .....	27
5.5.2. Eksisterende veidrenering og kommunal VA .....	27
5.5.3. Eksisterende belysning, linjer og kabelanlegg .....	29
5.6. Grunnforhold .....	29
5.7. Barn og unge .....	31
5.8. Landskapsbilde .....	31
5.9. Nærmiljø og friluftsliv .....	32
5.10. Naturmangfold .....	33
5.11. Kulturmiljø .....	36
5.12. Naturressurser .....	37
5.13. Flom .....	37
5.14. Grunnvann og vannressurser .....	38
5.15. Støy .....	38
5.16. Luftforurensning .....	38
5.17. Forurensning av jord og vann .....	38
5.18. Klimagass .....	38
<b>6. Tekniske forutsetninger .....</b>	<b>39</b>
<b>7. Beskrivelse av alternative løsninger .....</b>	<b>40</b>
7.1. Alternativ 0 – dagens situasjon .....	40
7.2. Alternativ 1 – gs-vei med 3 m grøft .....	42
7.3. Alternativ 2 – sykkelvei med fortau og 1,5 m grøft .....	43
7.4. Alternativ 3 – gs-vei med 1,5 m grøft .....	44
7.5. Alternativ 4 – gs-vei med rekkverk .....	45
7.6. Alternativ 5 – gs-vei med Svelvikellipse .....	46
<b>8. Evaluering og anbefaling .....</b>	<b>48</b>
8.1. Kriterier for evaluering av alternativene .....	48
8.2. Måloppnåelse .....	49
8.3. Lokal påvirkning .....	50
8.4. Kostnad .....	51
8.5. Evalueringsmatrise .....	53
8.6. Oppsummering og anbefaling .....	54
<b>9. Anbefalt løsning – virkninger av planforslaget .....</b>	<b>54</b>
9.1. Økonomi .....	54
9.2. Grunnerverv .....	54
9.3. Trafikksikkerhet .....	55
9.4. Drift og vedlikehold .....	55
9.5. Barn og unge .....	55
9.6. Kollektiv .....	55

---

9.7. Belysning .....	56
9.8. Geologi .....	56
9.9. Geoteknikk .....	56
9.10. Naturmangfold .....	56
9.11. Landskapsbilde .....	56
9.12. Kulturmiljø .....	56
9.13. Friluftsliv .....	56
9.14. Klimagassutslipp .....	57
<b>10. Referanser .....</b>	<b>58</b>

## REVISJONSHISTORIKK

Revisjonene er betegnet som følger:

Rev.	Revisjonsårsak	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	Første utgave	23.01.2026	R.Gunnerød	Vilde Kristiansen Floer	Ole Fredrik Brunæs

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

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

# Sammendrag

Denne konseptfaserapporten omhandler fv. 2990 Nansetgata på strekningen mellom Elveveien og Nordbyveien i Larvik kommune. Strekningen er om lag 750 meter lang og mangler i dag et sammenhengende og trafiksikkert tilbud for gående og syklende. Myke trafikanter er i dag henvist til alternative ruter med betydelige stigninger, uoversiktlige forhold og mangelfull universell utforming. Rapportens formål er å vurdere ulike konseptuelle løsninger for gang- og sykkelvei, og å anbefale en løsning som best oppfyller prosjektets mål innenfor gitte rammer.

Bakgrunnen for konseptutredningen er at gjeldende reguleringsplan fra 2014 anses å være utdatert. Planen mangler tilstrekkelige utredninger etter dagens krav, og gir usikkerhet knyttet til grunnerv, framdrift og kostnad. Vestfold fylkeskommune besluttet derfor å gjennomføre en konseptfase i forkant av ny reguleringsplan for å vurdere alternative løsninger og etablere et bedre beslutningsgrunnlag.

Prosjektets samfunns mål er å bidra til at veksten i persontransport tas med gange, sykkel og kollektivtransport, samt å bedre folkehelse og forebygge utenforskap. Effektmålene er å forbedre trafiksikkerhet, framkommelighet og attraktivitet for gående og syklende, samt å legge til rette for helårlig bruk og god tilknytning til kollektivtilbudet.

I konseptfasen er dagens situasjon (alternativ 0) samt fem ulike utbyggingsalternativer vurdert. Alternativene spenner fra tradisjonell gang- og sykkelvei med bred grøft til løsninger med sykkelvei og fortau, smalere grøfter, rekkverk eller Svelvikellipse. Alle alternativene er vurdert opp mot tre hovedkriterier: måloppnåelse (40 % vekt), lokal påvirkning (30 % vekt) og kostnad (30 % vekt). Vurderingene inkluderer trafiksikkerhet, attraktivitet og framkommelighet for myke trafikanter, arealbeslag, naturmangfold, klimagassutslipp, byggekostnader samt drift og vedlikehold.

Evalueringen viser at alle utbyggingsalternativene gir vesentlig bedre forhold for gående og syklende sammenlignet med dagens situasjon. Alternativ 1 (gs-vei med 3 m grøft) scorer høyest på trafiksikkerhet og måloppnåelse, men har stort arealbeslag. Alternativ 3 (gs-vei med 1,5 m grøft) oppnår en god balanse mellom trafiksikkerhet, lokal påvirkning og kostnad. Dette alternativet gir høy trafiksikkerhet og god framkommelighet, samtidig som inngrep i omkringliggende arealer, kostnader og klimagassutslipp holdes på et moderat nivå.

På bakgrunn av den samlede vurderingen anbefaler prosjektgruppen alternativ 3 – gang- og sykkelvei med 1,5 m grøft – som grunnlag for videre reguleringsplan. Løsningen gir et attraktivt, trafiksikkert og helhetlig tilbud for myke trafikanter, ligger innenfor prosjektets økonomiske ramme og vurderes som håndterbar med tanke på drift og vedlikehold. Videre planfase vil blant annet omfatte mer detaljerte vurderinger av grunnerv, geoteknikk, naturmangfold og utforming av krysningpunkt.



## 2. Bakgrunn

### 2.1. Prosjektområdet

Prosjektområdet ligger nord for Larvik sentrum. Strekningen mellom Nordbyveien og Elveveien ligger i en blandet bolig- og næringszone, preget av både eldre villabebyggelse og nyere utvikling. Den aktuelle prosjektstrekningen er ca. 750 m lang.



Figur 2 Dronebilde fra prosjektområdet i nord (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

### 2.2. Målsettinger for prosjektet

#### 2.2.1. Samfunns mål

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

#### 2.2.2. Effektmål

- Sikkerhet, fremkommelighet og attraktivitet for syklende og gående forbedres.
- Flere trafikanter velger å gå, sykle og bruke kollektivtrafikk.
- God tilrettelegging for kollektivtrafikk.
- Anlegget fremstår som attraktivt hele året.

## 2.3. Hvorfor utarbeide en konseptutredning?

Det foreligger reguleringsplan for gang- og sykkelvei på den aktuelle strekningen, «Fv. 104 – GS-vei, Nansetgata» planID 201115» fra 12.02.2014 (anm.: tidligere fv.104 har endret navn til fv.2990). Regulert løsning er sykkelvei med fortau på henholdsvis 2,5 m og 2,0 m med rabatt/grøft på 1,5 m mot Nansetgata.

I begynnelsen av denne konseptfasen ble det gjort en vurdering av gjeldende reguleringsplan:

- Den har gått ut på dato med tanke på adgang til å foreta ekspropriasjon (jmf Forskrift om eigedomsinngrep etter veglova § 3 andre ledd)
- Den mangler utredning på flere fagtema som pr. 2025 er «selvsagt» og mange avklaringer er skjøvet ut i tid til byggeplanfasen. Dette gjør byggeplanarbeidet krevende og uforutsigbart med hensyn til framdrift, grunnerverv og kostnader

I tillegg til ovenstående vurdering, ønsket også Vestfold fylkeskommune å vurdere flere aktuelle løsninger for gang- og sykkelvei utover den regulerte.

Med bakgrunn i dette ble det besluttet å igangsette en konseptfase i forkant av en ny reguleringsprosess.

# 3. Rammer og premisser

## 3.1. Nasjonale og fylkeskommunale føringer

### FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål ligger til grunn i planarbeidet. Relevante bærekraftsmål er:

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



Figur 3 Oversikt over FNs bærekraftsmål. (Kilde: FN-sambandet)

### Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

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

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

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

### Trafikksikkerhet

Nullvisjonen er visjon om et transportsystem som ikke fører til død eller livsvarig skade. Den er forankret i Nasjonal transportplan og innebærer en ambisjon om en markant og varig reduksjon av antall drepte og livsvarige skadde i trafikken. Nullvisjonen fastslår at trafikksikkerheten er en kvalitet som kjennetegner et godt planlagt, godt bygd og velfungerende transportsystem.

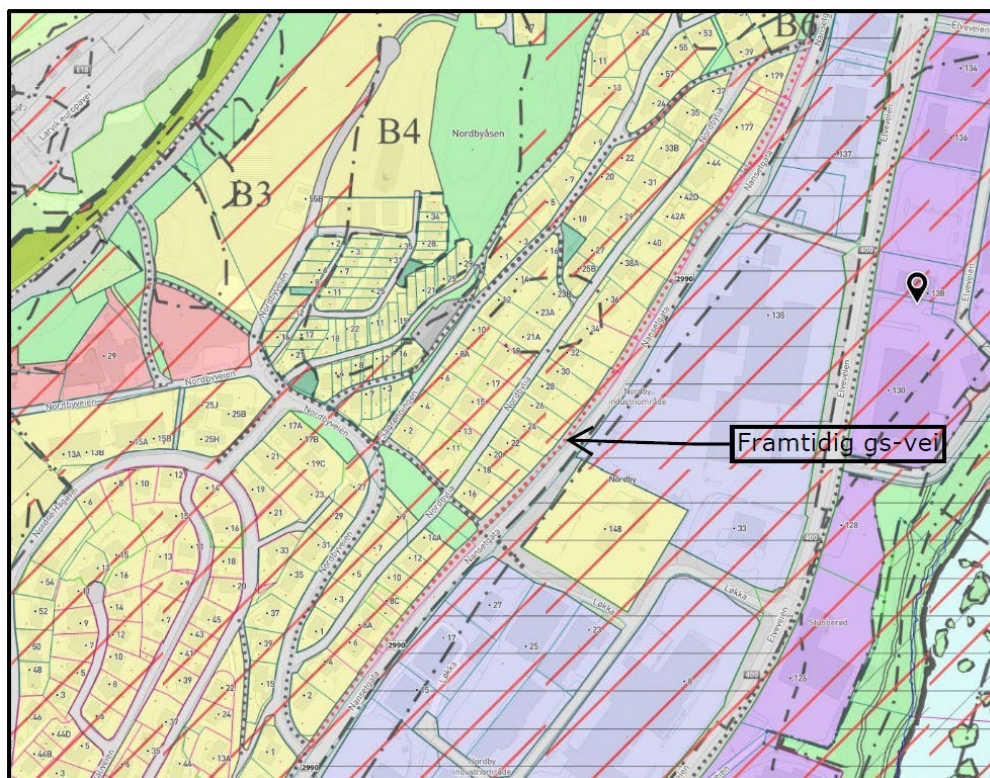
### T-2/08 Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen

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

## 3.2. Planstatus for området

### 3.2.1. Kommunedelplan for Larvik by 2025-2037

I kommunedelplan for Larvik by 2025-2037, vedtatt 02.07.2025, er det planlagt framtidig gs-vei langs fv. 2990 Nansetgata fra Elveveien og mot Nordbyveien. Dette er vist i figur under med stiplet rød strek.

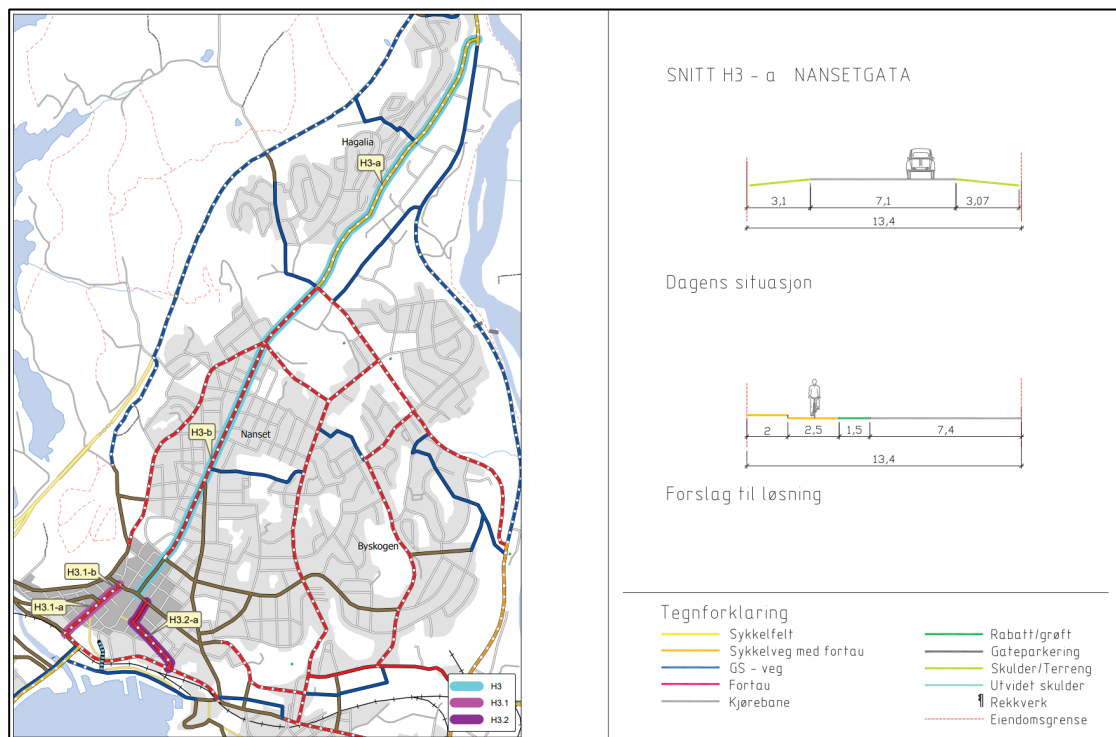


Figur 4 Utsnitt av kommunedelplanens arealdel. Framtidig gs-vei langs Nansetgata vist med rød stiplet strek (Kilde: Larvik kommune)

### 3.2.2. Kommunedelplan sykkeltrafikk i Larvik og Stavern

Kommunedelplanen ble vedtatt 19.10.2011. Planen er et sentralt dokument for kommunen i arbeidet med å utvikle sykkeltilbud, slik at flere benytter sykkel i stedet for bil som transportmiddel.

Rute H3-a Nansetgata er omtalt i planbeskrivelse og konsekvensutredning for kommunedelplanen <https://www.larvik.kommune.no/media/dkodqxqi/planbeskrivelse.pdf>.



Figur 5 Kart som viser beliggenhet for rute H3-a og forslag til gs-løsning (Kilde: Larvik kommune)

### 3.2.3. Bypakke Larvik

Bypakke Larvik handler om å få flere til å velge å gå, sykle eller ta kollektivtransport

<https://www.bypakkelarvik.no/om-bypakke-larvik/>.

Gang- og sykkelvei langs Nansetgata mellom Elveveien og Nordbyveien er omtalt som prosjekt i rapport «Kartlegging av gang- og sykkelveger i Larvik» datert 20.03.2024 på strekningen Nord-sør-forbindelsen mot Bommestad <https://www.bypakkelarvik.no/media/kglojmfd/kartlegging-av-gang-og-sykkelveier-i-larvik-kommune-2024.pdf>.

### 3.2.4. Reguleringsplan «Fv. 104 – GS-vei, Nansetgata» planID 201115

På den aktuelle prosjektstrekningen foreligger det vedtatt reguleringsplan «Fv. 104 – GS-vei, Nansetgata» planID 201115» fra 12.02.2014.

