



SAKSFREMLEGG

Saksmappe nr: 2022/3102-40 Saksbehandler: Marius Trosterud Holmen

Til behandling i:

Saksnr	Utvalg	Møtedato
109/2025	Utvalg for miljø og plan	26.11.2025
174/2025	Kommunestyret	09.12.2025

Sluttbehandling av detaljregulering for Fv. 2704 Jensvollveien - Kirkeveien, ny GS-vei

Kommunestyrets vedtak:

1. Forslag til detaljregulering for Fv. 2704 Jensvollveien – Kirkeveien, som vist i plankart datert 15.10.2025, med tilhørende bestemmelser datert 15- 10.2025, godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Ved Kirkeveien 59 skal det vurderes alternative støy- og innsynsreducerende tiltak, da en reetablering av hekk anses som et utilstrekkelig tiltak

Det anmodes at BFK innregulerer opphøyet gangfelt over fv 2704 og 40-sone forbi Sandakerkrysset slik at sikkerheten til myke trafikanter ivaretas på en tilstrekkelig måte.

Nytt punkt til 5.3 kollektivtrafikk:

Flytting av bussholdeplass ved Grette tas opp til ny vurdering. Dagens holdeplass grette frukt foreslås flyttet 170 meter og lagges på dyrket mark. Flytting til dyrket mark fremstår hverken som økonomisk bærekraftig eller som god arealforvaltning. Det bør derfor gjøres en ny vurdering som tydeliggjør både kostnader, trafikkgrunnlag og konsekvenser for grunneiere , reisende særlig barn før endelig beslutning tas.

Det sees ikke hensiktsmessig å lage nytt buss stopp. Så vi anbefaler å beholde Grette frukt stoppen og legge ned østvold buss stopp grunnet av og påstigningstall.

Kommunestyrets behandling:

Frank Yggeseth (H) fremmet utvalg for miljø og plan sin innstilling.

Camilla Synøve Celius (SP) fremmet følgende tilbakesendelsesforslag på vegne av FRP og SP:

Detaljeregulering for Fv. 2704 godkjennes ikke slik den foreligger

Forslag til detaljeregulering for Fv.2704 Jensvollveien-Kirkeveien , som vist i plankart datert 15.10.2025, med tilhørende bestemmelser datert 15.10.2025, godkjennes ikke i forhold til plan - og bygningsloven §12-12

Saken sendes tilbake til fylket for videre bearbeiding.

Begrunnelse: Innspill fra berørte grunneiere, naboer og politiske organer er ikke tilstrekkelig ivaretatt eller synliggjort i det foreliggende planforslaget. Både sidevalg, trasévalg, plassering av krysningspunkt og konsekvensene for landbruk, adkomstforhold og sikkerhet for myke trafikanter krever en mer grundig og åpen vurdering.

Det bes om følgende:

1. gjennomføre en ny trafiksikkerhetsvurdering med særlig fokus på krysningspunkt i 60 sone. Grunnet høy fart ned bakken til sandakerkrysset og dårlig sikt.

Det bes derfor BFK innregulerer opphøyet gangfelt over fv 2704 og 40-sone forbi Sandakerkrysset slik at sikkerheten til myke trafikanter ivaretas på en tilstrekkelig måte.

2. Ved Kirkeveien 59 skal det vurderes alternative støy- og innsynsreducerende tiltak, da en reetablering av hekk anses som et utilstrekkelig tiltak

3. kollektivtrafikk: Flytting av bussholdeplass ved Grette tas opp til ny vurdering. Dagens holdeplass grette frukt foreslås flyttet 170 meter og lagges på dyrket mark. Flytting til dyrket mark fremstår hverken som økonomisk bærekraftig eller som god arealforvaltning. Det bør derfor gjøres en ny vurdering som tydeliggjør både kostnader, trafikkgrunnlag og konsekvenser for grunneiere , reisende særlig barn før endelig beslutning tas.

Det sees ikke hensiktsmessig å lage nytt buss stopp. Vi ber om vurdering av å beholde Grette frukt stoppen og legge ned østvold buss stopp grunnet av og påstigningstall.

4. fremme et revidert og helhetlig planforslag for ny politisk behandling

Votering:

Tilbakesendelsesforslaget fremmet av Camilla Synøve Celius (SP) falt med 7 stemmer (5FRP, 1SP, 1H) mot 32 stemmer (17H, 7AP, 2V, 2MDG, 2SV, 1KRF, 1R).

Utvalg for miljø og plan sin innstilling ble enstemmig vedtatt.

Kommunedirektørens forslag til vedtak

1. Forslag til detaljregulering for Fv. 2704 Jensvollveien – Kirkeveien, som vist i plankart datert 15.10.2025, med tilhørende bestemmelser datert 15-10.2025, godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens § 12-12.

Utvalg for miljø og plans vedtak:

1. Forslag til detaljregulering for Fv. 2704 Jensvollveien – Kirkeveien, som vist i plankart datert 15.10.2025, med tilhørende bestemmelser datert 15-10.2025, godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Ved Kirkeveien 59 skal det vurderes alternative støy- og innsynsreducerende tiltak, da en reetablering av hekk anses som et tilstrekkelig tiltak

Det anmodes at BFK innregulerer opphøyet gangfelt over fv 2704 og 40-sone forbi Sandakerkrysset slik at sikkerheten til myke trafikanter ivaretas på en tilstrekkelig måte.

Nytt punkt til 5.3 kollektivtrafikk:

Flytting av bussholdeplass ved Grette tas opp til ny vurdering. Dagens holdeplass grette frukt foreslås flyttet 170 meter og lagges på dyrket mark. Flytting til dyrket mark fremstår hverken som økonomisk bærekraftig eller som god arealforvaltning. Det bør derfor gjøres en ny vurdering som tydeliggjør både kostnader, trafikkgrunnlag og konsekvenser for grunneiere, reisende særlig barn før endelig beslutning tas.

