
RAPPORT

Detaljregulering for Danebuåsen, endring av delfelt VSA1 og VSA2

OPPDRAKSGIVER

Bulk Danebuåsen AS

EMNE

Planbeskrivelse

DATO / REVISJON: 10. oktober 2024 / 01

DOKUMENTKODE: 10261750-01-PLAN-RAP-001



Multiconsult

Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt for den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult. Enhver bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn de som er godkjent skriftlig av Multiconsult, er forbudt, og Multiconsult påtar seg intet ansvar for slikt bruk. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter.

RAPPORT

OPPDRAG	Detaljregulering for Danebuåsen, endring av delfelt VSA1 og VSA2	DOKUMENTKODE	10244488-01-PLAN-NOT-001
EMNE	Planbeskrivelse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Bulk Danebuåsen AS	OPPDRAGSLEDER	Kine Marie Bangsund
KONTAKTPERSON	Jørgen Langgård	UTARBEIDET AV	Alexander Mysen
		ANSVARLIG ENHET	10111033 Arealplan

00	10.10.2024	Første versjon	Alexander Mysen	Kjersti Lie Løvik	Kine M. Bangsund
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Sammendrag	6
2	Bakgrunn for planarbeidet	7
2.1	Tidligere vedtak i saken	7
2.1.1	Vedtak av planinitiativ	7
2.1.2	Mindre endringer av reguleringsplan	7
2.2	Utbyggingsavtaler	8
2.3	Krav om konsekvensutredning.....	8
3	Planprosessen, medvirkning	9
3.1	Kunngjøring og varsling.....	9
3.2	Medvirkning.....	9
4	Planstatus og rammebetingelser	10
4.1	Overordnede planer	10
4.1.1	Regional planstrategi for Vestfold og Telemark.....	10
4.1.2	Regional plan for bærekraftig arealpolitikk, RPBA.....	10
4.1.3	Kommuneplanens samfunnsdel - Sandefjord kommune	10
4.1.4	Kommuneplanens arealdel – Sandefjord kommune.....	11
4.1.5	Strategisk næringsplan – Sandefjord kommune (2018).....	11
4.1.6	Gjeldende reguleringsplaner.....	11
4.2	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	12
4.2.1	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).....	12
4.2.2	Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (2018)	12
4.2.3	Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)	12
4.2.4	Tryggere nærmiljøer – håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser (2017)	12
5	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	13
5.1	Beliggenhet og avgrensning av planområdet.....	13
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	14
5.3	Stedets karakter og landskap	15
5.4	Kulturminner og kulturmiljø	16
5.5	Naturverdier/naturmangfold	17
5.6	Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv)	17
5.7	Naturressurser, inkl. landbruk	17
5.8	Trafikkforhold	18
5.9	Barns interesser	19
5.10	Sosial infrastruktur.....	19
5.11	Teknisk infrastruktur.....	20
5.11.1	Vann, avløp og overvann	20
5.11.2	Kabler og el-anlegg	20
5.12	Universell tilgjengelighet	20
5.13	Grunnforhold	21
5.14	Miljøfaglige forhold	22
5.14.1	Klimatiske forhold	22
5.14.2	Luftforurensning	22
5.14.3	Støy	22
5.15	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	23
5.16	Næring	23
6	Beskrivelse av planforslaget	24
6.1	Hovedtrekk i planforslaget.....	24
6.2	Planlagt arealbruk, plassering og utforming av bebyggelse.....	25
6.3	Parkering, trafikkløsninger og kollektivtilbud	28
6.4	Teknisk infrastruktur og offentlige anlegg	29
6.5	Universell utforming	29
6.6	Massehåndtering	29
7	Virksomheter / konsekvenser av planforslaget	30
7.1	Avvik fra overordnede planer og føringer.....	30
7.2	Stedets karakter, byform og estetikk.....	30
7.3	Landskap	30
7.4	Kulturminner og kulturmiljø	30

Planbeskrivelse

7.5	Naturverdier/naturmangfold	30
7.6	Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv)	30
7.7	Naturressurser, inkl. landbruk	31
7.8	Trafikkforhold	31
7.9	Barns interesser	31
7.10	Sosial og teknisk infrastruktur.....	31
7.11	Universell tilgjengelighet	31
7.12	Næring	31
7.13	Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater	31
7.14	Kriminalitetsforebygging.....	31
7.15	Avveininger av konsekvenser /virkninger	32
8	Risiko og sårbarhet, ROS-analyse	32
9	Gjennomføring	32
10	Vedlegg:.....	32
11	Referanseliste.....	33

1 Sammendrag

Bulk Danebuåsen AS, underselskap av Bulk Industrial Real Estate AS (Bulk), er eier av flere eiendommer ved Danebuåsen i Larvik og Sandefjord kommuner. Det ble i 2016 utarbeidet en område- og detaljreguleringsplan hvor hensikten var å legge til rette for forretning, spesielt rettet mot etablering av IKEA, kontor, lager og industri. I 2023 ble det gjennomført en reguleringsendring, der IKEA-tomta ble endret til industri og lager.

Hensikten med planendringen er å legge til rette for etablering av næringsbebyggelse innenfor feltene VSA1 og VSA2. Feltene er i gjeldende regulering avsatt til vegserviceanlegg. Det har vært liten etterspørsel etter tomter for vegserviceanlegg, noe som skyldes et det allerede er etablert flere slike anlegg langs E18, både nord og sør for Danebuåsen.

Gjennomføring av endring av detaljreguleringsplanen gir små/ingen konsekvenser for miljø og samfunn. Den foreslåtte arealbruken er også i samsvar med overordnede kommuneplaner ved at det er næringsareal som videreføres. Planendringen er med på å realisere kommuneplanen og legge til rette for næringslivet. Endringen er i samsvar med annen arealbruk og utvikling i resterende arealer i gjeldende områdereguleringsplan og gir ingen økte negative konsekvenser for landskap, kulturminner eller naturmangfold. Endringen fra vegservice til næring vil medføre en reduksjon i fremtidig biltrafikk til området.

2 Bakgrunn for planarbeidet

Bulk Danebuåsen AS, underselskap av Bulk Industrial Real Estate AS (Bulk), er eier av flere eiendommer ved Danebuåsen i Larvik og Sandefjord kommuner. Det ble i 2016 utarbeidet en område- og detaljreguleringsplan hvor hensikten var å legge til rette for forretning, spesielt rettet mot etablering av IKEA, kontor, lager og industri. Detaljreguleringsplanen (20080003E2) var utarbeidet med tanke på IKEA-etablering. I 2023 ble det gjennomført en reguleringsendring, der IKEA-tomta ble endret til industri og lager.

Hensikten med planendringen er å legge til rette for etablering av næringsbebyggelse innenfor feltene VSA1 og VSA2. Feltene er i gjeldende regulering avsatt til vegserviceanlegg. Det har vært liten etterspørsel etter tomter for vegserviceanlegg, noe som skyldes et det allerede er etablert flere slike anlegg langs E18, både nord og sør for Danebuåsen.

Endringen av detaljreguleringsplanen er utarbeidet av Multiconsult Norge AS på vegne av forslagstiller Bulk Danebuåsen AS. Planforslaget er utført i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-14.

Planområdet omfatter eiendommene gnr./bnr.:

Gbnr.	Hjemmelshaver
155/85	Bulk Danebuåsen AS
155/86	Bulk Danebuåsen AS
155/90	Statens Vegvesen
155/91	Bulk Danebuåsen AS
155/93	Bulk Danebuåsen AS
155/94	Statens Vegvesen
155/96	Bulk Danebuåsen AS
155/98	Bulk Danebuåsen AS
155/99	Vestfold vann IKS

2.1 Tidligere vedtak i saken

2.1.1 Behandling av planinitiativ

Planinitiativ for dette planarbeidet er behandlet i Sandefjord kommune, og det ble avholdt oppstartsmøte 06.09.2024. Det ble i møtet besluttet igangsetting av planarbeid for endring av detaljreguleringsplan for Danebuåsen.

2.1.2 Mindre endringer av reguleringsplan

Sandefjord kommune vedtok i Planutvalget den 15.6.16, en mindre endring av reguleringsplan for Danebuåsen (20080003E2). Endringene gjaldt avgrensning av områdene for vegserviceanlegg VSA1 og 2 som grenser mot rundkjøring som ligger på nordsiden av Langåkerkrysset på E18. Begge områdene/tomtene flyttes lengre bort fra E18. Endringene innebærer «bytting» mellom arealer som er regulert til naturområde og næring/vegserviceanlegg.

15.02.2023 ble det vedtatt en ny reguleringsendring. Endringen besto i at felt a_F1, som var regulert til forretning, og tiltenkt som ny tomt til IKEA ble omregulert til kombinert formål industri/lager. Det ble også lagt inn en hensynssone for ras- og skredfare.

2.2 Utbyggingsavtaler

Ikke aktuelt for denne planendringen.

2.3 Krav om konsekvensutredning

Planinitiativet er vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredninger. Planarbeidet omfattes ikke av forskriftens § 6 om planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding. Planarbeidet omfattes heller ikke av forskriftens § 7 om planer og tiltak etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding.

Planarbeidet omfattes ikke av forskriftens § 8 om planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlig virkninger for miljø og samfunn, bokstav a, vedlegg II, punkt 10, bokstav j.

Hele planområdet inngår allerede i en gjeldende reguleringsplan for utbyggingsformål og det er utarbeidet konsekvensutredning i forbindelse med gjeldende regulering.

Foreslåtte endringer er vurdert å ikke ha påvirkning på naturressurser, gi begrenset avfallsproduksjon og ikke vesentlig endre risiko og sårbarhet i området. Endringene er derfor vurdert til ikke å utløse behov for ny konsekvensutredning.

3 Planprosessen, medvirkning

Oppstart av planarbeidet ble avklart i oppstartsmøte med Sandefjord kommune den 06.09.2024. Det ble her anbefalt oppstart av mindre endring av detaljreguleringsplanen.

3.1 Kunngjøring og varslings

Det er ikke gjennomført kunngjøring av oppstart for denne planendringen med bakgrunn i at det kun er en mindre endring av eksisterende detaljreguleringsplan. Berørte parter vil bli involvert gjennom en begrenset høring.