Reguleringsplanen lå ute til offentlig ettersyn med to alternative løsninger:

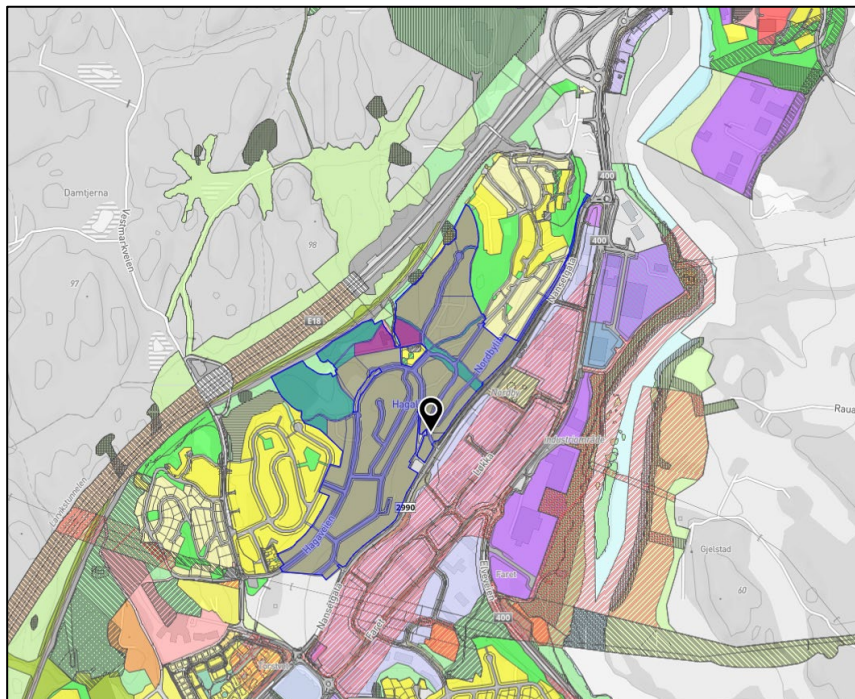
- Alternativ 1 - videreføring av løsning som er langs Nansetgata i dag og som går frem til krysset med Nordbyveien. En tradisjonell løsning med rabatt på 3.0 m og g/s-vei på 3.0 m + skulder på 0.25m på hver side og grøfteareal på yttersiden.
- Alternativ 2 – løsning som ligger inne i kommunedelplanen for sykkeltrafikk i Larvik og Stavern, vedtatt av kommunestyret 19.10.11 (se kap. 3.2.2). Dette er sykkelvei med fortau på henholdsvis 2.5 m og 2.0 m med rabatt/grøft på 1.5 m mot Nansetgata.

Vedtatt løsning i reguleringsplanen er i henhold til alternativ 2.

### 3.2.5. Andre gjeldende reguleringsplaner i området

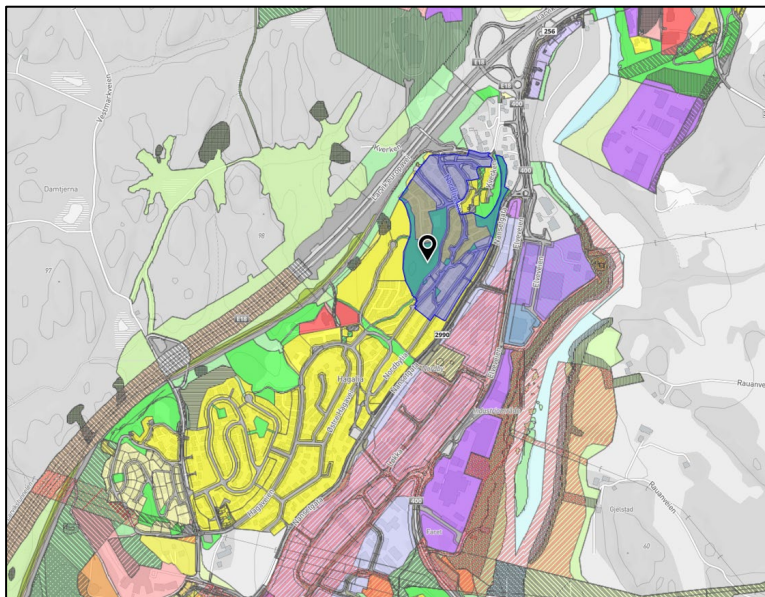
Det foreligger vedtatte reguleringsplaner i området:

- «Haga - Nordby» planID 172.01, vedtatt 12.06.1975. Regulering av område nordvest for Nansetgata til bolig, forretning og offentlige formål.



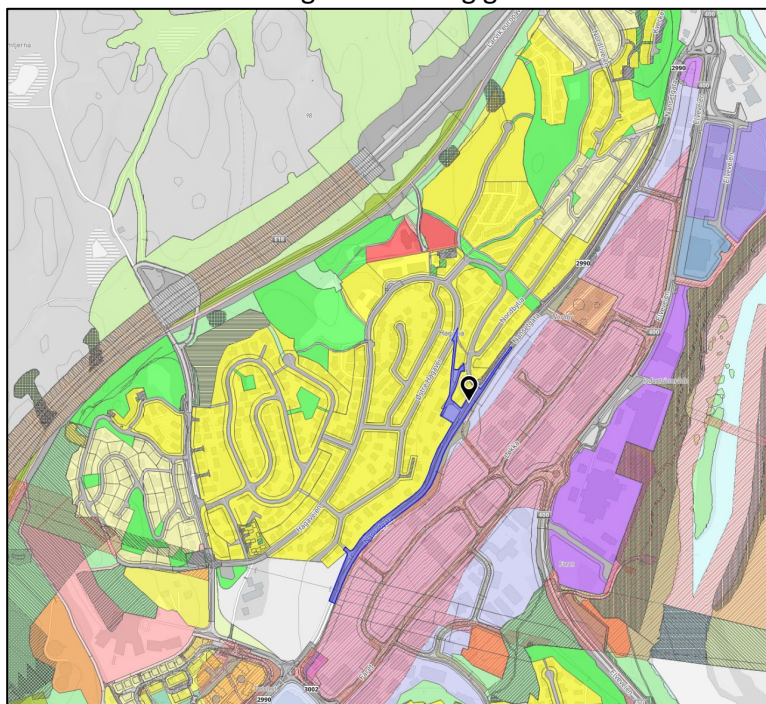
Figur 6 Reguleringsplan «Haga - Nordby» planID 172.01 (Kilde: Larvik kommune)

- «Nordbyåsen Nord» planID 172.03, vedtatt 19.07.1978. Regulering av område nordvest for Nansetgata til boligformål.



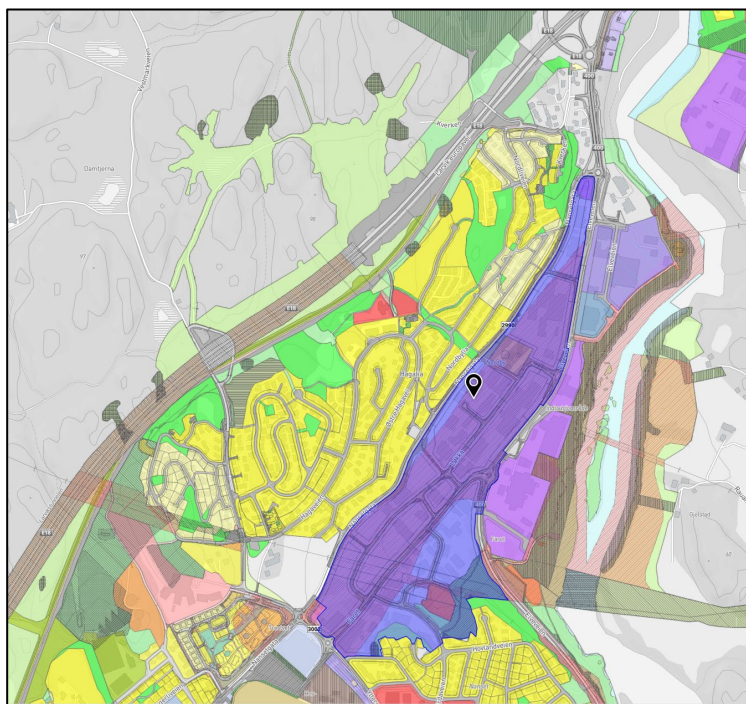
Figur 7 Reguleringsplan «Nordbyåsen Nord» planID 172.03 (Kilde: Larvik kommune)

- Reguleringsplan «Hagasvingen» planID 173.01, vedtatt 27.09.1979. Regulering av område nordvest for Nansetgata til vei- og gs-veiformål.



Figur 8 Reguleringsplan «Hagasvingen» planID 173.01 (Kilde: Larvik kommune)

- «Faret – Nordby» planID 201206, vedtatt 15.12.2021. Regulering til forretning, bolig og bensinstasjon/serviceanlegg.



Figur 9 Reguleringsplan «Faret – Nordby» planID 201206 (Kilde: Larvik kommune)



## 4. Medvirkning

### 4.1. Intern arbeidsflyt ved oppstart konseptfase

Som del av konseptfasen er det gjennomført intern arbeidsflyt i Vestfold fylkeskommune ved oppstart konseptfase i perioden 02.04-24.04.2025. Formålet med arbeidsflyten var å få innspill til planarbeidet. Vedlagt arbeidsflyten forelå informasjon om prosjektet. Innspillene er oppsummert i tabell under med prosjektgruppens merknader.

Innspill fra	Innspill	Prosjektgruppens merknad
Seksjon for klima og næring, fagkoordinator for verdiskaping	Finner ingen antydning i materialet på hvilken side av Nansetgate ny gs-vei er tenkt plassert. Antar derfor at det blir en av avklaringene som skal komme i fortsettelsen. Et arealbeslag vil i praksis enten gå ut over et antall boligeiendommer på den ene siden av veien eller næringstomter på den andre siden. Med oppdrag å ivareta næringshensynet i arealplansaker, er derfor budskapet at eventuelle praktiske ulemper det vil ha for næringsdrivende på strekningen må vektlegges, ikke kun boligeierne.	<p>Gs-veien er tenkt etablert på nordvest-siden av Nansetgata med tilkobling til eksisterende gs-vei i hver ende.</p> <p>I konseptfasen vil det bli vurdert ulike alternativer for gs-vei og hvilken påvirkning de har på ulike kriterier som er fastsatt av prosjektgruppen i dialog med andre seksjoner i Vestfold fylkeskommune.</p>
Seksjon for Kulturarv	<p>Kulturarv gjør oppmerksom på at avgrensingen omfatter innkjøringen til Nordby gård. Nordby gård er et sjeldent velbevart gårdsanlegg og Kulturarv har støttet ulike tiltak på bygningene gjennom sine tilskuddsordninger. Bygningene på Nordby gård er fra ca 1770 og både hovedbygning og uthus har mye bevart fra denne tida. Anlegget har pga. dette regional verdi som gårdstun.</p> <p>Gården er i dag omkranset av næringsbygg og anlegget må beholde trær og busker for å kunne skjerme mot omgivelsene slik at gården beholder et grønt preg rundt seg. Se for øvrig denne reportasjen:</p>	Prosjektgruppen tar innspillet til etterretning, og vil ta initiativ til dialog med Kulturarv og kulturarvkonsulent ved behov.

	<p><a href="https://www.op.no/bolig/eventyrhus-i-1700-tallsstil/s/1-85-664426">https://www.op.no/bolig/eventyrhus-i-1700-tallsstil/s/1-85-664426</a>.</p> <p>Dersom gs-veien berører arealer på Nordby gård ber de om at Kulturarv kontaktes slik at løsninger kan planlegges i dialog.</p>	
Seksjon for Infrastruktur og veiforvaltning	<p>Stiller spørsmål ved om prosjektet er nødvendig, særlig siden det finnes en alternativ rute via Norbylia som kan dekke behovet for myke trafikanter. Det pekes også på at den regulerte løsningen virker overdimensjonert, spesielt med tanke på at strekningen kobles til enklere og smalere anlegg uten separering av gående og syklende i begge ender.</p> <p>Et omfattende sykkel-anlegg vil medføre mer arealbeslag, økte klimagassutslipp og større naturinngrep. Det finnes flere eiker langs strekningen, og det kan være andre naturverdier som bør vurderes nærmere. Derfor anbefales det at YM-rådgivere involveres tidlig i prosessen.</p> <p>Til slutt understrekes viktigheten av å inkludere klimatilpasning i planleggingen, med fokus på god overvannshåndtering – gjerne gjennom naturbaserte løsninger.</p>	<p>I konseptfasen vil dagens situasjon bli vurdert sammen med ulike alternativer for gs-vei. Det vil bli sett på hvilken påvirkning de har på ulike kriterier som er fastsatt av prosjektgruppen i dialog med andre seksjoner i Vestfold fylkeskommune.</p> <p>YM-rådgiver i fylkeskommunen deltar i prosjektgruppen og ivaretar blant annet naturmangfold, arealbeslag og klimagassutslipp.</p> <p>Innspillet tas til etterretning. Overvannshåndtering er et fagområde som spesielt vil bli ivaretatt i reguleringsplanfasen.</p>

## 4.2. Intern arbeidsflyt ved slutt konseptfase

Som del av konseptfasen er det gjennomført intern arbeidsflyt i Vestfold fylkeskommune ved slutt konseptfase i perioden 26.02-12.03.2026. Formålet med arbeidsflyten har vært få innspill på utarbeidet planmateriale fra konseptfasen. Innspillene er oppsummert i tabell under med prosjektgruppens merknader.

Innspill fra	Innspill	Prosjektgruppens merknad
Kulturarv	Langs Nansetveien ligger det verneverdige anlegget Nordby gård. Ny gang/sykkelvei – løsning skal legges på vestsiden av Nansetveien og eiendommen berøres således ikke av tiltaket. Det er fint at Nordby gård sin buffer mot vei kan bli værende.	Tas til orientering.
Natur og klima	Setter spørsmålstegn ved behovet, siden det finnes alternativ rute og inngrepet vil medføre tap av hule eiker som er en utvalgt og truet naturtype som skal tas særlig hensyn til jf. naturmangfoldloven § 8-12 og egen forskrift om hule eiker. Minner også om vedtatt fylkesmål som sier at «Vestfold er et fylke som tar vare på natur, Oslofjorden og klima».  Minner også om at naturbaserte løsninger for overvannshåndtering skal vurderes og begrunnes hvorfor det evt. ikke benyttes, jf. statlige planretningslinjer for klima og energi (2024).	Forholdet til eksisterende hule eiker og naturmangfold, vil bli grundig belyst i reguleringsplanarbeidet i et samarbeid med miljøvernleder i Larvik kommune.  Tas til etterretning. Overvannshåndtering er et fagområde som spesielt vil bli ivaretatt i reguleringsplanfasen.
Team infrastruktur	Bra det er vurdert alternative løsninger som krever mindre areal, men som likevel gir god måloppnåelse. Støtter innspill fra Natur og klima og presiser at det bør tas sikte på løsninger som ikke medfører tap av hule eiker og som i størst mulig grad tar vare på blågrønne strukturer.	Forholdet til eksisterende hule eiker og naturmangfold, vil bli grundig belyst i reguleringsplanarbeidet i et samarbeid med miljøvernleder i Larvik kommune.

	I tillegg bør området NiN-kartlegges, viser til ny instruks om forventet kartlegging og innsigelsespraksis fra Statsforvalter Vestfold og Telemark; <a href="#">kunnskapsgrunnlag-om-naturmangfold-i-arealplanleggingen_mai2025.pdf</a>	Tas til etterretning og følges opp i reguleringsplanarbeidet.
--	---	---

### 4.3. Ekstern kontakt

I konseptfasen har det vært avholdt særmøter med Larvik kommune for å informere om planarbeidet og få tilbakemeldinger på planlagte løsninger. Larvik kommune har bidratt med god lokalkunnskap om området.

Det er innhentet opplysninger fra Gravemeldingen om de kabel- og ledningsetater som har eksisterende nett i området.

### 4.4. Intern kontakt

Det er gjennomført befaringsprosjekt i prosjektområdet med relevante fagområder i Vestfold fylkeskommune for å få en felles forståelse for prosjektets innhold og for å få innspill til prosjektarbeidet.

Det er avholdt flere møter med seksjon Infrastruktur og veiforvaltning i Vestfold fylkeskommune for å avklare standardvalg, samt aktuelle alternativer for gs-vei som belyses i prosjektet.

Det er avholdt prosjektgruppemøter og særmøter underveis i planprosessen for å informere, få innspill og for å skape en felles forståelse rundt evaluering av ulike løsninger samt endelig anbefaling av løsning.