Det sees ikke hensiktsmessig å lage nytt buss stopp. Så vi anbefaler å beholde Grette frukt stoppen og legge ned østvold buss stopp grunnet av og påstigningstall.

Utvalg for miljø og plans behandling:

Liesel Minddt (FrP) fremmet følgende tilbakesendelsesforslag:

Forslag til detaljregulering for Fv.2704 Jensvollveien-Kirkeveien, som vist i plankart datert 15.10.2025, med tilhørende bestemmelser datert 15.10.2025, godkjennes ikke i forhold til plan - og bygningsloven §12-12

Saken sendes tilbake til fylket for videre bearbeiding.

Begrunnelse: Innspill fra berørte grunneiere, naboer og politiske organer er ikke tilstrekkelig ivaretatt eller synliggjort i det foreliggende planforslaget. Både

sidevalg, trasévalg, plassering av krysningspunkt og konsekvensene for landbruk, adkomstforhold og sikkerhet for myke trafikanter krever en mer grundig og åpen vurdering.

Det bes om følgende:

1. gjennomføre en styrket og rett medvirkningsprosess
3. gjennomføre en ny trafikk sikkerhetsvurdering med særlig fokus på krysningspunkt i 60 sone.
4. vurdere på nytt plassering og funksjon av bussholdeplasser
5. dokumentere hvordan alle innspill fra grunneiere, naboer og politikere er vurdert
6. fremme et revidert og helhetlig planforslag for ny politisk behandling

Votering:

Tilbakesendelsesforslaget fremmet av Liesl Mindt (FrP) falt med 2 stemmer (1 FrP, 1 SP) mot 7 stemmer (4, H, 1 AP, 1 V, 1 MDG).

Helge Jagland (AP) fremmet kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Forslag til detaljregulering for Fv. 2704 Jensvollveien – Kirkeveien, som vist i plankart datert 15.10.2025, med tilhørende bestemmelser datert 15- 10.2025, godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens § 12-12.

Liesl Mindt (FrP) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av FrP og SP til nytt punkt til 5.3 kollektivtrafikk:

Flytting av bussholdeplass ved Grette tas opp til ny vurdering. Dagens holdeplass grette frukt foreslås flyttet 170 meter og lagges på dyrket mark. Flytting til dyrket mark fremstår hverken som økonomisk bærekraftig eller som god arealforvaltning. Det bør derfor gjøres en ny vurdering som tydeliggjør både kostnader, trafikkgrunnlag og konsekvenser for grunneiere, reisende særlig barn før endelig beslutning tas.

Det sees ikke hensiktsmessig å lage nytt buss stopp. Så vi anbefaler å beholde Grette frukt stoppen og legge ned østvold buss stopp grunnet av og påstigningstall.

Frank Yggeseth (H) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av H og FrP til nytt punkt 2:

2. Ved Kirkeveien 59 skal det vurderes alternative støy- og innsynsreducerende tiltak, da en reetablering av hekk anses som et utilstrekkelig tiltak

Vidar Havellen (MDG) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av MDG:

Det anmodes at BFK innregulerer opphøyet gangfelt over fv 2704 og 40-sone forbi Sandakerkrysset slik at sikkerheten til myke trafikanter ivaretas på en tilstrekkelig måte.

Votering:

Kommunedirektørens forslag til vedtak, fremmet av Helge Jagland (AP), ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslagene fremmet av Liesl Mindt (FrP), Frank Yggeseth (H) og Vidar Havellen (MDG) ble enstemmig vedtatt.

Sammendrag

Buskerud fylkeskommune har utarbeidet et planforslag for en ny gang- og sykkelvei langs fv. 2704 Nøsteveien, fra Jensvollveien i sør, til Kirkeveien i nord. Strekket mangler i dag gang- og sykkelvei, og det nye forslaget vil knytte seg til eksisterende gs-veinett i begge ender. Planforslaget er tilpasset nylig vedtatt reguleringsplan for Stoppen idrettspark. Etablering av gang- og sykkelvei vil blant annet berøre landbruksarealer, og det er beregnet at ca. 4,4 dekar dyrka mark blir omdisponert som følge av tiltaket.

Planforslaget ble førstegangsbehandlet i mai 2025, med påfølgende høringsperiode og medvirkningsmøte. Planmaterialet er justert noe etter mottatte innspill.

Saksutredning

1. Bakgrunn

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av gang- og sykkelvei langs fv. 2704 Nøsteveien, på strekningen Jensvollveien – Kirkeveien. Målet er å gjøre det tryggere for myke trafikanter å ferdes langs strekningen, der det i dag ikke finnes noe sammenhengende tilbud til gående og syklende.

Buskerud fylkeskommune er forslagsstiller, og har ansvaret for fylkesveiene med tilhørende gang- og sykkelveier. De har utarbeidet forslaget til reguleringsplan

for hele strekket, som er tilpasset eksisterende naboplaner og eiendommer så langt det lar seg gjøre.

En rekke eiendommer berøres som følge av prosjektet, og en del areal må erverves for å gjennomføre tiltaket. Grunnervervprosessen vil starte opp etter at reguleringsplanen er vedtatt, og etter at finansieringen av prosjektet er avklart.

Det har vært stort fokus på trafiksikkerhet og krysningspunkter blant både naboer og andre involverte i løpet av planarbeidet. Buskerud fylkeskommune har gjort nye vurderinger og har i revidert planforslag tydeliggjort sine vurderinger rundt dette i oppdatert planbeskrivelse.