3.2 Medvirkning

Grunneierne med veirett over felt VSA1/BN1 er muntlig informert om planarbeidet og har stilt seg villige til å vurdere justeringer av veitraseer. Det er for øvrig vurdert at planarbeidet ikke har behov for samarbeid og medvirkning utover minimumskravene i plan- og bygningsloven. Forslag til mindre endring av detaljreguleringsplanen vil av planmyndighet bli sendt på begrenset høring til berørte parter, som overordnede myndigheter og direkte tilgrensende naboer.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede planer

Planområdet ligger på grensa mellom Larvik og Sandefjord kommuner, men den delen som det søkes endring på ligger i sin helhet i Sandefjord kommune. På bakgrunn av dette er det hovedsakelig referert til Sandefjords overordnede planer i dette kapittelet. I kommuneplanen for Sandefjord kommune er reguleringsplanen markert med hensynssone for videreføring av reguleringsplan.

4.1.1 Regional planstrategi for Vestfold og Telemark

Regional planstrategi for Vestfold og Telemark 2020-2024 ble vedtatt av fylkestinget 15.12.2020[13].

Regional planstrategi er fylkestingets program for prioriteringer av regionale planspørsmål i Vestfold og Telemark fram til 2024. Et overordnet grep er å redusere antall regionale planer, strategier og andre styringsdokumenter. Der hvor det finnes overlappende planer for hhv. Vestfold og Telemark erstattes disse av en felles strategi. Nylig vedtatte regionale planer videreføres. Dette innebærer at regionale planer for areal- og transport, klima og folkehelse videreføres.

Følgende planer utarbeides eller revideres:

- Regional kystsoneplan for Vestfold revideres for å innlemme kystkommunene i Telemark.
- ATP Grenland rulleres for å legge til rette for videre bystrategisamarbeid.
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vestfold og Telemark revideres.
- Regional plan for trafiksikkerhet utarbeides for å løfte bevisstheten rundt trafiksikkerhetsarbeidet.
- Strategi for naturmangfold utarbeides for å bidra til å nå målene om å bevare arts mangfold og økologi.

Vestfold fylkeskommune har igangsatt arbeidet med ny planstrategi for Vestfold 2024-2028. Utkast til planstrategi lå ute til offentlig høring, med høringsfrist 1. oktober 2024.

4.1.2 Regional plan for bærekraftig arealpolitikk, RPBA

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) er Vestfolds felles plan for langsiktig arealbruk fram til 2040. Planen gir rammer for vekst og utvikling i Vestfold. Vi skal både utnytte dagens infrastruktur på en optimal og samfunnsøkonomisk måte og ta vare på viktige jordbruks-, natur-, rekreasjons- og kulturverdier.

RPBA trekker frem flere føringer for kommunale planprosesser. Blant disse føringene er at virksomheter med betydelig innslag av fysisk produksjon, lager, verksted eller annen arealkrevende aktivitet med større transportbehov, kan med fordel lokaliseres i næringsområder utenfor byene og de større tettstedene.

4.1.3 Kommuneplanens samfunnsdel - Sandefjord kommune

Kommuneplanens samfunnsdel for Sandefjord kommune ble vedtatt 24.09.2019[12]. Visjonen for Sandefjord kommune er «Sammen framover». Hovedmål som skal bygge opp under dette er «Sandefjord kommune har FNs bærekraftsmål som retning for innbyggernes hverdag nå og i framtiden».

Sandefjord kommune har igangsatt rullering av kommuneplanens samfunnsdel.

4.1.4 Kommuneplanens arealdel – Sandefjord kommune

Kommuneplanens arealdel 2023-2035 ble vedtatt 21.09.2023[11]. Hovedmålsettingen for arealdelsrulleringen har vært: «Å tilrettelegge for bærekraftig samfunnsutvikling som gjør Sandefjord kommune til en attraktiv og klimavennlig bo- og næringslivskommune»

4.1.5 Strategisk næringsplan – Sandefjord kommune (2023-2026)

Strategisk næringsplan er en del av Sandefjords kommuneplan, og den peker ut målene og hovedretningene for å bli blant landets beste kommuner på næringsutvikling. Planen peker på betydningen av tilgang på arbeidskraft, gode næringsarealer og infrastruktur, og også på kommunens rolle som tilrettelegger, aktør og samfunnsutvikler. Videre understreker den viktigheten av at flere deltar i arbeidslivet. Planen understreker også betydningen av å bygge en attraktiv kommune med en levende og attraktiv by.

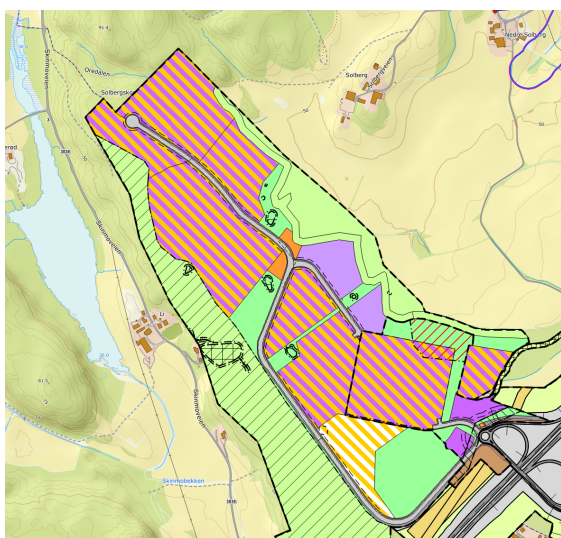
4.1.6 Gjeldende reguleringsplaner

Område- og detaljreguleringsplan for Danebuåsen, PlanID: 20080003 (Sandefjord)/200935 (Larvik)

Område- og detaljreguleringsplan for Danebuåsen ble vedtatt i 2016[1]. Hensikten var å legge til rette for forretning spesielt rettet mot etablering av IKEA, kontor, lager og industri. Det ble utarbeidet en detaljplan for områdene som gjelder etablering av IKEA, samt veiserviceanlegg og kollektivstopp. For resterende områder ble det utarbeidet en områdeplan som legger til rette for industri, lager og kontor.

Det ble i 2016 vedtatt en mindre endring av reguleringsplan for Danebuåsen for områdene VSA1 og VSA2. Endringene gjaldt «bytting» mellom arealer som er regulert til naturområde og næring/veiserviceanlegg. I 2023 ble det vedtatt en ny reguleringsendring, der den tidligere IKEA-tomta ble endret fra formål forretning til kombinert formål industri/lager.

Det pågår også en egen prosess for endring av områdereguleringsplanen.



Figur 4-1: Utsnittet viser områdereguleringsplanen for Danebuåsen. Hentet fra planinnsyn, Sandefjord kommune.

4.2 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

4.2.1 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Hensikten er å oppnå en bedre samordning av areal- og transportplanlegging i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer [6]. Retningslinjene legger blant annet vekt på å styrke sykkel og gange som transportform, effektiv og sikker trafikkavvikling, god framkommelighet for næringstransport, og universell utforming.

4.2.2 Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (2018)

Hensikten er å sikre at kommunene og fylkeskommunene prioriterer arbeidet med å redusere klimagassutslipp og bidrar til at klimatilpasning ivaretas, og å sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene [7]. Retningslinjene sier at kommunene og fylkeskommunene skal innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser, der det også tas hensyn til effektiv ressursbruk for samfunnet.

4.2.3 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)

Hensikten er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging [8]. Retningslinjene stiller blant annet krav om vurdering av konsekvenser for barn og unge i planleggingen, foreta en samlet vurdering av barn og unges oppvekstmiljø, utarbeide retningslinjer, bestemmelser eller vedtekter om omfang og kvalitet av arealer og anlegg av betydning for barn og unge, og organisere planprosessen slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part kommer fram.

4.2.4 Tryggere nærmiljøer – håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser (2017)

Etter en endring i 2009 pålegger plan- og bygningsloven kommuner og fylker å ta kriminalitetsforebyggende hensyn i sine planprosesser. Det ble derfor utarbeidet en håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser [9]. Veilederen gir råd som kan være nyttige når det kriminalitetsforebyggende perspektiv skal inngå i en plan. God planlegging, og gjennomtenkt utforming av fysiske omgivelser, kan bidra til å forhindre straffbare handlinger som tyveri, innbrudd, skadeverk og vold på offentlig sted. Kriminalitetsforebyggende utforming av fysiske omgivelser handler om å skape oversiktlige og inkluderende bo- og bymiljøer. Det å ta kriminalitetsforebyggende hensyn er å identifisere trekk ved den fysiske utformingen som erfaringsmessig øker risikoen for at lovbrudd kan begås – slik at tryggere løsninger kan velges.

Veilederen er først og fremst basert på forskning, men også på generell kunnskap om kriminalitet og om hvilke arenaer kriminaliteten forekommer. I tillegg baserer den seg på kjente anbefalinger og retningslinjer for god planlegging.