### 4.5. Orientering i råd og på politisk nivå

Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne i Larvik kommune ble orientert om prosjektet 27.01.2026.

Det ble gitt en orientering om prosjektet i Hovedutvalg for eiendom og teknisk drift i Larvik kommune 28.01.2026.

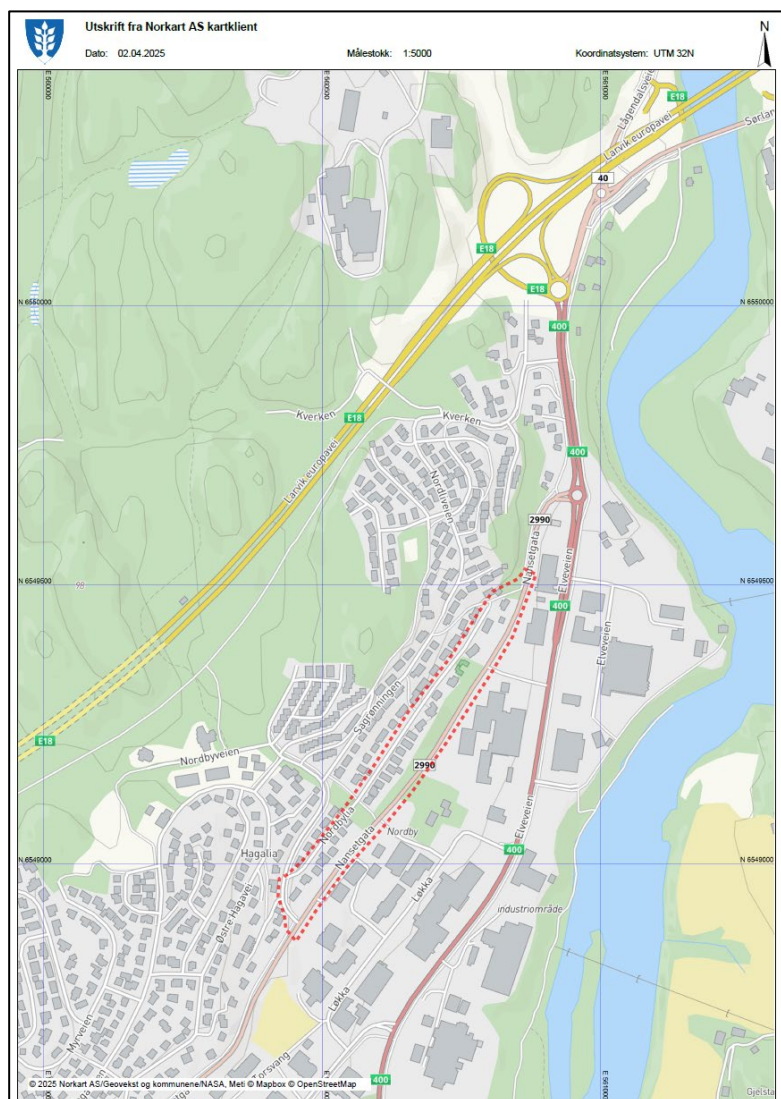
Porteføljerådet i Vestfold fylkeskommune ble orientert om konseptfasen og det forelå BP1-rapport til møte 09.02.2026.

Det ble gitt en orientering om prosjektet i Hovedutvalg for samferdsel i Vestfold fylkeskommune 25.03.2026.

# 5. Eksisterende forhold

## 5.1. Beliggenhet

Kartet under viser oversikt over prosjektstrekningen og -området.



Figur 10 Beliggenhet for prosjektet markert med rød stiplet strek (Kilde: Vestfold kart)

## 5.2. Dagens situasjon og arealbruk i tilstøtende områder

Strekningen mellom Nordbyveien og Elveveien på fylkesvei 2990 Nansetgata utgjør en viktig del av bybåndet nord for Larvik sentrum. Nansetgata er en eldre innfartsåre med lang historie som hovedforbindelse mellom sentrum og Nanset/Hovland.

Området er et tettstedsområde med blandet karakter. På nordvest-siden av Nansetgata dominerer småhusbebyggelse og boligmiljø. Nordøst-siden er preget av butikk og næring.



Figur 11 Søndre del av prosjektområdet sett fra nord mot sør (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

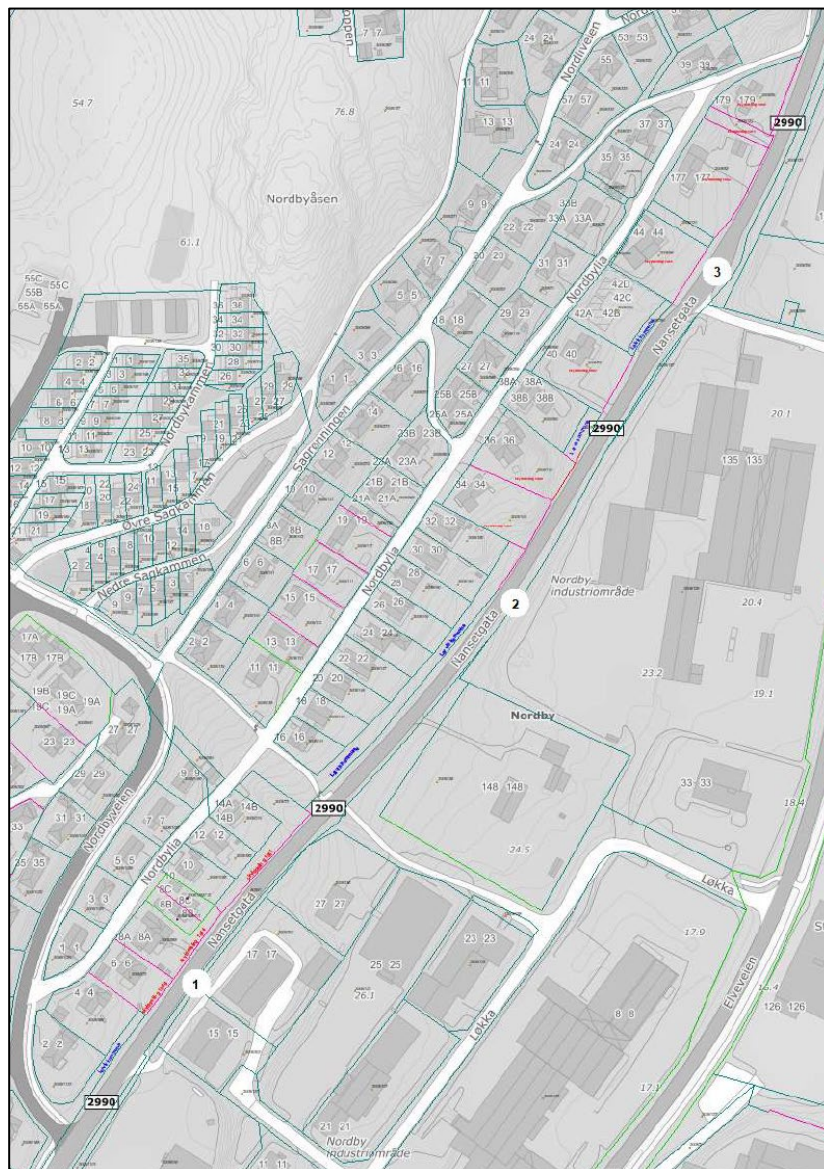


Figur 12 Nordre del av prosjektområdet sett fra sør mot nord (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

### 5.3. Eiendomsforhold

Det er utført en analyse av eiendomsforhold på prosjektstrekningen for å klarlegge kvalitet på eiendomsgrenser. I henhold til eksisterende matrikkelkart er det ikke klarlagte (usikre) grenser på følgende eiendommer:

Gbnr. 2008/ 72, 2008/73, 2008/82, 2008/89, 2008/95, 2008/109, 2008/110, 2008/124, 2008/265 og 2008/272. Se også figur under.



Figur 13 Oversikt eiendomsgrenser. Grenser med rød/rosa farge har behov for klarlegging (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Larvik kommune står som hjemmelshaver på følgende eiendommer: Gbnr. 2005/10, 2008/127, 2008/351.

Vestfold fylkeskommune står som hjemmelshaver på følgende eiendom: Gbnr. 5025/1 (fv 2990 Nansetgata).

### Nordbylia 42A-42D (gbnr. 2008/349)

Larvik kommune har gitt tillatelse til oppføring av 2 tomannsboliger på gbnr. 20089/349. Det er godkjent dispensasjon fra regulert byggegrense mot fylkesvei. Eiendommen skal ha avkjørsel mot Nordbylia. Det er planlagt støyskjerm på eiendommen for å skjerme mot støy fra fv. 2990 Nansetgata.



Figur 14 Situasjonsplan for oppføring av tomannsboliger på gbnr. 2008/349 (Kilde: Larvik kommune)

## 5.4. Trafikkforhold

### 5.4.1. Trafikkmengde og skiltet hastighet

Trafikkmengden på strekningen er ca. 8.600 kjt/døgn og tungtransportandel (TA) er på 8% (2024-tall).

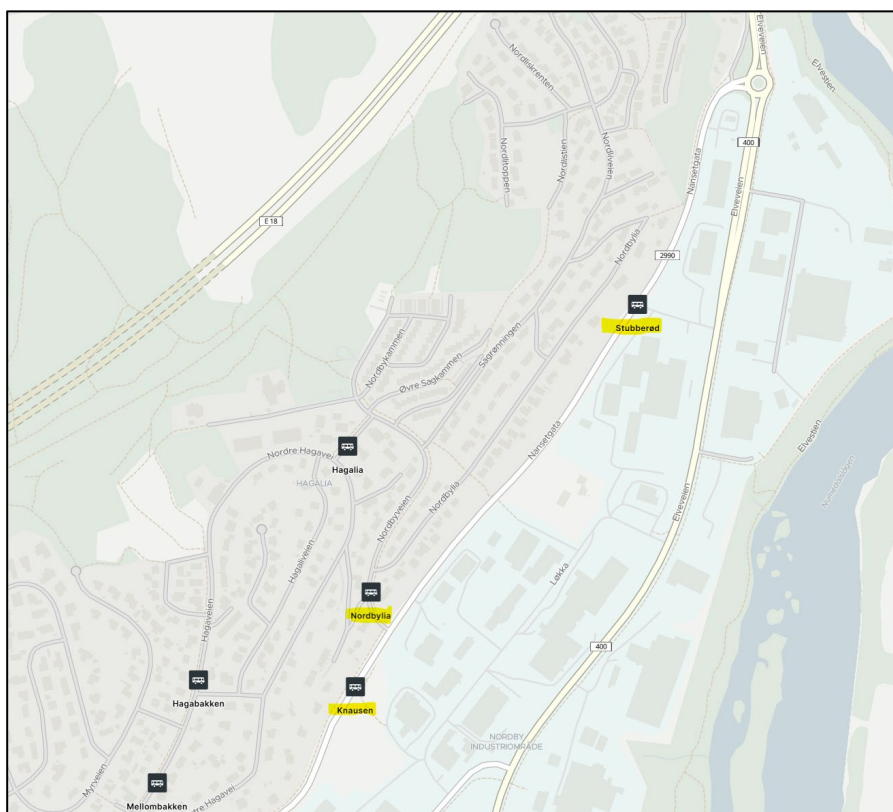
Skiltet hastighet på strekningen er 50 km/t. Det er to fartshumper ved to krysningspunkt over Nansetgata. Det er to opphøyde gangfelt, som også fungerer som fartsdempere.



Figur 15 Dagens situasjon med krysningspunkt over Nansetgata (Kilde: Vegkart)

### 5.4.2. Kollektivtrafikk

Området trafikkeres av buss. Det er busslommer på begge sider av Nansetgata. Tre av busslommene har venterepos og taktile heller. Det går også buss i kommunal vei Nordbyveien – her er det kantstopp.



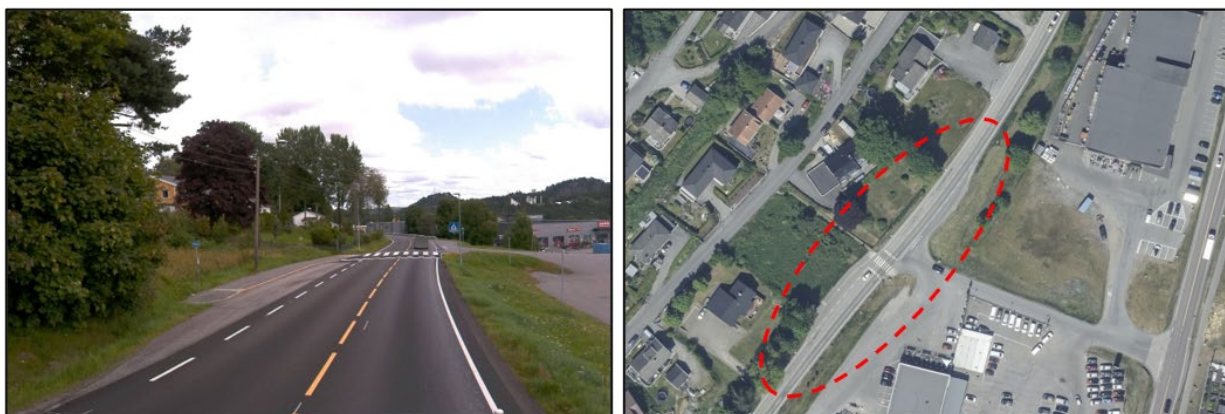
Figur 16 Aktuelle holdeplasser i prosjektområdet markert med gult (Kilde: VKT)

VKT opplyser at følgende bussruter betjener holdeplassene «Knausen» (syd for Nordbyveien) og «Stubberød» (nord for Nordbyveien):

- Rute 03 – Veldre-Larvik-Sandefjord-Vesterøya kjører hver halvtime i begge retninger
- Rute 011 – Ekspress Larvik-Tønsberg kjøres stort sett 1-2 ganger i timen – kun rush eller tett på rush
- Rute 214/215 – Lågendalsrutene kjører stort sett hverdager tilpasset skole
- Diverse skoleruter

Påstigningstall for mars 2025:

- Knausen:
  - Mot Larvik sentrum 275
  - Mot Bommestad 126
- Stubberød:
  - Mot Larvik sentrum 426
  - Mot Bommestad 84



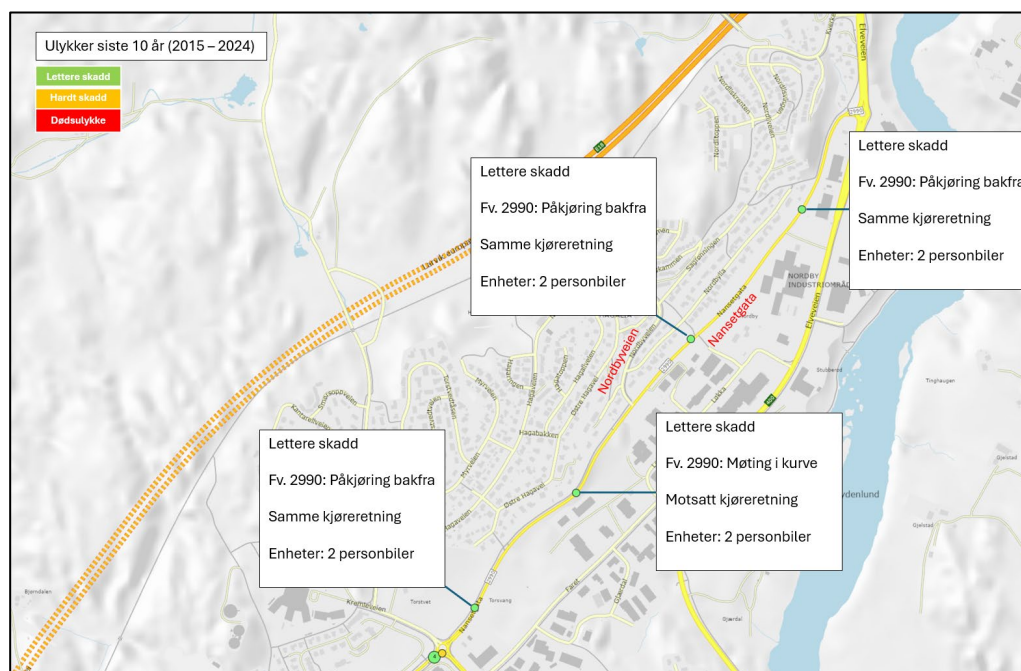
Figur 17 Holdeplass Stubberød (Kilde: Vegkart)

### 5.4.3. Trafikkberedskap

Nansetgata er plassert i trafikkberedskapsklasse TBK2 (Kilde: Vegkart). TBK2 benyttes for veinett hvor det er viktig å opprettholde god framkommelighet og trafikkavvikling, både med hensyn på veiens samfunnsmessige betydning og som transportkorridor for næringstransport med høye krav til forutsigbarhet. Rask respons og iverksetting av tiltak for å opprettholde trafikkavviklingen er viktig (Kilde: Håndbok R611 «Trafikkberedskap. Håndtering av uforutsette hendelser på veg»)

### 5.4.4. Trafikkulykker

I perioden 2015-2024 har det vært 4 ulykker med alvorlighetsgrad lettere skadd innenfor og i umiddelbar nærhet til prosjektområdet. Det har kun vært ulykker der personbiler er involvert. Se figur under.