2. Beskrivelse av planforslaget

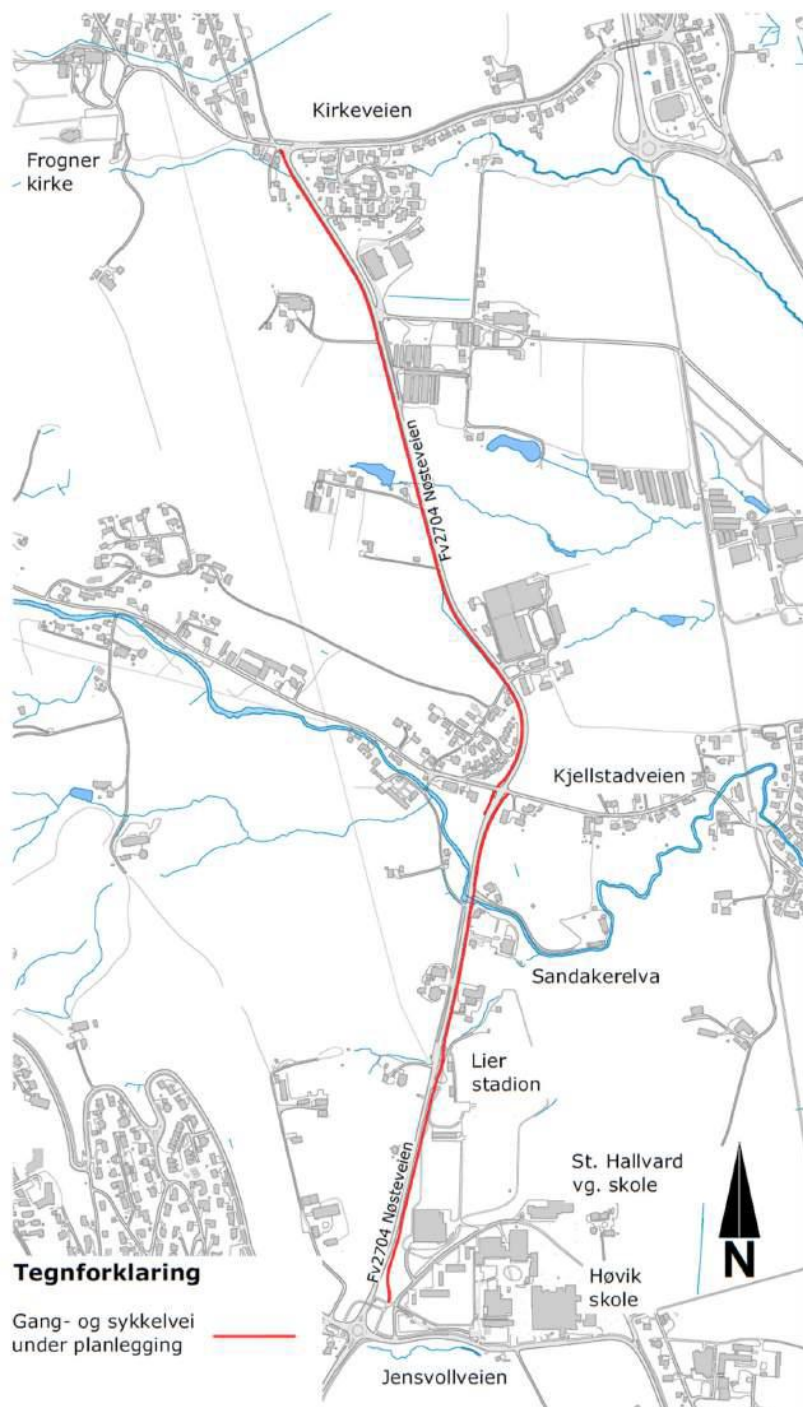
Planlagt gang- og sykkelvei er 2,24 km lang, og inkluderer ny bru over Sandakerelva, kryssing over Nøsteveien og tilkobling til bussholdeplasser. Gang- og sykkelveien er planlagt med asfaltert bredde på 3 meter, pluss skuldre 0,25 meter på hver side. Rabatten/grøften mot fylkesveien er 3 meter bred forbi Stoppen idrettspark. På resten av strekket er rabatten 1,5 meter bred, med noen tilpasninger. Nærmest krysset ved Kirkeveien er det foreslått fortau over en strekning på rundt 50 meter, fordi det er lite plass mot bolighus og lav fartsgrense (40 km/t). Fortauet vil få bredde 3 meter. Prosjektet er foreslått i henhold til følgende håndbøker fra Statens vegvesen: Veg- og gateutforming, Vegbygging, Kollektivveiledning, Geoteknikk i vegbygging, Universell utforming, Veibelysning, Brubygging og Vannhåndtering.

Ny gang- og sykkelvei er foreslått plassert på østsiden av fylkesveien fra Jensvollveien frem til Kjellstadveien, med krysningspunkt rett sør for krysset Nøsteveien/Kjellstadveien/Årkvislaveien. Gang- og sykkelveien fortsetter på vestsiden av fylkesveien fra Årkvislaveien frem til Kirkeveien.

I sør vil gang- og sykkelveien koble seg på eksisterende gang- og sykkelvei langs Jensvollveien og Nøsteveien. I nord vil gang- og sykkelveien koble seg på eksisterende gang- og sykkelvei langs Kirkeveien. Av hensyn til trafiksikkerhet for gående og syklende planlegges gang- og sykkelveien med færrest mulige sideskift/kryssninger av fylkesveien.