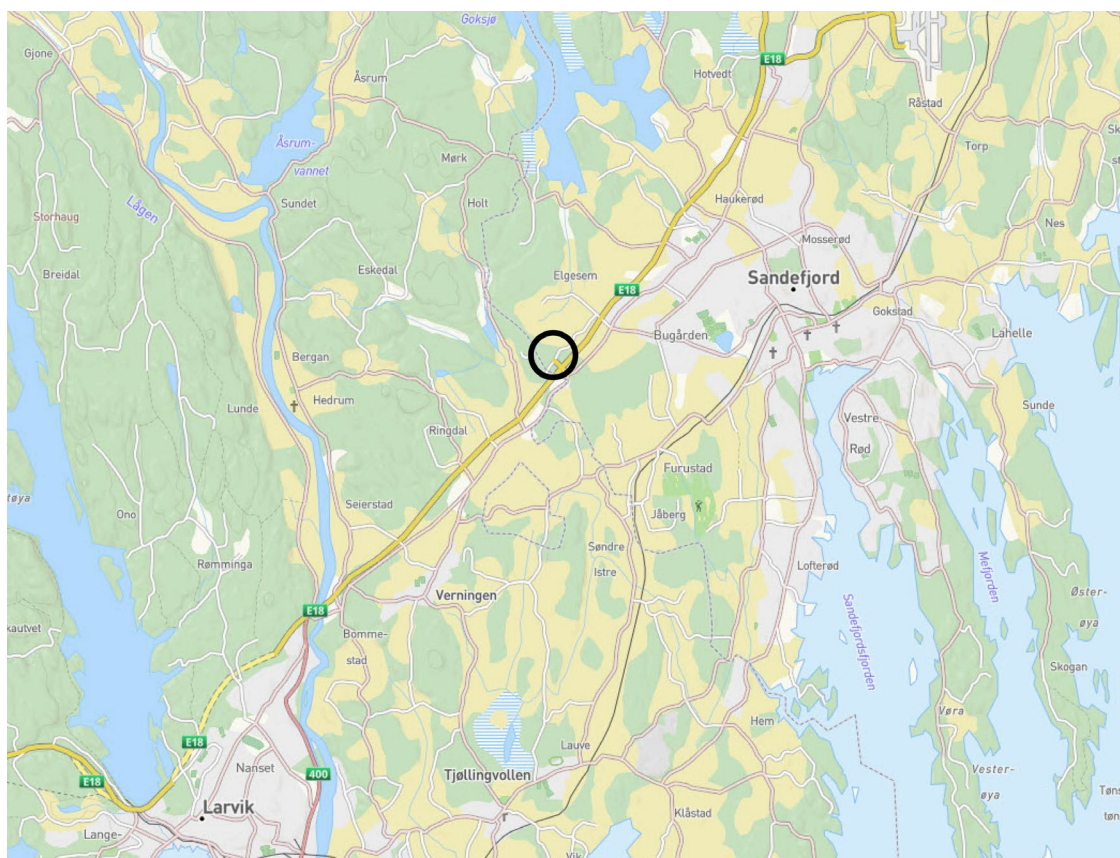
For næringsområder trekkes det frem at regulerte byggeområder blir gjerne lokalisert slik at de kan isoleres og skjermes. Dette er et dårlig utgangspunkt for kriminalitetsforebygging. Det gir gode adkomst- og fluktruter og områder som er folketomme store deler av døgnet. På slike steder kan kriminelle arbeide usett.

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Planområdet for detaljreguleringsplanen ligger i Vestfold fylke, på grensa mellom Larvik og Sandefjord kommuner. Avstanden til Larvik sentrum er 12 km og til Sandefjord sentrum 5 km. Selve planområdet er på ca. 111 daa.

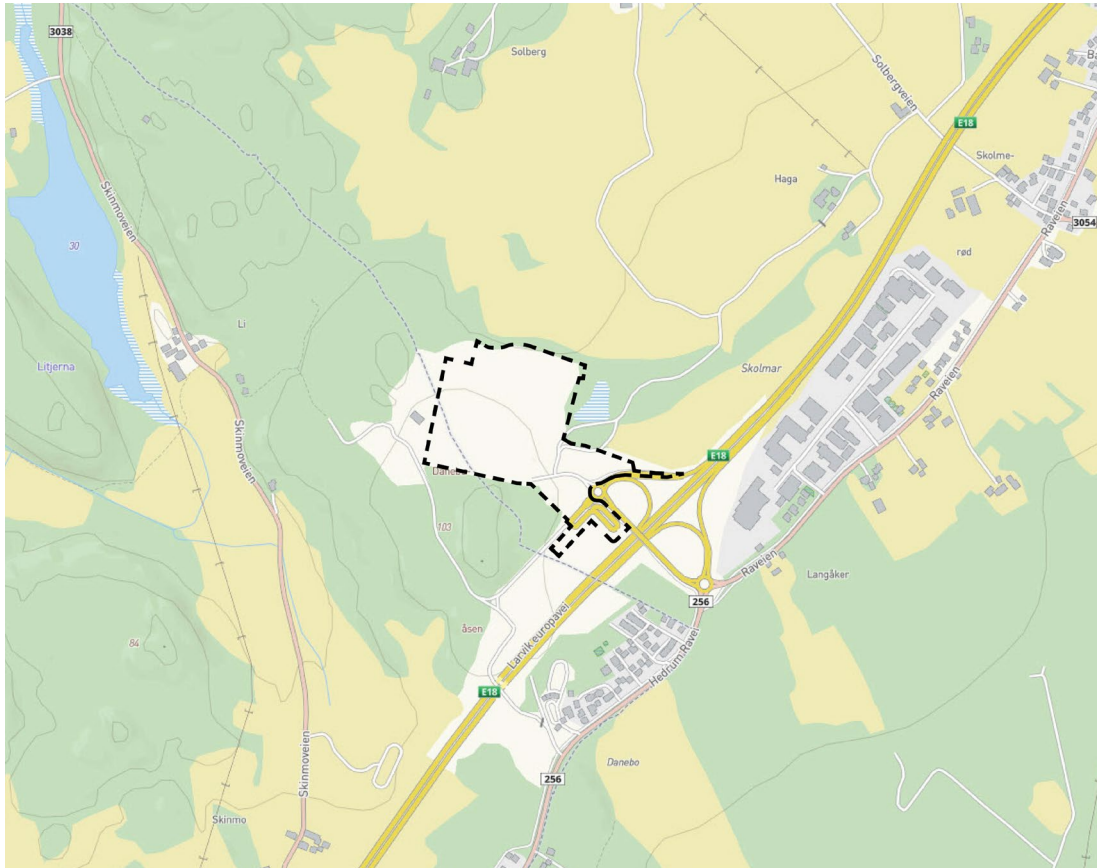
Regionen har en av Norges beste forbindelser til Norden og Europa. Fra Larvik går det ferje til Hirtshals i Danmark. Fra Sandefjord er det ferjeforbindelse til Strømstad i Sverige. Sandefjord lufthavn Torp har ruter til samtlige større byområder i Norge og flere europeiske land. Torp ligger ca. 10 km fra Danebu. Planområdet er direkte tilknyttet ny E18, via nytt planskilt kryss.



Figur 5-1: Planområdets plassering i regionen. Kart hentet fra kommunekart.no.

Planområdet inngår som en del av en større område- og detaljregulering vedtatt i 2016. Denne planendringen omfatter arealer som omtales i detaljreguleringsplanen.

Planbeskrivelse



Figur 5-2: Planavgrensning for planendringen (avgrensningen viser hele detaljreguleringsplanen, mens endringen omfatter to mindre delfelt). Kart hentet fra kommunekart.no.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Arealbruk i nærområdet er jordbruk og skogsområder, samt noe boligbebyggelse. Planområdet består i hovedsak av arealer som allerede er opparbeidet etter gjeldende reguleringsplan som gjaldt etablering av IKEA, veiserviceanlegg og kollektivknutepunkt, m.m.



Figur 5-3: Utsnittet viser avgrensningen av detaljreguleringsplanen. Hentet fra planinnsyn, Larvik kommune.

Følgende tiltak fra gjeldende reguleringsplan er gjennomført:

- VA-anlegg langs Krokemoveien utført iht. utbyggingsavtale inngått med Sandefjord og Larvik kommuner i 2016.
- Arkeologisk utgraving av kulturminne ID171003 (kokegroper).
- Opparbeidelse av kjørevei o_V1 og o_V2 med tilhørende sykkelfelt og fortau, busstopp o_KK1 – o_KK2, innfartsparkering o_KK3 og fordrøyningsbasseng o_TIF1.
- Tilbakeføring og opparbeidning av terrenginngrep i naturområde f_N8 og f_N9.
- Utarbeidet byggeplan for IKEA som ble godkjent av Statens Vegvesen.
- Etablering av kommunal pumpestasjon innenfor felt f_N8 (o_TIP1).

5.3 Stedets karakter og landskap

Planområdet ligger dels på og dels rett på innsiden av Raet som strekker seg gjennom Vestfold. Danebuåsen skiller landbruksjord i Sandefjord og Larvik kommuner. Grensen mellom de to kommunene markerer også en begynnende endring i landskapet. Lenger øst i Vestfold ligger de karakteristiske, bølgende og åpne åkerlandskapene med rike jordbruksforhold. Vestover i Larvik, mot Telemark blir landskapet mer kupert, med bratte bergrygger, særlig med nordvest-sørøstlig orientering.

Den første kollen er selve Danebuåsen. Langs ny E18 fra nord framtrer åsen som et høydedrag. Fra sør og sørvest er ikke åsen like fremtredende i landskapet. Det er en høydeforskjell på 52 meter fra det høyeste punktet av Danebuåsen og til jordbruksarealene mot nord og sør.

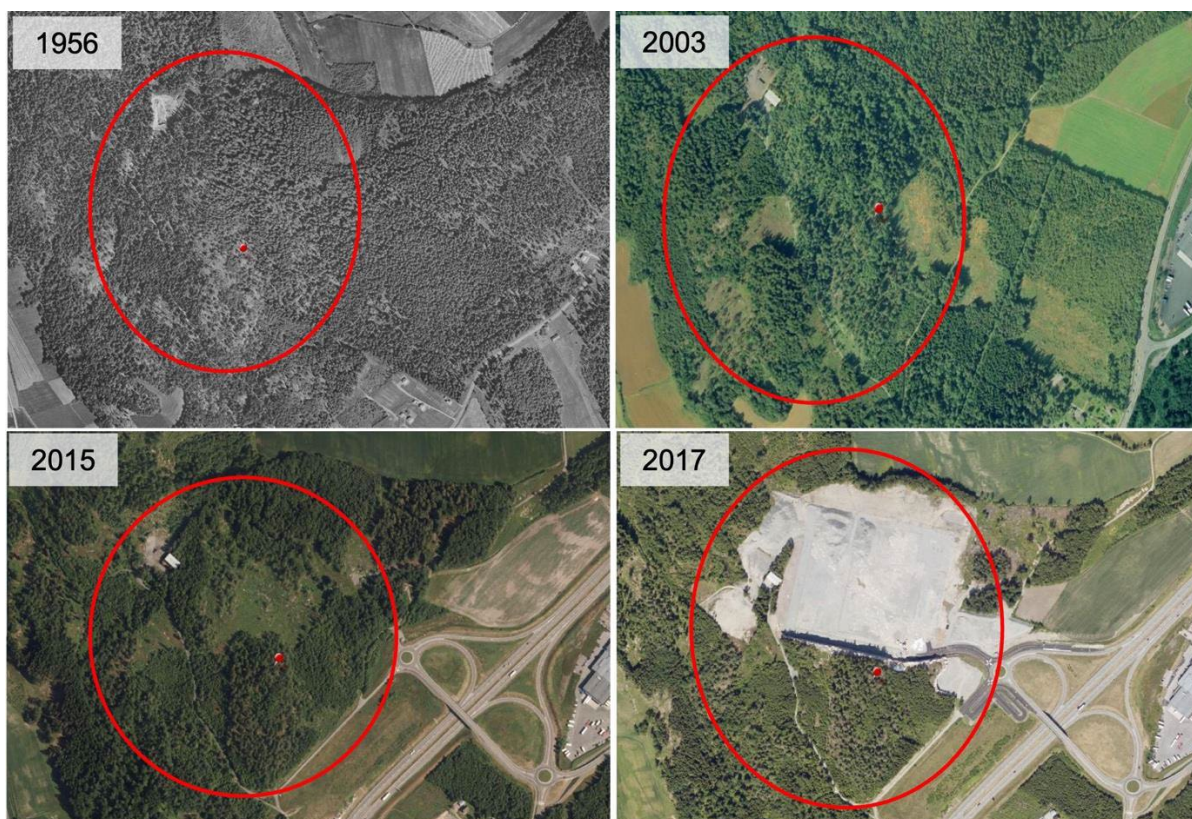
Ytre del av åsen består av knauser drapert med finsand og siltsedimenter (marine strandsedimenter). Innenfor denne hovedformen er det flere markerte terrengformer, som koller, søkk og knauser som sammen skaper et småkupert landskap.