Figur 18 Ulykker i perioden 2015-2024 innenfor og i umiddelbar nærhet til prosjektområdet (Kilde: TRULS, Statens vegvesen)

## 5.5. Teknisk infrastruktur

### 5.5.1. Eksisterende vei

Fv. 2990 Nansetgata var tidligere en del av hovedveien gjennom Larvik, men ble avløst av nåværende E18 bak Bøkeskogen i 1975. Veibredden (asfaltkant-asfaltkant) varierer fra ca. 7,0 til 8,4 m på den aktuelle prosjektstrekningen (Kilde: Vegkart).

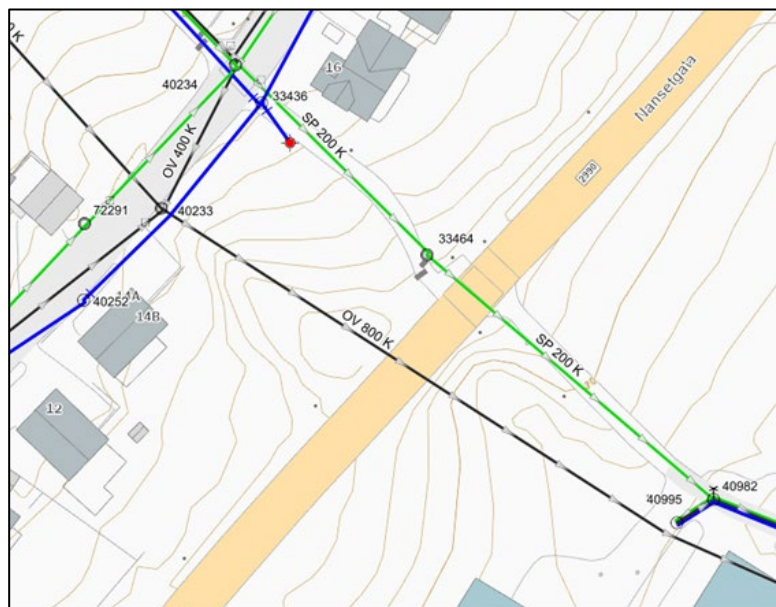
Kommunal vei Norbyveien leder blant annet inn til boligområder og barnehage på vestsiden av Nansetgata.

Det er gs-vei langs Nansetgata fra syd fram til Nordbyveien og fra nord forbi krysset rv. 400 Elveien/fv. 2990 Nansetgata i en lengde på ca. 200 m. GS-veiene har tradisjonell standard med ca. 2,5 m asfaltert areal og grøft med bredde 2,5-3,0 m mot Nansetgata.

### 5.5.2. Eksisterende veidrenering og kommunal VA

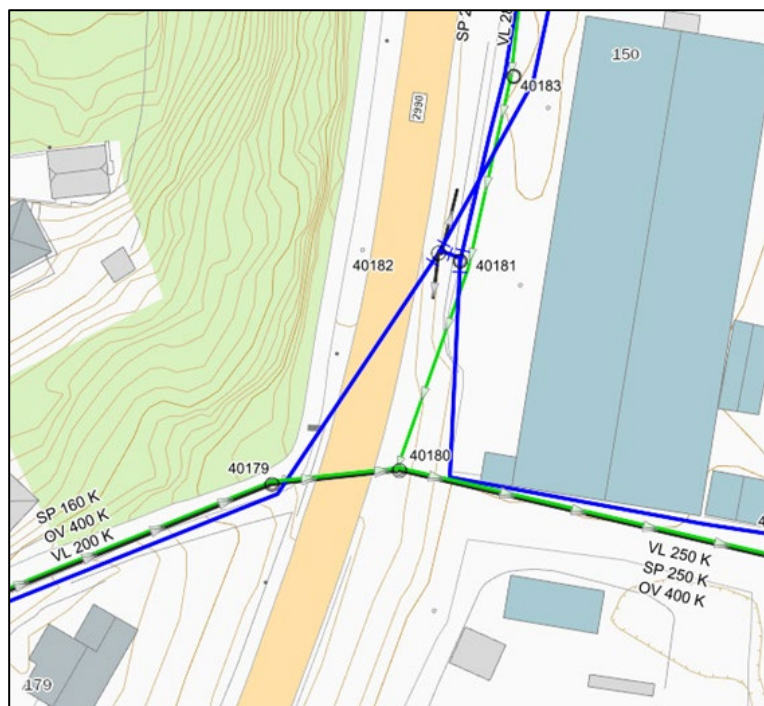
Det ligger eksisterende overvannsledninger, stikkrenner og kummer langs Nansetgata. Tilstand på disse er ukjent. Noen steder er det åpen veigrøft.

Larvik kommune har VA-anlegg på strekningen. Hovedtraseen ligger i Nordbylia, men det er noen sidetraseer ned mot Nansetgata.



Figur 19 Eksisterende kommunal spillvannsledning og overvannsledning som ligger mellom Nordbylia 14B og 16, og som går østover og krysser Nansetgata (Kilde: Larvik kommune)

I henhold til figur over har Larvik kommune opplyst at spillvannsledning (SP) 200 mm PVC og overvannsledning (OV) 800 mm BTG er fra slutten av 1960-tallet. Det er ikke registrert noen spesielle driftshendelser med disse ledningene.



Figur 20 Eksisterende kommunal spillvannsledning, overvannsledning og vannledning som ligger i eks gs-vei rett nord for Nansetgata 179, og som går østover/nordøstover og krysser Nansetgata (Kilde: Larvik kommune)

I henhold til figur over har Larvik kommune opplyst at spillvannsledning (SP) 160 mm PVC, overvannsledning (OV) 400 mm BTG og vannledning (VL) 200 mm duktilt støpejern er fra begynnelsen av 1980-tallet. Det er ikke registrert noen spesielle driftshendelser med disse ledningene.

Eksisterende VA-anlegg er vist på GH-tegninger /02/.

### 5.5.3. Eksisterende belysning, linjer og kabelanlegg

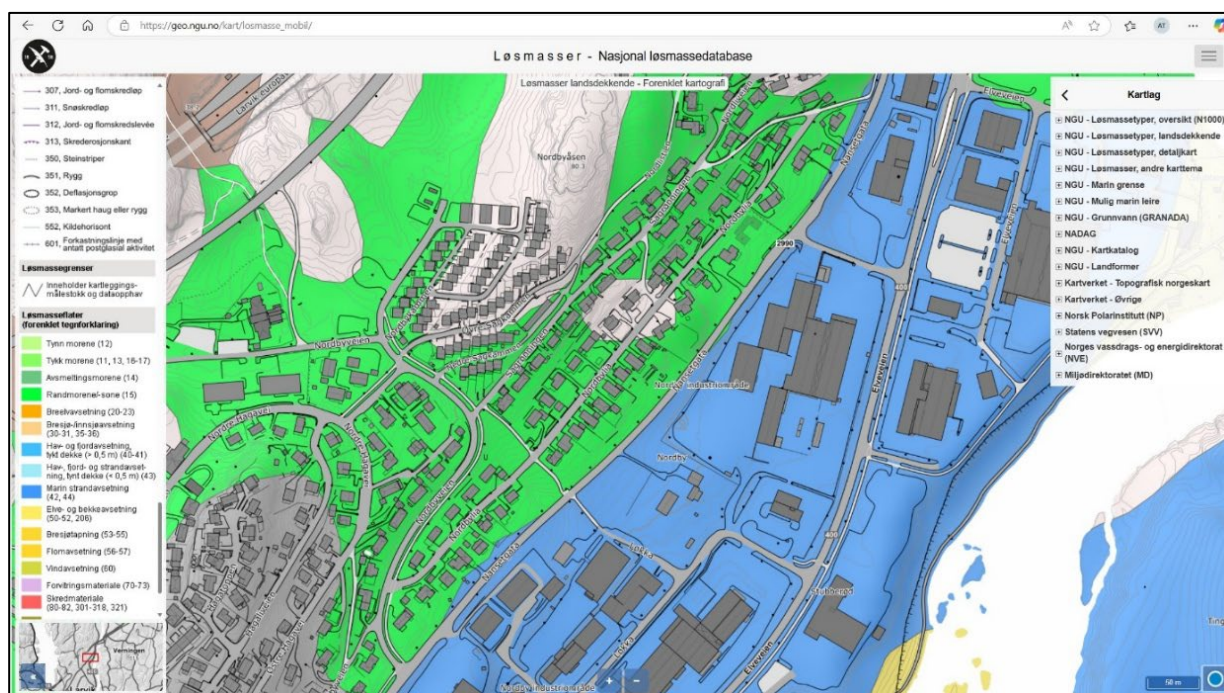
Det er innhentet opplysninger fra Gravemeldingen. Det ligger eksisterende kabelanlegg langs Nansetgata. Se oversikt over dette på IN-tegninger /02/.

Det er veilys på store deler av strekningen. Dette er gammelt anlegg som bør skiftes ut. Ved to kryssningspunkt over Nansetgata er det intensivbelysning i dag.

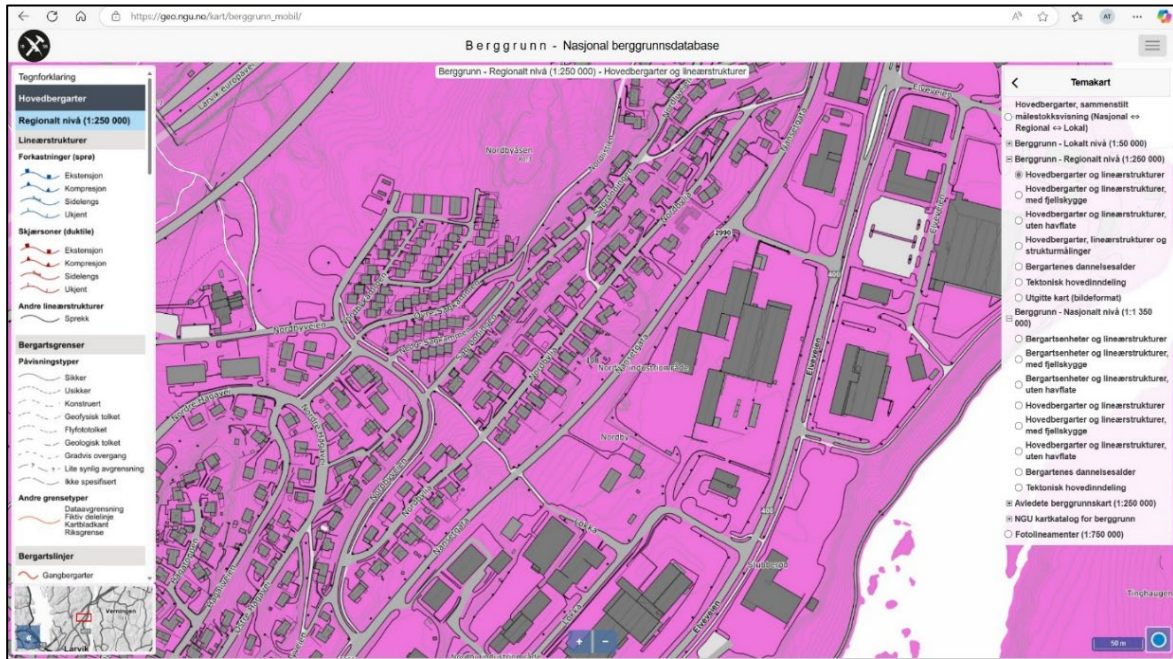
## 5.6. Grunnforhold

Prosjektområdet ligger i hovedsak hvor det er kartlagt morenemateriale (randmorene), men det finnes også marin strandavsetning i området hvor gs-vei planlegges (Kilde: NGU løsmassekart).

Berggrunnen i området består av larvikitt/monzonitt (Kilde: NGU berggrunnskart, regionalt og nasjonalt).



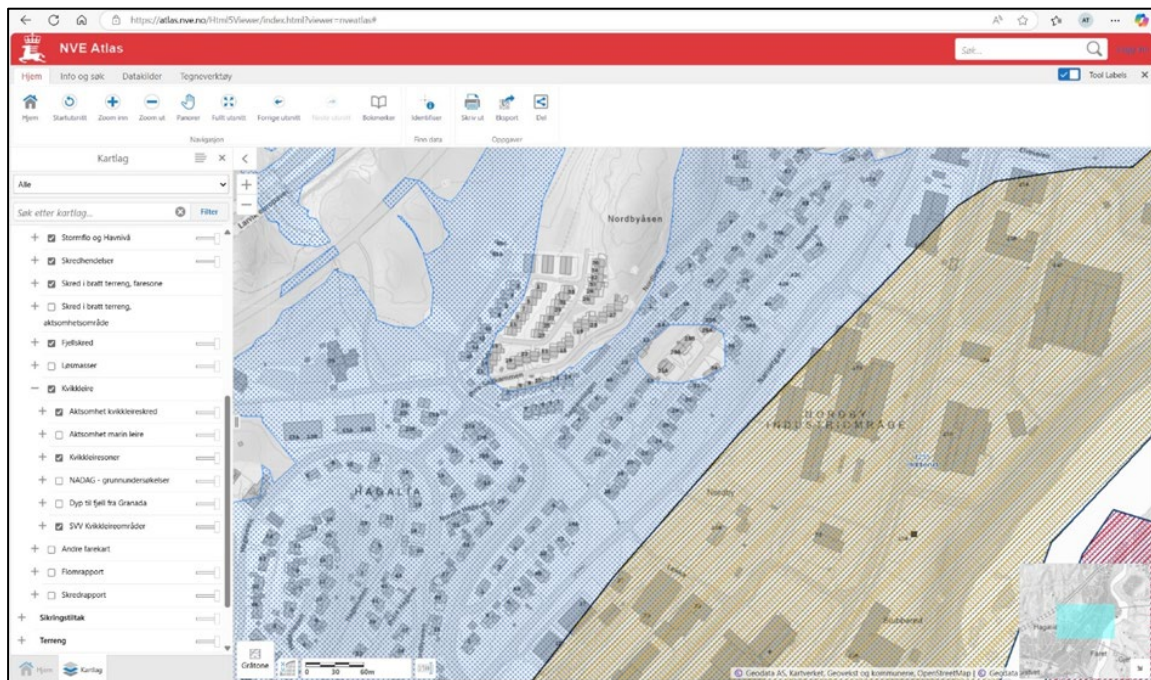
Figur 21 NGU løsmassekart. Prosjektområdet ligger i hovedsak på randmorene (vest/nordvest for fv. 2990) (Kilde: NGU)



Figur 22 NGU berggrunnskart (1:250 000). Berggrunnen i prosjektområdet består av larvikitt (Kilde: NGU)

### Naturfare i området

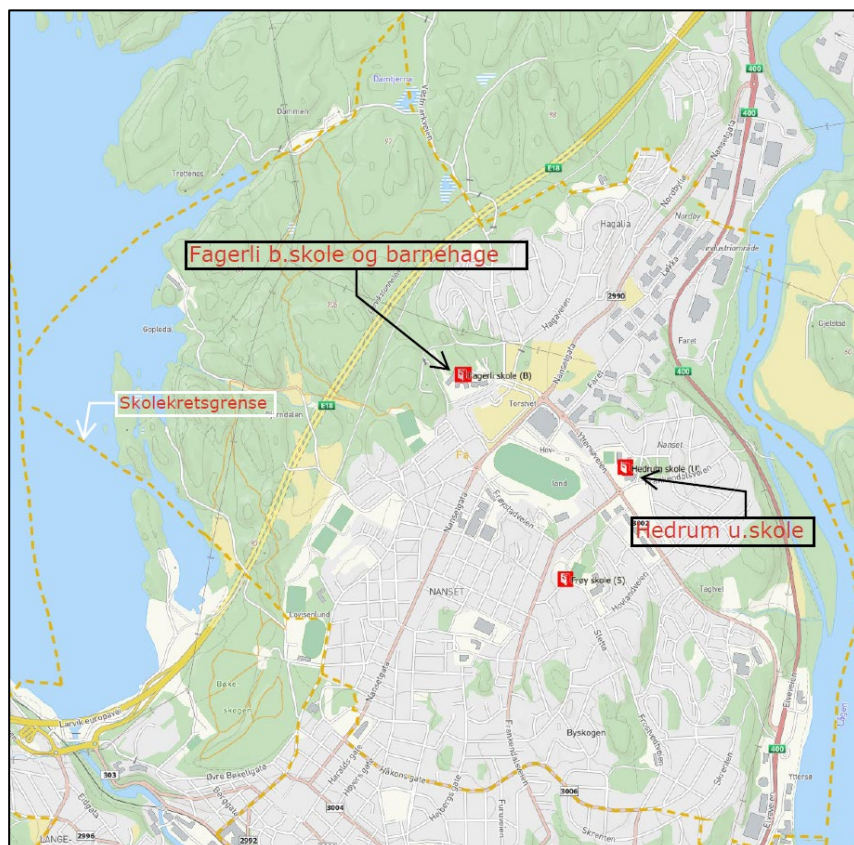
Hele prosjektområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for kvikkleireskred, og øst/sørøst for Nansetgata finnes et større løснеområde for kvikkleireskred. Det er ingen andre funn i NVEs databaser for naturfare (aktsomhet, faresone, skredhendelser mv. – søk utført 05.06.2025).