I arbeidet med planforslaget er det sett på virkninger av tiltaket for blant annet trafiksikkerhet, naturmiljø, flom, grunnforhold og naturressurser. Disse fagtemaene har vært førende for sidevalg for foreslått gang- og sykkelvei. Plassering av nytt krysningspunkt er vurdert ut ifra mange hensyn og er sett i sammenheng med sidevalget. Det er utarbeidet fagrapporter for naturmiljø, geoteknikk, hydraulikk, matjord og støy, i tillegg til risiko- og sårbarhetsanalyse og ytre miljøplan. Alle vedlegg og rapporter er vedlagt saken.

Kartet under viser planlagt gang- og sykkelvei med foreslått sidevalg.



3. Medvirkning og innkomne merknader

3.1. Offentlig ettersyn og åpen kontordag

Planforslaget ble førstegangsbehandlet i utvalget for miljø og plan i møte den 07.05.2025, og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 22.05.2025 til 03.07.2025. Høringen ble kunngjort i Drammens Tidende og Lierposten 22.05.2025, og gjort tilgjengelig på kommunens hjemmesider.

Som en del av høringsperioden ble det den 11.06.2025, avholdt en åpen kontordag på Lier videregående skole. Kontordagen var i regi av Buskerud

fylkeskommune i samarbeid med Lier kommune, der de som ønsket kunne stille spørsmål og få informasjon om planarbeidet. De oppmøtte ble også oppfordret til å sende inn skriftlige merknader.

Kollektivløsninger og holdeplasser er diskutert med Brakar, og det har blitt holdt flere samarbeidsmøter mellom fylkeskommunen og kommunen.

3.2. Liste over merknader til offentlig ettersyn

1. Astrid S. Isene og Ove A. Solberg – Kirkeveien 59	24.06.2025
2. Erik Skaug – Nøsteveien 133	03.07.2025
3. Jan-Erik Bjørnstad – Kjellstadveien 51	02.07.2025
4. Jonas Bjørnstad Western – Nøsteveien 76	02.07.2025
5. Stoppen SK	27.06.2025
6. Statsforvalteren	30.06.2025
7. NVE	03.07.2025

3.3. Sammendrag av merknader med kommentarer

I forbindelse med offentlig ettersyn kom det inn totalt 7 merknader med innspill til planarbeidet. Statsforvalteren er positive til tiltaket, og har innspill knyttet til blant annet naturmangfold, vannmiljø, kantvegetasjon og midlertidige anleggsområdet. NVE har innspill knyttet til erosjonssikring, og er eller positive til grepene som er gjort for å begrense flom og inngrep i vassdrag.

Naboer langs strekningen er positive til at det skal anlegges en gang- og sykkelvei her. Noen er imidlertid skeptiske til kryssingen av Nøsteveien og peker blant annet på trygg skolevei. De berørte grunneierne er opptatt av hvordan dette påvirker deres eiendom, og har videre ønsker om hvilken side av veien den kommende gs-veien bør anlegges.

Oppsummering av merknadene med kommunedirektørens og fylkeskommunens kommentarer følger saken i vedlegg 5. Merknadene i sin helhet er samlet i vedlegg 6.

3.4. Endringer etter offentlig ettersyn

Planforslaget er i all hovedsak det samme som ble presentert til førstegangsbehandling. Det er gjort mindre suppleringer i planbestemmelsene og i planbeskrivelsen, som følge av innkomne merknader etter høring og offentlig ettersyn. Det er ikke gjort endringer av plankartet.

Følgende endringer er utført:

- Trafikksikkerhet er vurdert på nytt og redegjort for i planbeskrivelsen.

- Kollektivtrafikk er redegjort for og oppdatert i planbeskrivelsen etter nye passasjertall fra Brakar. Plassering av busssholdeplass er vurdert på nytt.
- Ny § 2-1 f) og g) om erosjonssikring er tatt inn, etter innspill fra NVE.
- Ny § 2-2 g) om overvannshåndtering er tatt inn, etter innspill fra Statsforvalteren.
- § 2-7 b) og i) om sikring av vannmiljø og gyting, er revidert.

4. Forholdet til overordnede planer

Traséen ligger markert i kommuneplanens arealdel som en fremtidig gang- og sykkelvei. I kommuneplanen ligger gs-veien stort sett på samme side som den som er valgt i reguleringsplanen, noe som gir en viss forutsigbarhet for de berørte eiendommene. Unntaket er mellom Kjellstadveien og frem til Stoppen idrettspark. Sidevalget i kommuneplanen er imidlertid ikke bindende, men kun et forslag for videre planlegging. Gang- og sykkelveien er et ønsket tiltak fra Lier kommunes side, og behovet har tidligere blitt spilt inn til fylkeskommunen. Prosjektet og denne reguleringsplanen er et resultat av dette.

5. Vurderinger

5.1. Valg av side

Sidevalget har vært det mest engasjerende temaet i naboinnspillene. Det er flere utfordringer på strekningen som er tatt hensyn til i vurdering av valgt løsning, og disse er grundig gjennomgått i planbeskrivelsen og gjennom vedlagte rapporter. Temaer som har vært avgjørende er kryssing av Sandakerelva og Kattingbekken, flomsoner, verdifulle naturområder, verdifull dyrka mark, kvikkleire og nærføring til bebyggelse. Flere av temaene er beskrevet nærmere i kapitlene under.