Planbeskrivelse

Mens selve Danebuåsen i hovedsak er et kupert landskap av nakne bergknauser og blokkstein, veksler øvrige del av planområdet mellom langstrakte, selvdrenerte flater, småkupert landskap med berg i dagen og våtlendte myrområder.

Terrenget skråer fra Danebuåsen i sør og videre utover mot jordbruksarealene i nord. Terrenget var opprinnelig et kupert skogsterreng med en fjellås i søndre del. Tomtas søndre del er nå utsprengt fjell, og terrenget er oppfylt i det skrånende terrenget mot jordene i nord [10].

Figur 5-4 viser området sine historiske utvikling frem til tomteopparbeidelsen som ble gjort i 2017. Det er gjennomført opparbeiding av arealer etter gjeldende detaljreguleringsplan.



Figur 5-4: Flybildeserie byggeområde (ca. innenfor rød eklipse) i Danebuåsen fra 1956- 2017. Fra 2003 til 2015 er området stort sett hogstskog. Mellom 2015 og 2017 har deler av området blitt ryddet og sprengt [2].

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

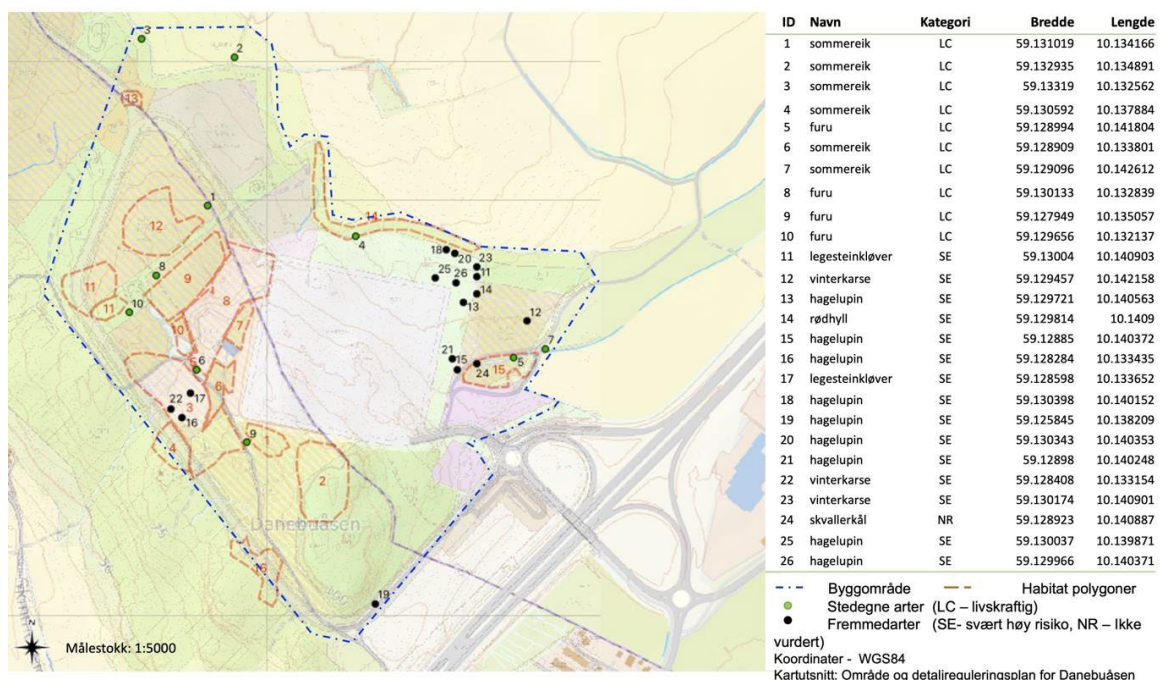
Det ble i forbindelse med gjeldende område- og detaljreguleringsplan gjennomført registreringer av kulturminner i området. Undersøkelsene ble gjennomført sommeren 2013 og sommeren 2014 og er gjengitt i en egen rapport [3]. Her ble det funnet 10 automatisk fredede kulturminner og 2 nyere tids kulturminner. Av de 10 automatisk fredede kulturminnene er det 5 boplasser, 3 graver, 1 hulveg og 1 kokegrop. Kokegropen (ID 171056) er kvittert ut fordi området ble ryddet for ca. 30 år siden. De to nyere tids kulturminnene er en kullmile og en tuft.

Før registreringen var det tre kjente automatisk fredede kulturminnelokaliteter i planområdet: en gravplass, en hulvei, rydningsrøyser og åkertrasser. Lokalitetene ble registrert og gravd ut i forbindelse med etablering av ny E18. Strukturene er tolket som spor etter rydding for beite og slått og har nå vernestatus i Askeladden.

Det er etter bestemmelsene gjennomført utgraving av et kulturminne (ID171003, kokegrop) ved tomtopparbeidelse i 2017. Det er ikke gjort flere funn av kulturhistorisk verdi i området som er opparbeidet. I området som omreguleres er det ikke flere registrerte kulturminner.

5.5 Naturverdier/naturmangfold

Det ble i forbindelse med gjeldende område- og detaljreguleringsplan gjort en registrering av biologisk mangfold og naturressurser i planområdet av Norsk institutt for naturforskning [4]. I forbindelse med omregulering i 2022-2024 er det gjort en oppdatert kartlegging av biologisk mangfold for å oppdatere kunnskapsgrunnlaget i området. Det ble ikke gjort noen funn av rødlistede arter, ansvarsarter, truede arter eller arter av nasjonal forvaltningsinteresse i de allerede opparbeidede arealene som denne planendringen omfatter. Se vedlegg A3 for mer informasjon om den oppdaterte kartleggingen.



Figur 5-5: Registrerte funn fra befaringsplanområdet i mai 2022 av NaturRestaurering AS [2].

5.6 Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv)

Det er ikke registrert friluftsinnteresser i området, men turveier på begge sider langs planområdet benyttes i noe grad av lokalbefolkningen.

5.7 Naturressurser, inkl. landbruk

Det ble i forbindelse med gjeldende område- og detaljreguleringsplan gjort en registrering av biologisk mangfold og naturressurser i planområdet av Norsk institutt for naturforskning (NINA) [4]. Denne registreringer lå til grunn ved forrige planprosess.

Det er ikke registrert flere naturressurser i området. Det er ved opparbeidelse av tomtearealer etablert grønnstruktur etter gjeldende reguleringsplan.



Figur 5-6: Grønnstruktur etablert ved opparbeidelse av tomtearealer. Bilder tatt av Multiconsult på befaring, 09.09.22.

5.8 Trafikkforhold

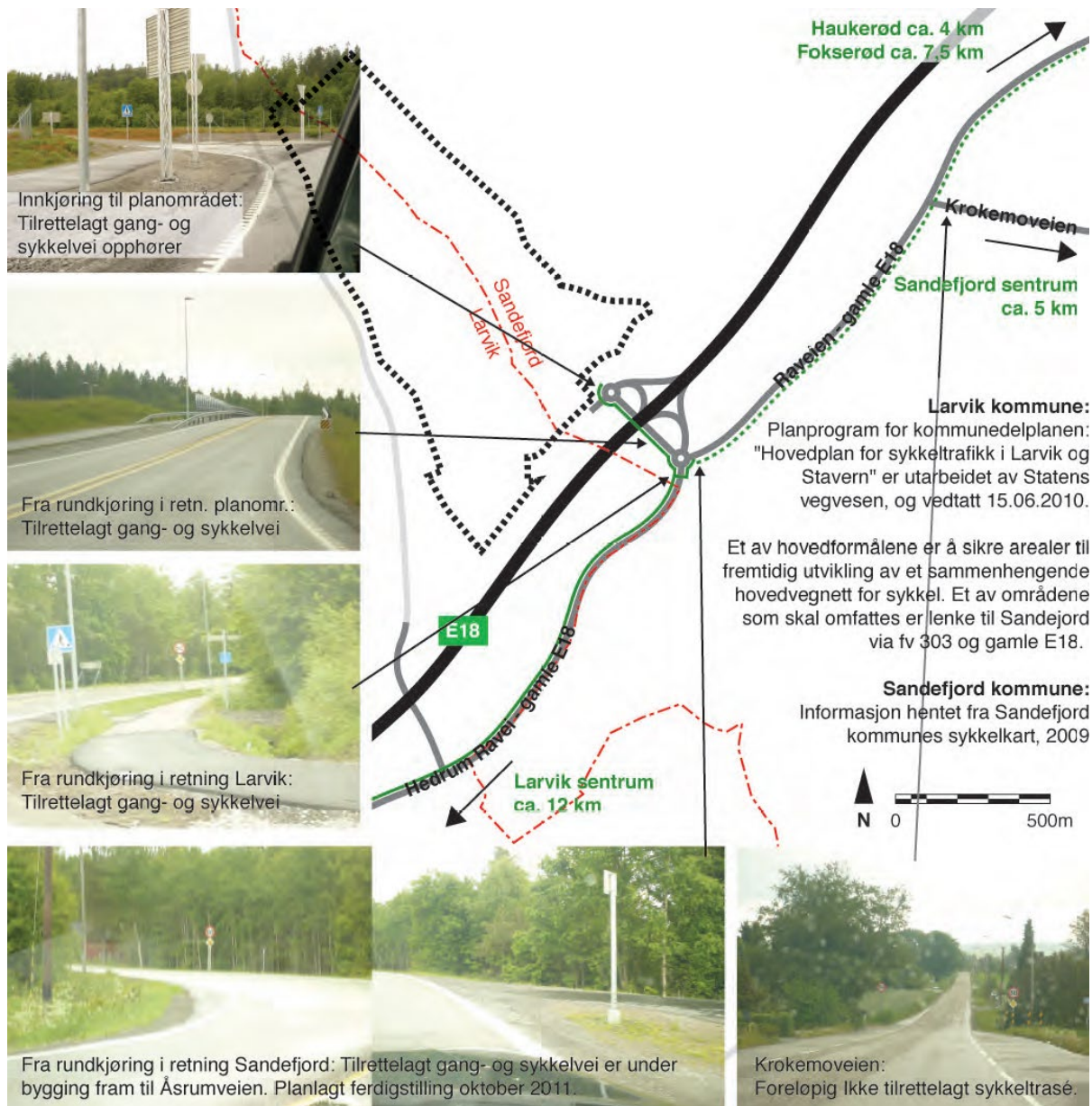
Planområdet er knyttet til E18 via nytt planskilt kryss regulert av nye E18 og område- og detaljreguleringsplanen fra 2016 øst for planområdet. E18 har en ÅDT på ca. 25 558 kjøretøy i døgnet (2021).