Figur 23 Prosjektområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for marin leire/kvikkleireskred, og grenser til løснеområde for kvikkleireskred (øst/sørøst for fv. 2990 Nansetgata) (Kilde: NVE)

## 5.7. Barn og unge

Fagerli barneskole, Hedrum ungdomsskole og Fagerli barnehage ligger i nærheten av prosjektområdet. Larvik kommune har barnetråkkregistreringer ca. 2010. Det ble da kun utført barnetråkkregistreringer på barneskolene (5.klasse) og barnehagene. Kommunen har ikke planer om å utføre nye barnetråkkregistreringer med det første.



Figur 24 Beliggenhet for Fagerli barneskole, Hedrum ungdomsskole og Fagerli barnehage. Skolekretsgrænse vist med brun stiplet strek (Kilde: Kommunekart)

## 5.8. Landskapsbilde

Nansetgata har et forholdsvis flatt forløp og stiger fra nord mot sør. Det er bebyggelse som ligger i skrånende terreng på vestsiden av eksisterende fylkesvei og næringsområder på østsiden. For bebyggelsen på vestsiden varierer det mellom opparbeidede hager til kraftigere vegetasjon som grenser til veien. Mot næringsområdene på vestsiden er det hovedsakelig grasbakke med noen trær. Omtrent midt på strekning er det et eikemiljø med flere større eiketrær både øst og vest for

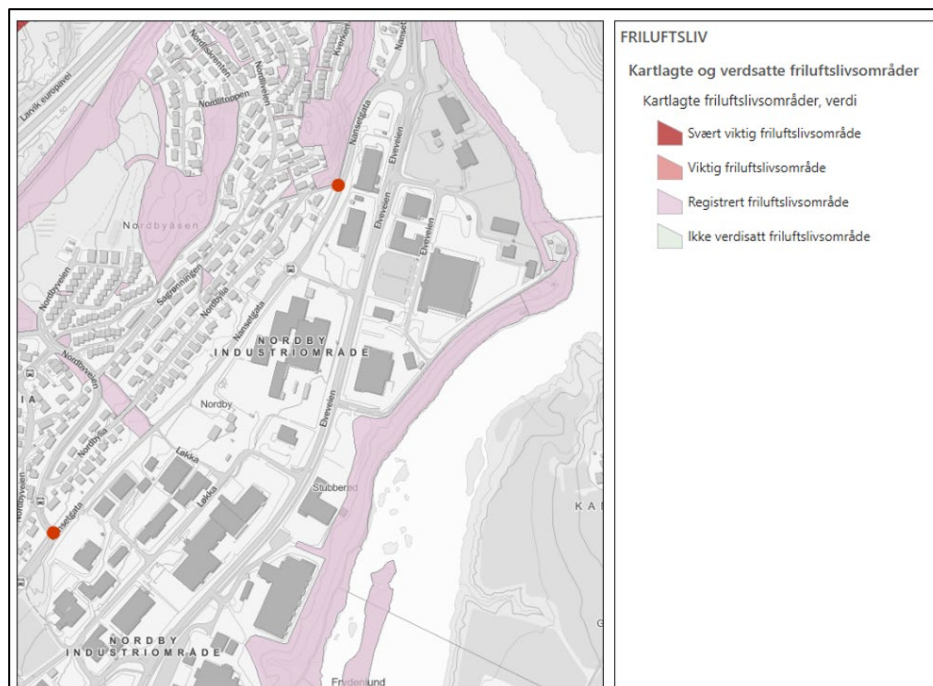
eksisterende vei. Veien ligger på mellom ca. kote +25 moh til +40 moh i planområdet. Det er et mildt kystklima.



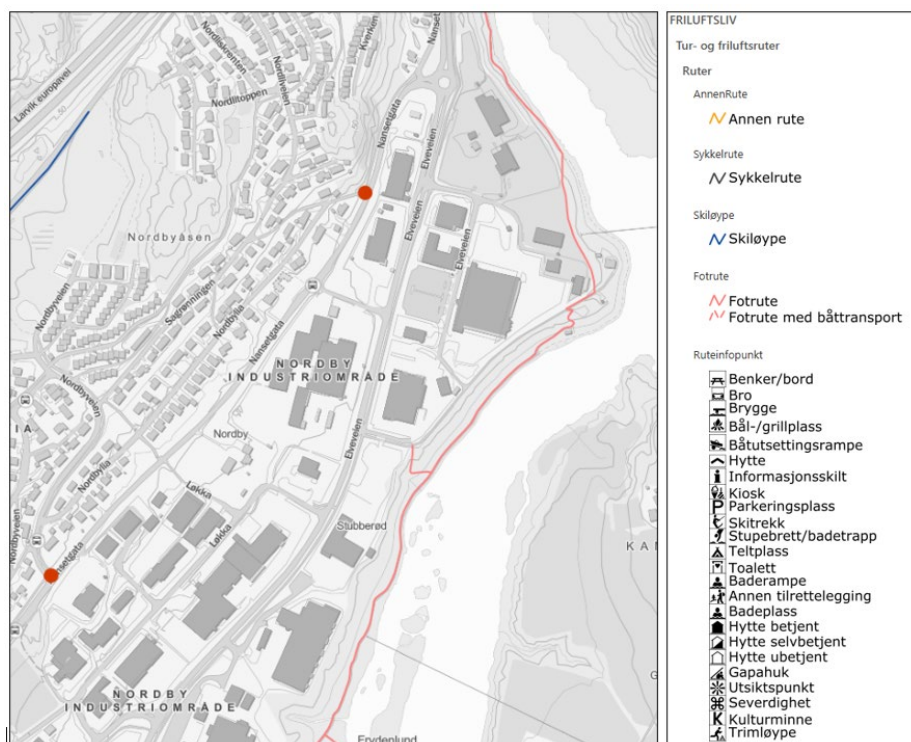
Figur 25 Eikemiljø midt på strekningen (Kilde: Google Maps)

## 5.9. Nærmiljø og friluftsliv

Det er flere friluftslivsområder i tilknytning til Nansetgata, se figur under. Ned mot Lågen i øst og opp mot E18 i vest er det flere tur- og friluftsruter.



Figur 26 Kartlagte friluftslivsområder. (Kilde: Kart.naturbase.no).



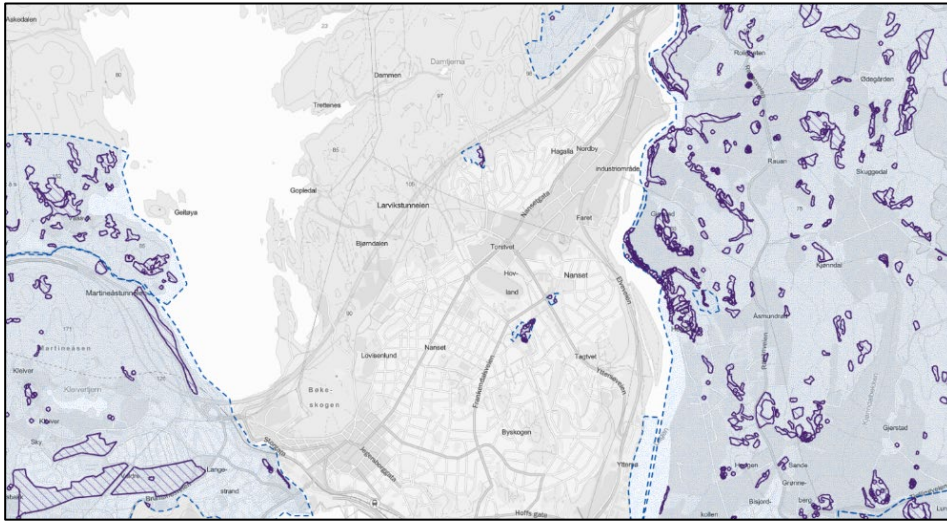
Figur 27 Kartlagte tur- og friluftsruter. (Kilde: Kart.naturbase.no).

## 5.10. Naturmangfold

I henhold til naturmangfoldloven § 7 skal prinsippene i NML §§ 8-12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet og vurderingene skal framgå av beslutningen. Gjennomgangen av disse prinsippene er gjort i kapittel om planvirkning.

Kunnskapen om naturmangfold (jf. NML § 8) baserer seg på søk i diverse innsynsløsninger som Naturbase ([www.naturbase.no](http://www.naturbase.no)), Artsdatabanken ([www.artsdatabanken.no](http://www.artsdatabanken.no)), samt befaringer av planområdet. En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Området er ikke naturtypekartlagt etter Miljødirektoratets instruks per mai 2025. Dette medfører at det er begrenset med informasjon tilgjengelig i Naturbase. Utført befaring vurderes som tilstrekkelig i denne planfasen.

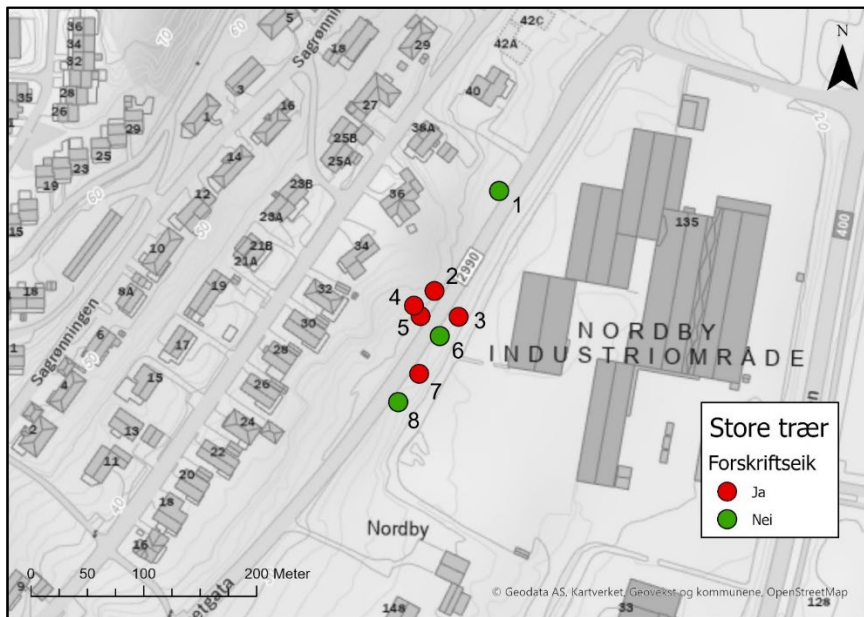


Figur 28 Kart som viser NiN-kartlegging (NiN=Natur i Norge) etter Miljødirektoratets instruks. (Kilde: Kart.naturbase.no)

## Naturtyper

### Hule eiker

På befaring 12.05.2025 ble det registrert flere hule eiker og eikerekrutter innenfor planområdet, se figur under og tabell 1. Planområdet er ikke kartlagt etter Miljødirektoratets instruks og det er ikke tidligere blitt registrert forekomster av hule eiker innenfor planområdet. Ettersom Larvik kommunes Kommunedelplan for naturmangfold legger et vern på eiketær med stammeomkrets over 150 cm, er disse inkludert i denne registreringen. Eiketær med en stammeomkrets mellom 150 og 200 cm er omtalt som rekrutteiker.



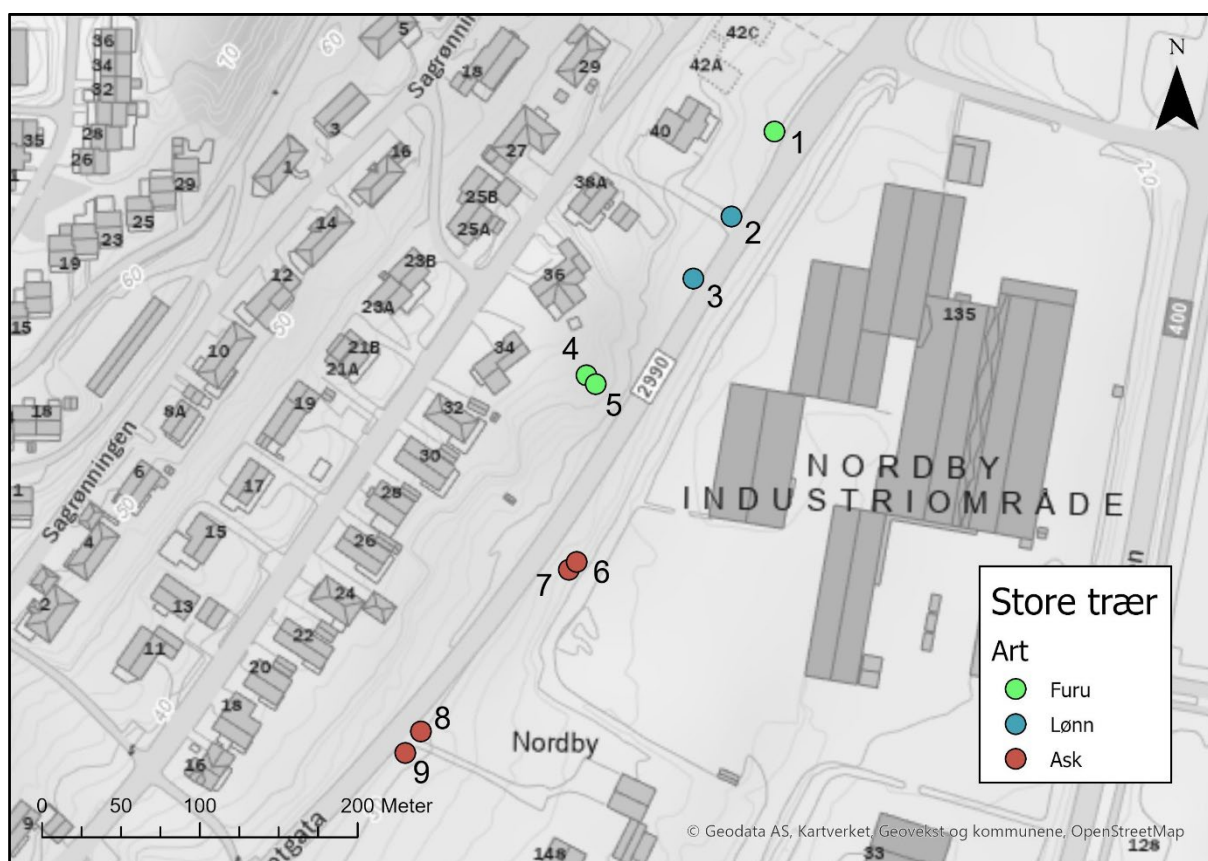
Figur 29 Kart med registrerte eiker. Registrerte forskriftseiker er merket med rødt og rekrutteiker er registrert med grønt. Nummer angikk på kartet korresponderer med nummerering i tabell 1.