Det ble tidlig i planleggingen vurdert om eksisterende gang- og sykkelvei på vestsiden av fylkesveien – fra bussholdeplassen ved Lier stadion til Sandakerelva, kunne inngå i ny gang- og sykkelvei. Eksisterende gang- og sykkelvei går ca. 250 meter langs fylkesveien og fortsetter i en bue vestover langs Sandakerelva, før den krysser elva på en trebru og føres inn på Årkvislaveien. Fylkeskommunen har vurdert dette som en omvei som ikke vil tilfredsstille prosjektets målsetning om å legge til rette for gående og syklende langs fylkesveien. Dersom gang- og sykkelveien oppleves som en omvei, er det stor sannsynlighet for at myke trafikanter velger å følge fylkesveien fremfor gang- og sykkelveien. Den eksisterende trebrua ved Årkvislaveien tilfredsstiller

heller ikke krav til standard for gang- og sykkelveibru, og er ikke dimensjonert for flom.

Enkelte beboere langs veien har uttrykt at den omtalte «omveien» oppleves som en snarvei for noen, spesielt skolebarn som bor langs Årkvislaveien og tilhørende sideveier. Kommunedirektøren presiserer at denne veien fortsatt vil eksistere og kan brukes som snarvei for de som ønsker det. Den er imidlertid ikke hensiktsmessig for alle, f. eks. sykkelpendlere mellom Lier og Drammen.

5.2. Trafikksikkerhet og kryssing av Nøsteveien

Dagens vei er ikke tilrettelagt for gående og syklende. Veiens utforming og trafikkmengde er ikke egnet for at myke trafikanter skal ferdes langs veien, og vil oppfattes som lite trygt for de som velger å gå eller sykle på strekningen. I krysset Nøsteveien x Årkvislaveien x Kjellstadveien er ikke sikten optimal i dag, spesielt for kjørende ut fra Årkvislaveien og Kjellstadveien. Slik myke trafikanter krysser fylkesveien ved Sandakerkrysset i dag, er det uten noen form for tilrettelegging.

Holdeplassene Sandakerkrysset (retning nord), Sandakertoppen, Østvold og Grette frukt har ikke et egnet venteareal for busspassasjerer. Bussreisende må i dag enten stå på veiskulder eller i avkjørsler, som er en lite trafikksikker løsning for brukere av holdeplassene.

En gang- og sykkelvei med skille mot kjøreveien vil gi et godt tilbud for gående og syklende. Videre vil sikten utbedres i alle kryss og avkjørsler, og bussholdeplasser vil få venteareal.

Fylkeskommunens trafikksikkerhetsavdeling har vurdert forholdene rundt trafikksikkerheten på nytt etter høringsperioden. Foreslåtte gang- og sykkelvei gjør et sideskift fra østsiden til vestsiden av fylkesveien sør for Sandakerkrysset, og gående og syklende som ferdes langs Nøsteveien må krysse fylkesveien i dette punktet. Dette vil bli et tilrettelagt krysningspunkt, som gjør det tydelig hvor myke trafikanter skal krysse fylkesveien. Fylkeskommunen har vurdert at krysningspunktet slik det er foreslått, vil det bli en betydelig sikrere kryssing enn i dag. Et tilrettelagt krysningspunkt samler og tilrettelegger for gående og syklende fra alle armer i krysset, og sørger for tilfredsstillende sikt. I henhold til reguleringsbestemmelsene skal det legges særlig vekt på belysning av krysningspunkt.

Eksisterende krysningspunkt ved Lier stadion beholdes som i dag. Skolebarn og andre som ønsker å benytte trebrua og strekket på vestsiden av Sandakerelva kan fortsatt gjøre dette.

Gående- og syklende må også krysse Kirkeveien helt nord i planområdet, for å komme til eksisterende gang- og sykkelvei langs nordsiden av Kirkeveien. Her legges det opp til en innstramming av krysset, som er ganske utflytende i dag. For å bedre kurvaturen i den krappe svingen i krysset Nøsteveien/Kirkeveien utvides veiskulderen på fylkesveien på østsiden.

5.3. Kollektivtrafikk

Det er i dag 6 holdeplasser på strekningen: Stoppen, Stoppen idrettspark (Lier stadion), Sandakerkrysset, Sandakertoppen, Østvold og Grette frukt. I tillegg er Gluggen i retning Drammen vist i reguleringsplankartet. Av passasjertallene går det frem at holdeplassene Stoppen, Stoppen idrettspark og Gluggen er mest brukt på strekningen, deretter kommer Sandakerkrysset.

Holdeplassene Stoppen, Lier stadion og Gluggen beholdes slik de er i dag og påvirkes ikke av planforslaget. Holdeplassen Sandakerkrysset på vestsiden blir oppgradert og får nytt leskur. Sandakerkrysset på østsiden flyttes noe sørover og anlegges som kantstopp ca. 50 meter før krysset Nøsteveien/Årkvislaveien/Kjellstadveien. Holdeplassen blir liggende rett overfor eksisterende holdeplass på vestsiden av veien, og i direkte tilknytning til planlagt, nytt krysningspunkt ved Sandakerkrysset.

Busstoppene Sandakertoppen, Østvold og Grette frukt foreslås slått sammen til ett stopp grunnet lite påstigning. Ny holdeplass blir liggende midt mellom dagens holdeplasser Østvold og Grette frukt. Nye holdeplasser foreslås som kantstopp på begge sider av fylkesveien. Venteareal reguleres inn.

Opplysninger gitt muntlig i forbindelse med planprosessen, sier at holdeplassen Grette frukt blant annet er i bruk av barn til og fra ridesenter. I tillegg har Lier kommune i sin planbehandling i møte for Utvalg for miljø og plan 07.05.2025 bla. fattet følgende vedtak: «Fremtidig plassering av bussholdeplasser må vurderes plassert i forhold til der det er størst trafikkgrunnlag.»