Figur 5-7: Nytt veianlegg. Bilder tatt av Multiconsult på befaring, 09.09.22.

Det er opparbeidet gang- sykkelvei fra gamle E18 over planskilt kryss til planområdet. Det er ca. 12 km langs sykkelvei til Larvik sentrum, og ca. 5 km til Sandefjord sentrum.

Planbeskrivelse



Figur 5-8: Illustrasjon over sykkelkart hentet fra planprogrammet fra gjeldende område- og detaljreguleringsplan [1].

Fire regionale bussruter trafikkerer E18. En tilhører selskapet Telemark Bilruter (Telemarksekspressen) som stopper på Danebuåsen og en tilhører VY (gamle Sørlandsekspressen). I tillegg kjører Konkurrenten og Lavprissekspressen samme ruter som Sørlandsekspressen. Holdeplassene er lagt til Ringdalskrysset og Fokserød som har avkjøringer til E18. To lokale bussruter går langs gamle E18, Buss 161 mellom Sandefjord sentrum og Lasken, og buss 03 mellom Sandefjord – Larvik. Buss 03 har stoppested 500m fra planområdet.

5.9 Barns interesser

Det er ikke registrert spesielle interesser for barn og unge innenfor planområdet.

5.10 Sosial infrastruktur

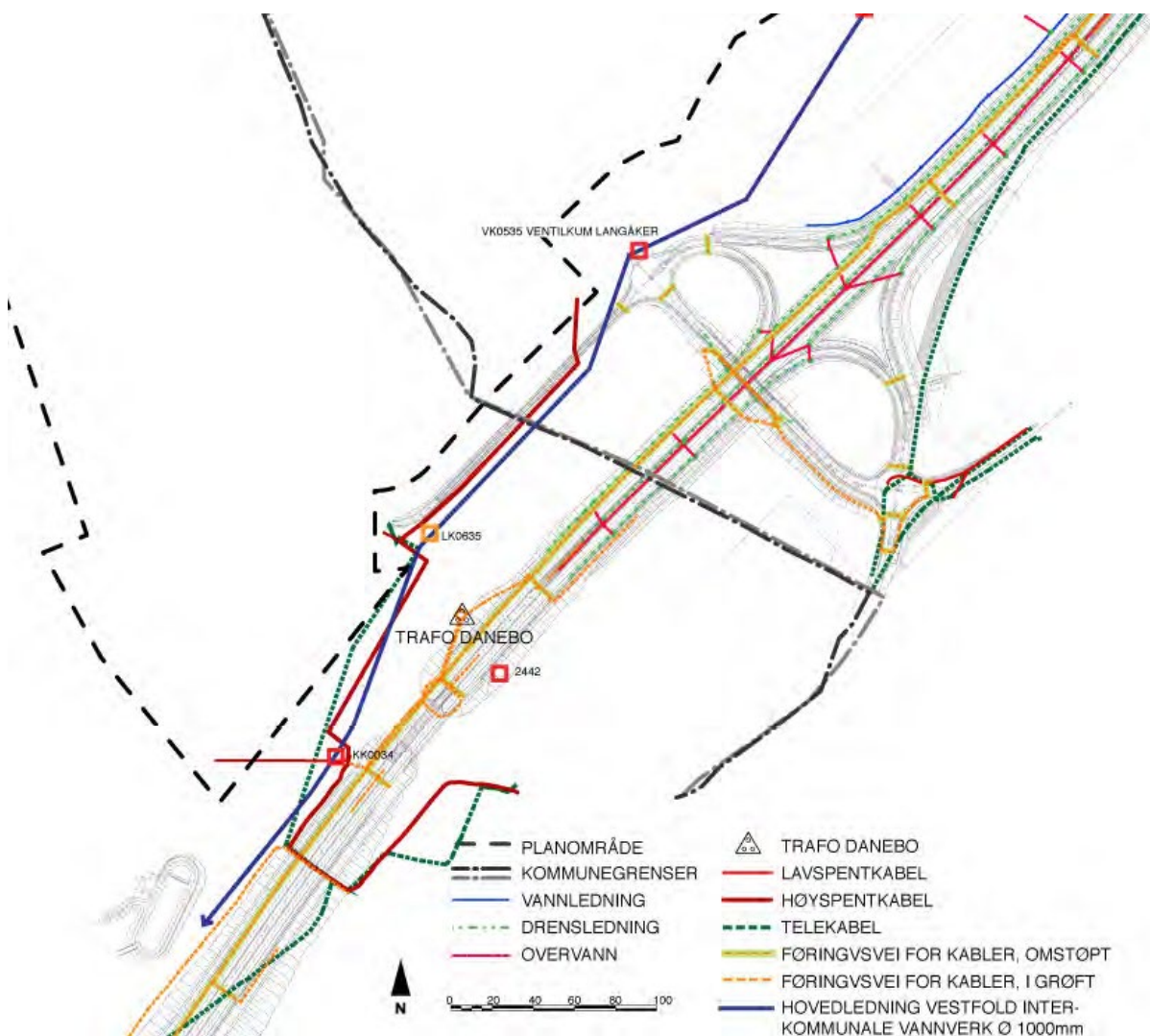
Det er ikke lokalisert barnehage, skole eller annet sosial infrastruktur innenfor planområdet.

5.11 Teknisk infrastruktur

5.11.1 Vann, avløp og overvann

Traseen for hovedvannledningen til Vestfold interkommunale vannverk (VIV) tangerer næringsområdets sørøstre grense, mot E18. I forbindelse med E18 utbyggingen ble det lagt inn 2 stk. Ø 400 mm varerør under E18 på nordsiden av Langåkerkrysset, samt ekstra Ø 110 mm trekkerør i Langåker overgangsbru.

Det er for planområdet gjennomført bygging av anlegg for vann og avløp, samt overvannshåndtering etter gjeldende område- og detaljreguleringsplan. Dette omfatter VA-anlegg langs Krokemoveien, fordrøyningsbasseng (o_TIF1) og etablering av ny kommunal pumpestasjon (o_TIP2).



Figur 5-9: Kartet viser teknisk infrastruktur ved planområdet hente fra eksisterende planbeskrivelse. Kilder: Powel ASA Gemini og Statens Vegvesen [1].

5.11.2 Kabler og el-anlegg

I forbindelse med E18-utbyggingen monterte Skagerak Nett AS (nå Lede AS) ny trafo (se Figur 5-9).

5.12 Universell tilgjengelighet

Det er i dag kun gjennomført tomteopparbeidelse etter eksisterende detaljreguleringsplan fra 2016. Området er i dagens situasjon ikke universelt tilgjengelig, men det er etablert gang og sykkelforbindelse via hovedadkomst til planområdet.

5.13 Grunnforhold

Grunnforholdene i området er preget av at tomta ligger helt inntil kanten av Raet som strekker seg gjennom Vestfold. Traséen for E18 sydøst for åsen ligger tilnærmet midt på Raet. Fra midten av Raet faller terrenget slakt begge veier.

Planområdet ligger dels på og dels rett på innsiden av Raet som strekker seg gjennom Vestfold. Kvartærgeologisk kart fra NGUs nettsider (Figur 5-10) viser at løsmassene forventes å bestå av «marin strandavsetning» (blå farge), «Randmorene (Raet- grønn farge)» og «bart fjell, tynt dekke» (rosa farge).

I forbindelse med planlagt IKEA-varehus på tomta ble det gjort omfattende grunnundersøkelser, stabilitetsvurderinger og prosjektering i 2015-2016. Da grunnundersøkelser påviste kvikkleire på deler av tomta, ble det utredet en faresone for skred iht NVE's regelverk. For å sikre tomta ble det utført omfattende stabilisering av grunnen med kalk/sement [10].