Tabell 1 Registrerte hule eiker og eikerekutter innenfor planområdet.

Nr.	Forskriftseik	Stammeomkrets	Kommentar
1	Nei	158	
2	Ja	252	
3	Ja	215	
4	Ja	235	
5	Ja	230	
6	Nei	172	
7	Ja	264	Begynnende hulhet nederst ved roten.
8	Nei	163	

## Store trær

I henhold til Larvik kommunes «*Kommunedelplan for naturmangfold*» ble det utført registrering av store trær på befaring. Dette inkluderer store edelløvtrær/varmekjære lauvtrær, eksempelvis eik, bøk, alm, ask, lind, lønn og svartor, samt furu og store solitærtrær. Forekomster med målt stammeomkrets over 150 cm er vist i figur under og tabell 2. Forekomster av eiketrær med stammeomkrets over 150 cm er omtalt i delkapittelet over.



Figur 30 Kart med registrerte store trær. Nummer angitt på kartet korresponderer med nummerering i tabell 2

Tabell 2 Registrerte store trær innenfor planområdet.

Nr.	Art	Stammeomkrets (cm)	Kommentar
1	Furu	185	
2	Lønn	197	
3	Lønn	161	
4	Furu	NA	Ikke målt, estimert >150
5	Furu	NA	Ikke målt, estimert >150
6	Ask	165	
7	Ask	229	
8	Ask	208	
9	Ask	207	

## Arter

### Truede, prioriterte og freda arter

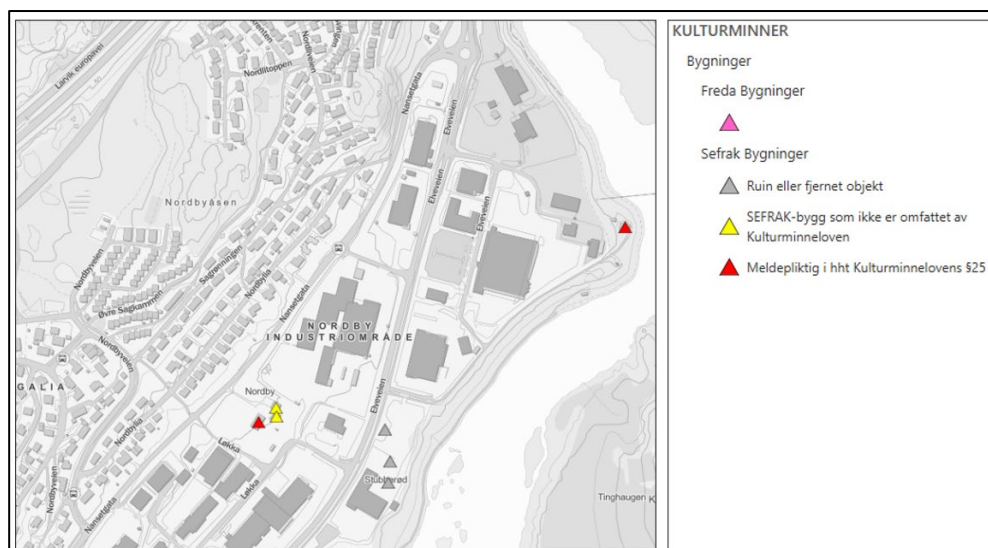
Det er ikke registrert truede, prioriterte eller freda arter innenfor planområdet i naturbase. På befaring ble det registrert fire individer av ask, sterkt truet. Se figur 30 og tabell 2 for mer informasjon.

### Fremmede arter

Det er registrert fremmedarter gjennomgående i hele planområdet. Arter registrert på befaring våren 2025 er rynkerose, hagelupin, mispel, buskhyll, praktmarikåpe og sembrafuru. Denne listen er ikke uttømmende da planområdet flere steder grenser til boligområder/hager med flere forekomster av fremmede arter.

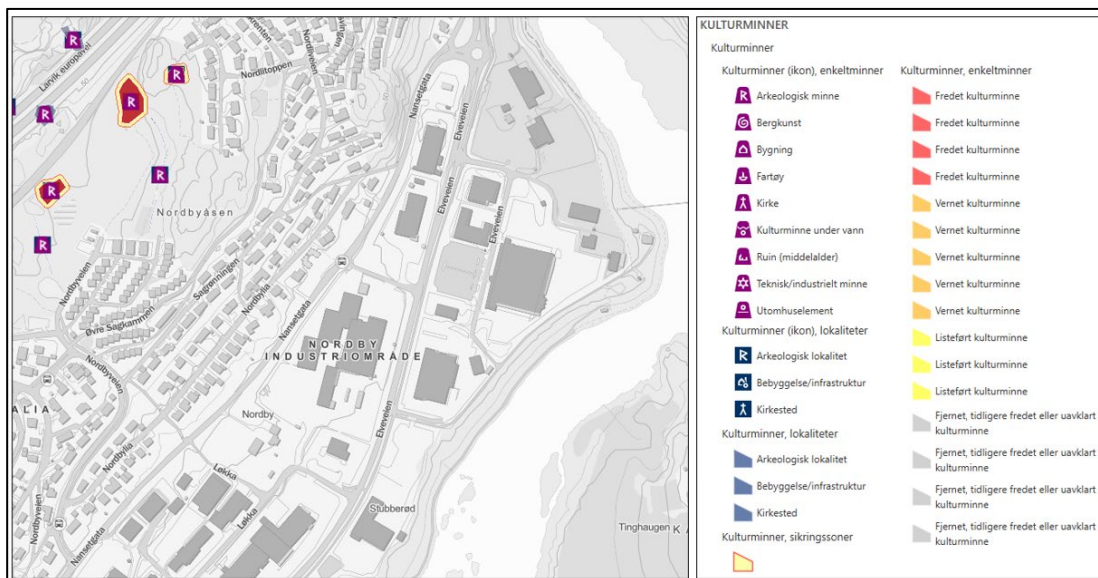
## 5.11. Kulturmiljø

Figur under viser registrerte SEFRAK- og fredede bygninger. Det er ikke registrert noen fredede bygninger innenfor eller i nærhet til planområdet.



Figur 31 Sefrak-registrerte bygninger. (Kilde: Kart.naturbase.no)

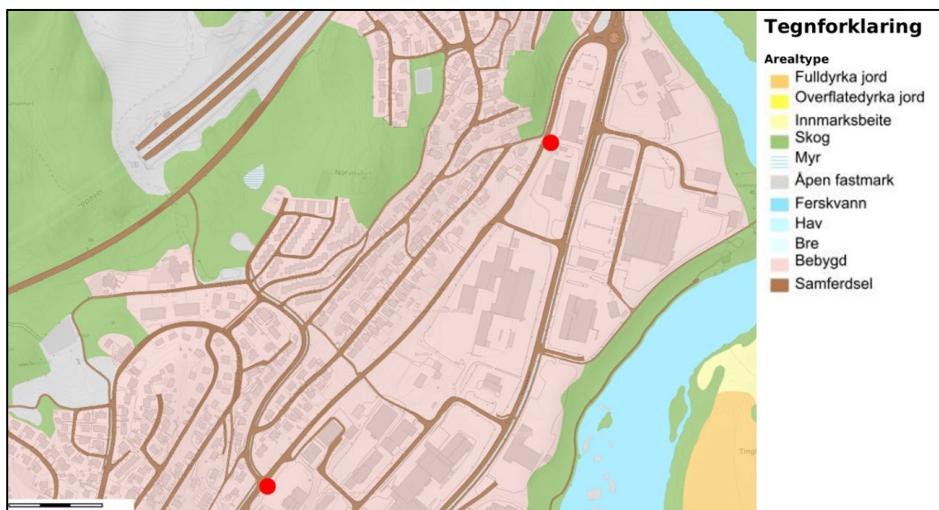
Figur under viser kulturminner og kulturmiljø registrert i naturbase. Det er ikke registrert noen kulturmiljø innenfor eller i nærhet til planområdet.



Figur 32 Kulturminner. (Kilde: Kart.naturbase.no)

## 5.12. Naturressurser

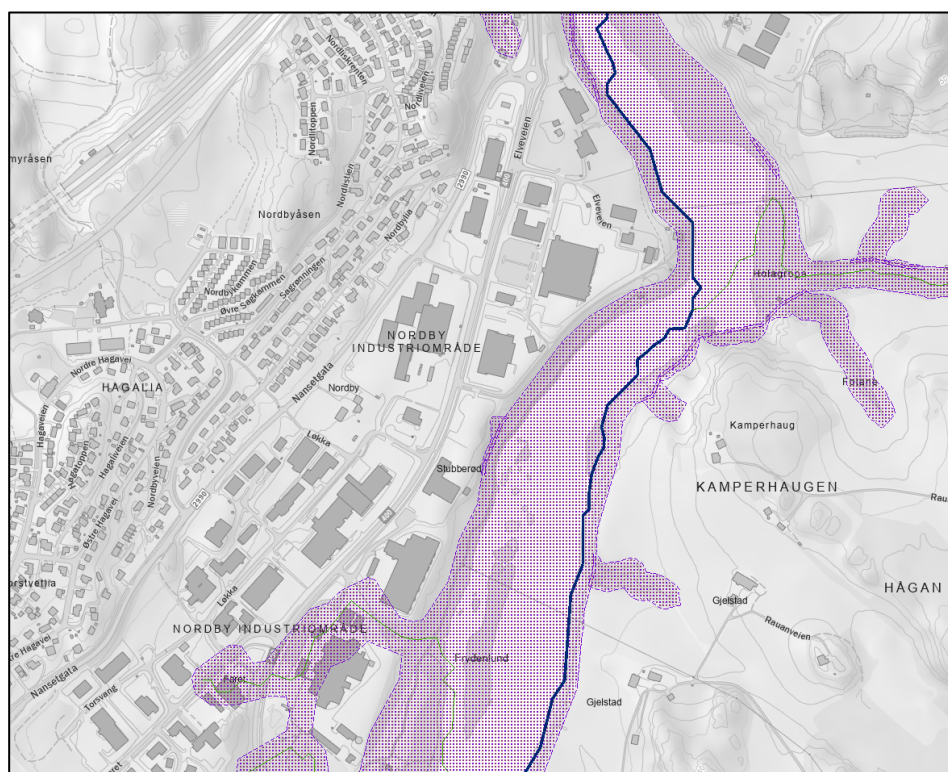
I henhold til databasen til NIBIO, består planområdet av områder med bebyggelse og samferdsel, se figur under. Det er ingen naturressurser innenfor planområdet å ta hensyn til.



Figur 33 Arealtyper i planområdet. (Kilde: kilden.nibio.no).

## 5.13. Flom

Planområdet vurderes ikke som utsatt for flom i henhold til NVE Atlas sitt aktsomhetskart.



Figur 34 Aktksomhetsområde for flom (Kilde: NVE Atlas)

## 5.14. Grunnvann og vannressurser

I henhold til GRANDA, Norsk grunnvannsdatabase er det ingen fjellbrønner eller løsmassebrønner som ligger i prosjektområdet.

## 5.15. Støy

Det vil ikke bli noen endringer i trafikksituasjonen som følge av tiltaket. Det er derfor ikke utført støyberegninger i denne fasen.

## 5.16. Luftforurensning

Man kan forvente noe luftforurensning i anleggsfasen, men det forventes ingen permanent økning i fremtidig situasjon.

## 5.17. Forurensning av jord og vann

Det er ikke registrert forurenset grunn i grunnforurensningsdatabasen innenfor planområdet.

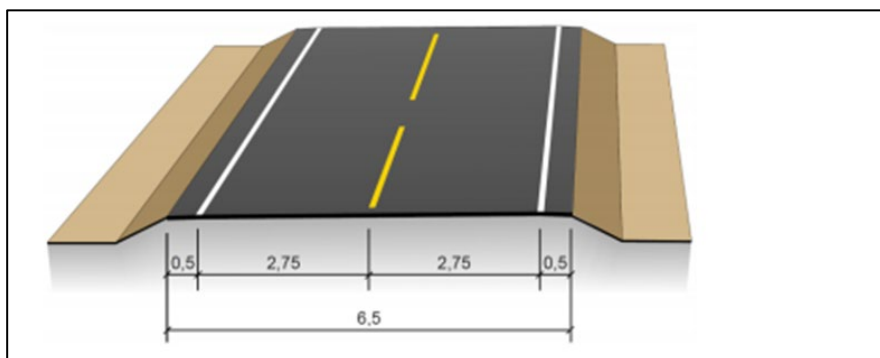
## 5.18. Klimagass

Det er utført beregninger i verktøyet VegLCA til å beregne klimagassutslipp for 5 alternativer. Se mer informasjon om dette i kap. 8 og 9.13.

## 6. Tekniske forutsetninger

### Veistandard

Ut ifra trafikkmengde og fartsgrense passer eksisterende Nansetgata best inn under dimensjoneringsklasse Hø2 – Øvrige hovedveier, ÅDT<12000 kjt/døgn og skiltet hastighet 60 km/t i henhold til Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming. Dimensjonerende kjøretøy er vogntog. Håndbok N100 sier at veibredde for Hø2-vei bør være minimum 6,5 m ved utbedring. Ytterligere krav og føringer for dimensjoneringsklasse Hø2 er gitt i kap. 3.3.5 i håndbok N100.



Figur 35 Standard for Hø2 – Øvrig hovedvei med veibredde 6,5 m ved utbedring (Kilde: Håndbok N100)

I prosjektet er det forutsatt at eksisterende veibredde beholdes og at veien ikke sideflyttes. Dette er begrunnet med høy trafikk og høy tungtransportandel. Ved planlegging av gs-vei tas det utgangspunkt i eksisterende hvitstripe på vestsiden av Nansetgata.

### Løsninger for gående og syklende

Håndbok N100 Veg- og gateutforming kap. 4.2.1 Gang- og /eller sykkelveg gir føringer for utforming av løsninger for gående og syklende. Det aktuelle prosjektområdet karakteriseres som tettstedsområde.

#### Kap. 4.2.1.1 Tverrprofil

Her fastsettes krav til hvordan tverrprofilen (bredden, overbygning og kantdetaljer) skal utformes for å sikre god tilgjengelighet, trygghet og oversikt for brukerne.

#### Kap. 4.2.1.2 Geometrikrav

Her beskrives krav til geometrisk utforming – for eksempel radius i kurver, stigningsgrad, og linjeføring. Målet er å sikre god komfort og sikkerhet, særlig ved høye hastigheter eller ved høy trafikkmengde.

#### 4.2.1.3 Siktkrav

Her angis hvilken sikt som må være til stede ved sikringssoner, krysningpunkter og i tilfeller der gs-vei møter kjørevei eller avkjørsler. Dette er avgjørende for trafikksikkerheten, slik at myke trafikanter kan oppdage hverandre, og at møtende kjøretøy får god oversikt.