Anbefalt avstand mellom bussholdeplasser er mellom 500 – 800 meter, i henhold til Statens vegvesens håndbok N-V123 Kollektivveiledning. Dette gir bedre fremkommelighet for bussen ved at stoppene ikke ligger for tett, og det blir mer effektiv av- og påstigning når bussreisende er samlet på færre holdeplasser. Effektive bussreiser gjør kollektivtilbudet mer attraktivt. Færre holdeplasser gir økt gangavstand for å komme til holdeplassen for enkelte reisende, samtidig som dette er avstander som er akseptable for de fleste og innenfor anbefalt avstand iht. håndboka.

Det er viktig å plassere holdeplasser der det er trafikkgrunnlag. Samtidig er det viktig å sikre passende avstand mellom holdeplasser på strekningen. Fra ny foreslått holdeplass og sørover til Sandakerkrysset vil avstanden bli ca. 750 m. Fra ny holdeplass og nordover til holdeplassen Gluggen blir det ca. 500 m. Avstanden på 750 m vil kunne oppleves som lang, særlig for barn og eldre. Avstanden er likevel innenfor det som anses som gunstig avstand mellom holdeplasser i henhold til Statens vegvesens håndbok.

Foreslått ny holdeplass er plassert med tanke på å fortsatt ligge i tilknytning til ridesenter, men samtidig ivareta en relativt jevn avstand til neste holdeplass både sørover og nordover. Ny holdeplass vil gi ca. 170 m lengre gangavstand for

bussreisende til og fra ridesenter, som i dag har benyttet Grette frukt. Dette er vurdert som akseptabelt.

Ny gang- og sykkelvei vil gi bedre forbindelse til bussholdeplassene på strekningen, selv om det blir lengre avstand mellom disse. Ventearealet til ny holdeplass på østsiden vil beslaglegge noe dyrka mark. Ventearealet på vestsiden blir mellom fylkesvei og gang- og sykkelvei. Fylkeskommunen anser at løsningen med sammenslåtte holdeplasser vil gi mer effektiv bussfremkommelighet.

5.4. Kryssing av Sandakerelva

Det er gjort grundige vurderinger av hvordan ny gang- og sykkelvei kan krysse Sandakerelva på best mulig måte. Det er sett på tre mulige alternative traséer, både øst og vest for eksisterende fylkesveibru. Som grunnlag for vurderingene er det gjort kartlegging av naturmiljø, grunnundersøkelser med geotekniske vurderinger og hydrauliske analyser av flomforhold. Det vises blant annet til hydraulisk analyse av Sandakerelva (vedlegg 13) og naturmangfoldrapport (vedlegg 8). En nærmere beskrivelse av de tre alternativene er redegjort for i planbeskrivelsen kapittel 6.

Eksisterende Sandaker bru på fylkesveien er en betongplatebru i ett spenn bygget i 1966. Det er ikke plass til gang- og sykkelvei på eksisterende bru og brua er ikke egnet for utvidelse. Det vil derfor være behov for en egen bru for gang- og sykkelveien.

Av hensyn til naturmiljø, elv, grunnforhold og flomforhold, konkluderes det med at den klart beste løsningen er å plassere ny gang- og sykkelveibru på nedstrøms side av Sandaker bru. Derfor er gang- og sykkelveien foreslått lagt på østsiden av fylkesveien på strekningen frem til Kjellstadveien. Denne løsning støttes av Statsforvalteren og NVE i sine høringsuttalelser, på grunn av flomhensyn og minst mulig inngrep i vassdrag og naturverdier. Løsningen er også kvalitetssikret mot fagpersoner innen trafiksikkerhet som beskrevet i kapittel 5.2.

I forkant av byggeplanlegging av ny bru, vil det søkes om dispensasjon fra §11 i vannressursloven for både tiltak i vassdrag og fjerning av kantvegetasjon.

5.5. Folkehelse og barn og unges interesser

Strekket fra Jensvollveien til Kjellstadveien har en trafikkmengde (ÅDT) på 4139 kjøretøy (2022), med en andel tunge kjøretøy på 6 %. Trafikkmengden fra Kjellstadveien til Kirkeveien er 3600 kjøretøy (2022), med en andel tunge kjøretøy på 7 %. Strekningen er i dag skiltet med 60 km/t, med innslag av 50- og 40 km/t forbi idrettsanlegg og boligområder. Basert på registrerte ulykkesdata er ikke strekningen definert som en ulykkesstrekning.

Eksisterende avkjørsler og kryss skal beholdes. I planforslaget er imidlertid utflytende kryss og avkjørsler foreslått innstrammet, for å få mindre konfliktområder og bedre sikt og trafiksikkerhet.

Et sammenhengende gang- og sykkelveinett i dette området, vil motivere til mer transport via sykkel og gange, i stedet for bruk av buss og bil. Buss er likevel et viktig transportmiddel langs strekningen, og det er lagt opp til gode, tilgjengelige koblinger til eksisterende og nye holdeplasser. Tre bussholdeplasser, Sandakertoppen, Østvoll og Grette frukt, er i planforslaget foreslått slått sammen til én ny holdeplass, grunnet lave påstigningstall på strekningen. Som beskrevet i kapittel 5.3 er det gjort nye vurderinger på plasseringen av den nye holdeplassen.

Det er mange steder som viktige for barn og unge i området der det planlegges gang- og sykkelvei. Høvik skole (1.–10. klasse), St. Hallvard videregående skole og idrettsområdene ved Reistad arena er viktige målpunkt i sør. Planområdet går gjennom to grunnskolekretser, Høvik og Hegg.

Planforslaget legger til rette for at barn og unge får bedre forhold, da det blir tryggere å ferdes langs fylkesveien, og til skoler og idrettsfunksjoner. Dette er en klar forbedring av dagens situasjon, og være til det beste for folkehelsen og barn og unges interesser. Vurderinger av trafiksikkerheten er redegjort for presisert i revidert planforslag (se kapittel 5.2 over).