Figur 5-10: Temakart som viser løsmasser i området med planavgrensning, Kilde: www.ngu.no

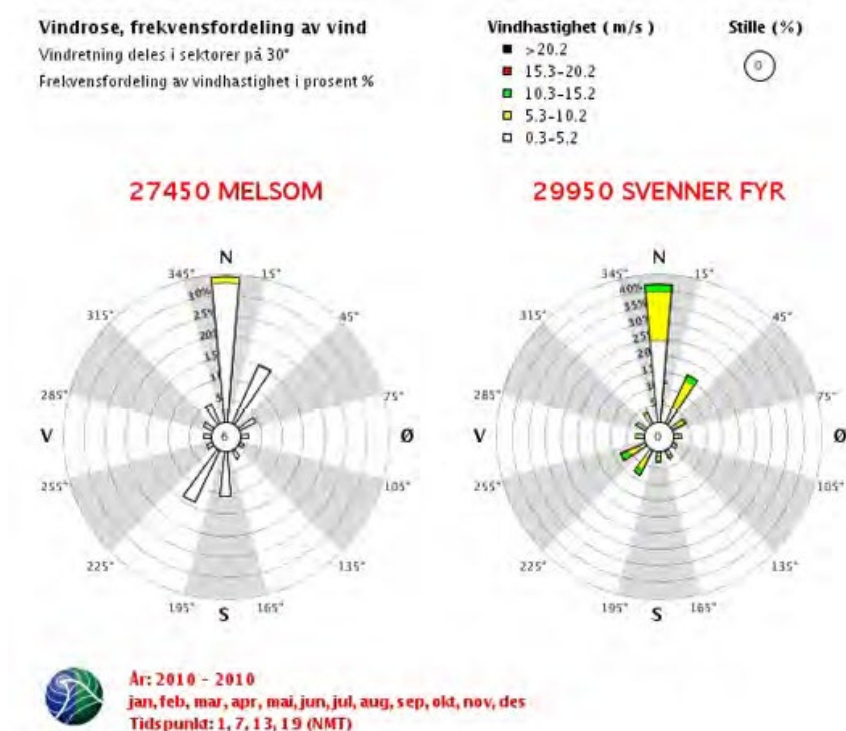
AF Decom AS har foretatt miljøteknisk grunnundersøkelse for områderegulering fra 2016 som omfattet planområdet der hvor asfaltverket ligger [5]. Det er gjennomført en ny miljøundersøkelse i 2024, som bekrefter at de forurensede massene er håndtert og fjernet. I området som ønskes omregulert er tomta opparbeidet og de forurensede massene håndtert.

5.14 Miljøfaglige forhold

5.14.1 Klimatiske forhold

Målestasjonen på Melsom viser at framherskende vindretning gjennom året er nordavind. Nest mest fremherskende retning er fra 30° nordøst. Vindhastigheten er sjelden høyere enn 0,3-5,3 m/s, men kan komme opp i 5,3-10,2m/s.

Mild vind og varierende topografi innenfor planområdet indikerer at det lokalt kan være et meget godt klima. Arealbruken forteller også om et mildt klima, der det ikke har vært nødvendig å legge bebyggelsen i le eller beskyttet for flomvann og invasjoner. Det går sannsynligvis et kaldluftstrag i daldraget fra toppen av raet og nord-vestover mot Litjønna [1].



Figur 5-11: Vindroser fra målestasjonene Melsom og Svenner Fyr viser at fremherskende vindretning i Vestfold er nordavind. Hentet fra gjeldende reguleringsplan [1].

5.14.2 Luftforurensning

I forbindelse med etableringen av E18 til fire felts motorvei er det foretatt beregninger av luftforurensning. Det er ingen andre vesentlige forurensningskilder i influensområdet. Beregningsmodellen som er benyttet er VLUFT. Dette er en modell for å beregne luftforurensning fra vegtrafikk på et overordnet nivå. Beregningsresultatene for luftkvalitet, viser at verken planområdet eller influensområdet vil være eksponert for verdier over nasjonale mål verken for PM10 eller NO2. De lave konsentrasjonsnivåene skyldes i all hovedsak at Vestfold i spredt bebygde strøk har lave verdier [1].

5.14.3 Støy

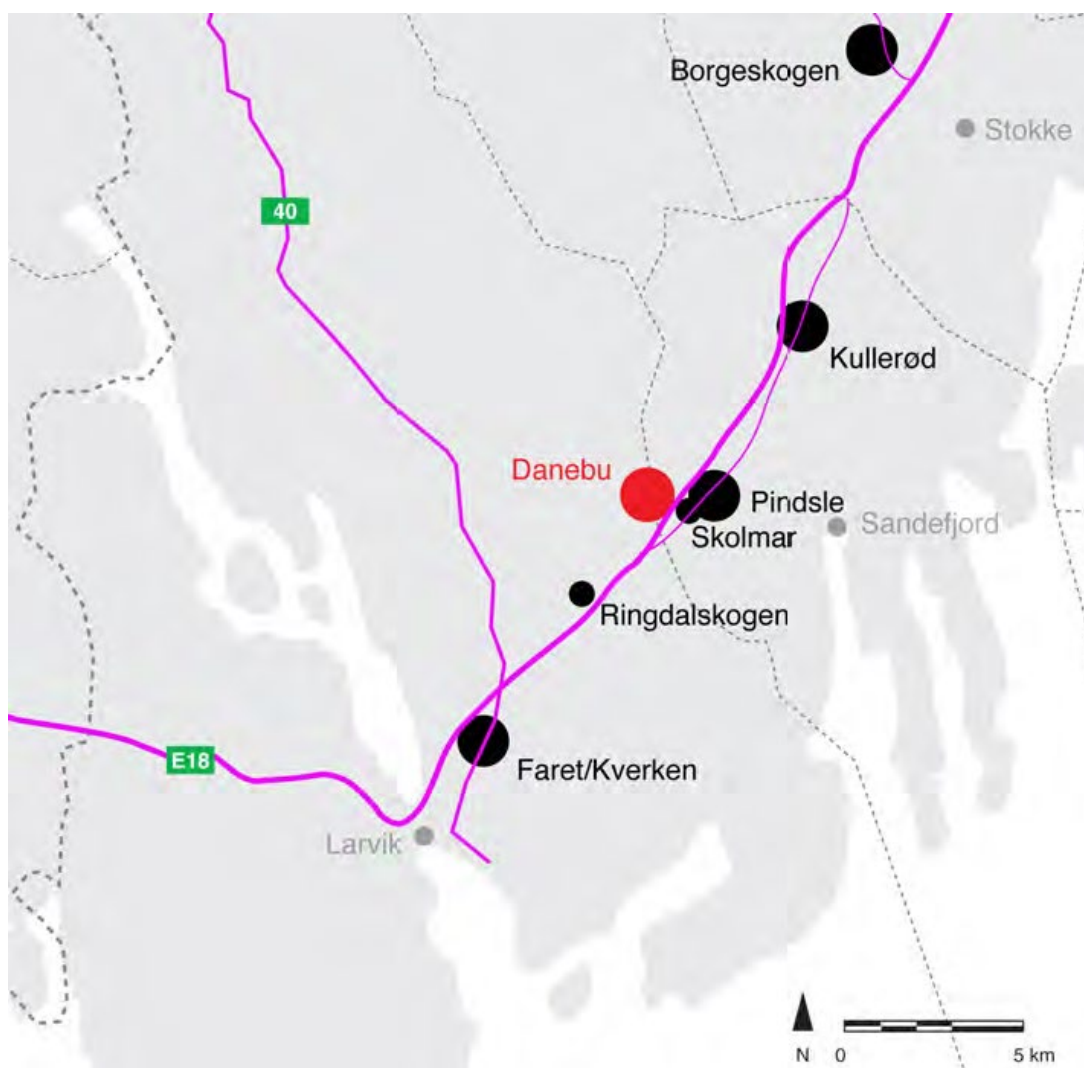
E18 er eneste reelle støykilde i området. Beregningene for nye firefelts E18 med støyskjermingstiltak og trafikk tall for 2035 viser at hele planområdet har lavere støynivå enn anbefalt grenseverdi.

5.15 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Det ble i risiko- og sårbarhetsanalyse fra gjeldende område- og detaljreguleringsplan avdekket risiko knyttet til fornminner, vannforsyning, støy, forurenset grunn, trafiksikkerhet, naturlige terrengformasjoner og noen spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring. Det ble vurdert i analysen at gjeldende område- og detaljreguleringsplan ivaretar disse i planbestemmelser eller utbyggingsfasen.

5.16 Næring

Gjeldende område- og detaljreguleringsplan fra 2016 regulerte området til forretningsformål tiltenkt etablering av IKEA, samt flere områder for kontor og industri og lager-virksomhet. Flere næringsområder er etablert langs E18 mellom Tønsberg og Larvik, se Figur 5-12. Øst for Danebu ligger Skolmar og Pindsle næringsparker. Videre nordover ligger Fokserød/Kullerød og Borgeskogen. Sør for Danebu ligger Ringdalskogen og Faret/Kverken i Larvik kommune. Områdene består i hovedsak av kombinasjonsbygg, med innslag av rene kontorbygg. Både Pindsle og Skolmar har innslag av handel.

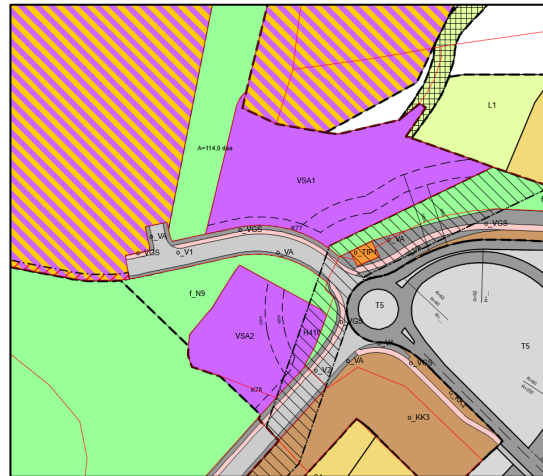


Figur 5-12: Danebu og omkringliggende næringsområder. Kart hentet fra eksisterende planbeskrivelse [1].