# 7. Beskrivelse av alternative løsninger

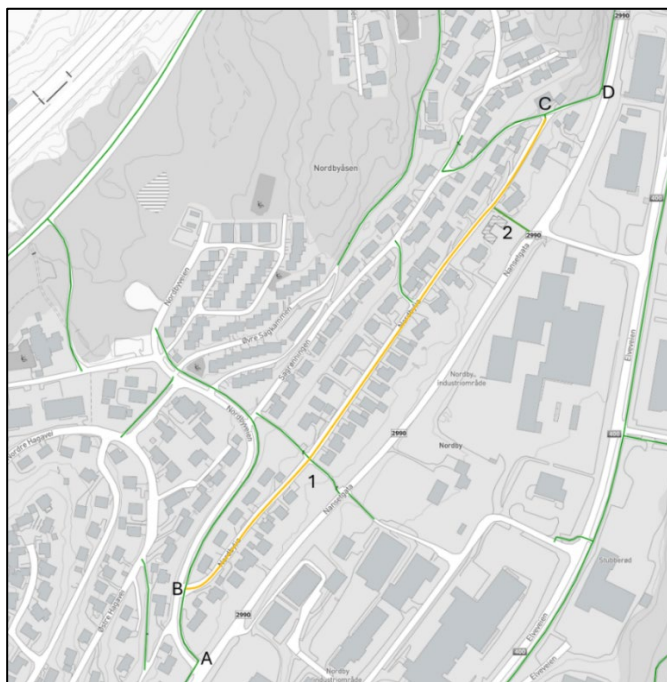
I samråd med seksjon for Infrastruktur og veiforvaltning i Vestfold fylkeskommune og seksjon for Veidrift i Vestfold fylkeskommune er det besluttet å vurdere følgende alternativer i konseptfasen:

- Alternativ 0 - dagens situasjon
- Alternativ 1 - gs-vei med 3 m grøft (ble vurdert som løsning i gjeldende reguleringsplan)
- Alternativ 2 - sykkelvei med fortau og 1,5 m grøft (løsning i gjeldende reguleringsplan)
- Alternativ 3 - gs-vei med 1,5 m grøft
- Alternativ 4 - gs-vei med rekkverk
- Alternativ 5 - gs-vei med Svelvikellipse

De enkelte alternativene er omtalt under og gjeldende veinormaler er bakgrunn for foreslåtte løsninger.

## 7.1. Alternativ 0 – dagens situasjon

Myke trafikanter er i dag henvist til å bruke kommunal vei Nordbylia hvis de skal fra syd mot nord eller omvendt. Se figur under hvor «gang- og sykkeltrase'» er vist med A-B-C-D.



Figur 36 Dagens situasjon for myke trafikanter. Gs-veier/gangforbindelser vist med grønn strek. Blandet trafikk med kjørende og myke trafikanter vist med gul strek (Kilde: Vestfold kart)

Med referanse til figur 36 over:

### Strekning A-B

Syd for krysset Nansetgata/Nordbyveien ligger det gs-vei på vestsiden av Nansetgata. Myke trafikanter krysser i gangfelt over Nordbyveien og benytter så gs-vei oppover langs nordsiden av Nordbyveien fram til Nordbylia. Denne strekningen A-B (se figur 36) er ca 40 m og har stigning 7 %. Dette fraviker fra krav i håndbok N100 der maksimal stigning er 5%.



Figur 37 Gangfelt over Nordbyveien og gs-vei langs Nordbylia (Kilde: Google Maps)

### Strekning B-C

Gående og syklende benytter kommunal vei Nordbylia sammen med kjørende. Den er en flat boligvei/adkomstvei hovedsakelig med lokal trafikk og fartsgrense 30 km/t. Det er etablerte boligområder på strekningen med direkte avkjørslers til Nordbylia. I mange av avkjørslene er det redusert frisikt på grunn av høye hekker og annen vegetasjon. Det parkeres en del langs Nordbylia.



Figur 38 Situasjon langs Nordbylia (Kilde: Google Maps)

På to steder er det gangforbindelser fra Nordbylia ned mot Nansetgata (vist med «1» og «2» i figur 36). Gangforbindelsene leder ned til gangfelt og bussholdeplasser langs Nansetgata. Gangforbindelsene har stigning på henholdsvis 17% («1») og 22% («2») på de bratteste partiene. Gangforbindelse «1» er asfaltert og har bredde ca. 2 m bredde. Gangforbindelse «2» er et enkelt tråkk/sti. Begge gang-forbindelsene fraviker fra håndbok N100 både når det gjelder krav til maksimal stigning og horisontalgeometri.

### Strekning C-D

I prosjektets slutt punkt i nord er det gs-vei langs vestsiden av Nansetgata. Gs-veien går bratt opp mot Nordbylia. Denne strekningen C-D (se figur 36) er ca 55 m og har stigning på 16 %. Dette fraviker fra krav i håndbok N100 der maksimal stigning er 5%. Det er også fravik på krav til horisontalgeometri.



Figur 39 Eksisterende gs-vei i nord (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

## **7.2. Alternativ 1 – gs-vei med 3 m grøft**

Denne løsningen ble vurdert i arbeidet med vedtatt reguleringsplan \01\.



Figur 40 Eksempel som illustrerer alternativ 1 - gs-vei med 3 m grøft (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Gs-veien er planlagt med 3 m asfaltert bredde fysisk adskilt fra Nansetgata med 3 m grøft. På yttersiden av gs-veien er det planlagt grøft for å håndtere snø og overvann.



Figur 41 Klipp fra 3D-modell for alternativ 1 - gs-vei med 3 m grøft langs Nansetgata (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

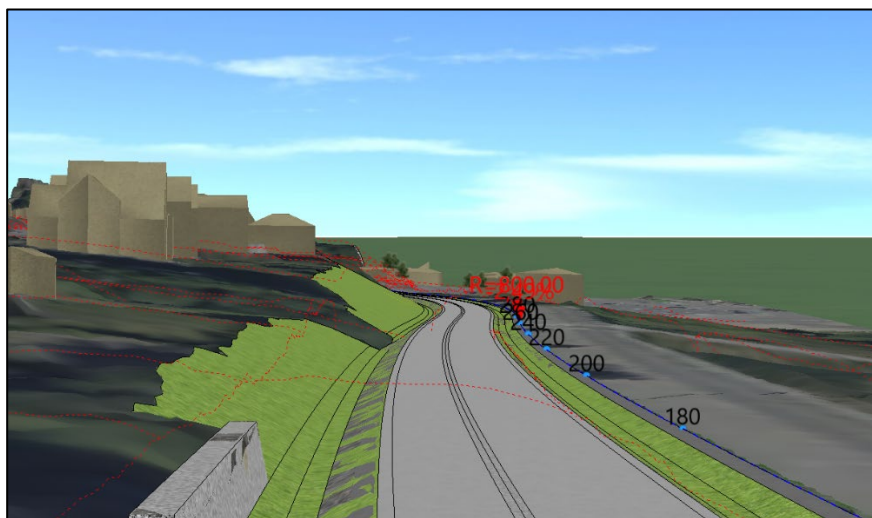
### 7.3. Alternativ 2 – sykkelvei med fortau og 1,5 m grøft

Denne løsningen er regulert i vedtatt reguleringsplan \01\.



Figur 42 Eksempel som illustrerer alternativ 2 - sykkelvei med fortau. Grøft mot vei mangler (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Løsningen er planlagt med 2,5 m sykkelvei og 2,0 m fortau. Begge deler med asfaltert overflate. Sykkelvei og fortau er adskilt med skrå kantstein. Mot Nansetgata er det grøft med bredde 1,5 m og det er planlagt grøft på yttersiden for snø og overvann (løsning i kommunedelplanen for sykkeltrafikk i Larvik og Stavern, vedtatt av kommunestyret 19.10.11 og alt. 2 i gjeldende reguleringsplan).



Figur 43 Klipp fra 3D-modell for alternativ 2 - sykkelvei med fortau langs Nansetgata (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

## 7.4. Alternativ 3 – gs-vei med 1,5 m grøft



Figur 44 Eksempel som illustrerer alternativ 3 - gs-vei med 1,5 m grøft. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Gs-veien er planlagt med 3 m asfaltert bredde fysisk adskilt fra Nansetgata med 1,5 m grøft. På yttersiden av gs-veien er det planlagt grøft for å håndtere snø og overvann.



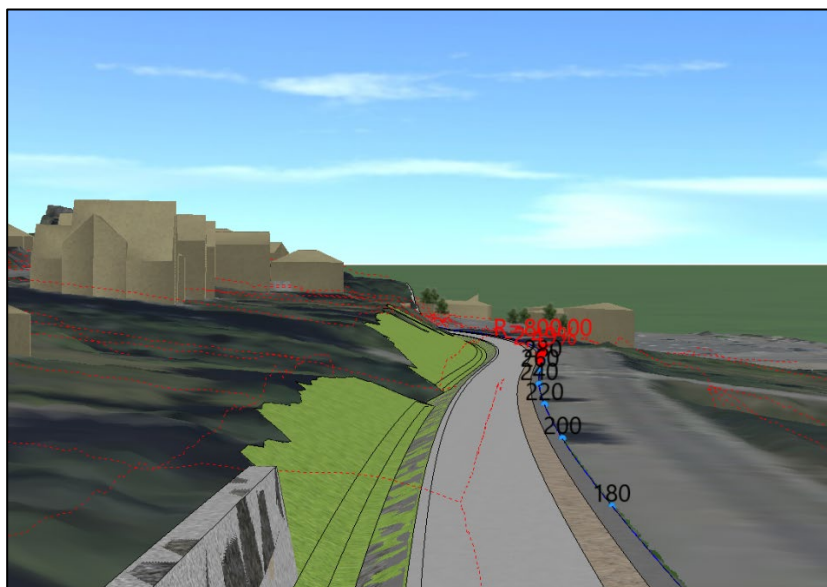
Figur 45 Klipp fra 3D-modell for alternativ 3 – gs-vei med 1,5 m grøft langs Nansetgata (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

## 7.5. Alternativ 4 – gs-vei med rekkverk



Figur 46 Eksempel som illustrerer alternativ 4 - gs-vei med rekkverk. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Gs-veien er planlagt med 3 m asfaltert bredde fysisk adskilt fra Nansetgata med rekkverk. Det er satt av rekkverksrom på 0,75 m. På yttersiden av gs-veien er det planlagt grøft for å håndtere snø og overvann.



Figur 47 Klipp fra 3D-modell for alternativ 4 – gs-vei med rekkverk langs Nansetgata. Rekkverk er ikke modellert – dette skal stå i det brune «beltet» mellom gs-veien og Nansetgata (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

## 7.6. Alternativ 5 – gs-vei med Svelvikellipse



Figur 48 Eksempel som illustrerer alternativ 5 - gs-vei med Svelvikellipse. (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

Gs-veien er planlagt med 3 m asfaltert bredde fysisk adskilt fra Nansetgata med Svelvikellipse. Det er satt av 0,4 m bredde til Svelvikellipsen. På yttersiden av gs-veien er det planlagt grøft for å håndtere snø og overvann.



Figur 49 Klipp fra 3D-modell for alternativ 5 – gs-vei med Svelvikellipse langs Nansetgata. Svelvikellipse er ikke modellert – denne skal stå i det brune «beltet» mellom gs-veien og Nansetgata (Kilde: Vestfold fylkeskommune)

## 8. Evaluering og anbefaling

### 8.1. Kriterier for evaluering av alternativene

I vurderingen er hvert alternativ gjennomgått opp mot et sett med kriterier. Kriteriene skal være relevante for utforming av løsning, og skal være egnet til å skille mellom alternativene. Etter en diskusjon i prosjektgruppen er følgende hovedkriterier lagt til grunn, med angitt vektning:

- Måloppnåelse 40%
- Lokal påvirkning 30%
- Kostnad 30%

Hovedkriteriene er videre inndelt i underkriterier, der de mest relevante parametere er utvalgt:

- Måloppnåelse  
Prosjektets mål er angitt i avsnitt 2.2, og de gjennomgående begrepene der er trafiksikkerhet, attraktivitet og framkommelighet i løsningene. Dette gir følgende underkriterier:
  - Trafiksikkerhet for gående og syklende
  - Attraktivitet for gående og syklende
  - Framkommelighet for gående og syklende
- Lokal påvirkning  
Det samlede tiltaket vil gi midlertidig og permanent påvirkning på nærmiljøet. Med utgangspunkt i tradisjonelle tema for konsekvensutredning, er følgende utvalgt som underkriterier for evaluering av lokal påvirkning:
  - Arealbeslag (grunnerverv)
  - Naturmangfold
  - Klimagassutslipp
- Kostnad
  - Byggekostnad
  - Drift og vedlikehold

## 8.2. Måloppnåelse

### Trafikksikkerhet for gående og syklende

I tabell under er det gjort en vurdering av trafikksikkerhet for gående og syklende i forhold til de forskjellige alternativene. Det er gitt karakter 1-5 der 5 er best. Karakter uthevet i tabell.

Alternativ 0 Dagens situasjon	Alternativ 1 Gs-vei med 3 m grøft	Alternativ 2 Sykkelvei med fortau og 1,5 m grøft	Alternativ 3 Gs-vei med 1,5 m grøft	Alternativ 4 Gs-vei med rekkverk	Alternativ 5 Gs-vei med Svelvikellipse
<p>Lav trafikksikkerhet. Bratte bakker i begge ender gir høy fart. I Nordbylia skjer ferdseil hvor det er parkerte biler langs veien og mange uoversiktlige avkjørsler.</p> <p><b>1</b></p>	<p>Høy trafikksikkerhet med god bredde på grøft mot vei</p> <p><b>5</b></p>	<p>God separasjon mellom syklende og gående, men smalere grøft gir noe mindre buffer mot vei</p> <p><b>5</b></p>	<p>Smalere grøft mot vei enn alternativ 1, men fortsatt god sikkerhet</p> <p><b>4</b></p>	<p>Rekkverk gir trygg adskillelse, men nærhet til vei kan føles utrygt. Utrygt med rekkverksender (påkjørsel)</p> <p><b>4</b></p>	<p>Ellipse gir trygg adskillelse, men nærhet til vei kan føles utrygt. Utrygt med endeavslutninger (påkjørsel)</p> <p><b>4</b></p>

### Attraktivitet for gående og syklende

I tabell under er det gjort en vurdering av attraktivitet for gående og syklende i forhold til de forskjellige alternativene. Det er gitt karakter 1-5 der 5 er best. Karakter uthevet i tabell.

Alternativ 0 Dagens situasjon	Alternativ 1 Gs-vei med 3 m grøft	Alternativ 2 Sykkelvei med fortau og 1,5 m grøft	Alternativ 3 Gs-vei med 1,5 m grøft	Alternativ 4 Gs-vei med rekkverk	Alternativ 5 Gs-vei med Svelvikellipse
<p>Omvei. Bratte partier som overstiger krav til universell utforming. Blandet standard med gs-vei og ferdseil på kommunal sidevei der det er parkerte biler langs veien</p> <p><b>1</b></p>	<p>God bredde på gs-vei. Oversiktig og trygt</p> <p><b>4</b></p>	<p>Klart skille mellom syklende og gående gir høy komfort og lettlest system</p> <p><b>5</b></p>	<p>God bredde på gs-vei. Oversiktig og trygt</p> <p><b>4</b></p>	<p>Rekkverk kan oppleves trangt og lite estetisk</p> <p><b>3</b></p>	<p>Ellipse kan oppleves trangt og lite estetisk</p> <p><b>3</b></p>

Framkommelighet for gående og syklende

I tabell under er det gjort en vurdering av framkommelighet for gående og syklende i forhold til de forskjellige alternativene. Det er gitt karakter 1-5 der 5 er best. Karakter uthevet i tabell.

Alternativ 0 Dagens situasjon	Alternativ 1 Gs-vei med 3 m grøft	Alternativ 2 Sykkelvei med fortau og 1,5 m grøft	Alternativ 3 Gs-vei med 1,5 m grøft	Alternativ 4 Gs-vei med rekkverk	Alternativ 5 Gs-vei med Svelvikellipse
Omvei. Bratte partier som overstiger krav til universell utforming. Blandet standard med gs-vei og ferdsel på kommunal sidevei der det er parkerte biler langs veien	Bred gs-vei 3 m gir god plass for både gående og syklende	Meget god framkommelighet for både syklende og gående, da man ikke trenger å tilpasse fart eller manøvrere for den andre gruppen så mye	Bred gs-vei 3 m gir god plass for både gående og syklende	Bred gs-vei 3 m gir god plass for både gående og syklende	Bred gs-vei 3 m gir god plass for både gående og syklende
<b>1</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

### 8.3. Lokal påvirkning

Arealbeslag (grunnerverv)

Det er utført foreløpige beregninger av permanent og midlertidig erverv av eiendommer basert på 3D-modellering av de ulike alternativene. Midlertidig erverv vil bli omtrent likt for alternativene. I tabell under er det derfor kun oppgitt arealer for permanent erverv. I samme tabell er alternativene vurdert ut ifra en skala 1-5 der 5 er best. Karakter uthevet i tabell.