5.6. Naturmangfold

Det er utarbeidet en fagrapport om naturmangfold i forbindelse med planarbeidet (se vedlegg 8). Områdene ved Sandakerelva, og selve elva, fremheves som viktige for naturmangfoldet. Naturområdene ved Sandakerelva er kartlagt og delt inn etter verdi for naturmangfold. Det mørkerøde området, delområde 2, er vurdert å ha svært stor verdi. Delområde 1, vist med oransje, har stor verdi og delområde 3, vist med gult, har middels verdi.



Delområde 1 består av åpen flomfastmark, en nær truet naturtype med moderat til høylokalitetskvalitet, og elv med elvevannmasser som er rødlistet som nær truet. Sandakerelva gjennom området er økologisk funksjonsområde for fisk. Delområdet anses også ha en landskapsøkologisk funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter. Delområdet vurderes til å ha stor verdi.

Delområde 2 består av flomskogsmark, en sårbar naturtype med høy lokalitetskvalitet, med innslag av åpen flomfastmark (nær truet) og elv med elvevannmasser (nær truet). Sandakerelva gjennom området er økologisk funksjonsområde for fisk. Delområdet er i tillegg økologisk funksjonsområde for ask (sterkt truet) og alm (sterkt truet), og anses ha en landskapsøkologisk funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter. Delområdet vurderes til å ha svært stor verdi.

Delområde 3 består av en nær truet naturtype med svært lav lokalitetskvalitet. Delområdet er også økologisk funksjonsområde for alm og ask, men trærne er svært små og verdien av dette er noe redusert. Delområdet vurderes til middels verdi.

Sandakerelva er en viktig gytebekk for sjørret, og en av de viktigste sideelvene til Lierelva. Området ved Nøsteveien er et av få områder med skog, før vandringshindrene lenger opp i elva. Hele elven brukes av sjørreten og andre fiskearter, og anses som økologisk funksjonsområde for fisk.

Naturmangfoldrapporten anbefaler at det ikke gjøres inngrep i elva, at eventuelle kryssinger bevarer den naturlige elvebunnen og kantsonene og å unngå avrenning fra anleggsområdet.

Det er foreslått en rekke planbestemmelser som omhandler natur- og miljøhensyn, og hensyn som må tas i anleggsfasen.

Planforslaget er vurdert etter naturmangfoldlovens §§ 8-12, og kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt nok som beslutningsgrunnlag. Valg av bru og gs-vei på østsiden veien, gir klart den beste løsningen med tanke på å minimere påvirkning på naturmangfoldet. Det vurderes at tiltaket vil i svært begrenset/eller ingen grad ha varig påvirkning på naturmangfoldet utover midlertidig påvirkning i byggefasen.

5.7. Kulturminner

Det er tidligere gjennomført arkeologiske registreringer i det varslede planområdet. I 2004 ble det gravd maskinelle søkesjakter på vestre side av Nøsteveien. Nord i planområdet ble det funnet en kokegropa som er automatisk fredet. Det er bekreftet av kulturminneavdelingen i fylkeskommunen, at det ikke er nødvendig med ytterligere registreringer, utover de fra 2004 (se vedlegg 18).

Planforslaget vil komme i konflikt med den registrerte kokegropa, og planforslaget foreslår derfor at det gis dispensasjon fra den automatiske fredningen slik at kokegropa kan fjernes. Kokegropa er i plankartet vist som bestemmelsesområde #7 og har tilhørende bestemmelse som sier at det kreves dispensasjon fra kulturminneloven for å frigi kulturminnet. Tiltakshavers meldeplikt etter kulturminneloven, er også sikret i bestemmelsene.

5.8. Støy

Tiltaket vil medføre noe støyende aktiviteter i anleggsfasen, som etablering av spunt, asfaltskjæring, uttak av masser og massetransport. Støynivået i anleggsfasen må holdes så lavt som mulig, og innenfor gitte grenseverdier i retningslinje T-1442/2021, dette er sikret i bestemmelsene.

I driftsfasen vil støynivået være uendret som følge av tiltaket. Det er utarbeidet en støyvurdering med støyberegninger som en del av planarbeidet (se vedlegg 15). I praksis vil støyforholdene langs veistrekket være uendret for alle nærliggende støyfølsomme bygg. Det er derfor ikke behov for å gjøre støyskjermende tiltak som følge av ny gang- og sykkelvei.

5.9. Omdisponering av dyrka mark

På store deler av strekningen er det landbrukseiendommer. Landbrukseiendommene som berøres av tiltaket dyrker hovedsakelig korn og frukt. Matjorda har god struktur og er gjennomgående av svært god kvalitet. Det

er et overordnet nasjonalt mål at dyrka jord i Norge ikke skal bygges ned. Det er lagt vekt på at planlagt gang- og sykkelvei skal beslaglegge så lite matjord som mulig. Dette er vektlagt ved sidevalg for gang- og sykkelveien og ved å velge en smal rabatt/grøft på 1,5 m mellom gangveien og fylkesveien.

Det er utarbeidet en matjordplan (se vedlegg 9) med føringer for omdisponering av matjordlaget. Totalt berøres ca. 4,4 dekar dyrka mark som i hovedsak er av svært god kvalitet. Med et beregnet topplag på ca. 20 cm, tilsvarer dette ca. 880 m³ matjord. Denne jorda vil komme til nytte på nærliggende landbrukseieendommer, i tråd med matjordplanen.

5.10. Overvannshåndtering og flom

Det finnes i dag ikke noe langsgående, helhetlig system for å drenere veigrunnen og håndtere overvann. Det er eksisterende stikkrenner, som enten går ut til terreng eller bekker, eller til kummer. Grøfter langs fylkesveien er små og delvis fraværende.