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Hovedtrekk i planforslaget

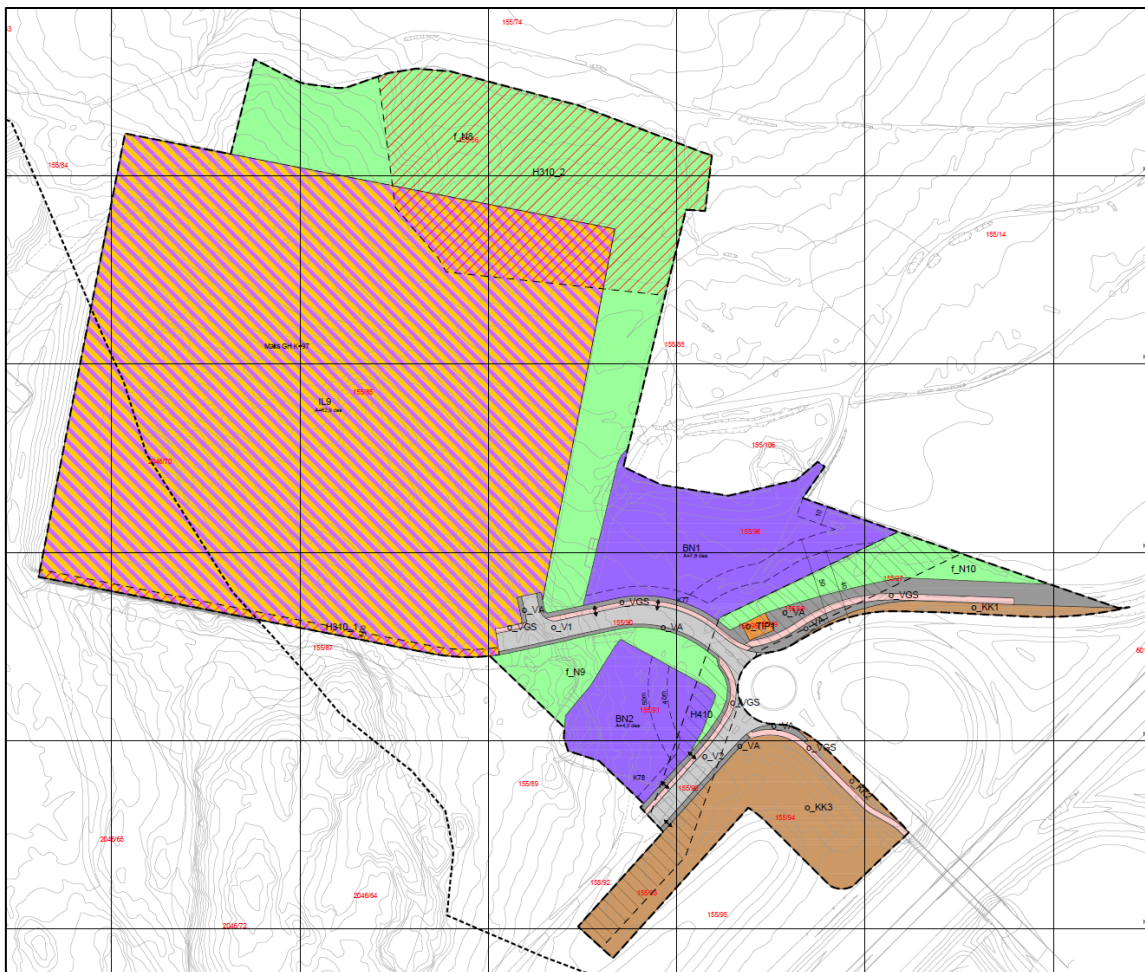
Planforslaget omfatter endring av gjeldende detaljreguleringsplan for å legge til rette for etablering av næringsbebyggelse innenfor feltene VSA1-2, som i gjeldende plan er avsatt til vegserviceanlegg. Det er ikke etterspørsel etter tomter for vegservice, da det allerede er etablert flere slike anlegg langs E18. Felt VSA1 og VSA2 endres i sin helhet fra vegserviceanlegg til næringsbebyggelse, og får feltkodene BN1 og BN2. Det åpnes ikke for etablering av rene kontorvirksomheter.



Det er i tillegg lagt inn en ny byggegrense på felt BN1 (tidligere VSA1), for å sikre avstand til jordbruksområdet i øst.

Figur 6-1: Utsnittet viser felt «VSA1 og VSA2» i gjeldende detaljreguleringsplan.

Det er også gjort enkelte endringer av reguleringsbestemmelsene, som blant annet endring av utnyttelsesgrad og byggehøyde.



Figur 6-2: Utsnitt fra plankart, datert 10.10.2024.

6.2 Planlagt arealbruk, plassering og utforming av bebyggelse

Nøkkeltall:

Bulk Danebuåsen AS planlegger etablering av næringsbebyggelse innenfor feltene BN1 og BN2:

- Tomteareal: BN1 = 7,8daa, BN2= 4,0daa
- %-BYA = 45% ekskludert parkering for felt BN1 og 50% ekskludert parkering for felt BN2.
- BYA: 3 532 m² for felt BN1 og 2 012 m² for felt BN2
- Maks gesimshøyde: 10 meter fra ferdig planert terreng.
- Antall parkeringsplasser: 1 plass per 100 m² BRA næringsbebyggelse

Planforslaget åpner opp for etablering av ny næringsbebyggelse på inntil 3532 m² innenfor felt BN1 og 2012m² innenfor felt BN2. For å legge til rette for en best mulig arealutnyttelse er utnyttelsesgraden for feltene økt fra maks 25% BYA i gjeldende plan. For Felt BN1 tillates det nå maks 45% BYA, og for felt BN2 er utnyttelsesgraden økt til 50% BYA. Store deler av feltene er imidlertid omfattet av byggegrenser, og det kan være vanskelig å oppnå maksimal utnyttelsesgrad, spesielt for virksomheter med behov for større manøvreringsarealer. I tillegg til illustrasjonsmateriale for maksimal utnyttelse, er det derfor også utarbeidet illustrasjonsmateriale for et scenario med noe redusert bebyggelse.

Feltene utgjør totalt ca. 11,8 dekar og det tillates etablering næringsbebyggelse. For produksjon/håndverksbedrifter/engros kan det tillates salg av produkter tilknyttet virksomheten på maks 150 m² salgsflate, i tråd med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel. Det tillates ikke etablering av rene kontorvirksomheter. Byggehøyden innenfor feltene økes med 1 meter, fra 9 meter i gjeldende plan, til 10 meter over planert terreng.

Etter innspill fra Sandefjord kommune er det på felt BN1 lagt inn en 10 meter byggegrense mot jorde i øst.

Statens vegvesen har gjennom forhåndsuttalelse datert 04.10.2024 bedt om at adkomsten til felt BN2 flyttes, og at ny adkomst etableres fra nord via o_V1. Dette er ikke mulig å etterkomme grunnet stor terrengforskjell og støttemur mellom veien og næringsområdet.

Resterende arealbruk og bestemmelser videreføres fra gjeldende detaljreguleringsplan.

Planbeskrivelse



Figur 6-3: Illustrasjonsplan for tiltaket utarbeidet av YSA Design, datert 30.09.2024. Den stiplede avgrensingen viser området som foreslås endret i planen. Det er i illustrasjonsplanen lagt opp til en utnyttelse på 45 % BYA for felt BN1 og 50 % BYA for felt BN2.



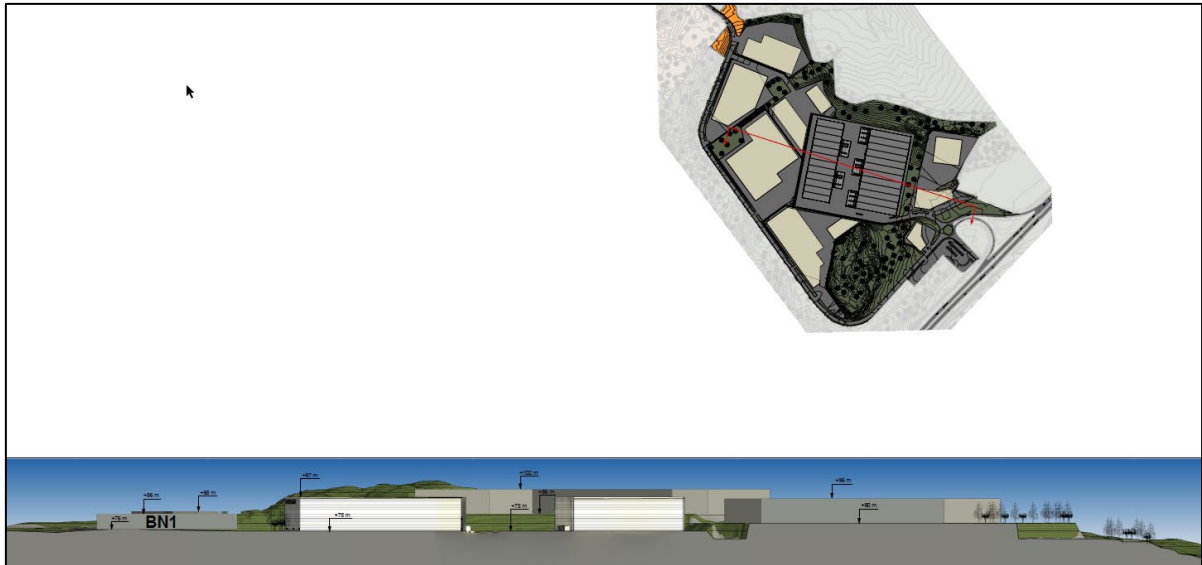
Figur 6-4: Illustrasjonsplan for tiltaket utarbeidet av YSA Design. Den stiplede avgrensingen viser området som foreslås endret i planen. Illustrasjonsplanen viser hvordan området vil se ut med en utnyttelse på 30 % BYA for felt BN1 og 30 % BYA for felt BN2.



Figur 6-5: 3D-perpektiver viser tiltaket sett fra avkjøringen fra E18 (med full arealutnyttelse), utarbeidet av YSA Design, datert 30.09.2024.



Figur 6-6: 3D-perpektiver viser tiltaket sett fra luften (med full arealutnyttelse), utarbeidet av YSA Design, datert 30.09.2024.



Figur 6-7: Snitt som viser tiltaket, utarbeidet av YSA Design, datert 30.09.2024.

6.3 Parkering, trafikkløsninger og kollektivtilbud

Parkeringskravene for planforslaget endres tilsvarende krav for næringsbebyggelse i gjeldende kommuneplan. Det blir da maksimum 1 parkeringsplass pr. 100 m² næringsbebyggelse. For felt BN2 er det lagt inn en ekstra avkjørsel. Årsaken til dette er at adkomsten i gjeldende regulering vil være vanskelig å realisere ved en økt arealutnyttelse.

Det legges opp til videreføring av allerede regulert hovedadkomst. Allerede opparbeidede arealer som er regulert som offentlig formål er overtatt av kommunen via utbyggingsavtale i 2016/17.