Alternativ 1 Gs-vei med 3 m grøft	Alternativ 2 Sykkelvei med fortau og 1,5 m grøft	Alternativ 3 Gs-vei med 1,5 m grøft	Alternativ 4 Gs-vei med rekkverk	Alternativ 5 Gs-vei med Svelvikellipse
Permanent: 7.700 m2	Permanent: 7.700 m2	Permanent: 6.200 m2	Permanent: 5.300 m2	Permanent: 4.900 m2
<b>1</b> (+57% ift alt 5)	<b>1</b> (+57% ift alt 5)	<b>2</b> (+26% ift alt 5)	<b>3</b> (+8% ift alt 5)	<b>3</b> (-)

### Naturmangfold

I kap. 5.10 er det redegjort for store trær som er registrert i prosjektområdet. Omtrent midt på strekningen er det et miljø med flere større trær, både på øst- og vestsiden av eksisterende vei. Registrerte trær inkluderer eik, furu, lønn og ask (se fig. 29, 30 og tabell 1 og 2). På vestsiden av Nansetgata, hvor ny gs-vei er planlagt, står det tre hule eiker (se fig. 29 og tabell 1) i området hvor det må etableres fjellskjæring. I det samme området står det store furutrær, lønn og eikerekrutter litt lenger nord.

Det er sett på inngrep inn mot eksisterende trær for alle alternativene og det er vurdert at trærne på vestsiden av veien må fjernes ved bygging ved samtlige alternativer. Hule eiker, eikerekrutter og store trær på østsiden av Nansetgata beholdes (se fig. 29, 30 og tabell 1 og 2).

På en skala 1-5 der 5 er best, vurderes virkningen på naturmangfold til karakter 2 for alle alternativene.

### Klimagassutslipp

Det er utført beregninger av klimagassutslipp for alle alternativene med verktøyet VegLCA. I tabell under er alternativene vurdert ut ifra en skala 1-5 der 5 er best. Karakter uthevet i tabell.

<b>Alternativ 1</b> Gs-vei med 3 m grøft (tonn CO <sub>2</sub> -eq for materialproduksjon og utbygging)	<b>Alternativ 2</b> Sykkelvei med fortau og 1,5 m grøft (tonn CO <sub>2</sub> -eq for materialproduksjon og utbygging)	<b>Alternativ 3</b> Gs-vei med 1,5 m grøft (tonn CO <sub>2</sub> -eq for materialproduksjon og utbygging)	<b>Alternativ 4</b> Gs-vei med rekkverk (tonn CO <sub>2</sub> -eq for materialproduksjon og utbygging)	<b>Alternativ 5</b> Gs-vei med Svelvikellipse (tonn CO <sub>2</sub> -eq for materialproduksjon og utbygging)
262	304	234	264	264
<b>2</b> (+12% ift alt 3)	<b>1</b> (+30% ift alt 3)	<b>3</b> (-)	<b>2</b> (+13% ift alt 3)	<b>2</b> (+13% ift alt 3)

## 8.4. Kostnad

### Byggekostnad

Det er utført beregninger av byggekostnad for alle alternativene. Vurderinger er basert på faste enhetskostnader, grunnvervskostnader, samt kostnader til byggeplanlegging og prosjekt- og byggeledelse. Nøyaktighet i konseptfasen er +/- 40%. I fylkeskommunens økonomi- og handlingsplan for 2026-2029 er det satt av 31,5 MNOK til prosjektet fra 2029, og vurdering av beregnede byggekostnader er utført i forhold til denne bevilgningen. I tabell under er alternativene vurdert ut ifra en skala 1-5 der 5 er best. Karakter uthevet i tabell.

<b>Alternativ 1</b> Gs-vei med 3 m grøft	<b>Alternativ 2</b> Sykkelvei med fortau og 1,5 m grøft	<b>Alternativ 3</b> Gs-vei med 1,5 m grøft	<b>Alternativ 4</b> Gs-vei med rekkverk	<b>Alternativ 5</b> Gs-vei med Svelvikellipse
27 MNOK	32 MNOK	25 MNOK	27 MNOK	24,5 MNOK

4 (-14% ift bevilget 31,5 MNOK)	3 (+1% ift bevilget 31,5 MNOK)	5 (-21% ift bevilget 31,5 MNOK)	4 (-14% ift bevilget 31,5 MNOK)	5 (-22% ift bevilget 31,5 MNOK)
---------------------------------	--------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------

### Drift og vedlikehold

De ulike alternativene er diskutert med Veidrift i Vestfold fylkeskommune i forhold til drift og vedlikehold. Vurderingene under (karakter 1-5 der 5 er best) baserer seg på den erfaring Veidrift har med de enkelte alternativene i sommer- og vinterhalvåret, samt håndtering av overvann. Karakter (total score) er uthevet i tabell.

Alternativ	Sommer	Vinter	Overvann	Total score (avrundet)
<b>Alternativ 1</b> Gs-vei med 3 m grøft	4 Bred grøft gir økt mengde kantklipp, men det er enkel maskintilgang	5 God plass til snølagring, enkel brøyting	5 Meget god drenering med stor grøft	<b>5</b>
<b>Alternativ 2</b> Sykkelvei med fortau og 1,5 m grøft	3 To flater krever mer renhold. Skåkantstein gir ekstra vedlikehold	2 Brøyting mer krevende. Krever to overfarter. Skråkantstein gir utfordringer med å få snøen vekk. Større mengder snø som må ut på sideareal	4 God drenering, men mindre kapasitet enn alternativ 1	<b>3</b>
<b>Alternativ 3</b> Gs-vei 3 m med 1,5 m grøft	4 Smalere grøft gir mindre behov for kantklipp	5 Enkel brøyting, grøft gir plass til snø og smeltevann	4 God kapasitet, men mindre enn alternativ 1	<b>4</b>
<b>Alternativ 4</b> Gs-vei med rekkverk	4 Rekkverk krever inspeksjon og vedlikehold. Økte levetidskostnader	2 Rekkverk hindrer snølagring. Økt brøyteknostnad. Vanskelig å få snøen vekk under rekkverk. Dette kan medføre avrenning og tilfrysing i smelteperioder	2 Dårlig løsning. Ingen grøft for overvann. Krever evt lukket drenering	<b>3</b>
<b>Alternativ 5</b> Gs-vei med Svelvikellipse	3 Feiing og renhold rundt ellipse er noe mer krevende	2 Ellipse hindrer snølagring og kompliserer brøyting i noen grad. Økt brøyteknostnad	2 Ellipse gir begrenset drenering	<b>2</b>

## 8.5. Evalueringsmatrise

Tabellen under viser en totalvurdering av alle alternativene der også vekting av de enkelte kriteriene er tatt med. Dagens situasjon for myke trafikanter er tatt med som alternativ 0. Se kap. 8.2-8.4 for detaljer knyttet vurderinger for de enkelte kriteriene.

Følgende fargekoder er benyttet for karakterskala 1-5 der 5 er best (karakter uthevet i tabell):

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

### Evaluering av alternativer

Kriterium	Vekt	Tema	Alt 0 (dagens situasjon)	Alt 1 (gs-vei med 3 m grøft)	Alt 2 (sykkelvei med fortau)	Alt 3 (gs-vei med 1,5 m grøft)	Alt 4 (gs-vei med rekkverk)	Alt 5 (gs-vei med Svelvikellipse)	
Måloppnåelse	40 %	Trafikksikkerhet for gående og syklende <sup>1)</sup>	1	5	5	4	4	4	
		Attraktivitet for gående og syklende <sup>1)</sup>	1	4	5	4	3	3	
		Framkommelighet for gående og syklende <sup>1)</sup>	1	4	5	4	4	4	
		Vektet sum			1,7	2,0	1,6	1,5	1,5
Lokal påvirkning	30 %	Arealbeslag (grunnerverv) <sup>2)</sup>	-	7.700 m2 1 (+57% ift alt 5)	7.700 m2 1 (+57% ift alt 5)	6.200 m2 2 (+26% ift alt 5)	5.300 m2 3 (+8% ift alt 5)	4.900 m2 3 (-)	
		Naturmangfold <sup>3)</sup>	5	2	2	2	2	2	
		Klimagassutslipp	5	Beregninger av materialproduksjon og utbygging: 262 tonn CO2-eq 2 (+12% ift alt 3)	Beregninger av materialproduksjon og utbygging: 304 tonn CO2-eq 1 (+30% ift alt 3)	Beregninger av materialproduksjon og utbygging: 234 tonn CO2-eq 3 (-)	Beregninger av materialproduksjon og utbygging: 264 tonn CO2-eq 2 (+13% ift alt 3)	Beregninger av materialproduksjon og utbygging: 264 tonn CO2-eq 2 (+13% ift alt 3)	
		Vektet sum			0,5	0,4	0,7	0,7	0,7
Kostnad	30 %	Byggekostnad <sup>4)</sup>	-	27 MNOK 4 (-14% ift bevilget 31,5 MNOK)	32 MNOK 3 (+1% ift bevilget 31,5 MNOK)	25 MNOK 5 (-21% ift bevilget 31,5 MNOK)	27 MNOK 4 (-14% ift bevilget 31,5 MNOK)	24,5 MNOK 5 (-22% ift bevilget 31,5 MNOK)	
		Drift og vedlikehold <sup>5)</sup>	-	5	3	4	3	2	
		Vektet sum			1,4	0,9	1,4	1,1	1,1
Sum					3,6	3,3	3,7	3,3	3,3

<sup>1)</sup> Se kap. 8.2 for mer detaljert vurdering av de enkelte alternativene ift de ulike temaene knyttet til kriterium «Måloppnåelse»

<sup>2)</sup> Kun tatt med permanent ervervet areal da midlertidig ervervet areal er tilnærmet likt i alle alternativene

<sup>3)</sup> Se kap. 8.3 for mer detaljert vurdering av de enkelte alternativene ift tema «Naturmangfold»

<sup>4)</sup> Nøyaktighet på kostnadsberegninger i konseptfase er +/- 40%

<sup>5)</sup> Se kap. 8.4 for mer detaljert vurdering av de enkelte alternativene mht sommer- og vinterhalvår, samt overvannshåndtering

## 8.6. Oppsummering og anbefaling

Som vist i evalueringsmatrisen i kapittel 8.5, kommer alternativene forholdsvis likt ut totalt sett. Likevel skiller alternativ 1 og alternativ 3 seg ut som de to beste.

Alternativ 1 oppnår høyest score på kriteriet «måloppnåelse», mens alternativ 3 scorer best på «lokal påvirkning». Begge alternativene er likt vurdert på «kostnad».

Prosjektgruppen anbefaler alternativ 3 – «GS-vei med 1,5 m grøft» – som grunnlag for det videre arbeidet med reguleringsplan. Denne løsningen gir et trafikksikkert og attraktivt tilbud for myke trafikanter, samtidig som den ikke er for arealkrevende. Byggekostnaden ligger innenfor prosjektets bevilgning, og løsningen er enkel å drifte og vedlikeholde gjennom hele året.

# 9. Anbefalt løsning – virkninger av planforslaget

Med bakgrunn i alternativsvurderingene i kap. 8 anbefaler prosjektgruppen at det etableres gs-vei med 1,5 m grøft på vestsiden av Nansetgata. Det er utarbeidet tekniske tegninger for det anbefalte alternativet /02/.

Under er det redegjort for virkninger og videre oppfølging av det anbefalte planforslaget.

## 9.1. Økonomi

Byggekostnad for den anbefalte løsningen er beregnet til 25 MNOK (2025-kroner, +/- 40% nøyaktighet). Dette er innenfor prosjektets bevilgning som ligger inne i fylkeskommunens økonomi- og handlingsplan 2026-29, der det er bevilget 31,5 MNOK fra 2029.

I reguleringsplanfasen vil det bli gjennomført nytt kostnadsoverslag etter Anslag-metoden der krav til nøyaktighet er +/- 10%.

## 9.2. Grunnerverv

Veiprojektet medfører at deler av enkelte eiendommer innenfor planområdet må erverves for å kunne gjennomføre det planlagte tiltaket. Det er i hovedsak boligeiendommer som berøres, og omfanget av grunnervervet vil variere mellom eiendommene og avhenger av valgt alternativ og endelig utforming av tiltaket.

I tillegg til permanente arealavståelser vil det være behov for etablering av midlertidige anleggsbelter. Disse er nødvendige for å sikre en rasjonell og effektiv gjennomføring av anleggsarbeidene. Når anleggsperioden er avsluttet, vil det midlertidige anleggsbeltet tilbakeføres til grunneier.

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

Grunnerverv kan i prinsippet ordnes på tre ulike måter:

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

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

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

### **9.3. Trafikksikkerhet**

Etablering av gs-vei på strekningen vil gi en tryggere ferdsel for myke trafikanter og spesielt for skoleelever som i dag ferdes her.

I reguleringsplanfasen må det blant annet utføres mer detaljert planlegging av løsning i krysset Nansetgata/Nordbyveien og krysningspunkt over Nansetgata. Det foreslås at skiltet hastighet 50 km/t opprettholdes og at krysningspunktene utformes med opphøyde gangfelt.

### **9.4. Drift og vedlikehold**

Det er viktig at drift og vedlikehold av ny gs-vei har høy prioritet gjennom hele året for at den skal framstå attraktiv.

### **9.5. Barn og unge**

Gs-vei langs Nansetgata vil gi økt sikkerhet for barn og unge.

### **9.6. Kollektiv**

Holdeplassen «Stubberød» med påstigning retning Larvik sentrum, oppgraderes som følge av etablering av gs-vei på vestsiden av Nansetgata.

Oppgradering av holdeplass på motsatt side av ny gs-vei vurderes i neste planfase.

## 9.7. Belysning

Det er planlagt ny veibelysning på hele strekningen og intensivbelysning ved krysningspunkt.

## 9.8. Geologi

I forbindelse med neste planfase må det utarbeides et eget ingeniørgeologisk notat for planområdet. Det er i hovedsak et område der det skal etableres fjellskjæring.

Det bør gjøres besiktigelse av nærliggende bygninger, og grenseverdier for vibrasjoner fastsettes i henhold til NS8141.

## 9.9. Geoteknikk

I neste planfase må det utføres grunnundersøkelser og nødvendige geotekniske vurderinger. Det er behov for geoteknisk bistand for vurdering av stabilitet/setninger/behov for grunnundersøkelser og bistand til korrekt håndtering av løseområdet for kvikkleireskred særlig med tanke på rystelser fra anleggsvirksomheten.

## 9.10. Naturmangfold

Etablering av gs-vei vil medføre at tre hule eiker, rekrutteiker og andre store trær på vestsiden av Nansetgata må fjernes som følge av inngrepet.

I reguleringsplanfasen må det utføres en kartlegging av naturmiljø.

## 9.11. Landskapsbilde

Landskapsinngrepene vil på det meste av strekningen være små, med ubetydelig planvirkning for temaet.

Fra ca. profil 433 til ca. profil 488 /02/ blir det fjellskjæring. Høyeste skjæringshøyde blir ca. 9 m. Den nye situasjonen vil dermed framstå som et noe økt landskapsinngrep.

## 9.12. Kulturmiljø

Det er ingen direkte konflikt med kulturmiljø i det anbefalte planforslaget.

Kulturarv har gitt tilbakemelding om at det ikke vil bli satt krav om arkeologisk registrering i neste planfase.

## 9.13. Friluftsliv

Etablering av gs-vei langs Nansetgata vil gi tryggere situasjon for turgåere som ønsker å bruke turområder rundt Nansetgata og langs Lågen.

## 9.14. Klimagassutslipp

Beregninger med verktøyet VegLCA viser at anbefalt planforslag vil gi et samlet utslipp på ca. 234 tonn CO<sub>2</sub>-Eq (inkluderer materialproduksjon og utbygging).

I neste planfase må det utføres ny beregning av prosjektets klimaavtrykk med høyere detaljeringsgrad, samt innledende vurderinger av klimagassreducerende tiltak.

## 10. Referanser

/01/ Gjeldende reguleringsplan «Fv 104 – GS-vei, Nansetgata», planID 0712\_201115. Vedtatt 12.02.2014

/02/ Tekniske tegninger konseptfase. Vestfold fylkeskommune, 30.01.2026



**Vestfold**  
FYLKESKOMMUNE

**Postadresse:** Postboks 1213 Trudvang, 3105 Tønsberg

**Besøksadresser:** Svend Foyns gate 9, Tønsberg

**Kontakt:** 33 34 40 00 / [post@vestfoldfylke.no](mailto:post@vestfoldfylke.no)