Det er utarbeidet drensplan (G- og H-tegninger) for gang og sykkelveien som følger i vedlegg 4. Det legges opp til at overvann ledes til grøfter med lukket drenering mellom fylkesvei og gang- og sykkelvei, og i ytterkantene av gang- og sykkelveien mot terreng, med drensledning/infiltrasjon for overvannet. Om det er grusmasser i området kan det også benyttes infiltrasjonskummer. Alt overvannet ledes til sandfang før det slippes til resipient.

Både Sandakerelva og Kattingbekken er aktsomhetsområder for flom ifølge NVEs kartdatabase. Som en del av planarbeidet er det utført hydrauliske beregninger for Sandakerelva og Kattingbekken for å kunne planlegge ny bru og kulvert med hensyn til dimensjonerende flom (se vedlegg 13 og 14). Vannstanden er beregnet med vannføring for 200-årsflom med 20 % klimapåslag.

Flomsonene er vist i plankartet, slik at det kan tas spesielle hensyn innenfor disse arealene. Flomsonene har en tilhørende planbestemmelse som sier at anlegg og konstruksjoner som plasseres i flomsonen skal konstrueres og bygges for å tåle vannbelastningene.

I reviderte bestemmelser er det sikret at overvannshåndteringen i planområdet primært skal bygges på naturbaserte løsninger, etter innspill fra Statsforvalteren.

5.11. Grunnundersøkelser og geoteknikk

Løsmassekart indikerer at området hovedsakelig består av hav- og fjordavsetninger. Dette betegnes som aktsomhetsområder for områdeskred. I midten av prosjektområdet krysser Sandakerelva. Her viser løsmassekartet elve- og bekkeavsetninger som hovedsakelig består av sandige masser.

Det er utført grunnundersøkelser, utarbeidet geoteknisk datarapport og geoteknisk vurderingsrapport (se vedlegg 16 og 17). Det er valgt geoteknisk kategori 2 (CC2/RC2) med tiltakskategori K1. Krav til områdestabilitet iht. NVE

1/2019 er oppfylt for den valgte tiltakskategorien og dokumentert med stabilitetsberegninger.

Det er påvist sprøbruddmaterialer/kvikkleire fra utførte grunnundersøkelser langs traséen. Registrert dybde til antatt berg langs strekningen varierer mellom ca. 5,4 og minst 25 meter. Sprøbruddmaterialet og kvikkleire er funnet langs hele strekningen. Av den grunn er hele planområdet markert med hensynssone/faresone for kvikkleireras. Det er ikke krav om å utrede kvikkleiresone hvis tiltaket ligger i tiltakskategori K1. Det er derfor ikke tegnet ny kvikkleiresone for dette prosjektet. Det er dokumentert med NVE sine prosedyrer at tiltaket ikke forverrer områdestabiliteten for valgte tiltakskategori, og dermed tilfredsstiller kravet iht. NVEs veileder 1/2019.

Planbestemmelsene sikrer videre oppfølging av geoteknikken i anleggsfasen, og data fra grunnundersøkelsene er registrert i den nasjonale databasen NADAG.

5.12. Risiko og sårbarhet

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse som en del av planarbeidet (vedlegg 7), som har identifisert noen uønskede hendelser som krever videre oppfølging. Hendelsene kan stort sett relateres til byggeplan og anleggsperioden.

Gjennom arbeid med geotekniske vurderinger, flomberegning, tiltaksplan for forurenset grunn, naturmangfoldrapport, støyutredning og YM-plan, vurderes det at følgende risikoforhold er aktuelle, men som lar seg håndtere under gjennomføringsfasen:

- utglidning av vei
- kvikkleireskred
- flom i elv og bekk
- intens nedbør med mye overvann
- tilkomst for nødetater
- økt trafikk ved skole og barnehage
- vannforsyning og kraftforsyning

I sum viser risiko- og sårbarhetsanalysen at planområdet er egnet for utbygging. Ingen av de forholdene som er avdekket er av slik karakter at de medfører så stor risiko som tilsier at tiltaket ikke bør gjennomføres. Det er anbefalt risikoreduserende tiltak som skal gjennomføres i byggeplanen og anleggsfasen, for at sannsynligheten og konsekvensene for de uønskede hendelsene skal bli minimale.

6. Kommunedirektørens anbefaling

Kommunedirektøren mener det er svært positivt at strekket mellom Jensvollveien og Kirkeveien reguleres for etablering av ny gang- og sykkelvei. Dette er første trinn for å sikre finansiering og etablering av et viktig

trafikksikkerhetstiltak. Plassering, trafikksikkerhet, valg av side og bruløsning er nøye vurdert og begrunnet med bakgrunn i utredninger av naturmangfold, flom, jordvern, geoteknikk og nærliggende bygninger. Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget, slik det nå foreligger, kan godkjennes.

Vedlegg

- 1 Plankart samlet, 15.10.2025
- 2 Bestemmelser, 15.10.2025
- 3 Planbeskrivelse, 15.10.2025
- 4 Tekniske tegninger
- 5 Sammendrag av innkomne merknader, med kommentarer
- 6 Merknader i sin helhet, samlet
- 7 ROS-analyse
- 8 Naturmangfoldrapport
- 9 Matjordplan
- 10 Ytre miljøplan
- 11 Miljørisk
- 12 Tiltaksplan forurensset grunn
- 13 Flomvurdering Sandakerelva, ny gs-bru
- 14 Hydrologi Kattingbekken, ny kulvert
- 15 Støyutredning
- 16 Geoteknisk Datarapport
- 17 Geoteknisk vurdering
- 18 Innspill arkeologi