Planforslaget viderefører også gjeldende kollektivknutepunkt, felt o_KK1-2.



Figur 6-8: Bildet viser eksisterende trafikksituasjon, hentet fra finn.no.

Planforslaget legger opp til endring fra vegservicestasjon til næringsbebyggelse. Det antas at den totale turproduksjonen vil bli redusert som følge av endringen.

6.4 Teknisk infrastruktur og offentlige anlegg

Planforslaget viderefører gjeldende kommunale anlegg.

6.5 Universell utforming

Det er ikke stilt særskilte krav til universell utforming i planarbeidet fordi en har vurdert at kravene i TEK 17 er tilfredsstillende for planendringen.

6.6 Massehåndtering

Utbyggingsfeltene er allerede ferdig opparbeidet. Det vurderes at det ikke er relevant med en plan for massehåndtering for denne endringen av detaljreguleringsplanen.

7 Virkninger / konsekvenser av planforslaget

I dette kapittelet beskrives hovedsakelig virkninger og konsekvenser som endringen av detaljreguleringsplanen medfører. For vurderinger knyttet til resterende arealer i detaljreguleringsplanen vises det til planbeskrivelsen med konsekvensutredning fra 2016 [1], og til planbeskrivelse for endring av detaljregulering fra 2023.

7.1 Avvik fra overordnede planer og føringer

Planforslaget er i tråd med overordnede planer. Planendringen medfører ikke avvik eller målkonflikter med overordnede planer eller føringer.

7.2 Stedets karakter, byform og estetikk

Planforslaget medfører endring av utnyttelse fra 25% BYA til 45% og 50% BYA. Konsekvensen av denne endringen gjør at grunnflaten på bebyggelsen blir større etter omregulering. Med bakgrunn i kommunens mål om å fylle opp og videreutvikle viktige næringsområder vurderes det at denne endringen er i tråd med føringer for næringsutviklingen i kommunen. Bebyggelsens høyde er også økt med 1 meter. Dette er vurdert å gi minimale konsekvenser, da bakenforliggende bebyggelse uansett vil bli vesentlig høyere.

Endringen for feltene er i samsvar med annen arealbruk og utvikling i resterende arealer i områdereguleringensplanen. Den foreslåtte arealbruken er også i samsvar med overordnede kommuneplaner ved at det er næringsareal som videreføres.

7.3 Landskap

Det er allerede gjort omfattende inngrep i landskapet ved opparbeidelse av arealene etter gjeldende detaljreguleringsplan. Planforslaget medfører en økt utnyttelsesgrad, og en liten økning (1 meter) av høyden på bebyggelsen innenfor feltene. Dette vurderes ikke å ha noen stor påvirkning på landskapet. Bebyggelsen vil uansett være underordnet selve Danebuåsen og øvrig framtidig næringsbebyggelse i Danebuåsen næringsområde, jf. figur 6-5 og 6-6.

Gjennomføring av planforslaget medfører små endringer fra vegserviceanlegg til bebyggelse for næring. Gjennomføring av planforslaget vil ikke medføre noen vesentlige endringer i landskapet fra gjeldende område- og detaljreguleringsplan.

7.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er gjennomført utgraving av kulturminnet som ble funnet i forbindelse med forrige planprosess. Gjennomføring av planforslaget vil ikke medføre noen konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø ettersom det ikke finnes flere slike verdier i planområdet som omfattes av denne planendringen. Det vises til gjeldende område- og detaljreguleringsplan hvor dette temaet er nærmere vurdert i konsekvensutredningen.

7.5 Naturverdier/naturmangfold

Endringen er ikke vurdert å ha noen betydning for naturverdier/naturmangfold. Det vises til gjeldende område- og detaljreguleringsplan hvor dette temaet er nærmere vurdert i konsekvensutredningen.

7.6 Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv)

Planendringen legger opp til en videreføring av regulert grønnstruktur i planområdet. Gjennomføringen av planendringen vil ikke medføre konsekvenser for grønnstruktur eller friluftsliv.

Det vises til gjeldende område- og detaljreguleringsplan hvor dette temaet er nærmere vurdert i konsekvensutredningen.

7.7 Naturressurser, inkl. landbruk

Planendringen legger opp til en videreføring av regulert grønnstruktur i planområdet. Det vises til gjeldende reguleringsplan hvor dette temaet er nærmere vurdert i konsekvensutredningen.

7.8 Trafikkforhold

Planendringen medfører ikke endring i regulert trafikkløsning. Kjørevei o_V1 og o_V2 med tilhørende sykkelfelt og fortau, busstopp o_KK1 – o_KK2, innfartsparkering o_KK3 er allerede etablert og overtatt av veimyndighet.

Planendringen vil trolig medføre en nedgang i ÅDT. Vegserviceanlegg genererer mye trafikk gjennom hele døgnet, og det er naturlig å anta at trafikkgenereringen fra ny næringsbebyggelse vil være vesentlig lavere. Det vurderes derfor at planendringen ikke vil medføre økte negative konsekvenser for trafikkforhold i området. Planendringen vil medføre noe positive konsekvenser ved at det legges opp til virksomhet som minsker trafikkmengden til og fra området, sammenlignet med regulert situasjon.

7.9 Barns interesser

Området er ikke i bruk av barn og unge i dag og ligger langt unna område hvor barn naturlig ferdes. Det vurderes at barn og unges interesser ikke blir berørt av planendringen. Det er tilrettelagt for gående og syklende på alle offentlige veier i området.

7.10 Sosial og teknisk infrastruktur

Planendringen medfører ikke behov for sosial infrastruktur. Mye av den tekniske infrastrukturen er allerede bygget. Planendringen medfører ingen endringer i behovet for teknisk infrastruktur.

7.11 Universell tilgjengelighet

Det er ikke stilt særskilte krav til universell utforming i planarbeidet fordi en har vurdert at kravene i TEK 17 er tilfredsstillende i dette planarbeidet. Planendringen medfører ikke endringer på allerede etablerte gang- og sykkelveier i planområdet.

7.12 Næring

Planendringen medfører ikke vesentlige endringer ift. næringsutviklingen i kommunene. I Sandefjord kommune er det vedtatt via kommuneplanen at kommunen skal bidra til videreutvikling av Danebuåsen som et av de viktige næringsområdene i kommunen. Området har i tillegg god beliggenhet nært E18 med gode forbindelser til Larvik Havn og Torp lufthavn.

Planendringen tilrettelegger for etablering av lokale små- og mellomstore bedrifter, som et supplement til de store tomtene på øvrige deler av næringsområdet. Det vurderes at gjennomføring av planendringen vil medføre positive konsekvenser for næringslivet i regionen.

7.13 Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater

Endringen av planen medfører ikke behov for investeringer av det offentlige.

7.14 Kriminalitetsforebygging

Det vurderes at det er tatt tilstrekkelig hensyn til kriminalitetsforebygging i utbyggingsplanene.

7.15 Avveininger av konsekvenser /virkninger

Det er ikke identifisert negative konsekvenser av planendringen. Planendringen er med på å realisere kommuneplanen og legge til rette for næringslivet. Endringen for feltene er i samsvar med annen arealbruk og utvikling i resterende arealer i gjeldende område- og detaljreguleringsplan.

Planendringen gir ingen økte negative konsekvenser for landskap, kulturminner eller naturmangfold.

Endringen fra vegserviceanlegg til næringsbebyggelse vil medføre en reduksjon i biltrafikk til området. Planendringen vil medføre noe positive konsekvenser i forhold til gjeldende plan, ved at det legges opp til virksomhet som minsker trafikkmengden i området.

8 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i forbindelse med planarbeidet, hvor det er gjennomført en systematisk kartlegging av mulige uønskede hendelser som har betydning for om arealet er egnet til foreslått utbyggingsformål, for derigjennom å identifisere hvordan prosjektet ev. bør endres for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå, jf. plan- og bygningslovens § 4-3.

Utsjekk av aktuelle tema for ROS-analysen er gjort ved hjelp av en sjekkliste, som omfatter naturgitte forhold/naturhendelser, kritiske samfunnsfunksjoner og kritisk infrastruktur, menneske- og virksomhetsbaserte farer, farer relatert til anleggsarbeid og andre uønskede hendelser.

I gjennomgangen av mulige risiko- og sårbarhetsforhold er det ikke identifisert uønskede hendelser som har betydning for om arealet er egnet til foreslått utbyggingsformål og som krever avbøtende tiltak.

For nærmere beskrivelse av vurderinger, se vedlegg A1.

9 Gjennomføring

Grunnarbeidene for utbyggingen er gjort. Etter at en har funnet en partner for å bygge ut området med vil det bli søk om byggetillatelse og byggearbeidene vil starte.

10 Vedlegg:

- A1 - Risiko- og sårbarhetsanalyse
- A2 - Illustrasjonsmateriale fra YSA design

11 Referanseliste

- [1] IK Arkitektur + Urbanisme, 2015. Områdeplan for Danebu – Planbeskrivelse, vedtatt 2016.
- [2] NaturRestaurering AS, 2022. Notat – Kartlegging og verdivurdering av naturmangfold for Danebuåsen, Sandefjord kommune og Larvik kommune, datert 01.10.2022.
- [3] Vestfold Fylkeskommune, 2014. Rapport, arkeologisk registrering, datert 10.09.2014.
- [4] Norsk institutt for naturforskning (NINA), 2013. Notat - Miljøinteresser knyttet til planområdet ved Danebu, datert 05.04.2013.
- [5] AF Decom AS, 2014. IKEA Danebo, miljøteknisk grunnundersøkelse, datert 14.08.2014.
- [6] Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, datert 26. september 2014.
- [7] Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2018. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, datert 28. september 2018.
- [8] Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 1995. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, datert 20. september 1995
- [9] Kompetansesenter for kriminalitetsforebygging og SLT, 2017. Tryggere nærmiljøer. En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser.
- [10] GrunnTeknikk AS, 2022. Teknisk Notat - Stabilitetsforhold reguleringsområde "IKEA-tomta" (116949n1)
- [11] Kommuneplanens arealdel 2023-2035, vedtatt 21.09.2023
- [12] Kommuneplanens samfunnsdel 2019-2031, vedtatt 24.09.2019
- [13] Regional planstrategi for Vestfold og Telemark 2020-2024, vedtatt 15.12.2020